achtet. Gegenwärtig beträgt der Eisenbahnweg von Leipzig bis Chemnitz über Altenburg 14,4 Meilen, während die geradlinige Entfernung dieser beiden Städte nur etwa $9\frac{1}{2}$ Meilen beträgt. Wenn nun auch die Terrainverhältnisse der Herstellung einer in ununterbrochen gerader Linie von Leipzig nach Chemnitz führenden Eisenbahn vielfach hindernd in den Weg treten, so geht aus den stattgefundenen Localerörterungen doch unzweifelhaft soviel hervor, daß sich eine etwa nur 10 bis 11 Meilen lange Eisenbahnanlage zwischen Leipzig und Chemnitz ohne allzugroße Bau- und Betriebsschwierigkeiten herstellen läßt.

Von anderer Seite her wird für die Nothwendigkeit einer neuen Eisenbahnanlage zwischen Chemnitz und Leipzig in erster Linie geltend gemacht, daß der von den bereits bestehenden Eisenbahnlinien — Leipzig-Döbeln, Döbeln-Chemnitz, Chemnitz-Gößnitz und Gößnitz-Altenburg-Leipzig — umschlossene Landestheil zur Hebung der commerziellen, industriellen und landwirthschaftlichen Interessen der Herstellung einer diesen Landestheil durchschneidenden Eisenbahn dringend bedürfe. Die eine Diagonale des von den so eben genannten Eisenbahnlinien umschlossenen unregelmäßigen Vierecks fällt mit der geraden Linie von Leipzig nach Chemnitz zusammen; eine dieser Diagonale entsprechende Eisenbahnanlage würde demnach die kürzeste Verbindung zwischen Leipzig und Chemnitz bewerkstelligen und zugleich von Nordwest nach Südost mitten durch den obenbezeichneten Landestheil führen.

Es ist bereits angedeutet worden, daß die Terrainverhältnisse der Durchführung einer geradlinigen Eisenbahn von Leipzig bis Chemnitz erschwerend in den Weg treten. In dieser Beziehung bildet zunächst das tiefeingeschnittene Thal der Zwickauer Mulde, welches von der in Rede stehenden Eisenbahnlinie unbedingt überschritten werden muß, ein sehr wesentliches Moment der Erschwerniß, insofern diese Ueberschreitung unter allen Umständen die Herstellung einer kostspieligen Ueberbrückung des Muldenthales erfordert. Hierzu kommt, daß südlich der Mulde die Terrainbeschaffenheit den Charakter einer ziemlich durchschnittenen Gebirgsgegend trägt, wodurch zu Vermeidung allzu kostspieliger Arbeiten ein undulirendes Längenprofil der Bahnlinie und im Zusammenhange damit — zu Vermeidung unbequemer Neigungsverhältnisse — auch dem entsprechende Vermehrung der Längenentwickelung bedingt werden.

Nördlich der Mulde trifft die gerade Linie Leipzig-Chemnitz größtentheils weit günstigeres Terrain und es wird daher hier der Anforderung in Betreff der geradlinigen Richtung der Eisenbahn mehr entsprochen werden können.

So wie die Mulde den betreffenden Landestheil in zwei, in topographischer Beziehung wesentlich verschiedene Terrainabschnitte theilt, bildet derselbe Fluß auch die Trennungslinie zwischen zwei Gegenden, deren volkswirthschaftliche Interessen verschiedene Ausgangspunkte haben.