

Das sehen aber merkwürdigerweise gerade die Socialdemokraten gar nicht ein. Diese gehen Hand in Hand mit der Regierung und sehen nicht, daß eigentlich hier ihrer Unkenntniß eine Kopfsteuer auferlegt wird ohne Gleichen durch das Staatsmonopol; denn wenn der Staat berechtigt ist, den Tarif und Transport hoch zu halten im Preise, ohne der gewöhnlich geschäftlichen Concurrnz ausgesetzt zu sein, so belasten Sie, meine Herren, jeden Einzelnen mit einer ganz bedeutenden indirecten Steuer. Hierin liegt also die Principfrage bei der ganzen Angelegenheit. Ich hätte gewünscht, daß die Minorität, wenn sie solchem Principe huldigt, sich wenigstens offen in diesem Sinne ausgesprochen, also offen gesagt hätte, daß sie eben deswegen, weil die Staatskasse dadurch Schaden leide, jede derartige Concurrnzbahn überhaupt ausschließe und daß für sie die Interessen der gesammten Production und Consumption keine Rolle spielen und daß sie endlich den Staat ausdrücklich berechtigen wolle, auf dem Wege des Monopols die Steuerkasse zu füllen, ohne das Land auf der anderen Seite zu incommodiren! Hätten die Herren das ausgesprochen, dann wüßte das Land, was Sie für eine Ansicht haben, und dann konnte man sehen, welche Ansicht im Lande die Majorität hat. Ich glaube nicht einmal, daß die Majorität des Landes für mich ist — um so mehr muß man sich aber offen aussprechen; denn unsere Ständeversammlung stimmt in dieser Sitzung so merkwürdig, daß das Land sehr oft nicht weiß, welches eigentlich die Ansicht der Majorität in der Ständeversammlung ist, zumal die Majoritäten auch noch so schwach sind, daß man die Meinung des Landes daraus gar nicht erkennen kann.

Abg. Strödel: Meine Herren! Sie haben nun schon so mancherlei Reden für die Wahlkreise der betreffenden Redner gehört, daß es Ihnen vielleicht zur Abwechslung dienen wird, wenn Sie einmal eine Rede hören von Jemandem, der gegen einen Theil der Ansicht seines Wahlkreises spricht, ich sage, gegen einen Theil der Ansicht seines Wahlkreises, nicht seiner Wählerschaft, und zwar glaube ich, daß ich das mit Fug und Recht verantworten kann, einmal weil ich der Ueberzeugung bin, daß man das allgemeine Landesinteresse dem Specialinteresse voranstellen muß, und sodann weil ich meine, daß der Umstand, ob eine Bahn Altstadt-Dresden oder Neustadt-Dresden zu Gute kommt, überhaupt eine Rolle gar nicht spielt, daß der Umstand, ob Jemand  $\frac{1}{4}$  Stunde oder  $\frac{3}{4}$  Stunde bis zum Bahnhof hat oder ob er mit seinen Gütern  $\frac{1}{4}$  oder  $\frac{3}{4}$  Stunde, die er einmal auf die Achse verladen muß, bis zum Bahnhof Zeit verbraucht, ich meine, daß dieser Umstand irgendwie maßgebend für die Wahl der Einmündung einer Bahn in eine größere Stadt nicht sein kann. Es existiren für die vorliegende Bahn zwei Projecte: das eine Project, von welchem über-

haupt die Deputation nur spricht, besteht darin, daß die rechte Elbuserbahn auf Neustädter Seite in die Leipzig-Dresdner Bahn einzumünden hat; ein anderes Project besteht darin, daß unter Benutzung der gebaut werdenden Brücke bei Pirna die rechte Elbuserbahn bei Pirna auf das linke Elbuser gelangt und auf dem linken Elbuser Dresden erreichen soll. Ich gebe nun zu und erkenne vollständig an, daß die Staatsbahn mit Gütern überlastet ist, ich gebe zu, daß dieser Uebelstand namentlich auch davon herrührt, daß die Staatsbahn allein alle diejenigen Güter zu bewältigen hat, welche von der Seite rechts der Elbe nach Bodenbach kommen; ich gebe demnach zu, daß eine Bahn, welche die Staatsbahn nach dieser Richtung hin entlastet, eine Nothwendigkeit ist; ich will aber nicht, daß durch eine derartige Bahn der Staatsbahn überhaupt der Durchgangsverkehr ganz genommen werde. Dies geschieht, wenn die rechte Elbuserbahn auf der Neustädter Seite in die Leipzig-Dresdner einmündet. Ich habe deshalb die Ueberzeugung, daß nur eine Bahn auf der einen Seite im Interesse des Landes, auf der anderen Seite im Interesse der Anwohner ist, welche auf dem rechten Elbuser bis nach Pirna geht und unter Gewährung eines angemessenen Beitrages zur Erbauung der Brücke bei Pirna diese Brücke benutzt, um auf das linke Elbuser zu kommen und auf dem linken Elbuser Dresden zu erreichen. Hierzu gelange ich auch noch durch die Erwägung, daß, wenn man eine rechte Elbuserbahn bis Neustadt-Dresden baut, man eine Kreuzung zweier Bahnen bei Pirna herbeiführt, welche bekanntlich grundsätzlich vermieden werden soll, daß man, wenn man dieses Project allein im Auge hat, schwerlich leicht zur Vollendung desselben gelangen wird, weil sowohl die Umgebung von Pillnitz, als auch die nächste Nachbarschaft von Dresden bedeutende Expropriationsschwierigkeiten machen wird. Ich meine daher, daß man, um überhaupt die Entlastung der Staatsbahn, der böhmischen Bahn zu schaffen, um überhaupt einem größeren Theile der Bewohner des rechten Elbusers die Vortheile der Bahn zu verschaffen, nicht sich darauf capriciren darf, auf dem rechten Elbuser Neustadt-Dresden zu erreichen, sondern man sich damit begnügen kann, daß man bis nach Pirna das rechte Elbuser im Auge behält und dann das linke Elbuser erreicht. Ich kann deshalb dem Vorschlag der Deputation nicht vollständig beitreten, sondern ich würde beantragen, daß zu dem Vorschlag der Majorität der Deputation noch Folgendes hinzugefügt werde:

Die Kammer wolle beschließen, dem Votum, welches die Majorität der Deputation vorschlägt, die Worte hinzuzufügen:

„jedoch nur unter der Bedingung, daß die Bahn bei Pirna auf der dort erbaut werdenden Brücke gegen einen entsprechenden Beitrag zum Brückenbaukapitale das linke Elbuser gewinnt und auf demselben Dresden erreicht.“