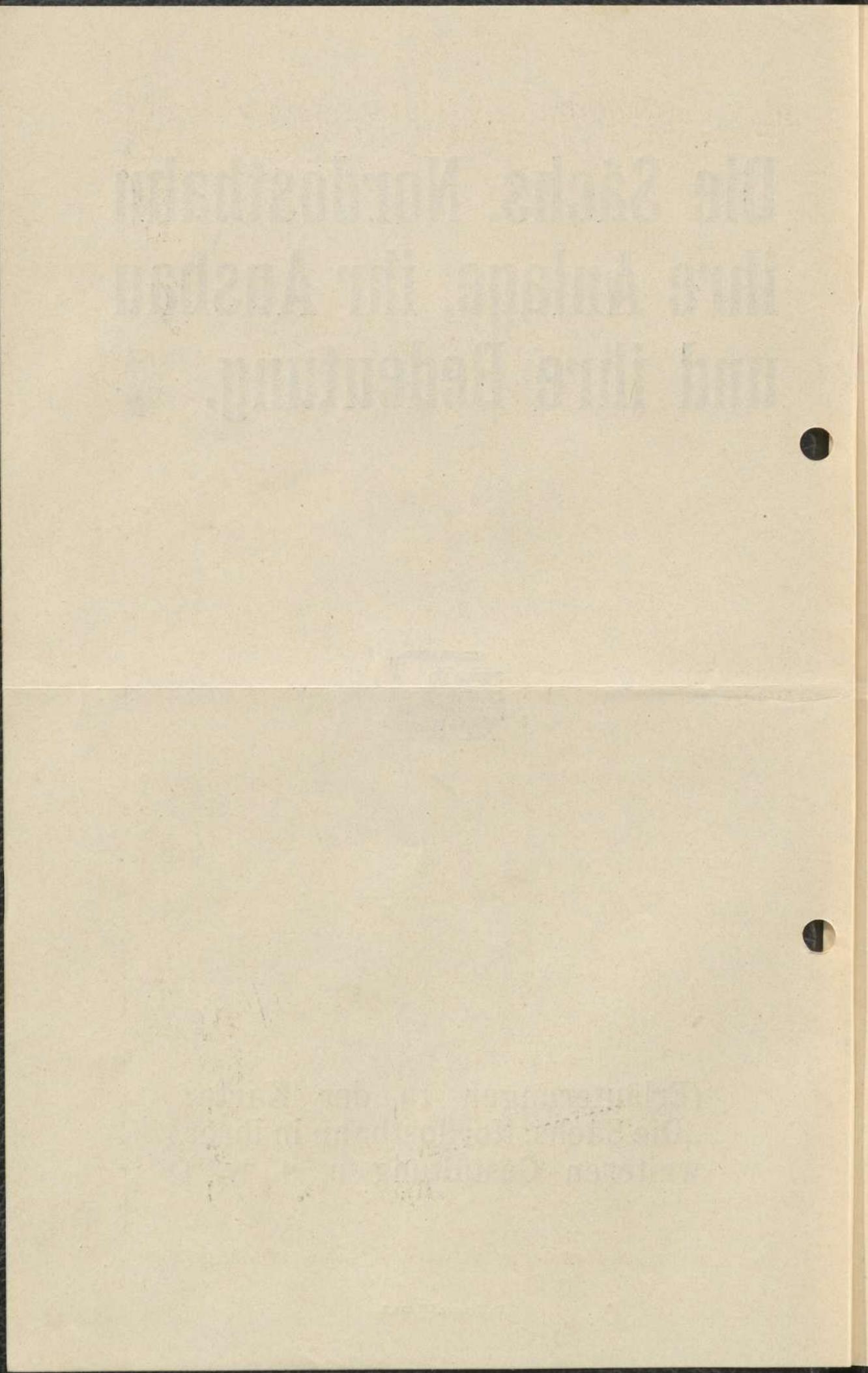


# Die Sächs. Nordostbahn ihre Anlage, ihr Ausbau und ihre Bedeutung.



(Erläuterungen zu der Karte:  
„Die Sächs. Nordostbahn in ihrer  
weiteren Gestaltung u. s. w.“)





## Die „Sächsische Nordost-Bahn“ in ihrer Anlage, ihrem Ausbau und ihrer Bedeutung.

Im Kartenbilde der sächs. Staatsbahnen fehlt bis zur Stunde **im nordöstlichen Teile Sachsens eine durchgehende Linie**, welche die dort vorhandenen Stichbahnen organisch verbindet. Darum ist auch hier der Bahnverkehr innerhalb zusammengehöriger Landesteile auf **ungewöhnliche, unberechtigte Umwege** angewiesen. Ueberall macht sich dieser Uebelstand für die Bevölkerung unangenehm fühlbar. Wiederholtes Umsteigen, lästige Wartepausen, allerlei Mehrausgaben u. dergl. Dinge erschweren das Fortkommen und das Hinkommen. Auch ein nicht unbedeutlicher Teil des Verkehrs, **namentlich des Güterverkehrs aus Sachsen**, fliest deshalb auf die starkfrequentierte preussische Linie *Kohlfurt—Falkenberg mit ab*. Andererseits ist die volle Entfaltung der wirtschaftlichen Kräfte inbezug auf Produktion, sowie auf Handel und Verkehr nicht möglich.

