

Ersteinst
Dienstags und
Freitags.
Zu beziehen
durch alle Post-
anstalten.

Weißeritz-Beitung.

Preis
pro Quartal
10 Ngr.
Inserate die
Spalten-Zeile
8 Ngr.

Amts- und Anzeige-Blatt der Königl. Gerichts-Ämter und Stadträthe zu
Dippoldiswalde, Frauenstein und Altenberg.

Verantwortlicher Redacteur: Carl Jehne in Dippoldiswalde.

Tagesgeschichte.

Dippoldiswalde. Der Landtag ist wieder eröffnet, und es steht zu erwarten, daß unsere städtischen Collegien, um nichts zu versäumen, wieder das dringende Bedürfnis der hiesigen Gegend nach einer zweckmäßigen Verbindung mit der Dresden-Eharandt-Freiburger Eisenbahn vorstellig machen werden; — leider steht ebenso zu erwarten, daß wie schon früher, schließlich der Bescheid erteilt wird, daß das Bedürfnis zwar in seinem ganzen Umfange anerkannt werde, daß aber zur Abhilfe die erforderlichen Geldmittel fehlen und vorläufig dem billigen Wunsche nicht entsprochen werden könne. Die betreffende Verordnung wird zu den Acten geheftet und in einigen Jahren ein neuer Versuch mit demselben Erfolge gemacht werden. Auf diese Weise bleibt sicher Alles beim Alten, und die traurige Wahrnehmung, daß unsere, an sich so günstig gelegene Stadt von Jahr zu Jahr statt vorwärts, zurückkommt, wird fort und fort gemacht werden. Die Verkehrsverhältnisse werden auf diese Weise nicht besser, sondern immer schlechter. Die Industrie und mit ihr der Wohlstand und mit ihm die Intelligenz zieht sich ganz naturgemäß aus Orten zurück, die mit dem Weltverkehr in gar keiner oder doch schlechter Verbindung stehen und wendet sich an Orte, welche solche Verbindungen haben. In dieser Beziehung werden die Zeiten auch nicht anders werden, da gebe sich Niemand thörigen Hoffnungen hin.

Wohl daher der Stadt, welche in Zeiten dazu thut, Verbindungen, wie wir sie eben erwähnten, zu beschaffen! Möglichst bequeme Verbindung mit dem Eisenbahnnetz, oder directe Einverleibung in dasselbe, das muß das Streben jeder Stadt, das muß auch unser Streben sein!

Und es ist dieses Ziel nicht so unerreichbar, als es auf den ersten Blick scheinen könnte. Entweder muß unser Streben auf eine Straße durch das Weißeritzthal, oder auf eine Nebenbahn durch dasselbe gerichtet sein. Denn was hilft uns jede andre Straße, sie mag gelegt werden, wie sie will? Jede andere klettert doch wieder, wie die Straße nach Dresden, über hohe Berge, jede andere läßt die in der Hauptsache noch unbenutzte schöne Wasserkraft der Weißeritz doch ungenützt. — Nicht die Straßen, welche das wenigste Geld zu bauen kosten, sondern die besten und zweckmäßigsten Straßen, das sind die billigsten! Das mag die Antwort für die sein, welche wegen des Kostenaufwandes, den gerade dieser Straßentract verursacht, an der Ausführung desselben verzweifeln. Die directe Einverleibung zunächst unserer Stadt in das Eisenbahnnetz erscheint ebenfalls unausführbarer, als sie ist.

