

Nicht lange blieb Tauberth in Chemnitz; denn schon im Herbst 1836 zog ihn Professor Schubert nach Dresden und übertrug ihm die Ausführungsarbeiten bei dem Baue der ersten beiden sächsischen Dampfschiffe „Königin Maria“ und „Prinz Albert“ und als 1837 Professor Schubert die Maschinenbau-Anstalt Übigau gründete, wurde Tauberth dort als Zeichner und Konstrukteur angestellt.

Tüchtige Kräfte waren damals nicht so im Ueberfluß vorhanden, wie heutzutage, sondern sehr gesucht, und so kam es, daß Tauberth auch hier nicht lange blieb; denn der Kreis-Oberforstmeister von Leipziger gewann ihn für seine unter der Firma Petrikowski & Co. in Schedewitz bei Zwickau bestehende große Kammgarnspinnerei. Hier war Tauberth als Spinnmeister und Techniker thätig.

Als aber die Spinnerei Schedewitz vergrößert werden sollte, und zu diesem Zwecke bei dem Hammerwerksbesitzer Edler von Quersfurth in Schönheida die erforderlichen Maschinen zc. bestellt wurden, nahm Tauberth 1838 in dem von Quersfurth'schen Werke die Stelle als Maschinenmeister an.

In dieser Zeit war es, wo der Bau und die Inbetriebsetzung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn die Augen der gesamten technischen Welt auf sich zog. Auch Tauberth benutzte jede Gelegenheit, sich über Eisenbahn- und Lokomotivenbau zu unterrichten, und er beschloß endlich 1841, seine Stellung aufzugeben und sich in Dresden für das Eisenbahnmaschinenfach vorzubereiten. Seinen Unterhalt erwarb er sich in dieser Zeit als Zivil-Ingenieur. Man kannte Tauberth's Intelligenz und so erhielt er lohnende und ehrende Aufträge in hinreichender Menge. Besonders verwendete ihn der Abteilungschef im Ministerium des Innern, der Geheime Rat von Weißenbach, als Ingenieur bei Ausführung technischer Anlagen, z. B. einer Wassersäulenmaschine in Kleinstruppen, einer Wollkammerei mit Heißluftgebläse in der Strafanstalt zu Zwickau und gewisser Einrichtungen im neugegründeten Krankenstifte zu Zwickau.

Daneben setzte Tauberth seine Studien eifrig fort, wobei ihm das Direktorium der Leipziger Bahn bereitwilligst entgegen kam und das Ministerium des Innern ihn unterstützte. Nachdem er das Lokomotivfahren praktisch erlernt hatte, erhielt er eine Staatsbeihilfe und unternahm mit dieser zuerst 1842 eine technische Instruktionsreise durch Westphalen und dann 1843 eine zweite durch Süddeutschland und Belgien. Die große belgische Station Mecheln galt damals als Akademie für den praktischen Eisenbahndienst, und hier widmete er sich ziemlich ein halbes Jahr den ernstesten und gründlichsten Fachstudien und praktischen Übungen.

Nun reiste er im Auftrage der Regierung nach England und Irland, besichtigte eingehend die neugebaute atmosphärische Eisenbahn von Kingstown nach Dalkey und hatte über den Befund derselben Bericht zu erstatten. Auch in England, dessen Bahnen und Maschinen damals