

Fuß unterhalb Schirgiswalde wendet sich die Baugner Linie nördlich und behält diese Richtung in der Hauptsache auch ferner bei. Das Thal der Bille wird ausgefahren, wodurch zugleich Gelegenheit geboten wird, die für Anwendung des Neigungsverhältnisses von 1:100 erforderliche Längenentwicklung zu erzielen. Hierauf führt die Bahn unter mäßigem Gefälle rechts von Klein-Postwitz, links an Rodewitz vorüber nach Groß-Postwitz und erreicht hier das linksseitige Gehänge des Spreethales, benützt dasselbe auf eine Länge von etwa 6000 Fuß, überschreitet unterhalb Klein-Döbschütz die Spree an einer ziemlich günstigen, beiderseits von nahen Terrainerhöhungen begrenzten Brückenstelle und durchschneidet am rechten Spreegehänge einen Höhenrücken mittels tiefen Einschnittes bei horizontalem Längenprofile. — Von da fällt die Bahn im Gefälle von 1:100 nach Bahnhof Bauzen. Der Anschluß an die Sächsisch-Schlesische Staatsbahn findet bei Meilenstein 7,63 in der Richtung gegen Dresden statt. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß die Terrainverhältnisse und die Lage des Bahnhofs bei Bauzen der Erweiterung desselben behufs der Aufnahme einer neuen Bahnlinie oder auch nur einer Zweigbahn sehr hindernd in den Weg treten und daß die daraus erwachsenden Schwierigkeiten nur mit Aufwendung bedeutender Kosten zu überwinden sein dürften.

Die Baulänge vom Ende des Bahnhofs Großschönau bis Bahnhof Bauzen beträgt bei Linie I.  $\gamma$  184,600 Fuß = 6,96 Meilen, bei der Linie V.  $\gamma$  187,000 Fuß = 7,06 Meilen, ist also gegenüber der Baulänge nach Bischofswerda um 1,03 Meilen länger. — Die Linie I.  $\gamma$  steigt 298 Fuß und fällt 744 Fuß, die Linie V.  $\gamma$  steigt 246 Fuß und fällt 692 Fuß; Neigungsmaximum 1:90; kleinster Curvenhalbmesser 1200 Fuß. — Der Baukostenanschlag verlangt für die Linie I.  $\gamma$ :

4,072,000 Thlr. (pro Meile 585,000 Thlr.),

für die Linie V.  $\gamma$ :

3,742,000 Thlr. (pro Meile 530,000 Thlr.).

### Abschnitt B. a. b.

Zwei Umstände sind es hauptsächlich, welche die schon seit längerer Zeit sich kundgegebenen Wünsche für die Herstellung einer fernerweiten Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Chemnitz hervorgerufen und zu vielfachen hierauf bezüglichen Bestrebungen und Agitationen in dem dabei zunächst interessirten Landestheile Veranlassung gegeben haben und zur Zeit noch geben. Einmal wird nämlich eine thunlichst kürzeste Eisenbahnverbindung der ersten Handelsstadt mit der ersten Fabrikstadt Sachsens im commerziellen Interesse für dringend wünschenswerth er-