

MITTHEILUNGEN

an die Actionaire

der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,

die

Brüx-Moldauer Verbindungsbahn

betreffend,



nebst einer Uebersichtskarte.

Zur

ausserordentlichen General-Versammlung

am 27. August 1875.

H. Saxon. M.

265, 8. 2/2

MITTELSTADT

an die

Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft



Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft



ausserordentlichen General-Versammlung

am 27. August 1877

Die Verhandlung über die Angelegenheit der Brüx-Moldauer Linie ist im Hinblick auf die bevorstehende Generalversammlung am 30. März dieses Jahres in der nächsten Zeit noch nicht abgeschlossen. Die Verhandlung über die Angelegenheit der Brüx-Moldauer Linie ist im Hinblick auf die bevorstehende Generalversammlung am 30. März dieses Jahres in der nächsten Zeit noch nicht abgeschlossen.

In der Generalversammlung vom 30. März dieses Jahres ist unsern Actionären bereits mitgetheilt worden, was bis dahin in Betreff der Brüx-Moldauer Linie zu berichten war. Wir lassen, was darüber zu Protokoll genommen wurde, so wie die Discussion und Beschlussfassung über diese Angelegenheit als Einleitung unseres heutigen Berichtes hier folgen:

Bezüglich des Punktes V der Tagesordnung, Bericht über die Verhandlung mit der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme des Ausbaues der Linie von der sächsischen Grenze bis Brüx und Beschlussfassung über die vorliegende Offerte, trägt der Herr Vorsitzende die hier folgende Darstellung vor:

„Bei Punkt V der Tagesordnung, zu der wir jetzt gelangen, möchte ich zunächst der geehrten Versammlung in's Gedächtniss zurückrufen, was wir darüber bereits in der vorigen Generalversammlung gesagt haben. Es lautet wörtlich:

„Wir haben uns über die Sachlage genau unterrichtet und in Erfahrung gebracht, dass die erste Hälfte der Bahn Brüx-Klostergrab im Baue soweit vorgeschritten ist, dass man, ohne die jetzigen Finanz-Anstände der Gesellschaft mit ihren Contrahenten über das Baukapital, bereits im Herbst dieses Jahres hätte die Strecke eröffnen können.

Die zweite Hälfte der Bahn Klostergrab-sächsische Grenze ist technisch so gut vorbereitet, dass der Bau beginnen kann, sobald die Finanzfrage geordnet ist.

Ueber die Betriebsfähigkeit der Linie sind nach den neuesten Erfahrungen der Brennerbahn Erörterungen angestellt, aus denen sich ergibt, dass bei einer Maximalsteigung von 1:40 zwei nach den neuesten Verbesserungen construirte Achtkuppler-Locomotiven, die eine ziehend die andere schiebend, 8000 Ctnr. brutto gleich 5000 Ctnr. netto befördern, dass man also in dieser Art bei mässiger Geschwindigkeit bis 8 Millionen Centner pro anno transportiren kann, was genügen würde, um das erforderliche Anlagekapital von circa 4 Millionen Thaler (6 1/2 Millionen Gulden österr. Währung) anständig zu verzinsen.

Hieraus geht hervor, dass zwar die momentanen Finanzverlegenheiten den Bau aufhalten

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 Gebirgsstrecke, 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. —

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.

Die letzten Verhandlungen des Reichstags lassen diess zwar nicht ganz bezweifeln, stellen es aber doch so entschieden in Frage, dass wir ohne Gewissheit darüber wohl nicht über den Geldpunkt der Offerte Beschluss fassen können. Wir haben uns in dieser Hinsicht den Wünschen unseres Ausschusses vollständig angeschlossen und werden daher auch die definitive Beschlussfassung darüber beanstanden.

Die Herren Actionäre aber glauben wir hiermit von dieser Angelegenheit so eingehend unterrichtet zu haben, dass sie auch ihrerseits dieselbe beurtheilen und sich darüber aussprechen können. —“

und eröffnet sodann die Discussion hierzu.

Seiten des Herrn Dr. Jäckel aus Cassel wird unter Hinweis auf die jetzt bei allen Bahnen hervortretende Kostspieligkeit des Betriebs und die Ungunst der Zeitlage, welche den Bau von Eisenbahnen aus Privatmitteln als inopportun erscheinen lasse, die Bitte ausgesprochen, dass das Directorium wenigstens zur Zeit von dem Bau der Linie bis Brūx absehen möge.

Der Herr Vorsitzende macht hiergegen geltend, dass es sich nicht um einen Neubau handle, sondern um die Fortsetzung einer bereits begonnenen Linie, um die Nutzbarmachung des auf dieselbe verwendeten Kapitals, und wird hierbei von Herrn Dr. Schildbach unterstützt, welcher es als unbedingt wünschenswerth bezeichnet, dass die auf die bereits vollendeten neuen Linien verwendeten Millionen durch den Weiterbau der Bahn rentabel gemacht werden. Früher habe man die Gelegenheit sich entgehen lassen, die Bahn einerseits bis Bodenbach, andererseits bis Görlitz zu bauen; man möge jetzt nicht in den gleichen Fehler verfallen. Redner weist noch auf den Vortheil hin, welcher namentlich durch Erschliessung des Böhmisches Kohlenbeckens gewonnen werden würde und befürwortet Zustimmung zu den Ansichten des Directoriums.

Herr Quellmalz hebt hervor, dass früher vielleicht mit Recht Bedenken gegen den Beginn der neuen Bahnen geltend zu machen gewesen seien, jetzt aber nur die eine Aufgabe zu erfüllen sei, die bereits aufgewendeten Mittel nutzbringend zu machen, bringt die Frage in Anregung, ob es vortheilhaft sei, die Ausführung des Bahnbaues selbst zu übernehmen, und spricht sich dagegen aus, die erforderlichen Mittel durch Erhöhung des Actienkapitals zu beschaffen.

Der Herr Vorsitzende bemerkt, dass mit Rücksicht auf die österreichischen Concessionsbedingungen wegen der Strecke Landesgrenze-Brūx die erforderlichen Baukosten an circa vier Millionen Thaler nicht durch Emittirung von Actien, sondern nur durch Aufnahme einer Anleihe beschafft werden könnten, weil diese Concession nur auf 90 Jahre ertheilt werde.

Herr Dr. Jäckel befürwortet nochmals, auf einige Jahre die fragliche Angelegenheit ruhen zu lassen, wogegen Herr Quellmalz wiederholt betont, dass der Geldmarkt keineswegs so ungünstig gestimmt sei und dass, wenn nicht die aufgewendeten Mittel noch Jahre brach liegen sollten, der Bau so bald als möglich begonnen werden müsse.

Herr Stadtrath Rössler aus Freiberg spricht ebenfalls für die baldige Fortführung der in Rede befangenen Linie. Die Strecke Landesgrenze bis Brūx sei der einzige Weg, auf welchem die Eisenbahn-Compagnie in das reiche Böhmerland gelangen könne, der Bau derselben müsse dem ganzen Gebäude als Schlussstein angefügt werden und es sei nicht zu begreifen, warum man die Aufwendung neuer Mittel beanstanden wolle, wenn nur durch sie die schon aufgewendeten Mittel zinstragend gemacht werden könnten.

Er stellt schliesslich den Antrag, die Generalversammlung möge dem Directorium erklären, dass sie den Bau der Linie bis Brūx als eine Nothwendigkeit anerkenne und dasselbe ermächtigen, soweit möglich abzuschliessen, erklärt sich aber sodann auf Vorschlag des Herrn Vorsitzenden mit der Modification einverstanden, zu sagen:

die Generalversammlung wünscht für den Fall, dass zum Ausbau der Strecke Brūx-Moldau der Gesellschaft annehmbare Concessions- und sonstige Bedingungen gestellt werden, die Berufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung hierüber,

welcher Antrag von der Versammlung einstimmig angenommen wird.

Kurz nach dieser Versammlung erhielten wir von dem oesterreichischen Herrn Handelsminister die Aufforderung, zur Besprechung der Angelegenheit einen Delegirten nach Wien zu senden.

Diess geschah und über die daselbst stattgehabten Verhandlungen sind nachfolgende Protokolle vom 10. und 13. April 1875 niedergeschrieben.

Protokoll A

aufgenommen im k. k. Handelsministerium am 10. April 1875 in Gegenwart der Gefertigten.

Gegenstand

ist die Feststellung jener Zugeständnisse und Begünstigungen, welche der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie für den Fall zugesichert werden, als derselben die Concession für die Locomotiveisenbahn von Brûx an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde (Moldau) an Stelle der Prag-Duxer-Bahn als des dermaligen Concessionärs für die bezeichnete Bahnstrecke übertragen werden sollte.

Als Voraussetzung der gegenwärtigen Verhandlung wird das Zustandekommen einer Vereinbarung zwischen der Actiengesellschaft der Prag-Duxer Bahn und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie angesehen, welcher die finanzielle Auseinandersetzung zwischen den beiden Gesellschaften aus Anlass der eventuellen Uebernahme des der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft concessionsmässig obliegenden Baues und Betriebes der Eisenbahn von Brûx an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde (Moldau) durch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie zu enthalten hätte.

Zur Basis der Verhandlung wurde die der Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn ertheilte Concession vom 4. September 1872 (R.-G.-Bl. No. 142) für die Locomotiv-Eisenbahn von Brûx an die Böhmischo-Sächsische Grenze bei Mulde (Moldau) nebst den darin bezogenen ergänzenden Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870 (R.-G.-Bl. No. 97) zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Prag nach Dux mit einer Zweigbahn nach Brûx genommen, so zwar, dass die bezüglichlichen Bestimmungen dieser Concessionsurkunden auch für die an Stelle des ursprünglichen Concessionärs tretende Gesellschaft ihre Geltung insoweit zu behalten hätten, als durch gegenwärtiges Protokoll nicht etwas Abweichendes festgesetzt wird.

Demgemäss wurden dem in Folge der Einladung Sr. Excellenz des Herrn Ackerbauministers, als Vertreters des Handelsministers, am heutigen Tage erschienenen Herrn Vorsitzenden des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie unter Vorbehalt der verfassungsmässigen Genehmigung, von Seite der anwesenden Regierungs-Vertreter nachstehende Zusicherungen ertheilt.

