

Geschäftsbericht

des

Directorium

der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

über das Jahr 1870

für die

siebenunddreissigste ordentliche Generalversammlung.

Der Verkehr auf unserer Bahn war bis zum Schlusse des ersten Semesters 1870 in erfreulicher Weise gestiegen und liess eine weitere Steigerung im Verlaufe des Jahres hoffen, als am 19. Juli die Kriegserklärung Frankreichs an Deutschland erfolgte und die ernstesten Besorgnisse auch für die deutschen Eisenbahnen erregte. Dank den glorreichen Erfolgen der deutschen Waffen, haben sich diese Befürchtungen nicht verwirklicht: der Kriegsschauplatz wurde nach Frankreich verlegt, die deutschen Eisenbahnen blieben von den drohenden Zerstörungen und Schäden des Kriegs verschont, auch der durch den Krieg gestörte Verkehr hob sich wieder und der nun geschlossene Friede eröffnet die Aussicht auf einen erneuten Aufschwung desselben.

1. Betrieb der Bahn.

Die Gesamt-Brutto-Einnahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auf beiden Linien über Riesa und über Döbeln sowie auf der Grossenhainer Zweigbahn und der Magdeburg-Leipziger Verbindungsbahn — jedoch mit Ausschluss der Cottbus-Grossenhainer Bahn, über welche besondere Rechnung abgelegt wird — beträgt im Jahre 1870 Thlr. 3,084,697. 18. 1.

Davon kommen Thlr. 2,990,279. 25. 6. auf die beiden Linien der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, sowie auf die Grossenhainer Zweigbahn und Thlr. 94,417. 22. 5. auf die Magdeburg-Leipziger Verbindungsbahn. Erstere Summe besteht in Thlr. 995,652. 6. 1. Einnahmen aus dem Personenverkehr und in Thlr. 1,994,627. 19. 5. Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Der gesammte Personenverkehr zwischen den Stationen alter und neuer Linie resp. der Grossenhainer Zweigbahn ist aus der angefügten Tabelle A. zu ersehen.

Darnach sind im Jahre 1870 überhaupt befördert worden:

15,341 Personen in	I. Wagenklasse
340,092 „ „	II. „
1,527,162 „ „	III. „
<hr/>	
1,882,595 Personen zusammen,	mithin im Jahre 1870
9,393 Personen in	I. Wagenklasse,
29,904 „ „	II. „
105,479 „ „	III. „
<hr/>	
144,776 Personen weniger als	im Jahre 1869.

Von obigen 1,882,595 Personen kommen:

A) auf den **Localverkehr**

Personen mit	a. zwischen den Stationen.						b. von und nach den Haltestellen.						Summa des Geldbetrags		
	Personen in Wagenklasse			Geldbetrag			Personen in Wagenklasse			Geldbetrag					
	I.	II.	III.	Thlr.	Gr.	Pf.	I.	II.	III.	Thlr.	Gr.	Pf.	Thlr.	Gr.	Pf.
1) Tourbillets	4,278	59,673	251,934	240,569	14	7	372	10,981	85,234	17,329	7	5	257,898	22	2
2) Extrabillets	132	6,738	59,312	19,572	21	5	—	62	558	67	21	—	19,640	12	5
3) Tagesbillets	2,002	137,644	610,012	253,091	7	—	628	54,120	315,608	45,077	28	5	298,169	5	5
4) Militärbillets	—	—	64,693	20,255	26	—	—	—	13,742	1,208	10	5	21,464	6	5
A. Summa im Localverkehre	6,412	204,055	985,951	533,489	9	2	1,000	65,163	415,142	63,683	7	5	597,172	16	7
	1,196,418.						481,305.								

B) auf den **Verkehr mit andern Bahnen**

Personen mit	Personen in Wagenklasse			Geldbetrag		
	I.	II.	III.	Thlr.	Gr.	Pf.
1) Tourbillets	7,871	65,572	98,105	213,048	2	4
2) Extrabillets	—	62	680	180	11	—
3) Tagesbillets	58	5,240	27,280	10,088	28	—
4) Militärbillets	—	—	4	1	18	—
B. Summa im Verkehre mit andern Bahnen	7,929	70,874	126,069	223,318	29	4
	204,872.					

A. Summa der Einnahme im Localverkehre	Thlr. 597,172. 16. 7.
B. » » » » Verkehre mit andern Bahnen »	223,318. 29. 4.
Summa der Einnahme für den Personentransport	Thlr. 820,491. 16. 1.

Hierzu für aussergewöhnliche Beförderungen im Localverkehre	Thlr. 2,677. 16. 5.
ferner für Militärtransporte	» 172,483. 3. 5.
zusammen	Thlr. 995,652. 6. 1.

Im Jahre 1869 haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre nur Thlr. 919,320. 3. 1. betragen, sind also im Jahre 1870 um Thlr. 76,332. 3. —. überstiegen worden.

Der Gütertransport hat im Jahre 1870 eine Gesamt-Einnahme von Thlr. 1,994,627. 19. 5. incl. Thlr. 169,063. —. —. für Militärtransporte ergeben und zwar:

A) im Localverkehre

1) für 128,482 Meilen-Centner	Gepäck	Thlr. 8,958. 20. 5.
2) » 44,726 »	Equipagen (210 Stück)	» 1,419. 28. —
3) » 5,370,421 »	Vieh (148,401 Stück)	» 40,824. 16. 5.
4) » 1,691,259 »	Eilgut	» 47,624. 17. —
5) » 4,969,939 »	Normalgut	» 89,148. 24. —
6) » 137,377 »	Güter der ermässigten Classe A.	» 2,076. 6. —
7) » 4,859,428 »	» » » » B. 1.	» 61,385. 9. —
8) » 1,340,943 »	» » » » B. 2.	» 16,551. 6. —
9) » 1,912,647 »	» » » » C.	» 18,124. 13. —
10) » 11,393,705 »	» » » » D.	» 98,765. — —
11) » 7,765,329 »	» » » » E.	» 52,769. 8. —
12) » 13,385,814 »	» » » » F.	» 70,858. 25. —
13) » — »	Eisenbahnfahrzeuge	» — — —
14) » 188,062 »	Güter nach Achsfracht	» 2,139. 6. —
15) »	Roll- und Ladegebühren für Güter der verschiedenen Classen, ferner für Lagergeld und Frachtzuschlag bei Werthdeclarationen	» 26,749. 24. 5.
16) » 1,025,284 Meilen-Centner	Postfracht	» 13,501. 21. 7.

B) für 211,744,475 »	aus dem directen Verkehre mit andern Bahnen und für extraordinäre Einnahmen	» 1,443,730. 4. 3.
----------------------	--	--------------------

Summa 265,957,891 Meilen-Centner Thlr. 1,994,627. 19. 5.

