

Steigung zugeschlagenen Theiles von 1000 m). Das ist eine so geringfügige Verlängerung der Wegestrecke und Ausdehnung der Reizezeit, daß sie von den wenigsten Reisenden (am allerwenigsten beim Durchgangsverkehr) empfunden, ja, daß sie überhaupt nur in den wenigsten Fällen bemerkt werden wird. Jedenfalls kann die geringfügige Verlängerung von Wegestrecke und Reizezeit keinen Grund abgeben, um einen im Uebrigen sich durch mannigfache Vorzüge anderer Art auszeichnenden Vorschlag abfällig zu beurtheilen.

Diese Verlängerung wird aber beim Güterverkehr nur halb so viel betragen. Dieser bewegt sich bei unserem Vorschlage unter Vermeidung des Einbiegens in den Personenbahnhof ausschließlich von und nach dem Güterbahnhof. Dadurch wird die von den Gütern zu befahrende Strecke um etwa 1000 m länger, als wenn sie sich auf dem projectirten Damme bewegte. Da jedoch die Linie unseres Vorschlags eine verkürzte Strecke von 7 m zu überwinden hat, treten zu jenen 1000 m Verlängerung noch etwa 1000 hinzu. Wegen eines Kilometers oder (wenn man die Steigung mit veranschlagen will) wegen allerhöchstens 2 Kilometer Verlängerung kann man nicht den Einwand erheben, daß dadurch unser Durchgangsverkehr eine Schädigung erleide. Eine solche den Königl. Staatsbahnen zufügen zu wollen, kann selbstverständlich niemals unsere Absicht sein: wir würden es nie über uns gewinnen, einen die Schädigung oder gar die Ableitung des Durchgangsverkehres bewirkenden, zu Verlusten für den Eisenbahnfiskus führenden Vorschlag zu machen. Aber diese Gefahr liegt nicht vor, eine solche Befürchtung ist unbegründet. Wird sich wegen eines oder, wenn man will, wegen zweier Kilometer Wegverlängerung der große Durchgangsverkehr von seiner naturgemäßen Straße durch Sachsen, durch Dresden abdrängen lassen? Werden die mit den sächsischen Staatsbahnen konkurrierenden fremdländischen Bahnen diese unbedeutende Wegverlängerung auch nur als Vorwand zur Ableitung des Verkehrs benutzen können? Das ist schlechterdings unglücklich.

Auch das Bedenken, daß bei Anlegung des böhmischen Bahnhofes als sog. Kopstation eine Vergrößerung der Bahnhofsanlage bis zur Werder- oder der Frankfurterstraße nöthig sei, ist hinwiegend. Denn es lassen sich bequem innerhalb des Bahnhofes 14 Personenfahrwege anlegen und für den Rangierdienst wird fast die ganze große Fläche des jetzigen Güterbahnhofes frei, welche in jeder Beziehung hierfür ausreichend ist.

Weiter aber wird durch die von der Königl. Staatsregierung sowie geplante Ausschachtung des Bahneberges von der Bergstraße bis zur Kullenstraße, wozu ja die nöthigen Arealverwendungen bereits seitens des Staatshofes vollzogen sind, eine solche breite Ausfahrstraße geschaffen, daß die Stelle dieser Ausschachtung an ihrer schmälsten Stelle noch ausreichenden Raum zur Anlegung von 12 Gleisen bietet wird.

Wir erheben ferner die Unterzeichneten behalten uns vor, noch den ausführlichen Beweis zu bringen, daß bei Ausführung unseres Vorschlags auch keine eisenbahntechnischen Schwierigkeiten bestehen, daß die etwaige Verrechnung der Betriebskosten nicht nennenswerth ausfallen kann, daß sie aber weitaus reichlich überwogen wird durch die mannigfachen finanziellen Vortheile, welche unser Vorschlag dem Eisenbahnfiskus gewährt, Vortheile, die bei dem Dammbau ausbleiben müssen.

