

8/5. 61.

Technisches Gutachten

über

das Project einer Eisenbahnlinie

zwischen

Radeberg und Camenz.

I. Abschnitt.

Wie im Allgemeinen die Verkehrs- und Communicationsmittel die Belebungs Momente für Handel und Industrie sind, daher in allen Staaten an deren Verbesserung und Vervollkommnung gearbeitet wird, so hat man namentlich in den letztverflossenen Jahren das Eisenbahnnetz ganz insbesondere entwickelt und in Erfahrung gebracht, dass die Eisenbahnen mit der Telegraphie das Nationalvermögen fast mit gleicher Geschwindigkeit des Dampfes umsetzen und somit den Wohlstand der gesammten Bevölkerung in grossartigem Maasstabe vermehren.

Alle aus solchem Wohlstande hervorgehende Geschäfts- und Gewerbsthätigkeit hat sich namentlich in unserem Vaterlande kundgegeben, und es tritt von Tag zu Tag das Bedürfniss immer mehr in den Vordergrund: die mittelst bloser Strassen mit den Hauptpunkten des Eisenbahnnetzes verbundenen Gegenden, mit einem gleichen Communicationsmittel, das ist:

mit einem Schienenwege zu verbinden.

Nicht blos der längst gewünschte rasche und directe Austausch von Naturalproducten an Holz, Kohlen, Steinen, Kalk etc. ist es, welcher in der Gegend zwischen Radeberg in der Richtung über Pulsnitz bis Camenz das dringliche Bedürfniss einer Eisenbahn für dasige Bevölkerung geworden ist, sondern auch das nicht unbedeutende Fabrik- und Industriewesen mit seinem starken Personenverkehre ist es, welches aus der Bevölkerung die strebsamsten Personen für eine grossartige Geschäftsentwicklung ermuthigte, die Bearbeitung des Projects einer Eisenbahnlinie zwischen Radeberg und Camenz zur Verbindung des Netzes zwischen

Dresden und Guben (im Königreiche Preussen)

in Verwirklichung treten zu lassen.

II. Abschnitt.

Wenn nun in der letzten Zeit aus dem grossen Grundbesitze und aus der industriellen Bevölkerung der hier in Rede stehenden Gegend mehrere allgemein geachtete Männer sich zusammenfanden, um einen Comité zu bilden, welcher es sich zur Aufgabe gemacht, das Eisenbahnunternehmen ins Leben zu rufen, d. h. hierzu die nöthigen Vermittelungen bei der hohen Staatsregierung sowohl zu bewirken, als auch die zu einer technischen Bearbeitung der Eisenbahnlinie erforderlichen Geldmittel zu beschaffen und endlich auch die Tracirung einer Eisenbahnlinie von einem hierzu empfohlenen Ingenieur vornehmen zu lassen, so konnte es dem Comité niemals zum Vorwurfe gereichen, wenn die ausgeführte Eisenbahnprojection nicht allenthalben nach den Grundsätzen der National-Oeconomie und insbesondere nicht nach den Grundsätzen technisch-practischer Erfahrungen ausgeführt wurde, weil der für besagte Tracirung berufene Ingenieur von dem technischen Vorstande des Königlich sächsischen Staatseisenbahnwesens vorgeschlagen und nur Dieser, nicht aber der Comité urtheilsfähig war, ob die Tracirung der Linie praktisch oder unpraktisch ausgeführt werden sollte.

Hist. Saxon.

M.

269,25

III. Abschnitt.

Nachdem nun die Eisenbahnlinie zwischen **Radeberg** und **Camenz** bearbeitet, d. h. eine Linie mit den vorkommenden Terraindurchschnitten profilirt, deren horizontale Lage in der Natur signalisirt und unter Benutzung einer sächsischen Landkarte dem Comité bildlich aufgezeichnet war, so blieben diese Erscheinungen, allen den (ausser den Comitémitgliedern) mit ihren geschäftlichen und persönlichen Interessen dem Unternehmen zugethanen und durch Beitragspflicht zu den Vorarbeiten an dasselbe gebundenen Personen nicht unbekannt und gaben dem Einen und Andern Veranlassung, die praktischen oder unpraktischen Seiten der projectirten Eisenbahnlinie zu prüfen, ja sogar eine nähere Voruntersuchung des Terrains durch einen ganz selbstständigen Techniker ausführen zu lassen.

IV. Abschnitt.

Als Ausführender dieser Voruntersuchung nennt sich hierdurch der Unterzeichnete und bekennt von dem Guts- und Steinbruchbesitzer Herrn Carl Sparmann berufen worden zu sein, über die Lage des Eisenbahnprojectes zwischen Radeberg und Camenz ein technisches Gutachten zu geben.

Ehe der Unterzeichnete die Mittheilung des Resultates seiner Untersuchung vorführt, stellt derselbe zuvörderst die Grundsätze auf, welche das Fundament zur Projection und Ausführung einer Eisenbahn bilden.

