

Daß aber die Bahn auch für solche Transporte verwendungsfähig sein möchte, erscheint bei dem Holzreichtum der oberhalb Eibenstock gelegenen Gegend mindestens erwünscht.

Vor allem aber ist die Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit einer Zahnradbahn naturgemäß nur eine sehr beschränkte. Jedenfalls ist eine Adhäsionsbahn ihr in jeder Beziehung weit überlegen.

Uebrigens sind bisher, soviel hier bekannt, alle Zahnradbahnen zur Verminderung des todtten Gewichtes der Maschinen und Wagen in schmaler Spur (75 cm, 80 cm, 100 cm) erbaut worden. Es würde sich aber kaum empfehlen, die kurze Linie nach Eibenstock schmalspurig herzustellen.

Was nun die Kosten anlangt, welche eine Zahnradbahn verursachen würde, so hat ein Ueberschlag ergeben, daß dieselben wegen des wesentlich theureren Oberbaues — zwei- bis dreimal so theuer als der gewöhnliche — und der kostspieligeren Betriebsmittel — trotz der Abkürzung der Länge um 1 km — annähernd dieselbe Höhe erreichen, wie bei einer normalspurigen Verbindung von Schönheiderhammer her. Dazu kommen aber die wesentlich höheren Betriebskosten, welche bei reinen Zahnradbahnen

wie bei der Wengernalpbahn	13 362 frs. pro Kilometer und Jahr,
" " " Rigibahn	40 314 " " " " "

betragen.

Bei der Brünigbahn, welche zum großen Theil auch Adhäsionsbahn ist, stellen sich die Betriebskosten im Durchschnitt auf 11 037 frs. pro Kilometer und Jahr.

Dem gegenüber stellen sich die jährlichen Betriebskosten für 1 km normalspuriger Adhäsionsbahn (Nebenbahn) in Sachsen nur 5 — 6000 M.

Endlich kommt noch in Betracht, daß die für eine Zahnradbahn von so kurzer Ausdehnung, wie die vorliegende, an und für sich nöthigen besonderen Betriebsmittel in wesentlich größerer Anzahl beschafft werden müßten, als der gewöhnliche Bedarf es erfordert, um bei Reparaturen oder zeitweise starkem Verkehr Ersatz oder Aushilfe zur Hand zu haben. Der Uebergang von gewöhnlichen normalspurigen Betriebsmitteln würde auf Strecken mit Steigungen 1:7 kaum angängig, zum mindesten nicht zweckmäßig sein, selbst wenn man für die Zahnradbahn die normale Spurweite anwenden wollte.

Alle diese Umstände lassen es ausgeschlossen erscheinen, im vorliegenden Falle auf eine Zahnradbahn zuzukommen.

Nach dieser Erklärung der Königlichen Staatsregierung unterliegt es keinem Zweifel, daß der Anschluß Eibenstocks am besten und billigsten durch die Regierungsvorlage hergestellt wird.

Obschon eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals kaum zu erwarten ist, beantragt die Deputation im Interesse der Stadt Eibenstock Annahme der Vorlage.

Die auf Seite 12 des Berichts der zweiten Kammer behandelte Petition des Stadtraths und der Stadtverordneten von Eibenstock ist bei Annahme der Vorlage für erledigt zu erklären.

III. Berggießhübel-Gottleuba (normalspurig).

Durch diese Linie soll dem seit langen Jahren in Petitionen zum Ausdruck gelangten Wunsche der Stadt Gottleuba um Anschluß an das Eisenbahnnetz entsprochen werden. Da Gottleuba seit 1895 in industrieller Beziehung und als Sommerfrische einen bemerkenswerthen Aufschwung genommen hat, so kann für spätere Zeiten eine angemessene Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals erhofft werden.