

noch weiter entfernt bleibt. — In neuester Zeit ist die allerdings schon durch die bevorstehende Einmündung der Freiberg-Chemnitzer und der Hainicher Staats-eisenbahn erforderlich werdende Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Chemnitz Gegenstand der öffentlichen Besprechung geworden, und zwar wird die Anlage eines sogenannten Centralbahnhofes für Chemnitz, der nicht allein die projectirte Chemnitz-Leipziger Eisenbahn, sondern auch noch andere von Chemnitz ausgehende Eisenbahnlinien aufzunehmen geeignet sein soll, in Anregung gebracht und warm empfohlen. Inwieweit diese Idee zu verfolgen sein wird, hängt wesentlich von dem Verlaufe ab, den die Chemnitz-Leipziger Eisenbahnangelegenheit nimmt.

### B. c.

Um die Stadt Stollberg mit dem Sächsischen Eisenbahnnetze in unmittelbare Verbindung zu bringen, bietet sich unter den dermalen bestehenden Verhältnissen die Fortsetzung der Würschnitzer Eisenbahn nach Stollberg als der billigste und darum hier auch als der geeignetste Weg dar. In neuerer Zeit ist zwar eine directe Eisenbahnanlage von Chemnitz nach Stollberg im Zusammenhange derselben mit der Fortsetzung der Würschnitzer Eisenbahn angeregt, auch sind von einer Privatgesellschaft in dieser Richtung technische Vorerörterungen eingeleitet worden und es ist allerdings nicht zu leugnen, daß, wenn es sich um eine Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Stollberg handelt, in technischer Beziehung kein besserer Weg für Herstellung dieser Eisenbahn gefunden werden kann, als von Chemnitz aus die Benutzung des Thales des Chemnitzbaches und weiterhin des in selbigen einmündenden Würschnitzbaches (Stollberger Wasser).

Die Bahnlänge von Chemnitz bis Stollberg wird in dieser Richtung etwa 3 Meilen betragen, während die Bahnlänge von Chemnitz über Wüstenbrand und Lugau nach Stollberg ziemlich 4 Meilen beträgt, und da die von Lugau ausgehende Fortsetzung der Würschnitzer Eisenbahn nach Stollberg die directe Chemnitz-Stollberger Eisenbahn etwa eine Stunde vor Stollberg trifft und mit dieser zusammen nach Stollberg führt, so würde auch die Entfernung zwischen Chemnitz und den Würschnitz-Lugauer Kohlenwerken um circa  $\frac{1}{2}$  Meile gegen die Tour über Wüstenbrand abgekürzt werden.

Für die Fortsetzung der Würschnitzer Eisenbahn nach Stollberg sind zwei Projecte in nähere Betrachtung gezogen worden. — Das eine schließt an die Würschnitzer Eisenbahn beim Bahnhofe Lugau an und es bildet die bereits bestehende Kohlenzweigbahn nach dem D. und Ottoschachte den ersten Theil der Bahnfortsetzung nach Stollberg, welche, in östlicher Richtung weiter gehend, den Beutherbach überschreitet, beim Eintritte in das Thal des Stollberger Wassers