

beleuchtet und kaum das Richtige allenthalben treffen dürfte. Obgleich die von der Regierung früher selbst zur Begründung der Notwendigkeit des Baues der Nordostbahn angeführte Entlastung der Dresdner Bahnhöfe in dem im mehrerwähnten Bericht Nr. 641 ebenfalls abgedruckten Schreiben des Königlichen Finanzministeriums vom 7. Januar 1909 von ihr selbst widerlegt wird, ist die Finanzdeputation B bei ihrer gegenteiligen Meinung auch heute noch stehen geblieben. Die in der Zeit vom 19. bis 25. Oktober 1908 vorgenommene Zählung der Wagen, nach welcher nur täglich 16 = 32 Achsen auf den Verkehr für die Nordostbahn zu erwarten seien und die Ableitung eines solchen geringfügigen Verkehrs als eine irgendwie fühlbare Entlastung des Dresden-Friedrichstädter Güterbahnhofes nicht bezeichnet werden könnte, kann nicht als richtig anerkannt werden. Soviel Achsen und weit mehr würden allein der Stadt Leipzig und Umgebung mit ihrer bedeutenden Industrie für den Bezug von schlesischer Steinkohle zufallen. In einer vom Rat und den Stadtverordneten zu Leipzig eingegangenen Petition vom 11. Februar 1914 wird ganz besonders auf diesen Kohlenbezug und auch noch darauf hingewiesen, daß die großen und zahlreichen, im Nordosten von Sachsen gelegenen Steinwerke nach dem Westen Sachsens usw. ganz beachtliche Mengen guten Steinmaterials liefern und der Nordostbahn bedeutende Frachtmengen zuführen würden. Auch die Handelskammer zu Leipzig hat in jüngster Zeit an ein Kammermitglied die telegraphische Bitte gerichtet, im Hinblick auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung derselben für den **baldigsten** endlichen Ausbau der Nordostbahn einzutreten. Dasselbe Gesuch haben die Stadtverordneten zu Wurzen an die Ständeversammlung gerichtet, welchem sich auch der Stadtrat zu Wurzen in einer Sondereingabe angeschlossen hat.

Angesichts derartiger an den Landtag gerichteten und die weitesten Kreise interessierenden Petitionen kann natürlich keine Rede davon sein, daß die Nordostbahn als eine Nebenbahn zu bauen und in Betrieb zu nehmen sein wird. Eine Abweichung von den im viel-erwähnten Dekret Nr. 24 von der Regierung erwähnten Steigungs- und Richtungsverhältnissen würde einen schweren Fehler bedeuten. Erfolgt der Bau dieser Eisenbahn als Nebenbahn mit den bei solchen zulässigen Neigungen und Krümmungen, was bei dem in Frage kommenden Gelände auch gar nicht notwendig ist, dann ist ohne einen Umbau der Strecke der Hauptbahnbetrieb auf der Nordostbahn unmöglich gemacht. Auf einen solchen aber muß der Bau nach Ansicht der Finanzdeputation B unbedingt zugeschnitten werden! Dies wird auch in einer sehr beachtlichen Petition des Rates und der Stadtverordneten zu Riesa zum Ausdruck gebracht, in der die Linienführung von Riesa direkt über Zeithain nach Großenhain—Königsbrück usw. gewünscht wird und welcher sich der Bürgerverein, der Kaufmännische Verein und der Gewerbeverein daselbst, eine sehr große Anzahl industrieller Unternehmungen, Firmen, Vereine, Land- und Stadtgemeindevertretungen und Interessenten aus allen Bevölkerungsschichten und sämtlichen von der Nordostbahn berührten Dörfer und Städte angeschlossen haben. Aber auch im Osten, wie schon im westlichen Sachsen haben die nicht mehr direkt von dem weiteren Ausbau der Nordostbahn berührten Städte und Interessentenkreise und die Stadtvertretungen zu Weißenberg, Löbau und Zittau die Bitte um endliche Herstellung dieser Eisenbahn unterstützt und damit dokumentiert, daß dieselbe der Allgemeinheit und keineswegs, wie die Regierung annimmt, „überwiegend örtlichen Interessen“ dient.

Besonders lebhaft wird von dem Stadtgemeinderat zu Radeburg, dem Bürgerverein und den sämtlichen Industriellen, Handel- und Gewerbetreibenden und Vertretern der Landwirtschaft daselbst der Wunsch in verschiedenen Petitionen zum Ausdruck gebracht, wenigstens die Teilstrecke Priestewitz—Radeburg sofort zu bauen und die Erklärung abgegeben, „daß Radeburg, dasern auf der Forderung wirklich bestanden werden sollte, sich bereit erklärt, das innerhalb der Flur Radeburg gelegene, zum Bahnbau benötigte Land