



mit einigen Schwankungen in einzelnen Jahren fort bis zum Jahre 1874, wo Staats- und Privatbau bei 668,98 und 665,95 Kilometer Bahn oder 50,11 und 49,89 Prozent Antheilsbedeutung sich am nächsten kamen. In Folge des seit jener Zeit wiederum aufgeblühten Privatbaues überstieg derselbe in Kurzem und bis zum Jahre 1876 bei 60,58 Prozent Antheil den Staatsbau bei nur 39,62 Prozent. Obwohl vom Jahre 1877 an der Staatsbau fortschritt, während der Privatbau stillstand, blieb letzterer doch mit dem neuerdings wieder erlangten großen Vorsprunge bis zum Jahre 1885 in der Bedeutung seines Antheiles an der Gesamtheit vorherrschend. Erst im Jahre 1886 überholte die Länge der vom Staate erbauten Bahnen diejenige der von Privaten hergestellten wieder, so daß im Jahre 1887 der Staatsbau den Privatbau bei 51,55 beziehentlich 48,45 Prozentantheil um 3,10 Prozent Unterschied überwog.

Die Entwicklung des sächsischen Eisenbahnnetzes hat im Laufe der Zeit mannigfache Wandlungen erfahren. In größeren Zeitabschnitten betrachtet, läßt sich der Charakter der auf Graphikon II dargestellten fünf Entwicklungsstufen im Großen und Ganzen, wie folgt, kurz erklären:

Dem ersten Zeitabschnitt von 1837 bis 1847 (graufarbige Linien), in welchem lediglich der Privatbau herrschte, folgte das Jahrzehnt der geringsten Bauthätigkeit (gelbfarbige Linien). In diesem Zeitraum geriethen die Gesellschaften zweier größerer Unternehmungen (sächsisch-bayerische und Chemnitz-Riesaer Bahn) in finanzielle Nothlage, welche dieselben an ihrem Fortbestande hinderte. Dieser Vorgang hatte die Abwendung des Privatkapitales von den Eisenbahnen zur Folge, so daß die Fortsetzung der begonnenen Bauten wie der Neubau ganzer Linien nur noch aus Staatsmitteln möglich war. Daher war die Königliche Staatsregierung auch zur alleinigen Ausführung der sächsisch-böhmischen Bahn genöthigt, umsomehr als diejenige Privatgesellschaft, welcher die Erbauung dieser Linie bewilligt worden war, auf ihr Vorrecht verzichtet hatte. In diesem Jahrzehnt sind überhaupt nur zwei kurze Bahnen, die Albertsbahn und die Löbau-Zittauer Bahn, aus Privatmitteln, die letztere noch mit Staatsunterstützung, entstanden. Im dritten Zeitabschnitte von 1858 bis 1867 (grünfarbige Linien) war der Bahnbau mehr auf die Herstellung innerer Verbindungslinien gerichtet, um den Mittelstädten Sachsens, wie Annaberg, Freiberg, Glauchau, Grimma, Großenhain, Leisnig, Meerane, Meissen, Welsnitz, Schneeberg, Schwarzenberg und zahlreichen kleineren an den neuen Linien gelegenen Industriestädten und Ortschaften den Anschluß an das Eisenbahnnetz zu verschaffen. Nur eine größere über die Landesgrenze reichende Bahn, die voigtländische, wurde in jenem Zeitraume mit ausgeführt. Im folgenden Jahrzehnt von 1868 bis 1877 (blaufarbige Linien) machten sich die Wirkungen des raschen wirthschaftlichen Aufschwunges auch im Bahnbau geltend, denn in diesem Zeit-

