

heit, mit klarer Umsicht und mit dem ganzen Aufgebot seiner besten Rednerkräfte das Plauen-Egersche Bahnproject vertheidigte und ins rechte Licht zu stellen suchte, so segelten die Gegner dieses Projectes, auf deren Seite die Voigtländischen Abgeordneten Seiler auf Neuenhals, Ploß zu Reichenbach und, wie man wohl nicht ohne Grund zu vermuthen Ursache hatte, auch Georgi aus Mylau standen, mit günstigeren Göttern und besserem Winde und die Folge dieser zweitägigen Eisenbahnmordschlacht war, daß die 2. Kammer in ihrer Majorität sich dahin entschied, daß die Städte Treuen, Lengenfeld, Auerbach und Falkenstein nicht, wie die Königl. Staatsregierung anfänglich vorgeschlagen, mit einer Zweigbahn abgefunden werden möchten, sondern, daß von Herlasgrün ab für die genannten Städte eine durchgehende Bahn nach Delsnitz und von da aus nach Adorf u. s. w. bis Eger auf Staatskosten erbaut werden solle, zu deren Ausführung die Regierung auch sofort mit den benötigten Geldmitteln versehen ward. Dieser Kammerbeschluß, der sofort die Thätigkeit der sämtlichen Comités auf den Sand und außer Cours setzte, und der auch in der 1. Kammer Bestätigung erhielt, wurde einerseits, namentlich von den Freunden des Plauen-Egerer Projectes, mit dem größten Erstaunen und Verwunderung, andererseits mit der lebhaftesten Freude und dem größten Jubel aufgenommen; namentlich offenbarte sich solcher in den Städten des Gölschthales, wo demselben durch Illumination und ähnliche Kundgebungen Ausdruck gegeben ward. Die Ausführung dieses Beschlusses ließ nicht lange auf sich warten. Die Königliche Staatsregierung beorderte ihre Techniker, die bezeichnete Linie nunmehr zu nivelliren und zu veranschlagen, und als dies geschehen und die rechte Linie des Bahnkörpers selbst gefunden war: da wurde Hand ans Werk gelegt und wir sehen nunmehr eine Verbindungslinie hergestellt, deren wohlthätiger Einfluß auf unsere Provinz, sowie auf den Gesamtverkehr im Ganzen gar nicht abzusehen und zu berechnen ist und deren wahre und hohe Bedeutung und reicher Segen erst der Nachwelt vollkommen in die Hände kommen und klar werden wird.

Nach Aufstellung und Beleuchtung der geschichtlichen Momente, die dem Bau der Voigtländisch-Böhmischen Eisenbahn Herlasgrün-Delsnitz-Eger vorausgingen und denselben gleichsam ins Leben einführten, wenden wir uns nun zu der Beschreibung der Baulinie selbst, die, obschon vielfach angefochten und verfeindet, bei Lichte und mit unparteiischem Auge betrachtet, doch allerdings ihre Lichtpunkte hat und Vortheile nach-