

Die

Löbau-Zittauer Eisenbahn

in ihrer

**Rentabilität mit Benutzung amtlicher
Quellen beleuchtet.**

RESSOURCE.

Leipzig,
Einhorns Verlags-Expedition,
1845.

Preis 2 Ngr. oder 2gr.

Hist. Saxon.

M.

567,8

12

116

Lebens-Geschichte

1771

Lebens-Geschichte mit Bemerkungen
aus den Quellen

LEIPZIG

Verlag
G. Neumann, Neudamm-Verlag

1847

Preis 2 Thlr. 10 Sgr.

Die

Löbau-Bittauer Eisenbahn

in ihrer Rentabilität, mit Benutzung amtlicher Quellen.

Wenn in einer Zeit, wo der Stand der industriellen Effecten durch bekannte Ereignisse gedrückt und das allgemeine Vertrauen zu Actienunternehmungen überhaupt bedeutend gewichen war, dennoch ein neues Project dieser Art durch Bewirkung der ersten Einzahlung thatsächlich begründet ward, wie dies hinsichtlich der obgedachten Eisenbahn der Fall, so mußte jeder Unbefangene sich fragen, wie dies möglich und aus welchen Gründen mitten in einer solchen Crisis das Vertrauen zu einer neuen Eisenbahn, die noch überdies nur eine Zweigbahn durch die Provinz an die Landesgrenze sein soll, jenseits welcher ein Schienenweg ihr nicht entgegenkommt, sich bis zur wirklichen Einzahlung darauf steigern konnte.

*

Die Speculation hatte eben damals eine solche Niederlage erlitten, daß man ihr den Muth zu neuen Wag- nissen nicht zutrauen konnte. Das bloße in der That vorhandene Bedürfniß nach dieser Eisenbahn erklärte dessen Begründung auch nicht, da diejenigen, welche das Geld zu dergleichen hergeben sollen, nicht sowohl darnach, als nach der Sicherung der anzulegenden Capitalien und der davon zu ziehenden Nutzungen zu fragen pflegen.

Die Ursachen der gedachten auffälligen Erscheinung mußten sonach anderswo liegen, und der Verfasser, der die Verwunderung über das Zustandekommen der Löbau- Zittauer Eisenbahn in einer so ungünstigen Zeitperiode mit Vielen theilte, wenn er auch für seine Person dabei nicht interessirt war, fand sich durch sehr dringende Auf- forderung seiner Geschäftsfreunde veranlaßt, diesen Ur- sachen genauer nachzuspüren.

Was er dabei gefunden, stellte diese zufrieden, und schien wohl geeignet, in weitem Kreisen verbreitet zu werden, da es im Stande sein dürfte, die Zweifler, zu denen er selbst gehörte, zu beruhigen, das Vertrauen Derer aber, die dem Unternehmen ihr Geld zugewendet, noch mehr zu befestigen.

Indeß glaubte er als ein Privatmann, der sich mit der Sache nur aus den obgedachten Rücksichten beschäf- tigte, dazu keinen Beruf zu haben, vielmehr erwarten zu dürfen, daß die Beamten der Gesellschaft ihren Commit- tenten darüber die nöthigen Aufschlüsse geben würden.

Hat nun aber von Letzterem bis jetzt nichts verlautet, so glaubte er die Resultate seiner Nachforschungen dem dafür sich interessirenden Publikum nicht länger vorenthalten zu dürfen, und muß, da er zwar amtliche Quellen zu benutzen Gelegenheit hatte, ihm aber die Acten des Directorii unzugänglich blieben, gewärtig sein, ob und in welcher Weise man ihn des Irrthums oder der Uebertreibung werde zeihen können.

