mehr der Zusatz gemacht werde, dessen Inhalt der Referent eben vorgelesen hat?" — Dieß wird einhellig bejaht.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): In allen übrigen Puncten ist die jenseitige Deputation den diesseitigen Wünschen entgegengekommen und beigetreten; nur bei dem Antrage: „daß für den möglichen Fall, daß die Linie Zwickau-Chemnitz ohne Unterstützung des Staats vor Beginn der Linie Riesa-Chemnitz erbaut würde, in der ständischen Schrift die Voraussetzung ausgesprochen werden solle, wie in einem solchen Falle alle Verpflichtungen des Staates zu Mitwirkung bei der Linie Riesa-Chemnitz erledigt sein würden," hat man eine kleine Redactionsveränderung gewünscht, indem anstatt: „erbaut würde" gesagt werden soll: „in Angriff genommen würde." Es trifft dieß den Sinn, den man hier untergelegt hat, und es ist gegen diese kleine Abänderung wohl kein Einwand zu machen.

Präsident D. Haase: Ist die Kammer damit einverstanden, daß für: „erbaut würde" gesetzt wird: „in Angriff genommen würde?" — Einmüthig Ja.

Referent Abg. Georgi (aus Mylau): Somit wären diesseits sämmtliche Differenzpuncte erledigt.

Nachdem auf diese Weise die sämmtlichen Differenzpuncte erledigt worden sind, trägt Referent die ständische Schrift über diese Angelegenheit vor, welche von der Kammer einstimmig genehmigt wird, ebenso wie das vom Secretair D. Schröder über diese achte geheime Sitzung der zweiten Kammer gefertigte Protocoll, welches hierauf die Abgg. Blüher und v. d. Heydte mit vollziehen.

Vierte geheime Sitzung der ersten Kammer am 19. August 1843.

Inhalt:

Beschlüsse der Kammer in Bezug auf das Vereinigungsverfahren wegen der Eisenbahnangelegenheit.

Diese Sitzung beginnt nach Beendigung der öffentlichen gegen ein Viertel 3 Uhr. Es sind 27 Mitglieder der Kammer gegenwärtig. —

Präsident von Gersdorf: Der Gegenstand der geheimen Sitzung ist das Resultat der vereinigten Deputationen über das Eisenbahnsystem, worüber uns der Herr Referent Vortrag erstatten wird.

Referent Bürgermstr. Schill: Es sind noch einige Differenzen in der Eisenbahnvorlage und zwar zunächst bei dem Puncte 1. Nach dem Beschlusse der zweiten Kammer war da ein Unterschied gemacht zwischen dem Betriebe durch Dampfkraft und dem mit Pferdekraft. In die letzte Abtheilung war die Bahn von Löbau nach Zittau zur Verbindung mit der schlesischen Bahn aufgenommen worden. Die verehrte erste Kammer hat auf Anrathen ihrer Deputation diese Bahn aus dem Eisenbahnsysteme weggelassen. Bei der zweiten Berathung in der jenseitigen Kammer ist man dem Beschlusse der ersten Kammer hinsichtlich des Wegfalls dieser Bahn nicht beigetreten, sondern bei dem früheren Beschlusse unverändert stehen geblieben, mit der einzigen Abänderung, daß man den Bau der Bahn nicht mehr als Verpflichtung der Gesellschaft, welche die schlesische Bahn übernehmen wird, ausgesprochen hat. In der Vereinigungsdeputation war eine völlige Uebereinstimmung der Ansichten nicht zu erlangen. Die Majorität der Deputation vereinigte sich jedoch darüber, daß die Bahn, wie in der zweiten Kammer geschehen ist, in das Eisenbahnsystem als für den Betrieb mit Pferdekraft aufgenommen werden solle, jedoch mit folgender modificirter Bestimmung: „Die Aufnahme der Flügelbahn Löbau-Zittau in das System der unter Mitwirkung und Unterstützung des Staats herzustellenden sächsischen Eisenbahnen, solle sich an die Voraussetzung knüpfen, daß die Voranschläge über die Kosten und Verkehrsverhältnisse, welche der nächsten Ständeversammlung zu gewähren sind, das Maß der vom Staate zu gewährenden Unterstützung zu jener Bahn im Verhältnisse des davon zu hoffenden Nutzens nicht als zu hoch erscheinen lassen, hierüber aber die Vereinbarung der hohen Staatsregierung und der nächsten Ständeversammlung vorbehalten werden." Dieß ist der Vorschlag der Majorität beider Deputationen. Ich gehöre der Minorität an. Man ist zu dem Vorschlag gekommen, weil von mehreren Seiten die Wichtigkeit dieser Bahn herausgestellt worden ist, und weil man angenommen hat, daß sie nicht sowohl eine Binnenbahn, als vielmehr eine Bahn, welche den Verkehr mit dem angrenzenden Böhmen vermitteln solle, sei.

Vicepräsident von Carlowitz: Auch ich gehöre der Minorität an, und füge nur ein Paar Worte zur Motivirung meiner Abstimmung hinzu. Denn nach dem, wie ich mich bereits ausgesprochen habe, wäre es in der That ein Verrath an der Zeit, wollte ich Ihnen das Alles wiederholen, was ich damals schon gesagt habe. Ich bin, wie Sie wissen, bei Beurtheilung der Frage, welche Eisenbahnen man in Angriff nehmen müsse, von einem Gesichtspuncte ausgegangen, auf den freilich die verehrte Kammer sich nicht gestellt hat. Ich habe dabei zunächst die Interessen des Landestheiles ins Auge gefaßt, dem ich angehöre, aber auch geglaubt, daß diese Interessen von der Art seien, daß man sie ins Auge fassen müsse. Ich habe gesagt und sage nochmals: es ist ein Unglück für einen Landestheil, wenn er sich bescheiden muß, daß ihm keine Eisenbahnverbindung zu Theil werden kann; es ist hart, wenn man ihm ansinnt, mit seinen Mitteln Eisenbahnen in andern Landestheilen mit bauen zu helfen; es ist aber eine noch größere Härte, wenn diese in andern Landestheilen erbauten Eisenbahnen ihm auch noch den gewohnten Verkehr entziehen. So steht die Sache für das Erzgebirge, wenigstens für den größten Theil des Erzgebirges.