



der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft mit den Betriebsmitteln und auf Rechnung der Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft geleitet wurde. In diesen Betriebs-Üebnahme-Vertrag trat mit Ankauf der sächsisch-schlesischen Eisenbahn durch die Königliche Staatsregierung die Königliche Direktion der sächsisch-schlesischen und sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn ein.

Die Linie ging durch Kauf, der aus allgemeinen betrieblichen Gründen erfolgte, am 1. Januar 1871 in das Eigenthum des Staates über.

### 5. Albertsbahn.

(Dresden-Tharandter Linie.)

Im Jahre 1852 hatten sich die Direktoren des Hänichener Steinkohlenbauvereins an die Königliche Staatsregierung mit dem Gesuche um Genehmigung zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Kohlenwerken des Plauenschen Grundes und der Stadt Dresden gewendet. Gleich damals faßte die Staatsregierung eine solche Bahn als den ersten Anfang einer erzgebirgischen Bahn von Dresden nach Freiberg auf und stellte die hiernach sich ergebenden Baubedingungen, darunter auch diejenigen der Führung nach Tharandt und des Rückkaufsrechts für den Staat.

Hierauf bildete sich am 11. August 1852 in Dresden ein Comité und am 4. Mai 1853 eine Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb dieser Bahn, nebst einigen nach den Kohlenschächten des Plauenschen Grundes führenden Zweigbahnen, deren Bau am 12. September 1853 begann. Unter dem Namen „Albertsbahn“ wurde die Hauptbahn am 28. Juni 1855 eröffnet, während die Kohlenzweigbahnen, von denen die Döhlener Kohlenbahn 1883 wieder einging, in den Jahren 1855 bis 1857 in Betrieb genommen wurden. Zwei andere Kohlenbahnen wurden in den Jahren 1868 und 1875 erbaut.

Die Albertsbahn mündete in Dresden in einen besonderen Bahnhof (jetzt Kohlenbahnhof) ein und ward mit dem Ausschiffungsplatz an der Elbe durch eine Zweigbahn verbunden, auf welcher am 2. April 1856 der Betrieb eröffnet wurde. Als im Jahre 1865 der neue Güterbahnhof in Dresden-Altstadt entstanden war, erfolgte im Juni 1866 auch eine Verbindung der Albertsbahn mit diesem.

Schon beim Bau der Tharandt-Freiburger Bahn (siehe Nr. 12) kam die Erwerbung der Albertsbahn durch den Staat in Frage, doch erst während des Baues der Freiberg-Chemnitzer Staatsbahn (siehe Nr. 21), mit welcher die Verbindung der östlichen und westlichen Staatsbahnen erreicht wurde, kam dieser Ankauf zu Stande, der die Bahn am 1. Juli 1868 in das Eigenthum des sächsischen Staates brachte.