Und doch hat die Natur gerade dort, wo fruchtbare Ackerland in Haideland übergeht, und das ist im nordöstlichen Sachsen nahe und längs der Grenze überall der Fall, gleichsam als Ausgleich der Werte **wichtige Schätze mit ins Erdreich hineingelegt**: Steine der verschiedensten Art und Lagerung, Ton und Lehn, oder Kohlen, und darüber gewaltige Holzvorräte in gut gepflegten Forsten, alles Dinge, **die am nötigsten den Bahntransport bedingen**.

Dazu gesellt sich **eine Anzahl wichtiger Städte**, wo die Entwicklung recht deutlich eingesetzt hat, und neben ihnen eine fast **unendliche Reihe von Dörfern**, die zumeist unter der Ungunst des Abgesetzteins seufzen, aber fast alle die Keime für ein frischeres Pulsieren des Lebens in sich tragen. Die ersten und diese letzteren werden nicht zu voller Entwicklung gelangen,

wenn ihnen nicht der Weg **auch nach rechts und links** freigemacht wird, wie es durch eine Eisenbahn geschehen würde, die sie **von Westen nach Osten** verbindet. **Es fehlt dringend eine Bahn:**

**Riesa—Grossenhain—Niederebersbach—Radeburg—Königsbrück—Kamenz—Klostergegend—Radibor—Bautzen—Weissenberg—Löbau,**

also eine „**Nordostbahn**“, die von der **Dresden—Leipziger Hauptlinie** abgeht und **bis zur Sächsisch—Schlesischen Hauptlinie** hinführt. Sie würde eine Entlastung diesen beiden bringen, andererseits aber zugleich eine wichtige Zufuhrader für beide sein, und damit deren Rentabilität nicht etwa beeinträchtigen, sondern gleich den Stichbahnen **mit fördern**.

Auf der **Sächsisch—Schlesischen Hauptlinie** verkehren beispielsweise in beiderseitiger Richtung bei Löbau täglich 51 Züge, auf der Linie **Dresden—Riesa—Leipzig** bei Riesa täglich 58 Züge und auf der Grenzlinie **Kohlfurt—Falkenberg** auch 43 täglich. Die neue Linie wird dem Verkehr, wenn auch vielleicht nicht in ganz gleichem, **so doch sicher in ähnlichem Umfange dienen** und für den sächsischen Staat allmählich **eine wichtige Einnahmequelle werden**.

**Freilich hat die Bahn eine grosse Aufgabe zu erfüllen.** Sie muss daher von Anfang an **für eine solche eingerichtet** werden. **Nur als Vollbahn**, wenn auch zunächst auf Jahrzehnte hinaus noch eingleisig, kann sie den zu erwartenden Segen ganz schaffen. Bei ihrer beträchtlichen Länge ist es naturgemäß, wie dies ja auch geschieht, dass der Ausbau sich nur **allmählich** vollzieht, wenn auch das Tempo **ein etwas rascheres** sein möchte, damit die Bahn nicht an Bedeutung, Wert und Rentabilitäts-Möglichkeit verliert und damit sie dem Staate, den Städten und einzelnen Landesteilen **möglichst bald** ihren vollen Segen spendet.

**Bei ihrem Bau hat sie sich auch in die vorhandenen Verhältnisse einzupassen.** Mangelhaftes muss sie mit verbessern und Benutzbares weiter ausgestalten. Schon geschaffene Werte aber müssen geschont werden; also wird sie auch in den infrage kommenden Städten und Dörfern z. B. die vorhandenen Baupläne nicht umstürzen dürfen. Es ist daher geboten, dass sie ihren Weg, wenn dabei auch gewisse Schwierigkeiten zu überwinden wären, überall **durch** die schon vorhandenen Bahnhöfe nimmt. Der heutigen Bautechnik ist es möglich, **auch die**

**grössten Hindernisse zu meistern**, sofern es nicht an ernstlichem Willen dazu fehlt.

Eine ganz **besondere Bedeutung** wird die Nordostbahn **für die militärischen Interessen erhalten**. Sie schafft eine direkte Verbindung zwischen den beiden grossen **Truppenübungsplätzen** zu Zeithain und Königsbrück und mit dem Infanterie-Schiessplatze bei Königsbrück. Ebenso wird sie den verschiedenen längs und nahe der Linie befindlichen **Remontedepots** hervorragend dienen. Bei einer etwaigen Kriegsgefahr aber würde sie den Truppentransport von Westen nach Osten und umgekehrt, also von Mitteldeutschland nach Schlesien und Posen **im grossen Zuge ermöglichen**, da ja bei Weissenberg künftig die sogenannte *Kreisbahn nach Görlitz anschliesst*. Die *Sächsisch-Schlesische Bahn* könnte dann ausschliesslich allen den **anderen Transporten** dienen. **So hat die „Nordostbahn“ unstreitig auch eine wichtige strategische Bedeutung**.

