

300 Stück Kohlen- und anderen Güter-Transportwagen.

An die Hauptbahn schließen sich nun Zweigbahnen nach den Gitterseer Kohlenwerken, den fiscalischen Kohlenwerken, den Kohlenwerken des Herrn Baron von Burgk, den Kohlenwerken des Bottschappler- und den Kohlenwerken des Hänicher Actienvereins an, welche, mit Ausnahme einer ca. 4000 Ellen langen Strecke die bei den Transporten von drei Kohlenwerken zugleich zu benutzen und daher als Locomotivbahn ausgeführt werden muß nur für Pferdebetrieb oder zum Theil zu den sehr hoch gelegene Schächten für selbstthätigen Seilbetrieb einzurichten sind.

Die Summe der Längen aller dieser Zweigbahnen beträgt ca. 2,5 geogr. Meilen. Sie erhalten sämmtlich nur im Unterbau die Hälfte der Breite der Hauptbahn und einen bedeutend leichteren und daher weniger kostspieligen Oberbau. Besondere Erwähnung bedürfen die Bauobjecte, welche hierbei herzustellen nicht. Auch bestehen die Betriebsmittel für die Zweigbahnen nur in großen Kohlenhunden, welche, wie bemerkt, durch Pferde und bei dem sehr vortheilhaften Umstande, daß die leeren Wagen bergaufwärts, und die geladenen stets bergabwärts zu bewegen gezogen werden, soweit nicht die Anwendung von Seilebenen zur Vermeidung ausgedehnterer Zweigbahnanlagen vortheilhafter ist.

Die Betriebsmittel für die Zweigbahnen sind vorläufig auf

34 — 35 Pferde- und

200 Stück kleine Kohlentransportwagen

berechnet.

Vom Stationsplatze zu Dresden ist ferner ein Verbindungsgleis längs der Weißeritz und dem Viaduct der Sächs.-Böhm. Staatsbahn nach einem unterhalb der Marienbrücke anzulegenden Kohleneinschiffungsplatz an der Elbe, so wie ein dergl. nach jener Staatsbahn auszuführen, wodurch zugleich eine unmittelbare Verbindung der Albertsbahn mit den Bahnhöfen der Alt- und Neustadt-Dresden hergestellt wird. Das erste genannte Gleis nach der Elbe erhält eine Länge von ca. 3000 Ellen, das