

sich ihren Weg anders als auf der für den gewöhnlichen Verkehr bestimmten und für diesen gerade nur hinreichende Straße sucht.“

Hiernach konnte die Deputation, bei der weiteren Berathung der Angelegenheit, im Hinblick auf Absatz 1 der Erklärung der Herren Kommissare, zu ihrer großen Befriedigung ohne weiteres konstatiren, es nehme die königliche Staatsregierung den früheren Standpunkt der Versagung derartiger Anlagen aus Rücksichten der Konkurrenz für die Staatsbahn nicht mehr ein, so daß von diesem Gesichtspunkte aus den Wünschen der Petenten ein Hinderniß nicht mehr entgegen stehe. Da nun die Deputation auch weiter das behauptete Bedürfniß für eine derartige Anlage im Hinblick auf die zahlreiche Bevölkerung der in Frage kommenden Ortschaften und auf den äußerst lebhaften, durch die Eisenbahn allein nicht genügend zu befriedigenden Verkehr als vorhanden anerkennen mußte, so erübrigt es sich in prinzipieller Hinsicht für die Petenten nur noch, sich mit der königlichen Staatsregierung über eine Entschädigung für eventuelle Ueberlassung der Staatsstraße zu vereinigen.

Den protokollarischen Erklärungen der Herren Kommissare in Absatz 2 gegenüber hatte die Deputation anzuerkennen, daß die Bedenken gegen eine Niveaufkreuzung der Straßenbahngleise mit den Staatsbahngleisen bei Potschappel sehr schwerwiegende und wohlbeachtliche seien, um so mehr als diese Kreuzung, im spitzen Winkel zur Bahnachse liegend, von der Staatsbahn mit einem sehr starken Zugverkehr, worunter mehrere Schnellzüge, belastet wird.

Es mag nun dahingestellt bleiben, ob nicht die Hochlegung der Dresden-Werdauer Linie, von Dresden bis Potschappel beziehentlich Tharandt, im Interesse des Eisenbahnverkehrs selbst von der Eisenbahnverwaltung in absehbarer Zeit ausgeführt werden muß; erfolgt sie, so würde natürlich auch der für die Ausführung der in Rede stehenden Straßenbahn so hinderliche Niveauübergang von selbst wegfallen. Sollte aber diese Hochlegung der Dresden-Werdauer Linie aus betriebstechnischen Gründen in absehbarer Zeit sich nicht nöthig machen, so würde allerdings, wenn dieselbe in der nothwendigen Theillänge von den Straßenbahninteressenten ausgeführt werden sollte, deren Projekt der großen Kosten halber unausführbar werden. Die Deputation glaubt aber, daß den Petenten immerhin auch mit der Theilstrecke von Dresden bis an jenen kurz vor Potschappel liegenden Bahnübergang, d. i. ca. $\frac{2}{3}$ der Strecke Dresden-Hainsberg, beziehentlich $\frac{1}{2}$ der Strecke Dresden-Tharandt, gedient sein könne, oder aber, daß man bei wünschenswerther Fortsetzung der Straßenbahn von diesem Uebergang bis nach Tharandt, durch Anlage einer Umsteigestation bei ersterem die Frage auch lösen könne.

Die Deputation hatte sich nun weiter mit den in Absatz 3 der protokollarischen Erklärung in Rücksicht auf den Straßenbetrieb gemachten Einwendungen gegen Anlage einer Straßenbahn zu beschäftigen und kam hierbei nach längerer Berathung zu folgendem Resultate.

Die Breite der in Frage kommenden Straße, welche fast überall und mit Ausschluß der vorhandenen erhöhten Fußgängerbahnen 8 m mißt, ist, selbst unter Berücksichtigung des hier nicht unbedeutenden Wagenverkehrs, für die Anlage einer eingleisigen Straßenbahn zwar keine reichliche, wohl aber doch eine auskömmliche und um so weniger bedenkliche, als die Petenten sich doch bereit erklärt haben, etwaige vorhandene Hindernisse auf ihre Kosten zu beseitigen. Es können aber auch die von den Petenten gemachten Hinweise auf Orte, wo Straßenbahnen mit elektrischem Betrieb auf Straßen von weit geringerer Breite im Gange sind, als in der Wahrheit beruhend nicht von der Hand gewiesen werden und glaubt man, daß die Erfahrungen, die an jenen Orten nach mehrjährigem Betrieb gemacht worden sind, hier nicht nur im Interesse des Straßen-, sondern auch des Straßenbahnbetriebes verwerthet werden können.

Hinsichtlich der schriftlich zu den Sachakten gegebenen Bedenken der Straßenbauverwaltung gegen Erbauung einer elektrischen Straßenbahn durch den Plauenschen Grund