Unter den extraordinären Einnahmen sind Thlr. 169,063. —. —. für Militärtransporte mit inbegriffen.

Im Jahre 1869 haben die Gesamt-Einnahmen aus dem Gütertransport Thlr. 1,916,687. 29. 1. betragen, also weist auch hier das Jahr 1870 eine Mehreinnahme von Thlr. 77,939. 20. 4. aus.

In dem Rechnungs-Abschlusse werden die den Gütertransport unmittelbar treffenden Ausgaben, als: Thlr. 47,483. 14. 6. für Fuhrlohne, Thlr. 1,063. 13. 5. Ersatz für Beschädigungen, Thlr. 18,015. 10. 9. für Frachtrestitutionen, zusammen Thlr. 66,562. 9. —. von obiger Gesamt-Einnahme aus dem Güterverkehre abgesetzt, so dass die Brutto-Einnahme dort nur mit Thlr. 1,928,065. 10. 5. erscheint.

Wie nachtheilig gleichwohl der Krieg auf den Verkehr eingewirkt hat, ergibt sich, wenn man die Einnahmen aus den Militärtransporten von der Total-Einnahme des Jahres 1870 abzieht. Dennoch würden diese Nachteile weniger empfindlich gewesen sein, wären uns nicht, wie auch andern Eisenbahnverwaltungen, unsere Wagen auf längere Zeit entzogen worden, da es an Transporten, namentlich von Producten, nicht gefehlt hat.

Einen Überblick des Personen- u. Güterverkehrs seit Eröffnung der Bahn gewährt die nachfolgende Aufstellung:

Betriebsmeilen: im Jahre		Personenverkehr.		Güterverkehr.	
15,5	1839.	411,531	Personen für Thlr. 291,304.	3,850,223	Meilen-Ctr. für Thlr. 84,632.
»	1840.	405,135	» » » 303,739.	6,885,669	» » » » 143,917.
»	1841.	386,378	» » » 314,899.	8,901,337	» » » » 183,512.
»	1842.	382,284	» » » 322,471.	11,680,938	» » » » 212,556.
»	1843.	401,415	» » » 338,463.	11,684,622	» » » » 225,034.
»	1844.	427,187	» » » 354,001.	11,657,787	» » » » 226,141.
»	1845.	455,746	» » » 362,291.	12,786,913	» » » » 242,034.
»	1846.	488,610	» » » 379,469.	15,337,543	» » » » 273,914.
»	1847.	490,863	» » » 382,312.	17,177,392	» » » » 303,597.
»	1848.	477,428	» » » 337,279.	15,240,413	» » » » 278,099.
»	1849.	521,005	» » » 390,160.	20,632,635	» » » » 362,801.
»	1850.	572,911	» » » 443,817.	23,395,104	» » » » 403,325.
»	1851.	601,788	» » » 480,000.	27,813,254	» » » » 465,707.
»	1852.	615,303	» » » 512,117.	36,904,601	» » » » 594,617.
»	1853.	636,372	» » » 537,483.	44,040,082	» » » » 701,379.
»	1854.	630,504	» » » 527,792.	55,884,296	» » » » 825,150.
»	1855.	633,644	» » » 540,795.	68,190,235	» » » » 959,105.
»	1856.	701,435	» » » 613,000.	88,433,103	» » » » 1,178,365.
»	1857.	790,805	» » » 691,630.	122,437,561	» » » » 1,467,412.
»	1858.	769,862	» » » 656,215.	105,623,868	» » » » 1,297,573.
»	1859.	863,513	» » » 699,885.	86,356,084	» » » » 1,091,388.
»	1860.	906,792	» » » 611,852.	96,323,864	» » » » 1,186,009.
16,5	1861.	1,045,933	» » » 640,361.	91,288,824	» » » » 1,124,537.
»	1862.	1,109,847	» » » 670,837.	113,885,317	» » » » 1,312,807.
»	1863.	1,228,004	» » » 748,860.	117,649,398	» » » » 1,301,067.
»	1864.	1,229,351	» » » 726,875.	117,912,548	» » » » 1,306,897.
»	1865.	1,388,841	» » » 785,708.	153,624,642	» » » » 1,572,138.
20,5	1866.	1,166,652	» » » 760,087.	139,754,112	» » » » 1,397,538.
25,3	1867.	1,516,774	» » » 878,311.	205,150,238	» » » » 1,823,052.
29,25	1868.	1,771,758	» » » 892,796.	249,322,995	» » » » 2,023,456.
»	1869.	2,027,371	» » » 919,320.	235,418,990	» » » » 1,916,687.
29,72	1870.	1,882,595	» » » 995,652.	265,957,891	» » » » 1,994,627.

Nach Maassgabe der vorstehenden Betriebsresultate sind für die Jahre 1840 bis mit 1869 an unsere Actionäre pro Actie von 100 Thlr. an Zinsen und Dividende vertheilt worden:

	Zinsen:	Dividende:	Zusammen:		Zinsen:	Dividende:	Zusammen:
1840	4 0/0	—	4 0/0	1855	4 0/0	9 0/0	13 0/0
1841	4 0/0	—	4 0/0	1856	4 0/0	15 0/0	19 0/0
1842	4 0/0	5/12 0/0	4 5/12 0/0	1857	4 0/0	17 0/0	21 0/0
1843	4 0/0	1 0/0	5 0/0	1858	4 0/0	14 0/0	18 0/0
1844	4 0/0	1 0/0	5 0/0	1859	4 0/0	12 0/0	16 0/0
1845	4 0/0	1 0/0	5 0/0	1860	4 0/0	12 0/0	16 0/0
1846	4 0/0	1 0/0	5 0/0	1861	4 0/0	11 3/4 0/0	15 3/4 0/0
1847	4 0/0	1 1/2 0/0	5 1/2 0/0	1862	4 0/0	14 0/0	18 0/0
1848	4 0/0	—	4 0/0	1863	4 0/0	16 0/0	20 0/0
1849	4 0/0	2 0/0	6 0/0	1864	4 0/0	16 0/0	20 0/0
1850	4 0/0	3 0/0	7 0/0	1865	4 0/0	19 0/0	23 0/0
1851	4 0/0	4 0/0	8 0/0	1866	4 0/0	16 0/0	20 0/0
1852	4 0/0	5 0/0	9 0/0	1867	4 0/0	21 0/0	25 0/0
1853	4 0/0	5 1/2 0/0	9 1/2 0/0	1868	4 0/0	24 1/2 0/0	28 1/2 0/0
1854	4 0/0	6 1/2 0/0	10 1/2 0/0	1869	4 0/0	10 0/0	14 0/0

2. Magdeburger Bahnstrecke.

Wir haben auch für das Jahr 1870 unsern Antheil an den Betriebs-Einnahmen dieser Strecke nur nach approximativer Schätzung mit Thlr. 91,500. —. —. annehmen können, weil uns die definitiven Abrechnungen noch nicht vollständig zugegangen sind. Nach den uns vorliegenden geprüften Abrechnungen ergibt sich, dass uns noch ein Antheil aus dem Jahre 1869 im Betrage von Thlr. 2,917. 22. 5. zukommt, so dass sich unser Antheil an den Einnahmen von dieser Strecke auf Thlr. 94,417. 22. 5. erhöht. Mit dieser Summe wird er auch im Rechnungs-Abschlusse pro 1870 aufgeführt.

