

IV. Aus der Baugeschichte.¹⁾

1. Erste Bau-Erfahrungen mit den „Sektionen“ Leipzig-Borsdorf und Borsdorf-Machern.

(Aus der Schrift: Das erste Baujahr der Leipzig-Dresdener
Eisenbahn, 1836.)

Das Schwierige und Aufhältliche der Erdarbeiten dieser Sektion [Borsdorf—Machern] — vielleicht die schwierigste der ganzen Bahn — berücksichtigend, wurde gleich von vornherein der Plan gefaßt und zur Ausführung gebracht, zum Behufe der Erdtransporte Hilfsseisenbahnen anzuwenden. Es war dies um so notwendiger, als gerade die Hauptschwierigkeit außer der Tiefe der Einschnitte, die bis 40 Fuß geht, und der Höhe der Dämme, welche bis über 30 Fuß ansteigt, in dem unglücklichen Umstande liegt, daß Abtrag und Auftrag nicht in kurzen Entfernungen sich ausgleichen, und folglich nicht auf vielen Punkten zugleich gearbeitet werden kann, — sondern daß der Einschnitt bei Machern und Posthausen ohne Unterbrechung sich bis zu einer Länge von zirka 11,000 Fuß [fast 3 km] ausdehnt, und nur vor- und rückwärts Ebenen sind, über welche die Dämme geführt werden müssen.

Die nach und nach angelegte Hilfsbahn hat bis jetzt eine Länge von 41,400 laufenden Fuß erreicht, und ist zur Beschleunigung der Arbeit doppelt gelegt worden, während man ursprünglich mit einer einfachen, mit Ausweichungen versehen, auskommen zu können glaubte. . . .

Wenn aber die höchst bedeutenden Baugerätschaften nur nach und nach zu erlangen waren, und die Arbeiten damit Schritt halten mußten, so lag darinnen nicht die einzige Schwierigkeit, welche sich einem raschern Vorschreiten entgegenstellte.

¹⁾ Der mit dem Jahre 1836 einsetzende zweite Zeitraum der Unternehmung ist, von den bereits erwähnten unangenehmen Gelderfahrungen abgesehen, weniger reich an verwickelten Vorgängen. Deshalb erübrigen sich hier besondere Vorbemerkungen.