Freilich ihre **wirtschaftliche Bedeutung ist nicht minder gross**. Da sie alle die nördlichen Ausläufer des Lausitzer Berglandes durchschneidet, schafft sie sich ungezählte **Frachtmengen** Lausitzer Granites, sowie solche von Basalt-, Quarzit- und Grauwacke Schottersteinen. Davon wird sie auch der Elbschiffahrt grosse Mengen zuführen und diese beleben; denn ausserhalb unserer nördlichen sächsischen Landesgrenze hören ja die Steinschätze ganz auf, und nur Sand- und Tonarten und Kohlen, und Erzeugnisse aus diesen dreien, bilden dort die wichtigsten Frachten. Uebrigens wird es der *Nordostbahn*, als **der Bahn am Rande der Haide**, wie schon gesagt wurde, auch an **diesen Frachten** nicht fehlen, da die betreffenden Industrien gerade in der Längsrichtung der *Nordostbahn* **kräftig eingesetzt haben**. Alle die vielen grossen und kleinen Molkereien, Sägewerke in Städten und Dörfern, Forsten und Teiche, Rittergüter in grösster Anzahl mit Getreide- und Viehtransporten und Düngemittelbezügen, die Tausend Erzeugnisse der gewerbtätigen Städte, die hochentwickelte Landwirtschaft in den Flusstäler und Ebenen mit ihren Bedürfnissen und Erzeugnissen — **sie alle werden die Nordostbahn als Transportweg benutzen**. Allen aber kann und wird sie dienen, und ihre Bedeutung wird gerade dadurch **von Jahr zu Jahr wachsen**, und Hand in Hand damit auch ihre Rentabilität.

Für die **Bevölkerung insbesondere** wird ja durch die Nordostbahn **die Verkehrsmöglichkeit erweitert und ihr**

**eine grössere Bewegungsfreiheit geschaffen, ebenso aber auch eine Erleichterung in der Vertretung und Förderung ihrer Interessen ermöglicht:** Sie erlangt u. a. auch die bequeme Verbindung mit der Kreisstadt, mit ihrer Bezirksstadt, mit Kreis- und Bezirksbehörden, mit Gerichtsbehörden und Gerichtsämtern, mit Steuer-, Schul- und anderen Inspektionen, mit Garnison- und Marktorten usw. Die Städte Riesa, Großenhain, Radeburg, Königsbrück, Kamenz, Bautzen, Weissenberg und Löbau aber werden in ihrer Entwicklung und in ihrem Aufblühen wesentlich gefördert. Die innige Verknüpfung mit einander bietet ihnen die grössten Annehmlichkeiten, und wird ihre geschäftlichen und sonstigen Beziehungen heben und beleben.

**Naturgemäß muss freilich die Nordostbahn auch für den Durchgangsverkehr eingerichtet sein,** da dieser bei einer grösseren Bahnlinie hauptsächlich geeignet ist, die Betriebseinnahmen zu erhöhen und die Bahn rentabel zu machen. Auch wird sie ja in der Zukunft **die wichtige Aufgabe mit erhalten**, die beiden grossen sächsischen Hauptlinien und vor allem auch die Dresdner Bahnhöfe zu entlasten. Die anfänglichen Teilstrecken müssen daher **sobald als nur angängig verschwinden und ein einheitlicher Betrieb muß eingerichtet werden.** Jede andere Form **verteuert und erschwert** die Bahnanlage und deren Ausnutzung. Auch die bedingten Umwege sind auf das **Mindestmass einzuschränken.** Was in diesem Falle an Bequemlichkeit des Zugangsweges verloren geht, wird umgekehrt doppelt durch Frachtersparnis und schnelleres und billigeres Fortkommen gewonnen. Die dadurch zugleich mit ersparten Baukosten können manch andere nützliche Verwendung finden. Doch empfiehlt es sich, die in der Richtung der Bahn gelegenen **Städte, als die naturgemässen Mittelpunkte von Handel und Verkehr,** in einer ihnen am meisten Nutzen schaffenden und vorteilhaften Weise mit der neuen Bahn in Verbindung zu bringen und ihnen dadurch eine immer größere Entwicklungsmöglichkeit zu bieten. An dieser letzteren hat ja überall auch die Umgebung einen nicht unbedeutenden Anteil. Die **landwirtschaftlich** so hoch entwickelten Gegenden, wie z. B. die **Klostergegend**, haben freilich auch die Berechtigung, dass sie **in möglichst weitestem Masse erschlossen werden.** Schon vorhandenen industriellen Werken muss ebenso die Bahn durch direkten Anschluss oder doch durch bequeme und schnelle Erreichbarkeit nach Möglichkeit dienstbar

