

Die Leistungsfähigkeit einer eingleisigen Bahn von Brüx nach Moldau berechnet das Gutachten bei solchem Betriebe

- a) auf täglich 5 Kohlenzüge, netto 9 bis 10 Millionen Centner Braunkohle im Jahre und 3 bis 4 Personen- resp. gemischte Züge;
- b) bei Tag- und Nachtdienst zu 8 bis 9 Kohlenzügen 16 bis 18 Millionen Centner Braunkohle jährlich und 3 bis 4 andere Züge.

Nach einer Berechnung, welche unsere Betriebs-Direction auf Grund dieses Gutachtens aufgestellt hat, würde die Brüx-Moldauer Linie allein, bei 9 bis 10 Millionen Centner Kohlenfracht die Verzinsung des Anlagekapitales gewähren; wir haben es aber, wie schon oben gesagt, nicht mit der Verzinsung des Baukapitales der Strecke Brüx-Moldau allein zu thun, sondern auch und hauptsächlich mit der Erörterung der Frage, welche Wirkung der Besitz und der Betrieb der Bahn Brüx-Moldau auf unsere übrigen Linien haben würde und es ist nicht schwer zu zeigen, dass dieselbe finanziell von grosser Bedeutung sein muss.

Die Vollendung der Verbindungsbahn übt in Bezug auf die Entfernungsverhältnisse der an unsern Linien gelegenen Städte und Gegenden und des böhmischen Braunkohlenbeckens so bedeutenden Einfluss, dass in Bezug auf das obere und untere Muldenthal bis nach Leipzig jede Concurrenz ausgeschlossen wird, und die Abkürzung, welche nach Leipzig ca. 6 Meilen gegen die Bodenbacher Linie beträgt, wirkt in westlicher Richtung fort bis Thüringen, Halle und Magdeburg.

Aber auch über Nossen nach Riesa und Elsterwerda sind die Entfernungen allerdings weniger, aber doch so abgekürzt, dass wir den sich an uns anschliessenden Bahnen der Anhalter und Berlin-Dresdner in Röderau und Elsterwerda Kohlenzüge zur Beförderung nach Berlin zuführen können. Beide Bahnen werden im eigenen Interesse diese Transporte auf das lebhafteste zu unterstützen suchen.

Die selbstständige Endstation im Brüxer Thale, dessen Kohlenreichthum auf Jahrhunderte einen lebhaften Verkehr unsern Linien sichert, bietet uns den Vortheil, keiner Zwischenbahn unterworfen zu sein, die Expeditionsgebühren als Zuschlag zu unsern Frachttarifen zu erheben und selbstständig diese je nach den Richtungen zu bestimmen, nach welchen die Kohlen versandt werden.

Hätten wir keine Endstation in Brüx, würden uns vielmehr die Kohlentransporte erst in Klostergrab oder Moldau übergeben, so könnte und müsste die jenseitige Verwaltung, um das Anlagekapital ihrer Gebirgsstrecke zu verzinsen, einen wahrscheinlich so hohen Tarif erheben, dass durch denselben der Rayon unserer Kohlentransporte wesentlich beschränkt, also die Quantität der Massentransporte vermindert werden müsste.

Aber auch dadurch wird ein Endpunkt unserer Linien in Brüx von nicht zu unterschätzender Bedeutung, dass wir dort nicht allein mit der Prag-Duxer Bahn natürlich in direkte Verbindung treten, sondern dass in Brüx auch Stationen der Aussig-Teplitzer und Pilsen-Priesener Bahnen sind, durch diese die Verbindung mit andern böhmischen Bahnen erreicht und in Ossegg die Dux-Bodenbacher Bahn berührt wird, mit den böhmischen Bahnen also gleichzeitig Verbindung unserer Linien hergestellt ist und Brüx ein Knotenpunkt von grosser Bedeutung für den sächsisch-böhmischen Verkehr im Allgemeinen werden muss. —

Dass uns diese Vortheile alle entgehen, so lange die Verbindungsstrecke Brüx-Moldau nicht hergestellt wird, wir also das angefangene Werk eigentlich liegen lassen und der Prag-Duxer Gesellschaft nicht zu Hilfe kommen, ist nicht schwer vorherzusagen. Unsere neuen Linien Nossen-Freiberg-Bienenmühle und Nossen-Riesa-Elsterwerda, circa $13\frac{1}{2}$ Meilen, können vom Lokalverkehre allein keine Rente geben, sie sind speciell auf den Durchgangsverkehr berechnet, der ihnen durch die Verbindung mit dem böhmischen Braunkohlenbecken zugeführt werden soll; wird diese nicht hergestellt, so ist auch auf keine Rente vom Baukapitale zu rechnen. Ebenso wenig ist die Belebung des Verkehrs unserer Borsdorf-Meissner Linie und deren bessere Rentabilität zu erwarten, so lange die Verbindungsbahn fehlt.

Was die Offerte des Prag-Duxer Verwaltungsrathes betrifft, welche wir in unserer vorläufigen Mittheilung an die Herren Actionäre bereits besprochen haben, so erkennen wir gern in derselben ein freundnachbarliches Entgegenkommen und die beste Absicht, ein, die beiderseitigen Gesellschaften im höchsten Grade interessirendes Verbindungsglied zu Stande zu bringen, es fehlt aber eine Hauptsache dabei, die Gewissheit, dass die Kaiserliche Regierung in Wien der Leipzig-Dresdner Compagnie eine annehmbare Concession zum Bau der Linie Brüx-Moldau geben will.