

gegenwärtigen Bedarf und für eine in späterer Zeit etwa nothwendig werdende Vergrößerung des Bahnhofs darbot, ohne unverhältnißmäßig große Opfer für Erwerbung des erforderlichen Grund und Bodens bringen zu müssen; 2. möglichst nahe an der Stadt und so gelegen ist, daß 3. die von Norden herkommende Leipzig-Chemnitzer Bahn in denselben gelangen kann, ohne daß die Lage der Stadt damit collidirt, und daß 4. eine selbstständige und von dem Betriebe der Staatseisenbahn unabhängige Geleisverbindung mit dem Bahnhofe der letzteren auf thunlichst kurzem und wenig kostspieligem Wege hergestellt werden kann.

Die Südseite von Chemnitz muß bei Auffuchung einer Bahnhofsstelle für die Chemnitz-Leipziger Eisenbahn von Hause aus unberücksichtigt gelassen werden, weil die Stadt selbst zwischen einem Bahnhofe an der Südseite und der nach Norden gerichteten Bahnlinie liegt; die Ostseite ist bereits von dem Bahnhofe der Staatseisenbahn in Beschlag genommen; an der Westseite würde der nach Obigem für nicht geeignet zu erachtende Bahnhof in der Nicolaivorstadt zu etabliren gewesen sein; es bleibt also nur die Nordseite übrig und hier läßt sich allerdings in der Umgebung des Schloßteiches, nach Befinden unter Inanspruchnahme eines Theiles des Teichareals selbst, oder auch in dem nordwestlich anstoßenden flachen Altendorfer Thale — an die Leipziger Chaussee anstoßend — ein Bahnhof etabliren, der den aufgestellten Bedingungen so ziemlich entsprechen würde.

Von der so eben näher bezeichneten Bahnhofsstelle aus sind sieben Bahnlinien zwischen Chemnitz und Leipzig — I. a., I. b., II. a., III. a., III. b., III. c., IV. a. — projectirt worden, deren hauptsächlichsten Elemente in der unter 2 beigefügten Tabelle mit denen der beiden älteren Projecte A. und B. zu einer vergleichenden Uebersicht zusammengestellt worden sind; speciellere Nachweise jener sieben Bahnprojecte enthalten die ebenfalls beigefügten Grundrisse, Längenprofile, Kostenanschläge u. s. w.

Von den sieben Bahnprojecten schlagen von der Bahnhofsstelle aus zwei die nordwestliche Richtung über Altendorf ein und gestatten eine unmittelbare Fortsetzung des Betriebs auf der Verbindungsbahn nach dem Staatseisenbahnhofe, während die anderen fünf Bahnprojecte die Bahnhofsstelle in südöstlicher Richtung verlassen und damit zwar mit einem großen Theile der Verbindungsbahn zusammenfallen, andererseits aber durch das ungünstige Terrain bei Borna führen und den Verkehr mit der Staatseisenbahn nur durch den in vieler Hinsicht nicht zu empfehlenden sogenannten Rückstoßbetrieb vermitteln.

Im Allgemeinen zeigt die Uebersichtstabelle, daß die Projecte I. b. bis mit IV. c. hinsichtlich der durch das Längenprofil und den Grundriß bedingten Be-