

4. Eine Störung des Schulunterrichts kann von einer in 26 Meter Entfernung im Niveau jenseits des Wegs vorüberführenden, auch durch Anpflanzungen verdeckten Bahn in viel geringerem Grade befürchtet werden, als von einer Linie, welche in 10 Meter Entfernung in der Höhe des ersten Stockwerks auf eiserner Brücke an der Schule vorübergeht, wie solches die Gemeinde eventuell befürwortet.

5. Die Bahn hat genügende Durchlässe, um Wasserläufe und Rohrleitungen anzuschließen und durchzuführen und kann auch in der Längsrichtung kein Hinderniß für Legung von Rohrleitungen u. s. w. bilden. Im Gegentheil wird die Anlage der Bahn Veranlassung geben, an vielen Stellen die bisher unterbliebene Regelung des Bachlaufs und die Sicherung der Ufer durch Steinbefestigungen herbeizuführen; Herstellungen, welche solchenfalls anstatt der Gemeinde der Staatseisenbahnverwaltung zur Last fallen werden.

6. Der Vorschlag der Gemeinde, die Bahn entweder „entlang der südöstlichen Dorfseite hinter den Parzellen 306, 313, 315 und 202“ oder „von der Leipzig — Hofer Linie bereits am unteren Ende des Dorfes Oberreichenbach abzweigend in einer Bogenentwicklung und mittelst Thalüberbrückung nach der südöstlichen Dorfseite“ zu führen, kann in keiner Weise als eine Verbesserung, sondern nur als eine Verschlechterung des Regierungsprojectes angesehen werden und zwar nicht bloß bezüglich der von der Regierung verfolgten, sondern auch bezüglich der von der Gemeinde selbst betonten Interessen. Denn was zunächst

a) den ersteren im Lageplan mit Project A bezeichneten Vorschlag anlangt, so würde die Bahn auf der südöstlichen Dorfseite in einem fortlaufend 8 bis 11 Meter tiefen Einschnitt liegen, durch welchen die gesammte östliche Dorfhälfte mit ihren mindestens 18 Gütern von ihren Feldern vollständig abgeschnitten werden würde, dieser Einschnitt würde ein zweites parallel mit dem Oberreichenbacher Thal laufendes, am oberen Rande 26 bis 35 Meter breites Thal darstellen, das nur auf besonders zu erbauenden Ueberbrückungen passirbar wäre und schließlich vor der Ausmündung bei Unterreichenbach in einem durch den Sperlingsberg zu brechenden 174 Meter langen Tunnel endigen. Nur auf der kurzen Strecke, wo diese Linie — wenn auch mit einem Höhenunterschiede von 2 Meter — mit dem Regierungsprojecte zusammenfällt, könnten für 2 oder höchstens 3 Fabriken Zweiggleisanschlüsse ermöglicht werden. In Folge einer noch um 170 Meter größeren Bau- und Betriebslänge, größerer Arealerwerbskosten, umfangreicher Erarbeiten und der Nothwendigkeit eines Tunnels würden die Kosten bei dieser Linie annähernd 700 000 M höher sein, als beim Regierungsprojecte.

b) Das im Lageplan mit B bezeichnete Project hat zwar eine 1,86 Kilometer kürzere Länge als das Thalproject. Dieser Vortheil kann aber nur mit wesentlich höheren Kosten und mit der Preisgabe aller industriellen und wirthschaftlichen Vorzüge des letzteren erkaufte werden. Zu dem Tunnel durch den Sperlingsberg käme hier eine lange 6 bis 8 Meter hohe Thalüberbrückung in der Nähe der Schule, dann ein 19 Meter tiefer, 600 Meter langer Einschnitt und ein zweiter Tunnel von ungefähr 300 Meter Länge; sämmtlich Bauten, welche die wirthschaftliche Entwicklung des Ortes weit mehr hindern würden als die Thalbahn und welche, trotz der geringeren Baulänge, doch einen auf über 800 000 M geschätzten Mehraufwand gegenüber der Thalbahn bedingen würden.

III. Die Eingabe des Stadtgemeinderaths Mylau betreffend.

1. Die im Auftrage des Stadtgemeinderaths bearbeiteten Gegenprojecte. Ueber das sogenannte Friesenthalproject A, B, C, K, D des Uebersichtsplanes kann kurz hinweggegangen werden. Dasselbe bietet keinen anderen Vortheil als eine etwas kürzere Länge und eine günstigere Längsentwicklung gegenüber der Oberreichenbacher Linie. Der Endpunkt für Mylau würde bei K anzunehmen sein, da der Platz bei D des Planes weder in der Länge noch in der Breite eine den Bedürfnissen der Stadt Mylau entsprechende

Ber
des Bahnhofs
von der
Zweiggleisanschl
bei K, würd
geschätzt gef
von 3 Kilomet
Längsrichtun
Das andere Ge
zur Anführun
Werte I im Be
zusammenen tech
Bahnhofs verwor
Zweiggleisanschl
Project bea
nach Anfü
zwischen d
genommen
Verbindungen na
verbindern.
werden, da,
Abwehnung de
Ufer der Gölz
zu erreichen is
gänger.
Die Entfernung
wie noch den
Bahn nach Unte
dem Gegenpro
betrieben
für die bei die
dem Leo'schen P
Oberreichenbacher Thales g
1:40, sondern i
dem Leo'schen An
Längsrichtun
zu Grun
sind, so er
100 M, bei Cap
höher von 25 0
kommen; für Aend
der Regierungsvor
die Stadt Myl
In Ganzen mi
empfohlene
Oberreichenbacher
entsprechenden Sto
sichlichen Decrete
gehört in Mylau
2. Zum Bide
Mylau vera
Berichte der II. Ka
Gollage 20 des M