Daß er die mühsam erlangten factischen Vorlagen getreu wiedergegeben, kann er mit Wahrheit versichern, während die daraus gezogenen Folgerungen kein anderer Vorwurf treffen dürfte, als den man jeder Wahrscheinlichkeitsberechnung machen kann, ein Vorwurf der um so mehr in sich selbst zerfällt, als er die meisten und namentlich alle industriellen Unternehmungen ebenfalls trifft.

Was nun den Vorwurf dieses Schriftchens die Rentabilität der Löbau-Zittauer Eisenbahn zu prüfen belangt, so dürften folgende Bemerkungen und Nachweisungen geeignet erscheinen, die Frage nach der dauernden Sicherung des Unternehmens zu bejahen.

Hat man erfahrungsmäßig im Allgemeinen Grund, an die Rentabilität der Eisenbahnen zu glauben, so kann dieser Glaube auch der Löbau-Zittauer nicht versagt werden, vielmehr vereinigt sich Alles, um gerade dieser Bahn ein verhältnißmäßig günstigeres Prognosticon zu

stellen, als man es bei mehreren andern Bahnen im Voraus vermocht hat.

Es ist dahin zu rechnen

- 1) daß die Bahn als eine Zweigbahn der, die große Straße aus Mitteldeutschland an die polnisch-russische Grenze verfolgenden Eisenbahn die erste und wenigstens für mehrere Jahre die alleinige ist, welche Sachsen und Deutschland überhaupt mit Böhmen und Oestreich verbindet, indem die Elbbahn vertragsmäßig erst im Jahre 1850 zu vollenden ist;
- 2) daß diese Zweigbahn von Löbau nach Zittau durch den bevölkertsten Theil Europas, ja der ganzen Erde, nach dem Zeugniß des bewährten Statistiker Albert Schiffner, (vergl. dessen Beschreibung von Sachsen, S. 36. 38.) geht und sonach um so mehr günstige Chancen für ihre Rentabilität gewährt, als der von ihr durchschnittene südliche Theil der Oberlausitz theils in sich selbst, theils wegen des Grenzverkehrs mit Böhmen, zu den ersten Landstrichen in Production wie Consumption gehört, wie denn namentlich in Zittau das wichtigste Haupt-Zollamt Sachsens sich befindet;
- 3) daß diese Zweigbahn zu Folge der im Eisenbahnwesen gemachten technischen Fortschritte verhältnißmäßig sehr billig und fast um ein Viertel unter dem Anschlage hergestellt werden wird;
- 4) daß der Personen- und Güter-Verkehr, wie durch

Eisenbahnen überhaupt, so auch durch die Löbau-Zittauer beträchtlich steigen werde.

Letztes läßt sich nach dem ad 2. Bemerkten hier mehr wie anderwärts mit Grund voraussetzen, zumal die Erfahrung gelehrt hat, daß der Zwischenverkehr von Station zu Station die meiste und sicherste Einnahme gewähret;

5) daß eine Fortsetzung der Bahn bis an die böhmische Grenze und nach Böhmen hinein zur Verbindung mit der Prag-Wiener Staatsbahn jetzt mehr als je zu hoffen steht, in diesem Falle aber die Löbau-Zittauer Bahn ganz unbedingt zu den frequentesten aller deutschen Bahnen zu zählen sein würde.

Lassen diese allgemeinen aber wohlbegründeten Vordersätze schon den Glauben an die Rentabilität der Bahn von Löbau nach Zittau fassen, so wird dieser Glaube zur Ueberzeugung, wenn man sich die hier einschlagenden Detailfragen beantwortet.

In dieser Hinsicht sind zu erwähnen

I.
die Bevölkerungs- und Betriebs-Verhältnisse des Bahnbezirks und des angrenzenden Böhmens.

Schiffner nennt das Mandaugebiet, durch welches die Löbau-Zittauer Eisenbahn geht, abgesehen von den

Städten, das bevölkerteste der Erde und hier ist es, wo seine Durchschnittsberechnung, nach welcher in der Oberlausitz mit Ausschluß der Städte auf die Quadratmeile 5097 Seelen kommen, eine Zahl, die sich in solcher Beziehung kaum weiter auf Erden fände, als viel zu niedrig erscheint.

Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß von der Gesamtbevölkerung der Oberlausitz an circa $\frac{1}{4}$ Million mindestens 200,000 Menschen auf den südlichen Theil der Lausitz, den eigentlichen Bahnbezirk kommen.

Ganz nahe an der von den beiden Städten Löbau und Zittau begrenzten Bahnlinie liegen die volkreichsten und gewerbfleißigsten Dörfer der Erde, z. B. Großschönau, Oberwitz, Cibau, Ebersbach, Kunnersdorf u. s. w., deren Bewohner sowohl unmittelbar durch ihre Gewerbsverhältnisse, wie durch den mittelbar daraus erwachsenen Wohlstand einen steten nachhaltigen Personen- und Gütertransport sichern.

Ebenso wesentlich sind die Verkehrsverhältnisse mit dem angrenzenden Böhmen, da gerade an der Lausitzer Grenze die volkreichsten und gewerbfleißigsten Städte und Dörfer des ganzen Böhmerlandes — wir nennen nur Reichenberg und Wernsdorf, — sich finden.

Hat auch der Zollverband den Grenzverkehr gelähmt, so sind doch gerade jetzt die Aussichten für verhältnißmäßige Annäherung günstig, jedenfalls aber der Verkehr mit

Böhmen für unsere Eisenbahn in mehrfachen Beziehungen sehr vortheilhaft.

Die Wichtigkeit der obigen generellen Erfahrungssätze läßt sich aus Nachstehendem folgern:

II.

Ermittelung des zeitherigen Postverkehrs in Löbau und Bittau, im Verhältniß zum Eisenbahnverkehr.

Nach dem 4ten Stück des Postverordnungsblattes für die Sächsischen Poststellen im Jahre 1844 sind zu den Staatsposten eingeschrieben worden:

in Löbau:		in Bittau:	
1834.	1121 Personen	1834.	465 Personen
1835.	1179 „	1835.	492 „
1836.	1341 „	1836.	697 „
1837.	1612 „	1837.	783 „
1838.	1870 „	1838.	902 „
1839.	3873 „	1839.	1490 „
1840.	5154 „	1840.	2307 „
1841.	6309 „	1841.	2417 „
1842.	6694 „	1842.	2689 „
1843.	6752 „	1843.	3053 „
<hr/> Summe 35,905 „		<hr/> Summe 15,293 „	
durchschnittl. 3590 „		durchschnittl. 1529 „	

Die Frequenz der Postreisenden ist mithin in zehn Jahren lediglich in Folge nach und nach entstandener Vermehrung und Erleichterung der Transportmittel um das sechs- bis siebenfache gestiegen, obschon gerade in dieser Zeit der Geschäftsverkehr hiesiger Gegend um mehr als das Doppelte gesunken ist. Haben an dieser Steigung, wie schon die auffällige Zunahme der Reisenden vom Jahre 1839 an lehrt, die fertigen entfernten Eisenbahnen, namentlich die Leipzig-Dresdner, unverkennbar großen Antheil, so wird dieser Verkehr von und nach hier um so mehr steigen, wenn er durch unsre Eisenbahn vermittelt wird, wozu neben dem erleichterten, Zeit und Geld ersparenden Fortkommen die weit und breit bekannten Reize unserer Gegend nicht wenig beitragen werden. Nicht unwichtig erscheint hierbei die Wahrnehmung, daß der Zwischenverkehr nicht nur von Station zu Station, sondern von Ort zu Ort dadurch sehr gestiegen, daß man, was namentlich von der sogenannten von Dresden aus in die Lausitz durch deren bevölkertere Fabrik-Ortschaften gehenden Dörferpost gilt, an jedem Orte, wo eine Postexpedition ist, auf- und absteigen kann. Dasselbe Verhältniß findet bei der Eisenbahn statt und die schnelle verhältnißmäßig billige Beförderung erhält und belebt eben den Zwischenverkehr, welcher sich als das sicherste regelmäßigste Einkommen der fertigen Bahnen herausstellt. Denn zu geschweigen, daß ganz kurze Bahnen, wie die von Nürnberg nach Fürth, eben nur durch den Zwischenverkehr bestehen, so

