

Ausdruck geben zu sollen, daß die letztgenannte Summe nun als eine endgültige anzusehen ist. Hierzu geben die Ausführungen in dem Königlichen Dekret Nr. 19 und die demselben beigefügten speziellen Anschläge Veranlassung. Wie weit dieselben in ihren Einzelheiten richtig sind, vermag die Deputation selbstverständlich nicht zu übersehen; sie darf aber glauben, daß sie mit Sorgfalt und derjenigen Pünktlichkeit aufgestellt worden sind, welche die Kammern gerade in dieser Angelegenheit, die alle Gemüther so lebhaft beschäftigt, von der Königlichen Staatsregierung erwarten dürfen.

Die Deputation ist auch der Meinung, daß um einer solchen Ueberschreitung willen die nöthigen Bauten nicht verschoben werden dürfen, noch weniger würde sie es für richtig halten, wenn aus Gründen der Ersparniß die noch in Aussicht stehenden Bauten weniger praktisch und etwa so ausgeführt würden, daß der Plan zum Umbau der Bahnhöfe nicht in der einheitlichen Weise zur Ausführung gelangte, wie er nach seiner ganzen Anlage als ein wohl durchdachter erschienen ist.

Die Mehrkosten für den Personenbahnhof Dresden-Neustadt erscheinen durch die nicht wohl zu umgehende Interimsanlage und durch die Rücksicht auf eine größere Leistungsfähigkeit desselben begründet. Die Ueberschreitung der Kosten für den Güterbahnhof beträgt etwas über 2 Millionen. Es lohnt sich, hier auf die Resultate hinzuweisen, welche der Betrieb auf dem Friedrichstädter Güterbahnhof ergiebt. Durch die Eröffnung des Rangirbahnhofs in Friedrichstadt ist der durchschnittliche Aufenthalt der Güterwagen im Jahre 1895 nachweislich von 21 auf 5 Stunden herabgemindert worden. Es werden 24 Millionen Achsenstunden erspart, oder eine Million Achsentage oder rund 3000 Achsen täglich. Ein Kohlenwagen kommt beispielsweise, wenn er Dresden passirt, mindestens einen Tag früher in das Kohlenrevier zurück.

Die Verkehrszunahme auf dem Friedrichstädter Rangirbahnhof wird am ehesten daraus ersichtlich, daß am stärksten Verkehrstage im Jahre 1894 4863 Achsen, im Jahre 1895 aber 5888 Achsen anstandslos behandelt wurden. Die Zunahme von 1025 Achsen war also ungefähr 25 Prozent.

Da bei der Fortdauer einer derartigen Verkehrszunahme auch der Friedrichstädter Bahnhof in seiner jetzigen Gestalt einst nicht mehr ausreichen könnte, so ist es als ein erfreulicher Umstand zu bezeichnen, daß in seiner unmittelbaren Nähe noch große Landflächen zur Vergrößerung vorhanden und auch hierfür vorgesehen sind. Im Hinblick auf diese in Aussicht stehende Vergrößerung des Verkehrs erscheint die Einführung der schlesischen Güterzüge in den Neustädter Güterbahnhof und die Mehrausgabe dafür vortheilhaft.

Auch die Mehrkosten für die Herstellung des vierten Gleises zwischen Dresden-Neustadt und Pieschen empfehlen sich, denn wenn auch das vierte Gleis zunächst erspart werden könnte, so wäre es doch auf die Dauer nicht zu missen und es würde später mehr Geld kosten als jetzt.

Für Klosssche empfiehlt es sich ebenfalls, mit Aufwendung höherer Kosten so zu bauen, daß die Betriebserleichterungen, welche man auf dem Friedrichstädter Güterbahnhöfe kennen gelernt hat, zur Geltung kommen können.

Schließlich mag noch darauf hingewiesen werden, daß der Betrieb während des Baues ungestört aufrecht erhalten wurde, daß der ganze Bahnverkehr, wenn auch unter Aufwendung von besonderer Mühe, sich zur Zeit auf ungefähr einem Drittel des künftigen Bahnhofes abspielt und daß man dadurch eine Gewähr dafür hat, daß die Größe des Hauptbahnhofes auf lange Zeit einem gesteigerten Verkehr dienen wird.

So sehr die Deputation bedauert, daß eine nochmalige Ueberschreitung der Dresdner Bahnhofsbauten um 4 313 000 M. nothwendig werden soll, so kann sie doch nach reiflicher Erwägung zu einer Ablehnung dieser Mehrforderung nicht gelangen und empfiehlt, in dem festen wohlbegründeten Vertrauen, daß diese Summe die letzte Ueberschreitung