

bahn verwiesen, welche über Röttha führend den direkten Verkehr mit Thüringen vermitteln soll.

Auf Erörterung dieser Frage ist die Königliche Staatsregierung im Dekret bereits eingegangen und hat sich, weil die erwähnte Querbahn zur Zeit noch nicht existirt und deren Ausführung auch vorläufig noch sehr fraglich ist, auch die Stadt Brandis auf diese Weise ganz unberücksichtigt bliebe, für den Anschluß in Beucha als des direkteren Wegs über Leipzig entschieden.

3. Eine Petition des Steinbruchunternehmers G. Hartwig und Genossen mit zahlreichen Unterschriften, desgleichen eine Petition der Arbeiterschaft der Hengstbergbrüche bei Seelingstädt, bitten um Verlängerung der Linie von Altenhain bis zu den 2 1/2 km entfernten Seelingstädt. Petenten führen aus, daß an den schon lange Jahre im Betrieb befindlichen Hengstbergbrüchen dieses Ortes eine ebenso große Zahl von Arbeitern beschäftigt werde als in den verschiedenen Brüchen bei Altenhain zusammengenommen, daß der Betrieb dieser Brüche ohne Bahnanschluß durch die Konkurrenz unmöglich gemacht, somit zahlreiche Arbeiter brotlos würden und der Bau der Bahn lediglich bis Altenhain, anstatt der gesammten Steinbruchindustrie dortiger Gegend zu nützen, einem Theile derselben zum Ruin gereichen werde. Sie erbieten sich jede Garantie zu geben, daß sie bei Erfüllung ihrer Bitte der Bahn jährlich mindestens 4000 Doppelwagen Fracht zuführen würden, und sind bereit, das sämmtliche zu Packlager und Klarschlag nöthige Steinmaterial für diese 2 1/2 km lange Strecke unentgeltlich zu liefern.

Für die Güte ihres Materials spreche, daß schon jetzt seit März dieses Jahres jede Woche 1 bis 2 Sonderzüge Pflastersteine aus den Hengstbergbrüchen für den neuen Winterhafen in Dresden geliefert würden.

Der Deputation erschienen die Ausführungen dieser Petenten wohl beachtenswerth und erkannte auch deren Opferwilligkeit betreffs der angebotenen Beihilfen und Frachtgarantien an. Sie schlägt daher im Einverständniß mit der Königlichen Staatsregierung der Kammer vor:

dieselbe wolle die Petitionen von G. Hartwig und Genossen sowie der Arbeiterschaft der Hengstbergbrüche bei Seelingstädt um Fortführung der Bahn bis Seelingstädt der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung empfehlen.

IV. Zwönitz-Grünhain-Elterlein-Scheibenberg.

Um die Gebirgsstädte Grünhain und Elterlein, welche bei dem Baue der Buchholz-Schwarzenberger Linie durch das Raschauer Thal nicht die von ihnen erstrebte Berücksichtigung finden konnten, nunmehr an das Eisenbahnnetz anzuschließen; gleichzeitig aber auch um dem Steinkohlenverkehr aus dem Lugau-Delsnitzer Revier nach der Annaberger Gegend, sowie andererseits demjenigen Böhmischer Braunkohle nach der Zwönitz-Stollberger Gegend einen direkteren Weg zu verschaffen, schlägt die Königliche Staatsregierung entsprechend früheren ständischen Beschlüssen den Bau einer Bahn für besagte Gegend vor. Dieselbe soll aus angeführten Gründen in normaler Spurweite, von der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn in Zwönitz abzweigend, mit Verührung der industriereichen Ortschaften Oberpfannenstiel, Bernsbach und Beiersfeld sowie der obengenannten Städte Grünhain und Elterlein, bei Scheibenberg in die Buchholz-Schwarzenberger Bahn einmünden. Ob der Betrieb der Bahn künftig von Scheibenberg bis Schletta auf der dort bereits vorhandenen Linie zum Anschluß an die Crottendorfer Zweigbahn fortgesetzt werde, unterliegt späteren Erörterungen, jedenfalls ist die Erweiterung des Bahnhofes Schlettau hierfür im Projekt mit vorgesehen.