

4) Baugeräthe für Hülfsbauten und Inventarien, welche im älteren Anschlage nicht berücksichtigt worden . . . . .	132,000 Thlr.
5) Hochbauten . . . . .	68,542 =
6) Oberbau . . . . .	139,050 =
7) Insgemein . . . . .	6,000 =

## b. bei der Elbbrücke:

im neueren Anschlage:

747,825 Thlr.

im älteren Anschlage:

600,000 Thlr.

Mehrbetrag nach dem neueren Anschlage: 147,825 Thlr.

1,682,912 Thlr.

Zu vorstehenden Zahlen giebt die Regierung noch folgende Erläuterungen:

## Die unter

a. 1. angegebene Summe der Expropriationskosten umfaßt außer der Entschädigung für Grund und Boden auch alle im Expropriationsverfahren festgestellte Entschädigungen, die Kosten der Herstellung für Communication zwischen beiden Seiten der Bahn, soweit sie nicht in Kunstbauten bestehen, und endlich den bei den betreffenden Behörden erwachsenen Aufwand. Im älteren Anschlage fehlten die Ansätze gänzlich für erschwerter Gewerbsbetrieb, für eingestellten Steinbruchbetrieb, für Versekung von der Bahn benachbarten Häusern.

Der auffallendste Unterschied zwischen den beiden Voranschlägen zeigt sich aber in der Größe der Fläche des zu erwerbenden Bodens.

Die Erklärung dieses Umstandes liege in der Erhöhung der Bahn über den Wasserstand von 1845, in der durch strompolizeiliche Rücksichten gebotenen theilweisen Höherlegung derselben wegen der Landgräben zwischen Dresden und Pirna, in der nöthig gewordenen Regulirung des Müglitzflusses und anderer kleiner Gewässer, und endlich in mehreren früher nicht projectirten Wegeverlegungen.

## Der Hauptgrund für die unter

a. 2. gedachte Steigerung des Aufwandes für Erd- und Felsenarbeiten folge aus der Höherlegung der Planie, welche zumeist auch ohne diese in Dämmen bestand. Nicht minder sei hier der theilweisen Steigerung der Arbeitslöhne zu gedenken.

## Anlangend die unter

a. 3. angegebene Steigerung des Aufwandes für Kunstarbeiten, so habe auch diese in den veränderten Expropriationsverhältnissen ihren Grund, insofern als hieraus eine ansehnliche Vermehrung derjenigen Ueberbrückungen hervorgegangen, welche nicht schon aus der Dertlichkeit selbst sich ergeben, sondern durch die Ansprüche an eine vollständige Entwässerung und auf möglichst ungehinderten Verkehr bedingt wurden.

## Der ferner bei

a. 4. angegebene höhere Aufwand für Baugeräthe, Hülfsbauten und Inventarien, wofür der ältere Anschlag einen allgemeinen Ansatz nicht enthält, indem früher diese Gegenstände als Zuschlag in den einzelnen Capiteln aufgeführt worden, stehe mit dem größern Umfange der Erd- und Felsenarbeiten im Einklange.

## II. A. (1. Abonnement.)

Für die größern Hochbauten an der erhöhten Bahnlinie hätten sich bedeutendere Rüstungen und Hülfsbauten nöthig gemacht, sowie Ausschiffungsanstalten für schwereres Baumaterial; es sei aber auch in diesem Ansatz die Anschaffung mehrerer Hilfsmaschinen inbegriffen, welche fernerhin für die Verwaltung nutzbar bleiben.

## Bezüglich des

a. 5. für Hochbauten angeführten Mehraufwandes sei zu bemerken, daß wegen der häufigen starken Krümmungen der Bahn mehr Wärterhäuser erforderlich werden, als anfänglich hat übersehen werden können; daß diese Häuser wegen Höherlegung der Bahn größeren Unterbau nöthig machten; daß die Ansprüche des Betriebes an die Bahnhofs-einrichtungen sich wesentlich gesteigert haben; daß die vermehrte Zahl der Betriebsmittel größere Räume zur Unterbringung erfordere; daß die gesteigerten Materialpreise und Arbeitslöhne auch bei den Hochbauten sich fühlbar machen mußten; und daß endlich bei dem früheren Anschlage für Hochbauten weder auf Wohnungen für Officianten, noch auf Restaurationen Rücksicht genommen war, während beide sich erforderlich machen, wo der Bahnhof entfernt vom nächsten Orte liegt; übrigens sei von den Wohnräumen zu erwarten, daß sie sich verzinsen, von den Restaurationen aber, daß sie überdies noch einen Ertrag gewähren.

a. 6., die Kosten des Oberbaues betreffend, so habe die Erhöhung des hierfür bestimmten Aufwandes ihren Grund theils in der Anwendung stärkerer Schienen, als ursprünglich bestimmt war, — während die früher veranschlagten 50 Pfund pro Yard wiegen sollten, so wiegen die gegenwärtig verwendeten 58 Pfund, — theils in dem durch technische Rücksichten überhaupt bedingten stärkeren Oberbau; anderntheils sind die Schienenpreise gestiegen, und endlich ist auch eine Anzahl von Gegenständen früher gar nicht berücksichtigt worden, welche gegenwärtig die inmittelst vervollkommnete Betriebs-einrichtung erheischt.

## Was endlich den Mehraufwand für

## b. Elbbrückenbau

anlange, so sei zu erwähnen, daß das ältere Project lediglich den eigentlichen Brückentkörper zum Gegenstande hatte, während jetzt mehre — zum Theil auf ständischen Anträgen beruhende — Erweiterungen des Baues in der Veranschlagung mit inbegriffen sind, als: Verbreiterung des Baues auf dem linken Elbufer Behufs der Legung eines dritten Gleises zur Verbindung mit dem Packhof, die hiermit im Zusammenhange stehenden Krahnvorrichtungen, Verbindung der Anfahrt auf der linken Uferseite mit dem betreffenden Stadttheile.

Wenn ferner unter den oben angeführten Gründen zur Ueberschreitung des ursprünglichen Anschlages die Regie in der gedachten Vorlage sub  S. 269

sub d. eines größeren Bedarfs an Betriebsmitteln gedenkt, so stellt sich das Verhältniß der beiden Anschläge zu einander, hinsichtlich des Aufwandes für Maschinenwesen, Locomotiven, Tender und Transportmittel

im älteren Anschlag:	im neueren Anschlag:	Mehrbetrag nach dem neueren Anschlag:
214,072 Thlr.	322,410 Thlr.	108,338 Thlr.

und es sollen vorhanden sein