

Es unterliegt keinem Zweifel, daß auch die Nordostbahn nach ihrer Vollendung dieselben Segnungen für unser Sachsenland herbeiführen wird, wie dies jenseits der Grenze so klar und deutlich in die Erscheinung getreten ist.

Nach langen Erwägungen und den eingehendsten Erörterungen ist nun die Königliche Staatsregierung zu dem dankenswerten Entschlusse gekommen, nach einer vieljährigen Pause weitere Strecken der Nordostbahn auszubauen, allerdings nur als eine „überwiegend örtlichen Interessen dienende Nebenbahn“. Hierüber gehen zwar die Meinungen der weitesten Kreise und die der Finanzdeputation B gegenüber der Regierungsauffassung weit auseinander. Selbstverständlich dient jeder Eisenbahnbau auch örtlichen Interessen. Die Finanzdeputation aber ist einmütig der Überzeugung, daß auch das allgemeine vaterländische Interesse an der Erbauung der Nordostbahn mindestens ebenso groß ist wie das örtliche, ja daß nicht letzteres, sondern ersteres „überwiegend“ sein dürfte.

Es soll aber in diesem Berichte die letzterwähnte Frage nicht weiter erörtert, sondern nur der Genugthuung noch Ausdruck verliehen werden, daß nunmehr die Inangriffnahme dieses außerordentlich dringlich gewordenen Eisenbahnbaues von zwei Seiten aus erfolgen soll, nachdem die Geduld der zahlreichen Industriellen, Handel- und Gewerbetreibenden, Landwirte und Einwohner der berührten Gegenden aufs höchste gespannt worden und wohl von mancher Seite die Hoffnung auf Erfüllung der nur allzu berechtigten Bitten aufgegeben worden ist, und nachdem bereits im Jahre 1897 der Herr Finanzminister v. Waldorf gegenüber verschiedenen bei ihm aus den berührten Gegenden erschienenen Deputationen aus Interessentenkreisen die Versicherung mit auf den Heimweg gegeben hatte, daß man spätestens in den ersten Jahren des neuen Jahrhunderts den Ausbau der ganzen Linie vornehmen werde.

Als jedoch der Bau der, den Ständen mittels Dekrets Nr. 24 vom 8. Dezember 1899 vorgelegten und von denselben einstimmig genehmigten Teilstrecke Weißenberg—Radibor, bei welcher das zum Bau dieser Eisenbahn erforderliche Areal von der Regierung noch angemessen bezahlt wurde, beendet war, trat bis auf den heutigen Tag eine verhängnisvolle Stockung im Ausbau der als notwendig vom Landtag und von der Königlichen Staatsregierung anerkannten Nordostbahn ein. Verhängnisvoll für diesen Bahnbau ist der Umstand geworden, daß die Regierung inzwischen ihre früher ausgesprochene Meinung über diese Linie vollständig geändert hat und während auf der ersten erbauten Teilstrecke derselben das Land bezahlt wurde, dasselbe für den Rest der Linie kostenlos und unentgeltlich von den Besitzern und Gemeinden überlassen haben will.

In dem erwähnten Königlichen Dekret Nr. 24 vom 8. Dezember 1899 heißt es, daß ein Teil von den zahlreichen Petitionen die Bahn möglichst weit nach Norden zu verschieben haben will, während ein Teil wünscht, daß die Linie möglichst südlich angelegt werde.

Wörtlich heißt es dann in dem Königlichen Dekret weiter: „Gegenüber diesen sich widersprechenden Anträgen war für die Staatsregierung der Gesichtspunkt maßgebend, daß die projektierte Eisenbahn **nicht allein den Bedürfnissen der von ihr berührten Gegend genügen soll**, sondern — da sie sich als Teil einer geplanten Linie Riesa—Großenhain—Königsbrück—Ramenz—Weißenberg—Görlitz (sogenannte Nordostbahn) darstellt — **später auch als Durchgangsbahn für den Güterverkehr von West nach Ost und umgekehrt zu dienen bestimmt ist!** Die Bedeutung einer solchen Durchgangslinie für einen ungehinderten und raschen Gütertransport liegt auf der Hand; wird doch durch dieselbe die Fügigkeit gegeben, bei Bedienung des hier in Rede stehenden Verkehrs die sehr ungünstige Steigungsverhältnisse aufweisende Strecke Dresden—Kloßsche der Dresden-Görlitzer Linie zu vermeiden und gleichzeitig die Dresdner Güterbahnhöfe zu entlasten, auch Militärtransporte zwischen