Vollendungstermine.

Die im § 2 der Concessionsurkunde vom 4. September 1872 festgesetzten Vollendungstermine (mit Rücksicht auf das Datum der Concessionsurkunde für die Strecke Brûx-Klostergrab der 4. September 1874 und für die Strecke Klostergrab-Grenze der 4. September 1875) werden für die erstgenannte Strecke auf den Zeitraum eines Jahres, für die Strecke Klostergrab-Grenze aber auf den Zeitraum dreier Jahre vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgedehnt.

Unentgeltliche Leistungen.

Die der Prag-Duxer-Bahn nach § 8 der Concessionsurkunde vom 4. September 1872 in Verbindung mit § 6 der Concessionsurkunde vom 25. Juni 1870 obliegende Verpflichtung zur unentgeltlichen Beistellung eines achtradrigen oder zwei vierradriger Postwagen wird nunmehr auf die Beistellung eines vierradrigen Postwagens ermässigt.

Die Anlage der von der Gesellschaft beizustellenden Amtlocalitäten wird für die erste Zeit des Betriebes nur provisorisch und im mässigen Umfange und eine Erweiterung dieser Localitäten nur im Falle des sich einstellenden Bedürfnisses gefordert werden.

Maximaltarifsätze.

Die der Prag-Duxer-Bahn concessionsmässig auferlegten Maximaltarifsätze werden — und zwar die Maximaltarife für die Beförderung von Personen in nachstehender Weise erhöht:

Maximaltarif der Prag-Duxer-Bahn.	Künftiger Maximaltarif.
für die I. Classe 30 Kr. Ö. W. pr. Person u. Meile.	I. Classe 36 Kr. pr. Person u. Meile.
„ „ II. „ 25 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	II. „ 27 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
„ „ III. „ 15 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	III. „ 18 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „
„ „ IV. „ 9 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „	IV. „ 12 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „

Hierbei wird die eventuelle Umrechnung dieser Tarifsätze auf die entsprechenden metrischen Einheiten nach dem nachstehenden Schema in Aussicht genommen, welches zur Abrundung der Beträge in der I. und III. Classe eine mässige Erhöhung, in der II. und IV. Classe aber eine mässige Erniedrigung (um Bruchtheile eines Kreuzers) Platz greifen lässt:

für die I. Classe	5 Kr. pr. Person und Kilometer.
„ „ II. „	3.5 „ „ „ „ „ „
„ „ III. „	2.5 „ „ „ „ „ „
„ „ IV. „	1.5 „ „ „ „ „ „

Bezüglich der Frachttarife wird den Anträgen der Gesellschaft entgegengesehen.

Finanzielle Begünstigungen

aus Anlass der Capitalbeschaffung für die Strecke Brůx-Mulde (Moldau), wie dieselben der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft im § 6 der Concessionsurkunde vom 4. September 1872 zugestanden werden, finden auf die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie insofern keine Anwendung, als eine Ausgabe von Actien oder Prioritätsobligationen mit specieller Widmung oder Haftungszusicherung für die auf oesterreichischem Gebiete gelegene Bahnstrecke nicht in Aussicht genommen wird.

Dasselbe hat hinsichtlich der Befreiung von der Entrichtung der Couponstempelgebühren zu gelten.

Zur Vermeidung etwaiger Zweifel wird der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie die verfassungsmässige Erwirkung einer gesetzlichen Bestimmung in Aussicht gestellt, wonach die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874, (R.-G.-Bl. No. 70) in Absicht auf die bůcherliche Eintragung des Pfandrechtes für die zur Capitalbeschaffung für die Strecke Brůx-Mulde (Moldau) im Auslande zu emittirenden Prioritätsobligationen keine Anwendung finden sollen; ferner die Erwirkung einer weiteren gesetzlichen Bestimmung, nach welcher die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, falls sie in Folge der Capitalsbeschaffung für die Strecke Brůx-Mulde (Moldau) in die Lage kommen sollte, in Oesterreich Stempel oder Gebühren zu bezahlen, hiervon befreit sein soll.

Desgleichen würden die übrigen finanziellen Begünstigungen (Befreiung von Steuern, Stempeln und Gebühren) mindestens in demselben Umfange, wie sie der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft gewährt werden, auch der an deren Stelle tretenden Gesellschaft zugestanden und würde als Anfangstermin für die Periode der Steuerbefreiung an Stelle des Tages der Concessionsertheilung der Tag der Betriebseröffnung angenommen.

Concessionsdauer.

Nachdem die Concession für die Eisenbahn Brůx-Mulde (Moldau) laut § 7 der Concessionsurkunde vom 4. September 1872 gleichzeitig mit der Concession für die Eisenbahn von Prag nach Dux, d. i. nach Ablauf von 90 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung auf der letztgenannten Strecke zu erlöschen hat, wird festgesetzt, dass die Dauer der Concession für die Eisenbahn Brůx-Mulde (Moldau) im Falle der Uebertragung derselben an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie nach Ablauf von 90 Jahren, vom Tage der

Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke von Brüx bis zur böhmisch-sächsischen Grenze bei Mulde (Moldau) an gerechnet, zu erlöschen hat.

Im Falle der Einlösung der Bahn von Seite des Staates, welche jederzeit, jedoch nur nach der mindestens ein halbes Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung dieses Vorhabens stattfinden kann, wird der von der Staatsverwaltung zu leistende Ablösungsbetrag nach den für die Ausmittlung dieses Betrages bezüglich der Prag-Duxer-Bahn geltenden concessionsmässigen Bestimmungen im Einverständnisse beider Theile festgesetzt werden.

In diesem Falle hat auch die hierdurch bedingte Regelung der Rechtsverhältnisse des Pensionsfonds unter Wahrung der erworbenen Rechte des auf der oesterreichischen Linie verwendeten Personals, im beiderseitigen Einverständnisse stattzufinden.

Fortgesetzt am 13. April 1875 in Gegenwart der Gefertigten.

Der Herr Vertreter der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie übergibt eine schriftliche Erklärung, mit welcher die Regierungsvertreter um Ertheilung von Aufklärungen bezüglich mehrerer den Gegenstand der Verhandlung betreffender Fragen ersucht werden.

Nachdem einige dieser Fragepunkte bereits durch voranstehenden Theil des Protokolls ihre Erledigung finden, wird sich in Ergänzung der vorausgegangenen Verhandlung von Seite der Anwesenden noch über nachstehende Punkte geeinigt:

Mit der Concessionsertheilung an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hört die Strecke Brüx-Mulde (Moldau) für jeden Fall auf ein integrierender Bestandtheil der Prag-Duxer Bahn zu sein.

Sache] der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie wird es sein, die Aufnahme einer im Einverständnisse mit dem bezüglichlichen Prioritätencurator und unter Genehmigung der Curatelsbehörde abzugebenden Erklärung der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft in das mit dieser Gesellschaft abzuschliessende Uebereinkommen zu bewirken, nach welchem die den Gegenstand dieses Uebereinkommens bildende Eisenbahnstrecke frei von allen bürgerlichen Lasten an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie überzugehen hat.

Für den Fall, als der Abschluss eines solchen Uebereinkommens seitens der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft auf Schwierigkeiten stossen sollte, wird die k. k. Regierung es sich angelegen sein lassen, auf die letztgenannte Gesellschaft jenen Einfluss auszuüben, welchen sie durch die ihr zustehende Befugnisse, die Concession der Prag-Duxer Bahn für die Eisenbahnstrecke Brüx-Mulde (Moldau) für erloschen zu erklären und die Auflassung der als Grundlage für die bürgerlichen Rechte der Pfandgläubiger dienenden Eisenbahn herbeizuführen, sachgemäss auszuüben in der Lage ist.

Mit Bezug auf den Fragepunkt 6 wird unter Berufung auf die bereits in dem Protokolle B vom 10. April 1875 enthaltene Abmachung die Berechtigung der Gesellschaft anerkannt, höhere Betriebsbeamte der Leipzig-Dresdner Bahn auch auf der Strecke Brüx-Mulde (Moldau) zu verwenden, wenn sie keine Polizeigewalt auszuüben haben.

An Stelle der in der Concessionsurkunde vom 4. September 1872 für die Eisenbahn von Brüx an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde (Moldau) enthaltenen Verpflichtung des Concessionärs, über Verlangen der Staatsverwaltung und nach den von derselben festzustellenden Modalitäten eine Verbindungsbahn von Neustadt an die böhmisch-sächsische Grenze zum Anschlusse an die Müglitzthalbahn herzustellen, hat im Sinne der bestehenden Normen die allgemeine Bestimmung zu treten, dass die Gesellschaft verpflichtet sei, den Anschluss fremder Bahnen an die eigene Bahnlinie zu gestatten und sich, wenn in einem solchen Falle eine Einigung unter den Beteiligten nicht erzielt werden sollte, dem Ausspruche der Regierung zu unterwerfen.

In Bezug auf die bereits an die Prag-Duxer Eisenbahn gerichtete und auch gegen die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie als eventuellen Nachfolger in der Concession für die Strecke Brüx-Mulde (Moldau) aufrecht erhaltenen Forderung der Anlage einer Haltestelle bei der Stadt Niklasberg giebt der anwesende Herr Vertreter der letzteren Gesellschaft die Erklärung ab, dass er dermal nicht in der Lage sei, sich über die Annahme dieser Forderung seitens der von ihm vertretenen Gesellschaft auszusprechen, sondern zunächst das Resultat der von der Gesellschaft neuerdings zu veranlassenden technischen Erhebungen abwarten müsse.

Er müsse jedoch schon jetzt erklären, dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie unter allen Umständen nur dann geneigt sein könnte, die mit erheblichen Mehrkosten verbundene Herstellung einer solchen Haltestelle zu acceptiren, wenn derselben als Gegen-Concession eine zeitlich ausgedehntere Steuerfreiheit zugesichert würde, als diess bereits im ersten Theile des gegenwärtigen Protokolls geschehen ist.

