

dieser Linie beträgt 11,25 Meilen, der Baukostenanschlag mit Einschluß der Verbindungsbahn in Chemnitz

6,900,000 Thlr.

Den Interessen des Muldenthales läßt sich nur durch die von Glauchau über Waldenburg, Penig, Rochsburg, Rochlitz, Colditz zunächst zum Anschlusse an die Borsdorf-Meißner Eisenbahn bei Großfermuth, nach Befinden fortgelegt über Wurzen nach Wittenberg, entsprechen. An diese Bahn würde eine, im Thale des Chemnitzbaches ansteigende und nach Umständen bis Chemnitz zu verlängernde Zweigbahn den Interessen der im Chemnitzbachtale liegenden Fabriken und Etablissements jedenfalls weit förderlicher sein, als die Verweisung derselben auf den Bahnhof bei Burgstädt, und endlich würde die Muldenthalbahn auch die projectirte Zweigbahn von Geithain nach Rochlitz entbehrlich machen, die an und für sich wohl kaum eine entsprechende Rente abwerfen wird und — wie dermalen auch projectirt — bei der Fortsetzung nach Colditz und weiter mit der doch vielleicht zu Stande kommenden Muldenthalbahn zuvörderst collidiren und dann überflüssig werden würde.

Die Ausführungskosten des so eben bezeichneten Eisenbahnplans — jedoch mit Ausschluß der Fortsetzung der Muldenbahn über Großfermuth hinaus — möchte mit 10,000,000 Thlr. nicht zu hoch veranschlagt und dabei vorauszusetzen sein, daß der Unterbau der Chemnitz-Leipziger Eisenbahn für zwei Geleise, der der Muldenthal- und Chemnitzthalbahn für ein Schienengeleis eingerichtet wird.

Die angestellten Erörterungen haben sich endlich noch auf den Fall erstreckt, daß die Chemnitz-Leipziger Eisenbahn von Geithain aus nicht direct und über Lausigk nach Leipzig, sondern über Prießnitz nach Borna zum Anschlusse an die Borna-Kieritzscher Eisenbahn geführt werden sollte. Die Baulinie würde in diesem Falle für jedes der oben bezeichneten Projecte um nahezu 3 Meilen kürzer und der Herstellungsaufwand um circa 900,000 Thlr. geringer, wogegen die Bahnlänge von Chemnitz über Borna und Kieritzsch nach Leipzig für jedes der verschiedenen Projecte um circa 1 Meile wächst; die Stadt Lausigk wird hierbei von der unmittelbaren Berührung durch die Eisenbahnanlage ausgeschlossen und bleibt etwa $\frac{3}{4}$ Meile von der Eisenbahn entfernt. — Durch die Benutzung der directen Linie von Geithain bis in die Nähe von Trebischain ließe sich diese Entfernung bis auf etwa $\frac{1}{4}$ Meile ermäßigen, allerdings aber durch damit im Zusammenhange stehende Verlängerung der Hauptlinie. — Die ebenfalls als ausführbar befundene Dirigirung der Hauptlinie westlich von Geithain über Niedergräfenhain nach Borna giebt in der Hauptsache dasselbe Resultat, wie das Project über Prießnitz nach Borna, nur daß die Eisenbahn von der Stadt Lausigk