

Elbeblatt.

Amtsblatt

für die Königlichen Gerichtsämter und Stadträthe zu
Miesa und Strehla.

N^o 6.

Dienstag, den 8. Februar

1859.

Politische Wochenschau.

Wien. Das Burgtheater war am 27. Jan. Abends der Schauplatz einer politischen Demonstration. Als Kurfürst Friedrich die Worte ausrief: „Daß er als deutscher Fürst die Drohungen auswärtiger Mächte verachte,“ und dann bei den Worten: „er werde fremden Uebermuth zu züchtigen wissen,“ erschollen hundertsimmige Zurufe, die sich bei der Auspielung auf die Vereinigung zwischen dem Hofe von Berlin und Wien nur noch steigerten. Die enthusiastische Stimmung ward noch gehoben, als man bemerkte, daß die in der Hofloge anwesenden k. k. Hohheiten den allgemeinen Beifall unterstützten.

Ihre Majestät die Kaiserin ist den 30. Januar um 8 Uhr Vormittags mit Allerhöchster durchlauchtigster Schwester, der Kronprinzessin beider Sicilien, von hier nach Triest abgereist und hat laut telegraphischer Depesche Sr. Exzellenz des k. k. Statthalters in Laibach heute um 7 Uhr 50 Minuten Morgens die Reise von da nach Triest im erwünschten Wohlsein fortgesetzt.

Prag. Wieder ist in Oesterreich eine wichtige Eisenbahnstrecke der Vollendung zugeführt worden, es ist dies die süd-norddeutsche Verbindungsbahn, gewöhnlich die Reichenberg-Paradubitzer Bahn genannt. Am 29. Jan. langte hier die Nachricht an, daß an demselben Tage in Reichenberg aus Turnau eine Locomotive sammt einem Probezuge eingetroffen sei. Die Fahrt ging glücklich von statten. Man glaubt, daß die Eröffnung der Bahn für den allgemeinen Verkehr zu Ende dieses Monats vor sich gehen werde. Die ganze Bahn wurde in verhältnißmäßig kurzer Zeit hergestellt. Im October des Jahres 1856 wurden die ersten Arbeiten unternommen und in wenigen Wochen wird dieser Schienenweg in seiner ganzen Länge, trotz sehr bedeutender Schwierigkeiten, die sich dem Bau entgegenstellten, vom Publikum benutzt werden. Der Weg von Berlin nach Wien wird, sobald durch Sachsen die entsprechende Verbindung hergestellt ist, durch die nun zu Ende geführte Bahn um 5 Stunden abgekürzt.

Berlin, 1. Februar. (Dr. J.) Im Abgeordnetenhaus ist soeben der dritte Antrag aus dem Schooße der Mitglieder erschienen. Derselbe ist von den Abgg. Hartmann, Ambroun, Graf v. Pourtales und Genossen gestellt und beabsichtigt, daß die königliche Saatsregierung ersucht werde, für eine von Guben an (der nieder-sächsisch-märkischen Bahn) nach Röderau zu führende

Eisenbahn die Concession zu erteilen. In den Motiven heißt es:

Die Länge der Bahn Guben-Röderau, welche über Kottbus, Finsterwalde und Liebenwerda führen sollte, würde 16½ Meilen betragen. Die Kosten sind auf die Meile zu etwa 173.000 Thlr. veranschlagt, was bei den ungewöhnlich günstigen Terratinverhältnissen nach anderweitigen Ersparungen ausreichend ist. Sie in ein so günstiges Terrain fallende Bahn Guben-Röderau hat gegründete Aussicht auf Rentabilität, weil sie geeignet ist, große Zwecke zu erfüllen und beträchtliche Verkehrsmassen an sich zu ziehen. Ohne auf eine specielle Rentabilitätsberechnung einzugehen, ist hervorzuheben, daß die Linie Guben-Röderau die naturgemäße Fortsetzung der Ostbahn bildet und den Weg von Frankfurt a. D. nach Leipzig, Chemnitz, nach dem Rhein und nach Bayern erheblich abkürzt. Die Linie ist aber auch von localer Wichtigkeit. Die Bahn Guben-Röderau soll nun diese Gegend mit den Meßplätzen Frankfurt a. D. und Leipzig, sowie mit Berlin in Verbindung bringen, und das Mittel — das ersehnte, mit Opfern erstrebte und dringend nöthige Mittel sein, nicht blos den verlorenen Verkehr einigermaßen wieder zu heben, sondern auch die noch bestehenden, aber schwer bedrohte Industrie zu erhalten; sie soll nebenbei einer ziemlich dichten Bevölkerung von durchschnittlich 2625 Menschen auf die Quadratmeile und dem von ihnen mit Fleiß und Thätigkeit betriebenen Landbau zu statten kommen.

Wie schon erwähnt, wurde nun aber für diese Bahn statt des Endpunktes Röderau der Endpunkt Burgdorf vorgeschrieben, welches zwei Meilen von Röderau an der Bahn nach Jüterbog liegt. Abgesehen von der Unbequemlichkeit und Zweckwidrigkeit der hiermit verdoppelten Uebergänge von einer Bahn zur andern, liegt in dieser Abänderung der Todesstoß für den in Rede stehenden Bahnplan darum, weil die neue Linie damit wehrlos und auf Discretion der anhalt'schen Bahn in die Hände gegeben wurde, und weil die anhalt'sche Bahn die Concurrentin der neuen Linie werden mußte. Die Bahn Guben-Burgdorf, oder Guben-Röderau würde nämlich einen großen Theil des sich jetzt von Frankfurt a. D. über Berlin nach Miesa bewegenden Verkehrs entziehen, selbigen aber, wenn der Ausmündungspunkt bei Burgdorf festgehalten wird, auf eine Strecke von nur 2 Meilen der anhalt'schen Bahn wieder zuführen; der letztern würde das Einströmen des Verkehrs von der neuen Bahn und der daraus auf eine Strecke von 2 Meilen entstehende Vortheil nicht die Verluste ausgleichen, welche ihr durch Nichtbenutzung ihrer Bahn von Berlin bis Burgdorf erwachsen; — und da hiesse es wahrlich zu viel hoffen, wenn man eine günstige Aufnahme bei der anhalt'schen Bahn erwarten wollte. Wenn alles Dieses noch irgend zweifelhaft sein könnte, so liefert schon der Umstand den Beweis gegen jeden Zweifel, daß, nachdem die Zeichnung für die Bahn Guben-Burgdorf verunglückt war, die Direction der Leipzig-Dresdner Bahn sich bereit erklärt, und dies noch unterm 16. August 1858 wiederholt hat, für die Bahn Guben-Röderau eine Million Thaler zu übernehmen; ja sie hat eine noch größere Mitwirkung nahe gelegt. Rechnet man hinzu, daß seit jener verunglückten Zeichnung die Ostbahn bis Frankfurt a. D. fortgeführt ist, und dadurch eine Bahn von Guben nach Röderau erst die rechte Grundlage erhalten hat, so ist das Unternehmen von noch größerer Bedeutung geworden und hat bei irgend günstigen Zeitverhältnissen alle Hoffnung, zu Stande zu kommen.

Nach einer beigefügten Zusammenstellung der Mehkkosten gegen den Anschlag beträgt die Ge-