

An diese Summe wäre nun anzuschließen gewesen, die damals (1846) vorliegenden Voranschläge für die weiteren Strecken der Bahn und zwar:

für die Section XII.	718,660 Thlr. — Ngr. — Pf.
„ „ „ XIII.	1,10,261 „ 10 „ — „
„ „ „ XIV.	718,131 „ — „ — „
„ „ „ XV.	758,943 „ 20 „ — „
„ „ „ XVI.	691,152 „ — „ — „
„ „ „ XVII.	393,312 „ — „ — „
„ „ „ XVIII.	339,915 „ — „ — „
„ „ „ XIX.	504,084 „ — „ — „
für Locomotiven etc.	190,000 „ — „ — „
„ Transportmittel	150,000 „ — „ — „
„ Hauptverwaltung	25,000 „ — „ — „
„ 2tes Gleis	1,106,000 „ — „ — „

7,405,459 Thlr. — Ngr. — Pf.

Summa 12,960,046 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.

was gegen die im Jahre 1847 in runder Summe angenommenen Gesamtanlagekosten von 12,000,000 „ — „ — „ ein Mehr ergibt von 960,046 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.

Hierzu sind indessen noch zu rechnen:

wegen rückständiger, in Streit befangener Expropriationsentschädigungen und Herrichtungen auf der Strecke Leipzig-Zwickau, welche unberücksichtigt geblieben waren,

30,000 „ — „ — „

Erhöhung im Ganzen

990,046 Thlr. 14 Ngr. 9 Pf.

b) Die Kosten des zweiten Gleises waren in den früheren Voranschlägen auf eine Länge von 242,525 Ellen, soweit selbiges damals noch nicht gelegt war, und zwar durchschnittlich zu 4,56 Thaler für die laufende Elle veranschlagt mit 1,106,000 Thaler, wie oben angeführt.

Bei den nöthig gefundenen, schwereren und theureren Schienen berechnet sich aber die laufende Elle auf 6½ Thlr. und also für 242,525 Ellen zu 1,576,412 Thlr. 15 Ngr. — Pf. was gegen den frühern Anschlag von 1,106,000 „ — „ — „

ein Mehrerforderniß ergibt von

470,412 „ 15 „ — „

c) In Betreff der Göltzsch- und Elster-Ueberbrückung hat sich aus den in der Vorlage  und im Berichte bereits erwähnten Ursachen eine Erhöhung der Voranschläge in folgender Maaße ergeben:

1) bei der Göltzschbrücke auf statt früher veranschlagter

1,901,545 Thlr. 1 Ngr. 1 Pf.

1,810,261 „ 10 „ — „

also mehr

91,283 Thlr. 21 Ngr. 1 Pf.

Kosten der vergrößerten Dammschüttung

137,926 „ 20 „ — „

Summa

229,210 „ 11 „ 1 „

2) bei der Elsterbrücke auf

861,186 Thlr. 23 Ngr. 8 Pf.

statt wie früher

758,943 „ 20 „ — „

mehr:

102,243 „ 3 „ 8 „

d) Die hier einschlagende Erhöhung der Transportkosten ist an und für sich von keinem großen Belange und daher auch im Allgemeinen nur in einer Mehrannahme unter den Positionen f. und g. inbegriffen worden.

e) Der Mehraufwand wegen der Uebernahme des Betriebes auf der königl. bayerischen Strecke der Bahn zwischen Plauen und Hof ist wie folgt veranschlagt:

1) eigene Gebäude und Herstellungen (incl. Telegraphen) auf

der bayerischen Strecke und in Hof 30,000 Thlr. — Ngr. — Pf.

2) Einrichtung der Bahnhöfe und Reparaturwerkstätten

20,000 „ — „ — „

bisher nicht veranschlagt gewesene Post

50,000 „ — „ — „