



Jahre 1861 die bayerische Ostbahngesellschaft eine Verbindung ihrer Bahnen von Regensburg aus über Eger mit den sächsischen Staatsbahnen plante.

Mit Rücksicht auf die ganz erheblichen Vortheile, welche aus einer solchen Verbindung den sächsischen Interessen erwachsen mußten und auf die Bedeutung derselben als Durchgangslinie für den Verkehr zwischen Thüringen und dem Norden Deutschlands einer-, sowie Süddeutschland und Böhmen andererseits, trat die Königliche Staatsregierung dem Projecte näher und beantragte für den Fall des Zustandekommens des ganzen Unternehmens bei der Ständeversammlung die Ermächtigung zum Bau einer Bahn von Plauen nach Eger beziehentlich bis zur Landesgrenze gegen Utsch auf Staatskosten. Die Ständeversammlung ermächtigte hierauf die Königliche Staatsregierung unter derselben Voraussetzung, eine Bahn von einem noch näher zu bestimmenden Punkte der sächsisch-bayerischen Linie bis an die Landesgrenze zwischen Elster und Utsch zu erbauen und falls die Hauptlinie so gelegt werden müßte, daß dadurch eine vortheilhafte Benutzung derselben für die Städte Lengenfeld, Treuen, Auerbach und Falkenstein unmöglich werde, die Ausführung einer Seitenbahn nach den genannten Städten zu erwägen.

Von Anfang an war Plauen als Anschlußpunkt in Aussicht genommen, weil die Linie von Herlasgrün für den Betrieb zu ungünstig erschien. Da jedoch bei Berathung der Sache wiederholt die Nothwendigkeit betont worden war, die Bahnlinie so zu wählen, daß ihre Kosten auch der inländischen Industrie und dem inneren Verkehre Sachsens selbst entsprechenden Nutzen gewährten, so ließ die Königliche Staatsregierung weitere technische Erörterungen anstellen, welche die Thunlichkeit des Anschlusses der Linie in Herlasgrün statt in Plauen ergaben. Dabei hatte sich auch als zweckmäßig herausgestellt, die Bahnlinie über Brambach, anstatt in der Richtung auf Utsch zu leiten. Dagegen führten die Verhandlungen mit der bayerischen Ostbahngesellschaft zunächst noch zu keinem Resultate, so daß die Staatsregierung mit der Stadtgemeinde Eger ein Abkommen traf, nach welchem sich dieselbe zum Bau der in Böhmen gelegenen Bahnstrecke auf ihre Kosten verpflichtete. Der sächsische Staat war jedoch in der Folge genöthigt, die ganze Linie bis nach Eger auf seine Kosten zu erbauen. Die ständische Genehmigung hierzu war bereits im Voraus ausgesprochen worden.

Der Bau der Linie begann am 24. August 1865, die Betriebseröffnung derselben erfolgte am 1. November 1865.

Die Theilstrecke Welsnitz-Eger bildet seit 1. November 1874 einen Theil der Betriebslinie Plauen-Eger (siehe Nr. 29) und die Strecke Herlasgrün-Falkenstein-Welsnitz wird seit jener Zeit gesondert betrieben.

