

Der Crakt Dossen-Wilsdruff werde geplant in Richtung über Rothschönberg, Criebschübergang etwa 1000 Ellen oberhalb Rothschönberg.

Der Crakt Wilsdruff—Dresden in der Richtung über Mobschatz. Dabei haben die Messungen ergeben: die stärksten Steigungen sind 1/80 und 1/70. Bei Messungen zu früheren Plänen hätte man immer bis zu 1/60 Steigung gehen müssen. (Projekt von Oberingenieur Krausch im Auftrage des Kgl. Finanzministeriums gelegentlich des Eisenbahnprojektes Dresden-Wilsdruff-Freiberg.) Bei diesem Crakt Wilsdruff—Dresden über Mobschatz sind unvermeidliche Schwierigkeiten: Viadukte bei Leutewitz, bei Werbitz, beim Übergang über die Zschone, bei Mobschatz, bei Oberwartha. Dille berechnet den Kostenaufwand für die Arbeiten beim Zschoner-Grund-Übergang und den Viadukt allein auf 400000 Chr. Eine andere aufzufindende Linie bei Finnewegfall des Zschoner-Grund-Übergangs würde eine Ersparnis im Bauaufwand von mindestens 1/2 Million Chr. ergeben, aber infolge größerer Steigungen auch größere Betriebsschwierigkeiten. Also: größere Baukosten — leichter Betrieb: geringere Baukosten — schwerer Betrieb für die Cour Dresden—Wilsdruff. Besprochen wurde auch die Frage, ob die Bahn in der Nähe des Kohlenbereichs gelegt werden könne, nach den Fängen des Zauderodaer Cales zu (Kohlen von Burgk). Die Akten enthalten nun einen Bericht: „Die ersten Ergebnisse bei den Vorarbeiten zum Bau einer Bahn von Dresden über Wilsdruff, Dossen, Rosswein nach Döbeln zum Anschluß an die projektierte Döbelner—Leipziger und an die Niedererzgebirgische Staatsbahn in Kleinbauditz.“ Vorgeschlagen wird in Dresden der direkte Anschluß an den böhmischen Bahnhof (Bahnhofsplatz).

1. Der Crakt Dresden—Wilsdruff ist in zwei Richtungen projektiert: 1a) von Dresden über Werbitz nach Wilsdruff, 1b) von Dresden über Zöllmen unterhalb Pennrich nach Wilsdruff.

1a) lässt Löbtau rechts liegen; geht in Wölfnitz hinterm Gasthof vorbei; biegt rechts nach Leutewitz; Burgstädtel und Omsewitz bleiben links; Übergang des Zschoner Grundes; geht weiter nach Werbitz und Leutewitz rechts, neben Mobschatz links vorbei; biegt an den Fängen des Oberwarthaer Grundes links ab; Prabschütz bleibt links, Oberwartha rechts liegen; erreicht 1000 Ellen links neben Rühndorf die höchste Höhe von 350 Ellen über dem Dresdner Elbnullpunkt; geht weiter über die Kesselsdorfer Chaussee, dann über den Saubach; kommt dann auf den geplanten Bahnhofsplatz für Wilsdruff, der hinter der Grumbader Vorstadt, neben der Wilsdruff—Dossener Chaussee liegen soll.

1b) biegt hinter Wölfnitz links ab; Burgstädtel und Omsewitz bleiben rechts, Odetwitz links liegen; geht an den Fängen des Zschoner Grundes hin; erreicht das Dorf Zöllmen; geht dann links neben Kaufbach nach Wilsdruff.

