

b) die Kosten des zweiten Gleises waren in den frühern Voranschlägen auf eine Länge von 242,525 Ellen, soweit selbiges damals noch nicht gelegt war, und zwar durchschnittlich zu 4,56 Thlr. für die laufende Elle, veranschlagt mit 1,106,000 Thlr., 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 Thlr. 15 Ngr. — Pf.

c) In Betreff der Gölzsch- und Elsterüberbrückung hat sich aus den in der Vorlage Δ und im Berichte bereits erwähnten Ursachen eine Erhöhung der Voranschläge in folgender Maasse ergeben:

1) bei der Gölzschbrücke auf	1,901,545 Thlr. 1 Ngr. 1 Pf.		
statt früher veranschlagter	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 königlich 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 Reparaturwerkstätte	20,000 = — = — =		
---	------------------	--	--

bisher nicht veranschlagt gewesene Post

50,000 = — = — =

f) Die Vermehrung der Betriebsmittel u. anlangend, ist zu bemerken, daß in den oben unter a. angezogenen Summen die Veranschlagung der Betriebsmittel nur mit

enthalten ist. Dafür verwendet waren aber bereits in den Jahren 1847 und 1848	340,000 Thlr. — Ngr. — Pf.		
---	----------------------------	--	--

für 10 Locomotiven	137,995 Thlr. 10 Ngr. 1 Pf.		
------------------------------	-----------------------------	--	--

für 8 Tender	13,196 = 4 = — =		
------------------------	------------------	--	--

für Personen- und Transportwagen	167,895 = 10 = 2 =		
--	--------------------	--	--

319,086 = 24 = 1 =

Es ist daher unumgänglich gewesen, eine nachträgliche Summe hierfür aufzunehmen, welche zugleich auch die unter

g) als Einwirkung der Theuerung genannte Ursache des Mehraufwandes einschließt, so wie nicht minder die früher schon unter d. angezogene Mehrausgabe für Transportkosten.

Es ist hierbei noch zu gedenken, daß eine fernere Ueberschreitung darin liegt, daß

9,000 Thlr. für den Oberbau der beiden großen Brücken und

30,000 = Ingenieur- und Aufsichtskosten dabei pro 18 $\frac{4}{6}$,

in den sub C. angeführten Anschlagssummen nicht mitbegriffen gewesen sind, sowie endlich der ebenfalls nicht veranschlagten, aber ganz unentbehrlichen Wasserstationen auf den Sectionen XIV. und XIX.

Mit Hinblick auf die bei anderen Positionen zu erwartenden Ersparnisse ist indeß für Alles dieses überhaupt nur im ungefähren Ueberschlage angenommen

150,000 = — = — =

so daß also die Summe der Ueberschreitungen	1,991,912 Thlr. 14 Ngr. 8 Pf.		
---	-------------------------------	--	--

und, unter Zuziehung des frühern Postulats der	12,000,000 = — = — =		
--	----------------------	--	--

die Gesamtsumme der Anlagelkosten: 13,991,912 Thlr. 14 Ngr. 8 Pf.

erreicht, wie solche in der Vorlage angegeben ist.

Die Vorarbeiten provisorisch beauftragt: G. G. Guttmann. — Druck von H. G. Schöner.

Letzte Absendung zur Post: den 1. Mai 1850.