3. Betrieb der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Der Betrieb dieser Bahn ist am 20. April 1870 von uns eröffnet worden. Bis zum Schlusse des Jahres, also in der Zeit von $8\frac{1}{3}$ Monaten, beträgt die Brutto-Einnahme aus diesem Betriebe Thlr. 74,460. 25. —., die nach Abzug von $45\frac{1}{2}\%$ = Thlr. 33,507. 11. 2. als Antheil für die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft eine Einnahme von Thlr. 40,953. 13. 8. für unsere Gesellschaft ergibt.

Abgesehen davon, dass von jeder neuerbauten Bahn, welche anfänglich verhältnissmässig hohe Unterhaltungskosten verursacht und zur Entwicklung des Verkehrs längerer Zeit bedarf, für die ersten Betriebsperioden keine grossen Erwartungen gehegt werden dürfen, haben die kriegerischen Ereignisse, welche schon kaum 3 Monate nach der Betriebs-Eröffnung eintraten, auch hier auf den Verkehr nachtheilig gewirkt. Einen Ersatz durch Einnahmen aus Militärtransporten aber konnte die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn ihrer geographischen Lage nach nicht finden.

Der antheiligen Betriebs-Einnahme von Thlr. 40,953. 13. 8. gegenüber stehen die Betriebskosten, welche in der Zeit vom 20. April bis zum Schlusse des Jahres Thlr. 65,430. 25. 6. betragen haben. Hiernach hat unsere Gesellschaft zur Bestreitung dieser Betriebskosten Thlr. 24,477. 11. 8. aus ihrer Casse zuzuschüssen müssen.

Dies ist, an sich betrachtet, allerdings ein ungünstiges Resultat. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Verkehr zwischen den Stationen der Cottbus-Grossenhainer und den Stationen unserer Bahn während der angegebenen Zeit unserer Gesellschaft eine Einnahme von Thlr. 38,972. 5. 1. zugeführt hat, ohne dass ihr dadurch ein besonderer Kosten-Aufwand erwachsen ist, weil die zwischen beiden Bahnen beförderten Güter mit unsern gewöhnlichen Zügen auf der Hauptbahn transportirt worden sind.

Bei dem nächsten Rechnungs-Abschlusse, bis wohin auch die Eröffnung der Bahn von Cottbus nach Guben stattgefunden haben und damit ein weiterer Anschluss in östlicher Richtung nach Posen, in nördlicher nach Frankfurt a/O. erreicht sein wird, hoffen wir ein günstigeres Ergebniss vorlegen zu können.

4. Transportmittel.

A. Locomotiven.

Am Schlusse des Jahres 1870 waren vorhanden:

12 Stück 6rädrige Locomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und 12 Tendern	
36 „ 6 „ „ „ 4 „ „ „ 36 „	
32 „ 6 „ „ für Personenzüge	32 „
2 „ 6 „ Tender-Locomotiven	

zusammen 82 Stück mit Tendern.

Es ist hierbei aus dem vorjährigen Geschäftsberichte zu wiederholen, dass die im jetzigen Rechnungs-Abschlusse aufzuführenden 2 Locomotiven bereits vor Schluss des Jahres 1869 geliefert waren.

Seit dem Monat Januar 1871 befinden sich 4 unserer Locomotiven in Frankreich, um auf den occupirten französischen Eisenbahnen verwendet zu werden, zu deren Stellung im Interesse der Kriegführung wir uns auf den Wunsch der Bundes-Militair-Verwaltung veranlasst gesehen haben.

Die eine dieser 4 Locomotiven ist am 24. Januar c. unweit des Bahnhofes zu Mohon in die Maas gestürzt, bevor sie am Orte ihrer Bestimmung eintraf, doch ist unser dieselbe bedienendes Personal glücklich gerettet worden, auch hat ein Verschulden des letzteren bei diesem Unfalle nicht stattgefunden.

Unser Wagenpark bestand am Schlusse des Jahres 1870 aus:

B. Personenwagen.

Personenwagen mit 4 Coupés	auf 4 Rädern	I. u. II. Cl. (Batarde)	zu 22 Pers.	mit 176 Plätzen
8	» 3 »	I. u. II. Cl.	» 22 »	» 154 »
7	» 4 »	II. Cl.	» 32 »	» 64 »
2	» 4 »	II. u. III. Cl.	» 36 »	» 540 »
15	» 5 »	I. u. II. Cl. (Batarde)	» 30 »	» 60 »
2	» 5 »	I. u. II. Cl.	» 38 »	» 1444 »
38	» 1 Coup. u. 2 Sal.	I. u. II. Cl.	» 30 »	» 60 »
2	» 5 Coupés	II. Cl.	» 40 »	» 80 »
2	» 6 »	II. u. III. Cl.	» 56 »	» 112 »
82	» 6 »	III. Cl.	» 60 »	» 4920 »
43	» 4 »	III. Cl.	» 40 »	» 1720 »
6	» —	IV. Cl.	» 60 »	» 360 »
1 Salonwagen für Kranke	» 4 »	—	—	—
210 Personenwagen auf 548 Achsen mit				9690 Plätzen

Nach den Classen vertheilen sich diese Coupés und Plätze:

57 Coupés I. Classe	mit 342 Plätzen
246 » II. »	» 1968 »
702 » III. »	» 7020 »
1005 Coupés	mit 9330 Plätzen. Hierzu:
6 Stück IV. Classe	» 360 »
zusammen 9690 Plätze	

oder 1468 Plätze mehr als 1869.

Die Vermehrung der Personen-Wagen um 28 Stück hat in Folge der Betriebs-Übernahme der Cottbus-Grossenhainer Bahn stattgefunden, wodurch sich das betreffende Conto gegen voriges Jahr erhöht hat.

Die für die Cottbus-Grossenhainer Bahn angeschafften vorerwähnten 6 Wagen IV. Classe laufen ausschliesslich auf dieser Bahn und sind vom 1. Januar 1871 ab dem Betriebe übergeben worden.