Schon jetzt aber heben wir in Kürze folgende Vortheile hervor: Unser Vorschlag hebt einerseits die Ringbahn um Dresden in keiner Weise hindernd entgegen, wohl aber führt er bereits jetzt ein wichtiges und sehr einträgliches Stück derselben aus. Er ermöglicht einen sog. Vorortverkehr und schafft für denselben bequeme und vielbenutzte Haltestellen etwa an der Jänschauerstraße, Bergstraße, bei Strehlen und Neurotra. Die Einnahmen aus dem lokalen, dem Vorortverkehr aber sind, wie statistisch feststeht, die weitaus größten aus dem Personenverkehr. Auch dürfte sich auf der neuzubauenden Strecke ein beträchtlicher Frachtenverkehr neben dem Vorortverkehr entwickeln. Die auf den Jänschauer und Räckniger Höhen liegenden Ziegelmühlen bedürfen Kohlen; die nahe Eisenbahn wird ihnen den Absatz ihrer Producte nach weiter Ferne ermöglichen. In der Nähe dieser Bahn werden neue industrielle Etablissements entstehen. So gleicht der Ort, den der sichere Vorortverkehr und der zu erwartende Güterverkehr beleben werden, reichlich die erhöhten Unkosten des Betriebes wieder aus. Noch nach einer andern Ansicht hin empfiehlt sich unser Einschnitts-Projekt vor dem Dammbau-Projekt, einmal durch die niedrigen Bau- und Landwerberkosten, zum andern durch die höheren Preise, die für das freiverwendende Areal beim Verkaufe zu erzielen sind. Genauere Jüßern und Berechnungen uns auch hier vorbehalten, stellen wir nur Folgendes jetzt sich gegenüber: Unser Einschnitts-Projekt verlangt die Erwerbung von höchstens 180,000 □m, dafür werden an vorhandener Bahnstrecke von der Pragerstraße in Dresden bis Reich etwa 120,000 □m frei. (Das Areal des böhmischen Bahnhofes ist in beiden Fällen außer Betracht geblieben.) Das zu unserem Einschnitts-Projekte zu erwerbende Areal wird zwar in Dresden bis über die Chemnitzstraße nicht gerade billig zu erwerben sein, von da ab jedoch bis Reich nicht theurer zu stehen kommen, einmal dem Staate die Expropriationsbefugniß zur Seite steht. Hingegen werden für das freiverwendende Areal vom Bahnhof bis Strehlen ganz beträchtlich hohe Preise vom Staate gelöst werden können. Endlich wäre zu erreichen, daß von den Anliegern Beiträge erlegt würden dafür, daß die Bahnstrecke Reich böhmischer Bahnhof eingezogen wird. Wollte man aber die vier finanziellen Vortheile, die unserem Einschnittsprojekte zur Seite stehen, 1. Gewinnung großer, gut verwertbarer Erdmassen, 2. Schaffung eines einträglichen Vorortverkehrs und Insbesonderen eines Güterverkehrs, 3. Gewinn beim Verkaufe des freiverwendenden Bahnkörper-Areals, 4. Heranziehung der Anlieger der alten Strecke zu Beitragsleistungen

Dresden, Februar 1892.

Diese Eingabe ist von jetzt ab nebst der in ihr erwähnten Skizze an nachstehenden Stellen zur Unterschrift ausgelegt:

Edmund Barth, gr. Schichgasse 10.  
 Bland u. Co., Marienstr. 10.  
 Eugen Uhlemann, Altmarkt 15.  
 Hermann Koch, Webergasse 27b.  
 Dienstm.-Justiz. „Expres“, Marienstr. 16.  
 Otto Bischoff, Bismarckplatz 16.  
 G. W. Breschneider, Plauenischer Platz.  
 Hermann Fahland, Strehlenerstr. 60.  
 Louis Böhme Nachf., Lüttichaustr. 25.  
 Albrecht Köpping, Josephinenstr. 23.  
 Otto Bischoff, Uhlandstr. 17.  
 Otto Heinig, Liliengasse 1.

Emil Grosche, Am See 22.  
 Eduard Wende u. Co., Freibergerstr. 21, am Ferdinandplatz und Kurfürstenstr. 29.  
 Alb. Hermann Nachf., gr. Brüderg. 21.  
 G. B. Findeisen, Wettinerstr. 26.  
 Franz Wähne, Güterbahnhofstr. 7.  
 Handelsbank zu Dresden, Pragerstr. 33.  
 Richard Decker, Annenstr. 26.  
 Emil Hoffberg, Ammonstr. 58.  
 Emil Baese, Ziegelstr. 2.  
 Oscar Weibezahl, Mathildenstr. 55.

wollte man diese vier Vortheile unsres Vorschlags, sowie die Vortheile bequemer technischer Ausführung desselben bei voller Erhaltung des Betriebes entweder nicht für erheblich betrachten oder gar bezweifeln, so kann Folgendes nimmermehr einem Zweifel unterliegen: Während der Dammbau die größten Besorgnisse für die Zukunft zweier blühender Stadttheile hervorrufen muß, kann der Einschnitt des Bahnkörpers in die Höhen von Jänschauer und Räcknig in keinem Stücke jemals die Entwicklung Dresdens hemmen. Niemand wird behaupten, daß der Einschnitt jemals der Schönheit Dresdens oder dem landschaftlichen Wilde seiner Umgebung Eintrag thun werde. Der Dammbau aber, das giebt Jedermann zu, bewirkt eine Verhässlichung Dresdens, wie sie diese schöne Stadt noch nicht erfahren hat. Unsere Nachkommen würden diese Verunzierung Dresdens nicht begreifen, leider aber auch nicht wieder beseitigen können. Der Einschnitt in den Räckniger Höhen hat auch das für sich, daß man künftig alle Straßenzüge in ihrer jetzigen Höhenlage bequem, natürlich und mit wenigen Kosten über den Bahnkörper hinwegführen kann. Unser Vorschlag gestattet endlich auch noch den künftigen böhmischen Bahnhof so anzulegen, daß er dem Publikum wie dem Bahnbetriebe eine bequeme und leistungsfähige Betriebsanlage erster Güte gewährt.

