3000 Ellen eine Steigung von 1:55 hat, die aber ohne Schwierigkeit mit Locomotiven befahren werde. Das Triebsch-, Bobritzsch- und Muldenthal werden in der Länge von 700, 750 und 650 Ellen, in der Höhe von 70 und 90 Ellen überbrückt. Die auf der Linie vorfindlichen Steinarten ließen sich vortheilhaft zu den Bauten verwenden, die Felseinschnitte sich gut bearbeiten, auch gute Baumaterialien zu den Kunstbauten mit bequemem Transport sich gewinnen.

Der Voranschlag dieser Abtheilung der Hauptbahn stellt sich wie folgt:

1,950,250 Thlr. 12 Ngr. 5 Pf. für den auf zwei Gleise berechneten Unterbau,

591,438 = 29 = 5 = für den auf ein Gleis vorläufig berechneten Oberbau;

2,541,689 Thlr. 11 Ngr. 8 Pf. zusammen, von Dresden bis Freiberg.

Außerdem sind noch veranschlagt für Pferde-Seitenbahnen:

137,053 Thlr. 21 Ngr. 6 Pf. von den Steinkohlengruben bis Bahnhof Pottschappel,

52,573 = 3 = 8 = vom Dorfe Plauen bis zur Kohlenniederlage an der Elbe.

219,626 Thlr. 26 Ngr. 4 Pf.

in ganzer Summe also

2,761,316 Thlr. 8 Ngr. 2 Pf.

Die zweite Abtheilung, Freiberg-Chemnitz, hat eine Länge von 62,928 Ellen oder 4,75 Postmeilen und führt von Freiberg über Lößnitz und Waltersdorf in der Nähe von Langhennersdorf vorbei, bei der Hammermühle unter Bräunsdorf über das Striegisthal, nähert sich über Krummenhennersdorf der Stadt Hainichen, läuft an der Seite Berthelsdorfs, berührt die Stadt Frankenberg, überschreitet bei Lichtewalde das Zschopauthal und schließt sich bei Ebersdorf der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn an; durch Anlegung eines zweiten Gleises kann sie auf 10,000 Ellen Länge mit dieser vereinigt geführt werden.

Es kommen auf dieser Linie 38 Curven vor, deren Bogen von 850 bis 2000 Ellen betragen und sich günstiger verhalten, wie auf der ersten Abtheilung, wogegen das Gestein weniger vortheilhaft erscheint.

Die Höhendifferenz zwischen dem Bahnhofe zu Freiberg und dem Anschlußpunkt der Chemnitz-Riesaer Bahn bei Ebershorf ist 103 Dresdner Ellen, das Steigungsverhältniß daher günstiger, als bei der ersten Abtheilung. Das ungünstigste ist 1:83 auf 6300 Ellen Länge, das günstigste 1:200.

Der Voranschlag der Kosten für diese zweite Abtheilung ergiebt:

2,021,391 Thlr. 2 Ngr. 6 Pf. für den Unterbau auf zwei Gleise,

511,248 = 9 = 3 = für den Oberbau auf ein Gleis,

2,532,639 Thlr. 11 Ngr. 9 Pf. zusammen von Freiberg bis Chemnitz.

Als Betriebsmittel sind veranschlagt 12 Locomotiven, 9 Tender, 30 Personenwagen, 8 Packwagen, 150 Lowrys mit

359,506 Thlr. für die Hauptbahn und 350 Lowrys mit

179,200 = für die Pferdeseitenbahnen.

538,706 Thlr.

Im Ganzen ergeben sich also die Kosten unter Hinzurechnung von

232,000 Thlr. für Verzinsung des Baucapitals zu vier Procent auf drei Jahre zu

6,064,661 Thlr. 20 Ngr. 1 Pf. oder auf

5,649,431 = 23 = 7 = unter Wegfall der Seitenbahnen.

Demnächst werden die Ergebnisse des Betriebes veranschlagt, und zwar:

die Einnahme

a) zwischen Dresden und Freiberg

auf jährlich:

235,500 Thlr. für 3,500,000 Ctr. Steinkohlen nach und durch Dresden,

= 1,000,000 Ctr. dergleichen und Coke nach Freiberg und Umgegend,

= 1,935,500 Ctr. Getreide und anderes Gut;

107,500 = = 75,000 Personen, durchschnittlich auf 4 Meilen à 4 Ngr. und

225,000 Personen, durchschnittlich auf 3 Meilen à 3 Ngr.

b) zwischen Freiberg und Chemnitz:

97,093 Thlr. 10 Ngr. für 2,310,000 Ctr. Frachtgüter, Getreide und Steinkohlen,

56,666 = 20 = = 50,000 Personen, durchschnittlich auf 4 Meilen à 4 Ngr. und

10,000 Personen durchschnittlich auf 3 Meilen à 3 Ngr.

496,760 Thlr. — Ngr. ganze Summe der Einnahme.

Hiervon abgezogen die Betriebsausgaben, welche zu

145,194 = 12 = jährlich berechnet sind, verbleibt

351,565 Thlr. 18 Ngr. Ueberschuß, mithin auf das Anlagecapital von

6,064,661 Thlr. 20 Ngr. 1 Pf.

eine Rente von 5,79 Procent jährlich.

Hierbei wird zugleich auch nachzuweisen gesucht, daß und weshalb eher eine Mehr- als Mindereinnahme zu erwarten stehe.

Nachdem die Petenten alsdann nach einer, ebenfalls von dem Oberingenieur Krausch gegebenen Anregung auf Verbesserung der Chemnitz-Riesaer Bahnlinie durch eine Verlegung derselben über Frankenberg und Hainichen nach Döbeln, die noch jetzt mit Vortheil ausführbar sei, hingewiesen, sowie auf eine unter Leitung des Professors Weisbach in Freiberg untersuchte zweite Linie zwischen Freiberg