werden. Kurz, auch der weitere Ausbau der *Nordostbahn* muss sachgemäss, wohlwollend und gerecht sein. In dieser Richtung haben die Königlich Sächs. Regierung, sobald sie sich für einen Bahnbau entschieden hat, und die Herren Beamten, die damit betraut wurden, übrigens immer das grösste Verständnis und Entgegenkommen gezeigt.

Die schon vorhandene Teilstrecke „*Radibor—Weissenberg*“ kann übrigens als Basis für den weiteren Ausbau gelten und kann gegebenenfalls sofort vom Vollbetrieb übernommen werden. Die Teilstrecke „*Weissenberg—Löbau*“ ist beim Bau leider nur als Sekundärbahn inbetracht gezogen worden. Doch wird sie, dank ihrer sonst guten Anlage, auch nicht schwer für den Vollbetrieb einzurichten sein, mindestens nicht schwieriger, wie die Umwandlung der Bahn *Klotsche—Königsbrück* in eine normalspurige Bahn gewesen ist; denn sie ist ja bereits normalspurig, besitzt aber einige abzuändernde Kurven und einige zu beseitigende ungünstige Steigungsverhältnisse. Zu erwägen wäre, ob von der Haltestelle Kleinradmeritz über Rosenhain und Wendisch-Cunnersdorf zu den künftig erweiterten Bahnhofsanlagen bei Löbau für den Grossverkehr nicht gleich ein neues, ein zweites Gleis geschaffen wird, das dann den Bahnanlagen bei Löbau manche erhebliche, wichtige Dienste leisten könnte und würde, nicht zu gering auch der *Nordostbahn* selbst, deren rechte organische Verbindung mit den anderen Linien hier bei Löbau es erleichterte.

Endpunkt und Anfangspunkt sind für die *Nordostbahn* selbstverständlicher Weise von ganz besonders ausschlaggebender Wichtigkeit, weil davon die rechte Eingliederung an das sächs. Eisenbahnnetz fast ausschliesslich abhängig ist, und auch im hohen Grade ihre Entwicklung.

Daraus ergibt sich zunächst, dass der Ausgangspunkt der *Nordostbahn* Riesa sein muss. Dieses ist schon jetzt der wichtigste Punkt der Hauptlinie *Dresden—Leipzig*, die hier von Leipzig kommend, ihre direkt östliche Richtung verlässt und nach Süden abbiegt. Mit der *Nordostbahn* würde diese östliche Bahnführung aber auch weiterhin in Sachsen beibehalten. **Riesa—Gröba besitzt zudem den wichtigsten Elbhafen Sachsens**, und dieser ist auch nahe der Grenze. Ueber Riesa ist ferner ein sehr geeigneter Weg ins Innere Sachsens, namentlich zu der sächsischen Industriemetropole Chemnitz. Der bei Riesa beginnende Wassertransportweg ist zudem bequem erreichbar, wird einen

billigeren Forttransport ermöglichen und von Jahr zu Jahr an Wichtigkeit gewinnen. Auch die Umladung, der Umschlag, wird sich hier billiger und bequemer ermöglichen lassen als anderswo. Riesa selbst ist eine im lebhaften Aufblühen begriffene Stadt, die den Verwaltungsapparat für die neue Bahn leicht und gut aufnehmen kann. Schliesslich sind die Bahnanlagen Riesas, wo bereits jetzt **täglich** 150 Züge ein- und auslaufen, und auch die auf der östlichen Seite bei Röderau, schon **für den Grossverkehr eingerichtet**, sodass sich hier die Betriebseinrichtungen auch für die *Nordostbahn* leicht schaffen lassen.

Der Umstand, dass **Riesa Kopfstation der Nordostbahn werden muss**, weil eben dadurch erst diese ihre besonders wichtige Bedeutung mit erlangt, ist zugleich **bestimmend für den Anfangsweg** derselben. Er wird, **bei Zeithain** abzweigend, nicht anders als **über Grossenhain** gehen können. Hier findet die Bahn wieder einen ganz besonders wichtigen Interessenmittelpunkt, dessen Bedeutung für ihre Rentabilität ihr nicht verloren gehen möchte. Der Bau dahin findet auch keine erheblichen Schwierigkeiten vor und wird daher die Bahn nicht wesentlich verteuern. Und ebenso wird es die Einführung in die Grossenhainer Bahnhofsanlagen. Der **Bahnhof Priestewitz**, über den im anderen Falle der Weg der Bahn führte, reicht zwar im allgemeinen für die gegenwärtigen Verhältnisse für jetzt und später aus, die Einführung der *Nordostbahn* aber bedingt sicherlich **eine sehr erhebliche Umgestaltung** und Geldopfer im hohen Betrage, da ja auch der **schwierige Zugang** auf der östlichen Seite zu überwinden ist. Das ganze Gelände ostwärts von hier ist überhaupt schwierig zu erschliessen, zudem findet ein neuer Schienenweg infolge des Vorhandenseins der östlichen Linie von Dresden nach Grossenhain—Elsterwerda weithin **kein grösseres Bahnbedürfnis** hier mehr vor.

