

zuweisen vermag, die bei Herstellung der Bahnlinie Plauen-Delsnitz-Eger nimmer zu erreichen gewesen wären. Wir halten es nicht für nöthig, dieselben hier nochmals ausführlich zu schildern, da darüber die veröffentlichten Flugschriften und Kammerverhandlungen hinlänglichen Aufschluß und Ausweis geben und bemerken nur, daß durch diese Bahnlegung der Stadt Delsnitz und den Städten und Orten des oberen Voigtlands ein Weg zu den Städten des Gölschthales und von diesen wieder zu den Städten und Orten des oberen Elsterthales und nach Böhmen hinein erschlossen und aufgethan worden ist, der bisher dem Verkehr in diesen Gegenden gänzlich fehlte und durch eine Zweigbahn von Herlasgrün aus bis Falkenstein nimmer hätte erreicht werden können. Der Verkehr zwischen Delsnitz, Falkenstein, Auerbach u. s. w. mußte früher lediglich durch Privatverkehrsmittel und gelegentlich bewirkt werden, da sogar eine directe Postverbindung dahin mangelte. Hatte doch ein Brief von Delsnitz nach Falkenstein und Schöneck ca. 2 Tage zu laufen, ehe er an seine Adresse kam! Deshalb beruhigte man sich auch in Delsnitz sehr bald über den Verlust eines Anschlusses an die Sächsisch-Bayrische Staatseisenbahn bei Plauen, da dieser Verbindungsweg den Interessen der Stadt weit förderlicher und ersprießlicher erscheinen mußte als jener. Hatte man sich doch im „Dresdener Journ.“ öffentlich von Delsnitz aus für die Zweckmäßigkeit dieser Bahnlinie sofort nach ihrer Feststellung ausgesprochen! Wahrscheinlich wäre in Delsnitz schon früher ein gewichtiger Umschlag in der öffentlichen Meinung erfolgt, wenn man sicher gewußt hätte, daß die Bahnlinie aus dem Gölschthale bei Delsnitz in das Elsterthal einmünden würde. Denn es liegt auf der Hand, daß der Delsnitzer Bahnhof jetzt eine ganz andere Bedeutung erhalten hat, als wenn der Ausmündungspunkt der Bahn in Plauen erfolgt wäre. Da die Königl. Staatsregierung auf eine nachgewiesene Rentabilität keinen besonderen Werth zu legen schien, vielmehr als die wahre Rentabilität der Bahn das in den der Bahn anliegenden Städten und Orten sich immer höher hebende und steigende Verkehrsleben erkannte und bezeichnete, so konnte auch auf den Umstand, daß man von Delsnitz aus über Plauen ca. eine Stunde früher, als über Falkenstein, Auerbach u. s. w., zu Herlasgrün eintreffen würde, keine Bedeutung und kein Werth gelegt werden, da eben diese geringe Differenz durch die gewonnene massenhafte Vielfältigung des Verkehrs hundert- und tausendfach aufgewogen wird. — Die Wahrheit dieser Behauptung liegt zu klar zu Tage, als daß es noch eines