Die Regierungs-Vertreter geben zum Schlusse noch die Erklärung ab, dass sie ihrerseits nicht in der Lage sind, auf die Forderung der Herstellung einer Haltestelle bei der Stadt Niklasberg zu verzichten, und dass sie ferner die in diesem Protokolle enthaltenen Zusicherungen selbstverständlich nur unter Vorbehalt der Genehmigung des Ministerrathes abgegeben haben.

Geschlossen und gefertigt.

Karl Ritter v. Pusswald m. p.
k. k. Sections-Chef.

W. Seyfferth m. p.

Dr. Heinrich Ritter von Willek m. p.
k. k. Sectionsrath als Referent.

Dr. Eugen Lippich m. p.
k. k. Ministerial-Concipist als Protokollführer.

Protokoll B

aufgenommen im Handelsministerium am 10. April 1875 in Betreff der nach den §§ 59 und 102 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-Bl. No. 1 etc. 1852) sich ergebenden Voraussetzungen für die Uebertragung der der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft unterm 4. September 1872 (R.-G.-Bl. No. 142) ertheilten Concession für eine Locomotiveisenbahn von Bräx an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde (Moldau) an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie in Leipzig.

Gegenwärtig die Gefertigten.

Im Falle der Uebertragung der Concession für die Eisenbahn von Bräx an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie wird dieselbe nach § 59 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 zur Leitung des Betriebes ein eigenes verantwortliches und innerhalb der Reichsrathsländer — sachgemäss in Böhmen — domicilirendes Organ zu bestellen haben, welches die Gesellschaft gegenüber der Regierung zu vertreten hat und mit der zur Vollziehung behördlicher Aufträge nöthigen Vollmacht auszurüsten ist.

Dienststellen, welche im § 102 der Eisenbahnbetriebsordnung mit einer, wenn gleich beschränkten polizeilichen Gewalt versehen und deren Träger beeidet werden müssen, können nur an oesterreichische Staatsbürger verliehen werden.

Die Gesellschaft verbindet sich schliesslich, bei Verleihung von Dienststellen auf der Strecke Bräx-Mulde im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. No. 60) über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere vorzugehen.

Die Gesellschaft ist übrigens bereit, sich bezüglich der auf oesterreichischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken im Allgemeinen den oesterreichischen Gesetzen zu unterwerfen.

Geschlossen und gefertigt.

Karl Ritter v. Pusswald m. p.
k. k. Sections-Chef.

W. Seyfferth m. p.

Dr. Heinrich Ritter v. Willek m. p.
k. k. Sectionsrath als Referent.

Dr. Eugen Lippich m. p.
k. k. Ministerial-Concipist als Protokollführer.

Zur Vervollständigung lassen wir noch Abdruck der Concessions-Urkunde für die Prag-Duxer Gesellschaft bezüglich der Strecke Brüx-Moldau folgen:

Concessions-Urkunde

für eine Locomotiv-Eisenbahn von Brüx an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde.

WIR FRANZ JOSEPH DER ERSTE,

etc. etc.

§ 1.

Wir verleihen der Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Brüx über Oberleutensdorf, Osseg, Klostergrab und Niklasberg an die böhmisch-sächsische Grenze bei Mulde.

Die Actiengesellschaft der priv. Prag-Duxer Eisenbahn ist verpflichtet, über Verlangen der Staatsverwaltung und nach den von derselben festzustellenden Modalitäten eine Verbindungsbahn von Neustadt an die böhmisch-sächsische Grenze zum Anschlusse an die Müglitzthalbahn herzustellen.

Rücksichtlich der Anschlüsse dieser Linien an das sächsische Eisenbahnnetz, und rücksichtlich des Betriebsdienstes in den bezüglichen gemeinschaftlichen Wechselstationen, bleibt die Festsetzung der diesfälligen Bestimmungen dem Abschlusse des Staatsvertrages mit der königlich sächsischen Regierung vorbehalten, und ist die Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn oder deren Rechtsnachfolger verpflichtet, sich den Bestimmungen dieses Staatsvertrages und den hieraus für sie erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

§ 2.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Eisenbahnstrecke von Brüx über Oberleutensdorf und Osseg bis Klostergrab binnen zwei Jahren vom heutigen Tage, die weitere Strecke bis zur sächsischen Grenze jedoch gleichzeitig mit der sächsischer Seits von Freiberg bis an die böhmische Grenze zu führenden Linie, spätestens aber binnen drei Jahren vom heutigen Tage zu vollenden, und die fertige Bahn dem Betriebe zu übergeben.

§ 3.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraf-Leitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittelung der Staatstelegraphen-Anstalt herzustellen, einzurichten und zu unterhalten.

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Betriebsleitung auch für Staats- und Privat-Correspondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, die Drähte des Staatstelegraphen an den Stützpunkten der Bahnbetriebsleitung anzubringen oder selbstständige Leitungen auf dem gesellschaftlichen Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen. Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien hat die Gesellschaft durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf ihren Bahnstrecken die Materialien und Requisiten der Staatstelegraphen-Anstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, und in ihren Bahnhöfen und Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

In allen vorerwähnten Beziehungen ist die Gesellschaft gehalten, mit der Staatstelegraphen-Anstalt rechtzeitig ein besonderes Uebereinkommen zu treffen.

§ 4.

Sowohl die Eisenbahnlinie von Brūx nach Mulde, als auch eventuell die Verbindungsbahn von Neustadt zum Anschlusse an die Müglitzthalbahn ist als ein integrierender Bestandtheil der bereits concessionirten Linien der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zu betrachten und zu behandeln, und es haben für dieselbe bezüglich der Tarifrung die Bestimmungen der Concession vom 25. Juni 1870 (R.-G.-Bl. Nr. 97) zur Anwendung zu kommen.

Es wird jedoch für die im § 1 der gegenwärtigen Concessions-Urkunde erwähnten Linien bei Bemessung der Frachtpreise für Strecken mit einer Steigung von 1 : 60 und darüber die Berechnung mit der ein und einhalbfachen Länge gestattet.

Der Regierung bleibt übrigens das Recht vorbehalten, nach Ablauf der ersten neun Betriebsjahre nach Eröffnung der Eisenbahnlinie von Brūx an die Grenze bei Mulde sowohl für die im § 1 erwähnten Linien, als auch für die bereits mit der Concessions-Urkunde vom 25. Juni 1870 concessionirten Linien nach Einvernehmen der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger eine entsprechende Herabsetzung der Tarife anzuordnen.

§ 5.

Die Actiengesellschaft der Prag-Duxer Eisenbahn ist verpflichtet, die im § 10 der Concessions-Urkunde vom 25. Juni 1870 enthaltenen Bestimmungen bezüglich der Militärtransporte und hinsichtlich der Begünstigungen reisender Militärs sowohl für die bereits concessionirten als für die im § 1 erwähnten Linien auch auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landeschützen Tyrols und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerarers, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controllversammlungen, ferner auf das Militärwachkorps für die Civilgerichte Wiens und die k. k. Gensdarmerie auszudehnen.

Die Gesellschaft ist in demselben Umfange auch verpflichtet, dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militäraerarers zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten, ferner dem Uebereinkommen wegen gegenseitiger Aushilfe an Personale bei Durchführung grosser Militärtransporte und der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, sowie dem Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte beizutreten.

Desgleichen ist die Gesellschaft verpflichtet, sich hinsichtlich der Anstellung gedienter Unteroffiziere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr den Bestimmungen des § 38 des Wehrgesetzes vom Jahre 1868 und des Gesetzes vom 19. April 1872 (R.-G.-Bl. No. 60) zu unterwerfen.

§ 6.

Für die im § 1 erwähnten Eisenbahnlinien werden nachstehende Begünstigungen ertheilt:

- a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstige Urkunden zum Zwecke der Geldbeschaffung, sowie des Baues und der Instruirung der Bahn bis zu dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung.
- b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen, mit Einschluss der Interimsscheine, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr.
- c) Die Befreiung von der Einkommensteuer und der Entrichtung der Couponsstempelgebühren, sowie von jeder Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von zehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

Die nach Absatz c) gewährte Befreiung von der Einkommensteuer kann in der Weise ausgeführt werden, dass die Entrichtung der Einkommensteuer für die Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft nach Massgabe des Verhältnisses der Meilenlänge der bereits concessionirten Linie zu der neuen Strecke stattfindet.

§ 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.

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-Uebersetzungen 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:

Position.	Gegenstand der Veranschlagung.	Geld- betrag.	
		Fl. Ö. W.	
I. Grundeinlösung.			
1.	Für den erforderlichen Feld- und Wiesenboden	fl.	16317
2.	„ „ „ „ Waldboden	„	157499
3.	„ Nebenentschädigungen hierbei	„	22400
		Sa. I.	196216
II. Erd- und Felsenarbeiten.			
1.	851200 Kb ^m Erd- und Felsenmassen zu gewinnen und zu bewegen zus.	fl.	1192690
		Sa. II.	1192690
III. Steinsätze- und Trockenmauern.			
1.	38721,4 Kb ^m Trockenmauerwerk an div. Dämmen	fl.	112679
2.	50756,9 □ ^m gewöhnliche Steinböschungen	„	25378
		Sa. III.	138057
IV. Stütz- und Futtermauern.			
1.	3402 Kb ^m Grundaushgrabungen	fl.	7101
2.	132717 „ Mauerwerk incl. Bekrönung	„	135469
		Sa. IV.	142570
V. Viaducte (Thalübersetzungen).			
1.	Für den Viaduct über den Hüttengrund Stat. 189—190	fl.	224850
2.	„ „ 1 ^{sten} Viaduct über den Seegrund Stat. 243	„	84474
3.	„ „ 1 ^{sten} „ „ das Thal von Vordersinnwald Stat. 260	„	29876
4.	„ „ 2 ^{ten} „ „ „ „ „ „ „ „ 287—288	„	90000
5.	„ „ 2 ^{ten} „ „ den Seegrund Stat. 304—305	„	149014
6.	„ „ Viaduct über die Steinfelder am Glanzberge Stat. 317—318	„	115824
7.	„ „ „ „ „ „ Strassen bei Nicklasberg Stat. 360—362	„	135678
		Sa. V.	829716
VI. Brücken und Durchlässe.			
1.	Für 67 div. Weg-Unter- und Ueberführungen, sowie Wasserdurchlässe	fl.	275588
		Sa. VI.	275588
VII. Tunnels.			
1.	Für den Rohbergtunnel Stat. 226—228: 220 m lang, Bruchsteingewölbe	fl.	133502
2.	„ „ Franzosensteintunnel Stat. 256—259: 280 m lang, Kappe: halb Bruchstein-, halb Quadergewölbe	„	230040
3.	„ „ Kappelbergtunnel Stat. 300—303: 300 m lang, Kappe und Sohle: Quadergewölbe	„	346244
4.	„ „ Hirschbergtunnel Stat. 352—355: 340 m lang, Kappe: Quader- gewölbe	„	360020
5.	„ „ Wasserscheidentunnel Stat. 364—366: 170 m lang, Kappe: Quadergewölbe	„	181010
		Sa. VII.	1250816
		Latus	4025653

