

treten, und daß dieses mit 4 Procent leicht zu verzinsen sei, wird keine Autorität im Lande wegleugnen. Es ist die belebteste Heerstraße von dem Norden nach Süden, namentlich nach Leipzig, so daß darüber kein Zweifel sein kann. Worum handelt es sich also? Es handelt sich zunächst um die Sicherheit der Verzinsung des Drittels, welche der Staat zu geben hat, und von der Gewinnung der höchsten Rente, welche die Bahn sowohl den Actionairen, als auch dem Staate geben kann. Wenn nun hierauf von Seiten der hohen Staatsregierung fast gar keine Rücksicht genommen worden ist, was ich mir zu beweisen getraue, so mußte die Deputation die Ueberzeugung erlangen, daß es nothwendig sei, hierüber ausführlich Anträge zu stellen. Meine Herren, es liegen hier zwei Fragen vor, die eine die Anlage des Bahnhofes und die andere den Betrieb betreffend. Wenn Sie heute nach der Ansicht des geehrten Herrn Abgeordneten Harfort die definitive Anlage des Bahnhofes für die sächsisch-schlesische Bahn beschließen, da, wo derselbe sich jetzt befindet, so sprechen Sie in diesem Augenblicke aus, daß dieselbe nun und nimmermehr auch unter den vortheilhaftesten Bedingungen für den Staat den Betrieb der sächsisch-böhmischen Bahn übernehmen kann. Sie werden bei der einfachen Berechnung, wozu keine große Erfahrung gehört, zugeben müssen, daß der Bahnhof für die sächsisch-böhmische Bahn nicht nach Neustadt verlegt werden kann, um die Reisenden und Waaren von Altstadt nach Neustadt und zurück spazieren zu fahren; auf der andern Seite kann der sächsisch-schlesischen Gesellschaft nicht zugemuthet werden, eine ganze Meile Wegs (denn es sind, beiläufig gesagt, 6000 Ellen von einem Bahnhofs zu dem andern), also eine ganze Meile Wegs hin und zurück umsonst zu fahren. Die unmittelbare Folge der definitiven Anlegung des böhmischen Bahnhofes am projectirten Orte, meine Herren, das ist unumstößliche Gewißheit, ist die Feststellung der Unmöglichkeit, einen Vertrag mit der sächsisch-schlesischen Gesellschaft über den Betrieb abzuschließen. Sie hat dann lediglich den Betrieb nur noch der Leipzig-Dresdner-Gesellschaft zu übergeben. Daß nun die Entziehung dieser Alternative nicht wünschenswerth sei, scheint gewiß. Meine Herren, es ist aber auch durch die Vorschläge der Deputation die Regierung durchaus in gar nichts gehindert; man wolle nur die Anträge der Deputation lesen. Es ist darin weiter nichts gesagt, als daß diese Frage in sorgsame Erwägung gezogen werden solle. Vorläufig sollen Verhandlungen über die Bedingungen gepflogen werden, unter welchen eine derartige Ueberlassung des Betriebs in's Werk gesetzt werden könnte, um die Gewißheit zu erlangen, ob es möglich sei, einer Gesellschaft diesen Betrieb zu übergeben. Das will der geehrte Abgeordnete Harfort auch; er will diese Verhandlungen. Er will aber zugleich die Möglichkeit abschneiden, daß sie Erfolg haben können. Der geehrte Abgeordnete wird wohl schwerlich widerlegen können, daß unmöglich die zwei vollkommen ausgebauten Bahnhöfe von einer und derselben Gesellschaft mit Vortheil übernommen werden können. Ich glaube, er wird zugestehen, daß es der größte Vortheil für die Administration sei, einen einzigen

Bahnhof zu haben; er wird zugestehen müssen, daß es eine wahrhafte Verschwendung und Verschleuderung der Staatsgelder sein würde, wollte man auf einen Bahnhof 200,000 Thlr. verwenden, um denselben nachher bloß als Zwischenstation anzusehen. Zwischenstationen werden den Betrieb nicht hindern, aber Zwischenstationen und Hauptbahnhöfe sind eben schon nach dem technischen Ausdruck sehr von einander unterschieden. Bahnhöfe nennt man in der Regel die Endpunkte der Bahn, das Andere sind Anhaltstationen; ob die mehr oder weniger groß oder klein sind, genug, Hauptbahnhöfe sind nur diejenigen, wo sich der Betrieb anfängt und endet. Nun erlaube ich mir noch darauf aufmerksam zu machen, welcher Vortheil eigentlich erlangt werden kann, wenn auf die Bedingungen eingegangen wird, die dem Staate nicht nachtheilig sind. Die Deputation will nicht, daß der Staat irgend einen Gewinn verlieren soll, nein, er soll gerade den wahren Gewinn erhalten, und dies ist ein doppelter, nicht bloß an Zinsen des Anlagecapitals, sondern auch an dem Anlagecapitale selbst. Die Strecke der projectirten Bahn beträgt $7\frac{1}{2}$ Meile, und für diese muß ein eignes Directorium gehalten werden. Nun bin ich der Meinung, was kaum in Abrede gestellt werden kann, daß für eine jede Verwaltung ein gewisses Personal nothwendig ist. Es gehört ein Ingenieur dazu, der die Bahn beaufsichtigt, es gehören Gesamtverwaltungsbeamten dazu u. s. w. Alle diese kosten Geld, denn umsonst arbeiten sie nicht. Ich will schlecht rechnen, daß dieser Aufwand nicht mehr kosten soll, als 1,200,000 Thlr. jährlich, und man hat ein Anlagecapital von 300,000 Thlr. Nehmen Sie endlich noch 4000 weg, so bleiben doch 200,000 Thlr. Nun fragt es sich, wie hoch ist das Anlagecapital für den Bahnhof bei einem irgend umfänglichen Betrieb anzuschlagen? Es läßt sich nicht ableugnen, daß ein solcher Bahnhof kaum unter 180,000 Thlr. herzustellen sei, so daß wir schon 480,000, mindestens 380,000 Thlr. Anlagecapital vor uns sehen. Nun wird man ebenfalls einräumen müssen, daß die Anlage eines Maschinenhauses mit den erforderlichen Maschinen erbaut werden muß; dieses ist, inclusive des Aufwandes für die Personen, auf 125,000 Thlr. ohngefähr zu veranschlagen; rechnen wir den Aufwand für Reservemaschinen, Waggons und des dazu nöthigen Personals auf 125,000 Thlr. gleichfalls, so ist der Aufwand bei der Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes für zwei Bahnen circa auf 730,000, mindestens auf 600,000 Thlr. zu veranschlagen. Wenn man nun in Betracht zog, daß die sächsisch-schlesische Bahn einen Bahnhof noch nicht hat, und daß die Regierung ein Anlagecapital von 2 Millionen darin hat, so mußte sich die Deputation fragen, ob es nicht zweckmäßig sei, mit dieser einen Vergleich wegen Uebernahme des Betriebs zu schließen, und daß man nicht für alle Zukunft diese Gesellschaft in die Lage bringen dürfe, worin es ihr unmöglich wird, den Betrieb zu übernehmen. Ich gebe zu, daß nach dem Antrage des Herrn Abgeordneten Harfort die Sache für die Leipzig-Dresdner Bahn dieselbe bleibt, aber nicht so für die schlesische. Warum will man die schlesische ausschließen; um nur mit der Leipzig-Dresdner