

Hrn. Kreisdirector von Könnert, Hr. Bürgermeister Just u. a. m. Bivats brachte. Am 22. Sept. darauf ward von Seiten E. Hohe Ministeriums des Innern der Ober-Sollinspector Hr. Friedrich von Nostig-Drzewiecki zu Zittau zum dritten Mitgliede des Directoriums ernannt, welcher das folgende Jahr Vorsitzender wurde. Zum Königlichen Commissar ernannte ebenfalls das Hohe Ministerium den Hr. Kreisdirector von Könnert zu Bautzen. Zum Ober-Ingenieur wurde im Mai 1844 Hr. G. H. Nachel aus Dresden erwählt. Bis zum Jahr 1845 war man mit den Vorarbeiten beschäftigt. Am 5. Mai dieses Jahres wurde der erste Spatenstich im Schülertbale zur Erbauung der Bahn gethan. Von Zittau bis Herrnhut werden 228 Grundbesitzer von der Bahn betroffen. In Bezug auf die Lage des Bahnhofes bei Zittau ergaben sich abweichende Ansichten. Während nämlich der Comite stets nur einen Platz vor dem Baugner Thore im Auge gehabt hatte, hielt es das Directorium für angemessen, auch die Frage zu erörtern, ob jener Bahnhof nicht noch zweckmäßiger vor dem Weberthore einzurichten sein dürfte, indem das letztere Project zwar die um circa 1500 Ellen entferntere Verlegung des Bahnhofes vom Mittelpunkte der Stadt bedingte, dagegen aber die Verkürzung der Bahn um fast eine Viertelmeile, Umgehung der Braunkohlenwerke am Kammersberge und daher eine bedeutende Capitalersparniß in Aussicht stellte. Sprach sich nun das technische Gutachten des Ober-Ingenieurs für den ursprünglich angenommenen Platz am Baugner Thore aus, so schloß sich auch die Majorität des Directorii, wie des Ausschusses dieser Ansicht an, während dagegen die Minorität beider Behörden die erhebliche Kostenersparniß für überwiegend erachtete. Wegen Erlangung des Grundbesitzes hatte die Gesellschaft mit vielen Hindernissen zu kämpfen, indem nur die Grundbesitzer zu Zittau, Pethau und Herwigsdorf ihre Ländereien durch gütlichen Vergleich hergaben. Nicht allein daß die Gesellschaft in den Besitz des in den Fluren Nieder-, Mittel- und Oberoderwitz, Ninive, Ober- und Niederruppersdorf, ingleichen Berthelsdorf gelegenen Grundes und Bodens, mit sehr geringen Ausnahmen, erst mit den Tagen der Publication der commissarischen Taxen, den 11. u. 12. Sept. 1845 gelangte, so machten sich auch auf verschiedene andere Art und Weise mancherlei Uebelstände und Hindernisse fühlbar. Von Löbau aus gestalteten sich die Umstände um nichts besser, indem bei dem Verfahren der Königlichen Commissarien den 12., 13., 15. u. 16. Juni 1846 nur die Communen Ober-Gunnersdorf, Alt- und Stadt Löbau zur sofortigen Abtretung ihrer Ländereien zu bewegen waren, und die Communen Dürchenmersdorf, Großschweidnitz u. s. w., erst gegen Ende des Jahres 1846 zur Abtretung zu bringen waren. Die Länge der Bahn beträgt 60,200 Dresdner Ellen oder 4,595 Postmeilen. Sie durchschneidet die Fluren der Stadt Löbau, von Alt-Löbau, Großschweidnitz, Dürchenmersdorf, Nieder- und Ober-Gunnersdorf, Ober- und Nieder-Strawalde, Berthelsdorf, Herrnhut, Nieder- und Ober-Ruppersdorf, Ninive, Ober-, Mittel- und Nieder-Oderwitz, Mittel-Herwigsdorf, Scheibe, Althörnitz, Pethau und Zittau, betrifft 355 verschiedenen Besitzern zugehörige Grundstücke und kreuzt oder berührt sechs Staats-Chausséen, darunter eine zweimal. Der Bahnkörper ist 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 Erdschnitten 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 sind je nach Beschaffenheit des Gesteins steiler abgebösch. Die Gräben in den Einschnitten haben 1 Elle Tiefe und untere Breite, und sind ebenfalls $1\frac{1}{2}$ fach gebösch. Die Spurweite beträgt, wie auf den übrigen sächsischen Eisenbahnen, 4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll englisch