V. Abschnitt.

Die Begründung zur Ausführung der Bahn bedingt:

- 1) den Nachweis des gegenwärtigen gesammten Verkehrs an Personen, Producten und Fabrikaten sämmtlicher Ortschaften in der Bahnrichtung mit zweistündig-örtlicher Breite, wobei die Zahl der Bevölkerung der in solcher Breite betroffenen Ortschaften (für die Berechnung der Rentabilität einer Eisenbahnanlage) doppelt zu nehmen und hieraus die Einnahme des Personenverkehrs zu ermitteln ist, um bestimmen zu können, ob die Capitalanlage verzinslich ist.
- 2) Die Beschaffung der Capitalanlage und
- 3) dass die gesammte Eisenbahnanlage von der ausführenden Eisenbahngesellschaft nicht bloß als stabile Basis eines rentablen Speditionsgeschäftes angesehen, sondern auch jedes einzelne für das Gesamtunternehmen nöthige Bauobject ohne allen Luxus mit der grössten Oeconomie ausgeführt werde und ebenso der ausführende Techniker beschränkt und behindert wird, bloße Versuchsbauten oder nach Umständen bloße Ehrentempel seines theoretischen Wissens für Rechnung der Capitalanlagen auszuführen.

VI. Abschnitt.

Die Grundsätze, nach welchen eine Eisenbahn zu projectiren, sind:

- 1) Die Führung der Bahnrichtung auf der kürzesten Distanz zwischen denjenigen Orten, welche im Personen- und Güterverkehre den Rentabilitätsnachweis bei Aufstellung des Projectes lieferten.
- 2) Die Vermeidung von zu kleinen Curven und zu grossen Steigungen mit Rücksicht auf das für deutsche Eisenbahnen eingeführte Locomotiv- und Transportmittelsystem.
- 3) Bei Profilirung der Bahn in der Verticalebene: die Annahme von Steigungen im Wechsel mit Horizontalen und Gefällen, um sowohl Bahneinschnitte zu vermeiden, als auch die Objecte der Erd- und Kunstbauten nur im Minimalumfang ausführen zu müssen.
- 4) Für das vorliegende Project: die Stationen der Haltepunkte für Personen- und Güterverkehr nicht unter 400 Ellen Länge und die Bahnhöfe bei Radeberg, Pulsnitz und Camenz nicht unter 800 Ellen Länge anzunehmen.

VII. Abschnitt.

Nachdem nun der Unterzeichnete das Terrain für die projectirte Lage der Linie zwischen Radeberg und Pulsnitz nur theilweise, zwischen Pulsnitz und Camenz aber speziell begangen hat, ohne jedoch das bezügliche Längenprofil in der Zeichnung gesehen zu haben, konnte derselbe sich nicht verhehlen, anzunehmen, dass auf letztgenannter Strecke und zwar zwischen dem Bergsattel vor Weissbach in der abgesteckten Richtung über Nieder-Steina und Mehrsdorf auf dem nordwestlichen Gehänge des heiligen Berges hin, bis auf den Bergsattel an der Pulsnitz-Camenzer Chaussee hinter Bischheim die Bahn nach den veralteten englischen Principien tracirt und ohne Rücksicht auf den sub B1. hier vorgemerkten Grundsatz projectirt worden ist. Handelte es sich bei dem vorliegenden Unternehmen bloß darum, nur zwei Orte mittelst einer Eisenbahn ohne kostspielige Bauobjecte und ohne Rücksicht auf die zu berührenden commerciellen Verhältnisse in der kürzesten Distanz zu verbinden, so hätte man nicht nöthig, über Mehrsdorf zu traciren, sondern projectirte die Bahn von Weissbach aus fast parallel zur Pulsnitz-Camenzer Chaussee direct über das goldene Band auf den Bergsattel hinter Bischheim los, woselbst das Terrain durchaus nicht ungünstig gelegen ist.

Gerade dieser Tract zwischen Pulsnitz und Camenz mit seiner nutzlos grösseren Länge von 2100 Ellen über Mehrsdorf war es auch, welcher dem Unterzeichneten Veranlassung gab, ein ziemlich specielles Nivellement in mehreren Richtungen zwischen dem Bergsattel vor Weissbach und der Stadt Camenz vorzunehmen, um hieraus ein Längenprofil zweier Varianten für das Bahnproject zu entwerfen und zu beweisen, dass es überflüssig war, die Bahn über Nieder-Steina und Mehrsdorf zu traciren.

VIII. Abschnitt.

Wenn aus der örtlichen Lage der Bahn zwischen Pulsnitz und Camenz mit Ueberschreitung der Thäler 1) in Nieder-Steina,

- 2) bei Mehrsdorf,
- 3) bei Gelenau,
- 4) bei Luckersdorf und
- 5) bei Camenz am Schiesshause

zur Fortsetzung nach Cottbus, hervorgeht, dass das Project als nur nach einer Richtung hin nicht allenthalben nach den sub A1. und B1. und 3. vorgeführten Grundsätzen bearbeitet worden ist, daher auch die Annahme Platz ergreift, als habe man zur Erlangung pecuniärer Vortheile*) dem Comité ein Project nur zur Erfüllung etwaiger contractlicher Verpflichtungen geliefert, so lässt sich mit Bestimmtheit annehmen, dass auch auf der Strecke zwischen Radeberg und Pulsnitz die Linie nach den hier unter A und B angeführten Grundsätzen zu verändern ist und die dem jetzigen Projecte vielleicht noch fehlenden Vortheile für die Zustandebringung des Unternehmens sicherlich zu verschaffen sind.

