

können, dass aber die Ausführung der einmal angefangenen Bahn, wenn Prag-Dux diese Verlegenheiten nicht heben könnte, von anderer Seite aufgenommen werden muss, und dass dabei natürlich auch unsere Gesellschaft sich die Frage vorlegen wird, ob es in ihrem Interesse ist, die Linie bis Brūx zu übernehmen und dadurch direkt im böhmischen Braunkohlenbecken eine Endstation zu haben.

Die Verhältnisse müssen schon in der nächsten Zeit sich klären und wolle die geehrte General-Versammlung überzeugt sein, dass wir der Angelegenheit unsere ganze Aufmerksamkeit widmen.““

„Inwiefern wir diese Zusage zu erfüllen bemüht waren, ersehen die Herren Actionäre zum Theil aus der ihnen vorliegenden Mittheilung; es wird dieselbe aber zu vervollständigen sein und bringen wir daher noch die weiter angestellten Erörterungen und Resultate derselben zur Kenntniss der Versammlung.

Sie zerfallen in rein technische und in solche Fragen, welche die Wirkung betreffen, die der Besitz und der Betrieb der Bahn Brūx-Moldau auf unsere Linien haben würde.

Die 39 Kilometer = 5,2 Meilen lange Bahn von Brūx nach Moldau an der sächsischen Grenze steigt von Brūx, mit einer durchschnittlichen Steigung von 1:100, 2,4 Meilen bis zum Orte Klostergrab. Von dort beginnt die eigentliche Gebirgstrecke, welche mit Steigungen von 1:45 auf eine Länge von 2,8 Meilen 400 Meter hoch bis zur Scheitelhöhe bei Moldau ansteigt, und sich dort an unsere Linie anschliesst. Diese geht dann $1\frac{2}{3}$ Meilen im Gefäll von 1:45 und 50 nach Rechenberg und trifft im Bahnhofe Bienenmühle auf unsere bereits im Bau resp. im Betriebe begriffene Bahn über Mulda und Freiberg nach Nossen.

Die diesseitige Strecke liegt, bis auf eine ganz kurze Steigung von 1:100 zwischen Lichtenberg und Bertelsdorf, auf ihrer ganzen Länge bis Nossen im Gefälle.

Als die Frage der Uebernahme des Baues bis Brūx näher an uns herantrat, veranlassten wir unseren Maschinendirektor, Herrn Pagenstecher, die im Betriebe befindlichen grössern Gebirgsbahnen Deutschlands den Semmering, den Brenner und die Schwarzwaldbahn

zu bereisen, um uns einen auf die Erfahrungen dieser Linien begründeten Bericht in Betreff der Kosten der Zugkraft und der Leistungsfähigkeit des Betriebes der Gebirgsbahnen zu erstatten.

Dieser Bericht, welchen wir unserm Gesellschaftsausschuss mittheilten, enthält die Schlussfolgerungen:

1. Der Personenverkehr ist sowohl mit Vier- als mit Sechskuppler-Maschinen durchführbar, je nach dem Umfange desselben und bietet weder besondere Schwierigkeiten noch verursacht er erheblich höhere Kosten gegen den Betrieb auf mehr ebenen Bahnen, was sich in der Hauptsache daraus erklärt, dass bei Gebirgsbahnen die Wagen besser ausgenutzt werden und sodann durch entsprechendes Langsamfahren auf den stark steigenden Strecken die Leistung der Maschinen erhöht wird.

2. Für die Beförderung der Güterzüge finden sich achtgekuppelte sowohl, als sechsgekuppelte Maschinen in Verwendung und ist die Anwendung von Schiebemaschinen auf den stark steigenden Strecken allgemein durchgeführt.

Das Schieben der Züge bietet hohe Sicherheit gegen die Gefahren bei etwaigem Reissen derselben, während Nachtheile sich nirgends herausgestellt haben, vorausgesetzt, dass die Züge so schwer sind, dass die Schiebemaschine allein nicht im Stande ist, sie fortzubewegen, was auch stets so eingerichtet wird.

Die Kosten der Beförderung dieser Züge stellen sich selbstverständlich höher als auf der ebenen Bahn, doch sind es vorwiegend nur die Kosten der Zugkraft, welche eine verhältnissmässige Steigerung erfahren, während die übrigen Kosten sich wesentlich nicht ändern.

Das Gutachten empfiehlt wegen der einfacheren Construction und billigen Unterhaltung nicht achtgekuppelte, sondern schwere sechsgekuppelte Maschinen, von denen jede 3200 Ctnr. brutto auf einer Steigung von 1:45 mit Sicherheit zu befördern im Stande ist, und schlägt als am vortheilhaftesten Formirung von Zügen zu 60 Achsen vor, vollgeladen 9500 Ctnr. brutto, gleich 6000 Ctnr. netto, zu deren Beförderung auf der untern Strecke Brūx-Klostergrab 2, auf der oberen Strecke bis Moldau 3 Maschinen, von denen die dritte schiebt, erforderlich sind, während abwärts von Moldau bis Nossen nur eine Maschine gebraucht wird. —