

Zahl von Gebäuden in der nächsten Umgebung der Bahn aus feuerpolizeilichen Rücksichten käuflich erworben oder den letztern entsprechend verändert, auch namentlich in Dresden, Pirna und Krippen für das Bahnhofsareal größere, als die ursprünglich beabsichtigten Räumlichkeiten erlangt werden. — Hauptächlich ist aber

- c) durch die hohe Wasserfluth im Jahre 1845 zu einer Veränderung des früheren Plans und Anschlages dringende Veranlassung gegeben worden. Denn wenn mit Rücksicht auf die mögliche Wiederkehr jenes Ereignisses nunmehr die Erhöhung der Bahn bis über das damalige Ueberschwemmungsprofil — übrigens in Anschluß an die ebenfalls bis dahin erhöhte österreichische Bahnstrecke — für nöthig erachtet worden ist, so war nach der hierdurch herbeigeführten Umarbeitung des früheren Plans eine Vermehrung der Wasserbau-, Erd- und Felsenarbeiten, sowie des Aufwandes für die Kunstbauten nicht zu umgehen, wobei auch das immittelst eingetretene Steigen des Arbeitslohnes nicht unerwähnt bleiben kann.

Ferner ist

- d) eine größere, als die ursprünglich angenommene Zahl von Betriebsmitteln in den Anschlag aufzunehmen gewesen, nicht nur weil Seiten der k. k. österreichischen Regierung die Ueberlassung des Betriebs bis Tetschen an die diesseitige Verwaltung in Aussicht steht, sondern auch, weil die eigenthümliche Gestaltung des Verkehrs zwischen Dresden und Pirna einen ausnehmend starken Aufwand von Betriebsmitteln erfordert.

Endlich aber

- e) muß jede gegen das ursprüngliche Project eintretende Verlängerung der Bauzeit eine ansehnliche Steigerung des Kostenaufwandes zur Folge haben.

Der frühere Bauplan war, vielleicht verhältnißmäßig und in Rücksicht auf mehrere sehr aufhältliche Arbeiten bei dieser Bahn zu kurz, auf nur drei Jahre berechnet.

In dem Verhältnisse nun, in welchem sich diese Baufrist verlängert, müssen sich mehrere Capitel des Voranschlags erhöhen.

Für die sächsisch-böhmische Staatsbahn ergiebt sich hiernach gegen die obenerwähnte ursprüngliche Anschlagssumme von

3,600,000 Thlr. ein Mehraufwand von
1,840,000 = und es stellt sich somit der Gesamtbedarf für diese Bahn auf die Summe von

5,440,000 Thlr. Summa.

Sowohl hinsichtlich dieses Anschlags als in Betreff desjenigen für die sächsisch-bayerische Staatsbahn darf sich zwar die Regierung, da immittelst die Ausführung selbst so weit vorgeschritten, namentlich aber, so viel die Expropriation anlangt, diese bei der sächsisch-bayerischen Bahn vollendet, bei der sächsisch-böhmischen Bahn aber ihrer Vollendung nahe ist, ohne daß dabei Ueberschreitungen stattgefunden hätten, der Erwartung hingeben, daß ein Mehrbedarf sich nun hiergegen

nicht weiter ergeben werde. Dennoch findet sie den in Ansehung von Eisenbahnbauten allenthalben zu machenden Erfahrungen gegenüber die Bemerkung nicht überflüssig, daß ein strenges Einhalten der Anschläge, wie dies bei anderen Bauwerken zum Theil wenigstens möglich, bei der Ausführung von Eisenbahnen noch nirgends gelungen und deshalb auch hier, aller dafür aufgewendeten Sorgfalt ohnerachtet, eine sichere Gewähr dafür nicht süglich zu erwarten ist.

Der obengenannten Anschlagssumme von

5,440,000 Thlr. gegenüber verhält sich nun die erfolgte Verwendung und die noch erforderliche Bewilligung wie folgt:

Es waren bis zum Schlusse des Jahres 1848

2,900,000 = verwendet und daher für die Finanzperiode 1849

Rest: 2,540,000 Thlr. noch erforderlich.

Bei Vergleichung der bereits bewilligten Summe von

3,600,000 Thlr. mit obiger Verwendung von:

2,900,000 = ergiebt sich jedoch noch ein Rest der Bewilligung von

700,000 Thlr. und es bleibt daher nur noch die Summe von

Rest: 1,840,000 Thlr. zu verwilligen, wie solche in der Budgetvorlage aufgenommen worden ist.

Ein mit den Eisenbahnen fast allenthalben in Verbindung gesetztes Communicationsmittel ist

D. der electromagnetische Telegraph,

da einerseits die zur Führung der Drahtleitung erforderlichen Einrichtungen durch Benutzung des Bahnkörpers einen verhältnißmäßig geringen Kostenaufwand erheischen und die Beaufsichtigung der Telegraphenlinie hierbei ungemein erleichtert wird, andererseits aber auch, weil die durch Dampfkraft und Schienenwege ermöglichte Schnelligkeit in der Beförderung von Personen und Gütern zu dem Bedürfnisse geführt hat, sich für die gegenseitige Mittheilung von Nachrichten aller Art ebenfalls des durch die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung dargebotenen schnellsten Beförderungsmittels zu bedienen.

Die Regierung hat nur ihrer Pflicht zu genügen geglaubt, indem sie sich bemühte, den hierländischen Verkehr derartiger unverkennbarer Vortheile und Vervollkommnungen theilhaftig zu machen, und hat daher vorlängst bereits die Errichtung einer electromagnetischen Telegraphenverbindung zwischen Dresden und Leipzig ins Auge gefaßt, welche sowohl für den öffentlichen Dienst, als auch zur Mitbenutzung Seiten des Publikums — in letzterer Hinsicht, wie sich von selbst versteht, vorbehältlich besonderer dafür zu erlassender Bestimmungen — geeignet wäre.

Indem es nun für die vorgedachte telegraphische Verbindung auch der Benutzung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn bedürfen wird, hatte sich die Regierung bereits mit dem Directorium der letzteren in Vernehmung gesetzt und dasselbe zu einem deshalb zu treffenden angemessenen Abkommen bereit gefunden, demnachst aber bei dem vorigen aufgelösten Land-