

Im Königlichen Dekret Nr. 17 wird nun vorgeschlagen, den Eisenbahnanschluß für Hohnstein durch eine von Kohnmühle (Haltestelle der Schandau-Neustädter Linie, 5,3 km von Schandau entfernt) beginnende, durch das Schwarzbachthal führende Linie zu gewinnen.

Dieselbe soll als Haltestellen die Ortschaften Losdorf und Ehrenberg berühren und beim Stadtgute Krenzschlei an der Schandau-Hohnsteiner Staatsstraße enden.

Bei einer Länge von 11,9 km und mit Schmalspur ausgeführt, werden die Baukosten auf rund 88 000 *M* pro Kilometer veranschlagt und im ganzen 1 048 000 *M* postuliert.

Die Deputation empfiehlt die Ausführung dieser Linie und Bewilligung der nurgenannten Mittel für dieselbe.

Die Petition des Mühlenbesizers Zenker und Genossen in Sunnersdorf wünscht die Linie Hohnstein-Krumhermsdorf ausgeführt zu sehen. Mit Bezug auf das oben Angeführte vermag die Deputation diesem Ansuchen nicht zu entsprechen, beantragt vielmehr, die Petition durch den gefaßten Beschluß für erledigt zu erklären.

II. Mulda-Sayda.

Auch für die als Sitz eines Amtsgerichts wie einer amtshauptmannschaftlichen Delegation den Mittelpunkt für eine weite Umgegend bildende Stadt Sayda handelt es sich um Erfüllung der langjährigen Wünsche nach Erlangung einer Eisenbahnverbindung überhaupt.

Wie im Königlichen Dekret Nr. 17 dargelegt, hatte die Königliche Staatsregierung von allem Anfang an das Projekt einer schmalspurigen Eisenbahn Mulda-Sayda durch das Chemnitzthal als die richtigste Lösung angesehen und legt dessen Ausführung gegenwärtig den Ständen vor, nachdem eine nochmalige Prüfung des anderen Projektes: Verlängerung der normalspurigen Nebenbahn Großhartmannsdorf bis nach Sayda die Vortheile der erstgenannten Trace Mulda-Sayda ergeben hat.

Abgesehen von dem Wunsche der Saydaer Stadtvertretung, welche sich für die Wahl des Anschlußpunktes Mulda ausgesprochen, wie der Möglichkeit, die böhmischen Braunkohlen über Mulda für Sayda auf kürzerem, mithin auch billigerem Wege beziehen zu können, spricht für die Linie Mulda-Sayda auch noch folgendes:

Das von dieser Linie betroffene Verkehrsgebiet wird in vollkommener Weise dem Verkehre erschlossen und auf ihr die Anlegung günstiger Stationsplätze ermöglicht, was für die Linie über Großhartmannsdorf in diesem Maße nicht der Fall wäre. Ferner würde die Trace durch das Chemnitzthal mit seinen noch unausgenutzten Wasserkräften Aussichten für industrielle Neuanlagen bieten, welche bei der anderen Linie in Folge ihrer Lage auf einem Höhenzuge fehlen.

Endlich würden die Kosten der Linie Mulda-Sayda (1 631 000 *M* bei 15,23 km Länge) nahezu um 1 000 000 *M* geringer sein, als diejenigen der Linie über Großhartmannsdorf, die bei 16,9 km Länge 2 555 000 *M* betragen würden.

Die letztgenannte Trace würde auch als normalspurige Bahn einen höheren Unterhaltungsaufwand verursachen und damit deren angeblichen Vortheil der besseren Ausnutzung der schon vorhandenen Betriebsmittel zc. der Linie Großhartmannsdorf reichlich ausgleichen.

Die Deputation empfiehlt den Bau der Linie Mulda-Sayda und Bewilligung der für deren Herstellung geforderten 1 631 000 *M*.

Die Petitionen

1. des Bürgermeisters Ulich und Genossen aus Sayda zc. vom 13. November 1893: für die Regierungsvorlage,
2. des Gemeindevorstands Haubold und Genossen aus Dörnthäl zc. vom November 1893: für eine Eisenbahn von Großhartmannsdorf nach Sayda,