

Nachdem dem Landtage von 1889 zusammen zehn verschiedene Eisenbahnprojecte in einer Gesamtlänge von etwa 157 Kilometer zur Bewilligung vorgelegt und von beiden Kammern auch bewilligt worden waren und nachdem bei Gelegenheit der allgemeinen Vorberathung der Dresdner Bahnhofspläne gegenüber einer Befürchtung von der königlichen Staatsregierung erklärt worden war, daß wegen dieser Bauten der Bahnbau im Lande nicht hintangesezt und verzögert, sondern ebenso wie früher gefördert werden solle — glaubte man sich innerhalb der Deputation der Erwartung hingeben zu dürfen, daß auch für alle vorbezeichneten elf Projecte von zusammen etwa 150 Kilometer Länge fertige Vorlagen an den jetzigen Landtag gelangen würden. Thatsächlich liegen aber fertige Vorarbeiten nur für vier von etwa 51 Kilometer Länge vor, wozu dann noch zwei mit etwa 36 Kilometer kommen würden, wenn es möglich wird, die im Decrete bezeichneten Linien des Würschnitzthals und Löbau — Weissenberg fertig zu stellen. Dies würde dann zusammen sechs Projecte mit etwa 87 Kilometer Länge ergeben und es bleiben die auf weitere fünf Linien mit etwa 64 Kilometer gesetzten Hoffnungen für diese Finanzperiode unerfüllt. Freilich ist die Linie Pirna — Dohma — Großcotta unerwartet und außerhalb des Rahmens der Anträge des letzten Landtags zugewachsen, ebenso ist die Vorlage für Olbernhau — Neuhausen eine Folge älterer Anträge.

Wenn weiter in dem königlichen Decrete gesagt ist, daß gerade die mit demselben vorgelegten vier Linien der sofortigen Ausführung vorzugsweise bedürftig seien, so kann an dieser Stelle nicht unerwähnt gelassen werden, daß sowohl innerhalb der Deputation, wie in weiteren Kreisen gerade darüber sehr abweichende Meinungen bestehen, und zwar gilt dies besonders rücksichtlich der Chemnitzthalbahn und demnächst auch, wenigstens was die Art der vorgelegten Planung anbelangt, für das Project Mylau — Reichenbach. Man bedauert in diesen Kreisen lebhaft die Zurückstellung der fraglichen fünf Projecte.

Uebergehend nunmehr zu der Vorlage

#### B. Im Besonderen,

so ist hinsichtlich der vorgelegten Postulate Folgendes zu berichten.

#### I.

#### Die Chemnitzthalbahn.

Nach den vorgelegten Planungen (hinsichtlich welcher überdem auf die Erläuterungen auf Seite 2 und 3 des Decrets Nr. 31 Bezug genommen wird) soll diese Linie in einer Entfernung von 3,45 Kilometer vom Stationsgebäude zu Chemnitz, in Flur Furth, an die Hauptbahn Chemnitz — Kierisch und in der Station Wechselburg an die Muldenthalbahn angeschlossen und schmalspurig ausgeführt werden.

Sie erhält eine Baulänge von 26,7 Kilometer, eine Betriebslänge von 26,15 Kilometer, größte Steigungen von 1:60 und kleinste Bogen von 100 Meter Halbmesser.

Hauptwerth wird darauf gelegt, daß die bereits vorhandenen und voraussichtlich noch entstehenden Betriebe des Thals eigene Gleisanschlüsse erhalten. Stationen und Haltestellen erscheinen genügend und verkehrsbequem vorgesehen.

Der Kostenanschlag weist nach:

Titel	I, Grunderwerb und Entschädigungen . . . . .	327 700 ./.
=	II, Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten . . . . .	761 160 "
=	III, Einfriedigungen . . . . .	25 600 "
=	IV, Wege . . . . .	188 880 "
=	V, Durchlässe und Brücken . . . . .	366 850 "
=	VI, Tunnels . . . . .	—

Seitenbetrag 1 670 190 ./.

Titel  
V  
X  
XI  
XII  
XIII  
XIV  
XV

Es bedeutet  
Dazu treten  
den Zweck und  
Es ist gewiß  
nung für den je  
nicht minde  
in dieser Geg  
entwickeln u  
Hiernach stell

Zwischen sin  
Vorlage in Bezieh  
1. des Stadtrat  
bahn — r  
2. des Comité  
1891 —  
3. der Handels  
Vorlage,  
4. der Gemein  
reichen Unt

Sollen schon d  
ih diese Bahn viel  
in der Berathung  
Vorlag der Fin  
Lohnne land, so  
station, wie in we  
erte, welcher die  
Um sich nach  
fragen zu verschaff  
die Staatsregierun  
Die Antwort  
Die g  
Sitzung an  
geht:  
1. Ob an  
ang