

das Rimbach-Peniger Comité seine Vorschläge in der Weise, daß es bloß bei der südlichen Hälfte seines Projectes beharrte und für den nördlichen Theil ein anderes Project annahm, welches sich weiter östlich wendete, immerhin aber die Stadt Burgstädt, den Ort Wittgensdorf und die im Chemnitzthal liegenden Fabriken ausschloß. Dieser Plan, der an und für sich recht zweckmäßig erschien, wurde auf das Lebhafteste von den zuletzt genannten Orten und Interessenten bekämpft, weil ihr Interesse dabei völlig unberücksichtigt bleiben würde. Es gelang mithin nicht, eine Vereinigung über diese beiden Linien zu Stande zu bringen.

So stand die Sache, als das Decret vom 10. Mai abgefaßt wurde. Nebenher, neben diesen Bemühungen, eine Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig herzustellen, ist nun schon seit längerer Zeit das sogenannte Muldenthalproject im Gange. Dieses hatte sich ursprünglich zum Ziele gestellt, eine Eisenbahnlinie von Glauchau fortwährend dem Muldenthale entlang bis an die preussische Grenze bei Wurzen und dann weiter zum Anschluß an die Berlin-Anhalter Bahn zu bauen, um somit eine kürzeste und directeste Verbindung aus dem Innern von Sachsen nach Berlin ohne Berührung von Leipzig und ohne Berührung der jetzt bestehenden Verbindungslinien herzustellen. Gegen dieses Project, das mit sehr großem und anerkanntem Eifer vertheidigt wurde und für welches sich sehr angesehene und bedeutende Persönlichkeiten interessirten, hatte die Regierung namentlich in der Ausdehnung, in der es von Anfang an aufgestellt wurde, mannigfache Bedenken. Späterhin hat das Comité sich auch diesem Bedenken accommodirt und obgleich bei den Verhandlungen der Zweiten Kammer sich herausgestellt hat, daß im Comité selbst Differenzen darüber entstanden sind, so liegt doch eine bestimmte Erklärung desselben der Regierung vor, daß es zur Zeit von der Fortsetzung und weiteren Ausdehnung seines Projectes ins Preussische hin absehen und sich von der Gegend oberhalb Grimma aus direct nach Leipzig wenden will.

Diese verschiedenen Projecte liegen nun vor, unabhängig von einander und unvermittelt bis in die neueste Zeit. Von Seiten der Regierung, und das ist im Ministerialschreiben vom 4. Juli d. J. auseinandergesetzt worden, hat überhaupt noch gar keine Erörterung in dieser Frage und den vorgeschlagenen verschiedenen Linien stattgefunden. Es läßt sich nicht verkennen, daß das Muldenthalproject dem Zustandekommen einer directen Leipzig-Chemnitzer Linie wesentlich hinderlich sein würde. Es läßt sich auch nicht verkennen, daß es doch wohl etwas zu viel wäre, gleichzeitig auf einem so engen Terrain so verschiedene Bahnen zu bauen und daß es wünschenswerth sein würde, eine Vereinigung aller dieser Projecte und Linien herbeizuführen. Die Regierung sprach sich daher

in dem Ministerialschreiben vom 4. Juli im Allgemeinen nur dahin aus, daß zunächst eine Vereinigung der verschiedenen in Aussicht genommenen Linien gesucht werden müsse, welche die verschiedenen Interessen mit einander vereinige, daß aber zu diesem Zwecke noch nichts geschehen sei und daß die Bahn, wenn überhaupt die Kammern darauf eingehen sollten, nur auf einer von der Regierung erst noch zu suchenden Linie gebaut werden könne. Erst neuerdings und zwar hauptsächlich durch den in der Zweiten Kammer angenommenen Martini'schen Antrag ist nun die Idee angeregt worden, eine Fusion der sämtlichen Projecte herbeizuführen und zu versuchen, ob es nicht möglich sei, noch eine Linie zu finden, die allen den verschiedenen Zwecken, die dabei im Auge zu behalten sind, und allen den verschiedenen dort concurrirenden Interessen gerecht werden könnte. Dieser Antrag — und wie Sie hieraus sehen, er mußte in der allgemeinen Fassung gestellt werden, in der er gestellt worden ist — hat sehr großen Anklang in der Zweiten Kammer gefunden. Ich habe mich dort darüber dahin ausgesprochen — wie später die Landtags-Mittheilungen nachweisen werden — daß die Regierung von Anfang an den Wunsch gehabt habe, es möge eine Vereinigung der verschiedenen Interessen insoweit stattfinden, um eine Linie aufzusuchen, welche diesen Interessen entspricht, daß dies jetzt nach dem Martini'schen Antrage in Aussicht gestellt werde, welcher sich nicht bloß auf die Linie Leipzig und Chemnitz erstreckte, sondern zugleich auch die Muldenthallinie umfaßte, daß damit sogar noch mehr erreicht werden würde, als wohin der Wunsch der Regierung ging, und daß daher von Seiten der Regierung kein Bedenken vorliege, einer solchen Gesellschaft Concession zu ertheilen, wenn sie sich fände. Die Regierung ist also der Ansicht, daß diese Linie einer Gesellschaft in die Hand gegeben werde; aber nicht einer Gesellschaft, die ausschließlich ein einzelnes von den dabei zunächst concurrirenden Interessen verschiedenes verfolgt und eine Linie innehält, durch welche das Zustandekommen aller andern unmöglich wird, sondern einer Gesellschaft, welche eine Linie baut, die allen diesen verschiedenen Interessen, soweit irgend möglich ist, entspricht. Ich habe dort ferner geäußert, daß zunächst von Seiten der Regierung abzuwarten sein würde, ob sich eine solche Gesellschaft bilde und wenn bis zu dem 31. December des Jahres 1865 dies nicht erfolgen sollte, dann die Regierung selbst eine solche Linie aufzusuchen und der nächsten Ständeversammlung eine Vorlage darüber zu machen habe. Während der Verhandlungen hierüber kam nun das Gesuch der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft, ihr auch für die Linie von Leipzig nach Chemnitz Concession zu ertheilen. Dieser Antrag findet sich in einem Schreiben vom 2. Juni d. J. Zunächst fragt sich nun, was für Folgen würden aus dieser Intervention für die Betheiligten selbst zu erwarten sein? Da muß ich