Position.	Gegenstand der Veranschlagung.	Geld- betrag.
		Fl. Ö. W.
	Transport	2025653
	VIII. Strassenherstellungen.	
1.	Für die Zufahrt-Strassen nach den Stationen Eichwald, Niklasberg und Moldau (450 + 2800 + 800) = 4050 m lang. fl.	19440
2.	Für die in den ersten beiden Strassen vorkommenden Kunstbauobjecte „	6000
	Sa. VIII.	25440
	IX. Diverse Arbeiten.	
1.	Für das Einhacken von Dammterrassen, die Telegraphenleitung, Wegrampen sammt Schleussen und Beschotterungen, Uebergangsbarrieren, Warnungstafeln und Stationsdeckungssignale, Kilometer-, Nummer- und Grenzsteine, Einfriedigungen und Schneeschutzvorrichtungen fl.	75173
	Sa. IX.	75173
	X. Oberbau.	
1.	Für 27400 m Gleise incl. 5970 m Nebengleise und Weichen. fl.	493200
	Sa. X.	493200
	XI. Hochbauten und Bahneinrichtungen.	
1.	Für Herstellung der Bahnwärterhäuser fl.	41800
2.	Für die sämtlichen Gebäude auf den Stationen Eichwald, Niklasberg und Moldau „	168307
3.	Für die Wasserstationseinrichtungen, die Drehscheibe und Laderampe für die Station Moldau „	30012
4.	Für Ausrüstung der Stationsgebäude incl. Telegraphenapparate und electr. Läutewerkseinrichtungen „	28000
	Sa. XI.	268119
	XII. Bauregie- und Commissionskosten.	
1.	Für den gesammten Bauverwaltungsaufwand auf 3 Jahre fl.	90000
	Sa. XII.	90000
	Sa. aller Kosten	4977585

Hierüber würden die Mehrkosten der Linie Klostergrab-Moldau bei doppelgleisiger Herstellung des Unterbaues für Viaducte, Tunnels und Stützmauern betragen:

1. Grundeinlösung	fl.	17626
2. Viaducte	„	249265
3. Tunnels	„	366706
4. Stützmauern	„	22937
	Gesamt-Sa. fl.	656534

1320819

2625908

**Zusammenstellung der Kosten, welche auf die theilweise Herstellung
der Strecke Brüx-Klostergrab bis jetzt verwendet sind.**

Position.	Gegenstand der Ausgabe.	Geldbetrag	
		im Einzelnen Gulden, österr. Währ.	im Ganzen
	Cap. II. Vorarbeiten.		
a, b u. c.	Totalkosten der Vermessungen incl. Erwerb des Projects		90000
	Cap. III. Grunderwerb.		
a u. b.	Grundentschädigung für Land zu Bahn- und Nebenanlagen, Nutzungs- und Umwegsentschädigungen, sowie Commissionskosten, Steuerregulirung etc. bei einem Erwerb von ca. 2400 Ar		85000
c u. d.	vacat.		
	Cap. IV. Technische Bauverwaltung und Bauaufsicht.		
a—e.	Gehalte des technischen Personals, Bauaufwand, Druckkosten, Unterstützungen zusammen		24000
	Cap. V. Erd- und Felsenarbeiten und Kunstbauobjecte.		
a.	Damm- und Einschnittsarbeiten am Bahnkörper nebst Böschungsbefestigungen bei einer Massenbewegung von 244000 Kb ^m	260000	
b.	Erd- und Felsenarbeiten ausserhalb des Bahnkörpers	30000	
c.	Kunstbauobjecte, fertig gestellte, innerhalb des Bahnkörpers, sowie Böschungsabpflasterungen bei einem Ausmass in Quader-Bruchstein, Schichtstein- und Trockenmauerwerk von 13600 Kb ^m	180000	
	ferner Vorrath an Baumaterialien, nämlich: Quader, Schicht-Bruchsteine und Sand	15000	
	ferner Eisenconstructions für Brücken und Durchlässe	19150	
d.	Kunstbauobjecte ausserhalb des Bahnkörpers	6000	
	Sa. Cap. V.		510150
	zu übertragen		709150

Position.	Gegenstand der Ausgabe.	Geldbetrag	
		im Einzelnen Gulden, österr. Währ.	im Ganzen
	Uebertrag		709150
	Cap. VI. Oberbau.		
a.	Steinbettungsarbeiten incl. Material 7000 Kb ^m Packlager fertig auf die Planie gesetzt	14000	
b.	Fertige Herstellung von 300 lfd. m Gleis zunächst dem Bahnhof Brück	1200	
c.	an Fahrgleismaterial ist vorrätbig		
	2760 Stück Eisenschienen im Werthe von	151000	
	4633 " Stahlschienen " " " "	271000	
	45 " Weichen im Werthe von	18000	
	und dem nöthigen Befestigungsmaterial als Laschen, Bolzen, Nägel, Platten im Werthe von	9500	
	Sa. Cap. VI.		464700
	Cap. VII. Bahnhöfe.		
a.	Gebäude in Station Oberleitensdorf		
	1 Aufnahmsgebäude von 174 □ ^m Grundfläche	17000	
	1 Güterschuppen von 158 □ ^m Grundfläche	3000	
b.	vacat.		
c.	1 Brunnen ebenda von 17 m Tiefe ausgemauert	800	
d.	4400 □ ^m Chaussirung ebendasselbst	3000	
e.	vacat.		
	Sa. Cap. VII.		23800
	Cap. VIII., IX., X.		
	vacat.		
	Totalsumme der Ausgaben		1197650

Kostenanschlag zur Fertigstellung der Strecke Brüx-Klostergrab.

Position.	Gegenstand der Veranschlagung.	Geldbetrag	
		im Einzelnen Gulden, österr. Währ.	im Ganzen
Cap. III. Grunderwerb.			
a.	Grundentschädigungen für Land zur Bahn, zu Wirtschaftswegen, Vorge- wänden, zu Auflagerungs- und Ausgrabungsflächen, Nutzungs- und Um- wegentschädigungen, Beschaffung von Zugänglichkeiten und		
b.	Verzugszinsen der Entschädigungsgelder, Commissionskosten, Steuerregulirung und Processkosten bei einem Gesamtterwerb von ca. 2000 Ar	58500	
c.	Kosten der Bahnberainung incl. Anschaffung der Rainsteine für die ganze Strecke Brüx-Klostergrab auf eine Länge von 18,5 Kilo ^m .	1200	
d.	Kosten harter Bedachung für 18 Gebäude in den Gemeinden Wiese, Deutzen- dorf und Klostergrab	11500	
		<hr/>	71200
Cap. IV. Technische Bauverwaltung und Bauaufsicht.			
a-e.	Gehalte und Löhne des technischen Personals, Bauaufwand, Kosten der Er- richtung der Wächter- und Werkbuden, Druckkosten und Unterstützungen, Kurkosten und Verpflegungsbeiträge zusammen veranschlagt mit 4% der Beträge von Tit. III bis X mit ca.		25000
Cap. V. Erd- und Felsenarbeiten und Kunstbauobjecte.			
a.	Damm- und Einschnittsarbeiten, welche zum Bahnkörper gehören, Vernä- therungen, Drainagen und Böschungsbefestigungen bei einer Massenbewegung von ca. 97000 Kb ^m	97000	
b.	Erd- und Felsenarbeiten ausserhalb des Bahnkörpers, Vernätherungen und Drainagen bei einer Massenbewegung von ca. 8000 Kb ^m	6500	
	Einebnen und Besotterung von Parallelwegen bei einer Länge von ca. 4000 m.	6000	
	zu übertragen	109500	96200

Position.	Gegenstand der Veranschlagung.	Geldbetrag	
		im Einzelnen Gulden, österr. Währ.	im Ganzen
	Uebertrag	109500	96200
c.	Kunstbauobjecte innerhalb des Bahnkörpers, Abpflasterungen und Futtermauern. Es sind noch herzustellen		
	1) 32 Stück kleinere Objecte von 0,75 ⁰ —4,0 ⁰ Klaftern Lichtweite veranschlagt zu	42000	
	2) Viaduct in Klostergrab, 3 Oeffnungen à 10 m veranschlagt zu ca. 60000 fl. abzüglich der bereits an den Bauplatz gelieferten Materialien, als Quader, Bruch- und Schichtsteinen und Sand im Werthe von 15000 ist also noch zu veranschlagen mit	45000	
	3) Vollendung der Aussig-Teplitzer Unterführung incl. Eisenconstruction mit 17000 fl. und interimistische Herstellung des 2. Gleises der Aussig-Teplitzer Bahn mit 4250, zusammen	21250	
d.	Kunstbauobjecte ausserhalb der Bahn		
	Rampencanäle von ca. 200 lfd. m	4000	
	Sa. Cap. V.		221750
	Cap. VI. Oberbau.		
a.	Steinbettungsarbeiten incl. Material, Packlager herzustellen auf 11800 m à 2 fl.	23600	
b u. c.	Vollständige Oberbauherstellung bis zur anstandlosen Uebernahme incl. Erhaltung während der Haftzeit von 4 Wochen, sowie Einfüllung des Gleises incl. Stellung von Schotter und Kies		
	für Gleise in der Gesamtlänge von 21600 m	55300	
	für Verfrachtung der Stahlschienen aus dem Bahnhof Ossegg an die Depotplätze auf die ganze Strecke	2100	
	für Lieferung von 23000 Stück kieferner Bahnschwellen auf die Depots	28000	
	für Lieferung von Schwellen für 18 Weichen incl. Verfrachtung . .	3800	
	Transport des Eisenmaterials für 18 Stück Ausweichungen	900	
	Sa. Cap. VI.		113700
	Cap. VII. Bahnhöfe.		
a.	Gebäude		
	1) Ergänzungsarbeiten auf Station Oberleutensdorf	5000	
	2) Holzbauten im Bahnhof Ossegg		
	Aufnahmsgebäude mit	18000	
	Güterschuppen	3000	
	Aborte mit	800	
	3) Hochbauten im Bahnhof Klostergrab		
	Aufnahmsgebäude	34000	
	Güterschuppen	3000	
	Locomotivremise für 1 Maschine	4900	
	Wasserthurm mit Wärterwohnung	3900	
	Aborte	800	
	zu übertragen	73400	431650