Anders ist dies, wenn die Bahn **über Grossenhain** geführt wird. Es würde diese Stadt, bildlich gesprochen, dadurch gleichsam **in den Mittelpunkt des ganzen Bezirkes**, d. i. der Amtshauptmannschaft Grossenhain gestellt, zu der auch die Städte Riesa und Radeburg gehören, und sie würde daher im weitesten Masse **der ganzen Gegend** dienen können. Die Mehrkosten des Weges ersparen sich zumteil durch den Umstand, dass dann in Priestewitz nicht ein grösserer Bauaufwand nötig ist.

Ein direkter Weg nach dem Sitz der Behörden ist ferner **auch für die Stadt Radeburg von Vorteil**. Freilich muss

diese Stadt einen **normalspurigen Anschluss** an die *Nordostbahn* erlangen. Das Gelände bringt es mit sich, dass sie ihn am besten und für die ganze Gegend am vorteilhaftesten seitlich am Dorfe **Niederebersbach** findet und hier also einen „**Vorbahnhof**“ für **Radeburg** erhält. So würde Radeburg dann den Anfang zu einer späteren **Verbindungsbahn**: „*Niederebersbach—Radeburg—Ottendorf*,“ beziehentlich gar bis Radeberg oder Arnsdorf, erlangen und damit in den Mittelpunkt auch eines Durchgangsverkehrs gestellt werden können. Es ist natürlich zu wünschen, dass die Stadt Radeburg zugleich mit dem Bau der **Nordostbahn** auch ihre normalspurige Zugangsstrecke erhält. Dieser Anschluss wird infolge der sehr günstigen Terrainverhältnisse längs der Röder wenig Schwierigkeiten bereiten und nicht allzu erhebliche Geldopfer erfordern.

Doch könnte die Königl. Regierung inbezug auf den **Anschluss von Radeburg** auch in Erwägung ziehen, ob von Grossenhain eine Benutzung des Bahnkörpers der Berliner Bahn etwa bis Zschauitz angängig ist, von wo aus dann ein Weg über **Döbritzschen, Nauleis, Hohndorf, Mittelebersbach, Radeburg, Kleinnaundorf, Anbau Tauscha** nach Königsbrück entstehen und ein direkter **Anschluss von Radeburg** sich ergeben würde. Natürlich dürfte der *Nordostbahn* damit nicht der einheitliche Charakter und der Weg über Grossenhain nach Zeithain und Riesa genommen werden. Es ist in diesem Falle bei Radeburg, nördlich der Stadt, ein neuer Bahnhof anzulegen.

Sofern Radeburg seine Anschlussstätte in einem „**Vorbahnhof Niederebersbach**“ findet, ergibt sich der weitere Weg der *Nordostbahn* auch aus den Verhältnissen, welche sie dort vorfindet. Er wird so zu wählen sein, dass die Bahn bei Freitelsdorf das Rödertal verlässt und an den Kirchdörfern **Dobra und Tauscha** vorüber auf möglichst direktem Wege nach Königsbrück hingeführt wird. Auf diesem Wege bedingt übrigens der hier angelegte **Infanterie-Schiessplatz** bei Glauschnitz eine nördliche Umgehung. Die Lage dieses Schiessplatzes ist ja an sich bestimmend auf den Bahnweg von Königsbrück nach Westen.

Auch der **Bahnhof „Königsbrück“** ist erweiterungsfähig und kann der *Nordostbahn* mit dienen. Doch ist auch eine nördlichere Führung um Königsbrück und das Näherbringen der Bahn an den Truppenübungsplatz möglich. In den direkten Dienst des Truppenübungsplatzes kann aber auch die vorbeiführende Strecke

Königsbrück—Schwepnitz gestellt werden, die zugleich und bereits für die Stadt Königsbrück noch einen zweiten, leicht erreichbaren Bahnhof, den Vorbahnhof „Kamenzer-Vorstadt“, mitschaffen hilft.