IX. Abschnitt.

Im Allgemeinen ist das Terrain zwischen Radeberg und Camenz, als einer an Baumaterial sehr gesegneten Gegend, zur Anlage einer Eisenbahn nicht ungünstig zu nennen und von solcher Beschaffenheit, dass bei zweckmässiger Anwendung der Steigungen und Gefälle die Bauobjecte in nicht nur niedrigen Dimensionen erscheinen müssen, sondern auch ausserordentlich billig ausgeführt werden können.

Hierbei verweist der Unterzeichnete auf das Längenprofil der Varianten A. B. in directer Richtung, fast parallel zur Pulsnitz-Camenzer Chaussee unmittelbar beim Gasthof zum goldenen Bande vorbei, und A. C. D. in der Richtung nach Hässlich über Schwoossdorf mit der Lage über äusserst billig zu erwerbende Ländereien und mit den ganz besonderen Vortheilen grosser Betriebseinnahmen aus den Stein- und Holztransporten, welche der Bahnlage über Mehrsdorf entschieden fehlen würden.

*) Die Entschädigung für die technischen Vorarbeiten.

Die ferner nicht ungewichtigen Gründe, weshalb von dem Projecte über Mehrsdorf abzusehen, liegen einestheils in der Möglichkeit einer Ausführung der um 2100 Ellen kürzeren Variante A. B. (über das goldene Band), wobei wenigstens die mittelst der überflüssigen Länge von 2100 Ellen von der Bahn durchschnittenen schönsten Fluren von Nieder-Steina und Mehrsdorf dem Nationalvermögen nicht entzogen würden, andertheils aber auch, wenn die Bahn im Sinne der Grundbedingung für zu erzielende Rentabilität innerhalb der Richtung des bereits vorhandenen commerciellen Verkehrs über Hässig und Schwoosdorf nach der Variante A. C. D. angelegt wird, dieselbe nicht nur auf grösster Länge, die in einem schlechten Culturzustande viel billiger zu erwerbenden Ländereien durchschneidet, sondern auch denjenigen Trakt berührt, welcher, wie der frühere Prospect schon ausspricht, für die Rentabilität der Bahn den grossen Theil der Verfrachtung an Steinen und Hölzern garantirt.

X. Abschnitt.

Vergleicht man ferner die Höhenverhältnisse des zum Bahnhofe bei Camenz (für die Bahnrichtung über Gelenau) gelegenen Terrains, unter Berücksichtigung einer Fortsetzung der Bahn nach Cottbus, so muss man auch hier der Bahnhofsanlage in der Richtung der Linie über Schwoosdorf oder Lückersdorf den Vorzug geben, da diese das Thal zunächst dem Camenzer Schiesshause nicht zu überschreiten hat und in directer Richtung einer Fortsetzung nach Cottbus liegt. Ganz entschieden aber wird die Bahnhofsrichtung der letzteren Richtung billiger — und vortheilhafter zu den Fundamenten der Bahnhofsrichtung; als eine solche werden würde, welche der Bahnhof in der Richtung von Gelenau her mit einer nicht unbedeutenden Dammschüttung über das vorerwähnte Thal bedingt.

XI. Abschnitt.

Zum Schlusse hat sich der Unterzeichnete für seine Person als ganz selbstständiger Ingenieur zugleich im Sinne seines Auftraggebers, Herrn Carl Sparmann, noch dagegen zu verwahren, dass die Interessen des hier in Rede stehenden Bahnunternehmens unsere Intervention keineswegs als einen persönlichen oder technischen Angriff gegen das Eisenbahnproject und deren Vertreter betrachten, als vielmehr dieselbe im wohlgemeinten Interesse zur baldigen und gedeihlichen Förderung des Unternehmens ansehen mögen, welcher zum Grunde liegt, von unparteiisch technischer Seite zu hören, dass ein solches Project nicht mit veralteten Principien bloss nach einer Richtung hin bearbeitet werden darf, wenn nicht gleich von vornherein ein solches Unternehmen im Lichte einer unmöglichen und zu kostspieligen Ausführung erscheinen soll, für welche so zu sagen der unpraktische Eisenbahningenieur die Profile als Zeichnung eines Grabhügels über dasselbe lieferte.

DRESDEN, den 27. April 1861.

W. A. Jäger,
Civil-Ingenieur.

Die Profilzeichnung der hier in Rede stehenden Varianten ist im Gasthof zum goldenen Bande ausgestellt.

Druck von Lipsch und Reichardt in Dresden.

