

fürzesten Wege der Anschluß an die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn zu erreichen war, und daher auf die Trage dorthin dirigirt werden mußte.

Dieser Umstand wirkte nun aber auch auf die Lage der Bahnlinie in der Nähe von Freiberg, bei der 1. Abtheilung, welche früher nur als für sich bestehend projectirt werden sollte, indem die Höhe des Bahnhofes durch eine verlängerte Variantenlinie, wie beides auf den beigegebenen Grund- und Profil-Rissen zu ersehen ist, um 4,49 Ellen vermindert werden konnte, jedoch die Längen-Differenz in der Berechnung der 2. Abtheilung berücksichtigt worden ist, und der Kosten-Anschlag in der 1. Abtheilung nicht alterirt wurde. \*)

Die Bahnlinie entwickelt sich nun von Freiberg aus unter ziemlich guten Terrain-Verhältnissen über Löbnitz und Balthersdorf, zieht sich dann ganz in der Nähe des volkreichen Dorfes Langenhennersdorf hin, überschreitet unterhalb Bräunsdorf bei der sogenannten Hammermühle, einer sehr bedeutenden Fabrik, das Thal der großen Striegis, erreicht ferner das Dorf Cunnersdorf, nähert sich der Stadt Gainchen und läuft von dort aus mit dem sehr langen und wohlhabenden Dorfe Barthelsdorf zur Seite fort. Nächst dem wird die Stadt Frankenberg berührt, es erfolgt zwischen hier und Lichtenwalde die Ueberschreitung des Zschopauthales und das Terrain erlaubt von hier aus in der Nähe von Ebersdorf den Anschluß an die Chemnitz-Riesaer Bahn, um dieselbe bis Chemnitz unter Anlegung eines zweiten Gleises und Etablirung eines Bahnhofes bei Chemnitz mit dem für das Unternehmen sehr vortheilhaften Wegfall des Unterbaues auf eine Länge von 10100 Ellen gleichzeitig benutzen zu können.

Betrachtet man, beiläufig erwähnt, dieses Project auf der im Grundrisse der 2. Abtheilung befindlichen kleinen Uebersichtskarte und vergleicht es mit der Lage der noch nicht beendigten Chemnitz-Riesaer Eisenbahn, so möchte man doch versucht werden, zu bedauern, daß bei dem Wunsche die ursprüngliche Directionslinie über Mitweyda und Hartha verändern zu wollen, zu Vermeidung der colossalen Brücken, Felsen-Einschnitte und Dammschüttungen bei Waldheim, nicht auch ein Versuch über Frankenberg, Gainchen bis Döbeln gemacht wurde.

Man hätte dabei erfahren, daß hier blos eine höchstens 60 Ellen hohe Ueberbrückung des Zschopauthales nöthig wurde und dann das Terrain von Frankenberg über Gainchen bis Döbeln nicht ein einziges Bauobject, wie sie zwischen Waldheim und Döbeln in Masse vorkommen, verlangt haben würde.

Wenn nun nach dieser Ueberzeugung ein Vergleich über die noch rückständigen Bauten an der Chemnitz-Riesaer Bahn in der Gegend von Waldheim angestellt wird und die noch dazu gehörigen Geldopfer, welche die verbliebenen  $\frac{2}{3}$  der Bauten in Anspruch nehmen, berechnet werden, so dürfte mit Gewißheit vorauszusetzen sein, daß ein zweckmäßiger Neubau von Gainchen nach Döbeln unter Mitwirkung einer Bau-Unternehmung für Dresden-Chemnitz die Idee eines Wiederaufnehmens jener Bau-Rückstände vernichten könne und man würde dabei noch den besondern Vortheil erreichen, das noch geforderte Bau-Quantum um  $\frac{1}{3}$  herabzusetzen, während die bereits gebaute Trage nach Mitweyda als Seitenbahn nicht ohne Rentabilität verbleiben würde.

Dieser Gegenstand ist von großer Wichtigkeit, indem einmal durch Berücksichtigung desselben viel Geld erspart wird, dann aber zwei fleißige Fabrik-Städte nebst wohlhabigen Dorfschaften berührt werden, und ein Eisenbahn-Unternehmen nach Dresden höchst zweckmäßig begünstigt würde, mithin eine sorgfältige Erörterung dieser so eben ausgesprochenen Ansicht jedenfalls und recht baldigst geschenkt werden möchte, bevor die Hohe Staatsregierung sich bewegen ließe, den Fortbau der Chemnitz-Riesaer Bahn auf eigene Rechnung zu übernehmen.

\*) Das Längenprofil der 1. Abtheilung war bereits nach dem früheren Projecte lithographirt und gedruckt und konnte daher nicht entsprechend abgeändert werden.