

d. i. 102 160  $\mathcal{M}$  für das Kilometer der 12,5 Kilometer langen, schmalspurigen Bahn, mithin um 197 000  $\mathcal{M}$  mehr als früher berechnet worden war, veranschlagt werden müssen.

Von der zweiten Kammer ist die Vorlage einstimmig bewilligt worden und empfiehlt die Deputation, die erste Kammer wolle ebenfalls

#### die Bewilligung

ausprechen.

#### IV. Hohenfichte-Eppendorf.

Bei Vorlegung der Eisenbahnprojecte Berthelsdorf-Großhartmannsdorf mit Brand-Laugenau erklärte die Königliche Staatsregierung in ihrem Decrete Nr. 22 vom vorigen Landtage, daß ein Anschluß des Ortes Eppendorf an dieses Bahnnetz sich nicht als rätlich erwiesen habe, da er nur auf großen Umwegen und vermittelt einer sehr ungünstig entwickelten Linie zu erreichen sein würde. Außerdem bewege sich der Eppendorfer Verkehr weit mehr in der Richtung nach Chemnitz und Leipzig, als nach Freiberg und Dresden.

Um nun aber diesem industriereichen Orte Bahnverbindung zu verschaffen, bringt die Königliche Staatsregierung die Erbauung einer Schmalspurbahn in Vorschlag, welche längs des Löbnitzthales führen und, wo dasselbe in's Flöhatthal einmündet, in die Linie Flöha-Reichenhain mittelst Einfügung einer dritten Schiene übergeleitet werden und in der Station Hohenfichte endigen soll.

Aus welchen Gründen dieser Linie der Vorzug vor einer Linie Eppendorf-Dederan zu geben gewesen, wird im Decrete ausführlich nachgewiesen. Weitere Erläuterungen hierzu sind der Deputation der zweiten Kammer — vergl. deren Bericht Seite 8 bis 11 — von der Königlichen Staatsregierung zugegangen. Es ergibt sich daraus, daß die Bedingungen für eine günstige Verkehrsentwicklung lediglich auf der Linie durch das Löbnitzthal zu erwarten sind.

Die neue Bahn wird eine Länge von 9,1 Kilometer haben und nach den speciellen Berechnungen einen Kostenaufwand von

960 000  $\mathcal{M}$ ,

d. i. 105 500  $\mathcal{M}$  auf das Kilometer des neuen Bahnkörpers und 89 000  $\mathcal{M}$  auf das Kilometer der Strecke bis Hohenfichte verursachen.

Auch hier beantragt die Deputation

#### die Bewilligung

auszusprechen und bezüglich der verschiedenen Petitionen, welche zu diesem Bahnproject eingelaufen sind, dieselben durch die gefaßten Beschlüsse

#### erledigt

zu erklären.

#### V. Dschag-Strehla.

Für Erbauung dieser Bahn hat sich die Ständerversammlung wiederholt schon ausgesprochen.

Sie hat nur geringe Terrainschwierigkeiten zu überwinden, wird der Stadt Strehla, die in den letzten Jahrzehnten vielerlei Einbußen erlitten hat, wieder aufhelfen, ihr unter Anderem einen Theil des früheren Elbumschlags wieder zuwenden und somit zur Entlastung von Riesa beitragen. Auch dürfte sie dem in Dschag nach den Richtungen Döbeln und Wernsdorf-Merchau auslaufenden Schmalspurbahnnetz durch Zuführung von Elbfrachten eine günstigere Rentabilität sichern.

Anlangend die Richtungslinie der Bahn, wie sie nach der Vorlage geplant ist, so stellt sich dieselbe auf eine Länge von annähernd 4 Kilometer lediglich als eine Parallel-