Am linken Abhang des Pulsnitztales entlang und an den Granitsteinbrüchen bei Gräfenhain vorüber führt von Königsbrück die Nordostbahn des weiteren auf Neukirch oder Häslich zu, um in einem mässigen Bogen nach Kamenz zu gelangen. Der Weg über Häslich und Bischheim bedingt freilich eine grössere Steigung, gestattet aber die Mitbenutzung des Bahnkörpers der Bahn „Arnsdorf—Kamenz“ auf eine längere Strecke. Freilich ist dies für eine neue Bahn auch wieder ein nicht ansich vorteilhafter Umstand, weil auf solcher Strecke dann neue Interessen nicht mehr mit der Bahn verknüpft werden können. Angesichts dieser Verhältnisse wäre also von der Königl. Regierung zu erwägen, ob für die Steinfrachten von Häslich unter Mitwirkung des Staates nicht blos ein Betriebsgleis — entweder zur Haltestelle Bischheim oder zur Nordostbahn bis Reichenau — zu schaffen richtiger wäre. Beträchtliche Steinfrachten werden übrigens auch der nördlichen Linie, derjenigen über Neukirch, zugeführt werden. Entscheidend, ob nach Kamenz von Königsbrück aus nördlich oder südlich der Weg zu wählen ist, wird freilich in letzter Instanz der Umstand sein müssen, wie man die neue Bahn an Kamenz selbst vorüberführt.

Dass die Nordostbahn durch den gegenwärtigen Kamenzer Bahnhof hindurchgeführt werden muss, ist ganz selbstverständlich. Auf diesen ist ja die bauliche Entwicklung der Stadt Kamenz zum grossen Teil zugeschnitten, und er ist in die vorhandenen Terrainverhältnisse hineingepasst, wenn auch seine Erweiterung nur allmählich und nicht ohne Schwierigkeiten möglich ist. Der im Bahnhofsgelände befindliche Felskegel wird gleich bei dem neuen Bahnbau durch den Abbau des wertvollen Steinmaterials zu Beschüttungs- und Belagszwecken eine beträchtliche Einschränkung erfahren und damit das Bahnhofsareal erweitern helfen. Die Weiterführung der neuen Bahn aber bringt der Stadt Kamenz entweder an ihrer nordöstlichen oder an ihrer südöstlichen Grenze, an der Kasernenvorstadt bei Jesau oder an der Bautzener Vorstadt bei Wiesa, einen Vorbahnhof. Dieser wird vor allem dem tiefer gelegenen Teile der Stadt seine wichtigen Dienste leisten. Zur Wertbemessung beider Einführungsmöglichkeiten in den Kamenzer Bahnhof möge gesagt sein, dass die südliche den kürzesten Weg aus der Klostergegend darstellt, während die

nördliche der Umgebung der Stadt in etwas grösserem Umfange dienen kann, dafür dann aber, nach Bischheim über Bahnhof Kamenz weiterführend, wie schon gesagt, zunächst weniger neue Interessen vorfindet. Auch möchte diesem Wege der **Umweg** über die jetzige Haltestelle Bischheim erspart bleiben; dafür aber an der neuen Strecke westlich am Rittergute und oberhalb der Kirche ein „**Haltepunkt Bischheim**“ geschaffen werden.

Die nun folgende **Klostergegend** ist am besten in der Richtung **Höflein—Krostwitz** zu erschliessen, das ist auf dem Wege, der zugleich von der Natur dazu geschaffen und auch fast allein nur möglich ist. Dadurch wird die Bahn der ganzen Gegend, sogar bis auf weitere Entfernungen hin, bequem erreichbar gemacht. Die Klosterverwaltung zu **Panschwitz-Marienstern** erhält bei **Höflein** eine bequeme und nahe Ab- und Zugangsstätte, und der in schöner Entwicklung begriffene Kurort **Marienborn-Schmeckwitz** zugleich mit der so notwendig gebrauchten Bahn ebenfalls eine vorteilhaft gelegene Haltestelle. Am grössten Kirchdorf der Klostergegend aber, bei **Krostwitz**, wird auch für das Steinbruchsgebiet von Horka eine nahe, leicht erreichbare Halte- und Verladestelle erlangt. Empfehlen dürfte es sich dann auch, dass nach der nächstfolgenden, durch die Terrainverhältnisse bedingten Haltestelle Lauske, auch bei dem Orte **Pannowitz** eine solche geschaffen würde, um für die zahlreichen kleinen Orte des Schwarzwassertales einen bequem erreichbaren, für den Verkehr nach Radibor und Bautzen wichtigen Haltepunkt zu schaffen. Uebrigens werden ja an sich von den Herren Kgl. Bau- und Finanzräten auch bei der Wahl von Haltestellen und Haltepunkten alle Verhältnisse und alle Interessen der umwohnenden Bevölkerung aufs sorgsamste geprüft und erwogen, um diese speziellen Aufgaben des Bahnbaues ebenfalls gerecht und nutzenschaffend zu lösen.

