

annahm, so bleiben für ein zweites, vielleicht bald nöthig werdendes Gleis, dessen Herstellung 700,000 bis 800,000 Thl. erfordern dürfte, 614,030 Thl. übrig und könnte das Fehlende und das Nöthigwerdende für Verbindungsbahnen und für die Zweigbahn nach Meissen durch eine nach Maßgabe des §. 60 der Statuten zu machende Anleihe herbeigeschafft werden.

Allein vergleicht man die in der vierten Generalversammlung an die Actionäre ausgegebene Uebersicht der sämtlichen Einnahme und Ausgabe bis 31. Decbr. 1837 mit der in der dritten Generalvers. bekannt gemachten Kostenveranschlagung, so darf man annehmen, daß die Herstellung der Bahn mit einem Gleise nicht viel über $3\frac{1}{2}$ Millionen kosten werde. Die Kosten des ganzen Unterbaues wurden mit 2,188,392 Thl. berechnet. Am Schlusse des Jahres 1837 sind 1,140,905 Thl. dafür ausgegeben worden, und, laut Baunachweis vom Decbr., drei Viertel sämtlicher Erdarbeiten, die Muldenbrücke, 76 größere und kleinere Brücken und 172 Schleußen vollendet; auch die Elbbrücke, der Tunnel und die Ueberbrückung des Zschöllauthales waren im Baue weit vorgeschritten. Nur der Viaduct bei Röderau, 24 kleine Brücken und 56 Schleußen blieben noch zu bauen übrig. Zwei Drittheile der Bahn waren also mindestens vollendet und hatten 1,140,905 gekostet, das Ganze würde demnach 1,711,357 Thl., mithin 477,055 Thl. weniger als der Anschlag angiebt, zu stehen kommen. Rechnet man nun von den für das letzte Bahndrittel (in der That nur $\frac{1}{4}$) wahrscheinlich erforderlichen 570,452 Thl. für die Elbbrücke, den Viaduct bei Röderau und den Tunnel 350,000 Thl., so bleiben