

ter nur 885 Klafter horizontale Flächen, während z. B. auf 4,612 Klafter eine Steigung von 1:46 vorkommt.

- 2) In Folge dessen und wegen der einfacheren Construction der Bahnen sind die Anlagekosten wesentlich wohlfeiler, als die der Dampfbahnen. Auf der 34 Stunden langen Einz-Budweiser Bahn kostete die Stunde circa 35,400 Thaler, in Württemberg wurde das Anlagekapital für 1 Stunde Pferdebahn zu etwas über 57,000 Thaler geschätzt.
- 3) Es genügt erfahrungsmäßig die Hälfte der für Dampfbahnen erforderlichen Bahnenwärter.
- 4) Es kann überall angehalten werden, ohne an der Zugkraft zu verlieren, weshalb eine Pferdebahn für augenblicklichere Bedürfnisse geeigneter ist.
- 5) Das Brennmaterial wird erspart, was davon Wichtigkeit ist, wo dasselbe in hohem Preise steht.
- 6) Bahn und Material werden wegen der sanfteren Bewegung mehr geschont.

Diesen Vortheilen stehen im Vergleiche zu den mit Dampf bedienten Bahnen folgende wichtige Nachtheile entgegen:

- 1) Die Bewegung ist um etwas mehr als die Hälfte langsamer, weshalb vorzugsweise rücksichtlich des Personenverkehrs eine Pferdebahn nie mit einer Dampfbahn mit Erfolg wird concurriren können. Bei der Einz-Budweiser Bahn beträgt die Geschwindigkeit beim schweren Transport 4 Fuß in der Secunde oder 1 österreichische Meile in 1 Stunde 40 Minuten; beim Personentransport 12 Fuß in der Secunde oder 1 österreichische Meile in 33 $\frac{1}{2}$ Minuten.
- 2) Ein zwischen den Schienen zu erhaltender Ziehpfad ist ein Aufwand, der bei Dampfbahnen nicht erforderlich ist.
- 3) Der Betrieb durch Dampfkraft wird überall da, wo die Preise des Brennmaterials nicht unverhältnismäßig theuer sind, und irgend belangreiche Personen- und Gütertransporte zu bewegen sind, ansehnlich wohlfeiler sein, als durch Pferdekraft. Berechnungen in dieser Beziehung werden sehr verschieden ausfallen, weil hierbei Alles auf die Größe der Transporte, die Preise des Brennmaterials und die des Futters ankommen wird (wie denn auch auf der Budweiser Bahn der Fahrpreis nach den Budweiser Haferpreisen regulirt wird). Sicher ist aber, daß Locomotiven die Kraft vieler Pferde besitzen und bei stärkerem Verkehre deshalb dem Betriebe durch Pferde entschieden vorzuziehen sein werden, wie denn auch auf allen Hauptbahnen Europa's an einen Betrieb durch Pferde nicht gedacht wird.

Aus Vorstehendem folgt nach Ansicht der Deputation, daß Pferdebahnen nur da mit Vortheil anzulegen sein werden:

- 1) wo das Terrain sehr schwierig ist und deshalb die Anlagekosten für Bahnen zum Dampfbetriebe unverhältnismäßig theuer sein würden;
- 2) wo die geringere Schnelligkeit durch Abkürzung der Bahn ganz oder zum Theil ausgeglichen wird;
- 3) wo es sich weniger um den Transport großer Massen, als um einen immer bereiten Dienst im Kleinen handelt — Zweigbahnen;
- 4) wo sehr theuere Brennmaterialpreise bestehen;
- 5) überhaupt bei Bahnen von minderer politischer und commercieller Bedeutung.

In Anwendung auf unsere sächsischen Eisenbahnunternehmungen muß hiernach die Deputation sich gegen die Anlegung von Pferdebahnen zunächst auf den Linien aussprechen, die zu Vermittelung des großen Handelsverkehrs mit dem Auslande bestimmt sind und bei denen jene Beschränkung in keiner Weise gerechtfertigt, auch theilweise den mit den auswärtigen Regierungen abgeschlossenen Verträgen zuwider laufen würde. Die Deputation kann aber auch ferner nach obiger Auseinandersetzung die Anwendung des Betriebes durch Pferde auf die erzgebirgische Eisenbahn in keiner Weise als den Verhältnissen und Bedürfnissen entsprechend betrachten. Nach den der Deputation vorgelegten Unterlagen und Voranschlägen wird auf dem Tracte Chemnitz-Riesa auf einen Verkehr von

400,000 Personen,
943,280 Centner Güter aller Art,
30,000 Scheffel Salz,
4,000 Schock Breter,
80,000 Scheffel Getreide,

Kohlen noch gar nicht in Anschlag gebracht, gerechnet werden dürfen. Es ist hiernach bei dem Voranschlage der Transportmittel auf einen täglichen Verkehr von 3—4,000 Centner gerechnet worden, und es bedarf sicher eines Beweises nicht, daß für die Förderung einer so großen Personenzahl und solcher Gütermassen, und bei dem Umstande, daß das Brennmaterial aus den Kohlengruben zu Wasser bis an den Bahnhof Riesa gebracht werden kann, die Beförderung durch Pferde höchst ungenügend und ganz wesentlich theurer sein würde, als durch Dampfkraft. Hierzu kommt, daß das Terrain für diesen Tract keineswegs zu den schwierigeren zu rechnen ist, da der Voranschlag hinter dem Durchschnittskostenbeträge für die sächsischen Eisenbahnen zurückbleibt.

Den Hoffnungen und Wünschen des wichtigen Landes-theiles, um den es sich hierbei handelt, würde sicher in einer höchst ungenügenden Weise entsprochen werden, wenn ihm die Aussicht eröffnet würde, nach langem Harren seinen Bedürfnissen in nur ganz unvollständiger Weise entsprochen zu sehen, und die Deputation kann sich dafür nicht verwenden. Es wäre eine halbe Maßregel, und sicher würde man sie schon nach wenig Jahren bereuen.

Anders stellen sich die Verhältnisse heraus, rücksichtlich einer Flügelbahn von Löbau nach Zittau: denn rücksichtlich dieses Tractes erfüllen sich beinahe alle Voraussetzungen, unter denen die Deputation die Zweckmäßigkeit der Anwendung von Pferdebahnen überhaupt anzuerkennen vermochte. Das Terrain ist so schwierig, daß ungeachtet eines Umweges von dem Doppelten der directen Entfernung, die Kosten dennoch um circa 15 Procent höher sein würden, als der Durchschnittsanschlag für die sächsischen Eisenbahnen; es würden hiernach voraussichtlich die Anlagekosten für eine Bahn zum Dampfbetriebe außer Verhältniß sein zu dem Ertrage. Die Schnelligkeit der Dampfbahnen kommt nicht in Betracht, denn wenn eine Pferdebahn auf diesem Tracte nur ungefähr so lang sein würde, als eine Bahn zum Dampfbetriebe, so folgt daraus, daß durch letztere für Schnelligkeit der Beförderung wenig oder gar nichts gewonnen würde. Man würde auf der beinahe um die Hälfte kürzeren Pferdebahn ziemlich in derselben Zeit von einem Orte zum anderen kommen, als auf der doppelt langen Bahn mit Locomotiven.

Hierzu kommt, daß sich kaum erwarten läßt, es werde auf diesem Tracte eine Personen- und Güterfrequenz stattfinden, welche die Beförderung durch Locomotiven nothwendig oder rathsam erscheinen ließe. Die Deputation glaubt