C. Güterwagen.

40 Güterwagen, offene	auf 4 Rädern zu 120 Ctr. Ladung	= 4,800 Ctr.
271 » offene » 4 » »	» 100 » »	= 27,100 »
34 » offene » 6 » »	» 200 » »	= 6,800 »
783 » offene » 4 » »	» 200 » »	= 156,600 »
80 » offene » 4 » »	» 300 » »	= 24,000 »
186 » bedeckte » 4 » »	» 100 » »	= 18,600 »
300 » bedeckte » 4 » »	» 200 » »	= 60,000 »
119 » bedeckte » 6 » »	» 200 » »	= 23,800 »
9 » bedeckte » 6 » »	» 150 » »	= 1,350 »
26 Gepäckwagen	auf 4 Rädern	
2 Pferdewagen zu 3 Pferden	» 4 »	
4 » » 6 »	» 4 »	
7 Postbureau-Wagen	» 6 »	
5 » »	» 4 »	
4 Postgepäck-Wagen	» 6 »	
2 » »	» 4 »	
4 Packmeister-Wagen (für den norddeutschen Verband)	auf 6 Rädern	
15 Viehwagen	auf 4 Rädern	

1891 Güterwagen auf 3959 Achsen zur Ladung von 323,050 Ctr.

In den vorstehend aufgeführten 1891 Güterwagen sind 97 Langholzwagen, 76 Bauwagen und 18 Kalk- und Chemikalien-Wagen begriffen.

Hiernach ergibt sich — einschliesslich der für die Cottbus-Grossenhainer Bahn angeschafften — eine Vermehrung der Güterwagen von 255 Stück gegen das Jahr 1869.

Ungeachtet dieser bedeutenden Vermehrung unseres Wagenparkes hat sich doch im Laufe des vergangenen Jahres ein sehr erheblicher Wagenmangel fühlbar gemacht, der dadurch entstanden ist, dass viele unserer Wagen theils in Frankreich, wohin sie in Folge der Militärtransporte gelangten, theils durch die vielfachen, anhaltenden Betriebsstörungen auf den deutschen Eisenbahnen zurückgehalten worden sind.

Für die Entziehung dieser Wagen, die für unsern Verkehr mit grossen Nachtheilen verbunden ist, hoffen wir eine entsprechende Entschädigung zu erlangen und zwar auch deshalb, weil es bei Benutzung der Wagen in Frankreich sowohl als auch bei den nach Frankreich stattgefundenen Militärtransporten stets an Zeit und Gelegenheit gebrach, kleinere Reparaturen zur Verhütung grösserer Defecte und eine sorgfältige Untersuchung der Wagen in allen ihren Theilen vorzunehmen, die Wagen daher einer gründlichen und kostspieligen Reparatur bedürfen werden.

Da auch andere Eisenbahn-Verwaltungen mit uns in gleicher Lage sich befinden, so werden wir mit denselben gemeinsam Anträge auf Gewährung entsprechender Entschädigungen stellen.

In welchem Umfange unsere und die Transportmittel der Bahnverwaltungen, die an den über unsere Bahn geleiteten Militärtransporten betheiligt waren, benutzt worden sind, dürfte daraus hervorgehen, dass in der Zeit vom 26. Juli bis 6. August vorigen Jahres, also in noch nicht 14 Tagen, zwei und ein halbes Armee-Corps, ungefähr 80,000 Mann mit dazu gehörigen Pferden, Geschützen, Munitions- und Proviantwagen, überhaupt mit der sämmtlichen Ausrüstung befördert werden mussten, und dass an einzelnen Tagen 30 besetzte Militärzüge und eben so viele leere Züge unsere Bahn passirt haben. Es konnte daher auch nicht ausbleiben, dass der gewöhnliche Verkehr eine kurze Zeit lang auf unserer Bahn eingestellt werden musste.

In der Zeit vom 26. Juli bis zum Schlusse des Jahres sind mit 440 Extrazügen 145,269 Offiziere und Mannschaften, 41,045 Pferde, 4,201 Geschütze und Wagen aller Art, 60,137 Gefangene aus Frankreich, und 17,643 kranke und verwundete Soldaten über unsere Bahn befördert worden, ausser den einzelnen Militärs und kleineren Commandos, welche die fahrplanmässigen Züge benutzt haben.

5. Gebäude auf den Bahnhöfen und auf der Bahn.

Der Ausbau der Stationsgebäude auf den Bahnhöfen Wurzen und Pristewitz ist im vorigen Jahre vollendet und sind diese Gebäude dem Betriebe übergeben worden. Ferner ist auf der alten Linie die Haltestelle in Langenberg für den Güterverkehr eingerichtet und sind 2 neue Bahnwärterwohnungen in Sommerfelder und Engelsdorfer Flur erbaut worden. Die Baukosten auf Bahnhof Wurzen an Thlr. 21,809. —. 4. wurden vom Bankkapitale, die genannten übrigen Herstellungen aus den Betriebs-Einnahmen bestritten.

6. Bahnunterhaltung.

Die Kosten derselben umfassen beide Linien sowie die Grossenhainer Zweigbahn und betragen laut Rechnungs-Abschluss im Jahre 1870 Thlr. 458,683. 8. 7. gegen Thlr. 563,190. 23. —. im Jahre 1869. Dies ergibt also für das Jahr 1870 eine Ersparniss von Thlr. 104,507. 14. 3., welche darin begründet ist, dass sich die Ausgabe für Fahrgeleise und Weichen, weil die Umlegung der Geleise auf grösseren Bahnstrecken der alten Linie im vergangenen Jahre nicht in dem Umfange, wie im frühern Jahre ausgedehnt zu werden brauchte, niedriger stellt.

Auch die übrigen Ausgabe-Positionen des Conto „Bahnunterhaltung“, mit Ausnahme der Position „Gehalte und Löhne“ sind geringer, als im Jahre 1869 und die Gehalte und Löhne pro 1870 nur deshalb etwas höher, weil den Familien unserer im Felde stehenden Beamten und Arbeiter eine entsprechende Unterstützung gewährt worden ist.

7. Locomotivenheizung.

Im Jahre 1870 haben unsere Locomotiven zusammen 257,628,21 Locomotivmeilen auf den verschiedenen Bahnstrecken zurückgelegt und zwar:

180,751,45	Meilen auf der Hauptbahn
53,428,50	» » » Linie Borsdorf-Döbeln-Coswig
5,852,90	» » » Pristewitz-Grossenhainer Zweigbahn
17,595,36	» » » Cottbus-Grossenhainer
257,628,21	Meilen w. o.

Da im Jahre 1869 nur 243,576₂₀ Locomotivmeilen zurückgelegt wurden, so ergibt dies für das Jahr 1870 ein Mehr von 14,052₀₁ Locomotivmeilen. Die im Jahre 1870 gefahrenen 257,628₂₁ Locomotivmeilen vertheilen sich mit:

175,232 ₁₀	Meilen auf die Personenzüge
69,792 ₇₆	» » » Güterzüge
12,603 ₃₅	» » » leer gefahrene Züge
257,628 ₂₁	Locomotivmeilen w. o.

