

häufig kreuzen, unbedingt erfordert, anderseits ein präzise und exact funktionirender Betrieb aber auch im Interesse der Leistungsfähigkeit nothwendig erscheint.

Besondere Schwierigkeiten dürfte die Einrichtung des Fahrdienstes resp. die Anfertigung eines zweckmässigen Fahrplanes bieten, was schon daraus hervorgeht, dass jetzt schon die folgenden Arten von Transporten vorhanden sind.

1. Die Transporte der Minern von den Schächten zu den Hütten (1881 im Ganzen 8936000 Ctr.).
2. Die Transporte der Brennmaterialien von den Bahnhöfen zu den Hütten und Schächten (1881 circa 3700000 Ctr.).
3. Die Transporte der Zwischenproducte von den Hütten zu den Hütten (1881 im Ganzen 777000 Ctr.).
4. Der Transport der Fabrikate von den Hütten zu den Bahnhöfen der Hauptbahn (1881 circa 300000 Ctr.).
5. Der Transport von Baumaterialien für die einzelnen Werke sowie von den Bahnhöfen der Hauptbahn nach den Hütten und Schächten.

Wenn also auch kein Personenverkehr stattfindet, so ist der Verkehr doch ein sehr verschiedenartiger und es werden eine ganze Reihe von Zugkreuzungen täglich vorkommen.

Die Verkehre ad 1 und 2 werden für den Fahrplan die Grundlage bilden, da sie regelmässig stattfinden, während die anderen Züge mehr einen facultativen Character haben werden.

Im Vorstehenden ist ein kurzes Bild von dem ganzen Projecte gegeben, das nunmehr in den folgenden Artikeln ganz speciell behandelt werden soll und ist es die Absicht des Verfassers, ganz besonders die einzelnen z. Th. sehr interessanten Detailanlagen durch Zeichnungen klar zu legen, sowie ferner auch nach Beendigung des Baues die Kosten, wie sie sich in Wirklichkeit ergeben haben, mitgetheilt werden sollen. Schliesslich soll dann der Betrieb, wie er sich gegenüber dem Projecte gestaltet hat und die Ergebnisse desselben während der ersten Jahre mitgetheilt werden.

Halle a. S., im Juni 1882.