

„Hochdieselben wollen dahin wirken, respektive einer Hohen Königlichen Regierung die Mittel gewähren, daß die im Bau begriffene Bahnlinie Löbau-Weißenberg durch die Gegend von Baruth weitergeführt wird bis zur Bahn Königswartha-Bauzen mit möglichstem Anschluß bei Kleinwelka.“

Die Petition, welche im Besitz sämtlicher Kammermitglieder ist, wird damit motivirt, daß die Petenten zunächst erklären, die berufenen Organe hätten bisher so gut wie nichts für ihre berechtigten Interessen gethan und doch sei die Beschaffung des Schienenweges das einzige Mittel, wie ihnen aus ihrer bedrängten Lage geholfen werden könne. Weiter wird darauf verwiesen, daß sich der Verkehr, besonders der Güterverkehr der Interessenten, vor allen der großen Rittergüter Baruth, Rakel, Buchwalde, Gleina, Guttan, Brösa, Klitz etc., von Jahr zu Jahr mehr der preussischen Bahnlinie Koblfurt-Falkenberg, zum Schaden der sächsisch-schlesischen Bahnlinie, zuwende. Hunderte von Lowrys von Gütern würden dorthin verfrachtet respektive von jener Bahnlinie bezogen. Es liege dies an der schwierigen Erreichbarkeit des nächsten circa 2 Stunden entfernten Haltepunktes der sächsisch-schlesischen Bahn, der Station Pommitz, obwohl die Haltestellen der genannten preussischen Linie auch mehr als 2 Stunden von dort entfernt seien. Dabei wüchse der Nothstand der Landwirthschaft, des kleinen Gewerbes und der ganzen hiesigen Bevölkerung in beunruhigender Weise und Verarmung und Verminderung des Grundwerthes nähme in gleicher Weise zu.

Die landwirthschaftlichen Vereine Klitz I und II, der landwirthschaftliche Kreisverein der Oberlausitz und zahlreiche Genossen bitten die Ständeversammlung:

„Die Hohe Ständeversammlung wolle unsere gehorsamste Bitte um Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Weißenberg (im Anschluß an die Linie Löbau-Weißenberg) über Baruth, Klitz entweder nach Bauzen oder unter Anschluß an einen Punkt der Bauzen-Königswarthaer Staatsbahn der Königlichen Hohen Staatsregierung zur Erwägung hochgeneigtest überweisen.“

Für dieses Petikum, welches sich dem Sinne nach vollständig mit dem vorhergehenden deckt, wird geltend gemacht, daß der ganze Theil der Oberlausitz, den diese Linie durchschneiden würde, landwirthschaftlich wie industriell ein durch und durch lebensfähiger sei, 12 Kirchorte, 26 Rittergüter mit 24 Brennereien, 15 Ziegeleien, 26 Mühlen mit bedeutenden Brettschneidereien, 2 Braunkohlenwerke, viele Steinbrüche und große Waldungen würden dadurch in den ihnen so dringend nothwendigen Verkehr hineingezogen werden.

Die Länge der erbetenen Bahn würde ungefähr 20 bis 25 km betragen; das Bauterrain sei ein sehr günstiges mit wenig Brückenbauten und Durchstechungen, und würde der Kilometer wie bei der Bauzen-Königswarthaer Linie für circa 60 000 bis 70 000  $\mathcal{M}$  fertiggestellt werden können.

Weiter ist zu diesen Petitionen noch die Abschrift einer Erklärung von der Margarethenhütte bei Bauzen eingegangen, in welcher der Besitzer des genannten Werkes einen Beitrag von 50 000  $\mathcal{M}$  zu den Baukosten zusagt, wenn die erbetene Linie seine Werke berühre; er fügt dem noch hinzu, daß seine Werke schon heute 100 000 Zentner per Jahr zur Bahn brächten.

Die Deputation, welche sich der Ueberzeugung nicht verschloß, daß die erbetene Linie von großem wirthschaftlichen Interesse für die Anwohner ist, machte dieselbe zum Gegenstand der Besprechung mit der Königlichen Staatsregierung.

Die Königliche Staatsregierung erachtete gegenüber dem was die letzten Finanzperioden in dem nördlichen Theil der Oberlausitz von Bahnen erbaut, wohl angezeigt, die Petition zur Zeit abzuweisen, da ein besonders dringender Charakter der Linie nicht innewohne.

Von Seiten der Deputation wurde die Berechtigung der regierungsseitigen Auffassung zugestanden, namentlich in Rücksicht darauf, daß man in der Lausitz die Strecken Elstra-