

von unserer Seite unstatthaft sein dürfte, wenigstens was ihn als Güter- resp. Rangirbahnhof anlangt, während er als Personenbahnhof beizubehalten wäre, um nicht grosse Zufuhrstrassen und auch Verbindungsgleise mit Aussig-Teplitz, welche mit Pilsen-Priesen resp. Prag-Dux durch ein solches verbunden ist, herstellen zu müssen.

In Rücksicht auf vorstehende Punkte dürfte sich deshalb eine neue Bahnhofsanlage empfehlen und würde dieselbe unter Verlegung der jetzigen Trace bis hinter der Aussig-Teplitzer Unterführung in einer flachen Curve zwischen Stat. 5—11 in einer Steigung von 1:500 angelegt werden können.

Unter Voraussetzung, dass der Bahnhof eine Länge von 600 m erhält und 6 Gleise zur Ausführung zu bringen sind, würden sich die Herstellungskosten folgendermassen beziffern:

|  |                |
|--|----------------|
| 1) für Grunderwerb 225 Ar Wiesenland . . . . .                       | 10000 fl.      |
| an Kohlenentschädigung . . . . .                                     | 5000 „         |
| 2) „ Erdarbeiten . . . . .   | 20000 „        |
| 3) „ Kunstbauten: 1 4,0 m Durchlass mit Eisen für 3 Gleise . . . . . | 4500 „         |
| 2 Deckeldurchlässe . . . . .   | 1500 „         |
| 4) Oberbau: 3000 lfd. m Gleis à 20 fl. . . . .                       | 60000 „        |
| 8 Weichen à 700 fl. . . . .  | 5600 „         |
| 5) 1 Drehscheibe für Locomotiven . . . . .                           | 8000 „         |
| 6) für Hochbauten: 1 Locomotivremise für 3 Stände . . . . .          | 14000 „        |
| 1 Administrationsgebäude . . . . .                                   | 25000 „        |
| 1 Güterschuppen . . . . .  | 3000 „         |
| Wächterhäuser . . . . .  | 4000 „         |
| Wasserstation mit Einrichtung . . . . .                              | 14000 „        |
| Aborte . . . . .   | 600 „          |
| 7) Brunnen etc.: 1 Brunnen . . . . .                                 | 600 „          |
| Reinigungsgruben . . . . .   | 2400 „         |
| 8) Laderampen etc.: 1 Laderampe . . . . .                            | 800 „          |
| Chaussirung im Bahnhofs . . . . .                                    | 6000 „         |
| 9) Einfriedigungen . . . . .   | 500 „          |
| 10) Deckungssignale . . . . .  | 1000 „         |
|  | Sa. 186500 fl. |

Von den vorstehenden Berechnungen wird diejenige, welche sich auf die für die Strecke Brüx-Klostergrab bis jetzt verwendeten Kosten bezieht, noch einer Abminderung unterliegen. Nach den Ermittlungen unsrer Techniker ist die Summe dieser Kosten zwar auf 1,197,000 fl. zu berechnen; da sich hierin aber ein Posten von ca. 500,000 fl. für Oberbaumaterialien (namentlich Schienen und Kleineisenzeug) befindet, welche zu den hohen Einkaufspreisen aus dem Jahre 1873 angesetzt sind, so können wir nur empfehlen, die an die Prag-Duxer Gesellschaft zu leistende Pauschalentschädigung, entsprechend dem inzwischen eingetretenen Preisrückgang für diese Materialien, auf rund 1,000,000 fl. zu fixiren.

Dies berücksichtigt, ergibt sich aus der Zusammenstellung sämtlicher Anschläge und Berechnungen das zur Ausführung der Verbindungsbahn Brüx-Klostergrab-Moldau erforderliche Anlage-Kapital wie folgt: