

**www.e-rara.ch**

**Dritter Geschäfts-Bericht des Directorii der Löbau-Zittauer  
Eisenbahn-Gesellschaft. 1847**

**Nostitz, von  
[Leipzig], 1847**

**ETH-Bibliothek Zürich**

Shelf Mark: Rar 16341

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-80986>

---

**www.e-rara.ch**

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

---

**Nutzungsbedingungen** Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

**Terms of Use** This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

**Conditions d'utilisation** Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

**Condizioni di utilizzo** Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

Dritter

# Geschäfts-Bericht

des

Directorii

der

Löbau-Bittauer Eisenbahn-Gesellschaft.

1847.

1817

Georg Friedrich Hegel

1817

Georg Friedrich Hegel

1817

Nicht gering waren die Schwierigkeiten, welche auch im Jahre 1846, über das sich dieser Geschäftsbericht erstreckt, der Fortsetzung des Baues unserer Eisenbahn sich entgegenstellten. Dieselben gingen hervor einestheils aus der Ungeneigtheit der an und für sich ungemein zahlreichen Grundbesitzer zu Abtretung des Bahnterrains, welche wohl nicht leicht anderwärts so andauernd war, als hier, anderntheils aus dem im 2. Geschäftsberichte bereits angedeuteten Mangel an tüchtigen Gewerken, Unternehmern und selbst Arbeitern, ingleichen an Steinmaterial, ja an Concurrenz.

Während nämlich an andern sächsischen Bahnen die Verweigerung der Abtretung des zu expropriirenden Areals im ersten Termine zu den Ausnahmefällen gehörte, fand solche bei diesseitiger Bahn gemeindenweise auch auf der Abtheilung Herrnhut=Löbau statt; während andern Bahnverwaltungen eine Auswahl von Gewerken, insonders Maurermeistern, zu Gebote stand, so war man dagegen hier auf wenige und größtentheils unerprobte beschränkt. Unternehmer aller Art hatten sich bei der weit früher begonnenen sächsisch-schlesischen Bahn engagirt, wozegen hier nur einzelne zu erlangen waren. Bei dem Baupersonal trat ein gleicher Fall ein, denn nur sehr wenige von den uns zur Disposition stehenden Technikern besaßen Erfahrungen, vielmehr mußte sich bei weitem der größere Theil erst solche sammeln. Kaum glaublich wird es dem Unkundigen erscheinen, daß in den Sandsteingebirgen bei Zittau vor dem Jahre 1846 nicht einmal ein im großem Umfange regelmäßig betriebener Steinbruch existirte, sondern daß mit vielen Schwierigkeiten und bedeutendem Zeitaufwande

von uns erst größere Brüche eröffnet und geübte Steinbrecher herbeigezogen werden mußten. Am wenigsten gab es unternehmende Lieferanten. Ueberhaupt mußte der Speculationsgeist, der in hiesiger isolirter, großartigen Unternehmungen noch wenig zugänglich gewesener Gegend gänzlich vermißt ward, erst geweckt werden. Dazu die ungewöhnliche Milde des Winters 1845 zu 1846 und die daraus folgende Grundlosigkeit aller Wege zu einer Zeit, die ganz besonders zur Materialanfuhr bestimmt war.

Alles dessen ungeachtet, dürfte das Ergebniß des Jahres 1846 ein nicht ungünstiges zu nennen sein, Dank den Anstrengungen der Mehrzahl der bei dem Baue Betheiligten, welche durch die ungewöhnlich beständige Sommer- und Herbst-Witterung unterstützt wurden. Denn, sind in genanntem Jahre auch nur 19,158 Ellen Planie fertig geworden, so ist wohl zu bedenken, daß nicht sowohl diese, als die bewegte Erdmasse den Maasstab abgiebt, und letztere, größtentheils aus festem Fels und schwerem Lehme bestehend, beläuft sich auf 5,167,537 Cubikellen, eine Zahl, die nicht unbedeutend erscheinen wird, wenn man sie mit der Zahl der beschäftigt gewesenen Menschen und Pferde vergleicht. Verhältnißmäßig weiter noch sind aber die Brücken- und Schleusenbauten vorwärts gekommen, wenn man berücksichtigt, daß am Jahreschlusse 1845 noch keine Brücke fertig war, am Jahreschlusse 1846 dagegen 22 einbogige Durchfahrten und 171 Schleusen verschiedener Art vollendet dastanden, außerdem aber 29 Bögen unter 30 von 6 großen Brücken und Viaducten, welche erst in den Monaten April und Mai begonnen werden konnten, gewölbt waren.

Möchten hieraus die geehrten Actionairs die Ueberzeugung entnehmen, daß der Bau unter den obwaltenden Umständen nach Kräften betrieben worden sei. —

Unsere Verwaltung glauben wir mit Recht geordnet nennen zu können, obwohl wir nicht verhehlen, daß mit dem statutenmäßigen Anlagecapitale nicht auszureichen sei, als worauf wir später ausführlich zurückkommen.

Die Mehrzahl der Beamten hat ihre Schuldigkeit gethan und unserm Streben nach Ordnung willig die Hand geboten. Nur wenige Mißbräuche, deren Verhinderung und Ausrottung die schwere Aufgabe aller Eisenbahndirectionen ist, sind vorgekommen und wir haben dieselben mit aller Strenge zu ahnden für unsere Pflicht gehalten.

Auch für das Jahr vom 1. November 1846 bis dahin 1847 ist die Wahl des Vorsitzenden im Directorio auf den Oberzollinspector

**Friedrich von Nositz-Orzewiecki.**

und die Wahl des Stellvertreters desselben auf den Kaufmann

**Christian Eduard Erner**

gefallen, während das dritte Mitglied, der Kaufmann

**Daniel Eduard Helfft,**

welcher statutenmäßig mit Ende Juni 1846 durch Loosung ausgetreten, jedoch vom Gesellschaftsausschusse von Neuem gewählt worden war, sich fortwährend der Cassenverwaltung unterzieht.

Mit dem 1. December 1846 ging der Maschinenmeister

**Herr Volkmar Taubert**

in gleicher Eigenschaft an die sächsisch-böhmische Staatsbahn ab, und es trat

**Herr Heinrich Wildhagen**

an seine Stelle.

Zu den

**Vorarbeiten**

übergehend, so lagen zwar schon Mitte Decembers 1845 die Detailpläne für die I. Bahn-Abtheilung (Herrnhut-Löbau) bereit, allein die Einreichung derselben zur Genehmigung verzögerte sich bis Anfangs April 1846, weil der neuern Vorschrift gemäß, vorher die Chausseekreuzungen zu reguliren waren, ein Geschäft, dessen Beschleunigung ganz außer unserer Macht stand. Die Genehmigung besagter Pläne erfolgte zu Ende Aprils und ward nunmehr sofort die Expropriation eingeleitet.

Da in den frühern Geschäftsberichten über die Richtung und Beschaffenheit der Bahn nur allgemeine, zum Theil noch unsichere

Mittheilungen enthalten sind, so wird hier der Ort sein, die Bahn genauer zu beschreiben.

Die Löbau-Zittauer Eisenbahn wird in 2 Abtheilungen ausgeführt,

I. Löbau-Herrnhut und

II. Herrnhut-Zittau.

Diese zerfallen in 4 Sectionen:

- 1) Löbau-Gunnersdorf,
- 2) Gunnersdorf-Herrnhut,
- 3) Herrnhut-Niederoderwitz und
- 4) Niederoderwitz-Zittau,

deren jeder ein Sectionen-Ingenieur vorsteht.

Die Sectionen theilen sich wieder in Werkpläze.

Unter den, dem Ober-Ingenieur unmittelbar untergebenen Sectionen-Ingenieuren arbeiten Ingenieur- und Brückenbau-Assistenten, Bauschreiber und deren Assistenten, und die Aufsicht führen Aufseher und Wächter.

Außerdem ist auf dem Bahnhofe Zittau ein Schirrmeister angestellt.

Die Länge der Bahn beträgt 60,200 Dresdner Ellen oder 4,595 Postmeilen. Sie durchschneidet die Fluren der Stadt Löbau, von Alt-Löbau, Großschweidnitz, Dürrennersdorf, Nieder- und Ober-Gunnersdorf, Ober- und Nieder-Strawalde, Berthelsdorf, Herrnhut, Nieder-Kupfersdorf, Ober-Kupfersdorf, Ninive, Ober-, Mittel- und Nieder-Oderwitz, Mittel-Herwigsdorf, Scheibe, Althörnitz, Pethau und Zittau, betrifft 355 verschiedenen Besitzern zugehörige Grundstücke und kreuzt oder berührt 6 Staats-Chausséen, darunter eine zweimal.

Der Bahnkörper wird durchgängig in der für ein Doppelgleis erforderlichen Kronenbreite von mindestens 14 Dresdner Ellen hergestellt. Die Böschungen der Dämme sind  $1\frac{1}{2}$  fach. In den Einschnitten sind von 3 zu 3 Ellen senkrechter Höhe, bei gleichfalls  $1\frac{1}{2}$  facher Böschung, 1 Elle breite Bankets festgesetzt. Die Wände der Felseneinschnitte dagegen werden je nach Beschaffenheit des Gesteins steiler abgebösch. Die Gräben in den Einschnitten erhalten 1 Elle

Tiefe und untere Breite, und werden ebenfalls  $1\frac{1}{2}$ fach geböschet. Die Spurweite beträgt, wie auf den übrigen sächsischen Eisenbahnen, 4 Fuß  $8\frac{1}{2}$  Zoll englisch Maas im Lichten der Schienen.

Unmittelbar neben dem Bahnhofe der sächsisch-schlesischen Eisenbahn bei Löbau liegt der Bahnhof der Löbau-Zittauer Eisenbahn. Die Gleise beider Bahnen werden durch eine Rampe verbunden, die in dem Verhältnisse 1 : 200 von dem sächsisch-schlesischen nach dem  $1\frac{1}{2}$  Ellen höher liegenden Löbau-Zittauer Bahnhofe ansteigt. Die Höherlegung des letztern war ohne unverhältnismäßigen Kostenaufwand und erhebliche Nachteile für den künftigen Betrieb, ganz abgesehen von gewichtigen polizeilichen Bedenken, nicht zu umgehen. Nachdem beide Bahnen parallel unter der Löbau-Weissenberger, mit 4 Bögen überzuführenden Chaussee dahingelaufen, trennen sie sich. Die Löbau-Zittauer Bahn führt im Einschnitt unter der Löbau-Bauhner Chaussee hinweg, geht dann über das Alt-Löbauer Thal mittelst einer einbogigen, 30 Ellen gespannten Brücke, demnächst im Niveau über die Löbau-Neusalzer Chaussee, erfordert bei Großschweidnitz einen Felseinschnitt von circa 1000 Ellen Länge und 29 Ellen größter Tiefe, überschreitet das benachbarte Thal mittelst eines Viaducts von  $36\frac{1}{2}$  Ellen größter Höhe und 7 Bögen mit 22 Ellen Spannweite, geht im Niveau über die um circa 5 Ellen zu erhöhende Löbau-Numburger Chaussee, führt, nachdem sie die Nieder-Gunnersdorfer Fluren durchschnitten, über das Ober-Gunnersdorfer Thal mittelst eines Viaducts von 30 Ellen größter Höhe und 7 Bögen mit 20 und resp. 30 Ellen Spannung, und erreicht unweit Friedenthal in der Einsattelung zwischen dem Kottmarberge und dem Forsthaufe bei Strawalde den höchsten Punkt zwischen Dresden und Zittau, nämlich 890 Fuß über dem Elb-Nullpunkte bei Dresden. Hier befindet sich ein Erdeinschnitt von circa 2600 Ellen Länge und  $14,9$  Ellen größter Tiefe. — Bei Strawalde nähert sich die Bahn der Löbau-Zittauer Chaussee und läuft in einen, unmittelbar an den letzteren, nicht weit von Herrnhut befindlichen Bahnhof aus. Von da wendet sich dieselbe auf hohen Dämmen nach dem Petersbachthale (Grillischke Bleiche), welches mittelst eines Viaducts von fast 39

Ellen größter Höhe und 5 Bögen mit 27 Ellen Spannweite überführt wird. Nieder-Ruppersdorf links lassend, leitet ein anderer Viaduct von  $31\frac{1}{2}$  Ellen größter Höhe und 5 Bögen zu 20 Ellen Spannweite die Bahn über das Ober-Ruppersdorfer Thal und bei Ninive öffnet sich ein größtentheils in Sand herzustellen gewesener Durchstich von circa 1400 Ellen Länge und  $27\frac{6}{8}$  Ellen Maximaltiefe. Nachdem das Dorf Ober-Oderwitz und das Landwasser mittelst eines Viaducts von 21 Ellen größter Höhe und 5 Bögen mit 20 Ellen Spannung, ferner die Zittau-Neusalzer Chaussee durch einen Bogen überführt werden, langt man auf dem Stationsplatz Ober-Oderwitz an. Von nun an läuft die Bahn rechts der genannten Chaussee fort, dieselbe bald näher, bald entfernter lassend, weicht endlich am Ausgange von Nieder-Oderwitz davon ab und überschreitet das Mandau- (Roscher-) Thal bei Scheibe mittelst einer auf Pfahlrost ruhenden Brücke von 25 Ellen größter Höhe und 6 Bögen von 25 und 28 Ellen Spannung. An diese Brücke schließt sich links der Bahn eine Futtermauer von 16 Ellen durchschnittlicher Höhe und 170 Ellen Länge. Dem Laufe der zur Linken bleibenden Mandau folgend, geht die Bahn mittelst einer auf 6 Bögen von 25 und 28 Ellen Spannung und  $17\frac{1}{2}$  Ellen größter Höhe ruhenden, gleichfalls auf Pfahlrost gegründeten Brücke noch einmal über diesen Fluß, durchschneidet auf hohen Dämmen, die gegen das hier zur Rechten verlegte Bett der Mandau mit einer Futtermauer von 27 Ellen größter Höhe und 230 Ellen Länge bekleidet sind, und an welche sich ein 25 Ellen hoher, auf Beton gegründeter Viaduct von 3 Bögen mit 25 Ellen Spannweite anschließt, das romantische Schülertal mit seinen Phonolithwänden, geht sodann, Althörnitz und Bethau zur Rechten lassend, im Niveau nochmals über die Zittau-Neusalzer Chaussee hinweg und gelangt endlich über die Kohlenfelder am Kammersberge, den Hang des letztern verfolgend und die Stadt Zittau in der Tiefe liegen lassend, an der Löbau-Zittauer Chaussee vor dem Bauzner Thore in einer Entfernung von circa 1500 Ellen vom Mittelpunkte der Stadt an. Diese Chaussee hat, um das erforderliche Terrain für den Bahnhof zu gewinnen, im Bogen um denselben herum verlegt werden müssen. Der

Bahnhof selbst aber hat durch Ausschachtung und Aufdämmung, letztere fast bis zu 17 Ellen Höhe, sehr bedeutende Arbeiten verursacht. Der zu bewegende Boden beträgt 465,734 Cubikellen und die längs des verlegten Chausséetracées aufgeführte Futtermauer ist bei einer Höhe bis zu  $7\frac{1}{4}$  Ellen 729 Ellen lang.

Die Bahn steigt unausgefest von Löbau bis Friedenthal um 330 Fuß und fällt sodann wieder fast ununterbrochen bis Zittau, dessen Bahnhof ziemlich in gleicher Höhe mit dem bei Löbau liegt. Unter den 60,200 Ellen Bahnlänge sind 28,384 Ellen grade Linie und 31,816 Ellen Bogen; ferner 20,900 Ellen Steigung, 24,540 Ellen Fall und 14,760 Ellen Horizontale. 22 grade Linien, von denen die längste (bei Oberstrawalde) 5733 Ellen beträgt, wechseln mit 31 Curven, deren kleinster Krümmungshalbmesser 800 Ellen ist, aber bloß einmal ganz in der Nähe von Löbau vorkommt.

Die stärkste Steigung ist 1 : 90 von Nieder-Ruppersdorf bis nach dem Herrnhuter Bahnhofe, jedoch nur auf 2350 Ellen Länge; auf 9475 Ellen beträgt das Gefälle 1 : 100; auf 13,750 1 : 120; auf 6225 1 : 150; auf 1440 1 : 160; auf 7530 1 : 200; auf 1300 1 : 500, und auf 3370 1 : 600, als das geringste Steigungsverhältniß. Die längste Steigung geht von Löbau aus 10,500 Ellen in 1 : 120; die längste Horizontale von 7900 Ellen kommt bei Zittau vor.

Die gesammte zu bewegende Erdmasse beträgt über 10 Millionen Cubikellen.

Die höchsten Dämme haben 33,6 Ellen, die tiefsten Einschnitte 29.

So weit für jetzt zu übersehen, kommen, außer den oben speciell erwähnten 8 großen Brücken und Viaducten von zusammen 44 Bögen, auf der Bahn noch vor:

- 32 einbogige Durchfahrten;
- 5 Bahnüberbrückungen, darunter 4 ohne Bögen und 1 mit Bogen;
- 44 Wölbschleusen;
- 35 Deckschleusen;

7 offene Schleusen;  
62 Niveauübergänge.

Die ungewöhnlich große Zahl der letztern erklärt sich durch die außerordentliche Trennung des Grundbesitzes.

Außerhalb der Bahn, jedoch ohne die Schleusensysteme auf den Bahnhöfen und Stationsplätzen, kommen noch überdies 157 Schleusen vor. Nach Obigem giebt es überhaupt 77 Brückenbögen.

Unter den Brücken von 1 Bogen befindet sich zur Zeit eine auf Schwellrost; ferner sind darunter 4 mit schiefem englischen Gewölbe und 4 mit schiefem Ziegelzurtgewölbe. Von den Wölbtschleusen war eine auf Pfahlrost zu gründen.

Wie Eingangs bemerkt, hat die

#### Expropriation

nicht den gewünschten Fortgang gehabt; denn, fand das diesfallige Verfahren durch die Königlichen Commissarien, Herrn Amtshauptmann von Carlowitz zu Zittau und Herrn Landgerichtsactuar Dr. Müller zu Löbau, ingleichen die zugezogenen Sachverständigen, Hrn. Chaussee-Inspector Bahse in Strawalde, Herrn Obercommissar Lauterbach in Leipzig und Herrn Posthalter Alberti in Zittau, auch bereits in den Tagen des 12., 13., 15. u. 16. Juni auf der ersten Bahnabtheilung Herrnhut-Löbau statt, so waren doch nur die Communen Ober-Cunnersdorf, Alt- und Stadt Löbau zur sofortigen Abtretung der Ländereien zu bewegen, während wir in den Besitz des Bahnareals auf den Fluren Dürrehennersdorf und Großschweidnitz erst bei der Publication der Taxen am 14. September und auf den Fluren Ober- und Nieder-Strawalde erst am 16. December gelangten, auf Niedercunnersdorfer Flur aber zur Zeit immer noch nicht in den Besitz gesetzt sind. Das Löbauer Bahnhofsterrain, wozu eine Gärtnernahrung gehörig, hatten wir schon am 18. April im Wege freier Vereinigung an uns gebracht. Die Erlangung desselben war um so wichtiger, als die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft sich in der Lage befand, den zu Auffüllung ihres Bahnhofs erforderlichen Boden am Geiznetsten daher zu entnehmen, wir aber den-

selben außerdem hätten mit nicht geringem Kostenaufwande ablagern müssen.

Sehr bedeutend sind die Opfer, welche der Gesellschaft namentlich in Folge der Führung der Bahn durch das stark bevölkerte und eng gebaute Ober-Gunnersdorf, durch Großschweidnitz und Altlobau aufgelegt werden mußten: denn es sind, soweit sich zur Zeit übersehen läßt, mit Inbegriff der oben erwähnten Gärtnernahrung bei der Stadt Löbau, 8 kleinere Güter zu erwerben, resp. bereits acquirirt, und 19 Gebäude wegen zu naher Lage in feuersichern Stand herzustellen. Hierüber ist in Großschweidnitz ein Bauergut von 82 Scheffeln Ausfaat, welches durch den dasigen tiefen Einschnitt gänzlich zerrissen wird, mit Inventarium für die Summe von 6100 Thlr. anzukaufen gewesen. — Inzwischen wird letzteres, aller Wahrscheinlichkeit nach, ohne Verlust, seiner Zeit wiederum zu veräußern sein.

Sonach ergeben sich auf der ganzen Bahnlinie überhaupt 24 Nahrungen, deren Acquisition, und 26 Gebäude, deren fast vollständiger Umbau sich als unvermeidlich dargestellt hat, Opfer, wie sie nicht leicht an irgend einer Bahn gleicher Länge vorkommen werden. Wir behalten uns vor, im nächsten Bericht eine vollständige Uebersicht der gesammten Territorialentschädigungen auf der 17. Bahnabtheilung zu geben, wie solche der 2te Geschäftsbericht bezüglich der 2ten Abtheilung enthält, bemerken noch, daß für jetzt von drei Partheien, welche sich durch die ausgemittelten Grundentschädigungen verletzt glauben, der Rechtsweg gegen die Eisenbahngesellschaft betreten worden ist, und kommen nunmehr zu dem

#### Unterbau.

Anlangend den Stand der Erdarbeiten, so verweisen wir im Allgemeinen auf die unter I. beigelegte Uebersicht, welche sich an die im 2. Geschäftsberichte befindliche anschließt. Von den überhaupt herzustellenden 60,200 Ellen Planie fehlen sonach noch 27,955 Ellen, welche sich, wie folgt, vertheilen:

1ste Section 13,700 Ellen,

2te — 9,925 —

3te — 2,480 —

## 4te Section 1850 Ellen.

Hat die Erfahrung das Unvortheilhafte der Ausführung der Erdarbeiten in kleineren Schächten auf der I. Abtheilung zur Genüge dargethan, so haben wir die andere Abtheilung in nur 8 Strecken verbunden, eine Modalität, welche nicht nur Vereinfachung des Cassen- und Rechnungswesens, sowie der gesammten Bau-Regie und die Füglichkeit, den erforderlichen Geldauswand im Voraus sicherer überschlagen zu können, sondern hauptsächlich raschere Förderung der Arbeiten neben nicht minderer Solidität zur Folge hat und wodurch bereits wesentliche Kostenersparnisse erzielt worden sind.

Jedoch kann nicht unerwähnt bleiben, daß bei dem ursprünglichen Mangel an größeren Unternehmern die Verdingung der Arbeiten in Schächten beim Beginn des Bahnbaues in vielen Fällen durch die Nothwendigkeit geboten ward.

Als besonders schwierig und zeitraubend sind die Felsenarbeiten des tiefen Einschnittes bei Großschweidnitz zu bezeichnen; doch befinden sie sich in erfahrenen Händen und werden zur gehörigen Zeit vollendet sein, wenn auch von den heraus zu fördernden 305,049 Cubikellen Granit am Jahreschlusse erst 36,035 Cubikellen ausgebracht waren. Demnächst erfordert der durch seine Länge bemerkenswerthe Obergunnersdorfer Einschnitt ungewöhnliche Anstrengungen.

Was die Kunstbauten anbetrißt, so haben wir auf der ersten Abtheilung den Modus der Verdingung derselben in Bausch und Bogen adoptirt, welcher uns ebenfalls vortheilhafter als der frühere zu sein scheint, wobei die Materiallieferung vorbehalten ward.

Der Stand der Kunstbauten war zu Ende des Jahres 1846 nachstehender:

## A. Auf der Bahn:

1. Große Brücken und Viaducte:
  - a. der Viaduct im Schülerthale;
  - b. die erste Mandaubrücke;
  - c. die zweite Mandaubrücke;
  - d. der Viaduct in Ober-Oderwitz und
  - e. der Viaduct in Ruppersdorf sind vollständig gewölbt;

f. am Viaduct bei Herrnhut ist nur ein Bogen offen;

g. die Viaducte zu Ober-Gunnersdorf und

h. Großschweidnitz sind gegründet.

2) Einbogige Durchfahrten:

vollendet 22,

im Bau 5,

noch nicht begonnen 5.

3) Bahnüberbrückungen:

vollendet —,

im Bau 1,

noch nicht begonnen 4.

4) Wölbschleusen:

vollendet 37,

im Bau 1,

noch nicht begonnen 6.

5) Deckschleusen:

vollendet 23,

im Bau 2,

noch nicht begonnen 10.

6) Offene Schleusen:

vollendet 4,

im Bau —,

noch nicht begonnen 3.

7) Niveau-Übergänge:

vollendet 1,

im Bau —,

noch nicht begonnen 61.

Von den 77 überhaupt herzustellenden Brückenbögen sind 51 fertig.

B. Außerhalb der Bahn:

Schleusen: vollendet 107,

im Bau 1,

noch nicht begonnen 49.

Die bisher zu unsern Ohren gekommenen Urtheile Sachverständiger über die Kunstbauten lauten nur günstig, namentlich dürften

dieselben, was die Solidität anlangt, gewiß überall Anerkennung finden, obgleich insbesondere das Sandsteinmaterial hiesiger Gegend mit großer Vorsicht verwendet werden muß. —

Der

### Oberbau

hat auf der 4. Section begonnen mit der Legung der provisorischen Gleise für Schienen- und Schwellentransport, da, sobald die ersten beiden Maschinen zusammengestellt sind, einige Versuchsfahrten mit denselben vorzunehmen sein werden. Im Uebrigen soll die gesammte Bahn auf einmal, nicht aber eine einzelne Abtheilung, dem Betriebe übergeben werden.

Auf der Strecke vom Bahnhofe Zittau bis zum Schülerthale — 5000 Ellen — wird die vom Maschinenmeister Herrn Tauberth erfundene und patentirte Kuppelung der Schienen, deren im vorigen Geschäftsberichte gedacht ist, und welche bezweckt, daß sich die zusammenstoßenden Schienenenden nicht aus ihrer horizontalen Lage verrücken können, in Ausführung gebracht. Demnächst ist die von Webersche Patentweiche angenommen worden.

Sämmtliche zu einem Gleise nebst den nöthigen Weichen und Reservestücken erforderlichen Schienen, 2837 Tons, ingleichen die Nägel und Querschwellen sind vorhanden, dagegen ist der Bedarf an Platten, eingetretener Hindernisse wegen, noch nicht vollständig gedeckt.

Mit großem Danke haben wir zu erkennen gehabt, daß vom hohen Finanzministerio der uns auf die Schienen ertheilte Zollcredit bis zum Ablauf des Jahres 1846 ausgedehnt worden ist. —

Was die

### Hochbauten

betrifft, so ist

- 1) die bereits im 2. Geschäftsberichte erwähnte Restauration am Bahnhofe zu Zittau, und
- 2) eine kleine Restauration am Bahnhofe zu Herrnhut vollendet.

Erstere war auf das Halbjahr vom 1. Mai bis 1. November 1846 für 162½ Thlr. verpachtet. Auf die Zeit vom 1. November 1846 bis Ende 1848 hatten wir uns bereits mit einem neuen

Pächter geeinigt, allein es hat derselbe den bezüglichen Contract einseitig gebrochen, so, daß das Etablissement gegenwärtig geschlossen ist. Vom 1. April 1847 an soll aber dasselbe von Neuem verpachtet werden. Die Restauration in Herrnhut dagegen befindet sich seit dem 1. November 1846 in den Händen eines tüchtigen Pächters, welcher bis zum Schlusse des Jahres 1847 200 Thlr., auf das Jahr 1848 dagegen 300 Thlr. Zins zu zahlen hat.

Im Bau begriffen sind überdies auf dem Bahnhofe zu Zittau

- 3) ein interimistisches Betriebsgebäude, und
- 4) ein hölzerner Wagenschuppen.

Zu 3 bemerken wir Folgendes:

Nach ausführlichen Erörterungen über die auf dem gedachten Bahnhofe zu errichtenden Gebäude und deren Stellung, sowie über die Lage der Betriebsgleise, konnten wir endlich im Monat November 1846 dem hohen Ministerio des Innern einen definitiven Bahnhofsentwurf zur Genehmigung überreichen, wonach künftig erbaut werden sollen:

- a) ein Administrationsgebäude mit Personenhalle;
- b) zwei Güterhallen;
- c) eine Locomotivenremise mit Vorheizungshaus und Brunnen;
- d) ein Koalischuppen;
- e) eine Maschinenwerkstätte;
- f) eine Wagenremise.

Die Maschinenwerkstätte wird jedoch, wie weiter unten bemerkt ist, für den Fall der Abgabe des Bahnbetriebs an die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft entbehrlich. Ebenso könnte auch die Erbauung des Koalischuppens ausgesetzt bleiben, da diese Gesellschaft in Löbau eine Hauptniederlage für Koal zu errichten gedenkt.

Die Rücksichten auf die vorhandenen Geldmittel machen es nun aber rathlich, auch mit definitiver Ausführung der unter a und b aufgeführten Bahnhofsgebäude Anstand zu nehmen und sich, wie an vielen andern Bahnen ohne Nachtheil geschieht, in den nächsten Jahren bloß interimistischer Localitäten zu bedienen. Unser Architect, Herr Bernhard Hempel, hat einen, unsers Erachtens, glücklichen

Mittelweg aufgefunden und ein Gebäude projectirt, welches, auf nicht höher als 5200 Thlr. veranschlagt, in der Hauptsache massiv hergestellt wird, und somit, da nöthig, eine längere Reihe von Jahren das Administrationsgebäude entbehrlich machen kann. Dasselbe bekommt eine Länge von 70 Ellen und eine Breite von 20 Ellen mit Ausfluß der an beiden Längenseiten anzubringenden Untersfahrthallen von je 8 Ellen Breite und wird mit Zinddachung versehen. Es enthält die interimistische Locomotivenremise, eine Stube für Locomotivführer und Feuerleute, zwei Warteräume, die Güter- und Gepäck-, Post- und Polizeiexpedition und das Local für den Billetverkauf. Längs des Gebäudes auf der Bahnhofsseite läuft der Einsteigerperron. Zugleich wird dasselbe dergestalt eingerichtet, daß es, indem es diejenige Stelle des Bahnhofes einnimmt, auf welchem der Güterschuppen für die abgehenden Güter projectirt ist, mit Leichtigkeit künftig zu solchem umgewandelt werden kann. Auch wird durch die Stellung dieses Gebäudes die definitive Ausführung der übrigen Bahnhofsbauten in keiner Weise behindert. Endlich verbindet es noch den Zweck, für Montirung der Locomotiven zu dienen. Es mußte daher auch, da dem Eintreffen der ersten beiden Maschinen entgegenzusehen war, noch gegen den Winter hin, obwohl nicht in voller Länge, sondern nur etwa zur Hälfte, begonnen werden. Die andere Hälfte beabsichtigen wir sofort im Frühjahr 1847 ausführen zu lassen.

Gleicherwie der geehrte Gesellschaftsausschuß mit diesen Maßnahmen sich vollständig einverstanden erklärt und das hohe Ministerium des Innern obige Dispositionen genehmiget hat, hoffen wir auch, die Billigung der Generalversammlung zu erlangen.

Anlangend ad 4, den hölzernen Wagenschuppen, so ward dessen schleuniger Bau durch den Umstand geboten, daß ein Theil der Transportmittel in kürzester Zeit eintreffen kann. Derselbe wird bei einer Länge von 60 und einer Breite von 24 Ellen 9 Personenwagen fassen und ist auf einer Stelle des Bahnhofes ausgerichtet, wo er den projectirten Hochgebäuden nicht im Wege steht.

Gleiche Rücksichten auf Ersparniß sind auch auf andern Punkten der Bahn zu nehmen. Wir werden uns daher, nicht nur, was die

Bahnhöfe zu Löbau und Herrnhut, ingleichen die Station Oberoderwitz betrifft, auf die unentbehrlichen Gebäude beschränken, sondern auch die Werkgebäude, sowie die dermalige interimistische Maschinenwerkstatt seiner Zeit möglichst vortheilhaft zu verwenden suchen, endlich die Ausführung definitiver Bahnwärterhäuser, wo thunlich, ausgeföhrt sein lassen.

Der Entwurf für den Bahnhof Herrnhut, auf welchem definitiv nur eine Wasserstation, demnächst ein Wagenschuppen von Fachwerk und ein Kohlenschuppen von Latten aufgeföhrt werden soll, ferner der Entwurf für den Stationsplatz Oberoderwitz liegen uns vor, dagegen sind wir, was den Bahnhof Löbau betrifft, in der Lage, uns den zur Zeit noch nicht feststehenden Ansichten des Directorii der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft in der Hauptsache anschließen zu müssen. Die Absicht geht dahin, dort für beide Bahnen ein Betriebsgebäude zu errichten. —

Von den fünf

#### Locomotiven,

welche bei der Societe John Cockerill zu Seraing in Bestellung gegeben worden, sind im Monat December 1846 die ersten beiden glücklich eingetroffen, und ist ein laut Contract von genanntem Etablissement anher gesendeter Monteur damit beschäftigt, selbige zusammenzustellen. Wir hoffen, daß deren Prüfung in den ersten Monaten des Jahres 1847 wird stattfinden können, nachdem mindestens einer der zwei, bei der Wagenbauanstalt der Leizyig-Dresdner Eisenbahngesellschaft in Arbeit befindlichen Tender eingetroffen sein wird. Wegen verzögerter Lieferung der beiden Maschinen haben wir übrigens der Gesellschaft ihre Ansprüche vorbehalten. —

An

#### Transportmitteln

sind zur Zeit nur 15, hauptsächlich zum Braunkohlen- und Steintransport bestimmte, vierräderige Lowrys, ingleichen 4 Handtransportwagen zur Benutzung für den Oberbau ic. vorhanden, welche in der interimistischen Maschinenwerkstatt gearbeitet worden. Doch gehen, eingezogenen Nachrichten zufolge, von den bei der vorstehends ge-

dachten Wagenbauanstalt bestellten Wagen bereits verschiedene ihrer Vollendung entgegen, welcher die verspätete Lieferung der Achsen und Räder, deren eigene Herbeischaffung wir uns vorbehalten hatten, durch die Werkstätte von Michiels und Comp. in Eschweilerau bei Aachen sehr hinderlich gewesen ist. —

Die

#### interimistische Maschinenwerkstatt

auf dem Bahnhofe bei Zittau ist durchschnittlich mit 17 Mann, incl. 1 Vormann, betrieben worden und hat namentlich geliefert: die bereits genannten 19 kleinen Transportwagen, verschiedene Weichen, Wegübergänge, ferner Werkzeuge und Hilfsmaschinen, sowohl zum eigenen Gebrauch, als für die Zusammenstellung der Locomotiven und den Oberbau, (Schwellenhobelmaschinen, Keile, Vorlegeplättchen, Stifte für die Schienenkuppelung) Modelle, Geländer, Anker, Hängeisen und Schrauben zu den Brücken und Gebäuden, Pfahlschuhe, sowie sonstige zum Bau erforderliche Gegenstände ic. Der durch Berechnung bestimmte Werth der für andere Conti, als das eigene Inventarium der Werkstatt, gefertigten Gegenstände beträgt

4240 Thlr. 23 Ngr. 6 Pf. —

Bei dem

#### Braunkohlenwerke am Kammersberge

wurde, nachdem es gelungen war, verschiedene dem projectirten Stollnbetriebe von Außen her entgegengesetzte Schwierigkeiten zu überwinden, am 28. Juni 1846 der obere der beiden im ersten Geschäftsberichte in Vorschlag gebrachten Stollen angehauen. Es war die durch Niederbringen mehrerer Bohrlöcher gewonnene Ueberzeugung, daß mit dem oberen Stolln das Nämliche, wie mit dem tieferen, — die Trockenlegung der drei obersten bauwürdigen Flöze, — erzielt werden kann, welcher bei der Wahl des oberen Stollns vor dem tieferen nachgegeben wurde.

Der Stollnbau ist seit seinem Beginne rasch und mit 13 bis 14 Ellen Erlängung in jeder Woche vorgeschritten, so, daß bis Jahres-schluß 104 Lachter oder 364 Ellen Länge aufgeföhren worden



schaft dafür, daß der später nach Vollendung des Stollens zu etablirende umfanglichere Bau, die, den wahren Werth des übernommenen Werks weit übersteigende Kaufsumme, welche den bei Acquisition desselben obschwebenden Verhältnissen geopfert werden mußte, angemessen verzinsen werde.

Daß man darauf bedacht gewesen, das Grubensfeld der Eisenbahngesellschaft zu vergrößern, beweiset der Abschluß mehrerer neuen Kohlenabbau-Contracte, durch welche das Grubensfeld einen Zuwachs von ungefähr 3780 Quadratruthen erhält, wovon wenigstens ein Drittheil mit Sicherheit als bauwürdiges Kohlenfeld angenommen werden kann.

Noch vor Mitte des Jahres 1847 wird der neuangelegte Stollen das nördlich von der Eisenbahn befindliche Kohlenfeld erreichen, und es wird dann sogleich ein umfanglicher Kohlenbau vorbereitet werden. —

Die Beilage sub II. giebt abermals einen

#### Etat

der Beamtenbesoldungen, aus welchem unser Streben nach Verminderung der Zahl der Angestellten hervorgeht, die nicht zu bedeutend gefunden werden wird, wenn man die ungemein große Menge der Bauobjecte berücksichtigt. Die dem 2. Geschäftsberichte beigefügte Uebersicht besagt 71 Beamte, die vorliegende nur 65. —

Wir gelangen nun zu der

#### Betriebs-Angelegenheit.

Aus dem 1. Geschäftsberichte Seite 17 bis 21 sind die Gründe zu ersehen, welche uns bewogen, uns gegen die im Jahre 1845 in Frage gestellte Ueberlassung des Betriebs auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn an die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft auszusprechen; im 2. Geschäftsberichte Seite 23 ferner haben wir zur Anzeige gebracht, daß das hohe Ministerium des Innern Sich auf erstatteten Vortrag dahin erklärt habe, daß dem Vorhaben, den Betrieb für eigene Rechnung zu übernehmen, zur Zeit ein Bedenken nicht entgegenstehe.

