

Ehrenfriedersdorf	2525	Dlbernau	2503
Glauchau ¹⁾	8184	Dederan ⁴⁾	4586
Grünhain	1536	Penig	3956
Geyer	3561	Schneeberg ³⁾	7170
Hohenstein	4670	Scheibenberg	1836
Hartenstein	1947	Schellenberg	1493
Johanneorgenstadt	3895	Schlettau	1838
Kirchberg	4199	Stollberg	3592
Lengefeld	2425	Saida	1165
Lößnitz	4799	Schwarzenberg	2133
Lichtenstein	3218	Thum	2095
Lunzenau	2737	Wolfenstein	1901
Marienberg	4447	Waldenburg	2253
Meerane ²⁾	5470	Zwönitz	2012
Neustädtel	2775	Zschopau	6169
			129230

Folgende Dörfer von 1000 Einwohnern und darüber, welche nur 3 Stunden von der Bahn entfernt liegen und fast ausschließlich von Gewerbetreibenden bewohnt werden:

Altchemnitz	1000	Hermersdorf	1100
Altmittweida	1000	Jahnsdorf	1400
Auerswalde	1500	Königshain	1170
Burkhardttsdorf	1800	Leukersdorf	1150
Glauchau	1080	Limbach	2200
Dittersdorf	1100	Lichtenau	1000
Einsiedel	1240	Lungwitz	3400
Euba	1440	Mittelbach	1000
Ober- u. Mittelfrohna	1900	Mühlau	1380
Gelenau	3750	Neufkirchen	1750
Grüna	2130	Ottendorf	1000
Hartmannsdorf	1420	Pleisa	1150
Harthau	1120	Rabenstein	1630

1) 2) 3) Glauchau, Meerane, Schneeberg werden in der Richtung Dresden zum Bahnrayon gehören, nach folgender Angabe:

	Entfernung.	
	über die sächs.-bahr. Bahn und Leipzig	über unsere Bahn
von Glauchau	26 Meilen,	19½ Meilen,
von Meerane	25 "	21 "
von Schneeberg	30½ "	21 "
	Fahrzeit.	
von Glauchau	8 Stunden,	7 Stunden,
von Meerane	gleich,	
von Schneeberg	gleich,	
	Fahrgeld.	
von Glauchau	2 Thlr. 19 Ngr.	2 Thlr. 8 Ngr.
von Meerane	2 " 16 "	2 " 13 "
von Schneeberg	3 " 9 "	2 " 20 "

nach Dresden.

4) Ebenso Dederan in der Richtung Leipzig:

	Entfernung.	
	über Dresden	über unsere Bahn
von Dederan	23 Meilen,	19 Meilen,
	Fahrzeit.	
von Dederan	10½ Stunden,	6½ Stunden.
	Fahrgeld.	
von Dederan	2 Thlr. 16 Ngr.	2 Thlr. 1 Ngr.

Reichenbrand	1320	Laura	1200
Röhrsdorf	1150	Wiederau	1000
Rossau	1100	Wiesa	1000
Schönau	1150	Wittgensdorf	1860
			49450
			256920

Es sind daher, da auf der Leipzig-Dresdner Bahn die Zahl der in gleicher Weise abgeschätzten Adjacenten 1½ mal die Bahn befuhrt, auf die hier angenommenen Adjacenten von 256,920 in gleicher Proportion 385,000 Bahnreisende zu rechnen.

Auf der Leipzig-Dresdner Bahn benutzt jeder Reisende durchschnittlich auf eine Länge von 8 Meilen die Bahn, auf unserer nach diesem Verhältnisse 5 Meilen, vorausgesetzt, daß nicht bei uns die Anziehungskraft der beiden Endpunkte Leipzig und Dresden eine im Verhältniß zum Zwischenverkehr größere Anzahl Reisende über die ganze Bahn führt, als zwischen Leipzig und Dresden.

30 Procent der Reisenden fahren auf der Leipzig-Dresdner Bahn von einem Ende zum andern, 70 Procent bilden den Zwischenverkehr.

Auf der Leipzig-Dresdner Bahn benutzten von allen Reisenden 80 Procent die III. Classe und 20 Procent die II. Classe und I. Classe.

Nach diesen Erfahrungssätzen bildet sich die Abschätzung der Personengeldereinnahme wie folgt:

385,000 Reisende à 5 Meilen geben 1,925,000 Meilen	
Personenverkehr;	
davon 30 Procent durch die ganze Linie = 577,500 Meilen,	
= 70 Procent Zwischenverkehr = 1,347,500 "	
577,500 Meilen Verkehr durch die ganze Linie zum niedrigsten Fahrpreis, um den Umweg nach Leipzig und Dresden auszugleichen, von 3 und 4 Ngr. pr. Meile geben auf 80 Procent III. Classe 462,000 Meilen à 3 Ngr.	46,200 Thlr.
auf 20 Procent II. und I. Classe 115,500 Meilen à 4 Ngr.	15,400 "
1,347,500 Meilen Zwischenverkehr, für welchen der, bei andern Gebirgsbahnen angenommene höhere Satz von 3½ und 4½ Ngr. zu rechnen ist, geben auf 80 Procent III. Classe 1,078,000 Meilen à 3½ Ngr.	125,766 "
auf 20 Procent II. und I. Classe 269,500 Meilen à 4,7 Ngr.	42,222 "
	<hr/>
	in Summa 229,588 Thlr.

B. Güterverkehr.

Ist bei Erörterung des Personenverkehrs auf die an unsere Bahn sich unmittelbar anschließende Linie ins Ausland keine Rücksicht genommen worden, wenn gleich die directe unmittelbare Verbindung des ganzen sächsischen Erzgebirges mit Berlin, Hamburg und Stettin gewiß auch Personenbewegung über unsere Bahn hervorrufen und vermehren wird, so haben wir dagegen bei einer Beurtheilung des Güterverkehrs diese Verhältnisse an die Spitze zu stellen, da hier nicht Schnelligkeit und Binnenverkehr allein, sondern namentlich die Wohlfeilheit der Frachten und die Zufuhr aus dem Auslande den Ausschlag giebt, ob und welche Transporte die Bahn berühren können oder nicht.

Durch die Vollendung der Hamburg-Berliner Bahn