

gelegenen Orte und Gegenden für ein von der Zukunft zu lösendes Problem hielt, zu folgenden Beschlüssen gelangt:

- a) die Kammern erkennen die Nothwendigkeit einer Eisenbahn von Leipzig nach dem Muldenthale und in diesem entlang mit den beiden Endpunkten Chemnitz und Glauchau an und ersuchen die hohe Staatsregierung: dem Centralcomité für die Muldenbahn oder derjenigen Gesellschaft, welche zuerst die geeignetsten Pläne zur vortheilhaftesten Befriedigung der Interessen von Chemnitz, Limbach, Burgstädt, Glauchau, Waldenburg, Penig, Rochlitz und der weiter nach Grimma und Leipzig zu gelegenen Gegend einreicht, Concession zum Bau und Betriebe einer Locomotiveisenbahn zwischen obengenannten Orten zu ertheilen; ermächtigen auch die hohe Staatsregierung, daß dieserhalb erforderliche Expropriationsgesetz zu erlassen;
- b) für den Fall aber, daß bis Ende des Jahres 1865 sich eine Gesellschaft nicht gefunden hat, welche den vorstehend bezeichneten Bau unter den gestellten Bedingungen übernimmt, ersuchen die Kammern unter Anerkennung der Nothwendigkeit einer Eisenbahn, welche den Interessen von Chemnitz, Wittgensdorf, Burgstädt, Limbach, Glauchau, Waldenburg, Penig und der weiter nördlich nach Grimma gelegenen Gegend am zweckmäßigsten entspricht, die hohe Staatsregierung, genaue Erörterungen in dieser Richtung baldthunlichst anzuordnen; einen hierauf gegründeten Plan aber der nächsten Ständeversammlung zur Entscheidung darüber vorzulegen, ob derselbe auf Staatskosten ausgeführt oder ob zu dessen Ausführung eine Gesellschaft concessionirt werden solle.

Bis zu dem angegebenen Termine ist eine Gesellschaft, welche die Ausführung des sub a näher bezeichneten Bahnbaues unternommen hätte, nicht gefunden worden, es ist dadurch mit Beginn des Jahres 1866 der ständische Beschluß in seinem sub a enthaltenen Theile obsolet geworden und es kann sich bei der Frage nach einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig nur noch um den ständischen Beschluß sub b handeln.

In diesem Stadium der Chemnitz-Leipziger Eisenbahnangelegenheit sind die Herren Dr. Hahn, Gustav Dörfling und Gustav Bergt als Bevollmächtigte des Comité für eine directe Eisenbahnverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig unter dem 4. Mai laufenden Jahres von Burgstädt aus mit folgender, zunächst an die Zweite Kammer gerichteten Petition bei der Ständeversammlung eingekommen:

Unter Zustimmung der königl. hohen Staatsregierung haben die im Jahre 1864 versammelten hohen Kammern des Königreichs beschlossen:

- I. Die Kammern erkennen die Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahn von Leipzig nach dem Muldenthale und in diesem entlang mit den beiden Endpunkten Chemnitz und Glauchau und ersuchen die hohe Staatsregierung, dem Centralcomité für die Muldenbahn oder derjenigen Ge-

ellschaft, welche zuerst die geeignetsten Pläne zur vortheilhaftesten Befriedigung der Interessen von Chemnitz, Limbach, Burgstädt, Glauchau, Waldenburg, Penig, Rochlitz und der weiter nach Grimma zu gelegenen Gegend einreicht, Concession zum Bau und Betrieb einer Locomotiveisenbahn zwischen genannten Orten zu ertheilen, ermächtigen auch die hohe Staatsregierung, daß dieserhalb erforderliche Expropriationsgesetz zu erlassen.

Um diesen Beschluß zur Ausführung zu bringen, vereinigten sich die Comité für die projectirte directe Chemnitz-Burgstädt-Leipziger und die Muldenthallinie und reichten bei der hohen Staatsregierung einen, dem obigen Kammerbeschlusse entsprechenden Plan ein, welcher die Genehmigung hochderselben erlangte. Die königl. hohen Ministerien des Innern und der Finanzen erklärten sich hierauf bereit, den Directorien der genannten Comité dann die erforderliche Concession ertheilen zu wollen, wenn dieselben bis zum 31. December des Jahres 1865 durch Bildung einer Actiengesellschaft oder sonst das Vorhandensein der zum Bau erforderlichen Geldmittel in bestimmter, jeden Zweifel ausschließender Weise nachgewiesen haben würden. Die vereinigten Directorien haben darauf Nichts unversucht gelassen, die Geldmittel im Inlande aufzubringen; allein nirgends fanden dieselben Geneigtheit, auf diese combinirten Linien eingehen zu wollen, weshalb man sich genöthigt sah, englische Hilfe in Anspruch zu nehmen. Die Bedingungen, unter welchen man aber bei der Schwierigkeit und dadurch fraglich gewordenen Rentabilität des Unternehmens von dieser Seite auf die Ausführung desselben einzugehen gesonnen war, ließen auf kein Zustandekommen hoffen. Man sah sich genöthigt, auch dieses Angebot fallen zu lassen, und die bis zum Schlusse des Jahres 1865 fortgesetzten Bemühungen zeigten, daß der von den hohen Kammern gefaßte Beschluß nicht auszuführen war.

Mit Beginn des Jahres 1866 trat nun der folgende, mit dem vorgenannten gleichzeitig gefaßte ständische Beschluß in Kraft:

- II. Für den Fall, daß bis Ende des Jahres 1865 sich eine Gesellschaft nicht gefunden hat, welche den vorstehend bezeichneten Bau unter den gestellten Bedingungen übernimmt, ersuchen die Kammern, unter Anerkennung der Nothwendigkeit der Herstellung einer Eisenbahn, welche den Interessen von Chemnitz, Wittgensdorf, Burgstädt, Limbach, Glauchau, Waldenburg, Penig und der weiter nördlich nach Grimma gelegenen Gegend am zweckmäßigsten entspricht, die hohe Staatsregierung, genaue Erörterungen in dieser Richtung baldthunlichst anzuordnen; einen hierauf gegründeten Plan aber der nächsten Ständeversammlung zur Entscheidung darüber vorzulegen, ob derselbe auf Staatskosten ausgeführt, oder ob zu dessen Ausführung eine Gesellschaft concessionirt werden solle.

Da sich nun durch die Ereignisse des Jahres 1866 die Verhältnisse in Sachsen derart verändert und gestaltet haben, daß auf Bahnbau seitens des Staates nicht mehr zu hoffen ist, so kann die fernere Aufrechterhaltung des vorstehenden ständischen Beschlusses