

So weit die Albertsbahn als Bauwerk betrachtet.

Wir kommen nun auf die Rentabilität dieser Bahn, welche so Viele in Zweifel ziehen, obgleich die Gegend, die von derselben berührt wird, so reich an Zuflüssen aller Art zur Verstärkung der Ertragsfähigkeit einer Bahn ist, wie sie selten günstig gefunden werden kann. Mag die Nothwendigkeit hin und wieder so Manchen vor jeder neuen Einzahlung treiben, seine Actien ausbieten zu lassen und weit unter dem Werth zu verkaufen, oder sei dieß Ausbieten auch ein bloßes Manöver von einer der Bahn feindlichen Partei, — es sind dieß Erscheinungen die sich auf dem Markte des Papierhandels täglich auf das verschiedenartigste kund geben — immer aber kann man aus dieser Erscheinung nicht folgern, daß dadurch sich auch auf ein nicht den üblichen Procentsfuß erreichende Rentabilität der Bahn selbst schließen läßt, und der Leser soll daher in nachfolgender Beweisführung, welche sich auf den Verkehr zwischen Dresden und Tharand stützt, wie er gegenwärtig aus amtlichen Quellen nachgewiesen werden kann, ersehen, daß die Ertragsfähigkeit einer hier ins Leben tretenden Bahn, ohne deren Attractionskraft in Anschlag zu bringen, schon aus diesem Verkehr das Anlagecapital von 1,700,000 Thaler mit 5 bis 6 Procent verzinsen kann.

Nun hat aber die Erfahrung bereits überall gelehrt, daß der Verkehr zwischen denjenigen Ortschaften, welche den Stationspunkten der Eisenbahnen und Dampfschiffe nahe liegen, gleichviel, ob deren Fahrstrecke lang oder kurz ist, dem früheren Land- und

---

richtig volles Maas zu erhalten, und da der Centner Kohlen vom Lagerplatze bis ans Haus des Empfängers nur  $1\frac{1}{2}$  Pfennige kostet, so beträgt der Transport einer circa 4 Centner wiegenden Tonne Kohlen für den Empfänger von den Werken bis an das Haus höchstens 26 Pfennige.