

Anfang 1891 die tiefe (— 142 m) Sohle erst zum Durchschlage, in Folge dessen erst im Laufe des Jahres zur Förderung kam, ist nur für die zweite Hälfte des Jahres 1891 die Berechnung der Unkosten für den Tonnenkilometer aufgestellt worden.

Endlich ist auch noch der Betrag der Unkosten für den Tonnenkilometer bei Handförderung festgestellt worden. Während man im Allgemeinen fast in allen Kohlenrevieren bei längeren Förderwegen zunächst als Ersatz der Handförderung die Pferdeförderung eingeführt, und dann erst die letztere durch maschinelle Förderung ersetzt hat, hat die Pferdeförderung im ganzen hiesigen Reviere niemals großen Umfang gehabt. Der Hauptgrund hierfür liegt zweifellos in dem Umstande, daß in den tieferen Gruben mit größerer Förderung der ungewöhnliche Gebirgsdruck eine Streckenhöhe, wie dieselbe für die Pferdeförderung erforderlich ist, zu unterhalten nicht erlaubt. Mindestens würde dieses nur mit sehr großen Unkosten möglich sein, während bei maschineller Förderung nicht eine so große Streckenhöhe erforderlich ist, als bei Pferdeförderung. Ganz besonders gilt das eben vom hiesigen Reviere Gesagte von den Grubenbauen des Zwickau-Oberhohndorfer Steinkohlenbauvereins.

Zusammenstellung A.

Unkosten für den Tonnenkilometer bei Handförderung, November 1897.

Bezeichnung der Strecke.	Länge m	Leistung tokm	Unkosten: Löhne M	Kosten für den tokm S	Bemerkungen.
560 Strecke W.-Sch. I.	190	656	565,49	86,2	
521 " " I.	110	387	205,51	53,1	
202 " " I.	110	138	114,95	83,3	
205 " " I.	75	280	215,54	77,0	
309 " " I.	110	525	277,43	52,9	
Nordwestl.Grdstr. "	260	961	634,43	66,0	
04 Strecke "	160	314	241,66	77,0	
Summe		3261	2255,01	69,1	

Zusammenstellung B.

Unkosten für den Tonnenkilometer bei der Kettenbahn im 2. Halbjahr 1891.

Bezeichnung der Kettenbahn.	Länge der Kette. m	Leistung in tokm	Unkosten: Abschreibung des Anlagekapitals, Löhne, Ketten- verschleiss, Press- luftverbrauch. M	Kosten für den tokm S	Bemerkungen.
1. Westl. Querschlag . .	450	12124,3	3129,09	25,8	1 Seitenflügel mit grosser Weiche.
2. Nördl. " . . .	1010	15664,5	3712,87	23,7	4 Flügel.
3. ¹²⁰ / ₁₂₁ " . . .	785	8775,9	3294,08	37,5	2 Seitenflügel, Kurvenführung.
4. Vorderer Nordwest-Qu.	920	30435,9	2884,04	9,5	1 Seitenflügel.
5. Hinterer " . . .	1010	38216,6	3253,94	8,5	3 Mittelanschlagpunkte.
Summe		105217,2	16274,02	15,5	