

einander um $\frac{1}{3}$ näher zu bringen als bisher, sondern vor Allem das Verbindungsglied der großen internationalen Linie Hamburg-Triest zu seiner Vollendung zu bringen, durch welche unserm Vaterlande der unendliche Vortheil werden würde, daß ein ganz enormer Personen- und Güterverkehr aus dem Norden und Süden Europas mitten durch das Herz desselben geführt werden muß.

Und wenn man derzeit allerwärts darauf bedacht ist bei Anlegung von großen Routen direct zu bauen und bei anders angelegten Bahnen sogar, um Umwege abzuschneiden, directe Concurrrenzbahnen zur Ausführung bringt, so läßt sich wohl erwarten, daß das industrielle Sachsen, um seiner Industrie willen, auch hierin bei Ausführung neuer Bahnen nicht länger zurück bleiben kann und darf. — Durch unser Project wird den internationalen wie den strategischen Anforderungen vollständig Rechnung getragen. Wir erlauben uns in dieser Beziehung auf die von G. Dörfling erschienene Broschüre: „Einige Worte über das Eisenbahnwesen in Sachsen,“ hinzuweisen.

Das Project **Chemnitz-Burgstädt-Leipzig** hat aber nicht allein den Vorzug, daß es, wie aus beigehefteter Karte ersichtlich, zweifellos technisch die entschieden directe Linie ist, sondern auch in volkswirthschaftlicher Hinsicht die meisten Interessen befriedigt.

Das beinahe 60 Quadratmeilen große, von der Sächsisch-Bayrischen, Niedererzgebirgischen und Leipzig-Dresdner Eisenbahn gebildete Viereck wird von derselben mitten durchschnitten und dadurch diesem großen fruchtbaren Landestheile der unberechenbare Vortheil des Eisenbahnverkehrs zugewendet.

Besonders spricht für die Linie **Wittgensdorf-Burgstädt**, daß sich dieselbe von ihrem Ausgangspuncte in Chemnitz ab in eine Gegend wendet, die allen bestehenden Bahnen fern liegt.

Limbach hat kaum eine Stunde nach Wüstenbrand und Grüna an die westliche Staatsbahn, während unsere Linie schon bei Burgstädt drei Stunden von derselben entfernt ist und dadurch gerade in dem obern Theile, längs des Chemnitzthales, einen Landstrich dem Bahnverkehre eröffnet, welcher demselben für alle Zeiten verschlossen bleibt, wenn die Linie Limbach-Penig zur Ausführung kommt.

Eine vollständige Verarmung unsrer so strebsamen industriereichen Gegend ist die natürliche Folge.

Alle Zwischenorte, welche von der directen Chemnitz-Leipziger Linie über Wittgensdorf, Burgstädt u. berührt werden, sowie das fabrikreiche Chemnitzthal, liegen zur Zeit fern von jeder Bahn und hier sind erhebliche national-öconomische Ziele durch die neue Linie zu erreichen.

Hier sind nur allein in allernächster Nähe ihrer Haltestellen und Bahnhöfe **Wittgensdorf, Burgstädt, Lunzenau, Geithain, Lausigk, Liebertswolkwitz, Rochlitz und Colditz**, außer Leipzig mit 94000 und Chemnitz mit 58000 Einwohnern, 176 Ortschaften mit mindestens 273390 Einwohnern, sowie eine Menge der angesehensten Herrschaften und Rittergüter, wie aus der Karte zu ersehen ist — welche alle mit Sehnsucht darauf warten, ähnlicher Vortheile theilhaftig zu werden, wie solche die Anwohner anderer Bahnen schon lange genießen.

Längs des Chemnitzthales, dicht an unsrer projectirten Linie, befinden sich außer Burgstädt, Wittgensdorf, Hartmannsdorf, Clausnitz, Markersdorf, Taura, Lunzenau u. zahlreiche industrielle Etablissements, Spinnereien, amerikanische Mühlen u., für welche behufs der nöthigen Erleichterung des Betriebes, des Absatzes und eines noch schwinghafteren Aufblühens die Nähe eines Schienenweges zur Lebensfrage geworden ist.

Aus der beigegebenen Denkschrift von Dr. Hahn über

die Industrie der Gegend von Chemnitz über Wittgensdorf und Burgstädt bis zur Mulde,

welche wir gütiger Würdigung empfehlen, ist ersichtlich, daß an dieser kurzen Strecke, bis auf etwa eine halbe Stunde von der projectirten Linie, 40 Ortschaften mit 40326 Einwohnern und 42 industrielle Etablissements liegen, welche einen Frachtumsatz von