

anzustellenden Erörterungen und dem auf solche zu basirenden Plane auch auf eine directe Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig Rücksicht nehme. — Diesem Beschlusse und dem Fortbestehen der in Punkt B. IV. b. der Ständischen Schrift vom 22. August 1864 ausgesprochenen Zeitbestimmung zu Folge konnte auch den Anträgen der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft vom 31. März und 24. Juli dieses Jahres auf Concessionsertheilung zum Baue einer von Grimma über Lausitz und Seithain oder über Colditz und Rochlitz nach Chemnitz führenden Eisenbahn Seiten der Staatsregierung eine entscheidende Resolution nicht ertheilt werden und aus gleichem Grunde mußte auch die Entschliebung auf die von dem Limbacher Comité ausgegangenen fernerweiten Gesuche, sowie auf das unterm 8. October dieses Jahres eingereichte Gesuch des Comité's für die sogenannte Muldenthal-Eisenbahn — Glauchau = Benig = Rochlitz = Colditz = Wurzen = Wittenberg — ausgesetzt werden. Das zuletzt genannte Eisenbahnproject, ursprünglich von einem besonderen Comité als selbstständige Eisenbahnanlage aufgestellt, verfolgt mit seiner Hauptrichtung die zweite Diagonale des von den weiter oben bezeichneten Eisenbahnlinien umschlossenen Landestheiles, scheint hernach in Verbindung mit dem etwa zwischen Benig und Rochlitz kreuzenden Eisenbahnprojecte Chemnitz-Leipzig die Wünsche jenes Landestheiles nach Eisenbahnanlagen am vollständigsten zu befriedigen und ist allerdings dasjenige, welches die im Muldenthal gelegenen Städte und Ortschaften in technischer Beziehung am rationellsten mit einer Eisenbahn untereinander verbinden und durch die ausführbaren Niveauf Kreuzungen mit der Borsdorf-Meißner Eisenbahn in der Gegend von Großsermuth und mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei Wurzen den unteren Theil des Thales der Zwickauer Mulde — etwa von Benig aus — am leichtesten mit den bestehenden Eisenbahnen in unmittelbare Verbindung bringen würde. Allein der Umstand, daß die zwischen Glauchau und Grimma im tief eingeschnittenen Thale der Zwickauer Mulde hinlaufende Eisenbahn nur an wenig Stellen von den Seiten her zugänglich zu machen ist, beschränkt die seitliche Ausdehnung ihres Verkehrsrayons sehr wesentlich und läßt dieselbe um so mehr in die Kategorie der Localeisenbahnen treten, als ein lebhafter Durchgangsverkehr auf derselben kaum zu erwarten sein dürfte, da zur Zeit die Fortsetzung der Eisenbahn von Zwickau über Schwarzenberg nach Böhmen noch nicht hergestellt ist, hauptsächlich aber, weil zwischen Berlin und Zwickau bereits eine Eisenbahnverbindung über Leipzig besteht, mit welcher die Muldenthalbahn sich wohl kaum in einen Concurrrenzstreit erfolgreich würde einlassen können.

Das von der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft in das Auge gefaßte Project einer Eisenbahnanlage von Grimma über Colditz und Rochlitz nach Chem-