Ganz anders gestaltete sich jedoch die Angelegenheit durch den am 28. Februar 1846 von der II. Kammer der Ständeversammlung

an die hohe Staatsregierung gestellten Antrag, welchem später auch die I. Kammer beitrug, „es wolle Hochdieselbe allen ihren Einfluß „und, dafern nöthig, den zur Zeit noch bestehenden Vorbehalt rücksichtlich der Staatsbetheiligung an der Löbau-Zittauer Eisenbahn,“ — mit welcher letztern die Kammern sich übrigens einverstanden erklärten, — „dahin anwenden, ein billiges Uebereinkommen zwischen „der sächsisch-schlesischen und der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft „über Einheit des Betriebs und der Verwaltung beider Bahnen zu „vermitteln, über den Erfolg der alsbald darüber zu eröffnenden „Verhandlungen aber, wenn nicht noch der gegenwärtigen, doch der „künftigen Ständeversammlung Mittheilung machen.“

In dem Allerhöchsten Concessions- und Bestätigungs-Decrete vom 25. Juni 1845 findet sich nämlich die Bestimmung, daß die im §. 4. der Concessionsbedingungen dem Staate vorbehaltene Betheiligung mit dem 4. Theile des Anlage-Capitals in dem Falle als erledigt und sowohl auf Seiten des Staats, als der Gesellschaft als unverbindlich zu betrachten sei, das vom Staate übernommene Actienquantum aber gegen Zurückgewährung der darauf bereits geleisteten Einschüsse an die Gesellschaft zur freien Disposition zurückzufallen habe, wenn die hohen Ministerien der Finanzen und des Innern die Absicht der Staatsregierung, von der fraglichen Betheiligung wiederum zurückzutreten, dem Gesellschafts-Directorio bis zum 1. April 1846 erklärt haben sollten.

Die nächste Folge jenes Kammerbeschlusses war, daß wir unterm 10. März aufgefordert wurden, im Einvernehmen mit dem Ausschusse längstens bis zum 22. desselben Monats Erklärung darüber abzugeben, ob auf Geneigtheit der Gesellschafts-Vorstände, zu einem, unter Vermittelung der hohen Staatsregierung zu Stande zu bringenden, auf billigen Grundsätzen beruhenden Uebereinkommen wegen Ueberlassung des Betriebs an die sächsisch-schlesische Gesellschaft bereitwillig die Hand zu bieten, bestimmt zu rechnen sei. Dabei ward darauf hingewiesen, daß eine willfährige Behandlung dieser Angelegenheit Seiten der Löbau-Zittauer Gesellschaft um so mehr im eigenen Interesse der letztern liegen dürfte, als die Regierung, welche mit der

Ansicht über Nützlichkeit und Möglichkeit der Betriebs-Abgabe, namentlich aus Rücksichten für das öffentliche Interesse, einverstanden sei, Sich außerdem, wenn auch ungern, in die Nothwendigkeit versetzt sehen könnte, die noch vorbehaltene definitive Entschliesung über die Staatsbetheiligung von einer befriedigenden Erledigung des die Betriebsverhältnisse betreffenden Punctes abhängig machen zu müssen.

Nach reiflicher Erwägung dieser Angelegenheit vereinigten wir uns mit dem Ausschusse einhellig zu folgender Erklärung, welche unter dem 19. März abgegeben ward, daß wir nämlich bereitwilligt die Hand zu einem Uebereinkommen mit der sächsisch-schlesischen Gesellschaft bieten würden, wenn solches auf wirklich billigen Grundsätzen beruhe und uns vertrauensvoll mit der Bitte an das hohe Ministerium des Innern wendeten, Sich der Vermittelung eines solchen Vertrags, dessen große Schwierigkeiten übrigens nicht verkannt werden könnten, zu unterziehen.

Der am 29. März auf diese Erklärung eingehende Ministerialbescheid vom 27. sprach sich mit Befriedigung über selbige aus, enthielt jedoch noch Nachstehendes: „das Ministerium setze voraus, daß Directorium und Ausschuss äußersten Falles, und wenn im Wege der Verhandlung zu einer vollständigen Beseitigung etwaiger Differenzen nicht zu gelangen sein sollte, vertrauensvoll denjenigen Bestimmungen nachkommen werde, welche das Ministerium im wohlverstandenen Interesse der Betheiligten, wie des Unternehmens selbst zu treffen Sich genöthigt sehen könnte, um ein auf möglichst billigen Grundsätzen beruhendes Verhältniß zwischen beiden Bahnen herzustellen. Sollte aber wider Erwarten der abgegebenen Erklärung dieser Sinn nicht beigelegt worden sein oder noch beigelegt werden, so würde das Ministerium Sich, wenn auch ungern, genöthigt sehen, dem Staate den Rücktritt von der Betheiligung auch nach dem 1. April 1846, als dem jetzt dafür bestimmten Termine, vorzubehalten.“

Hierauf erfolgte die Einzahlung der fünften Quote auf die von der hohen Staatsregierung übernommenen 5000 Stück Actien zu dem anberaumten Schlußtermine.

Nach Vorstehendem lag die Sache so, daß die das Schiedsrich-

teramt übernehmende hohe Staatsregierung von dem neuerdings vorgehaltenen Rücktritte von der Actienübernahme nur in dem Falle Gebrauch machen konnte, wenn die Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft nicht auf billige Bedingungen eingehen wollte, mithin die Schuld trüge, daß eine Vereinigung nicht zu Stande zu bringen sei.

Glaubten wir, uns hierbei süglich beruhigen zu können, so hielt sich doch der geehrte Ausschuss, um sich und die gesammte Actiengesellschaft gegen jede möglichen Eventualitäten zu sichern, für verpflichtet, unter dem 30. April insofern Verwahrung gegen den hohen Ministerialerlaß vom 27. März einzulegen, als er die Ansicht zu erkennen gab, daß nur durch einen freien Vertrag unter Vermittelung des hohen Ministerii die Frage auf billige Weise, nicht aber durch administratives Ermessen, gelöst werden könne.

Der diese Verwahrungsschrift beantwortende Erlaß vom 29. Mai sprach sich beruhigend dahin aus, wie nach den früheren Erklärungen nicht zu besorgen stehe, daß das von der hohen Staatsregierung zu übende und der Natur der Sache nach nicht auszuschließende Ermessen auf eine das Interesse der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft gefährdende Weise werde geltend gemacht werden.

Nach Schluß des Landtags ging uns unter dem 2. August der Entwurf einer Uebereinkunft zwischen der Löbau-Zittauer und der sächsisch-schleischen Eisenbahngesellschaft, die Uebernahme des Betriebs auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn betreffend, als Grundlage für die zu pflegende Verhandlung zur Prüfung und Abgabe unserer Erklärung, nach vorheriger Vernehmung mit dem Ausschusse, unter der Eröffnung zu, daß der gleiche Entwurf an das Directorium der sächsisch-schleischen Gesellschaft gelangt sei. Diesem Entwurfe war der zwischen der Magdeburg-Leipziger und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft seit dem Jahre 1842 bestehende, die Uebernahme des Betriebs auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn durch die erstgenannte Gesellschaft betreffende Vertrag, als der unter allen vollständigste und am meisten durchdachte, so wie auch sonst rücksichtlich der Principien, auf denen er beruht, geeignetste, zu Grunde gelegt.

Genannter Entwurf ward in den Monaten August und Septem-

ber von uns und dem geehrten Ausschusse in gemeinsame Erwägung gezogen, verschiedentlich modificirt und, von einer ausführlichen Auslassung begleitet, hohen Orts wiederum überreicht. Hierauf fand am 27. November zu Dresden unter Vorsitz Sr. Excellenz, des Herrn Staatsministers des Innern, zwischen den beiderseitigen Directorien und denselben beigeordneten Deputationen der Gesellschafts-Ausschüsse eine mündliche Verhandlung statt, welche das Ergebnis hatte, daß die Vorlage der hohen Staatsregierung mit einigen Abänderungen bis auf Genehmigung der resp. Generalversammlungen angenommen ward.

Wir werden nicht ermangeln, die bei dem hohen Ministerium des Innern unmittelbar redigirte, unter dem 30. December zur Vollziehung uns zugegangene „Uebereinkunft zwischen der Löbau-Zittauer und der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft, die Uebernahme des Betriebes auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn betreffend,“ der geehrten Generalversammlung vorzulegen, und hoffen, dieselbe werde die Ueberzeugung gewinnen, daß von den Vorständen der Gesellschaft das Interesse der letzteren auch hierunter, soviel nur immer thunlich, wahrgenommen worden und das vorläufig getroffene Abkommen ein günstiges, demnach dessen Genehmigung nur rathsam sei. —

Die

### Einzahlungen

auf die Interimsactien sind auch im Jahre 1846, ungeachtet der großen Bedrängniß des Geldmarktes, glücklich vor sich gegangen.

Zu präcludiren waren nur:

	bei der 4. Einzahlung	28 Stück
	„ 5. „	40 „
	„ 6. „	11 „
	„ 7. „	32 „

in Summa 111 Stück.

Diese 111 Stück mit den ausgeschlossenen 141 Stück der 2. und 3. Einzahlung befanden sich am Jahreschlusse in der Hauptkasse, weil eine Verwerthung derselben bei dem bekanntlich so ganz schlechten Stande der Course nicht angemessen erschien. —

Hieran endlich knüpft sich die Geldfrage. Den  
**Geldaufwand**

weist die Beifuge sub III. nach, welche den Rechnungsabluß vom 31. December 1846 enthält. Nach demselben sind wirklich verausgabt 1,478,961 Thlr. 11 Ngr. 4 Pf. und es verbleiben noch 521,038 Thlr. 18 Ngr. 6 Pf.

