

## 471.

## B e r i c h t

der Finanzdeputation B der zweiten Kammer  
über die Petitionen um Erbauung der Nordostbahn.

Eingegangen am 7. Mai 1914.

— Druck-Pet. Nr. 118, 121, 127, 128, 130, 169. —

Schon mancher Fremde, der die sächsische Eisenbahnkarte zur Hand genommen und aufmerksam betrachtet hat, ohne die Geländeverhältnisse zu kennen, dürfte der Meinung gewesen sein, daß, wie entlang der sächsisch-böhmischen Grenze, ein hoher Gebirgszug auch entlang der sächsisch-preussischen Grenze vorhanden sein müsse, welcher dem Bau einer Eisenbahn parallel dieser Grenze unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstellt, weil hier wie dort die vorhandenen Eisenbahnlinien eines organischen Zusammenhanges untereinander entbehren und stellenweise außerordentlich große Umwege auf Eisenbahnen des Landes sich nötig machen, um von einer Linie auf die andere zu gelangen, wenn man es nicht vorzieht, jenseits der Landesgrenzen diese oft notwendigen Verbindungen zu suchen.

Es ist gewiß sehr interessant und charakteristisch, wenn man die Eisenbahnkarte studiert, die Beobachtung zu machen, daß großzügig von Österreich parallel zur sächsischen Grenze die Linien Aussig—Komotau—Eger—Hof und von Preußen ebenfalls parallel zur sächsischen Grenze die Linien Kohlfurt—Falkenberg—Halle erbaut worden sind.

An der böhmischen Grenze läßt sich auf sächsischem Grund und Boden eine Parallelbahn allerdings ohne unverhältnismäßig hohe Kosten nicht erbauen, so sehr es auch hier erwünscht und im Interesse der Bewohner dieses Landesteiles nötig wäre, die vielen Endpunkte des sächsischen Eisenbahnnetzes miteinander in Verbindung zu bringen.

Ganz anders liegen aber doch die Verhältnisse an der preussischen Grenze, wo sich diese wichtigen Verbindungen ohne Schwierigkeiten herstellen lassen und längst hätten hergestellt werden müssen, wenn man das tatsächliche Absaugen des Verkehrs von der sächsischen Grenze auf die entlang derselben führende Kohlfurt—Falkenberg—Eilenburger Linie nicht weiterhin herbeigeführt zu sehen wünscht.

Mit Ausnahme einiger Übergänge über vorhandene Flußläufe und Umgehung unbedeutender Hügelfetten bietet die Gegend, in welcher die Erbauung einer Nordostbahn von der sächsischen Regierung seit länger als 40 Jahren von allen Seiten erbeten worden ist, ein geradezu ideales flaches Gelände für den Eisenbahnbau.

Wenn ein weiteres Erschließen verschiedenartiger wertvoller Bodenschätze nicht hintangehalten werden und dem Lande nicht indirekte weitere Schädigungen durch den Mangel dieser wichtigen Verbindungslinie erwachsen sollen, dürfte es an der Zeit sein, daß endlich energisch Hand angelegt wird, die Nordostbahn zu bauen.

Wer vor kaum 2 bis 3 Jahrzehnten die Gegend kannte, durch welche die preussische Staatsregierung in richtiger Erkenntnis der weittragenden Bedeutung derselben den Bau der Eisenbahnlinie Kohlfurt—Falkenberg genehmigt und diese Linie später gekauft hat, jene Gegend aber in ihrer heutigen Blüte sieht, muß erstaunt darüber sein, welche hervorragende Entwicklung gerade diese früher so armselige Gegend genommen hat.