



um eine Eisenbahnverbindung von Görlitz bis Hof in der Richtung der sogenannten alten Heerstraße zwischen dem Osten und Westen in Mitteldeutschland herzustellen. Wenn auch die technische Ausführbarkeit nachgewiesen war, so schienen doch die aufzuwendenden Baukosten so hoch und die Betriebschwierigkeiten so groß, daß das Project einstweilen ruhen blieb.

Als die Bahnstrecke Chemnitz-Zwickau 1854—1858 zur Ausführung kam und eine Privatbahngesellschaft die Bahn von Dresden nach Tharandt in derselben Zeit gebaut hatte, nahmen Privatcomités diesen Plan wieder auf, jedoch ohne Erfolg. Als aber 1862 auch der Bau der Tharandt-Freiburger Bahn vollendet worden war, brachten dringende Anträge der beteiligten Städte und Landschaften auch dieses Vorhaben wieder in Anregung und die Regierung legte im Mai 1864 den Ständen ausführliche Erörterungen vor, welche der Richtungslinie über Freiberg-Hainichen-Frankenbergr-Chemnitz in finanzieller, technischer und wirthschaftlicher Beziehung den Vorrang vor derjenigen über Oederan und Großhartmannsdorf einräumten. Die Stände gaben indeß dem kürzeren Wege über Oederan den Vorzug und ermächtigten die Regierung im August 1864 zum Bau dieser Bahn mit dem Anschlusse an die Chemnitz-Annaberger Bahn bei Flöha, sowie einer Zweigbahn von Niederwiesa über Frankenberg nach Hainichen.

Der im Jahre 1866 begonnene, jedoch durch die Kriegereignisse aufgehaltene Bau wurde im Frühjahr 1869 beendet und die Bahn am 1. März 1869 gleichzeitig mit der Zweigbahn Niederwiesa-Hainichen dem Betriebe übergeben.

Zur Aufnahme des Dresden-Chemnitzer Verkehrs ward die eingleisige Strecke der Chemnitz-Annaberger Linie zwischen Chemnitz und Flöha durch Verbreiterung des Bahndammes in eine zweigleisige Strecke verwandelt.

Mit dem Anschlusse in Flöha, dem die Erwerbung der vormaligen Albertsbahn vorausgegangen war, wurde die Verbindung zwischen den Gebieten der beiden Staatseisenbahndirektionen in Dresden und Leipzig hergestellt und die Zusammenlegung beider Verwaltungen eingeleitet. Ende Juni 1869 wurden dieselben aufgelöst und am 1. Juli die „Königliche Generaldirektion der Staatseisenbahnen“ errichtet. Damit beginnt die neuere Geschichte der sächsischen Staatseisenbahnen. Der Umfang des gesammten Staatsbahnnetzes betrug damals 811,51 Kilometer oder rund 33 Prozent der gegenwärtigen Länge desselben.

22. Radeberg-Kamenzer Linie.

Nachdem die Städte Kamenz und Pulsnitz wiederholt den Anschluß an das Eisenbahnnetz auf dem Wege des Privatbaues erstrebt, die Königliche Staatsregierung

