

Die Wölbstärke betrug im allgemeinen 1 Elle. In den druckstärkeren Bereichen ging man auf $1\frac{1}{2}$ Ellen Mauerstärke hinauf, unter jedem Schacht, 10 Ellen lang von seinem Widerlager aus, sogar auf 2 Ellen. 6 Nischen, je 3 auf jeder Seite, sollen dem Streckenpersonal einen Zufluchtsort gewähren. Für den Mörtel suchte man eine günstige Zusammensetzung durch Versuche und fand sie in Graukalk aus Neusörnewitz, Kapselmasse von Brennkapseln der Meißner Porzellanfabrik und Ziegelmehl von stark gebrannten Ziegeln in der Mischung: 7 Teile Kalk, 2 Teile Kapselmasse, 1 Teil Ziegelmehl. Dabei wechselte man noch ab in den Kalkanteilen nach gelöschtem und ungelöschtem Kalk. Schandauer Sandstein bildete den Baustoff für die Ausmauerung. Roh bearbeitet schwammen die Stücke auf der Elbe bis Meißen; von da wurden sie zur weiteren Bearbeitung nach der Baustelle gebracht. Bei ihrer Förderung im Tunnel bediente man sich — neben sonstiger Mittel — einer Hilfsbahn: ein Holzgerinne mit einem führenden Mittelholz, wobei man die Holzbahn mit Flacheisen belegte, das in der Schmiede vorrätig war. Sparsam war man aber darauf bedacht, dieses Eisen nach Arbeitsabschluß nicht nur als altes Eisen verkaufen zu müssen, sondern noch verwerten zu können. Zum Transport der Erdmassen hatte man sich einfache Holzbahnen hergerichtet, in denen ein Schlitten oder Hund mit Walzen und Spurrädchen lief.

Als Haube erhielt das Gewölbe eine 1 bis $1\frac{1}{2}$ Ellen dicke Lage Mörtel von der Zusammensetzung des Mauermörtels. Die Haube wurde möglichst glatt ausgestrichen.

Um die Luft im Tunnel frisch zu erhalten, ließ man die Schächte II und III bestehen. Sie wurden 3° im Lichten ausgemauert. Zur Aufnahme des Druckes der Schachtmauern hat man unter ihnen, wie bereits erwähnt, das Tunnelgewölbe auf 2 Ellen Dicke verstärkt, außerdem aber noch oberhalb des Tunnelgewölbes in den Schachtöffnungen einen Entlastungsbogen gespannt, der sich gegen die Schachtwandungen stemmt. Oben wurden die Schachtringe durch Türmchen abgeschlossen.

Im Oktober 1839 war der Tunnelbau mit Türmchen und Fassaden fertig.

Der gewissenhafte Chronist hat auch Aufschluß gegeben über die Arbeiterzahl, verteilt nach den Quartalen der Bauzeit von $2\frac{3}{4}$ Jahren. Die Belegschaft schwankt von 167 Mann im ersten Quartal über eine Höchstzahl von 694 im Quartal Luciae des Jahres 1838 bis abnehmend auf 52 im Schlußquartal Crucis 1839. Der Ausbruch war offenbar am stärksten Mitte 1837 bis Mitte 1838, wo allein gegen 240 Häuer und an 210 Förderleute beschäftigt wurden. Die Höchstzahl der Maurer war Ende 1838 mit 300 Tagemaurern und 15 Bergmaurern erreicht. Bei dem großen Umfang der Mauerarbeit war es unmöglich, nur gelernte „Bergmaurer“ einzusetzen. Man gab diesen Spezialisten die Posten von Polieren zur Aufsicht über die „gewöhnlichen Tagemaurer“.

An erster Stelle der Personalliste steht ein Obersteiger; 1 Taler 9 Groschen war sein täglicher Lohn. Ein Bergmaurer erhielt etwa 18, ein Tagemaurer bis 14 Groschen Lohn.

Die Baurechnung schließt ab mit 330 751 Taler 15 Groschen 9 Pfennig. Auch sie ist in Einzeldarstellung erhalten einschließlich des Rückgewinnes aus verkauftem Grubenholz und dergleichen.

Nahezu 100 Jahre leistete der Tunnel seinen Dienst. Menschen und Menschenschicksale sind durch ihn von Ost nach West und West nach Ost gezogen. Deutsches Schicksal in Aufstieg und Not hat er erlebt.

Bewundernd haben die Zeitgenossen des Bahnbaues sein Werden verfolgt. Mit Bewunderung soll die Nachwelt der Schöpfer des Werkes gedenken, auch wenn das Werk selbst dem Wandel der Zeitentwicklung weichen muß.