

Die ersten 17 Stück sind sämmtlich aus der Fabrik von Richard Hartmann in Chemnitz und kommen im Durchschnittspreise 15,900—17,200 Thaler.

Das Gewicht beträgt 650 Ctr. mit Belastung von Wasser und Kohle 750 Ctr. Der Durchmesser der ausseitigen Cylinder 18 Zoll, der Kolbenhub 24 Zoll englisch, die Feuerfläche 1200, die Koflfläche 14,5 englische Quadratfuß, der Dampfdruck pro □Zoll englisch 100 Zollpfund, die Anzahl der Siederohre 197 Stück.

Diese Lastzugmaschinen, in der Hauptsache auf die Tour Zwickau-Hof verwendet, ziehen durchschnittlich 4000 Ctr. Kohle und haben zwischen Zwickau-Neumarkt, Plauen-Neuth fortgesetzte Steigungen von 1 : 100 zu überwinden.

Die Maschinen mit je 2 gekuppelten Achsen sind theils aus der Fabrik von Richard Hartmann, theils von Wöhlert und Vorsig in Berlin.

Die Kosten schwanken zwischen 13,000—14,500 Thaler, das Gewicht zwischen 500—570 resp. mit Belastung 590—670 Ctr. Durchmesser der Cylinder 16, Kolbenhub 24 englische Zoll, Feuerfläche 1100—1126, Koflfläche 13,5—15,5 Quadratfuß englisch. Der Dampfdruck pro □Zoll englisch 100 Zollpfund. Die Anzahl der Siederohre 180—185 Stück. Die Tendermaschinen, welche aus gewöhnlichen Maschinen, in der Haupt-Locomotiv-Werkstätte zu Leipzig, in solche ungeändert, weil sie sich besser zum Rangiren der Züge eignen, sind aus den Fabriken von Stephenson, Vorsig und Hartmann und theilweise schon seit 1846 im Betriebe. Kostenpreis 15,000 Thlr., weil früher erbaut und demnach theurer, Gewicht 450 resp. 550 Ctr. Die Maschinenfabrik von Richard Hartmann hat an die Sächsischen Staatsbahnen 199 Locomotiven, darunter 141 an die Westlichen Staatsbahnen geliefert. Desgleichen noch 24 Stück an Sächsische Privatbahnen.

Die Personenzüge folgen sich vom frühen Morgen an so rasch aufeinander, daß bis $\frac{3}{4}$ 11 Uhr Vormittags bereits 21 angekommen und abgegangen sind. Zur Sicherheit des Ein- und Auslaufens derselben, welche im Bahnhofe zum Theil Wechsellage mitberühren müssen, ist außer den gewöhnlichen optischen Signalen noch die Vorsichtsmaschine getroffen, daß vom Betriebstelegraphenbureau aus, jeder Zug fünf Minuten vor der Einfahrt in und Ausfahrt aus dem Bahnhofe durch electriche Glockenschläge signalisirt wird.

Nach diesem Zeichen haben alle Maschinen- und Wagenbewegungen auf dem Hauptgleise sofort aufzuhören und ist dasselbe frei zu halten.

Der Hauptverkehr des Bahnhofes Zwickau concentrirt sich ganz besonders auf der Seite des Bahnhofes, auf welcher nicht nur sämmtliche Güterzüge abfahren, sondern auch alle Züge von und nach der Kohlenbahn sich bewegen.

Hier finden sich namentlich früh nach 6 Uhr nicht nur 2 Stationsmaschinen, 3 Kohlenbahnmaschinen und 4—5 Güterzugmaschinen ein, welche pfeifend nach der Abfahrt drängen, sondern es beginnt auch ein so reger Wechsellage, wie er auf einem so kleinen Terrain schwerlich anderswo vorkommen dürfte. Die Wagen werden, den Fall herab, laufen gelassen und ist die größte Aufmerksamkeit des Personals erforderlich, um den sich rasch hintereinander folgenden auf 15 Strängen laufenden Lowrys den richtigen Weg zu weisen. So lebhaft das Treiben, so gefahrvoll der Dienst durch die auf allen Seiten sich bewegenden Maschinen und Wagen ist, gehören Unfälle doch zu den Seltenheiten und haben ihren Grund meistens nur in Unachtsamkeit und einer mit der Länge der Dienstzeit sich einstellenden Sorglosigkeit des Personals. Noch mühevoller und zeitraubender wird der Zwickauer Wechsellage ganz besonders dadurch, daß Zwickau den Knotenpunkt bildet für die Güter von der

1. Obererzgebirgischen Bahn nach allen anderen Bahnen,
2. Niedererzgebirgischen Bahn nach der Obererzgebirgischen Bahn und den Touren Zwickau-Werdau-Hof und Herlasgrün-Eger,
3. von der Linie Leipzig-Zwickau nach der Obererzgebirgischen Bahn,
4. von der Linie Hof-Zwickau und Eger-Herlasgrün nach der Obererzgebirgischen und Niedererzgebirgischen Bahn.