

Stollberg der Fortsetzung wesentlichen Vorschub leisten könnte. — Und in der That, es erstreckt sich die Agitation für Herstellung von Eisenbahnanlagen in der dortigen Gegend sehr lebhaft auf Fortsetzung der hier in Rede stehenden Eisenbahn, einmal über Affalter, das andere Mal über Zwönitz nach Löbnitz und Aue zum Anschlusse an die Zwickau-Schwarzenberger Staatseisenbahn. Für beide Projecte sind von Privatcomité's Vorarbeiten ausgeführt und Kostenveranschlagungen aufgestellt worden, aus denen — nach nothwendiger Berichtigung und Bervollständigung der letzteren — so viel sich ergibt, daß das über Zwönitz führende Bahnproject wesentlich theurer zu stehen kommen wird, als das Project über Affalter, nicht allein weil das erstere um ca.  $\frac{1}{2}$  Meile länger ist, als letzteres (von Stollberg ab etwa 68,000 Fuß gegen 82,000 Fuß), sondern auch weil das Zwönitzer Project bedeutendere Erd- und Felsenarbeiten und Kunstbauten erfordert, als das Project über Affalter.

Ohne für die nachstehenden Angaben einstehen zu können, wird der Herstellungsaufwand mit Einschluß des erforderlichen Betriebsmaterials für die Linie über Affalter zu

1,800,000 Thlr.,

für die Linie über Zwönitz aber zu mindestens

2,500,000 Thlr.

anzusetzen sein. Die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse müssen bei beiden Projecten als gleich und sehr ungünstig bezeichnet werden, indem das Neigungsmaximum bis zu 1:40 ansteigt und Curvenhalbmesser bis zu 600 Fuß herab vorkommen. In der Richtung von Stollberg nach Aue sind bei dem Projecte über Affalter 332 Fuß zu steigen und 770 Fuß zu fallen; hieraus schon allein erwächst für Berechnung der Virtuallänge der Baulänge ein Zuwachs von 137,140 Fuß. Bei der Linie über Zwönitz sind von Stollberg aus bis Aue 500 Fuß zu steigen und 826 Fuß zu fallen und hieraus resultirt für die Virtuallänge ein Zuwachs von 165,000 Fuß zur Baulänge; für beide Projecte ergibt sich so das Verhältniß der Baulänge zur Betriebslänge wie 1:3, das bei Berücksichtigung des durch die vielen Bahncurven veranlaßten Widerstandes sich noch wesentlich ungünstiger gestalten wird.

Endlich ist noch einer Zweigeisenbahn zu gedenken, welche von dem directen Chemnitz-Zwönitz-Auer Bahnprojecte, etwa bei Thalheim, nach Stollberg oder nach dem Würschnitzer Kohlenreviere abzweigen soll. Die Entfernung des letzteren von Chemnitz auf diesem Wege würde etwa 4 Meilen betragen, also größer als auf dem dormaligen Wege über Wüstenbrand sein, so daß der Kohlentransport nach Chemnitz der Zweigbahn in keinem Falle zugewendet werden würde. Es