Schon im Eingange haben wir uns zu der Erklärung genöthigt gesehen, daß wir mit dem Anlagecapitale nicht auszulangen im Stande seien. Wir müssen dieselbe hier wiederholen; allein eingedenk unserer Pflicht, den geehrten Actionairs die genaueste Auskunft über die finanzielle Lage des Unternehmens zu ertheilen, Rechenschaft darüber abzugeben, wie es komme, daß sich ein Mehrerforderniß zeige, Auskunft zu geben, ob und wie demselben abzuhelpen versucht worden, endlich Mittel und Wege vorzuschlagen, um zu selbigem zu gelangen, soll uns in nachfolgender Darstellung nur die größte Offenheit, die strengste Wahrheit leiten.

Obwohl vom Beginne des Eisenbahnbaues an, wie wir hiermit pflichtmäßig versichern können, unser ernstes Streben dahin gerichtet gewesen ist, in allen Zweigen der Verwaltung die möglichste Sparsamkeit einzuführen, um mit dem Anlagecapitale auszulangen, und obgleich bei der immer schlimmern Gestaltung der Geldverhältnisse für uns die Aufforderung um so größer war, jenes Streben auf die consequenteste Weise zu verfolgen, so gelangten wir doch schon in der Mitte des Jahres 1846 zu der niederschlagenden Ueberzeugung, daß es nicht im Bereiche der Möglichkeit liege, den Bau ohne neue Geldmittel zu Ende zu führen.

Ein im Monat November auf Grund der bis dahin gemachten Erfahrungen und unter reiflichster Erwägung aller Umstände nach bestem Wissen und Gewissen von uns ausgearbeiteter specieller Kostenüberschlag stellt, jedoch mit Inbegriff der Zinsen auf die successiven Einzahlungen während der Bauzeit, die nach §. 6. der Concessionsbedingungen aus dem Anlagecapitale von 2 Millionen vorschussweise zu entnehmen, künftig zu demselben hinzuzuschlagen, und, soweit nöthig, entweder durch Creirung neuer Actien oder auf sonst geeignete

Weise zu decken sind, ein Mehrerforderniß von circa 451,000 Thlr. heraus, welches sich aber nach Umständen, und, wenn die gehofften Ersparnisse zu erzielen sein sollten, auf 380,000 Thlr. reduciren lassen wird.

Es ist bekannt, daß der zwar an und für sich sehr generelle, doch gewiß mit großer Sachkenntniß abgefaßte Voranschlag vom 20. Februar 1843, mit Ausschluß der Koakbereitungs-Anstalt, die Gesamtsumme von 1,939,900 Thlr. ergibt, welche auf 2,000,000 Thlr. erhöht worden ist. Die Ueberschreitung dieses Voranschlags nun wird namentlich durch folgende Umstände erklärt:

1) Der Bau unserer Bahn ist in einer Periode begonnen worden, wo bereits alle Maschinen- und Materialienpreise, sowie die Löhne ungemein gestiegen waren. Die Schienen u. A. haben noch über 12 Pfd. Sterl. pro Ton bezahlt werden müssen. Dazu die Zoll-erhöhung, welche allein über 28,000 Thlr. ausmacht. Bei dem Preise von circa 6 Pfund Sterling, welchen die sächsisch-schlesische Eisenbahn-Gesellschaft bei noch günstigen Coniuncturen erlangt hat, hätte dießseitige Compagnie mehr als 124,000 Thlr. erspart. Während nun die laufende Elle Oberbau mit 4 Thlr. veranschlagt ist, stellen sich deren Kosten auf fast 8 Thlr. Die Locomotiven ferner kosten, statt der veranschlagten 60,000 Thlr., über 71,000 Thlr.; die Tender aber sind im Voranschlage übergangen worden. Sie kosten über 6000 Thlr.

2) Durch unvorhergesehene Umstände — die allgemeine Werthsteigerung des Grundes und Bodens gänzlich unberücksichtigt gelassen —, haben sich die Territorial-Entschädigungen ungemein erhöht.

a. Sind in dem Voranschlage 16 kleine Gebäude, als unter die Bahn fallend, bezeichnet, so haben, wie schon einmal angeführt, dagegen 24, incl. ein Bauergut, angekauft werden müssen. Hierzu kommen noch 26 Gebäude, die mit bedeutenden Kosten in feuersichern Stand zu setzen sind.

b. Durch die Anlage des Bahnhofes am Baugner anstatt am Weberthore zu Zittau ist die Acquisition des Braunkohlenwerkes am Kammersberge mit 18,150 Thlr. nöthig geworden,

b. Die Führung der Bahn über die Grilltische Bleiche bei Herrnhut hat deren Ankauf für die Summe von 11,700 Thlr. bedingt.

c. An die sächsisch-schlesische Gesellschaft muß wegen Höherlegung ihres Bahnhofes bei Löbau im Interesse dieseitiger Compagnie eine vertragmäßige Entschädigung von 40,000 Thlr. gezahlt werden.

d. Uebrigens ist der Flächeninhalt von 6 Aclern für die Bahnhöfe zu Zittau und Löbau im Voranschlage viel zu gering angenommen, auch der Bahnhof Herrnhut und der Stationsplatz Ober-Oderwitz außer Betracht gelassen worden. Das gesammte für diese Bahnhöfe zc. erforderliche Areal beträgt mehr als 16 Acler.

e. Das Capitel „Ausführung und Aufsicht“ ist im Voranschlage mit 15,000 Thlr. augenscheinlich zu niedrig angesetzt.

f. Die Zinsen auf die successiven Einzahlungen, welche sich bis zum Schlusse des Jahres 1847 auf etwa 135,000 Thlr. berechnen, sind im Voranschlage nicht mit aufgeführt.

g. Endlich enthält der Voranschlag ein Capitel „Insgemein“ gar nicht.

Hiernach deckt der Zuschlag zu der auf 2 Millionen gestellten Voranschlagssumme von 60,100 Thln. nicht viel über den 6. Theil des vorstehend aufgeführten, außer der Berechnung gelegenen Aufwandes.

Der besseren Vergleichung wegen lassen wir nunmehr eine Gegenüberstellung der einzelnen Capitelsummen des Voranschlags vom Februar 1843 und des Kostenüberschlags vom November 1846 folgen:

	Voranschlag von 1843.	Voranschlag von 1846.
I. Vorarbeiten:	3,000 Thlr.	8,500 Thlr.
II. Territorial-Entschädigungen:	136,000 „	241,928 „
III. Unterbau:	1,230,000 „	1,160,590 „
IV. Oberbau:	260,000 „	534,000 „
V. Gebäude:	109,000 „	101,900 „
VI. Maschinenwesen:	84,000 „	104,700 „
VII. Transportmittel:	87,900 „	69,450 „
<b>Latus</b>	<b>1,909,900 Thlr.</b>	<b>2,221,068 Thlr.</b>

Transport	1,909,900 Thlr.	2,221,068 Thlr.
VIII. Bauführung u. Aufsicht:	15,000 „	45,600 „
IX. Hauptverwaltung:	15,000 „	21,200 „
X. Generalversammlungen:	— „	150 „
XI. Provision bei Einzahlungen:	— „	1,200 „
XII. Braunkohlenwerk:	— „	7,208 „
XIII. Insgemein:	— „	20,000 „
XIV. Coakbereitungs-Anstalt:	3,000 „	— „
	<u>1,942,900 Thlr.</u>	<u>2,316,426 Thlr.</u>
Dazu Zinsen während der Bauzeit		135,000 „
		<u>Summa 2,451,426 Thlr.</u>
Davon die Voranschlagungs-Summe		1,942,900 „
Daher wird gegen den Voranschlag mehr erfordert		508,526 Thlr.
Mehraufwand gegen das Anlagecapital der 2 Mill.:		451,426 Thlr.

Wir bemerkten, daß sich der Mehrbedarf von 451,000 Thln., Falls die gehofften Ersparnisse zu ermöglichen sein sollten, auf 380,000 Thlr. ermäßigen lassen werde. Diese Ersparnisse stehen zuvörderst in Aussicht beim Unterbau, nachdem sich der Aufwand für die in großen Entreprisen verdungenen Erdarbeiten der Abtheilung Herrnhut-Löbau ziemlich sicher übersehen läßt. — Demnächst anlangend die Gebäude, so beabsichtigen wir, wie bereits bemerkt, uns in den ersten Betriebsjahren mit, soweit zulässig, provisorischen Bahnhofsgebäuden und Bahnwärterhäusern zu behelfen, wodurch die Summe von 101,900 Thln. um wenigstens 30,000 Thlr. herabzusetzen sein dürfte. Ferner wird der für die Erweiterung des Braunkohlenwerks von der letzten Generalversammlung verwilligte Betrag von 7208 Thln. allem Vermuthen nach nicht aufgewendet werden. Im Uebrigen müssen sich künftig die Nutzungen des Eigenthums der Gesellschaft während der Bauzeit an Zinsen, Mieth-Pachtgeldern u. s. w., der Advance auf verkaufte Actien und die Conventionalstrafen, die Erträge aus wieder veräußerten Grundstücken, Gebäuden, Werkzeugen, Materialien und dergl., welche bei dem Kostenüberschlage gänzlich außer Betracht gelassen worden sind, nicht unerheblich herausstellen, da sie nach dem

vorliegenden Abschlusse schon die Summe von 12,725 Thlr. 1 Ngr. 2 Pf. ausmachen.

Nach dieser Darlegung geben wir uns der Hoffnung hin, es werde uns von keiner Seite der Vorwurf einer leichtsinnigen Gebahrung mit den uns anvertrauten Geldern mit Grund zu machen sein, vielmehr überall die Ueberzeugung Platz greifen, daß, wenn einerseits die Löbau-Zittauer Eisenbahn als Gebirgsbahn an und für sich schon ungewöhnliche Mittel in Anspruch nehmen muß, andererseits unglückliche Conjunctionen und ungünstige Verhältnisse aller Art jene zu erhöhen mitgewirkt haben.