Das von den Locomotiven im Jahre 1870 verbrauchte Kohlenquantum hat 45,291,000 Pfund betragen, gegen 41,800,950 Pfund im Jahre 1869, im Jahre 1870 also 3,490,050 Pfund mehr. Hiernach sind pro Locomotivmeile 175,799 Pfund, oder 4,199 Pfund mehr als im Jahre 1869 verbraucht worden, was in der grösseren Leistung der Locomotiven während der Militairtransporte begründet ist.

Von dem verbrauchten Kohlenquantum fallen

auf die Hauptbahn	33,515,766 Pfund
» » Linie Borsdorf-Döbeln-Coswig	8,403,793 »
» » » Pristewitz-Grossenhain	859,518 »
» » » Cottbus-Grossenhain	2,511,923 »

Auf die Locomotivmeile vertheilt sich der Verbrauch bei den einzelnen Linien wie folgt:

185,42	Pfund bei der Hauptbahn
157,29	» » » Linie Borsdorf-Döbeln-Coswig
146,85	» » » Pristewitz-Grossenhain
142,76	» » » Cottbus-Grossenhain.

Für das verbrauchte Kohlenquantum, sowie für das zum Anfeuern der Locomotiven erforderliche Holz, für Unterhaltung der Kohlen-Körbe, für Kohlenprämien u. s. w. sind im Jahre 1870 Thlr. 123,412. 2. 3. verausgabt worden. Diese Kosten auf 257,628₂₁ Locomotivmeilen vertheilt, ergibt durchschnittlich pro Locomotivmeile 14,337 Ngr. oder 0,29 Ngr. weniger als 1869.

Der Verbrauch jeder einzelnen Locomotive an Brennmaterial sowie deren Leistungen sind aus der beigefügten Tabelle B. zu ersehen.

8. Locomotiven-Reparatur.

Nach der ebengedachten Tabelle B. haben die Reparaturkosten für Locomotiven und Tender im Jahre 1870 Thlr. 42,853. 18. 9. betragen. Diese Kosten auf die von den Locomotiven zurückgelegten 257,628₂₁ Meilen vertheilt, ergibt pro Locomotivmeile den Betrag von 4,99 Ngr. gegen 4,85 Ngr. im Jahre 1869, daher 1870 0,14 Ngr. pro Meile mehr.

Reparaturen in grösserem Umfange, wobei Demontirungen stattfinden mussten, wurden vorgenommen an den Locomotiven: Komet, Braunschweig, Dresden, Neckar, Görlitz, Zürich, Posen, Lindau, Rhein, Donau, Bremen, Nossen, Freiberg, Rochlitz, Brünn, Grimma, Colditz, Borsdorf, Döbeln, Rosswein, Leisnig.

9. Zugkraft.

Dafür sind folgende Beträge verausgabt worden:

1) Gehalte und Löhne	Thlr. 49,051. 4. 9.
2) Meilengelder	» 12,051. 24. —.
3) Oel, Oelprämien und Putzmaterial für die Locomotiven, Wasserpumpen etc.	» 34,274. 9. 5.
4) Locomotiven-Reparatur	» 42,853. 18. 9.
5) Locomotivenheizung	» 123,412. 2. 3.
6) Wagenputzen und Putzmaterial	» 9,169. 11. 4.
7) Oel zum Schmieren der Wagen und für Oelprämien	» 3,551. 13. 4.

Thlr. 274,363. 24. 4.

Hiervon ab für Rückvergütungen auf dieses Conto » 9,032. 17. 2.

Thlr. 265,331. 7. 2.

Es kommen hiernach auf jede der im Jahre 1870 zurückgelegten 257,628,21 Locomotivmeilen für Zugkraft Thlr. 1. — 8,97 Pf. gegen Thlr. 1. — 8,41 Pf. im Jahre 1869.

Die Kosten der Zugkraft sind daher im Jahre 1870 um 0,56 Pf. per Locomotivmeile höher als 1869.

Unsere eigenen und die fremden Wagen haben auf unseren Bahnlinsen incl. Cottbus-Grossenhain durchlaufen:

die Personenwagen	2,511,600,8	Achsmeilen
die Güterwagen	9,617,304,6	„
zusammen	12,128,905,4	Achsmeilen.

gegen 11,316,407 Achsmeilen im Jahre 1869.

Auf jede der gefahrenen 257,628,21 Locomotivmeilen kommen demnach durchschnittlich 47,08 Achsmeilen, also 0,62 Achsmeilen mehr als im Jahre 1869.

Von obigen 12,128,905,4 Achsmeilen fallen:

auf die Hauptbahn	1,642,866,8	Achsmeilen in den Personenzügen
	8,150,538,7	„ „ „ Güterzügen
	9,793,405,5	Achsmeilen,
auf die Linie Borsdorf-Döbeln-Coswig	652,523,4	Achsmeilen in den Personenzügen
	1,053,895,2	„ „ „ Güterzügen
	1,706,418,6	Achsmeilen,
auf die Linie Pristewitz-Grossenhain	49,425,7	Achsmeilen in den Personenzügen
	80,557,5	„ „ „ Güterzügen
	129,983,2	Achsmeilen,
auf die Linie Cottbus-Grossenhain	166,784,9	Achsmeilen in den Personenzügen
	332,313,2	„ „ „ Güterzügen
	499,098,1	Achsmeilen.

Auf 1 Locomotivmeile kommen auf allen Linien im Durchschnitt 47,08 Achsmeilen und zwar:

54,18	Achsmeilen pro Locomotivmeile auf der Hauptbahn
31,93	„ „ „ „ „ Linie Borsdorf-Döbeln-Coswig
22,20	„ „ „ „ „ Pristewitz-Grossenhain
28,36	„ „ „ „ „ Cottbus-Grossenhain.

Der Kohlenverbrauch auf die Achsmeile reducirt, ergiebt:

im Durchschnitt auf allen Linien	3,73	Pfund
auf der Hauptbahn	3,42	„
„ „ Linie Borsdorf-Döbeln-Coswig	4,92	„
„ „ „ Pristewitz-Grossenhain	6,61	„
„ „ „ Cottbus-Grossenhain	5,03	„

10. Wagen-Reparatur.

Die Reparaturkosten für unsere Wagen haben im Jahre 1870 betragen:

1) für die Personenwagen	Thlr. 16,664. 23. 6.
2) „ „ bedeckten Güterwagen	„ 15,869. 20. 7.
3) „ „ offenen Güterwagen	„ 33,375. 21. 2.
4) „ Unterhaltung der Achsen und Räder	„ 12,841. 12. 9.
	Thlr. 78,751. 18. 4.

In dem Rechnungs-Abschlusse für das Jahr 1870 werden die Wagenreparaturkosten im Betrage von Thlr. 85,823. 11. 4. aufgeführt. Die hiernach sich ergebende Differenz von Thlr. 7,071. 23. —. betrifft Reparaturkosten für fremde Wagen, die wir, weil deren Beschädigungen auf unserer Bahn herbeigeführt worden, den Wagen-Eigenthümern vergütet haben.

