

Grund davon sei theils in dem Wegfalle der frühern Extrafahrten zwischen Leipzig und Dresden, theils auch in der höchst unbedeutend gewordenen Frequenz der Vergnügungsfahrten zwischen Leipzig und Mächern, welche 1841 zu suchen.) nur 6082, 1840 aber 21,925 Personen angaben, des Gütertransports ist hinsichtlich Alles ermöglicht worden, was theils Erleichterung, theils eine Zunahme des Frachtverkehrs bedingen konnte. Die Bruttoeinnahme für Frachtgüter aller Art betrug 1841 Thlr. 183,512. 11. 6. (1839: Thlr. 84,632. 5., 1840: 143,917. 15. 8.) Eine Versicherung gegen Feuergefährdung zum Werth von 40,000 Thalern für jeden von Leipzig und von Dresden abgehenden Waaren- oder Gütertransport ist mit der Gothaer Bank seit dem 20. April 1841 abgeschlossen. — Die Einnahme von der Magdeburger Bahnstrecke beträgt Thlr. 20,815. 11. 8. (14,633. 25. — für 187,397 Personen, und Thlr. 6181. 16. — Netto-Frachtgeld.) — Der Betrag der Unterhaltung (incl. den Besoldungen der Ingenieure, Oberbahnwärter u. s. w.) der Bahn mit beiden Gleisen, sowie der übrigen Kunstbaue und Gebäude hat Thlr. 52,551. 20. 4. betragen. — Die Locomotiveheizung betreffend, berechnet sich der Scheffel reinen engl. Cokes zu 23 Ngr. und der Scheffel gemischten sächsischen Cokes zu 14½ Ngr. bis auf den Tender. Zur Locomotivefeuerung sind 169,411 Scheffel Cokes verwendet worden, wovon nur ein Theil noch englische waren. Die Heizung der Locomotiven mit Cokes von sächsischen Kohlen aus den Kohlengruben von Burgk und von Pottschappel ist seit März v. J. ununterbrochen geschehen. Ein Uebelstand bei dieser Feuerung ist die Bildung von Schlacken, welche auf den 6 Zwischenstationen die Reinigung der Roste der Locomotiven nöthig machen, wodurch allerdings die Dauer einer Fahrt um etwa 15 Minuten verlängert wird; ein anderer ist der Mehrverbrauch an solchen Kohlen gegen die an Brennstoff reichern und weniger aschenartigen englischen. Durch fortdauernde Bemühungen ist es schon mehr als wahrscheinlich geworden, daß es gelingen wird, ohne Zumischung von englischen Kohlen die sächsischen in gute wirksame Cokes zu verwandeln und die Schlackenbildung möglichst unschädlich zu machen. Die hin und wieder im Publicum verbreitete Meinung, als ob bei der Heizung mit sächsischen Kohlen die Maschinen nicht so große Lasten fortbrächten, und daß die Fahrten der Postzüge weit langsamer wären, als früher, sei unrichtig und beruhe auf Vorurtheilen gegen das vaterländische Brennmaterial. Eine Zusammenstellung der sämtlichen Fahrten vom 1. März bis 31. Dezember 1841, während welcher nur sächsische Kohlen gefeuert wurden, mit denen derselben 10 Monate von 1840, wo rein englische, bestätigt dies. Ueberhaupt sei die längere oder kürzere Dauer einer Fahrt nächst der Beschaffenheit der Maschinen und der Belastung

von Wind und Wetter bedingt, wie es sich namentlich auf Eisenbahnen mit so ungünstigen und oft wechselnden Steigungsverhältnissen, wie die Leipzig-Dresdner ist, äußere. Die verausgabte Summe für Brennmaterial (incl. Holz) beträgt Thlr. 94,978. 7 Ngr. 2 Pf. Die für Rechnung der sächsisch-baierischen Bahn in den Defen zu Riesa bereiteten Cokes aus Zwickauer Steinkohlen bestätigen es, daß diese Kohlen bei richtiger Behandlung eine sehr gute Feuerung für die Locomotiven geben werden; solche kommen aber für die Leipzig-Dresdner Bahn wegen der weiten Landfracht zu hoch zu stehen. — Die Reparaturkosten für die (22) Locomotiven und Tender (inbegriffen Besoldung und Löhnung der damit beschäftigten Arbeiter, Unterhaltung der Werkzeuge und sämtliche Materialien) sind Thlr. 18,269. 21 Ngr. Die Berechnung der Locomotivzugkraft stellt sich auf Thlr. 129,156. 14. 4., als: Maschinenreparatur 18,269. 21. (s. vorher), Del 2480. 25. 8., Reinigungsmaterial 1028. 19. 6., Pumpen und Vorwärmen des Wassers für die Locomotiven 2691. 7. 1., Gehalte und Löhne der Locomotivführer, Feuerleute u. s. w. 9707. 23. 7., 159,411 Scheffel Cokes und Holz zum Anfeuern 94,978. 7. 2. (s. oben). — Die Wagenreparatur beträgt Thlr. 7805. 12. 8. — Der einzige Unfall war der wahrscheinlich durch eigene Unvorsichtigkeit herbeigeführte Tod des Locomotivführers Hensing. — Die Unterstützungscasse der Compagnie hat im Jahre 1841 ihre Auszahlungen an 5 Betheiligte begonnen und einen Capitalfond von Thlr. 6757. auf das Jahr 1842 übertragen können. — Wenn auch Staatsbahnen in mancher Beziehung der Vorzug zu geben wäre, so straft doch die ganze vortreffliche Verwaltung bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn den Satz Lügen, als könne nur einer Staatsverwaltung dies Lob zugesprochen werden.

Sächsische Vaterlandsblätter.

Die englische Admiralität hat Befehl erteilt, eine neue Dampfregatte zu erbauen, die an Größe und Stärke Alles übertreffen soll, was jezt das Meer befährt. Sie soll 650 Pferdekraft, Geleß für 600 Tonnen Kohlen, vollständigen Raum für 1000 Mann und außerdem 450 Matrosen enthalten und außer den Caronaden *) noch 20 Kanonen vom stärksten Kaliber führen. Alle bisher als Riesenwunder betrachteten Dampfschiffe werden im Vergleich mit diesem Gebäude unbedeutend erscheinen, und das größte derselben dürfte kaum halb so groß sein. Man erwartet, daß dieses Schiff noch vor dem Ende dieses Jahres vollkommen fertig und seebereit sein wird.

*) Caronaden sind kleine, bloß zum Gebrauch der Schiffe bestimmte Kanonen, aus denen schwere 54 bis 68pfündige eiserne Kugeln geschossen werden. Sie haben ihren Namen von dem englischen Capitain Caron, der sie im amerikanischen Unabhängigkeitskriege erfand.