Wir sind überzeugt, daß, wenn alle diese Gesichtspunkte, die zu Gunsten des 1872er v. Friesen'schen, von uns jetzt in unwesentlich veränderter Gestalt vorgeschlagenen Projektes sprechen, vor Ausarbeitung der Detailpläne an maßgebender Stelle bei der Königl. Staatsregierung oder bei dem Landtage selbst vorgetragen worden wären — man hätte sich ihrem einleuchtenden Inhalte, ihrer überzeugenden Sprache nicht verschlossen.

Noch aber ist es nicht zu spät! Noch nicht!

Noch giebt es eine letzte Möglichkeit, daß Etwas, das wir für verfehlt und unheilvoll erklären müssen, unterbleibt. Denn noch ist der Dammbau selbst nicht begonnen, ja, es sind die Detailpläne der Ausführung noch nicht endgiltig genehmigt worden. Wir geben zu, daß es für die Staatsingenieure und Techniker eine ungewohnte Lage ist, daß die von ihnen mit größter Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit, mit außerordentlichem Geschick und peinlicher Umsicht ausgearbeiteten Pläne aufgegeben und durch andere ersetzt werden sollen. Indessen vermögen wir diesem Gesichtspunkte angesichts dessen, was für die Zukunft Dresdens auf dem Spiele steht, ein ausschlaggebendes Gewicht nicht beizulegen.

Wir wissen ferner, daß die Ausführung unsres Vorschlags die Abänderung der zwischen der Staatsregierung und der Stadt Dresden abgeschlossenen Verträge, das mühsame Werk vieljähriger Verhandlungen, in einigen Punkten zur Folge haben wird. Zum Glück betreffen diese unvermeidlichen Abänderungen einige verhältnißmäßig unbedeutliche Punkte, bezüglich deren eine Verständigung (der beiderseitige gute Wille ist ja vorauszusetzen) unschwer zu erzielen sein wird. Wir halten es für selbstverständlich, daß die Vertreter der Stadt Dresden, sobald sie von der hohen Staatsregierung zur Vornahme dieser nebenfächlichen Abänderungen eingeladen werden sollten, mit Freuden die Hand ans Werk legen werden; denn es springt ja in die Augen, welche Vortheile unser Vorschlag für die ihrer Vorsohrge anvertrauten Stadt gegenüber dem Dammbauvorhaben voraus hat.

Wäre letzteres zeitiger und umfassender der Kenntnissnahme des Publikums unterbreitet worden, so würden schon vor Jahren lebhafteste Proteste gleich dem unsrigen erhoben worden sein.

Wohl ist es spät, aber nicht zu spät!

Nach alle dem richten wir unterzeichneten Bürger und Einwohner Dresdens an die Hohe Ständeversammlung das ehrerbietige und dringende Ersuchen:

Hochdieselbe wolle beschließen, daß von der Ausführung eines Eisenbahndamm-Baus auf der Strecke der sächs.-böhm. Staatsbahn Dresden-Reich abgesehen, vielmehr an Stelle dieses Baus die Einmündung der sächs.-böhm. Bahn in den böhmischen Bahnhof in der auf anliegender Skizze markirten Weise bewirkt werde.

Noch ist es Zeit! Mögen Alle, die bei dem Unternehmen mitwirken und die hierfür die Verantwortlichkeit tragen, gleich uns durchdrungen sein von der Wahrheit des Dichterwortes:

„Was du von der Minute ausgeschlagen, bringt keine Ewigkeit zurück!“

Wir verharren mit schuldiger Ehrerbietung einer hohen Ständeversammlung ganz ergebenst unterzeichnete

### Bürger und Bewohner Dresdens.

Rechtsanwalt Dr. Alfred Lehmann, Baumeister Hüner, Dr. phil. Bierch, Rechtsanwalt Richard Schanz, Grüllisch, Director der Dresdner Pausgesellschaft, Hofpediteur Wende, Dekorationsmaler Wöllner, Fabrikant Seeling, Ziegeleibesitzer Dammüller, Wärmereibesitzer Just, Ingenieurlieutenant a. D. Graf, Baumeister Gustav Hartwig, Versicherungsdirector Karl Rünzel, Claus, Director der Gewerbeschule, Dekorationsmaler Reifmann, Maschinenfabrikant Otto Pefrun, Ingenieur Paul Oscar Thürmer.

Der Allgemeine Hausbesitzerverein zu Dresden.

Der Gewerbeverein zu Dresden.

Der Bürgerverein für die Pirnaische Vorstadt und Johannstadt.

Wir ersuchen unsere geehrten Mitbürger in allen Stadttheilen, diese Eingabe zu unterzeichnen. Mitbürger, helft uns, von Dresden eine bleibende Verunzierung fernzuhalten!