

Er scheint  
jeden Wochentag früh  
9 Uhr. Inserate wer-  
den bis Nachmittags  
3 Uhr für die nächst-  
erscheinende Nummer  
angenommen.

# Freiberger Anzeiger und Tageblatt.

Preis  
vierteljährlich 15 Ngr.  
Inserate werden die  
gespaltene Zeile oder  
deren Raum mit 5 Pf.  
berechnet.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts zu Freiberg, sowie der Königl. Gerichtsämter und  
der Stadträthe zu Freiberg, Sayda und Brand.

N<sup>o</sup> 153.

Donnerstag, den 4. Juli.

1861.

## Tagesgeschichte.

Freiberg, 4. Juli. Bei dem seit Montag stattfindenden solennen Reiter-, Scheiben- und Bogelschießen erhielten den Königsschuß: auf der Königsscheibe Herr Seifensiedermeister Geißler sen., auf dem Reiter Herr Bäckermeister Kästner, auf der Luftscheibe Herr Kleidermachermeister Krumpel und auf dem Vogel Herr Klempnermeister Cyrener.

Aus dem Voigtlande. Die Plauen-Eger'sche Eisenbahnangelegenheit ist nunmehr an ihrem entscheidenden Wendepunkte angelangt. Unsere Regierung hat in einem Dekrete an die Stände darauf angetragen: Die Ständeversammlung wolle die Regierung ermächtigen, das Unternehmen der bairischen Ostbahngesellschaft einer Eisenbahnverbindung von Schwandorf nach Eger bis längstens den 31. Dec. d. J. vertragsmäßig sicher gestellt ist und bis dahin friedliche Zustände fortzu dauern — zur Ausführung einer Eisenbahn von Plauen nach Eger für Rechnung der Staatskasse unverweilt zu verschreiten; dagegen aber, dasern die zum Bau einer Eisenbahn von Chemnitz nach Annaberg postulirten Geldmittel Seiten der Stände unterdessen verwilligt werden sollten, die Ausführung dieses Baues bis auf weitere Vereinbarung mit den Ständen zu beanstanden, während, falls innerhalb dieses Jahres das Zustandekommen der Eisenbahn von Schwandorf nach Eger wider Erwarten nicht gesichert erscheinen sollte, mit Ausführung der Chemnitz-Annaberger Bahn, die Bewilligung der dazu erforderlichen Mittel vorausgesetzt, zu beginnen, von dem Bau einer Eisenbahn von Plauen nach Eger aber in der laufenden Finanzperiode abzusehen sein würde. Kurz gefaßt: Sachsen will die Bahn Plauen-Eger auf Staatskosten sofort bauen, wenn heuer noch die Bahn Schwandorf-Eger gesichert wird; geschieht dieß nicht, so soll Chemnitz-Annaberg zuerst gebaut werden, wenn nämlich die Stände das Geld dazu bewilligen.

Die bairische Ostbahngesellschaft — eine Actiengesellschaft — hat 15 Mill. Gulden zu ihrer Verfügung, möchte dieses Geld gerne ehe baldigst gut zintragend anlegen und so schnell als möglich von Schwandorf nach Eger bauen, brauchte aber zum Bau dieser Bahn noch die Concession der bair. Regierung und der bair. Stände, und die bair. Regierung hat zugesichert, daß sie die Angelegenheit bei dem eben in München versammelten bair. Landtage beschleunigen wolle, auch dazu bereits die erforderlichen Einleitungen getroffen. — So steht jetzt unsere Eisenbahnangelegenheit günstiger, als je, und wenn die Sächs. Industrie-Zeitung, — (beiläufig gesagt, ein Blatt, das wir allen Gewerbetreibenden angelegentlich empfehlen) wie wir nicht zweifeln, wohl unterrichtet ist, wenn sie in Nr. 26 sagt, die betreffende Deputation der 2. K. werde den Antrag stellen, daß der von der Regierung geforderte Credit von 4 Mill. Thln. für den Bau der Bahn Chemnitz-Annaberg in der Art zu bewilligen sei, daß es der Regierung überlassen bleibe, ob zuerst Chemnitz-Annaberg oder Plauen-Eger in Angriff genommen würde, so ist dieses Deputationsgutachten der Regierungsvorlage und unserer Bahn insofern günstig, als bairischer Seits die Concessionirung der Linie Schwandorf-Eger im Laufe dieses Jahres fast sicher zu erwarten steht. Die Erhaltung des Friedens freilich steht in höherer Hand.