zeigt selbst bei der Leipzig=Dresdner Eisenbahn die Uebersicht der Einnahme die Wichtigkeit des Zwischenverkehrs von Ort zu Ort. Dieses Verhältniß muß sich um so günstiger gestalten, je kleiner die Bahnstrecke ist und wenn auch die Endpuncte unserer Bahn nicht so große Städte wie Leipzig und Dresden bilden, so sind sie doch als Handels- und Stapelplätze wichtig. Selbst von Zittau aus nach Görlitz wird der Verkehr künftig jedenfalls auf der Eisenbahn über Löbau, statt des geraden Weges über Ostritz, sich dirigiren, da Zeit und Geld dadurch erspart werden wird.

III.

Ermittlung des Personen- und Güterverkehrs auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn.

A. Personenverkehr.

Nach den unter II. mitgetheilten officiellen Angaben sind mit den Eil- und Personen-Posten im Jahre 1843 von Zittau abgegangen:

3053 Personen

Dieselbe Zahl als angekommen gerechnet

3053

Nach eingezogener Erkundigung sind in Herrnhut mit den verschie-

6106 Personen

Transport 6106 Personen
 denen Posten im Jahre 1843 nach
 Zittau und Löbau abgegangen. 600 =

6706 Personen
 giebt pr. Tag 19 =

Nach den Journalen der Chaus-
 seegeld-Einnehmer zwischen Zittau
 und Löbau beträgt die Frequenz in
 den Jahren 1841, 1842, 1843
 durchschnittlich in einem Jahre nur
 bei einer Hebestelle 6360 Wagen ex-
 clusive Staats- und Extraposten.

Für jeden Wagen 2 Personen gerech-
 net giebt jährlich 12720 Personen
 oder pr. Tag 35 =

54 Personen

Extrapostreisende 2 =

Fußreisende (wobei auch die Straße
 nach Görlitz zu berücksichtigen) 50 =

106 Personen.

Diese Anzahl durch den künftigen Eisenbahnver-
 fehr fünffach erhöht, giebt täglich

530 Personen.

Davon würden pr. Eisenbahn reisen:

1 Theil in I. Cl. = 35 Pers. à 26 Ngr. 30 Thlr. 10 Ngr.

5 Theile in II. " = 180 " à 20 " 120 " =

215 Pers. 150 Thlr. 10 Ngr.

Transport 215 Pers.	150 Thlr. 10 Ngr.
9 Thle. in III. Cl. = 315	à 13 Ngr. 136
	15
530	pr. Tag 286 Thlr. 25 Ngr.
oder jährlich	104,694 Thlr. 5 Ngr.

B. Güterverkehr.

In den 3 Jahren 1841, 1842, 1843 betrug nach amtlichen Berichten der Frachtverkehr zwischen Zittau und Löbau

a) 4176 beladene große Frachtwagen,

b) 4668 desgl. kleine Frachtwagen.

Rechnet man nun durchschnittlich auf jeden großen Frachtwagen 4 Pferde, wovon jedes 20 Centner zieht, und auf jeden kleinen Frachtwagen 2 Pferde, wovon jedes 10 Centner zieht, so ergibt dies

ad a. 334,080 Centner

ad b. 93,360 "

427,440 "

beträgt à 3 Ngr. pr. Centner Thlr. 42,744.

Zusammenstellung.

A. Einnahme des Personen-

transports . . . Thlr. 104,694 5 Ngr.

