

den damaligen Eisenbahnen durch Verkauf an die hiermit entstandene „Österreichische (nunmehr österreichisch-ungarische) Staatseisenbahn-Gesellschaft“ übergang und gewöhnlich (nach dem bisherigen Amtssitze) kurz als „Brandeisler Kohlenwerke“ bezeichnet wird.

Die von diesen drei Unternehmungen durchaus rationell beiläufig mit der gleichen Intensität bebauten Kohlengrubenfelder reichten ursprünglich und noch in den Siebziger-Jahren nach Norden beiläufig bis zu dem Mothöiner Thale und seiner nach Osten verlängert gedachten Richtung; dieselben nahmen einen Gesamtflächenraum von rund 7 Kilometer Länge (von West nach Ost) und nahe drei Kilometer Breite (von Süd nach Nord), das ist rund zwanzig Quadrat-Kilometer ein. Für die Kohलगewinnung, welche von der Ausbiss-Seite im Süden in das Hangende nach Norden regelmäßig fortschreitet, hat sich bei allen drei Unternehmungen frühzeitig eine gleiche sehr sinnreiche, speciell Kladoer Abbau-Methode herausgebildet, welche in Verbindung mit dem sonstigen regelrechten Betriebe und Gebaren eine höchst rationelle Ausnützung des ungeheuren, hier zu Gebote stehenden Rationalvermögens mit sich bringt.

Die sämtlichen Schachte des Kohlen-Reviers sind mittelst Schlepfbahnen mit der Buštěhrader Eisenbahn und durch die Verbindungsbahn Klado-Kralup auch mit der gesellschaftlichen Staatseisenbahn (Prag-Bodenbach) in Verbindung. In den Siebziger-Jahren erreichten die tiefsten Kladoer und Buštěhrader Hauptschachte (Amalia und Franz Joseph) eine Tiefe an 300 Meter, der tiefste Brandeisler Hauptschacht (Engerth) näherte sich aber der Tiefe von 400 Meter.

Beiläufig in der zweiten Hälfte der Siebziger-Jahre mußte man im Kladoer Revier bei den stets wachsenden Anforderungen die allmählig in eine größere Tiefe einfallende (nördliche) Fortsetzung des Kladoer Kohlenflözes für den Abbau in Vorbereitung nehmen, das heißt nach Erforderniß weitere Hangend- zugleich Tiefbau-Schachte anlegen. Die Buštěhrader Eisenbahn konnte zu diesem Zwecke (ohne eine neue Schachtanlage) von ihrem bereits vorhandenen nördlichsten (Kaiser Ferdinand-) Doppelschacht die weitere Ausrichtung ihres ausgedehnten Grubenfeldes in Angriff nehmen; die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat außer dem bereits bestehenden Barré-Schachte einen „neuen“ nördlichen Schacht (auf den Namen „Konna“ getauft) von 400 Meter Tiefe niedergetrieben und glänzend ausgestattet. Die Prager Eisenindustrie-Gesellschaft aber, deren Grubenfeld bei Klado nach Norden durch jenes der Staatseisenbahn-Gesellschaft begrenzt ist, hatte in dem weiter nach Nordwesten fortsetzenden Kohlen-Revier ein neues Feld (von etwa 7 Quadrat-Kilometer Fläche) in weiser Voraussicht bereits vordem acquirirt und dasselbe nunmehr durch eine imposante Doppelschacht-Anlage „Mayrau“ von 520 Meter Tiefe angegriffen; zu dieser Anlage kam später (um 1890) im Westen von Mayrau der mit den modernsten Einrichtungen ausgestattete May-Schacht.