

will fast scheinen, als ob dieses Zweigbahnproject eine Art Concession sei, die von dem Comité für das Chemnitz-Zwönitz-Aldorfer Eisenbahnproject dem Andrängen der westwärts gelegenen Gegend nach einer Eisenbahnverbindung mit dem Würschnitzer Kohlenreviere gemacht worden ist, da eine solche Verbindung bei der directen Linie Chemnitz-Zwönitz-Aue zc. allerdings nicht erreicht wird. Daß durch die Zweigbahnanlage die Rentabilität der Hauptbahn unter solchen Umständen gesteigert werden würde, kann wohl Niemand im Ernste behaupten, der den dortigen Localverkehr und die sonstigen Verhältnisse nicht mit einer solchen Voreingenommenheit ansieht, die in Neigungsverhältnissen von 1:40 und 1:50 keine Schwierigkeiten für Eisenbahnanlagen erblicken will.

Unter den obwaltenden Umständen dürfte wohl die Ansicht begründet erscheinen, daß die projectirten Eisenbahnen in und durch das Obererzgebirge ein Bedürfnis für den Durchgangsverkehr von Sachsen nach Böhmen nicht sind, da derselbe schon jetzt auf weniger schwierigem, wenn auch für einen Theil desselben etwas weiterem Wege genugsam vermittelt wird.

Für den bei jenen Projecten mit getroffen werdenden Localverkehr sind die pecuniären Opfer, welche die Anlage und der Betrieb bei Durchgangsbahnen unbestreitbar erfordern wird, viel zu groß und es würde dem für den Localverkehr nicht zu verkennenden Bedürfnisse durch Herstellung von Zweigeisenbahnen, z. B. von Würschnitz nach Stollberg, von Chemnitz nach Zwönitz, von Aue bis Jägersgrün, mit geringeren Opfern — voraussichtlich aber immerhin nur mit Opfern — abgeholfen werden können.