

Diese Entwicklung wird erzielt durch Führung der Linie von Klostergrab in nordöstlicher Richtung bis in die Nähe des sogen. Schweissjägers; hier wendet sie sich vollständig, zuerst in westlicher und sodann in nordwestlicher Richtung, um die oben erwähnte Einsattelung des Gebirges zu erreichen.

Die meist steile, durch vielfache Thalgründe zerrissene Lehne des Erzgebirges, an welcher sich die so projectirte Bahn fortzubewegen gezwungen ist, erfordert die Herstellung einiger bedeutender Tunnels und Viaductbauten.

Von den 5 projectirten Tunnels ist der längste 340 m, der kürzeste 170 m lang. Von den Thal-Übersetzungen sind die über den Hüttengrund und Seegrund mit einer Höhe von je 30 m als die bedeutendsten zu nennen.

Nach Durchtunnelung der Wasserscheide bei Niklasberg bewegt sich die Bahn in der Länge von 3330 m mit günstigen Steigungsverhältnissen am Plateau bis zum Grenzbahnhofe Moldau, wo die Linie bei dem österreichischen Zollhause in die von Freiberg geführte Bahn einmündet.

Die ganze Linie von Klostergrab bis zur Grenze, mit alleiniger Ausnahme zweier Parthieen bei Klostergrab und Niklasberg, liegt im Walde und ist daher gegen Schneeüberwehungen wesentlich geschützt.

Um in der Gebirgsstrecke den Betriebsbedürfnissen Rechnung zu tragen, wurden zwischen Klostergrab und Moldau zwei Stationen als Ausweichplätze projectirt und zwar oberhalb der Biliner Brettmühle ein Bahnhof Eichwald, sowie unterhalb des Jagdhauses ein Bahnhof Niklasberg, welche beide von den gleichnamigen Orten Zufahrt-Strassen erhalten.

Diese Bahnhöfe theilen die ganze Betriebs-Strecke in drei Theile, wovon

Klostergrab—Eichwald 6500 Meter

Eichwald—Niklasberg 7800 "

Niklasberg—Grenze 7130 "

lang sind. — Die ganze Länge von End-Station Klostergrab bis zur österreichisch-sächsischen Grenze beträgt sonach 21430 Meter oder 2,82 Meilen.

Hiervon sind gelegen

bezüglich der Horizontal-Projection:

8456,6 m in geraden Linien

283,0 " " Curven mit 1000 m Halbmesser

517,0 " " " " 500 " "

507,2 " " " " 300 " "

und 11666,2 " " " " 275 " " (482 Ellen)

sowie bezüglich der Vertical-Projection:

2249,0 m in der Horizontalen

300,0 " " Steigungen von 1:400

1455,0 " " " " 1:110

345,0 " " " " 1:100

3150,0 " " " " 1:50

2146,0 " " " " 1:48

4217,0 " " " " 1:45

7568,0 " " " " 1:42

Aus betriebstechnischen Gründen ist bei den Vertikal-Projectionen ferner darauf Rücksicht genommen worden, dass die Maximalsteigungs-Verhältnisse von 1:42 und 1:45 nur auf den Strecken vorkommen, welche Curven von geringer Länge aufweisen, während für die längeren Curven, wie in der sogenannten Schleife oder Kehre (zwischen Eichwald—Niklasberg) die etwas besseren Steigungsverhältnisse von 1:48 und 1:50 in Anwendung kommen.

In geognostischer Beziehung ist zu erwähnen, dass die vier untersten Tunnels in Porphyr, dagegen der Wasserscheidentunnel in Gneus zu treiben sind und dass nach den bisherigen Ermittlungen auch keiner der vorkommenden Einschnitte andere Felsenparthieen antreffen wird.

Die Baukosten sind wie folgt veranschlagt: