

Voigtländischer Anzeiger.

Amtsblatt

für das Königliche Bezirksgericht zu Plauen, sowie für die Königlichen Gerichtsämter und Stadträthe zu Plauen, Pausa, Elsterberg, Schöneck und Mühltrösch.

Zweiundsiebenzigster Jahrgang.

Verantwortliche Redaction, Druck und Verlag von Moriz Wieprecht in Plauen.

Dieses Blatt erscheint wöchentlich dreimal, und zwar Dienstag, Donnerstag und Sonnabends. Jährlicher Abonnementspreis, welcher pränumerando zu entrichten ist, auch bei Beziehung durch die Post, 1 Thlr. 10 Ngr. — Annoncen, die bis Vormittags 11 Uhr eingehen, werden in die Tags darauf erscheinende Nummer aufgenommen, später eingehende Annoncen finden in der nächstfolgenden Nummer Aufnahme. — Inserate werden mit 1 Ngr. für die gespaltene Corpus-Zeile berechnet. Einzeilige mit 2 Ngr. — Für die auswärtigen Königl. Gerichtsämter und Stadträthe, für welche der Voigtländische Anzeiger Amtsblatt ist, bestehen die Geschäftsstellen in Pausa bei Herrn Bürgermeister Lehmann, in Elsterberg bei Herrn C. A. Diezel, in Schöneck bei Herrn Eduard Meyer, in Mühltrösch bei Herrn Chauffeegelber-Einnehmer Holzmillner.

Dienstag.

N^o 82.

16. Juli 1861.

Dresden, 14. Juli. Den Artikel eines Eisenbahn-enragés, wie sie uns armen Landständen in letzter Zeit so massenhaft vorgekommen, in Nr. 81 d. Bl., würde ich nicht für werth halten, zu beantworten, wenn ich nicht für wichtig genug halten müßte, solchen Andeutungen gegenüber, wie sie jener Artikel enthielt, den Lesern dieses Blattes die Eisenbahnfrage, welche jetzt das Voigtland bewegt, nach meinem Wissen und Verstehen möglichst wahr darzustellen.

Aus den circa 18 Eisenbahnprojekten mit obligaten Petitionen, welche bei gegenwärtigem Landtage zum Wettrennen sich angemeldet, empfahl die königl. Staatsregierung deren zwei, und zwar Annaberg-Chemnitz und eventuell, wenn betreffende Verhandlungen zum Ziele führen, eine Verbindungsbahn zwischen der sächsisch-bairischen Staatsbahn und einer großen bairischen Südbahn nach Schwandorf, Regensburg u. s. w., letztere in Verbindung mit einer Zweigbahn nach Falkenstein. Meine Gesinnungsgenossen in der 2. Dep. der 2. Kammer sind mit mir der Ueberzeugung, daß 60 Millionen eine vorläufig genügende Schuldenmasse für Sachsen wäre, man erst abwarten müsse, wie die Rente der noch nicht vollständig im Baue fertigen, resp. ausgerüsteten Bahnen von Tharandt nach Freiberg und von Zittau nach Reichenberg sich stellen und wie viel der jetzt schon sehr beträchtlich scheinende Abbruch betragen werde, welchen die Concurrenz der neuen Oesterreichischen Bahnverbindungen nach Westen verursachen, d. h. bis man überhaupt vollständig zu beurtheilen vermöge, was das bis jetzt in Eisenbahnen verwendete Capital dem Staate Zinsertrag gewähre, ehe man voraussichtlich unrentable Lokalbahnen zur Erleichterung des Binnenverkehrs und Erweckung von Gewerbsthätigkeit, welches Ziel einige Jahre später auch noch zu erreichen, von neuem auf Staatskosten in Angriff nimmt. Deshalb entschlossen wir uns, für diese Finanzperiode von dem Baue einer Chemnitz-Annaberger Bahn abzurathen.

Anderer verhält es sich mit dem Bahnprojekte durch das Voigtland. Bei diesem könnte möglicher Weise Gefahr im Verzuge sein; diese Bahn soll nicht ausschließlich lokalem Interesse dienen, sondern ist bestimmt, unsere Staatsbahnen mit dem großem Eisenbahnsysteme Süddeutschlands in Verbindung zu bringen, dieselben ertragsfähig zu erhalten und mit neuem Verkehrszugang zu beleben und zu verhüten, daß ein Stück Weltverkehr nicht Sachsen ganz umgehe. Deshalb wurde die 1. Frage in Bezug auf dieses Projekt von uns bejahet und beantragt, es möge Zustimmung zum eventuellen Baue dieser Verbindungsbahn aus Staatsmitteln gegeben werden. Die zweite Frage: „soll nur bis an die Landesgrenze bei Grün oder auch noch die circa 5 $\frac{1}{4}$ Meilen im Auslande zum Anschluß in Eger mit einem Kostenaufwande von über 2 $\frac{1}{2}$ Millionen gebaut werden?“ wurde von uns verneint, aus einer Reihe von Gründen, welche in unserm Deputationsgutachten zu ersehen, hier zu wiederholen zu weit führen würde.

Die dritte Frage ist diejenige, welche am meisten das Voigtland pro et contra bewegt und uns nicht geringe Sorge gemacht hat; wo soll der Anschluß an die sächs.-bairische Staatseisenbahn erfolgen und welche Ortschaften soll die Bahn berühren? Das königl. Ministerium hat zwei Linien bis jetzt vermessen lassen, welche beide bei Delsnitz zusammenfallen. Die Eine soll eine ansehnliche Strecke über Plauen nach Baiern zu von der Staatsbahn abgehen, um sich die 2—300 Fuß tief in das Elstertal nicht zu steil hinabziehen zu müssen und wird wegen den Krümmungen des Elstertales bis Delsnitz den 3- bis 4fachen längern Weg, als die Chausseen zwischen beiden Städten zu durchlau-

fen haben, ohne eine einzige Ortschaft, welche zu Entwicklung größeren Lokalverkehrs, noch Forsten zu berühren, welche zu großem Holztransporte Aussicht geben, noch eine Bevölkerung zu finden, welcher eine nähere Bahnverbindung, als ihnen Delsnitz oder Plauen bieten wird, von besonderem materiellen Werthe sein könnte, erscheint demnach als ganz todte Strecke in Bezug auf Lokalverkehr, eben letzterer liefert jedoch nach Erfahrung einen großen Theil der Einnahmen bei allen rentirenden Eisenbahnen. Die zweite Linie war von Herlasgrün ab über Treuen, Auerbach und Falkenstein vermessen, und hatte, da man dieselben über die Höhen bei Falkenstein gelegt, viel verlorne Steigung zu überwinden. In Bezug auf Lokalverkehr verspricht diese Linie eine der vorzüglichsten in Sachsen zu werden, indem sie einen der fabriktätigsten Landstriche durchläuft und großen Staats- und Privatforsten sich nähert.

Die beiden Linien haben als Vermittler des Weltverkehrs, da Herlasgrün-Auerbach-Delsnitz fast ganz gleich lang wie Herlasgrün-Plauen-Delsnitz ist, in Bezug auf die Entfernung auch gleiche Berechtigung; die Kosten sollen sich belaufen für Plauen-Delsnitz incl. Zweigbahn bis Falkenstein auf 3,858,900 Thlr., für Herlasgrün-Delsnitz 4,097,598 Thlr., so daß der Kostenbetrag auch kein wesentlich verschiedener genannt werden kann. Der Lokalverkehr, der auf der Linie Plauen-Delsnitz gleich Null sein und bleiben muß, wird jedoch bei einer Linie Delsnitz-Auerbach-Herlasgrün voraussichtlich einer großen Entwicklung fähig sein. Eine Zweig- resp. Sackbahn für diese umgangenen Orte zu bauen, wird sowohl in Bezug auf die Betriebskosten als Verkehrsverhältnisse sich stets als sehr ungünstig herausstellen und nur wenn es möglich, die durchgehende Bahnlinie so zu legen, daß jene Städtchen dieselbe mit zu benutzen vermögen, ohne daß sie zu weit entfernt von Plauen in die sächsisch-bairische Bahn mündet, kann Aussicht auf gute Rentabilität gewähren, ohne daß Plauen materiellen Verlust dabei zu befürchten haben wird, da der Eisenbahndurchgangsverkehr unmöglich einer Station viel Gewinn abzuwerfen vermag. Nun war ausgesprochen worden, daß allem Anscheine nach die Linie Plauen-Delsnitz und noch mehr die Zweigbahn nach Falkenstein zu wohlfeil veranschlagt seien und für die Linie Herlasgrün-Auerbach-Delsnitz sehr günstige Steigungs-Verhältnisse zu gewinnen seien, wenn man das Regierungs-Project vor Falkenstein verläßt und über Lottengrün nach Delsnitz hinabgeht. Mußte es demnach nicht Pflicht der Deputation, welche ein pflichtmäßiges Gutachten abzugeben hatte und der nicht unbekannt war, wie unglücklich Sachsen bisher in Bezug auf die Wahl seiner Eisenbahnlinien gewesen und wie viele Millionen die Fehler, die in dieser Beziehung gemacht worden, dem Lande kosten, sein, die königl. Staatsregierung zu ersuchen, daß dieselbe eine andere, günstigere Linie über Auerbach auszumitteln suche, welche den Verkehr der bezüglichen Städte aufzunehmen und einen möglichst günstigen Betrieb zu bieten vermöge? Bezügliche Untersuchungen erfolgen jetzt von Hrn. Geheimrath Wille bei Auerbach und Falkenstein, aber nicht bei Neuenhauz, wie Schreiber des Artikels in Nr. 81 faßelt und nicht um Plauen zu schaden, sondern um dem Gesamtinteresse des Landes gerecht zu sein und Sonderinteressen nicht zu dienen. Die Kammer wird in den nächsten Tagen ihr Urtheil sprechen. Nicht aus Unkenntniß der Gefahr, welche uns Grundbestimmern aus dieser neuen Schienenverbindung mit den gesegnetsten Fluren Deutschlands droht, indem der Druck auf die Körner- und Holzpreise sich nur zu bald nach Ausführung derselben wird fühlbar machen, sondern weil ich meiner Pflichten als Landesvertreter eingedenk den eigenen Vortheil und den Sondergewinn meines Standes,