Selbstverständlich kann sie nur vermittelt einer durch das Weißeritzthal gelegten Eisenbahn geschehen. Der Betriebs-Ingenieur Dr. Frischa in Leipzig hat durch Aufstellung des Princips der Nebenbahnen die Möglichkeit einer Eisenbahnverbindung auch bei ungünstigstem Terrain und geringem Anlagecapital dargez. Nr. 56 der Wissenschaftlichen Beilage zur Leipz. Zeitung von diesem Jahre enthält darüber Folgendes:

Es giebt heute keine Stadt oder keinen hervorragenden Flecken in ganz Sachsen mehr, der die Eisenbahnfrage nicht lebhaft ventilirt, die Terrainschwierigkeiten sondirt, den etwaigen Personen- und Frachtverkehr berechnet und im nur halbwegs günstigen Falle mit den Nachbarorten sich im Geheimen oder per Localcomité in Verbindung gesetzt hätte. Keine einzige dieser Bahnlilien hat indeß Aussicht gebaut zu werden, so lange man sich nicht entschließt, von dem System der Hauptbahnen abzugeben, und statt derselben die weit billigeren Nebenbahnen zu bauen, wie sie von dem Königl. Betriebs-Ingenieur Dr. Frischa vorgeschlagen und in England seit langer Zeit schon mit großem Erfolg praktisch eingeführt worden sind. Man versteht darunter Bahnen, welche bei stärkeren Neigungen und kürzeren Krümmungen mit schwächerem, für leichte, wo möglich vierräderige Locomotiven eingerichteten Oberbaue ausgeführt werden. Das Minimum der Krümmungshalbmesser stellt sich auf 150 Ellen, das Maximum der Neigungen auf 1 : 40. Wie die geringere Belastung überhaupt einen leichteren und daher weniger kostspieligen Oberbau gestattet, so braucht auch weit weniger eine Vermeidung verlorner Steigungen angestrebt zu werden, vielmehr ist zur Umgehung großer Bauten, namentlich hoher Dämme und tiefer Einschnitte, ein öfterer Wechsel von Steigung und Fall weit eher zu gestatten. Der Oberbau kann durchgängig von sogenannten alten noch brauchbaren Schienen hergestellt werden, und ist durch die Auswechslung mit mindestens 3 Zoll hohen Schienen, die auf den Hauptbahnen der schweren Güterzüge wegen, bewirkt worden ist, vorläufig ein billiges Material von noch vieljähriger Dauer geboten. Hinsichtlich des Betriebs darf der gesamte Wagenpark nur vierräderige Wagen enthalten und können von den Hauptbahnen auch nur solche auf Nebenbahnen überführt werden. Die Geschwindigkeit der Fahrt ist auf höchstens 3 Meilen pro Stunde festzusetzen und nur bei den Strecken mit Curven von weniger als 200 Ellen Halbmesser auf 2 Meilen pro Stunde zu ermäßigen. In der Regel sind schon der schärfern Krümmungen wegen kürzere Züge zu empfehlen, und wird, da der Frachtverkehr gleiche Lasten wie bei den Hauptbahnen voraussichtlich nicht erhalten wird, dann selbst für etwaige starke Steigungen die kostspielige Unterhaltung einer Doppelmaschine nicht notwendig sein. Daraus geht schon hervor, daß die jährlichen Betriebs- und Unterhaltungskosten der Nebenbahnen weit billiger als bei den Hauptbahnen zu stehen kommen werden, und namentlich dann, wenn die Verwaltung einer angrenzenden Hauptbahn mit unterstützt werden könnte.

Nach diesen Grundsätzen hat Herr Dr. Frischa den Bauplan für die Possendorfer Kohlenbahn entworfen, welche den Herrmannsdorf mit der zur Albertsbahn gehörenden Hainicher Zweigbahn verbindet. Die für eine Bergbahn noch ziemlich günstigen Terrainverhältnisse gestatteten den Bau mit dem kleinsten Krümmungshalbmesser von 250 Ellen und der größten Neigung von 1 : 90 auszuführen und wird die Bahn seit Januar 1861 mit den kleinen Tenderlocomotiven der Albertsbahn mit dem besten Erfolge befahren. Bei einer Länge von 3894 Ellen oder 0,12 Meilen erreichten ihre Baukosten einschließlich der Ausgaben für Borarbeiten und Bauverwaltung, sowie bei einer Grundent-