Position.	Gegenstand der Veranschlagung.	Geldbetrag	
		im Einzelnen Gulden, österr. Währ.	im Ganzen
	Uebertrag	73400	431650
b.	Drehscheiben etc.		
	1 Drehscheibe für Locomotive	7900	
c.	Brunnen und Wasserleitungen		
	2 Brunnen in Ossegg und Klostergrab à 500 fl.	1000	
	Untermuerung zweier Krahen in Klostergrab	350	
	1 complete Wasserstations-Einrichtung	11000	
	2 Reinigungsgruben ebenda	2400	
	Wasserleitungscanal 280 m lg. in Klostergrab	2400	
d.	Laderampen, Pflasterungen und Chaussirungen		
	3 Laderampen in Oberleutensdorf, Ossegg und Klostergrab à 800 fl.	2400	
	Chaussirung in den 3 Bahnhöfen ca. 12500 □m	17000	
e.	Einfriedigungen, Stationsbezeichnungs- und Warnungstafeln, Einfriedigungen der 3 Bahnhöfe	4000	
	Stationsbezeichnungs- und Warnungstafeln	150	
	Sa. Cap. VII.		122000
	Cap. VIII. Einfriedigungen und Sicherheitsvorkehrungen.		
	Barrièren, Grenz- und Meilensteine, Stationirungszeichen, Gradientenzeiger, Haltetafeln u. s. w.		
	1) Zugs- und Drehschranke	4200	
	2) Einfriedigungen der freien Bahn	2500	
	3) Warnungs- und Haltetafeln	150	
	4) Meilensteine, Gradientenzeiger, Stationirungszeichen etc. etc. für 18,5 Kilom. Bahn	700	
	Sa. Cap. VIII.		7550
	Cap. IX. Hochbauten ausserhalb der Bahnhöfe.		
	19 Stück Wärterhäuser à 2000 fl.		38000
	Cap. X. Signale.		
a.	Optische Telegraphen auf 18,5 Kilom. Bahn	3000	
b.	Electromagnetische Telegraphen und Ausrüstung der Telegraphen-Stationen auf 18,5 Kilom.	7000	
	Sa. Cap. X.		10000
	Totalsumme der Cap. III—X.		609200

Kostenanschlag der Schlepp-Bahnen, welche auf der Strecke Brüx-Klostergrab zunächst zur Ausführung zu bringen sein würden.

I. Verbindungsgleis mit dem Julius-Schacht zunächst Prof. 5.		
Es ist hier ein Oberbau zu legen und erfordert dieser bei 300 lfd. m Länge einen Aufwand von		5400 fl.
II. Verbindungsgleis mit der Dux-Bodenbacher Eisenbahn bei Prof. 83—84.		
Ist zugleich mit einem Ausweichgleis zu projectiren und belaufen sich alsdann die Kosten für		
1) Grunderwerb 36 Ar. à 35 fl.	1260 fl.	
2) Erdarbeiten 700 Kb ^m zu bewegen à 1 fl.	700 "	
3) Kunstbauten: 1 Durchlass von 0,6 ^o Weite	300 "	
4) Oberbau:		
900 lfd. m Gleis, der Meter 20 fl.	18000 "	
5 Weichen fertig zu legen à 700 fl.	3500 "	
5) Einfriedigungen auf 200 m Länge à 0,3 fl.	60 "	
6) 1 Deckungssignal	150 "	
		Sa. 23970 fl.
III. Schleppbahn zu den Schächten Ladung und Bruch des Duxer Kohlenvereins.		
Ist ebenfalls mit Ausweichgleis zu versehen und beziffert sich der Bauaufwand für		
1) Grunderwerb 250 Ar. (zu 2/3 Wald)	7550 fl.	
2) Erdarbeiten 7000 Kb ^m Erdbewegung	7000 "	
3) Kunstbauten	6200 "	
4) Oberbau: 2080 lfd. m à 20 fl.	41600 "	
3 Weichen à 700 fl.	2100 "	
5) 1 Wächterhaus	2000 "	
6) Rampen und Parallelwege incl. Verschlussvorrichtungen	500 "	
7) Signale: 1 Deckungssignal	150 "	
Electrischer Telegraph und Lätewerk	800 "	
		Sa. 67900 fl.
Totalausgabe für die zunächst zu errichtenden 3 Schleppbahnen		97270 fl.

Kostenanschlag für den Bau des Bahnhofes Brüx.

Der jetzige der Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft gehörende Bahnhof in Brüx hat in seinem Hauptgleis zwischen Einfahrt- und Ausfahrtweiche eine Länge von 600 m. Von dem Hauptgleis gehen 3 Nebengleise von durchschnittlich 500 m Länge aus, und setzt sich das 3. desselben, als Gleis für die Steinitzer Schleppbahn fort, während das 2. nach beiden Seiten in stumpfe Gleise ausläuft. An Gebäuden findet sich eine Locomotivremise für 4 Maschinen, eine grosse Drehscheibe für Locomotiven und eine kleine für Waggons auf welche letztere zugleich das aus der anliegenden Zuckerfabrik kommende Gleis stösst. Ferner ein Güterschuppen und eine Laderampe.

Indem der Bahnhof nach links durch die Pilsen-Priesener Eisenbahn, nach rechts durch die schon erwähnte Zuckerfabrik und das Kohlenwerk Müller & Peilitz begrenzt ist, erscheint eine Erweiterung auf seiner jetzigen Stelle als nicht thunlich, ebenso wie seiner geringen Gleislänge halber auch eine Mitbenutzung

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:

Pag. 16. Klostergrab-Moldau	fl.	4977585
„ 18. Entschädigung f. d. angegriffene Strecke Brüx-Klostergrab „		1000000
„ 21. Vollendung der Linie Brüx-Klostergrab	fl. 609200	
„ 22. Schleppbahnen	„ 97270	
„ 23. Bahnhof Brüx	„ 186500	892970
Betriebsmittel	fl.	750000
	fl.	7620555
„ 16. eventuelle Herstellung des doppelgleisigen Unterbaues für Viaducte, Tunnels und Stützmauern	„	656534
	fl.	8277089

Ausserdem hielten wir für erforderlich, auch ein Gutachten über die Produktionsfähigkeit des böhmischen Braunkohlenbeckens und speciell der an der Linie von Brüx bis Ossegg liegenden Kohlenflötze einzuholen. Es ist dasselbe vom Herrn Bergmeister Perl in Marienberg angefertigt worden und folgt nachstehend:

Gutachten

über die Lieferungsfähigkeit und den Nachhalt der Kohlenförderung von den an der Prag-Duxer Bahn, sowie deren Fortsetzung von Brüx nach Ossegg resp. Klostergrab in der Brüx-Duxer Kohlenmulde gelegenen, theils bereits in Betrieb stehenden, theils projectirten Kohlenwerken und Schächten.

Zum besseren Verständniss des Nachstehenden sei es mir gestattet, vorerst einige kurze Bemerkungen über die geognostischen Verhältnisse des in Frage stehenden Kohlendepots voranzuschicken.

Wie allgemein bekannt, besitzt das, überhaupt an Mineralien und Brennstoffen reich gesegnete Böhmen, in seinem nördlichen Theile einen sehr reichen, ja unerschöpflichen Schatz von Braunkohlen, die sich zwischen dem Erzgebirge und den Höhen des Mittelgebirges und weiter westlich, des Carlsbader Gebirges, muldenförmig abgelagert haben.

Diese, mit nur wenigen Unterbrechungen sich von der Elbe bis Eger ausdehnende Kohlenablagerung deren nördliche Begrenzung das Erzgebirge bildet, an dessen Fusse sich die betreffende Kohlenmulde auch in ihrer Längensaxe hinzieht, gehört der Tertiärformation an, ist eine Süswasserbildung und unzweifelhaft vegetabilischen Ursprungs, wenn auch zur Zeit noch unentschieden, mindestens nicht mit völliger Evidenz erwiesen ist, ob sie einer Baum- oder nicht vielmehr einer Torfmoor-Vegetation ihre Entstehung dankt.

Für letztere sprechen sehr entschiedene Momente und es widerspricht nichts der Annahme, dass sich aus einer üppigen Pflanzenvegetation der Vorzeit, in ungemessenen Zeiträumen, durch stetes Wachsen nach oben, eine Ablagerung von Brennstoff gebildet haben kann, der durch die Einwirkung von Feuchtigkeit und Wärme, durch den Druck seiner eigenen Schwere, sowie durch die Last der darauf abgelagerten Gesteinmassen, verdichtet, in Braunkohle metamorphosirt worden ist und ebenso wie die mächtigen Torflager der Jetztzeit, Urwälder eingebettet enthält, die sich zum Theil in Form noch ganz wohlhaltener Baumstämme darin vorfinden.