So gelangt nun die *Nordostbahn* naturgemäss **in den Bahnhof Radibor** und nimmt auch durch diesen ihren Weg nach Osten weiter. Sie würde sonst selbstverständlicherweise ihren Wert und ihre Bedeutung als „**Sächsische Nordostbahn**“ verlieren. Die Strecken „**Radibor—Weissenberg**“ und „**Weissenberg—Löbau**“ sind zur Weiterführung nach Westen gebaut worden, und die **9 Millionen Mark**, welche die Königl. Regierung darin festgelegt hat, könnten sonst niemals auf die erhoffte Verzinsung rechnen. Erhöhte Verkehrs erleichterung und grössere Bewegungsfreiheit zu schaffen, dazu

ist eben die *Nordostbahn* auch inbezug auf die schon vorhandenen Strecken bestimmt.

Von dem **direkten Wege über Radibor nach Westen** wird insbesondere auch die weitere Entwicklung der grossen und durch lange und teure Gleisanschlüsse mit der Bahn schon verbundenen Industriewerke wesentlich mit abhängig sein: von „**Adolfshütte**“ zu Crosta, „**Margarethenhütte**“ zu Grossdubrau, Brikett- und Kohlenwerk „**Olba**“ zu Kleinsaubernitz, Basaltwerk zu Weissenberg und „**Oberl. Zuckerfabrik**“ zu Löbau. Dazu gesellt sich nun auch noch die „**Oberl. Kartoffelflockenfabrik**“ zu Baruth mit Bahnfrachtmengen von mehreren Hunderttausend Zentnern pro Jahr. Ueberhaupt kommt ja für die *Nordostbahn* **in erster Linie der Güterverkehr in Betracht**, da er erklärlicherweise ihre Rentabilität am meisten fördern kann.

Die **Stadt Bautzen findet ihre Interessen in dem Bahnhof Radibor vertreten.** Er ist für ihre Zwecke von der Königl. Regierung in wohlwollender Fürsorge gewählt worden. Auf diese Weise ist die *Nordostbahn* auch der Stadt Bautzen so nahegebracht, dass diese mit den wichtigsten Anteil an dem Verkehr auf derselben und an ihrer Bedeutung haben muss. Freilich hat Bautzen unter seinen ausserordentlich schwierigen Terrainverhältnissen etwas zu leiden, sonst wäre eben diese Verbindungsstrecke „*Radibor—Bautzen*“ noch kürzer. Jede in der Richtung von Kamenz kommende Bahn kann eben leider nur auf einem grösseren Umwege den Bautzener Bahnhof erreichen, sodass der Weg über Radibor ansich keinen Umweg bedeutet und auch in Rücksicht auf die Terrainverhältnisse keiner ist.

Mit dem Ausbau der *Nordostbahn* ist aber die Legung eines **zweiten Gleises zwischen Radibor und Bautzen** geboten, und der Verkehr hat den Charakter eines Vorortverkehrs anzunehmen. Jeder der Personenbeförderung dienende Zug auf der *Nordostbahn* hat einen unmittelbaren **Anschluss nach Bautzen** zu erhalten, und der Bahnhof Radibor muss als Vorbahnhof für Bautzen gelten. Er wird der Stadt in ähnlicher Weise dienen, wie Arnsdorf der Stadt Dresden. Es liegt ja im **berechtigten Interesse aller Faktoren**, dass auch die Kreisstadt Bautzen mit Hilfe der *Nordostbahn* **leicht und bequem erreichbar** ist.

Naturgemäss findet nun **ab Radibor** die *Nordostbahn* auch weiterhin ihren **Weg längs der Landesgrenze**, bis sie zuletzt die „*Sächs.-Schles. Hauptlinie*“ trifft, der sie mit ihrem Ende ebenso wichtig dienen wird, wie mit ihrem Anfang der „*Dresden—*

*Leipziger Hauptlinie*". Unterwegs erwächst ihr noch die besondere Aufgabe, **auch der Stadt Weissenberg zum Aufblühen zu verhelfen**. Gerade der Umstand, dass ein reger Bahnverkehr künftig auch hier stattfindet, wird das Wachstum und die Entwicklung dieser Stadt sehr wesentlich mit fördern.

