

Präsident von Friesen: Gehört zum Gegenstande der heutigen Tagesordnung und ist bereits an die zweite Deputation abgegeben worden.

Entschuldigen lassen sich für heute der Herr Oberhofprediger Dr. Liebner und der Herr Superintendent Dr. Lechler, Beide wegen Amtsgeschäften, ferner Graf von Hohenthal wegen nothwendiger Privatgeschäfte.

Etwas Weiteres ist der Kammer nicht mitzutheilen; es kann daher zur Tagesordnung übergegangen werden, zum Berichte der zweiten Deputation über das königl. Decret, eine von Chemnitz über Aue nach Schöneck u. zu erbauende Eisenbahn betreffend*).

Referent Kammerherr von Erdmannsdorff:

(Das allerhöchste Decret nebst Beilage siehe L. M. II. R. S. 836 flgg.)

Ich habe den Herrn Präsidenten zu bitten, die Kammer zu befragen: ob sie von Vorlesung sowohl der Beilage, als auch vom Vorlesen des Berichtes absehen wolle?

Präsident von Friesen: Es ist wohl anzunehmen, daß jedes Mitglied mit dem Inhalte der Beilage zu dem königl. Decrete und mit dem Berichte sich bekannt gemacht hat. Ich habe daher die Kammer zu fragen: ob sie den Antrag des Herrn Referenten genehmigen wolle, daß von Vorlesung der Beilage sowohl, als des Berichtes abgesehen werde? — Wird einstimmig genehmigt.

Der nicht zum Vortrage gelangte Bericht lautet:

Je verschiedenartigere Phasen ein Project zu durchlaufen hat und je öfter dasselbe auf der Tagesordnung erscheint, desto schwieriger wird es, die nöthige Klarheit über dasselbe zu bewahren.

Diese oft schon bewährte Erfahrung wiederholt sich auch bei den Eisenbahnprojecten, auf welche sich das obengenannte königl. Decret, wie der nachstehende Bericht bezieht.

Die Deputation glaubt demnach mit einer, wenn auch ganz kurzen Relation der zeitherigen Vorgänge beginnen zu sollen.

Der vorlezte Landtag hatte auf Grund eingegangener Petitionen mittels Ständischer Schrift vom 22. August 1864 bei der hohen Staatsregierung nur beantragt:

„über den Bau der Strecke von Würschütz nach Stollberg Vorschläge zu machen.“

Das dem letzten Landtage vorgelegte Eisenbahndecret Nr. 11 vom 17. Februar 1868 gedachte natürlich auch dieses Antrags und theilte der Ständerversammlung mit, daß inmittels sich Comités für folgende Eisenbahnen gebildet hätten:

- a) von Chemnitz nach Stollberg, nach Befinden mit Anschluß an die Chemnitz-Würschützer Bahn in Yugau,
- b) von Chemnitz über Stollberg und Zwönitz nach Aue,
- c) von Chemnitz im Thale des Zwönitzbaches nach Zwönitz,
- d) von Chemnitz über vorgenannte Orte nach Adorf oder Falkenstein an die voigtländische Staats-eisenbahn.

Das technische Gutachten, welches dem genannten königl. Decrete beigegeben war, erörterte diese Projecte näher.

Die königl. Staatsregierung sprach damals die Ansicht aus, es stehe kaum zu erwarten, daß nach den Resultaten, welche das technische Gutachten geliefert habe, sich noch Unternehmer für diese Projecte finden würden.

„Es kann aber — fuhr das Decret vom 17. Februar 1868 fort — ein Bau derselben auf Staatskosten, für jetzt wenigstens, nicht in Frage kommen; doch wird für den immerhin möglichen Fall, daß sich doch noch Unternehmer finden sollten, eine Ermächtigung zu Ertheilung des Expropriationsbefugnisses für die Linien a, b, c und d, hinsichtlich der letzteren jedoch unter Beschränkung ihrer Ausdehnung bis in die Gegend von Rautenfranz sich empfehlen. In letzterer Beschränkung würde nämlich diese Bahn auch für den Absatz der bedeutenden Staatsforsten dortiger Gegend von großem Werthe sein, während eine weitere Ausdehnung bis Adorf oder Falkenstein zur Zeit durch kein wirkliches Bedürfnis geboten erscheint.“

Zu Anfang des vorigen Jahres war also — wie aus vorstehend mitgetheilte Stelle des königl. Decrets vom 17. Februar 1868 klar hervorgeht — keine Aussicht vorhanden, daß sich Privatunternehmer finden würden, und das Ministerium stellte damals noch ein wirkliches Bedürfnis für die Fortsetzung einer Bahn bis Adorf oder Falkenstein in Abrede.

Es sollte aber bald anders kommen: Außer den oben erwähnten referirten vier Projecten tauchten noch zwei neue auf, und es entbrannte zwischen den verschiedenen Concurrencylinien ein äußerst lebhafter Streit, der besonders in Eingaben an die Kammern zu Tage trat und eine solche Höhe erreichte, daß der Bericht der zweiten Deputation der Ersten Kammer darthun mußte, der Bericht der jenseitigen Finanzdeputation habe erst „möglichste Klarheit gebracht in das Chaos der vorliegenden Petitionen und Gegenpetitionen, Schriften und Replikten“.

Hinsichtlich der in der damaligen Zweiten Kammer gefaßten Beschlüsse ist es nöthig, Folgendes ins Gedächtniß der geehrten Kammer zurückzurufen:

Die Finanzdeputation der Zweiten Kammer hatte die Ansicht ausgesprochen, es sei Zeit, die zuwartende Stellung, welche das hohe Ministerium in dem Decrete vom 17. Februar 1868 eingenommen, zu verlassen und die „Entwicklung des Eisenbahnwesens in wirksamere Weise in die Hand zu nehmen“, das heißt: mit Eisenbahnbauten aus Staatsmitteln energisch vorzugehen.

Mittels Schreibens vom 15. März 1868 bezeichnete hierauf das hohe Finanzministerium diejenigen Linien,

*) Vergl. L. M. II. R. S. 836 flgg.