

vermitteln, als über Chemnitz; in Verbindung mit der directen Eisenbahnanlage Chemnitz-Leipzig wird diese Zweigbahn auch den Kohlentransport von Würschnitz über Penig hinaus und bis Leipzig vermitteln, dafern erstens die Würschnitzer Kohle der Zwickauer Steinkohle in Leipzig und darüber hinaus hinsichtlich des Preises Concurrnz zu machen im Stande ist, und zweitens das Ausbringen der Steinkohle in dem genannten Reviere der etwa eintretenden Nachfrage entsprechend gesteigert werden kann. Das Zutreffen der ersten dieser beiden Voraussetzungen ist höchst unwahrscheinlich, da die Zwickauer Steinkohle schon an der Grube bedeutend billiger, als die Kohle in Würschnitz, und die Entfernung von Zwickau bis Leipzig 11,7 Meilen, von Würschnitz über Limbach nach Leipzig mindestens 12 Meilen beträgt, ganz abgesehen noch von dem gegenwärtig bestehenden hohen Kohlenfrachtsätze auf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Soviel die zweite Voraussetzung — die Steigerung des Ausbringens des Würschnitzer Kohlenreviers — anlangt, so mag die Möglichkeit einer ansehnlichen Steigerung zugegeben werden: allein es fragt sich sehr, ob dieselbe — die entsprechende Nachfrage nach Würschnitzer Kohlen für Limbach und Umgegend und darüber hinaus bis etwa nach Geithain vorausgesetzt — so bedeutend sein werde, um das auf die Limbacher Zweigbahn mit etwa 500,000 Thlr. anzuschlagende Anlagecapital angemessen zu verzinsen, selbst unter Hinzurechnung des Verkehrszuwachses, der etwa der Hauptbahn Chemnitz-Leipzig durch die Limbacher Zweigbahn zugeführt werden könnte.

So sind z. B. im Jahre 1865 aus dem Würschnitzer Kohlenreviere, bei etwa 42,000 Wagenladungen = 4,200,000 Centner Gesamtausbringen, 29,756,7 Wagenladungen auf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn abgefahren worden. Hiervon sind 16,314 Wagenladungen nach Chemnitz und 4610 Wagenladungen über Chemnitz hinaus nach Stationen der westlichen Staatseisenbahnen gegangen; 2538 Wagenladungen waren nach Wüstenbrand und Siegmarchartirt und man kann annehmen, daß hiervon der bei Weitem größte Theil per Achse nach Limbach gegangen ist, also den Bedarf für Limbach und Umgegend repräsentirt. Der Rest ist theils auf Stationen der westlichen Bahnen in der Richtung nach Glauchau und Leipzig hin, theils über Leipzig hinaus auf fremde Bahnen übergegangen, und es wird nach dem hinsichtlich der Entfernung bis Leipzig weiter oben Bemerkten und in Anbetracht des Umstandes, daß der Kohlenverkehr von Würschnitz nach Chemnitz und darüber hinaus wohl niemals der Limbacher Zweigbahn zufallen wird, kaum zweifelhaft sein, daß der Kohlenverkehr auf letzterer ein sehr bedeutender kaum werden wird. Gegenwärtig beläuft sich der jährliche Kohlenbezug für Limbach und Umgegend aus dem Würschnitzer Kohlen