

bieten; es ist aber eine Erweiterung von:

18	Ständen	für	Locomotiven,
30	=	=	Dachfige Wagen,
128	=	=	2 = =

vorgesehen.

Gegenwärtig werden in den Dresdner Werkstätten circa 650 Arbeiter und in Radebeul circa 100 beschäftigt. Die Radebeuler Werkstätten sollen, wie in den Erläuterungen bemerkt, bis auf Weiteres beibehalten werden; in den neuen Werkstätten werden vorerst circa 800 Arbeiter Beschäftigung finden.

Im Gebiete des Werkstättenbahnhofes liegen: ein Verwaltungsgebäude, eine Anzahl Gebäude für Borräthe aller Art und ein Gebäude für eine Gastwirthschaft und einen Speisesaal.

Der Grundplan des Rangirbahnhofes Friedrichstadt in Verbindung mit dem Werkstättenbahnhofe und dem Hafen läßt die Absicht erkennen, ein nördlich gelegenes Areal bis zum Hafen und ein südlich gelegenes, welche beide zum Ostravorwerke d. h. dem Staate gehören, zu Anlage eines Stadttheiles zu parcelliren und zu verkaufen.

Um dieses Geschäft machen zu können, hat man z. B. den der Zukunft vorbehaltenen Local-Güterbahnhof für Dresden=Altstadt von der Stadt selbst weg in eine Ecke gerückt, welche durch den Werkstättenbahnhof und die Güterzugsausfahrtsgleise gebildet wird.

Deshalb mußten die beiden Locomotivschuppen an eine Stelle gebracht werden, wo sie einer künftigen Erweiterung der Sortirgleise mitten im Wege stehen und überhaupt die nothwendige Beweglichkeit in der einstigen Ausnutzung der großen zwischen den Werkstätten und dem Rangirbahnhof liegenden Fläche verhindern.

Man wird ja demnächst in Riesa ein solches Heizhaus, welches genau so einer Verlängerung der Rangirgleise im Wege steht, abreißen. Dort hatte man nicht geahnt, daß es einst für die Verkehrsentwicklung hinderlich sein würde. Hier aber fällt verhältnißmäßig deutlich die Wahrscheinlichkeit in die Augen, daß eine Ausdehnung der Rangiranlagen in der Richtung auf die derzeitige Lage der beiden für die Unterbringung von 60 Locomotiven geplanten Schuppen zu erfolgen hat.

Würde man den Localgüterbahnhof an die südliche Seite des Areals verlegen, welches zur Erbauung eines Stadttheils parcellirt werden soll und würde man die Locomotivschuppen hinter eine Linie rücken, welche in der Verlängerung des Werkstättengebäudes zu ziehen wäre, so würde man in der ganzen Länge des Rangirbahnhofes einen 120 Meter breiten Streifen zur einstigen Erweiterung desselben zur Verfügung behalten.

Die Deputation richtete deshalb eine Anfrage an die Königliche Staatsregierung und erhielt darauf folgende Erklärung:

„Die Regierung wird das Erforderliche veranlassen, damit die beiden für den Bahnhof Friedrichstadt vorgesehenen Heizhäuser eine für die Möglichkeit der späteren Erweiterung des Bahnhofes thunlichst günstige Lage erhalten.“

Im Anschluß an die eben erwähnte, heute schon vorgesehene Parcellirung fiscalischen Grundeigenthums in der Nähe der Bahnhöfe gelangt die Deputation zu einer allgemeinen Betrachtung:

Beim Böhmischem Bahnhof besaß bis 1862 der Fiskus östlich der Pragerstraße das Areal, welches zwischen Wienerstraße und Strehlenerstraße liegt, in voller Breite bis zur Werderstraße und von da eine bis zur Goethestraße verlaufende Spitze; westlich der Pragerstraße gehörte alles bis zur Strehlenerstraße ebenfalls dem Fiskus.

Von diesem Areal wurde an die Stadt verkauft Alles was östlich der Pragerstraße zwischen der Bahnlinie und der Wienerstraße liegt und westlich der Pragerstraße ein