Das bei dem herrschenden Geldmangel allerdings bedenkliche Sachverhältniß forderte uns vor Allem zu näherer Erwägung der wiederholt angeregten Idee auf, ob es nicht angemessen sein möchte, wenn die sächsisch-schlesische Eisenbahngesellschaft zur Uebernahme nicht bloß des Betriebes auf dieseitiger Bahn, sondern der letztern überhaupt vermocht werden könnte, dergestalt nämlich, daß die Löbau-Zittauer Eisenbahn ein völlig integrierender Theil der sächsisch-schlesischen würde, und unter der Voraussetzung, daß das Interesse der dieseitigen Actionaire durchaus sicher zu stellen sei. Da sich jedoch jenseits keine Geneigtheit zeigte, mußte der erwähnte Plan aufgegeben und ohne Verzug über die Mittel und Wege berathen werden, wie der Mehrbedarf beschafft werden könne, damit nicht einmal plötzlich Verlegenheiten entständen und der Bau der Bahn zum größten Nachtheile des Unternehmens sistirt werden müsse.

Um nichts unversucht zu lassen und da das Schwierige eines gewöhnlichen Anlehens auf der Hand lag, vereinigten wir uns mit dem Gesellschafts-Ausschusse dahin, die Communen Zittau und Herrnhut wegen Ertheilung von Vorschüssen anzugehen, indem beide Orte an Vollenbung der Eisenbahn das höchste Interesse haben müssen. Die bezüglichlichen Anträge vom 30. Aug. und resp. 17. Septbr. 1846 sind jedoch wider Erwarten gänzlich von der Hand gewiesen worden, wie wir, was Zittau anlangt, bis jezt zwar nur auf nicht officiellen Wege in Erfahrung gebracht haben.

Inzwischen war zu Vermeidung jedes Zeitverlusts von uns im Einvernehmen mit dem Ausschusse ein Plan zur Aufbringung von

450,000 Thln. entworfen worden. Bei näherer Erwägung gelangten wir jedoch zu der Ueberzeugung, daß die rechtliche Basis desselben erheblichen Bedenken unterliegen möchte, insofern er auf einen indirecten Zwang der Actionaire zu Leistung von Nachschüssen auf die Actien hinauslief und demnach mit den Statuten in Widerspruch trat. Da der Ausschuß damit einverstanden war, haben wir unter Zuziehung desselben einen anderweiten Plan zu Vermehrung des Actiencapitals um 500,000 Thlr. ausgearbeitet, gegen welchen im Prinzip etwas Erhebliches nicht einzuwenden sein dürfte, da er Erreicherung von Prioritätsactien mit gewissen Prärogativen hinsichtlich der Zinsen und Dividende beabsichtigt und demnach die Competenz der Generalversammlung wohl keinesweges überschreitet, somit aber eine Abänderung der Statuten nicht nöthig machen wird. Die Erhöhung der in dem ersten Plane angenommenen Summe von 450,000 Thln. auf 500,000 Thlr. möchte sich einestheils dadurch rechtfertigen, daß von der früheren Nöthigung der Actionaire zu Entnahme neuer Actien zurückgegangen, andernteils dadurch, daß 500,000 Thlr., auf 20,000 Actien vertheilt, grade die runde Summe von 25 Thln. pro Actie ergeben.

Besagten zweiten Plan nun haben wir unter dem 8. November durch den Königlichen Herrn Commissar der hohen Staatsregierung vorgelegt und daran nachfolgende Gesuche geknüpft:

1) daß das hohe Ministerium des Innern die nach §. 2. der Statuten erforderliche Genehmigung zu Erhöhung des Anlagecapitals im Allgemeinen, als insbesondere zur Ausgabe neuer Actien in Gemäßheit des Plans erteile;

2) daß die hohe Staatsregierung in Ihrer Eigenschaft als Actionair nach Verhältniß der übernommenen 5000 Stück Actien bei Beschaffung des Mehrbedarfs mitwirke, demgemäß aber Ihre Bereitwilligkeit erkläre, im Falle der Genehmigung obgedachten Plans 5000 Actien Litt. B. gegen Einzahlung von 125,000 Thlr. zu übernehmen und

3) daß Hochdieselbe die Garantie der Dividenden auf die Actien Litt. B. insoweit zu übernehmen Sich bewegen finden wolle, als die Jahreseinnahmen der Gesellschaft, nach Abzug der Betriebs-

und Bahn-Unterhaltungs-Kosten wider Erwarten nicht auslangen sollten, diese Dividenden zu decken.

Wir geben uns der Hoffnung auf eine beifällige Entschliessung vertrauensvoll hin und dürfen wohl erwarten, daß die geehrte Generalversammlung dem ihr vorzulegenden, nach reiflicher Erwägung aller einschlagenden Verhältnisse bearbeiteten Plane zu Ausbringung des Mehrererfordernisses auch ihrerseits weder die Genehmigung, noch im wohlverstandenen Interesse, die Unterstützung vorenthalten werde. Solchenfalls würde die Vollendung unsers Unternehmens im Laufe des Jahres 1847 außer Zweifel gestellt sein, eines Unternehmens, das offenbar für die Zukunft zu den schönsten Erwartungen berechtigt. Ist nämlich, wie die zuverlässigsten Mittheilungen bestätigen, Seiten der Kaiserl. Königl. Oesterreichischen Staatsregierung die Zusicherung ertheilt worden, daß der Bau einer Bahn von Pardubitz nach Reichenberg sofort nach Beendigung der Elbbahn, als die erste im Königreiche Böhmen wiederum zu concessionirende Bahn, genehmigt werden solle — ein Fall, der spätestens im Jahre 1850 eintreten dürfte —, so kann auch der Fortführung unserer Bahn nach Reichenberg mit Zuverlässigkeit entgegengesehen werden. Denn es ist diese bedeutende Gewerbsstadt bei weitem mehr zu einem Anschlusse mit Zittau als mit Görlitz geneigt, einestheils wegen der langjährigen, von Jahr zu Jahr zunehmenden, und die mit Preußen bestehenden, bedeutend überwiegenden Geschäftsbeziehungen mit Sachsen, andernteils im Interesse der bei Hartbau, Poritzsch u. s. w. vorhandenen, sehr ergiebigen Braunkohlenwerke, die einer Reichenberger einflussreichen Actiengesellschaft zugehören und deren möglichst billige Ausbeutung für die großartige Industrie genannter Stadt von ungemeiner Wichtigkeit ist, und endlich, weil eine Eisenbahnverbindung von Zittau nach Reichenberg bekanntlich nicht nur halb so lang, sondern auch in der Ausführung halb so schwierig sein würde, wie eine solche Verbindung zwischen Görlitz und Reichenberg.

Zittau, im Monat Januar 1847.

### Directorium der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft.

Friedrich von Nostitz-Drzewiecki, Vorsitzender.  
 Christian Eduard Erner.  
 Daniel Eduard Helfft.

# I. Allgemeine Uebersicht

über den Fortgang der Erdarbeiten auf den beiden Abtheilungen der Röhren-Bitterauer Eisenbahn für das Jahr 1846.

Mondt.	Fertige Meile in Ellen.	Bewegte Erdmaße in Kubit-Ellen.		Fertiges Steinbett in Ellen.	Gesamtmacht der Bahn beschaffigten Arbeiter.		Fertige Meile.	Anmerkungen.
		im Monat.	in Summa.		in Summa.	darunter ausländischer.		
Januar . . .	14,947	155,846 $\frac{1}{2}$	2,216,078 $\frac{3}{8}$	—	1665	47	58	
Februar . . .	15,957	171,974 $\frac{1}{2}$	2,388,032 $\frac{7}{8}$	—	1722	67	55	
März . . . .	16,225	230,236	2,618,288 $\frac{7}{8}$	—	2951	106	56	
April . . . .	17,840	294,438	2,912,726 $\frac{7}{8}$	—	3497	208	56	
Mai . . . . .	19,990	374,960 $\frac{1}{8}$	3,287,687	—	3861	331	76	
Juni . . . . .	21,290	408,948	3,696,635	—	3703	435	62	
Juli . . . . .	22,953	495,147	4,191,782	1350	3785	352	71	
August . . .	25,003	643,889	4,835,671	2425	3808	505	89	
September .	26,800	654,418	5,490,089	3800	3485	497	130	
October . . .	30,395	734,430	6,224,519	8650	4570	687	142	
November . .	31,895	743,383	6,967,902	15,450	3266	481	115	
December . .	32,245	259,867	7,227,769	16,950	1868	286	134	

Im April wurden die Erdarbeiten auf der I. Abtheilung, Sperrhütten-Röhren, begonnen. Die Länge der ganzen Bahn beträgt: Ellen. Pfostenellen.  
 I. Abthl. 26,625 = 2,632  
 II. " 33,575 = 2,563  
 # 60,200 = 4,995

## II. Verzeichniß

der am 1. Januar 1847 angestellten Beamten.