Unsere sämtlichen Wagen haben auf unseren eigenen Bahnlagen, incl. der Cottbus-Grossenhainer und, soweit dies bis jetzt festgestellt werden konnte, auf fremden Eisenbahnen an Achsmeilen zurückgelegt:

a) auf der eigenen Bahn die Personenwagen	2,306,885,4	Achsmeilen	
» » » » » Güterwagen	3,503,023,7	»	5,809,909,1
b) auf fremden Bahnen die Personenwagen	314,529,6	Achsmeilen	
» » » » » Güterwagen	4,686,231,6	»	5,000,761,2
			zusammen 10,810,670,3

Hiernach berechnen sich die Reparaturkosten für die 3 ersten Posten zu 1,829 Pf. pro Achsmeile und für die Unterhaltung der Achsen und Räder zu 0,356 Pf., zusammen 2,185 Pf., also 0,115 Pf. mehr als 1869.

Achsenbrüche sind im Jahre 1870 nicht vorgekommen, wohl aber 10 Radreifenbrüche, wovon 9 an fremden Wagen, ausserdem 4 Brüche an Locomotivenradbandagen.

Zum Schmieren der Wagen wurden 7273 Pfund Rüböl verbraucht. Dieses Quantum auf die gefahrenen 12,128,905,4 Achsmeilen vertheilt, ergiebt für je 1000 Achsmeilen 0,599 Pfund. Demnach sind im Jahre 1870 0,033 Pfund pro 1000 Achsmeilen weniger verbraucht worden, als im Jahre 1869.

11. Die Pensions- und Unterstützungskasse.

Der letzte Rechnungs-Abschluss wies einen Vermögensbestand dieser Casse von Thlr. 203,922. 23. — nach. Im Laufe des Jahres 1870 hat sich derselbe durch den von der letzten Generalversammlung bewilligten Zuschuss von Thlr. 10,000. —. — sowie durch die Zinsen und durch die Beiträge der Beamten auf Thlr. 220,404. —. 2. erhöht. An laufenden Pensionen und Unterstützungen sind im Jahre 1870 Thlr. 13,833. 8. 1. und zwar an 30 Invaliden, 162 Wittwen und 35 Waisen gezahlt worden.

12. Der Etat der festen Besoldungen

am Schlusse des Jahres 1870 ist für sämtliche Linien, mit Ausnahme der Cottbus-Grossenhainer Bahn, aus der Anlage C. zu ersehen.

13. Borsdorf-Meissner Bahn.

Nach dem Geschäftsberichte pro 1869 sind auf den Bau und für die Inbetriebsetzung der Borsdorf-Meissner Bahn, sowie auf die Herstellung des zweiten Geleises von Meissen nach Coswig, ferner auf das neue Maschinenhaus in Dresden Thlr. 7,413,961. 9. 4. verwendet worden. Hierzu treten die im Laufe des Jahres 1870 für die gedachte Bahn bewirkten Ausgaben und zwar:

Thlr.	76.	13.	6.	für die Hauptverwaltung
»	60,774.	16.	3.	» nachträglich gezahlte Expropriationskosten
»	455.	—.	—.	» Kosten für die Bauverwaltung
»	630.	12.	5.	» Erd- und Felsenarbeiten
»	16,219.	10.	—.	» Kunstbauten (zweites Geleis für die Brücke bei Schweta)
»	910.	9.	6.	» Oberbau
»	5,619.	2.	2.	» Gebäude
»	251.	17.	—.	» Wege, Perrons u. s. w.
»	402.	5.	5.	» Barriären u. s. w.
»	98.	2.	4.	» Telegraphen-Einrichtungen
»	1,010.	22.	4.	» Ausrüstungen für den Stationsbetrieb
Thlr.	86,447.	21.	5.	Hiervon gehen ab:
				Thlr. 1,320. 15. —. für die Herstellung eines Nebengeleises restituirt,
				» 1,001. —. —. für Coursgeinn auf unsere 5 % Anleihe von 1866.
				» 2,321. 15. —.

bleiben Thlr. 84,126. 6. 5. und es erhöhen sich demnach die auf den Bau und die Inbetriebsetzung der Borsdorf-Meissner Bahn verwendeten Kosten am Schlusse des Jahres 1870 auf Thlr. 7,498,087. 15. 9.

Von dem für die Borsdorf-Meissner Bahn beschafften Gesamt-Anlage-Capitale von Thlr. 8,500,000 sind demnach am Schlusse des Jahres noch übrig Thlr. 1,001,912. 14. 1.

Die Baurechnung hat auch jetzt noch nicht abgeschlossen werden können, weil die Entschädigungen für den Grunderwerb noch nicht vollständig abgewickelt sind.

Von unserer 5 % 1866er Anleihe von 2,000,000 Thlrn. sind 399,200 Thlr. noch unbegeben.

14. Grossenhainer Zweigbahn.

Die Kosten der Erwerbung der Grossenhainer Zweigbahn sowie der Erweiterung des Bahnhofs in Grossenhain zur Aufnahme der Cottbus-Grossenhainer Bahn haben bis zum Schlusse des Jahres 1869 Thlr. 150,568. 1. 6. betragen. Im Laufe des Jahres 1870 sind Thlr. 26,717. 12. 1. hinzugekommen, so dass sich die Ausgabe für diese Bahn auf Thlr. 177,285. 13. 7. erhöht.

15. Die Verbindung unserer Linien mit dem böhmischen Braunkohlenbecken von Nossen über Freiberg nach der sächsisch-böhmischen Grenze

war bereits in der Generalversammlung am 30. März 1870 von den Herren Actionären als ein für die Hebung des Verkehrs unserer Linien, namentlich der Borsdorf-Coswiger Strecke, bedeutungsvolles Unternehmen erkannt worden und die Versammlung hatte beschlossen:

die Gesellschaftsorgane zu ermächtigen, mit der hohen Staatsregierung und den beteiligten Parteien in Unterhandlung zu treten über den Bau einer Zweigbahn von Nossen nach Freiberg und weiter zum Anschluss an das böhmische Eisenbahnnetz;

eventuell den Bau bis Freiberg für Rechnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auszuführen, die hierzu erforderlichen Geldmittel aufzubringen, auch die deshalb nöthigen Statutenveränderungen vorzunehmen und verbindliche Erklärungen abzugeben.