Das in Form eines, grösstentheils sehr mächtigen und zusammenhängenden Flötzes wahrzunehmende Auftreten der Kohle, spricht neben mehreren anderen Umständen sehr entschieden für diese letztere Bildungsart, indem, wenn auch an einigen Punkten, wie bei Bilin, Komotau etc. das Vorhandensein und Auftreten

mehrerer Flötze angenommen wird, diese nur durch Zwischenlagen tauber Mittel getrennte Flötz-Theile ein und desselben Hauptflötzes zu sein scheinen.

Diese Zwischenlagen treten jedoch nur sehr vereinzelt und in schmalen Bänken auf; mehrentheils ist die Kohle rein, ohne wesentliche Beimengungen fremdartiger Bestandtheile, grösstentheils compact, nur an dem Ausgehenden zum Theil erdig und mit Thon verunreinigt, nach der Teufe fast durchgängig an Mächtigkeit und Güte zunehmend. —

Unter den verschiedenen Mulden und Becken, in die die Kohlenablagerung dieses Distrikts, theils durch Erhebungen des Grundgebirges, theils durch Ausläufer der Eruptiv-Gesteine (Basalte, Phonolithe, Porphyre) getheilt und getrennt ist, nimmt die mit den Namen: „Teplitz-Brüx-Komotau“ bezeichnete „Mulde“ eine der wichtigsten Stellen ein, sowohl wegen ihres grossen Kohlenreichthums, als auch weil sie es ist, welche hinsichtlich der projectirten Bahn in Betracht kommt.

Dieselbe schliesst sich an die Karbitz-Mariascheiner-Mulde an und erstreckt sich westlich von Teplitz, Ullersdorf, Dux, Bilin, Brüx etc. bis Komotau.

Sie ist es, in die die Prag-Duxer Bahn in ihren beiden dormaligen Endpunkten Brüx und Dux nicht allein bereits eingetreten ist, beziehentlich für die Kohlenverfrachtung auch ihrer Seits erschlossen hat, sondern welche sie auch in ihrer weiteren Fortsetzung von Brüx bis Ossegg in einer grossen Curve durchschneidet und auf der sie mit ihrer Kohlenentnahme gewiesen ist.

Durch den Aufschwung und die Entwicklung, die der Bergbau, namentlich in der Gegend von Dux und Brüx in der Neuzeit genommen und erlangt hat, in den Besitz genauer und sicherer Kenntnisse gelangt über das Vorhandensein, den Aushalt, die Mächtigkeit und die vorzügliche Qualität der dasigen Kohle, muss man dieser Mulde auf Grund dieser thatsächlichen Momente einen wahrhaft unerschöpflichen Reichthum von Brennstoff zusprechen. In einer Breite von über $1\frac{1}{2}$ Meilen d. i. von Brüx bis Ossegg, ist nicht allein das Vorhandensein der Kohle und die ununterbrochene Fortsetzung des bezüglichen Kohlenflötzes, sondern auch dessen Mächtigkeit und abbauwürdige Beschaffenheit von 10, 12, 16 ja bis zu 18 Klaftern, theils durch die in Betrieb stehenden Schächte und Werke, theils durch Abbohrungen nachgewiesen, welche unter der Aufsicht und Controle der K. K. Bergbehörde ausgeführt worden sind, mithin vollen Glauben verdienen.

Die Kohlenflötze bilden eine Mulde von Brüx bis Ober-Leutensdorf oder bis zur Erhebung des Erzgebirges, welche unter den Fluren von Bruch und Nieder-Leutensdorf ihren tiefsten Punkt gleichzeitig das Kohlenflötz aber auch seine grösste Mächtigkeit — 18 Klafter — erreicht und letzteres von Brüx oder dem südlichen Rande der Mulde mehr allmählig und flach, von dem Erzgebirge oder dem nördlichen Rande dagegen ziemlich steil, durchgängig jedoch mit zunehmender Mächtigkeit nach dem tiefsten Punkte der Mulde einfällt.

Das abbauwürdige Kohlenflötz in der Letzteren kann daher sehr wohl zu einer durchschnittlichen Mächtigkeit von

12 Klaftern*

angenommen werden und da 1 Grubenmaass = 12544 □Klaftern ist, so enthält ein Grubenfeld von der Grösse 1 Grubenmaass bei der vorstehenden Flötmächtigkeit einen abzubauenen Kohlenkörper von

12 · 12544 = 150528 Cubik-Klaftern.

Erfahrungsgemäss schüttet

1 Cubik-Klafter

im Ausgieb 100 bis 150 Centner Kohle

mithin 1 Grubenmaass: 15,052,800 bis 22,579,200 Centner.

Da jedoch der Ausgieb und Abbau nie so vollständig geschieht und geschehen kann, dass nicht ein Theil der Kohle in der Wirklichkeit, theils als Pfeiler und Bergfesten stehen gelassen werden muss, theils

*1 Klafter = 6 österr. Fuss = 1,8967 Meter = 0,9483 sächs. Lachter.

sich sonst der Gewinnung entzieht und für diese verloren geht, kann demgemäss nur ein procentaler Theil von diesem idealen Ausgieb als productiv angenommen werden; doch wird man nicht fehl greifen, sondern mit der Wirklichkeit übereinstimmen, wenn man das aus 1 Grubenmaass zu fördernde Kohlenquantum in der Brûx-Duxer Mulde auf

10 bis 12 Millionen Centner

bemisst.

Diese Unerschöpflichkeit der Kohle, deren vorzügliche Qualität, sowie die bereits in Betrieb stehenden Eisenbahnen, durch welche die Verfrachtung derselben ermöglicht wird, sind es nun, welche ein reges Leben und die Ausbeutung dieses fossilen Brennstoffs in dem Brûx-Duxer Becken hervorgerufen haben.

Bei Beurtheilung und Beantwortung der Frage:

über die Höhe, den Nachhalt und die Steigerung der Kohlenförderung im Hinblick auf die projectirte Bahn,

sind 3 Kategorien von Grubenfeldern in Berücksichtigung zu ziehen gewesen und zwar:

I. Die verliehenen Grubenfelder, deren Schächte etc. bereits in Kohlenförderung stehen,

II. Die zwar verliehenen, jedoch noch nicht productiven Grubenfelder, sowie

III. das durch Freischürfe occupirte Areal des bezüglichen Kohlenterrains, die Schurffelder.

Von diesen Kategorien habe ich geglaubt nur diejenigen Gruben und Felder und deren Schächte etc. sowie Freischürfe berücksichtigen zu dürfen:

a. deren Schächte unmittelbar theils an der bereits in Betrieb stehenden Prag-Duxer Bahn, theils an deren projectirten Fortsetzung von Brûx nach Ossegg liegen,

b. mit dieser Bahn durch Nebengleise (Schleppbahnen) in unmittelbarer Verbindung, theils bereits stehen, theils in Verbindung zu treten die Aussicht haben oder

c. durch Benutzung kurzer Strecken anderer Bahnen und zwar der Dux-Bodenbacher und Aussig-Teplitz-Komotauer Bahn, mit derselben in Verbindung zu treten vermögen, sowie

d. alle die Grubenfelder, welche ihrer Lage nach mit ihrem Kohlenabsatze an die theils projectirte, theils in Betrieb stehende Prag-Duxer Bahn gewiesen sind.

Nach meinen tabellarischen Zusammenstellungen erreicht schon gegenwärtig die Production und Productionsfähigkeit der sämmtlichen, bereits in Betrieb stehenden und in Berücksichtigung zu ziehenden Werke und Schächte (Kategorie I) die Höhe von jährlich

27,600,000 Centner Kohlen,

von welchem Quantum mindestens

16,000,000 Centner

als der Prag-Duxer und beziehendlich Brûx-Moldauer Bahn zufallend, mit ziemlicher Gewissheit angenommen werden kann.

Namentlich sind es die Werke bei Brûx, Tschau, Strimitz, Kopitz, ingleichen der Frauenlob-Schacht bei Ladowitz und Ruday-Schacht bei Bilin, welche mit ihrem Kohlenabsatze in der Hauptsache auf die Prag-Duxer sowie auf die projectirte Brûx-Moldauer Linie gewiesen sind. Für sie kann und muss die Fortsetzung und Vollendung der letzteren Strecke geradezu als eine Lebensfrage angesehen und bezeichnet werden, daher denn auch bei den Besitzern dieser Werke die lebhafteste Sympathie für die Realisirung dieses Projectes stattfindet und angetroffen wird.

Ferner ist für die projectirte Bahn, sowie für die bei Jahnsdorf, Bettelgrün, Ober-Leutensdorf, Wiese, Bruch und Ladung gelegenen Schächte von grosser Wichtigkeit, dass bereits an dem Punkte, an dem sich die Dux-Bodenbacher Bahn mit der projectirten Brûx-Moldauer Bahn kreuzen, ohnfern der beiderseitigen Stationen Ober-Leutensdorf, auf eine Kohlen-Sammel-Station Rücksicht genommen und bei der politischen Begehungs-Commission am 15. März 1873 für beide Bahnen bereits vereinbart worden ist. Durch diese Station ist eine directe Verbindung beider Bahnen angebahnt und in Aussicht gestellt.

Während das vorstehende Kohlenquantum nur die Leistungsfähigkeit der Werke und Schächte in ihren dermaligen Aufschlüssen beziffert, steht mit Sicherheit zu erwarten, dass sich diese Productivität bei gesteigerten Absatzverhältnissen nicht allein um 20% bis 25% annoch steigern wird, was dieselben unter den

obwaltenden Verhältnissen sehr wohl fähig sind, sondern dass auch während der Zeit des Baues d. i. innerhalb 2 bis 3 Jahren, welche die Fortführung und Vollendung der projectirten Bahnstrecke von Brüx bis Moldau voraussichtlich erfordern wird, noch neue Werke und Schächte in Angriff genommen und aufthun werden, welche die II. Kategorie bilden.

Man kann das Kohlenquantum, was dieselben der qu. Bahn zuführen werden, soweit Aufschlussarbeiten und Schächte in diesen Grubenfeldern bereits projectirt sind, schon jetzt zu

8,800,000 Centner

annehmen, bei dem dereinstigen Angriffe der grossen Feldecomplexe von Libussa und Alois bei Bruch, Pluto bei Wiese und Flora-Maassen bei Lindau und Rosenthal aber recht wohl auf das Doppelte gerechnet werden.

