



ihre Unterstützung unter gewissen Bedingungen zu; trotzdem erklärte die Generalversammlung am 30. Juli 1844, den Bau weder auf Grund dieser Bedingungen noch auf Grund ihres Vorrechtes ausführen zu wollen, indem sie mit dieser Erklärung eine definitive Verzichtleistung auf letzteres aussprach. Nichtsdestoweniger ermächtigte diese Generalversammlung das Direktorium zu weiteren Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung zur Erlangung günstigerer Bedingungen.

Inzwischen hatte auch das Direktorium der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft unter Erklärung seiner Bereitwilligkeit zur Uebernahme der sächsisch-böhmischen Bahn sich mit der Anfrage an die Königliche Staatsregierung gewendet, ob dieselbe geneigt sein würde, die Ausführung dieser Bahn der genannten Gesellschaft zu übertragen. Gegen eine Verbindung des sächsisch-böhmischen mit dem sächsisch-schlesischen Unternehmen, wie sie damals die Gesellschaft des Letzteren beabsichtigte, sprachen aber so wichtige technische, betriebliche und finanzielle Gründe, daß die Königliche Staatsregierung auf jenes Anerbieten nicht eingehen konnte. Hierzu kam der Umstand, daß der Zeitpunkt für den Zusammentritt der Ständeversammlung, welcher der Stand der Angelegenheit mitgetheilt werden sollte, nahe herangekommen war. Die Königliche Staatsregierung erklärte daher auch der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft, daß sie für jetzt überhaupt nicht geneigt sei, einer Actiengesellschaft zum Bau der sächsisch-böhmischen Linie Concession zu ertheilen, vielmehr beschloß, zunächst mit der Ständeversammlung in Vernehmung zu treten.

Mit Rücksicht auf die bereits stattgefundenen Verzögerungen und auf die Nothwendigkeit, die im Staatsvertrage übernommenen Verpflichtungen hinsichtlich des Zeitpunktes der Vollendung des Baues pünktlich zu erfüllen, ließ die Königliche Staatsregierung den Bau bereits im Herbst 1845 provisorisch unter der Leitung eines hierzu besonders ernannten Commissars beginnen.

Nach umfangreichen Erörterungen über technische, finanzielle und betriebliche Fragen kam die Königliche Staatsregierung zu der Ansicht, daß die Ausführung des Baues der sächsisch-böhmischen Eisenbahn für Rechnung des Staates sich am vortheilhaftesten darstelle und legte das bezügliche Decret unter eingehender Darlegung der einschlagenden Verhältnisse der Ständeversammlung des Landtages von 1845/46 vor, welche den Bau dieser Linie nunmehr auf Staatskosten genehmigte.

Am 1. August 1848 ward der Betrieb auf der Strecke Dresden-Pirna eröffnet und gleichzeitig in Dresden die „Königliche Direktion der sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn“ für Bau und Betrieb errichtet. Am 9. Mai 1850 wurde sodann die Strecke Pirna-Königstein, am 9. Juni desselben Jahres Königstein-Krippen und am 6. April 1851, nach Vollendung der Strecke Krippen-Landesgrenze-Bodenbach,

