

und durch die nun im Bau begriffene Zweigbahn von Jüterbogk nach Riesa haben die hier einschlagenden Verhältnisse eine Veränderung erlitten, welche auf unser Unternehmen mit dem günstigsten Erfolge einwirken muß. Die Zufuhr und Ausfuhr aller Güter ohne Unterschied, welche Hamburg, Stettin, Berlin und Bremen, sowie die dahin führende Route nach denjenigen Theilen des Gebirges versendet und von dort empfängt, welche der sächsisch-bayerischen Bahn nicht näher liegen, als der unsrigen, wird und muß entweder durch die Elbe, oder durch die Linie über Berlin, oder aber durch die am linken Elbufer liegenden Bahnen über Riesa uns zukommen, denn nur dies wird der wohlfeilste und schnellste Weg sein. Für denjenigen Theil des Gebirges, welcher der sächsisch-bayerischen Bahn näher ist als der unsrigen, wird zwar die Zufuhr in der Richtung Bremen nicht über unsere Linie gehen können, es wird aber die Zu- und Abfuhr in der Richtung Berlin, Hamburg und Stettin selbst hier auf unsere Linie fallen und der ganze Verkehr nach Schlessien, Polen und Rußland für den Bahnrayon ohne Ausnahme gesichert bleiben. Welche der vorgenannten Eisenbahnen oder ob die Elbe die Zufuhr beschafft, das wird in vielen Fällen die Concurrenz der Fahrpreise unter ihnen selbst oder die schnelle Beförderung entscheiden, unserer Bahn wird dagegen der Transport, von welchem der genannten Verkehrswege er auch kommen mag, zuletzt stets zufallen.

Es ist nothwendig, zuvörderst durch Zahlen nachzuweisen, daß die hier aufgestellten Annahmen nicht ohne Grund sind, und dies kann nur geschehen, indem man den Weg von den bemerkten Ausschiffungspunkten an der Nord- und Ostsee in allen denjenigen Richtungen, welche überhaupt gewählt werden können, um die Güter von dort nach dem Innern des Landes zu bringen, aufsucht, diese Routen nach ihren muthmaßlichen Beförderungskosten nebeneinanderstellt und nun heraus findet, welches die wohlfeilste und dennoch diejenige Beförderungsweise ist, die man wählen wird. Aus der Tabelle unter © Seite 34 und 35 erhellt, daß die Güter, welche in den bezeichneten Richtungen kommen, am wohlfeilsten auf unserer Bahn gehen werden, mit Ausnahme der Transporte in der Richtung Bremen und nach den Städten des Erzgebirges, welche nähere und darum wohlfeilere Zufuhr von Zwickau als von Chemnitz haben.

Es kommt nun darauf an, diejenigen Artikel, welche auf den genannten Routen eingehen, soweit es möglich, nach ihrer Centnerzahl abzuschätzen, hierzu ferner die directen Zufuhren, welche von Leipzig und Dresden, als erstem Versendungsorte, und von den schlesischen Bahnen nach dem betreffenden Theile des Gebirges gehen, zuzuziehen und sodann noch die reinen Binnenverkehrsartikel der Bahn — wie z. B. Dresdner Kohlen, Getreide etc. — in Rechnung zu bringen, um ein Bild über die Totalmasse der zu bewegenden Güter zu entwerfen. Nach und von den unmittelbar zum Bahnrayon gehörigen Städten hat sich in Folge mehrseitig eingezogener Erkundigungen folgende Güterbewegung ergeben:

D i s t r a u:		
Kalk	100,000 Etr.	
Kohlen	200,000 Etr.	300,000 Etr.
D ö b e l n:		
Colonial- und Fabrikationsartikel	15,200 Etr.	
Salz	2,000 =	
von der Elbe	{ Kohlen 38,100 =	
	{ Bauholz 60,000 =	
	{ Sandsteine 2,000 =	
		117,300 =

W a l d h e i m:		
Colonial- und Fabrikationsartikel	21,400 Etr.	
Salz	1,300 =	
Dampfmehl	1,000 =	
Kohlen (von der Elbe)	13,800 =	
		37,500 Etr.

M i t t w e i d a:		
Colonial- und Fabrikationsartikel	31,100 Etr.	
Kohlen (jezt theils von Zwickau, theils von Dresden)	10,300 =	
Getreide, 30,000 Schfl.	45,000 =	
		86,400 =

H a i n i c h e n:		
Colonial- und Fabrikationsartikel	25,000 Etr.	
Kohlen	12,000 =	
		37,000 =

R o c h l i t z:		
Colonial- und Fabrikationsartikel	45,000 =	
(Die Kohlenzufuhr kommt von Zwickau.)		

F r a n k e n b e r g:		
Colonial- und Fabrikationsartikel	30,000 Etr.	
Kohlen, 120,000 Etr. (zur Hälfte Dresdner Kohlen)	60,000 =	
Getreide	33,000 =	
		123,000 =

C h e m n i t z:		
Einfuhr: Baumwolle	160,000 Etr.	
englisches und gefärbtes Garn	25,000 =	
englisches Eisen und Blech	80,000 =	
Farbwaaren	30,000 =	
rohe Cattune (Lausitz)	8,000 =	
Colonialwaaren	60,000 =	
Salz	66,000 =	
Getreide	75,000 =	
Bier	20,000 =	
Papier	10,000 =	
schaafwollenes Garn	10,000 =	
diverse Consumtibilien, Obst etc.	10,000 =	
Ausfuhr: Breter (aus dem Gebirge)	125,000 =	
baumwollenes Garn (nach Schlessien)	40,000 =	
fertige Maschinen	40,000 =	
Manufacturwaaren	100,000 =	
Holzwaaren (aus dem Gebirge)	25,000 =	
		884,000 = *)

Von den außerdem im Rayon der Bahnlinie liegenden Städten R o s s w e i n, L e i s n i g, H a r t h a, G e r i n g s w a l d e,

*) Nach einer in öffentlichen Blättern neuerdings bekannt gemachten Zusammenstellung sind nach Angaben der Aufläder in dem für die Verkehrsverhältnisse zum Theil ungünstigen Jahre 1849 in Chemnitz eingegangen 328,016 Centner, ausgeführt worden 189,081 Centner (worunter jedoch 87,877 Centner nach andern als durch die Chemnitz-Riesauer Eisenbahn betroffenen Richtungen), außerdem aber 301,000 Centner für Getreide, Obst, Breter, Pfoften, Holzspielwaaren und Salz, welche nicht durch die Auflädercompagnien gehen, so daß abzüglich obiger 55,867 Etr. der hier zu beachtende Gesamtverkehr zu 816,220 Centner angegeben wird.

Anmerkung des Berichterstatters.