Zahl.	Benennung.	Jährlicher Gehalt sc.			Summa.		
		Thlr.	Ng.	Pf.	Thlr.	Ng.	Pf.
<b>A. Im Hauptbureau:</b>							
1	Bevollmächtigter . . . . .	1000	—	—	1000	—	—
1	Registrator . . . . .	288	—	—	288	—	—
1	Buchhalter (interimistisch) . . . . .	240	—	—	240	—	—
1	Kassen-Expedit . . . . .	288	—	—	288	—	—
<b>B. Technische und Aufsichts-Beamte:</b>							
1	Ober-Ingenieur . . . . .	2000	—	—	2000	—	—
1	Maschinenmeister . . . . .	700	—	—	700	—	—
1	Architekt . . . . .	800	—	—	800	—	—
4	Sections-Ingenieurs . . . . . à	600	—	—	2400	—	—
2	Ingenieur-Assistenten . . . . . à	360	—	—	720	—	—
9 { 5	dergleichen . . . . . à	300	—	—	1500	—	—
2	dergleichen . . . . . à	240	—	—	480	—	—
4	Brückenbau-Assistenten . . . . . à	300	—	—	1200	—	—
6	Bauschreiber . . . . . à	240	—	—	1440	—	—
1	Bureau-Expedit . . . . .	240	—	—	240	—	—
1	Schirrmeister . . . . .	240	—	—	240	—	—
1	Vormann in der Maschinenwerk- statt . . . . .	240	—	—	240	—	—
15	Aufseher (darunter einer in das Hauptbureau commandirt) à	150	—	—	2250	—	—
16 { 13	Wächter I. Classe . . . . . à	120	—	—	1560	—	—
3	dergl. II. Classe . . . . . à	100	—	—	300	—	—
<b>C. Beim Kohlenwerke:</b>							
1	Obersteiger, welcher mit . . . . . von den Einkünften des Koh- lenbaues besoldet wird.	208	—	—		—	—
		Summa			17886	—	—
65.							

### III.

## Rechnungs-Abschluß der Löbau-

am 31. De-

Einnahme seit Beginn des Baues.

	S.-B. Fol.	Tblr.	Rgr	Pf.	Tblr.	Rgr	Pf.
Actien-Conto . . . . .	42				1,186,290	—	—
Königliche hohe Staats-Regierung . . . . .	50				400,000	—	—
Gewinn- und Verlust-Conto:							
Avance auf verkaufte Actien und Con- ventionstrafen . . . . .	44				4118	—	—
Nutzung des Braunkohlenwerks:							
Reinertrag . . . . .	49				477	9	4
Nutzung von Gebäuden ic. . . . .	56				470	28	2
Ertrag verkaufter Grundstücke . . . . .	59				150	—	—
Ertrag verkaufter Utensilien . . . . .	64				2435	15	—
Zinsen-Conto . . . . .	43				5549	18	—
Summe der Einnahme Hiervon ab die Ausgabe Verbleibt Bestand					1,593,492 1,303,921 295,571	10 8 2	6 5 1
und zwar:							
In Quittungen über Abschlagszahlungen Baar . . . . .		175,040	2	9			
Laut Cassa-Buch Fol. 73 . . . . .		84,026	14	2			
Bei der Leipziger Bank laut S.-B. Fol. 69					259,066 36,504 295,571	17 15 2	1 — 1

Löbau, den 31. December 1846.

Directorium der Löbau-Bittauer Eisenbahn-Gesellschaft.

v. Mostig.      Gyner.      Helfft.  
Vorf.

## Bittauer Eisenbahn-Gesellschaft

cember 1846.

Ausgabe seit Beginn des Baues.

	S.-B. Fol.	Tblr.	Rgr	Pf.	Tblr.	Rgr	Pf.
Vorarbeiten . . . . .	1					8299	12 3
Expropriation:							
Kosten der Commission . . . . .	2	2130	15	6			
Kosten des Grundes, der Gebäude ic. . . . .	3	109,510	5	9			
Entschädigung für während des Baues be- nutzte Grundstücke ic. . . . .	4	570	15	—			
Grundabgaben . . . . .	5	216	4	1	112,427	10	6
Unterbau:							
Erdarbeiten . . . . .	75	349,795	16	9			
Maurerarbeiten . . . . .	73	139,360	9	8			
Provisorische Brücken . . . . .	8	4772	2	2			
Werkzeuge und sonstige Geräthschaften . . . . .	9	11,554	3	7	505,512	2	6
Oberbau:							
Schwellen . . . . .	10	14,541	29	9			
Schienen . . . . .	11	219,036	25	—			
Eisennägel . . . . .	12	13,550	15	6			
Schienenplatten . . . . .	13	3958	—	4			
Steinbettung . . . . .	76	5380	10	8			
Soll der Schienen, Transportkosten, Legen, Nichten ic. . . . .	15	172,707	6	—			
Ausweichen . . . . .	16	153	2	4	459,328	1	1
Gebäude:							
Provisorische . . . . .	18	9602	9	2			
Bahnhofs- und Stationsgebäude ic. . . . .	20	2137	18	8			
Wasserstationen . . . . .	21	38	19	8	11,778	17	8
Bau-Regie:							
Gehalte und Reisekosten . . . . .	74	27,992	12	2			
Bahnbewachung . . . . .	24	2796	1	2			
Büreaukosten, Heizung ic. . . . .	25	2511	25	2			
Medicinalaufwand ic. . . . .	26	1517	5	3			
Bau-Polizei . . . . .	27	404	23	1	35,222	7	—
Maschinen:							
Anschaffung, Anzahlung . . . . .	53	28,930	14	—			
Rolle und Transport . . . . .	29	1924	7	9			
Gehalte, Löhne ic. . . . .	31	38	19	6			
Hilfsmaschinen ic. . . . .	32	2801	4	1	33,514	15	6
Wagenbau:							
Anschaffung . . . . .	33	3251	22	7			
Transportkosten ic. . . . .	34	114	7	3	3376	—	—
Hauptverwaltung und Directorium:							
Gehalte der Directoren ic. . . . .	35	7756	1	6			
Reiseaufwand . . . . .	36	1016	—	1			
Büreauaufwand . . . . .	37	944	25	1			
Druck- und Insertionskosten ic. . . . .	77	3601	28	8	13,318	25	6
Ausfuß:							
Reisekosten, Diäten ic. . . . .	39	945	3	8			
Copialien, Porti ic. . . . .	40	162	29	—			
Baudeputationsaufwand . . . . .	57	38	15	—	1146	17	8
Aufwand bei Generalversammlungen . . . . .	41				62	—	—
Maschinenwerkstatt . . . . .	78				2709	24	1
Braunkohlenwerk . . . . .	71				19,528	16	1
Bittauer Bahnhofs-Restoration . . . . .	52				747	4	5
Fernhuber dergl. . . . .	54				1849	19	9
Löbauer Bahnhofs-Entschädigung . . . . .	61				30,000	—	—
Provisions-Conto . . . . .	48				1094	23	—
Zinsen-Conto . . . . .	43				57,005	20	5
Summa der Ausgabe					1,303,921	8	5

Stiller'sche Verlagsbuchhandlung

Leipzig 1846

Verzeichniß der Bücher

Stk.	Preis	Titel	Verf.	Bd.	Verlag
1	1 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	1	Stiller
2	2 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	2	Stiller
3	3 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	3	Stiller
4	4 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	4	Stiller
5	5 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	5	Stiller
6	6 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	6	Stiller
7	7 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	7	Stiller
8	8 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	8	Stiller
9	9 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	9	Stiller
10	10 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	10	Stiller
11	11 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	11	Stiller
12	12 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	12	Stiller
13	13 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	13	Stiller
14	14 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	14	Stiller
15	15 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	15	Stiller
16	16 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	16	Stiller
17	17 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	17	Stiller
18	18 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	18	Stiller
19	19 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	19	Stiller
20	20 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	20	Stiller
21	21 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	21	Stiller
22	22 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	22	Stiller
23	23 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	23	Stiller
24	24 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	24	Stiller
25	25 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	25	Stiller
26	26 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	26	Stiller
27	27 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	27	Stiller
28	28 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	28	Stiller
29	29 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	29	Stiller
30	30 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	30	Stiller
31	31 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	31	Stiller
32	32 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	32	Stiller
33	33 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	33	Stiller
34	34 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	34	Stiller
35	35 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	35	Stiller
36	36 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	36	Stiller
37	37 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	37	Stiller
38	38 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	38	Stiller
39	39 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	39	Stiller
40	40 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	40	Stiller
41	41 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	41	Stiller
42	42 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	42	Stiller
43	43 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	43	Stiller
44	44 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	44	Stiller
45	45 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	45	Stiller
46	46 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	46	Stiller
47	47 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	47	Stiller
48	48 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	48	Stiller
49	49 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	49	Stiller
50	50 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	50	Stiller
51	51 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	51	Stiller
52	52 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	52	Stiller
53	53 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	53	Stiller
54	54 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	54	Stiller
55	55 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	55	Stiller
56	56 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	56	Stiller
57	57 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	57	Stiller
58	58 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	58	Stiller
59	59 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	59	Stiller
60	60 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	60	Stiller
61	61 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	61	Stiller
62	62 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	62	Stiller
63	63 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	63	Stiller
64	64 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	64	Stiller
65	65 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	65	Stiller
66	66 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	66	Stiller
67	67 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	67	Stiller
68	68 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	68	Stiller
69	69 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	69	Stiller
70	70 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	70	Stiller
71	71 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	71	Stiller
72	72 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	72	Stiller
73	73 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	73	Stiller
74	74 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	74	Stiller
75	75 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	75	Stiller
76	76 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	76	Stiller
77	77 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	77	Stiller
78	78 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	78	Stiller
79	79 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	79	Stiller
80	80 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	80	Stiller
81	81 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	81	Stiller
82	82 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	82	Stiller
83	83 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	83	Stiller
84	84 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	84	Stiller
85	85 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	85	Stiller
86	86 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	86	Stiller
87	87 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	87	Stiller
88	88 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	88	Stiller
89	89 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	89	Stiller
90	90 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	90	Stiller
91	91 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	91	Stiller
92	92 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	92	Stiller
93	93 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	93	Stiller
94	94 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	94	Stiller
95	95 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	95	Stiller
96	96 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	96	Stiller
97	97 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	97	Stiller
98	98 1/2	Handbuch der Geometrie	Leibniz	98	Stiller
99	99 1/2	Handbuch der Algebra	Leibniz	99	Stiller
100	100 1/2	Handbuch der Arithmetik	Leibniz	100	Stiller

Gedruckt bei C. F. Hofffeld in Leipzig.