

Eisenbahncomités zu Leipzig“ vor das Publikum, in einem vierten wies er die unberechtigten Hoffnungen zurück, die sich an die Chausseedampfwagen knüpften, und in einem weiteren stellte er eine Vergleichung der Leipzig-Dresdner Linie mit den schon vorhandenen Bahnen an, nämlich mit Liverpool-Manchester, Budweis-Linz, Prag-Pilsen. In dem Bericht über die verschiedenen Arten und Kosten des Oberbaues zeigte er, daß und warum man sich durch das Beispiel der Engländer nicht dürfe einschränken lassen; er verwarf den massiven Bau, schwere Schienen auf Steinblöcken und Mauerwerk zu befestigen, trat mit Entschiedenheit für die leichtere Bauart ein, die darin bestand, daß man mit leichten Schienen beschlagene Gleisbäume auf Querschwellen befestigte. Er begründete diese Ansicht besonders mit der größeren Billigkeit und Elastizität des Holzes und mit der Hoffnung, durch diese amerikanische Bauart die Strecke bis Meissen in Jahresfrist fertig stellen und mit der Schifffahrt auf der Elbe verbinden und eine gute Dividende erzielen zu können, was er zur Stärkung des Vertrauens von höchster Wichtigkeit hielt. Alle diese Berichte haben heute keinen besonderen Werth mehr, außer daß sie zeigen, daß sich der natürliche, durch die Erfahrung unterstützte Instinkt List's selbst im Technischen nicht vergriff.

Mehr Interesse dürfen die Berichte beanspruchen, welche die volkswirthschaftlichen Gesichtspunkte einer Erörterung unterziehen, so vornehmlich der „über Sachsens Interesse, daß die Eisenbahnen auf den größten Routen im Lande selbst, sowie in ganz Deutschland zum ordinären Transportmittel werden und über den sichersten Weg, sie allgemein einzuführen“. Diesem Bericht war ein „Gutachten, die Vortheile und Nachtheile der Eisenbahn in Kriegszeiten“ als Beilage angehängt, welches durch die im sächsischen Land-