

waltung sehr nutzbar bleiben; so z. B. 2 stehende Dampfmaschinen, 1 Dampfagger nebst den dazu erforderlichen Krähnen und 10 bis 12 große Hebemaschinen, wie solche an der Elbstrombrücke verwendet werden.

Zu

A. 5. sei zu bemerken, daß der hier aufgeführte Mehraufwand für Hochbauten vorzugsweise darauf beruhe, daß die Bahn, wegen der häufigen starken Krümmungen, mehr Wärterhäuser erfordere, als vorher habe übersehen werden können, daß bei der Höherlegung der Bahn diese Wärterhäuser zum Theil kostspielige Substructionen nöthig machten (im Betrage von circa 15,000 Thlr.), daß die Ansprüche des Betriebes an die Bahnhofseinrichtungen sich wesentlich gesteigert haben, obgleich von jedem Luxusbau abgesehen werde, (wie z. B. namentlich die vermehrten Betriebsmittel auch größere Räume zu deren Unterbringung erheischen,) und daß auch bei den Hochbauten die gesteigerten Materialpreise und Arbeitslöhne sich sehr fühlbar machten. Es sei endlich auch noch zu gedenken, daß bei dem früheren Anschläge weder auf Wohnungen für Officianten, noch auf Restaurationen Rücksicht genommen worden sei, welche gleichwohl da sich erforderlich machten, wo der Bahnhof zu entfernt vom nächsten Orte liege, als daß Betrieb und Dienst den Mangel dieser Localitäten zuließen. Es würden indeß auch die Wohnräume sich wenigstens verinteressiren, die Restaurationen aber noch einen Ertrag gewähren.

Bei

A. 6., die Kosten des Oberbaues betreffend, habe der Umstand, daß im ältern Anschläge theils kürzere Gleislängen, theils niedrigere Preissätze angenommen, theils eine Anzahl von Gegenständen, welche die immittelst vervollkommeneten Betriebseinrichtungen erheischen, gar nicht berücksichtigt worden, sowie die, durch technische Rücksichten veranlaßte Anwendung etwas schwererer Schienen (früher angenommen zu 50 Pfd. p. Yard, jetzt zu 58 Pfd) und überhaupt stärkern Oberbaues, als früher veranschlagt, zu der Differenz geführt, welche hinsichtlich dieser Kosten sich ergebe.

Was endlich

B.

den Mehraufwand für den Elbbrückenbau anlange, so sei zu erwähnen, daß das ältere Project lediglich den eigentlichen Brückenkörper berührt, während das jetzige mehre, zum Theil auf ständischen Anträgen beruhende Erweiterungen mit einbegriffen habe. Namentlich betreffe dies eine Verbreiterung des Baues auf dem linken Elbufer, Behufs der Legung eines dritten, für den Verkehr mit dem Packhose bestimmten Gleises und der damit im Zusammenhange stehenden Krähnenvorrichtungen, ferner die nöthigen Gasbeleuchtungseinrichtungen und endlich die Verbindung der Anfahrt auf der linken Uferseite mit dem betreffenden Stadttheile.

Was ferner den in der Vorlage und oben sub

d) hervorgehobenen Umstand betreffe, daß eine größere Zahl von Betriebsmitteln, als ursprünglich angenommen, habe in Anschlag gebracht werden müssen, so finde dies Begründung darin, daß früher eine, im Verhältniß zur Bahnlänge geringe Anzahl von Locomotiven veranschlagt worden, nämlich nur 8 Locomotiven mit den erforderlichen Tendern, während in dem jetzt zu Grunde liegenden Anschläge 10 bis 12 Locomotiven mit 7 Tendern in Ansatz gebracht seien. Zugleich seien damals nur schwächere und daher auch wohlfeiler

zu beschaffende Maschinen beansprucht worden, während man nach dem jetzigen Stande der Sache sich damit nicht begnügen könne, ohne sich gerechten Vorwürfen auszusetzen. An Wagen seien jetzt 176 Stück als das Minimum des Bedarfs angenommen, früher aber nur 120 Stück, wobei offenbar auch das Verhältniß nicht genügende Berücksichtigung gefunden habe, daß eine Bahn wie die sächsisch-böhmische zwar die Vortheile eines jeweiligen starken Verkehrs von Vergnügungsreisenden genösse, andererseits aber der Nachtheil eintrete, daß dadurch mehr Transportmittel als gewöhnlich bedingt werden.

Das Verhältniß der beiden Anschläge zu einander, hinsichtlich des Aufwandes für Maschinenwesen, Locomotiven, Tender und Transportmittel stellt sich nunmehr wie folgt:

älter Anschlag: 214,072 Thlr.,

neuer Anschlag: 322,410 Thlr.,

Mehrbetrag: 108,338 Thlr.

Schließlich sei zu dem vorhergehend unter

e) gemachten Anführen, daß die Verlängerung der Baufrist eine ansehnliche Steigerung des Aufwandes zur Folge gehabt habe, darauf hinzuweisen, daß diese Verlängerung theilweise unvermeidliche Folge der durch die Höherlegung der Bahn erfordert werdenden Bewältigung größerer Massen und schwierigerer Bauwerke, theils aber auch dadurch bedingt worden sei, daß im Einklange mit den von Seiten der Kammern wiederholt ausgesprochenen und mit der eigenen Ueberzeugung der Regierung übereinstimmenden Ansichten der Bau der Staatseisenbahnen immer nur mit sorgfältiger Rücksicht auf die vorhandenen Cassenbestände — welche namentlich in den Jahren 1848 — 49 zu nehmen gewesen seien, habe geführt werden müssen. Diese Verhältnisse hatten veranlaßt, daß die jetzige Bauzeit sich über 5 Jahre erstrecke, während sie im ältern Anschläge nur auf 3 Jahre angenommen worden sei. Daß aber dieser Umstand einen wesentlichen Einfluß habe auf die Kosten der Hauptverwaltung und des Ingenieurpersonals u. a. m., bedürfe keiner weitem Nachweisung, sowie denn auch die Umarbeitung des Projectes selbst eine nicht unbedeutliche Erhöhung des Aufwandes für die Vorarbeiten bedingt habe. Es ergiebt sich sonach in Hinsicht der vorgedachten Erhöhung der Verwaltungskosten zc. folgende Vergleichung:

älter Anschlag: 44,000 Thlr.,

neuerer Anschlag: 93,715 Thlr.,

Mehrbetrag: 49,715 Thlr.

Nach allem Vorstehenden nun stellen sich die Mehrbeträge des neuen Anschlags wie folgt, zusammen:

1,534,911 Thlr. für Expropriations- und Baukosten bei der Bahn selbst,

147,825 = für die Elbbrücke,

108,338 = = = Betriebsmittel,

49,715 = = = Verwaltungskosten zc.

1,840,789 Thlr., welcher Mehrbedarf in der Vorlage in runder Summe mit

1,800,000 Thaler

aufgenommen worden ist.

Wenn der Ausschuss an die vorstehend wiedergegebenen