

Diese Wochenschrift  
erscheint wöchentlich Mittwochs Vormittag  
in einem Bogen in der Buchdruckerei der  
Gebr. Scharf für den vierteljähr. Pränu-  
merationspreis von 8 Sgr. (incl. Stempel.)



Amtliche und Privat-Anzeigen  
für den Boten werden gegen 1 Sgr. für  
die breitgedruckte Zeile in gewöhnlicher  
Schrift bis spätestens Dienstag früh 7 Uhr  
erbeten.

# Der Sächsischer Bote.

Eine unterhaltende und belehrende Wochenschrift  
für Stadt und Land.

N<sup>o</sup>. 34.

Mittwoch, den 24. August

1853

(Eingefandt)

## Die schlesische Gebirgs-Eisenbahn.

Zum dritten, wahrscheinlich zum letzten Male, bietet sich Gelegenheit dar, Lauban und dessen Umgebungen in das Netz der Haupt-Verkehrslinien aufzunehmen; einer Gegend, die auf gewerbliche und andere industrielle Unternehmungen, deren Wachstum nur die Abgeschlossenheit von den Haupt-handelsstraßen hindert, hingewiesen ist, leichte und billige Zu- und Abfuhr zu verschaffen; Hunderten von Familien, die ihre Heimath wegen Mangel an Arbeit verlassen müssen, oder sich sonst kümmerlich ernähren, durch Anlegung von Fabriken u. Beschäftigung zu gewähren; überhaupt Handel und Gewerbe neues Leben einzuflößen.

Als Lauban mittelst Chaussees mit Bunzlau und Görlitz verbunden werden sollte, war man so unbedeutend kurzichtig, dies Anerbieten der Regierung von der Hand zu weisen; bis jetzt ist die Folge davon gewesen, daß Lauban aus eigenen Mitteln 15,000 Thlr. aufbringen mußte, um die Chaussee nach Görlitz zu bauen und mit jedem Jahre bedeutender werdenden Kosten die Straße nach Naumburg zu unterhalten. — Als später die Eisenbahn

von Bunzlau nach Görlitz über Lauban geführt werden sollte, machte man zwar schwache Versuche, dieses Project ins Leben zu rufen, mußte jedoch schließlich anderweitigen, kraftvolleren Anstrengungen weichen, und war in Folge dessen vor wenigen Jahren gezwungen, mit einem Kosten-Aufwande von circa 25000 Thlr. aus eigenen Mitteln sich bei dem Chausseebau nach Kohlfurt zu betheiligen. Dies sind vereinzelte Nachtheile der bisher, in Bezug auf Anlage von Straßen, von Lauban verfolgten Politik, sie sind auch nur deshalb gewählt, weil sie so deutlich hervortreten; die größten und bedeutendsten Nachtheile jedoch, die Lauban durch seine isolirte Lage erhalten hat, haben viel tiefer in das öffentliche Leben eingegriffen, und hier so zahlreich, daß nur beispielsweise an den Verfall der Leinen-Industrie erinnert werden darf, um alle Nachtheile wieder wachzurufen.

Hierdurch dürfte auch schon die Nothwendigkeit, die Eisenbahn über Lauban zu führen, bewiesen sein, da jedenfalls die Vergangenheit, in welcher Lauban durch seine einsame Lage so empfindliche Verluste erlitten hat und noch erleidet, maßgebender sein muß, als die Zukunft, die allerdings durch Herstellung der Bahn eine so große Menge von Vortheilen geben