

§ 7.

Die gegenwärtige Concession erlischt gleichzeitig mit der Concession vom 25. Juni 1870 (R.-G.-Bl. No. 97.)

§ 8.

Insofern in dieser Concession nicht etwas anderes bestimmt wird, haben die [in der Concessions-Urkunde vom 25. Juni 1870 (R.-G.-Bl. No. 97) für die Prag-Duxer Eisenbahn festgesetzten Bedingungen auch für die im § 1 bezeichneten Fortsetzungslinien zu gelten.

Im Laufe dieser Verhandlungen ist von den Herren Delegirten des Handelsministeriums ausgesprochen worden: dass unserer Compagnie zwar jede mögliche Erleichterung gewährt werden solle, sie aber nicht darauf zu rechnen habe, dass die kaiserliche Regierung einer ausländischen Gesellschaft mehr gewähren könne, als diess zu Folge eines Reichstagsbeschlusses, die bisherige Ausdehnung der staatlichen Unterstützung von Eisenbahnen zu beschränken, jetzt für inländische Concessionsbewerber möglich sei.

Die Genehmigung des Ministerraths, welche Seitens der Herren Delegirten des Handelsministeriums laut Inhalt des Protokolls A (am Schluss) vorbehalten war, ist inzwischen ertheilt worden.

Auch unseerseits ist das Einverständniss mit dem Inhalt der Protokolle erklärt worden; wir haben uns aber dabei natürlich die definitive Entscheidung der Gesellschaftsorgane und, um diesen die Angelegenheit vortragen zu können, weitere Erörterungen vorbehalten.

Als Gegenstand solcher Erörterungen bezeichnen wir zunächst:

- a. die verbesserte Tracirung der Linie Klostergrab-Moldau, nach den Vorschlägen unserer Techniker, nebst der Veranschlagung des erforderlichen Baukapitales nach den jetzigen Preisverhältnissen von Arbeitslohn und Material;
- b. die Ermittlung des Werthes der von der Prag-Duxer Gesellschaft auf der Strecke Brüx-Klostergrab ausgeführten Bauten, des erworbenen Landes und angeschafften Materials, durch unsere eigenen Techniker, woraus sich die aufgewendete Bausumme und die an Prag-Dux zu leistende Pauschal-Entschädigung ergeben würde, sowie ausserdem die Feststellung der zum vollständigen Ausbau dieser Strecke noch erforderlichen Geldmittel.

Wir lassen die Resultate dieser Ermittlungen nachstehend folgen:

Technische Beschreibung und neue Veranschlagung der Linie Klostergrab-Moldau.

Die Linie Klostergrab-Moldau hat als Bindeglied zwischen den Bahnen Prag-Brüx-Klostergrab und Nossen-Freiberg-Moldau die Aufgabe, das Erzgebirge von der südlichen Seite zu ersteigen, und ist daher der Natur der Sache nach eine Gebirgsbahn.

Als Uebergangspunkt benutzt die Linie die tiefste Einsattelung des Gebirges bei Niklasberg und erfordert bei Durchstechung des sogenannten Niklasberger Sattels mit einem 170 M. langen Tunnel und bei einer Durchschnitts-Steigung von 1:45, wie sie bei der in diesem Jahre vorgenommenen Tracirung durchgeführt wurde, eine Entwicklungslänge von 18100 Meter.