



# Beilage zu Nr. 94 der Mittheilungen

enthaltend

die mit Genehmigung der Staatsregierung laut Beschluß der Ständeversammlung in den Mittheilungen zu veröffentlichenden königl. Decrete und Berichte beider Kammern nebst den Protokollen über die Verhandlungen derselben,

wie solche in der IV. Abtheilung der Landtags-Acten als Handschriften gedruckt erschienen sind.

## XIV.

### Decret an die Stände,

einen in geheimer Sitzung zu berathenden Gegenstand betreffend.

Eingegangen bei der Zweiten Kammer am 20. December 1867.

Se. Königliche Majestät lassen den getreuen Ständen beiliegend einen Aufsatz unter  $\odot$  zugehen, welcher sich auf die Verhältnisse des Staats zur Albertsbahngesellschaft bezieht, und sehen der hierauf abzugebenden Erklärung der getreuen Stände in Huld und Gnaden entgegen.

Dresden, am 16. December 1867.

(L. S.) Johann. Richard Freiherr von Friesen.



In der Ständischen Schrift vom 22. Juli 1858 war die Genehmigung des Baues der Tharandt-Freiburger Staatseisenbahn an die Voraussetzung geknüpft worden, daß vor Angriffnahme des Baues ein Abkommen mit der Albertsbahngesellschaft über die betrieblichen Verhältnisse erzielt werden könne und hierüber der nächsten Ständeversammlung Mittheilung gemacht werde.

Mittels Allerhöchsten Decrets vom 9. Juni 1861 ist den damals versammelten Ständen eine solche Mittheilung zugegangen.

Das getroffene Abkommen konnte sich selbstverständlich nur auf die Verhältnisse der Albertsbahn zu der

Tharandt-Freiburger Staatseisenbahn beschränken, eine etwaige Fortführung der Bahn bis Chemnitz aber nicht berücksichtigen, da eine solche damals noch gar nicht in der Absicht der Regierung und der Kammern lag, und man auch von der Ueberzeugung ausging, daß, wenn eine solche weitere Fortführung der Bahn eintreten sollte, dann die Albertsbahn als ein selbständiges Unternehmen nicht fortbestehen könnte, da es für den Betrieb und die gesammte Benutzung einer so langen, ganz Sachsen von Osten nach Westen und Südwesten durchschneidenden Eisenbahn vom größten Nachtheile sein müßte, wenn eine kleine, nur zwei Meilen lange Privatbahn mit einem mehr oder weniger selbständigen Betriebe dazwischen geschoben bleiben sollte.

Diese Ueberzeugung ist durch die Erfahrungen, die man schon bei den einfachen Betriebsverhältnissen auf der Dresden-Freiburger Bahnlinie zeither zu machen genügende Gelegenheit gehabt hat, vollkommen bestätigt worden. Schon der Wechsel der Locomotiven in Tharandt ist eine zeitraubende und fühlbare Unannehmlichkeit, die künftig bei durchgehenden Zügen auf großen Entfernungen noch viel empfindlicher werden würde. Aber auch der Wechsel der Verwaltungen auf dieser kleinen Strecke hat zu Verzögerungen im Güterverkehre und zahlreichen sonstigen Unzuträglichkeiten geführt, über welche vielfache Beschwerden vorliegen.

Vorzugsweise ist es aber das Festhalten der Albertsbahngesellschaft an höheren Frachtsätzen, als für die Staatsbahnen normirt sind, was einer jeden Entwicklung des Güterverkehrs hindernd im Wege steht. Um einen solchen, auch nur in beschränkter Weise zu ermöglichen und die Tharandt-Freiburger Strecke auch nur einiger-