

Meilen reducirt wird; eine wesentliche Kostenersparniß dürfte dagegen nicht zu erwarten sein.

- d) Das Project II. a. schließt Limbach und dessen Umgegend von der thunlichst unmittelbaren Berührung der Hauptbahn aus, berührt dagegen Wittgensdorf, Burgstädt mit dem Bahnhofe an der Südostseite und Penig. Limbach würde nur durch Herstellung der gleichfalls projectirten Zweigbahn nach Wüstenbrand in den Bahnbereich gezogen werden können.
- e) Bei den Projecten I. b. und I. a. bleibt Burgstädt nebst Umgegend gänzlich unberücksichtigt. Es sind dies die nahebei am billigsten veranschlagten Bahnlinien und es könnte die Linie I. a. in gleicher Weise wie II. a. von Rottluf aus noch um circa 6000 Fuß abgekürzt und die ganze Länge der Bahnlinie auf etwa 10,8 Meilen reducirt werden; in diesem Falle würde das Project I. a. so ziemlich dem zwischen Chemnitz und Penig liegenden Theile des in der Uebersichtstabelle mit A. bezeichneten Projects nahe kommen und dabei günstigere Neigungsverhältnisse aufzuweisen haben.
- f) Das Project IV. a. schließt Penig und Umgegend aus und könnte in gleicher Weise auch von Chemnitz über Altendorf, Rottluf, Limbach und Herrenhayde nach Burgstädt und weiter geführt werden.
- g) Die in der Uebersichtstabelle für die Projecte A. und B. eingesetzten Kostenanschläge sind — mit Ausnahme der für Herstellung der Verbindungsbahn in Chemnitz angeetzten Beträge — die von den beiden mehrerwähnten Eisenbahncomité's berechneten Baukosten, und ist hier nur noch zu erwähnen, daß — insofern von dem nördlich gelegenen, über Frohburg und Borna führenden Theile des Projects A. abzusehen sein wird — der für A. angegebene Kostenaufwand — 7,457,313 Thlr. — etwa auf den für Project I. a. mit 5,861,000 Thlr. angeetzten Kostenanschlag und mit Hinzurechnung von 1 Million Thaler für den Bahnhof in der Nicolaivorstadt und für die Verbindungsbahn auf 6,861,000 Thlr. angenommen werden kann.

Der für Project B. mit 4,960,000 Thlr. angeetzte Kostenanschlag möchte in Berücksichtigung der seit seiner Anfertigung wesentlich gestiegenen Arbeitslöhne und Materialpreise eine nicht unbedeutende Erhöhung, und zwar doch mindestens bis zur Höhe von 6,200,000 Thlr., incl. des Bahnhofs Chemnitz, erfahren.

Es dürfte hier der Ort sein, der bereits erwähnten Zweigbahn von Limbach nach Wüstenbrand näher zu gedenken. — Diese Zweigbahn, circa 1,3 Meile lang, soll zunächst den aus dem Wüschnitzer Steinkohlenreviere nach Limbach und Umgegend gehenden Steinkohlentransport auf kürzerem und billigerem Wege