Was nun zunächst die Wahl der Linie Plauen-Eger statt der Linie Herlasgrün-Eger betrifft, so hätte sich am Ende wohl unsere Regierung für Herlasgrün-Delsnitz entschieden, weil durch diese Linie die drei gewerbereichen Städte Treuen, Auerbach und Falkenstein (für Lengenfeld, Schöneck und Klingenthal, wie die verschiedenen Petitionen des östlichen Voigtlandes lauteten, war dieß nach der Lage dieser Orte unmöglich) von dieser Linie wären betroffen worden, überdieß der Längenunterschied der Schienenverbindung Leipzig-Plauen-Eger rund 26 Meilen, Leipzig-Herlasgrün-Delsnitz-Eger 27 Meilen

beträgt; allein die Baulängen beider Linien sind bedeutend verschieden. Die Baulänge der Linie Plauen-Eger beträgt rund wenig über 10 Meilen, die der Linie Herlasgrün-Delsnitz-Eger aber reichlich 13 Meilen. Dazu steigt die Linie Herlasgrün bis Falkenstein bedeutend und senkt sich von da an wieder lange, um aufs Neue nach der Höhe von Aßch zu steigen, so daß also die Steigerung nach Falkenstein verloren ist, während die Linie Plauen die Aßcher Höhe allmählig und ohne große Erhebungen erreicht. Durch diese doppelte und beziehentlich verlorene Steigerung aber würde der Bau der Bahn Herlasgrün eben so wie der Betrieb derselben wesentlich verteuert werden und schon der Bau der Linie Herlasgrün gegen Plauen-Eger mehr als eine Million Thaler mehr kosten. (Diese ist auf 6,200,000 Thlr., jene auf 7,253,000 Thlr. veranschlagt.) Ebenso würde der Betrieb der Linie Herlasgrün, weil alle Transportlasten über sehr bedeutende Höhen zu heben wären, mehr Zeit und Kraft, folglich mehr Geld kosten.

Deshalb hat sich unsere Regierung für Plauen-Eger entschieden. Aber sie will auch den Wünschen und Bedürfnissen der durch diese Linie umgangenen Städte Treuen, Auerbach und Falkenstein nebst Umgegend entsprechen und deshalb von Herlasgrün über Treuen, Auerbach nach Falkenstein eine eingeleistete Zweigbahn innerhalb zweijähriger Bauzeit bauen. Diese wird rund 1 Million Thaler kosten, und Haupt- und Zweigbahn zusammen kommen dann immer noch nicht so theuer, als die Linie Herlasgrün-Delsnitz-Eger kommen würde.

Daß Sachsen nicht Plauen-Eger und Chemnitz-Annaberg zugleich bauen könne, wollen wir nicht behaupten, denn der Credit unseres Landes verträge wohl noch größere Anstrengungen; allein dieß entspräche nicht der Besonnenheit, mit der Regierung und Kammern das Eisenbahn-Bauwesen bis jetzt behandelt haben. Es dürfte daher der von der Regierung an die Kammern gelangte Antrag das Zweckmäßigste sein, was bei der gegenwärtigen Sachlage zu thun ist. Dem Vorschlage der Sächs. Industrie-Zeitung, Chemnitz-Annaberg auf Staatskosten zu bauen, für Plauen-Eger aber eine Actiengesellschaft zusammenzubringen, müssen wir aus einem von dieser Zeitung angeführten Hauptgrunde — daß Plauen-Eger eine sehr rentable Bahn zu werden verspreche — entgegneten. Der Staat, die Gesamtheit soll eben im Interesse der Gesamtheit, nicht für Kirchthurmsinteressen, bauen. Daß aber Plauen-Eger dem ganzen Vaterlande und nur nebenbei dem oberen Voigtlande zu Gute kommen werde, liegt auf der Hand. Sachsen vermißt eine Fortsetzung seiner Haupt-Westbahn nach Süden, die uns den bair. Osten, die Oberpfalz, Niederbayern, Oberösterreich, Westböhmen, die Donau eröffnet. Plauen-Eger kürzt die Verbindung von Leipzig mit Südbayern, die bis jetzt über Nürnberg ging, bedeutend ab, bildet die kürzeste Linie zwischen Hamburg und dem deutschen Süden, der Verkehr auf dieser Linie berührt die sächs.-bair. Staatsbahn fast auf ihrer ganzen Länge. Wenn die Linie Plauen-Eger nicht im Interesse des sächsischen Staates als solchen ist, so möchten wir doch wissen, welche Bahn vom Staate in seinem eigenen Interesse gebaut werden sollte! Wir bestreiten das Wünschenswerthe eines Baues der Linie Chemnitz-Annaberg ebensowenig, wie unsere Regierung; aber für so dringlich halten wir ihn nicht, daß das Interesse der Gesamtheit, des Staates ihm nachstehen müßte, und wenn das arme, treue! obere Gebirge wirklich so weit arm und nieder ist, daß es nicht auszusprechen ist, wie eine Corresp. aus dem Erzgebirge in Nr. 149 der „D. A. Z.“ verzweifelt ausruft, dann dürfte ihm nicht zu helfen sein, ob Chemnitz-Annaberg einige Jahre früher oder später gebaut wird. (B. A.)

Wien, 2. Juli. In der heutigen Sitzung des Abgeordneten-Hauses motivirte Staatsminister v. Schmerling die Nichtannahme der Adresse des ungarischen Landtags mit den bereits bekannten Gründen. Se. Majestät der Kaiser, wünschend, sich über die in