Es wäre nun zuletzt sicherlich falsch, wenn die *Nordostbahn* bei ihrem Ende **in einen toten Punkt einmündete**, wo etwa ganz und gar alles erst zu ihrer Aufnahme geschaffen werden müsste. Dies aber wäre der Fall, sofern der einzige **zwischen Löbau und der Landesgrenze** noch vorhandene **Haltepunkt** der *Sächs.-Schlesischen Linie*, d. i. **Zobitz**, in Betracht käme. Deshalb ergibt sich schon daraus, **dass die Ausmündung der Nordostbahn nur bei Löbau stattfinden kann**, wenngleich erklärlicherweise auch hier dies und jenes dafür einzurichten sein wird. Vor allem ist eben bei der Inbetriebnahme der ganzen Linie **ab Kleinradmeritz** die Schaffung eines dem Gelände angepassten zweiten Gleises zur direkten Einführung in die Löbauer Bahnhofsanlagen in Erwägung zu ziehen, während die Strecke über Kittlitz dem Vorortverkehr als Sekundärbahn auch weiter diente. Es würde die neue Vollbahnstrecke auf ihrem Wege über Rosenhain an einer neu zueröffnenden **Haltestelle „Wendisch-Cunnersdorf“** bereits den Anfang der Angliederung der *Nordostbahn* an die *Sächs.-Schlesische Hauptlinie* mitsich bringen, die dann selbst auf neuem, direkten Wege bei **Neustadt-Löbau** erfolgte. Damit würde zugleich zwischen Löbau und der Landesgrenze, bei Wendisch-Cunnersdorf, eine vielbegehrte neue Haltestelle geschaffen und zugleich ein zweiter Weg von den Löbauer Bahnanlagen nach Görlitz hin, der gegebenenfalls zur Entlastung des Löbauer Eisenbahnviaduktes dienen könnte.

**Die Bedeutung Löbaus als Kreuzungspunkt und als Ausgangspunkt** verschiedener wichtiger Bahnen geht schon aus dem Umstände hervor, dass hier täglich 100 Züge aus- und einlaufen. Es wird diese Bedeutung auch der *Nordostbahn* erhebliche Vorteile bringen. Andererseits sichert aber die Einführung bei Löbau auch **der Stadt Zittau**, sowie den grossen **südlausitzer Industrieorten**, der Stadt Bernstadt, ja dem ganzen südöstlichen Zipfel Sachsen den nach Möglichkeit **grössten Anteil an dem Segen und an der Bedeutung der Nordostbahn**. Zudem ist auch die Stadt Löbau im Aufblühen begriffen, obwohl sie im wirtschaftlichen Leben infolge der Konkurrenz der grösseren Nachbarstädte, namentlich derjenigen von

Görlitz, einen schwierigen Stand hat, und sie auch keine Garnison besitzt, wie die anderen mit in Frage kommenden Städte sie haben. Es wird das zu vermehrende Bahnpersonal in Löbau dafür leicht und zugleich gute Aufnahme finden. **Vor allem aber hat die Stadt Löbau direkt neben den gegenwärtigen Bahnanlagen und dem Bahnareal ca. 200 Scheffel Bauland in ihrem Besitz und kann damit der Königl. Regierung, wie nicht so leicht ein anderer Ort, die Eingliederung der Nordostbahn sehr erheblich erleichtern.** Und an gutem Willen fehlt es hierzu auch nicht. Schliesslich hat die Stadt Löbau alle Ursache, in Erwägung zu geben, dass gerade auch inbezug auf die östliche Ausmündung der Nordostbahn nach dem Grundsätze **ausgleichender Gerechtigkeit gehandelt wird.**

Die Schaffung einer *Sächsischen Nordostbahn* ist eben ein Werk von grosser, weittragender Bedeutung, ein Werk, wie es von solcher Wichtigkeit die Kgl. Regierung und den Landtag nicht gleich beschäftigt hat. In dieser allseitigen Erkenntnis haben auch die Herren Landtagsabgeordneten in beiden Kammern ihr grosses Interesse jederzeit betätigt. Und die Kgl. Regierung hat ebenfalls durch immer wieder angeordnete Vermessungen ihrer **Geneigtheit Ausdruck gegeben**, dass sie der Bevölkerung in dem Wunsche nach Erlangung einer *Sächsischen Nordostbahn* entgegen kommen will. Auch jetzt eben haben ihre Herren Vermessungsbeamten wieder **Freude und Zuversicht überall verbreitet**, obgleich die endgiltige Linienführung ja noch aussteht. **Die Kostenfrage aber darf sicherlich nicht die allein ausschlaggebende Rolle spielen;** dafür ist das ganze Werk viel zu wichtig, und es hängt von einem rechten Gelingen doch gar zu viel ab. **Möchte es im Sinne der vorstehenden Darlegungen zum Segen unseres engeren Vaterlandes und zum Segen aller Landesteile, die ihn erhoffen, gelingen!** Und es wird auch gelingen, wenn alle, die daran mit arbeiten, von der rechten Liebe zum engeren Vaterlande geleitet werden, und wäre es selbst, dass man die eigenen Interessen und Wünsche hinter das, was dem Grossen-Ganzen nützlich ist, zurückstellen müsste. **Dann wird die Sächsische Nordostbahn eine Quelle des reichsten Segens werden!**

Oberlehrer K. A. Kretschmar,  
Stadtverordneter und Bezirksvorsteher in Löbau i. S.

Volume 10 Number 10 December 1968  
A quarterly journal of the American Association for  
the Advancement of Science