Hierzu kommen und treten, gewissermassen als Reserve, die dermalen noch in Freischürfen liegenden Kohlenfelder oder die III. Kategorie.

Die Wichtigkeit derselben für spätere Kohlenförderung ist gleichfalls nicht zu verkennen und zu unterschätzen, da die projectirte Bahn mehrfach mit deren Areale in unmittelbarer Beziehung steht und diese Schurffelder durchschneidet, wie z. B. das Schurffeld der Dux-Brüx-Komotauer Braunkohlen-Actien-Gesellschaft bei Brüx, Tschausch, Kopitz, Rosenthal, das demarkirte Schurffeld von Schön und Wessely zwischen Rosenthal und Plan etc. und da in dem letzteren die Anlage eines Aufschluss-Schachtes und dessen Verbindung durch eine Schlepp-Bahn mit der Brüx-Moldauer Linie bereits projectirt ist, hat die Kohlenförderung dieses Schachtes, welche in Aussicht steht und dieser Linie fast ausschliesslich zufällt, in der Höhe von p. p.

4,000,000 Centnern

mit Aufnahme gefunden.

Ohne zu hoch zu greifen, darf man daher mit Gewissheit annehmen, dass ausser den obigen

16,000,000 Centnern

noch ein Kohlenquantum von

8,800,000 Centnern

und resp.

4,000,000 Centnern,

mithin in Summa

28,800,000 Centner

der in Rede stehenden Bahn zur Verfrachtung theils bereits gegenwärtig zufällt, theils zufallen wird.

Dass aber über den Nachhalt dieser, immerhin sehr namhaften Production, kein Zweifel obwalten kann, erhellet aus Nachstehendem.

Die an der Prag-Duxer und deren Fortsetzung Brüx-Moldauer Bahn theils unmittelbar angrenzenden, theils mit derselben in mittel- oder unmittelbarer Verbindung stehenden Kohlenfelder, umfassen nach Ausweis der mehrgedachten Zusammenstellung ein Areal von in Summa

1272 Gruben-Maassen,

von denen

880 Gruben-Maasse

bereits verliehen,

392 Gruben-Maasse

dagegen z. Z. noch in Freischürfen liegen.

Bei dem nachgewiesenen Vorhandensein des Kohlenflötzes mit einer durchschnittlichen Mächtigkeit von

12 Klaftern

abbauwürdiger Kohle in der Brüx-Duxer Kohlenmulde, ist nach dem eingangs Gesagten das Quantum, welches aus

1 Gruben-Maass

durch den Ausgieb der Kohle gefördert werden kann, zu

10 bis 12,000,000 Centnern

erfahrungsgemäss anzunehmen.

Nimmt man den Minimalatz von nur 10 Millionen an, so ergibt diess schon ein productives Kohlenquantum von

12,720,000,000 Centnern,

welches ausreicht, die Bahn auf Hundert von Jahren mit Kohlen, als Frachtgut, zu versorgen.

Wo solche Zahlen sprechen, muss wohl jeder Zweifel über vorhandene Productivität und deren Nachhalt verstimmen.

Es sei mir gestattet, anhangsweise hierbei zu bemerken, dass die Production der gesammten, in dem Brûx-, Dux- und Biliner Revier gelegenen Kohlenwerke nach amtlicher Angabe in den jüngst verflossenen Jahren zwischen

30 bis 40,000,000 Centner

jährlich betragen hat, dass dieses Quantum namentlich in dem Jahre 1874 aber ein entschieden grösseres gewesen sein würde, wenn die Kohlenverfrachtung nicht durch den Druck der Eisenbahn-Tarife einer Seits, sowie durch den anhaltend niedrigen Wasserstand der Elbe im vorjährigen Sommer anderer Seits sehr wesentlich beeinflusst und benachtheiligt worden wäre.

Dass ausser der Prag-Duxer Bahn, auch die Aussig-Teplitz und Dux-Bodenbacher Bahn in Betreff der Kohlenverfrachtung in der Brûx-Duxer Kohlenmulde in Concurrenz stehen, kann für die projectirte Brûx-Moldauer Linie um deswillen nicht als benachtheiligend angesehen werden, als die Kohlenvorräthe der Werke zu der Befriedigung dieser sämtlichen Bahnen schon gegenwärtig mehr als ausreichend sind, ja noch fernerweite Bahnen — wenn sie vorhanden — ebenfalls zu befriedigen, recht wohl im Stande sein würden.

Es erübrigt nur über die Fortsetzung der Kohle längst der Bahn und projectirten Bahnlinie von Ossegg nach Klostergrab und von da weiter in O. und NO. Richtung, sowie über die Qualität derselben in dem Brûx-Duxer Becken überhaupt einige Worte noch beizufügen.

Während die projectirte Bahn von Brûx die Brûx-Duxer Kohlenmulde zunächst ziemlich im rechten Winkel, mithin in nördlicher Richtung durchschneidet, wendet sich dieselbe zwischen Nieder- und Ober-Leutensdorf östlich und geht über Wiese, Bruch steigend dem Abfalle des Erzgebirges bei Ossegg zu und von da mehr in nordöstlicher Richtung über Ober-Haan und Grünsdorf nach Klostergrab.

Bis Haan und Grünsdorf ist es die tertiäre Braunkohlenformation mit ihren, mehrentheils aus Thon, Sand, Schieferthon und Letten etc. bestehenden abwechselnden Schichten, in die die Bahn geführt und auf der nur bei Ossegg eine Bank von Sandstein mit Quarz von ziemlicher Mächtigkeit aufgelagert ist; bei Grünsdorf verlässt dagegen die Bahn das Gebiet der Braunkohle und tritt bei Klostergrab in das der krystallinischen Schiefer des Erzgebirges und sodann weiter an dem Fusse des Gebirges, in das Massiv des Feldsteinporphyrs ein, der diesen Theil des Erzgebirges constituirt.

In den krystallinischen Schiefen, ebenso wenig wie in dem Porphyr, darf und kann man sich — wie bekannt — auf das Auftreten von Kohle keine Rechnung mehr machen, während bei Haan und selbst noch bei Grünsdorf das Kohlengebirge mit eingelagerter Braunkohle auftritt. Ich habe diesen Theil des Kohlenterrains, obschon dasselbe — wie erwähnt — von der projectirten Bahn zum Theil durchschnitten wird, demnach ausser Berücksichtigung gelassen, da es in der Hauptsache nur das Ausgehende des Kohlenflötzes ist, welches sich bis an den Abfall des Erzgebirges hier erhebt und — was die Güte der Kohle anlangt — der der tiefer gelegenen Punkte der Kohlenmulde weit nachsteht; auch das gegen sich hat, dass sich eine Verbindung mit den weiter abwärts in der Niederung gelegenen Werken um deswillen nicht gut herstellen lassen, da die am Gebirgsabhange fortgeführte Bahn bereits eine solche hohe Lage hat, dass Schlepp-Bahnen mit den wesentlich tiefer gelegenen Schächten unter den localen Verhältnissen nicht wohl ausführbar sind.

Mit den bei und um Ossegg gelegenen Freischürfen schliesst sich daher das in Berücksichtigung kommende Kohlenterrain der Bahn.

Die Güte der Kohle in der Brûx-Duxer Mulde ist allgemein bekannt. Sie schliesst sich den besten Sorten der Braunkohlen an, die überhaupt existiren. Ihr Kohlenstoffgehalt steigt bis zu 80% und darüber bei einem nur sehr geringen procentalen Aschengehalte.

Ihre Heizkraft resp. Brennwerth verhält sich zur Steinkohle erfahrungsgemäss, wie 3:2 und ist ihre

Verwendung zu technischen Zwecken eine sehr vielseitige; so werden z. B. die Locomotiven der Bahnen im nördlichen Böhmen nur mit Braunkohlen geheizt und ihre Benutzung zur Leuchtgas-Bereitung ist bekannt.

Dass die Kohlen der Brüx-Duxer Mulde der der angrenzenden Karbitz-Mariascheiner Mulde, beziehendlich von Aussig, in Qualität nicht nachstehen, mit denselben vielmehr in jeder Beziehung zu concurriren vermögen, unterliegt keinem Zweifel.

Nicht unerwähnt will ich lassen, dass die Kohle aus dem Tagebaue bei Strimitz von der Prag-Duxer Bahn zur Locomotiv-Heizung benutzt wird.

Marienberg im Mai des Jahres 1875.

(gez.) Friedrich Perl.

Nachdem unsere Erörterungen so weit gediehen waren, berichteten wir darüber dem Gesellschaftsausschusse und trugen darauf an, nunmehr eine ausserordentliche Generalversammlung zu berufen, um ihr diese Vorlagen zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Der Gesellschaftsausschuss beauftragte eine besondere Deputation, ihm über diese Angelegenheit Bericht zu erstatten, und diese Deputation empfahl ihm in einem ausführlichen Gutachten, vor definitiver Beschlussfassung zunächst noch die Vornahme einiger Vorerörterungen zu beantragen. Mit diesem Deputationsgutachten erklärte sich der Ausschuss einverstanden und sprach uns demgemäss seine Ansicht in folgenden Beschlüssen aus:

- a. dass für Beurtheilung der Annehmbarkeit der Bedingungen des Baues der Strecke Brüx-Moldau die Kenntniss des Inhaltes des abzuschliessenden Staatsvertrages
und
die Vorlage eines genauen Kostenanschlages unerlässlich scheine.
 - b. dass weitere Erhebungen über die Leistungs- und Concurrenzfähigkeit der Linie Brüx-Moldau und des zu erwartenden Kohlenverkehrs vor einem definitiven Entschluss, höchst wünschenswerth seien;
 - c. dass bei der Staatsregierung um Verlängerung der Baufrist für die Strecken Bienenmühle-Grenze und Nossen-Riesa bis zu dem Zeitpunkte einzukommen sei, an welchem die Herstellung der Strecke Brüx-Grenze definitiv gesichert sein werde;
 - d. dass vorläufig, beziehendlich der sub c. bezeichneten Strecken, keine weiteren Verwendungen und Verpflichtungen zu machen und zu übernehmen wären.
- Diesen Anträgen ist unsrerseits soviel als möglich entsprochen.

