

so vielen andern Bahnen im Widerspruche mit allen bereits gemachten Erfahrungen gegen die Ertragsfähigkeit der Linien vor ihrer Vollendung von manchen Seiten mit einer Fähigkeit herausbilden, welche nur zum eignen Nachtheile der darin Befangenen gereicht, so haben wir es doch in unserer Verpflichtung gehalten, insoweit uns Mittel dazu zu Gebote stehen, unausgesetzt die Verkehrsverhältnisse an der Bahnlinie nach allen Richtungen zu untersuchen und zu prüfen, um, darauf gestützt, den Mitgliedern des Actienvereins wenigstens jede Unterlage zu geben, welche dazu dienen kann, die von uns stets gehegte und durch die neuesten Untersuchungen nur verstärkte Ueberzeugung auch bei den Actionairen hervorzurufen, daß unsere Bahn, trotz ihrer höheren Baukosten, eine gute Capitalanlage repräsentiren wird, selbst abgesehen von den Vortheilen, welche ihr durch die Verlängerung bis zur sächsisch-bayerischen Linie zufließen werden.

Die nachstehenden Zahlenangaben über die Ertragsfähigkeit, wie dieselben aus den angestellten Untersuchungen hervorgehen, übergeben wir der Prüfung der Actieninhaber, und räumen zum Voraus dabei ein, daß dergleichen Abschätzungen stets nur hypothetisch sein können, wir verweisen aber andererseits auch auf die feststehende Thatsache, daß alle Taxationen des muthmaasslichen Verkehrs der deutschen Eisenbahnen zeitlich stets nur unter der Wirklichkeit geblieben sind, wir bemerken ausdrücklich, daß wir nur die hauptsächlichsten Artikel in Anschlag gebracht, uns sorgfältig gehütet haben, Abschätzungen geltend zu machen, für welche wir selbst nicht eine Ueberzeugung fassen konnten, und Verkehrsgegenstände in unsere Berechnung aufzunehmen, für deren Vorhandensein im künftigen Bahnverkehre, entweder nach Umfang oder nach Beförderungskosten, nur der entfernteste Zweifel vorlag. Unter diesen Voraussetzungen hoffen wir, daß wenigstens unsere Actionaire diese Angaben richtig beurtheilen und in dem Erfahrungssatze Beruhigung fassen mögen, daß eine Sache, welche man so consequent zu bekämpfen für nöthig hält, gewiß nicht ohne große innere Kraft und Einfluß sein könne.

A. Personenverkehr.

Als Unterlage für die Abschätzung des Personenverkehrs einer Bahn ist häufig die vor Erbauung derselben bestehende Chausseefrequenz benutzt worden, indem man dieselbe auf Grund gemachter Erfahrungen bei andern Bahnen in gleicher Weise multiplicirte, als die Vermehrung derselben dort in Folge der Eisenbahn wirklich stattgefunden hatte. Gegen dieses Verfahren, welches wir auch bei einer frühern Verkehrsaussstellung eingeschlagen haben, lassen sich mancherlei Einwendungen machen, weil die Beschäftigung der an der Bahn wohnenden Bevölkerung und das daraus hervorgehende, auch ohne Vorhandensein einer Eisenbahn schon an sich bestehende Reisebedürfniß wesentlich den Ausschlag giebt. Wenn zwischen Leipzig und Dresden aus einem Chausseeverkehre von 44,800 Personen pro Jahr schon im Jahre 1840, wo die ausländischen Bahnen noch nicht einmündeten, eine Bahnfrequenz der Binnenbevölkerung von 345,000 Reisenden hervorging, so könnte es gewagt erscheinen, wollte man in eben so starker, proportioneller Progression von dem Chausseeverkehre, welcher sich in der Richtung unserer Linie jetzt bewegt, auf die Zahl der künftigen Bahnreisenden schließen. Nach den eingezogenen genauesten Erkundigungen, bei denen wir von den verehrlichen Postämtern und achtbaren Privaten auf die bereitwilligste Weise unterstützt wurden, beträgt der Chausseeverkehr derjenigen Städte, welche nur zunächst unserer Bahn liegen, in ihrer

Verbindung mit Leipzig, Dresden und Chemnitz, sowie unter sich dormalen 77,100 Personen pro Jahr. Wenn 44,800 Reisende zwischen Leipzig und Dresden einen Verkehr von 345,000 erzeugten, so würden 77,100 eine Frequenz von 593,739 auf unserer Bahn hervorrufen, ohne daß dabei auf die Bewegung aus allen, oberhalb der Bahn liegenden Gebirgsstädten Rücksicht genommen ist. Seit Begründung der Leipzig-Dresdner Bahn ist aber gewiß auch die Frequenz auf denjenigen Chaussees, welche aus dem Gebirge dorthin führen, ansehnlich gestiegen, nächstdem ist anzunehmen, daß die Bevölkerung, welche an unserer Bahn wohnt, durch ihre gewerblichen Beschäftigungen ein weit größeres Reisebedürfniß seither schon hatte, als dies bei den Bewohnern zwischen Leipzig und Dresden der Fall war.

Da die Bevölkerung unsers Bahnrayons fast ausschließlich eine fabricirende ist, welche zum Absatz ihrer Waaren auf Messen und Märkten des In- und Auslandes häufige Reisen unternehmen muß, so würde man sich über die künftige Personenfrequenz unserer Bahn täuschen, wenn man dasselbe proportionelle Anwachsen gelten lassen wollte, wie es zwischen dem Verkehre der Chaussee und Eisenbahn in der Richtung Leipzig-Dresden stattgefunden hat.

Wir versuchen daher, noch auf einem andern Wege analoge Verhältnisse aufzustellen. Ein anderes Anhalten dafür bietet die Zahl der Adjacenten, welche an einer schon erbauten Eisenbahn wohnen oder überhaupt zu ihrem Rayon gehören, und ihr Verhältniß zu der Zahl der Reisenden, welche diese Bahn als Binnenverkehr befahren haben, in gleichem Maaßstabe angewendet auf die abzuschätzende Linie. Wird in dieser Weise die Unterlage der Frequenzabschätzung für unsere Bahn von der Leipzig-Dresdner Linie entnommen, so ist dies um so zuverlässiger, als eben angedeutet wurde, daß die Bewohner an unserer Linie schon an sich ein größeres Reisebedürfniß haben. Zu dem Rayon unserer Bahn sind außer den unmittelbar zur Bahnlinie gehörigen oder ihr zunächst zur Seite liegenden Städten auch diejenigen Städte des obern und mittlern Gebirges zu rechnen, welche neben ihrer Verbindung mit Chemnitz auch Leipzig oder Dresden und die dort einmündenden Bahnen nur mit unserer Bahn am schnellsten und wohlfeilsten erreichen.

Es bilden den Rayon unmittelbar oder in nächster Entfernung liegende Städte:

	Einw.		Einw.
Chemnitz	26010	Hartha	1941
Golditz	2911	Leisnig	5061
Döbeln	6070	Mittweida	6237
Frankenberg	6273	Rochlitz	4104
Geithain	3081	Roswein	4972
Seringswalde	2318	Waldheim	3542
Hainichen	5580		78100

Städte des obern Gebirges, welche in ihrer Verbindung mit Leipzig oder Dresden am schnellsten und billigsten über unsere Bahn fahren:

	Einw.		Einw.
Annaberg	7809	Callenberg	2249
Lue	1379	Ernstthal	3068
Burgstädt	3156	Eibenstock	5229
Buchholz	3122	Elterlein	2128