

Von hier aus überschreitet die Bahn unter Berührung der Dörfer Herzogswalde und Mohorn das Tribischtal, nähert sich sodann dem oberen Theile des Dorfes Dittmannsdorf, geht bei Krummhennersdorf über das Bobrischtal, berührt hier beim Uebergange über die Mulde unterhalb Halsbrück bei der Altväter Wasserleitung das Münzbachtal und erreicht an dessen Gehängen hin beim Austritt der Rössener Chaussee ohnfern der Kreuzmühle die Stadt Freiberg.

b) Beschreibung der Lage und Einrichtung der Seitenbahnen.

Die Eingangs gedachten Zweig- oder Seitenbahnen sollen theils zur Herbeischaffung der Steinkohlen von den verschiedenen Kohlenwerken links und rechts des Weißeritzthales im Bahnhofe Pottschappel, theils zur Weiterbeförderung derjenigen Kohlen, welche zur Niederlage an der Elbe bei Prießnitz oder dem sogenannten Schusterhause gelangen sollen.

Die ersteren Seitenbahnen sind so zu legen, daß sie auf der rechten Seite der Weißeritz ein Netz von kleineren Bahnen bilden, welche von jeder Grube aus sich mit dem Hauptgleise, was von Windberg aus bis Pottschappel nach den Verhältnissen des steilen Terrains und der möglichsten Annäherung zu den verschiedenen Gruben entwickelt wird, in Verbindung stellen und daß die Kohlenwerke der linken Seite der Weißeritz betreffend von den Gruben über Zuckeroda an ein Gleis in dem parallel mit der Kohlenstraße gelegenen Seitenthale ebenfalls bis zum Bahnhof Pottschappel geführt werde.

Was nun aber die Seitenbahn nach der Kohlenniederlage an der Elbe anlangt, so verläßt dieselbe bei Reifewigens Garten die Hauptbahn und geht in ziemlich gerader Richtung beim Löbtauer Chaussee Hause vorbei und durch das Dorf Gotta bis an das Schusterhaus an der Elbe.

Diese Bahn-Anlage ist für um so beachtenswerther und unausbleiblicher zu halten, als schon seit langen Jahren eine Verbindung der Kohlenwerke mit der Elbe, jedoch unter gewissen Beschwerlichkeiten, stattgefunden hat, auch die Lage an der Elbe eine der günstigsten für die Verschiffung der Kohlen, welche nur stromabwärts geschieht, sein dürfte.

Sämmtliche hier aufgeführten Seitenbahnen sollen als Pferdebahnen mit einem Gleise in Selliger Kronenbreite und zwar so angelegt werden, daß für die geladenen Lorry's ein stetiges Neigungs-Verhältniß stattfindet, um dieselben unter Anwendung gehöriger Brems-Vorrichtungen selbstständig bis an Ort und Stelle gehen zu lassen und dann nur die leeren Wagen durch Pferde zurückgebracht werden dürfen.

Die Gesammtlänge dieser Bahnen beträgt 29124 Dresdener Ellen und es fallen davon

7124	Ellen	auf die Bahn nach der Kohlenniederlage,
14000	" "	das Bahnetz rechts der Weißeritz und
8000	" "	die Seitenbahn von Zuckeroda nach Pottschappel,

deren den Verhältnissen gemäß sehr geringe Baukosten in der weiterhin angegebenen Kostenübersicht zu ersehen sein werden.

2. Abtheilung:

von Freiberg nach Chemnitz.

62928,62 Ellen lang.

Die Ermittlung einer zweckmäßigen Eisenbahnlinie war auf dem sich zwischen Freiberg und Chemnitz befindlichen Terrain nicht ohne Schwierigkeiten, obgleich die Höhen-Differenzen zwischen beiden Orten nicht so bedeutend sind, als es bei der 1. Abtheilung der Fall war. Die Bestrebungen, eine Trasse in directer oder paralleler Richtung mit der Chaussee über Dederan aufzusuchen, waren vergeblich, indem die Höhen und Seitenthäler bis Dederan sehr ungünstig waren und die Ueberschreitung des weiterhin gelegenen breiten und tiefen Zschopanthales hinsichtlich der Ausführung ungeheuerer Opfer verlangt haben würde, um den wieder von Chemnitz hinter Wiese sich entgegenstellenden Bergrücken unter nur einigermaßen annehmblichen Steigungs-Verhältnissen bewältigen zu können, während nicht allein das ebengedachte Thal bei der Stadt Frankenberg einen sehr bequemen Uebergang gestattete, sondern auch von hier aus auf dem