B. Einnahme des Gütertrans-

ports . . . " 42,744 — "

Gesamtertrag Thlr. 147,438 5 Ngr.

Die fünffache Steigerung der Frequenz ist nur beim Personen-Transport angenommen, beim Güter-Transport hat dagegen gar keine erhöhte Schätzung stattgefunden, im Gegentheil beziehen sich die obigen Angaben nur auf den Frachtverkehr zwischen Zittau und Löbau, während der Frachtverkehr zwischen Zittau und Görlitz, sowie auf der Neusalzer Straße dabei noch gänzlich unberücksichtigt geblieben ist, welcher später zum größten Theile unbedingt der Eisenbahn ebenfalls zufallen wird. Es ist jedoch mit Sicherheit vorauszusagen, daß der gegenwärtige Güterverkehr in Zukunft noch ungemein steigen muß, wenn man berücksichtigt, welchen Reichthum von trefflichen Braunkohlen das weite Zittauer Thal enthält, der in der Löbauer Gegend gänzlich gebricht, welche Massen Hölzer aus Böhmen angeführt, welche Quantitäten Getreide zwischen Görlitz, Löbau und Zittau verfahren werden.

Die Anzahl der mit den Posten beförderten Personen, sowie die Centnerzahl der in Zittau abgehenden und ankommenden Güter ist in der Hauptsache officiellen Angaben entnommen.

Was die angenommene fünffache Vermehrung der Personenfrequenz durch die Eisenbahn gegen den jetzigen Verkehr anbelangt, so beruht diese Annahme auf einer, bei allen Eisenbahnanlagen vielfach durch die Erfahrung begründeten Thatsache, und das Verhältniß dieser Ver-

mehrung des Verkehrs ist hier jedenfalls noch sehr niedrig angenommen, wenn man die dicht bevölkerte Umgegend in der Nähe unserer Bahn in Berücksichtigung ziehen will.

Bei Ansetzung der Fahrpreise ist ganz genau dasselbe Verhältniß, wie bei der Leipzig-Dresdner Bahn beibehalten worden, bei welcher die Preise für die I., II. und III. Wagenklasse (auf jener 15 $\frac{1}{2}$ Meilen langen Bahn) mit 90, 68, 45 Neugroschen festgestellt sind. Dasselbe gilt auch von dem Frachtsatze von 3 Neugroschen pr. Centner, wofür auf der Leipzig-Dresdner Bahn 10 Neugroschen bezahlt werden müssen.

IV.

**Baukosten-Anschlag. Ursprünglicher
Kosten-Anschlag der Löbau-Bittauer Eisenbahn.**

1) Vorarbeiten	Thlr.	3,000
2) Expropriation	„	136,000
3) Unterbau	„	1,230,000
4) Gebäude (incl. 20,000 Thlr. für Vergrößerung des Bahnhofes in Löbau)	„	109,000
5) Oberbau	„	260,000
6) Maschinenwesen (Locomotiv- wesen)	„	100,000
	<hr/>	
	Thlr.	1,738,000

Transport (Eisenbahn, Straßen- und Wassertransport)	Thlr. 1,738,000
Wen, Drehscheiben, Signalsystem Wasserstationen etc.)	84,000
7) Transportmittel (Personen- und Güterwagen)	87,000
8) Coaksbereitungsanstalt	3,000
9) Ingenieurkosten und Be- aufsichtigung während der Bau- zeit	15,000
10) Administration und Bü- reaukosten während der Bau- zeit	15,000
Summe	Thlr. 1,942,900

Hiervon gehen ab:

für Reduction der sämtlichen
Baufkosten wegen Verminderung
der Dämme, Einschnitte, Brü-
cken etc. nach dem jetzigen Ni-
vellement

	200,000
Total-Summe	Thlr. 1,742,900

1,738,000
138,000
1,230,000
102,000
200,000
1,738,000

V.

