

Reichenau = Hirschfelde,
 Elstra = Bischofswerda,
 Kieritzsch = Groitzsch = Pegau,
 Ehrenfriedersdorf = Tannenbergl,
 Altenburg = Langenleuba und
 Frohburg = Kobren

in Aussicht genommen seien.

Die Länge dieser Linien würde nach vorläufiger Schätzung der Deputation ungefähr 72 km betragen.

Wenn nun die Deputation auch in Anbetracht der gegen die letzten Jahre etwas reichlicher bemessenen Vorschläge der Staatsregierung anerkennen muß, daß dieselbe bemüht gewesen ist, den Wünschen des Landes betreffs Bahnverbindungen nach Möglichkeit gerecht zu werden, so erscheint ihr doch für die Zukunft in Rücksicht auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen und der so zahlreichen in dieser Beziehung noch laut werdenden Wünsche ein etwas beschleunigtes Vorgehen in dieser Richtung angezeigt.

Zu den einzelnen Positionen der Vorlage übergehend, ist zu berichten:

I. Arealerwerb

für ein drittes und viertes Gleis der Eisenbahnstrecke Dresden-Niedersedlitz, und Hochlegung zweier Gleise der Theilstrecke Dresden-Neick.

Fortdauernde Verkehrszunahme auf der Dresden-Bodenbacher Linie, besonders soweit dieselbe dem Dresdner Vorortsverkehr dienstbar sein muß, läßt mit Sicherheit voraussehen, daß in Bälde ein drittes und viertes Gleis daselbst nöthig sein wird. Für diesen in Frage kommenden Vorortsverkehr ist zunächst für Strecke Dresden-Niedersedlitz die Sicherung des Bauareals ins Auge gefaßt, während für die Theilstrecke Dresden-Neick eine, durch Ausführung eines städtischen Bebauungsplanes bedingte Hochlegung der Gleise stattfinden soll.

Was nun den Arealerwerb anlangt, so drängt die zunehmende Preissteigerung des Grundwerthes sowie die nicht aufzuhaltende Bebauung des in Frage kommenden Geländes zur recht baldigen Sicherung desselben. Ein Vorgehen, welches ja auch bei der ersten diesmaligen Berathung des Etats in der zweiten Kammer von der königlichen Staatsregierung im allgemeinen mehr in Aussicht gestellt und von der Kammer zustimmend begrüßt wurde.

Für die hier in Frage kommende Strecke ist am Bahnhof Niedersedlitz das nöthige Bauland bereits bei Gelegenheit der unter Tit. 33 des außerordentlichen Staatshaushalts für 1894/95 erfolgten Bewilligung eines Ueberholungsgleises gesichert worden. Ebenso sind bei sich bietenden Gelegenheiten an einzelnen anderen Stellen Ankäufe erfolgt; immerhin ist aber der größte Theil des Areals noch zu erwerben.

Innerhalb der Strecke der vormalig Strehlemer Flur und der für dort gleichzeitig beabsichtigten Hochlegung des Bahnkörpers kommen, durch die örtliche Lage bedingt, ganz besondere Verhältnisse in Betracht, auf die hier etwas näher einzugehen wohl angezeigt sein dürfte.

Schon vor der Einverleibung der Gemeinde Strehlen in die Stadtgemeinde Dresden wurde daselbst ein Bebauungsplan entworfen, welcher, ohne die dort bestehenden älteren Rechte der Staatsbahnverwaltung in gebührende Berücksichtigung zu ziehen, beabsichtigte, nicht nur längst bestehende Straßenkreuzungen mit der Bahn zu erweitern, sondern auch neue derartige Uebergänge im Niveau herbeizuführen. Die Staatsbahnverwaltung sah sich im Interesse der Sicherheit des Betriebes genöthigt, zunächst bei der vorgesezten Ver-