2. Die Linie Wilsdruff—Dossen sieht 2 Bahnrichtungen vor, entweder mit Criebschübergang zwischen Fergogswalde und Feltigsdorf, welche Bahnrichtung um 4000 Ellen länger wird als die andere und eine sehr schwierige Criebschüberführung enthält; oder die andere (kürzere) Richtung mit Criebschübergang bei Rothschönberg. Die Linie ist von Wilsdruff aus folgendermaßen geplant: links neben der Wilsdruff—Dossener Chaussee entlang; überschreitet sie hinter der Chausseegelder-Einnahme (bei Limbach); berührt Birkenhain; geht weiter in einer Kurve um Schmiedewalde in der

Richtung nach Groitzsch; Groitzsch bleibt rechts liegen; 2000 Ellen unterhalb Hiltmannberg wird die Criebsch überschritten; gradlinig in Richtung auf die Chausseegelder-Einnahme Ober-Eula; Ober-Eula bleibt rechts liegen; geht bei Nieder-Eula wieder auf die linke Chausseeseite; Bahnhof Dossen kommt hart an die Stadt zu liegen. Am Hangende des Kronberges ist die Dossen—Weissner Chaussee und die Freiburger Mulde überschritten worden.

3. Crakt Dossen—Rosswein.	
4. Crakt Rosswein—Döbeln.	
1. a) 38100 Ellen oder 2,5 Meilen; b) 30500 Ellen, 0,35 Meilen länger;	
2. 33100 " " 2,5 "	
3. 14064 " " 1,06 "	
4. 19600 " " 1,48 "	
zusammen 99864 " " 7,54 "	

Die vorgesehene Bahnhöhe sind sämtlich den Städten höchst nahelegend, die Zugänglichkeit ist zweckmässig.

- Vorgeschlagene Haltestellen (Anhaltepunkte):
1. a) in Werbitz, b) in Gorbitz und Zöllmen,
 2. zwischen Schmiedewalde und Groitzsch,
 3. an der Burgmühle,
 4. in Mahltzsch und in Döbeln.

1a) hat höchstens 1/70—1/80 Steigung, also günstige Steigungsverhältnisse, aber sehr teure Kunstbauten: Viadukt bei Leutewitz 36 Ellen hoch und 300 Ellen lang

" über die Zschone 73 " " 600 " "

" bei Mobschatz 40 " " 200 " "

" bei Oberwartha 60 " " 300 " "

Diese Kunstbauten erfordern etwa 3/4 Millionen Chr. Ferstellungskosten. Vorteile für die Linie 1b): 1. geringer Bauaufwand (wenig Viadukte),

2. Verkürzung der Bahnlinie um 2500 Ellen, 3. Möglichkeit, auf nur 5000 Ellen Weg die Kohlen aus dem Zauderodaer Cale an die Bahnlinie nach Zöllmen beziehen zu können.

Dille hat versucht, die Bahnlinie direkt ins Zauderodaer Cal zu legen, aber ohne Erfolg.

Am 5. November 1863 Komiteesitzung in Dossen. Dabei werden als anwesend aufgeführt: 1. Gerichtsamtman Leonhardi, 2. Kammerfischer, 3. Baumeister Hurich, 4. Herr von Schönberg, Diederichsberg usw. (13 Mitglieder) und Chausseeinspektor Dille, Meissen. Beschlüssen wird: 1. Dille soll auch 1b) bearbeiten. 2. Zwischen Dresden und Wilsdruff nur ein Anhaltepunkt bei Zöllmen (eine Forstentale — für Anhaltepunkt geeignet — aber auch bei Gorbitz). 3. Zwischen Wilsdruff und Dossen Anhaltepunkt bei Schmiedewalde-Groitzsch, außerdem evtl. auch bei Ober-Eula. 4. Zwischen Dossen und Rosswein kein Anhaltepunkt. 5. Zwischen Rosswein und Döbeln Anhaltepunkt bei Diederichs und in der Stadt Döbeln. 6. „Später soll um die Concession zu einer Seitenbahn Zöllmen—Kohlenreuter gebeten werden.“

„22. Dezember 1863 Eingehung des zweiten Dritttheils.“ Amtswachmeister Dause hat die Eingehung der Beträge in Wilsdruff besorgt. — Rothschönberg hat 20 Chr. gezeichnet.