Betriebs-Kosten

für

Täglich 2 Personenfahrten nach Löbau
2 ditt. von Löbau
1 Güterfahrt nach Löbau
1 ditt. von Löbau

6 Fahrten zu 6 Wagen gerechnet.

- 1) Zugkraft (Feuerung)
à $2\frac{1}{6}$ Thlr. pr. Meile . Thlr. 21,352 Ngr. 15
 - 2) Bahnunterhaltung
à 3500 Thlr. pr. Meile jähr-
lich, à $4\frac{1}{2}$ Meilen . . . " 15,750 " —
 - 3) Unterhaltung der Wa-
gen à 7 Pf. pr. Meile
(6 Fahrten à 6 Wagen
= 27 Meilen) . . . " 1,379 " —
 - 4) Verwaltungs-Kosten
(hoch gerechnet) inclus. der
Postentschädigung und Ge-
werbsteuer " 4,018 " 15
- Thlr. 42,500 Ngr. —

Obige Ansätze (außer Nr. 4.) sind nach authen-
tischen Quellen zu den höchsten Sätzen berechnet,

um jede Täuschung zu vermeiden, und es sind darinnen nicht nur alle Gehalte und Löhne des Bahnbetriebs-Personals mit inbegriffen, wozu auch die sämtlichen Bahnwärter u. s. w. gehören, sondern auch die Abnutzung der Maschinen, Reparatur-Kosten, Materialien u. s. w., sowie die Postentschädigung und Gewerbesteuer sind dabei berücksichtigt.

VI.

B i l a n c e

Bausumme	1,742,900	Thlr.
Zinsen auf die successiven Einzahlungen hierauf während dreijähriger Bauzeit à 4 Prozent	112,636	=
Totalsumme des Baucapitals	1,855,536	=
Jahres-Einnahme	Thlr. 147,438	Mgr. 5
Jahres-Ausgabe:		
Betriebskosten, Bahnunterhaltung und Verwaltungskosten	42,500	" "
Ueberschuß pro anno	Thlr. 104,938	Mgr. 5

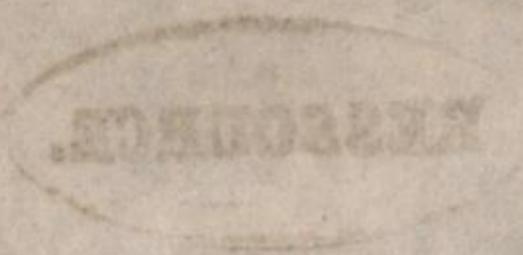
Hieraus ergibt sich eine

Dividende von circa $5\frac{2}{3}\%$.

Daß in vorstehenden Berechnungen die Einnahme jedenfalls zu niedrig, die Ausgabe aber zu hoch angeschlagen worden, wird der Erfolg lehren.

Noch ganz anders und weit vortheilhafter würde sich aber das Einkommen stellen, wenn eine Verbindung durch Böhmen mit Prag und Wien erzielt werden könnte, eine Hoffnung, die, wie entfernt sie auch jetzt noch scheint, dennoch in nicht gar zu langer Zeit zur Gewißheit werden dürfte, da nun einmal die Verbindung der Länder durch Eisenbahnen zu den Forderungen der Zeit gehört, die sich aller wirklicher, oder scheinbar entgegenstehender Hindernisse ungeachtet Geltung verschaffen wird.

Hand von ...



3. Juni 1986

Die Natur der Dinge ist nicht so, wie wir sie sehen, sondern so, wie sie sind. Die Natur ist ein unendliches Ganzes, das sich in sich selbst bewegt und sich selbst verändert. Die Natur ist ein unendliches Ganzes, das sich in sich selbst bewegt und sich selbst verändert. Die Natur ist ein unendliches Ganzes, das sich in sich selbst bewegt und sich selbst verändert.

Druck von C. S. Hofffeld in Leipzig.