Um uns über die Art der Ausführung dieser Beschlüsse mit dem Gesellschaftsausschusse in vollständiger Uebereinstimmung zu befinden, stellten wir mit demselben die den Gesellschaftsorganen hiernach zustehenden Befugnisse und obliegenden Verpflichtungen wie folgt gemeinschaftlich fest:

- 1) Die Vorbereitungen zum Bau der Zweigbahn von Nossen nach Freiberg sind in allen ihren Details so zu fördern, dass der Bau in Angriff genommen werden kann, sobald der Anschluss einer böhmischen Eisenbahngesellschaft in Freiberg als gesichert zu betrachten ist.
- 2) Die Vorarbeiten für die Linie von Freiberg bis zur sächsisch-böhmischen Grenze sind sofort in Angriff zu nehmen und so rasch als möglich zu vollenden.
- 3) Die Verhandlungen wegen des Anschlusses an böhmische Eisenbahn-Unternehmungen entweder an der sächsisch-böhmischen Grenze jenseits Freiberg oder in Freiberg selbst, sind unter Wahrung der Genehmigungsrechte des Ausschusses und eventuell (für den noch nicht beschlossenen Bau jenseits Freiberg) der Generalversammlung möglichst zum Abschluss zu bringen.

Hiernach ist seitdem verfahren worden und haben wir darüber zu berichten

ad 1.

Die Vorarbeiten der Zweigbahn Nossen-Freiberg sind vollendet; sie haben ergeben, dass diese Linie vom Bahnhof Nossen ab bis nach Freiberg, woselbst unser Bahnhof zum unmittelbaren Anschluss neben dem der Staatsbahn projectirt ist, eine Länge von 23,553 Meter = 3,14 Meilen hat und inclusive der Betriebsmittel ein Capital von 1½ Millionen Thalern erfordern wird.

Die von der Staatsregierung erbetene Concession ist uns unter der Bedingung zugesichert worden, dass der Bau den 1. Mai 1871 begonnen und bis zum Schlusse des Jahres 1872 vollendet wird. Die sonstigen Concessionsbedingungen sind in der Hauptsache dieselben, wie die beim Bau der Borsdorf-Meissner Bahn und bei Concessionirung anderer Privatbahnen in neuester Zeit gestellten.

ad 2.

Die vorläufige Tracirung der Linie von Freiberg bis zur Grenze ist im Allgemeinen vollendet und zeigt, dass mit Ausnahme einer hohen Muldenbrücke keine bedeutenden Kunstbauten und Schwierigkeiten vorkommen, dass eine Längenentwicklung von 37,478 Meter gleich nahezu 5 Meilen und ein Bau-

capital inclusive der Betriebsmittel von $2\frac{1}{2}$ bis 3 Millionen erforderlich sein dürfte, je nachdem man mehr oder weniger auf die Verbesserung der Niveauverhältnisse verwenden will.

Die Concession der Staatsregierung beschränkt sich zur Zeit auf die Erlaubniss zu den Vorarbeiten, die Concession für den Bau und Betrieb wurde für jetzt mit Rücksicht auf die bereits früher dem Lobositz-Freiburger Consortium ertheilte und noch nicht erloschene Concessionszusicherung beanstandet.

ad 3.

Unsere Verhandlungen wegen des Anschlusses an eine böhmische Eisenbahn wurden zunächst mit dem Lobositz-Freiburger Consortium erneuert. Die Versuche dieses Consortiums, sich zu einer Actiengesellschaft zu constituiren, waren indess gescheitert, das Consortium theilte sich in eine böhmische und eine sächsische Abtheilung und beschränkte seine Thätigkeit auf das Bestreben, seine Rechte und technischen Vorarbeiten unter Vergütung der bisher gehaltenen Auslagen an Bauunternehmer abzutreten.

Wir hielten es für überflüssig, die Concession der sächsischen Strecke auf diese Weise zu erwerben, da sie ohne Sicherstellung des Baues auf der böhmischen Seite keinen Werth für uns hatte.

Inzwischen war in Oesterreich am 25. Juni 1870 das Unternehmen der Prag-Duxer Eisenbahn concessionirt worden. Wir wandten uns an die Concessionäre dieser Linie und schlugen ihnen vor, einen Vertrag abzuschliessen: zur alsbaldigen gemeinsamen Vorbereitung und wenn möglich Ausführung des Projectes einer zwischen Böhmen und Sachsen zu erbauenden, über den Kamm des Erzgebirges hinweg zu führenden Eisenbahn, welche in Böhmen von den concessionirten Linien der Prag-Duxer Eisenbahn und zwar in Folge neuester technischer Erörterungen nicht von Dux, sondern von dem durch dieses Project mit Dux verbundenen Orte Brüx abzweigen würde und die Richtung über Oberleitensdorf nach der sächsischen Grenze einschlagen, von da aber sich auf Freiberg richten und am letztern Orte sich an die Nossen-Freiburger Zweigbahn anschliessen sollte.

Bei der Vorbereitung und Ausführung des gemeinsamen sächsisch-böhmischen Verbindungsbahnprojectes sollte davon ausgegangen werden, dass die sächsische Strecke von Freiberg bis zur Landesgrenze von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, dagegen die böhmische Strecke von der Landesgrenze bis Brüx für Rechnung der Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft bearbeitet und künftig gebaut und betrieben würde.

Unsere Vorschläge fanden die beste Aufnahme, die Concessionäre der Prag-Duxer Eisenbahn liessen die erforderlichen technischen Vorarbeiten ausführen und stellte es sich dabei heraus, dass der Niklasberger Sattel bei Mulda, welcher bereits für die von uns bearbeitete Tracirung der Linie Freiberg-Frauenstein-Grenze als Anschlusspunkt ins Auge gefasst war, auch von den jenseitigen Technikern als solcher für richtig befunden wurde. Die von uns gemachten Vorschläge wurden nun in einem Abkommen zusammengefasst und dieses mit Vorbehalt der Genehmigung des Gesellschaftsausschusses und der Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gegenseitig angenommen.

Wir berichteten hierüber an den Gesellschaftsausschuss und hatten die Genugthuung, dass derselbe nach einer eingehenden Prüfung unseres Abkommens sowie des ganzen Projectes seine Uebereinstimmung mit uns und die Genehmigung desselben aussprach.

Hiernach sind die Gesellschaftsorgane dahin übereingekommen, sich von der nächsten Generalversammlung die Ermächtigung zu erbitten:

- a) den Bau einer Eisenbahn von Nossen ab über Freiberg bis an die böhmische Grenze als integrirenden Bestandtheil der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auszuführen, sobald der Bau einer von dieser Grenze aus nach dem Dux-Brüxer Kohlenbecken führenden Eisenbahn gesichert ist,
- b) die zur Ausführung des Baues erforderlichen Geldmittel in der ihnen vortheilhaftest erscheinenden Weise entweder durch Emission neuer Stammactien oder einer Anleihe oder durch combinirte Benutzung beider Modalitäten aufzubringen,
- c) diejenigen Statutenänderungen, welche in Folge dessen nothwendig werden, mit der Staatsregierung zu vereinbaren,
- d) überhaupt alle zu Durchführung der Beschlüsse sub a—c erforderlichen Maassregeln endgültig festzustellen und auszuführen.