Die neue Tracirung der Linie und deren Veranschlagung waren bereits in Arbeit und sind inzwischen fertig gestellt. Auch ist ermittelt worden, welchen Mehraufwand es verursachen würde, die Tunnels, Viaducte und Futtermauern schon jetzt im Unterbau zweigleisig anzulegen.

Den Bau Bienenmühle-Grenze zu sistiren, bis von Böhmen entgegen gebaut würde, ist uns von der Staatsregierung bereits im October 1874 gestattet worden.

Die Strecke Nossen-Lommatzsch-Riesa, deren Vollendung laut Concession erst bis Mai 1878 zu erfolgen hat, ist zwar zwischen Riesa und Lommatzsch schon im Frühjahr in Angriff genommen, aber nicht zwischen Lommatzsch und Nossen, auf welcher Strecke nur die Vorarbeiten beendet werden.

Ueber die Fassung eines Staatsvertrages aber wird erst Gewissheit zu erlangen sein, wenn unsre Gesellschaft sich zur Ausführung des Baues bereit erklärt haben wird.

Was die Erhebungen über Leistungs- und Concurrenzfähigkeit der Linie Brück-Moldau betrifft, so glaubten wir zwar, die bisher angestellten, den geehrten Actionären bereits aus frühern Mittheilungen bekannten Erörterungen für genügend halten zu dürfen; wir haben aber auch neuerdings durch unsre Betriebs-Direction Zusammenstellungen über Entfernungs- und Tarifverhältnisse ausarbeiten lassen, nach deren Ergebniss die Concurrenzfähigkeit der Linie uns ausser Zweifel steht.

Ausser diesen Anträgen hat der Ausschuss aber noch der Ueberzeugung gegen uns Ausdruck gegeben:

„dass in einer weitem Erörterung der Angelegenheit und dem damit allerdings verbundenen Aufschube der Entscheidung er eine Gefährdung wesentlicher Interessen der Compagnie nicht zu erblicken vermöge.“

Dieser Ansicht vermochten wir uns nicht anzuschliessen, mussten ihr vielmehr die Ueberzeugung entgegen stellen, die wir durch genaue Kenntniss der Verhältnisse gewonnen haben:

dass die weitere Verzögerung eines definitiven Beschlusses von unberechenbaren Folgen für die Interessen der Compagnie werden könnte.

Die oesterreichisch-ungarische Staatsregierung hat uns unter erleichternden Bedingungen die Concession zum Bau der Strecke Brück-Moldau in Aussicht gestellt; es wird also die derselben schuldige Antwort nicht weiter verzögert und sie wird nur von der höchsten Instanz unserer Gesellschaft, der Generalversammlung der Actionäre, gegeben werden können.

Auch die Prag-Duxer Gesellschaft wird, nach den vielfachen Verhandlungen und nachdem sie gestattet, dass auf dem ihr zur Zeit noch gehörenden Trakte technische Arbeiten in Gemeinschaft mit unsern Ingenieuren stattgefunden haben, mit Recht eine definitive Antwort zu erwarten haben.

Aber auch unsere eigenen Actionäre haben in der letzten Generalversammlung einstimmig den Wunsch zu Protokoll ausgesprochen: zu einer Beschlussfassung berufen zu werden, sobald uns annehmbare Concessions- und sonstige Bedingungen gestellt würden. Diess ist nach unserer Ansicht geschehen; wir glauben auch, die angestellten Erörterungen für genügend halten zu dürfen, um den Actionären den Antrag auf eine definitive Beschlussfassung vorzulegen, und vermögen daher nicht, die Verantwortung der Folgen einer weiteren Verzögerung auf uns zu nehmen.

Demgemäss haben wir auf Grund § 13 der Statuten für Freitag den 27. August a. c.

eine ausserordentliche Generalversammlung

berufen.

Nach der bereits bekanntgemachten Tagesordnung wird diese Generalversammlung

I.

darüber zu verhandeln und zu entscheiden haben, ob die uns in Aussicht gestellten Concessions- und sonstigen Bedingungen annehmbar sind, eventuell

II.

über den Ausbau und den Betrieb der Strecke Brück-Moldau durch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie unter Annahme der Bedingungen Beschluss zu fassen, sowie in diesem Falle

III.

Ausschuss und Directorium zum Abschlusse der noch erforderlichen Verhandlungen und

IV.

zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel durch Aufnahme einer Anleihe und Vornahme aller sonst erforderlichen Maassregeln zu ermächtigen haben.

Leipzig, August 1875.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

W. Seyfferth.

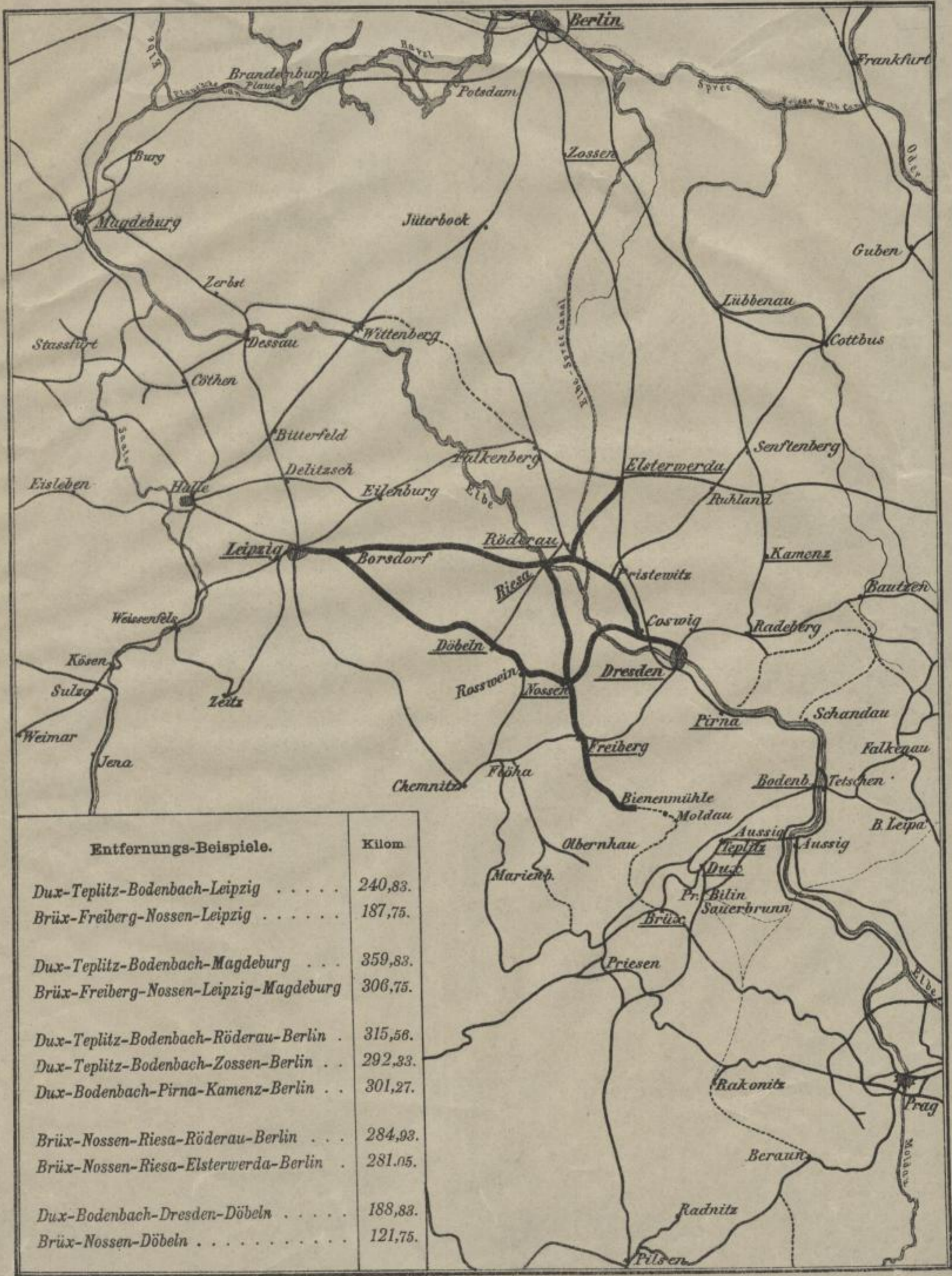
C. A. Gessler.

...nach der bereits bekanntgemachten Tauschordnung wird die...
...weiter zu verzeichnen und zu entscheiden haben, ob die in der Ansicht verfallenen...
...I...
...II...
...III...
...IV...
...zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel durch Aufnahme einer Anleihe und...
...Vorgänge aller sonst erforderlichen Administration zu ermöglichen haben...
Leipzig, August 1872

Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft

W. Seyffarth
C. A. Gesler

...und...
...Anleihe...
...Directorium...
...Gesellschaft...
...Leipzig...



Entfernungs-Beispiele.	Kilom.
Dux-Teplitz-Bodenbach-Leipzig	240,83.
Brüx-Freiberg-Nossen-Leipzig	187,75.
Dux-Teplitz-Bodenbach-Magdeburg	359,83.
Brüx-Freiberg-Nossen-Leipzig-Magdeburg	306,75.
Dux-Teplitz-Bodenbach-Röderau-Berlin	315,56.
Dux-Teplitz-Bodenbach-Zossen-Berlin	292,33.
Dux-Bodenbach-Pirna-Kamenz-Berlin	301,27.
Brüx-Nossen-Riesa-Röderau-Berlin	284,93.
Brüx-Nossen-Riesa-Elsterwerda-Berlin	281,05.
Dux-Bodenbach-Dresden-Döbeln	188,83.
Brüx-Nossen-Döbeln	121,75.

11. Juni 1979

15. Aug. 1979

13. 09. 79

