

reviere nach Obigem auf etwa 2000 Wagenladungen; aus dem Zwickauer Kohlenreviere sind circa 3500 Wagenladungen Kohlen nach Wüstenbrand und Siegmarschartirt worden und man kann hiernach den gesammten Kohlenbezug für Limbach und Umgegend gegenwärtig auf 4500 Wagenladungen anschlagen. Zu einer 5% Rente des Anlagecapitals der Zweigbahn sind p. p. 25,000 Thlr. und zu den Betriebsausgaben mindestens ebensoviel erforderlich, da die Zweigbahn ziemlich ungünstige Neigungen — bis zu $\frac{1}{8}$ — und kleine Curvenradien — bis zu 800 Fuß — hat. Die hiernach erforderliche Bruttoeinnahme wird daher mindestens 50,000 Thlr. jährlich betragen müssen. Die Einnahme vom Personen-transport und vom Frachtverkehre sonstiger Güter wird den örtlichen Verhältnissen nach keine sehr bedeutende werden können, und wenn man auch diesen Theil der Bruttoeinnahme mit 10,000 Thlr. in Ansatz bringt, so bleiben immer noch 40,000 Thlr. durch den Kohlenverkehr zu beschaffen übrig; d. h. mit anderen Worten: der Kohlenverkehr auf der Zweigbahn Limbach-Wüstenbrand müßte sich bei dem gewöhnlichen Frachtsatze von 1 Thlr. pro Wagenladung Kohlen von Wüstenbrand bis Limbach gegen den jetzigen Kohlenbedarf nahezu verzehnfachen und ziemlich so viel betragen, als das dermalige jährliche Gesamtausbringen des Würschnitzer Kohlenreviers, dafern das Anlagecapital der Zweigeisenbahn 5% jährliche Rente abwerfen soll. — Wenn sich nun auch in 5 Jahren, von 1861 bis mit 1865, der Kohlenversandt auf der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn von beiläufig 19,000 Wagenladungen auf circa 30,000 Wagenladungen erhöht hat, so läßt sich hieran doch nicht die sichere Aussicht auf eine bald eintretende Verzehnfachung des dermaligen Verkehrs knüpfen.

Als Gesamtergebniß der angestellten Erörterungen ließe sich nun etwa nachstehender Plan für die den Interessen des früher bezeichneten Landestheils thunlichst entsprechende Eisenbahnanlage aufstellen. Für die directe Hauptbahn von Chemnitz nach Leipzig wird das Project III. a. gewählt. Dasselbe führt von Chemnitz über Altendorf, Röhrsdorf mit der Haltestelle für Wittgensdorf nach Limbach; von hier über die Windschenke und Hartmannsdorf zum Bahnhofe bei Burgstädt, südwestlich der Stadt; sodann über Chursdorf zum Muldenübergange beim sogenannten Drachenselsen und zum Bahnhofe für Penig unweit der Schäferei; weiter über Obergräfenhain zur Haltestelle bei der grünen Tanne (Marsdorf) für die Rochlitzer Steinbrüche, die von hier nur etwa $\frac{3}{4}$ Stunde entfernt liegen. Die Bahnlinie läuft von hier ziemlich parallel mit der Penig-Seithainer Chaussee bis zum Bahnhofe für Seithain zwischen der Rochlitzer und Colditzer Chaussee, führt dann über Lautenhain und Hopfgarten zum Bahnhofe bei Lausitz und von hier über Liebertwolkwitz nach Leipzig. — Die Baulänge