

bindungsbahnen in dünn bevölkerten Gebirgsgegenden eine sehr fragwürdige ist. Es wird daher in jedem Falle der genauesten Abwägung des Für und Wider bedürfen, bevor an den Bau solcher Linien, die sich wohl stets als Zuschußbahnen darstellen werden, herangegangen werden kann. Die Regierung verweist in dieser Hinsicht auf ihre eingehenden Ausführungen anlässlich der erwähnten Petition in dem Schreiben an die Deputation vom 5. Mai 1910 zu Nr. 1004 Eisenbahnreg. B.

Die Staatsregierung ist bereit, weitere Untersuchungen dieser Art auch für andere Linien anzustellen.

(Zu b 3.) Da mit dem stetigen Fortschritt im Ausbaue des sächsischen Eisenbahnnetzes dieses nach und nach immer engermaschiger wird, werden auch die Wünsche der sächsischen Bezirksstädte nach einer besseren Verbindung mit den Orten ihrer Bezirke nach und nach erfüllt werden. In dieser Hinsicht stellt der Bau jeder neuen Eisenbahn eine Verbesserung der bisherigen Ortsverbindungen her, die bei der Dichtigkeit des sächsischen Eisenbahnnetzes wohl immer auch den Bezirksstädten zugute kommen, deren Bezirke von der neuen Eisenbahn berührt werden. In diesem Zusammenhange kann auf die der gegenwärtig tagenden Ständerversammlung vorliegende Planung einer vollspurigen Nebenbahn von Obercunewalde nach Löbau (Sa.) verwiesen werden, bei der die Herstellung einer besseren Verbindung der beteiligten Ortschaften des Cunewalder Tales mit der Bezirksstadt Löbau im Vordergrund steht (vergl. Königl. Dekret Nr. 14 vom 13. Dezember 1915 E B I unter A). Ferner wird auch durch den geplanten Bau der Nebenbahnen Borna—Bad Lausick—Großbothen, Wurzen—Eilenburg und Radeburg—Priestewitz—(Großhain) den Ortschaften der dortigen Bezirke der Verkehr nach ihren Bezirksstädten erleichtert werden.

(Zu b 4.) Die Staatseisenbahnverwaltung hat fortgesetzt das Bestreben, die Schnellzuglinien als Durchgangsstrecken zu verbessern. In dieser Beziehung kann auf den viergleisigen Ausbau von mehreren Schnellzuglinien in der Nähe großer Verkehrszentren (Dresden, Leipzig, Chemnitz) hingewiesen werden, der dazu dient, den Fernzugs-, insbesondere Schnellzugsverkehr von dem Vorortverkehr unabhängig zu machen. Auch der Umbau zahlreicher Bahnhöfe an den Hauptlinien dient mit dazu, den Schnellzugsverkehr anstandslos durchzuführen.

Endlich kann hier auf die für später in Frage kommende Verbindung der Plauen-Egerer Linie mit der Leipzig-Hofer Linie durch eine Hauptbahn Weischlitz-Teilitzsch hingewiesen werden, die eine Abkürzung der Verbindung Leipzig-Hof um etwa 13 km herbeiführen würde.

(Zu b 5.) Wenn der Wunsch: „das sächsische Eisenbahnnetz den Anforderungen der an Sachsen angrenzenden Wirtschaftsgebiete anzupassen“, dahin zu verstehen ist, daß möglichst viel Eisenbahnanschlüsse an die Nachbarverwaltungen hergestellt werden, so darf darauf hingewiesen werden, daß im Süden und Osten an der Reichsgrenze gegen Österreich nicht weniger als 12 Übergangsstationen nach österreichischen Eisenbahnen vorhanden sind, und künftig auch die Möglichkeit vorliegt, einen weiteren Anschluß bei Deutschneudorf zu schaffen, vorausgesetzt, daß Österreich später die Verbindung Oberleutensdorf—Gebirgsneudorf herstellt.

Nach Westen zu wird durch den Bau der Linie Schleiz—Mößbach und ebenso im Norden durch die Linie Wurzen—Eilenburg ein neuer Übergang nach der preussischen Staatsbahn geschaffen. Ob noch weitere Übergangspunkte nach