

21 Br. und 22 Schl., auf der IV. 17 Br. und 83 Schl., endlich auf der V. 28 Br. und 37 Schleußen. Zum Unterbau gehört auch der bei anderer Gelegenheit näher zu beschreibende Tunnel bei Oberau. Der Oberbau der Bahn ist auf dreierlei Art ausgeführt worden. Auf der I. Abth. (Leipzig bis Wurzen) ist er ungefähr zu $\frac{1}{3}$ massiv und zu $\frac{2}{3}$ Holzbahn. Letzterer, der s. g. amerik. Oberbau, besteht aus eichenen, mit gewalzten $2\frac{1}{2}$ Zoll breiten, $1\frac{1}{8}$ Zoll starken Plattschienen belegten fortlaufenden Gleisbäumen von 9 Zoll Höhe und 6 Zoll Breite, welche auf eichenen 8 Zoll im Quadrat haltenden Querschwellen ruhn. Die Querschwellen selbst liegen hier auf Kleinen, mit Kies und Steinknack ausgestampften Gräben. Der auf englische Art massiv gelegte Oberbau besteht aus gewalzten Kantenschienen, die Yard (= 3 engl. Fuß) 45 Pfund schwer, welche auf gußeisernen Stühlen ruhen, die auf kiefernen Querschwellen befestigt sind. Die Strecke von Leipzig bis Althen ist durchgehends mit Holzoberbau versehen; in den Posthausen=Machernschen Einschnitten und auf dem Gerichshainer Damme aber ein gemischter Oberbau, theils massive, theils Holzbahn anzutreffen.

Auf der II. bis V. Abtheilung (von Wurzen bis Dresden) ist ein weit stärkerer und tragfähigerer Oberbau gelegt worden. Hier ruhen gewalzte Schienen von $2\frac{1}{2}$ Zoll oberer, 4 Zoll unterer Breite, einer Höhe von $2\frac{1}{2}$ Zoll engl. und einem Profil von $5\frac{28}{100}$ Quadratzoll, die Elle 33 — 34 Pfund schwer, unmittelbar auf hölzernen Querschwellen, die durchschnittlich 2 zu 2 Fuß im Mittel von einander auf ein fortlaufendes Kiesbett gelegt sind. Zur Herstellung einer richtigen und festen Lage dienen da, wo