

Auf dem ganzen neuen Bahntracé würde aber künftig die Steinkohle ebenso schnell und billig zu beziehen sein wie von den Adjacenten an der Sächsisch-Bayrischen und Leipzig-Dresdner Bahn.

Ein anderer sehr erheblicher volkswirtschaftlicher Nutzen unserer Bahn ist

### die Erhöhung der Forstnutzungen längs unserer ganzen Linie.

Es genügt ein Blick auf die Oberreitsche Karte, um sich darüber klar zu werden, welche bedeutende Staats- und Privatwäldungen neben unserer Linie von der Mulde ab über Geithain und Lausitz hinaus bis zur Haltestelle Liebertwolkwitz herlaufen, zum Theil von ihr durchschnitten werden.

Wie ganz anders nun ein Wald ausgenutzt werden kann, wenn er mit einer Eisenbahn in Verbindung gebracht wird, haben uns nicht blos die Staatsforste in der Nähe der Schwarzenberger Bahn gelehrt, sondern es ist bekannt, daß Sachsen eichnes Nutzholz sehr häufig schon aus dem fernen Ungarn bezogen hat.

Wie vielmehr wird also der Nutzen solcher Forsten steigen, die zwischen zwei so gewaltig wachsenden Städten wie Chemnitz und Leipzig mitten inne liegen.

Der Nutzen der Forsten wird um so größer werden, als von Lausitz nach Leipzig auf 3,6 M. z. B. die Kasten weiches Holz nur 15 Ngr., statt von den Schwarzenbergischen und Voigtländischen Stationen 2 Thlr. 15 Ngr. — Pf. bis 2 Thlr. 7 Ngr. — Pf. Bahnfracht verursachen wird.

Daß endlich

### die Landwirthschaft

in der von Rittergütern so dicht besäeten Umgegend unserer Bahnlinie durch die Möglichkeit der billigen Versendung aller ihrer Producte nach Chemnitz und Leipzig zu einer jetzt kaum geahnten Blüthe gelangen werde, kann man um so weniger bezweifeln, wenn man erwägt, wie viel dichter die Bevölkerung in der nächsten Umgebung von Chemnitz und Leipzig als in der Umgebung von Rochlitz, Geithain, Lausitz und Grimma ist, und wie viel also die Ritter- und Bauergüter der letztgedachten Gegenden von ihren Producten zur Ernährung der Bevölkerung in den beiden ersten werden abgeben können.

In der Nähe von Chemnitz kommen auf 10,000 Acker 12932, in der Nähe von Rochlitz 8696 Einwohner.

Wenn wir nun noch hinzufügen, daß im Jahre 1862 mit der Post zwischen Leipzig, Grimma, Colditz, Rochlitz und Waldheim 349,598 Pfund und 18,425 Personen und zwischen Chemnitz, Burgstädt und Lunzenau 324,407 Pfund und 7838 Personen befördert worden sind, und daß die Chausseehäuser zwischen Leipzig und Lausitz 4508 Thaler einnahmen, welcher Verkehr sich durch eine Bahn doch wenigstens zu verdreifachen pflegt, so dürfte sich aus allem Vorstehenden mit fast mathematischer Gewißheit ergeben, daß erstens durch die von uns projectirte Bahn in ihrer Umgebung Gewerbe, Landbau und Forstwirthschaft nothwendig einen ganz außerordentlichen Aufschwung nehmen, eben dadurch aber auch der betroffene Bezirk eine ganz andere Steuerkraft als bisher erlangen wird.

Es wird aber unsre Bahn nicht lediglich eine Bahn für Chemnitz und Leipzig und die dazwischen liegenden Orte, sie wird auch, wenn der Anschluß über Rochlitz-Colditz an die Leipzig-Döbelner Linie erfolgt, ein Durchgang für alle Güter und Personen, die auf dieser Bahn von und nach Leipzig, vielleicht von da bis in die Dresdner Gegend befördert werden und wird in jedem Falle eine Durchgangsbahn für **Frankenberg, Sainichen, Freiberg, Oederan, Zschopau, Annaberg** etc. Wie es nach den in den Beilagen gegebenen Beweisen zweifellos feststeht, daß die Lage unserer projectirten Linie, namentlich in dem oberen Theile von Chemnitz über Wittgensdorf und Burgstädt bis zur Mulde, volkswirtschaftlich in jeder Hinsicht den Vorzug verdient, so muß dieselbe nach den Urtheilen bewährter sächsischer, deutscher und englischer Ingenieur, welche das Terrain zwischen Chemnitz und Leipzig vielfach besichtigt und untersucht, auch **technisch als die entschieden richtige Linie** bezeichnet werden.