Wir haben diese Angelegenheit als 4. Gegenstand auf die Tagesordnung der zum 30. März ausgeschriebenen Generalversammlung gebracht und beabsichtigen letzterer vorstehende Anträge zur Beschlussfassung zu unterbreiten.

Wenn wir schon in der letzten Generalversammlung die grosse Bedeutung hervorhoben, welche der Braunkohlenverkehr auf unserer neuen Linie Borsdorf-Meissen haben würde, sobald es gelingen sollte, eine Verbindung mit dem böhmischen Braunkohlenbecken herzustellen, so tritt dieses Motiv heute um so mehr in den Vordergrund, als der Braunkohlenverkehr im Jahre 1870 auf eine kaum zu erwartende Höhe gestiegen ist.

Der Verkehr unserer Linien mit dem böhmischen Braunkohlenbecken betrug nämlich
 im Jahre 1868: 2,267,000 Ctr.
 » 1869: 2,791,600 »
 » 1870: 4,033,400 »

Wenn die von uns angestrebte Verbindung mit Böhmen ausgeführt wird, so stehet allerdings zu erwarten, dass ein Theil jenes Verkehrs mit Rücksicht auf die Entfernungsverhältnisse, von unserer alten auf unsere neue Linie übergeht, mithin nur die Route wechselt, ohne unsere Einnahme gerade zu erhöhen. Jedenfalls indess wird auf diese Weise der Verkehr uns wenigstens erhalten, während ausserdem man von anderer Seite sich jener Verbindung bemächtigen und den Verkehr von unseren Linien ablenken könnte. Ausserdem aber wird ein unzweifelhafter Verkehrszuwachs entstehen durch den Kohlenbedarf der von der neuen Linie betroffenen Gegenden, denen das böhmische Kohlenbecken durch die neue Verbindungsbahn näher gerückt wird.

Wir verzichten auf problematische Zahlenangaben und heben auch nicht die Bedeutung des internationalen Verkehrs hervor, der uns zwar theilweis zufallen muss, aber für eine Gebirgsbahn immer mit Schwierigkeiten verbunden ist. Eines Umstandes nur gedenken wir, der für uns von unzweifelhaftem Vortheil werden wird: es ist dies die doppelte Verbindung mit dem böhmischen Kohlenbecken durch das Elbthal und über Freiberg und zwar diese letztere direct in die böhmischen Braunkohlenlager mündend, wo Kohlen von der besten Qualität in grosser Mächtigkeit anstehen.

Nachdem unsere Verhandlungen mit der Prag-Duxer Gesellschaft bis zu dem obgedachten Resultate geführt hatten, zeigte sich vor wenig Tagen eine andere neue Möglichkeit der Ausführung einer böhmisch-sächsischen Verbindungsbahn; es hat sich nämlich neuerdings die Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft bereit erklärt, an der Ausführung der Verbindungsbahn mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie Theil zu nehmen, wenn es den beiden vereinigten böhmischen Gesellschaften gestattet würde, auch den Bau der Strecke von der sächsisch-böhmischen Grenze bis Freiberg, also von Dux-Brüx nach Freiberg, auszuführen, so dass in diesem Falle Freiberg der Anschlusspunkt für die Leipzig-Dresdner Linie werden würde und unsere Compagnie nur die Nossen-Freiburger Zweigbahn auszuführen hätte.

Wir haben unserm Gesellschaftsausschusse sofort Mittheilung von diesem Zwischenfalle gemacht und uns dem Verwaltungsrathe der Prag-Duxer Eisenbahn gegenüber bereit erklärt, in Verhandlungen über das neue Project einzutreten, ohne jedoch von unserem früheren vom Leipzig-Dresdner Gesellschaftsausschusse genehmigten Abkommen zur Zeit abzugehen. Wir können, da die Verhandlungen noch schweben, zur Zeit keine weiteren Mittheilungen darüber machen und behalten uns vor, über diese veränderte Sachlage erst der Generalversammlung selbst die alsdann wahrscheinlich geklärteren Propositionen und die Ansicht ihrer Gesellschaftsorgane mitzuthemen; die Berathungen der Generalversammlung in Betreff der Verbindungsbahn nach dem böhmischen Kohlenbecken werden sich also je nach den Umständen

auf das Project einer Linie von Nossen über Freiberg bis zur Landesgrenze nach Maasgabe der obigen Vorschläge erstrecken, oder aber sich auf die Ausführung einer Zweigbahn von Nossen nur bis Freiberg beschränken, zu welcher bereits die vorjährige Generalversammlung, vorausgesetzt dass der Anschluss nach Böhmen gesichert sei, die Ermächtigung ertheilt hatte.

Leipzig, den 16. März 1871.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

W. Seyfferth. C. A. Gessler.

1870

Die ...

...

...

...

...

...

...

...

...

A.

Personenfrequenz

auf der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn

im Jahre

1870.

Anmerkung.

Die auf Tages- und Extrabillets beförderten Personen sind doppelt gerechnet.

Nach	Von Riesa										Von Röderau													
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.	
Leipzig	25	637	2671	20	772	3248	—	64	434	—	287	8158	11	189	1951	—	44	1050	—	—	—	—	185	3430
Wurzen	14	161	671	8	240	1236	—	6	38	—	404	2778	1	31	116	—	16	30	—	—	—	—	4	198
Dahlen	1	112	1062	—	178	1720	—	2	38	—	97	3210	—	9	85	—	2	40	—	—	—	—	12	148
Oschatz	6	296	2914	30	700	6692	—	10	156	—	427	11231	2	45	144	—	6	120	—	—	—	—	4	321
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	1358	4739	—	174	974	—	—	—	—	91	7396
Röderau	37	1073	3843	—	246	1632	—	—	—	—	132	6963	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pristewitz	3	77	600	—	182	1256	—	—	42	—	71	2231	19	107	393	—	12	78	—	—	—	—	20	629
Grossenhain	17	302	1840	10	596	3596	—	4	40	—	324	6729	4	67	346	2	52	274	—	—	—	—	14	759
Coswig	1	15	131	4	34	304	—	4	18	—	100	611	2	38	157	—	14	48	—	—	—	—	5	264
Dresden	87	1067	3713	104	2940	8492	—	40	708	—	894	18045	2092	13572	15478	—	152	1120	—	—	—	—	337	32751
Naunhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grimma	—	1	7	—	—	4	—	—	—	—	1	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grossbothen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Leisnig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Döbeln (Bahnhof)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rosswein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nossen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutschenbora	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Miltitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Meissen	2	64	430	2	106	706	—	4	14	—	59	1387	3	73	199	—	6	54	—	—	—	—	13	348
	193	3805	17882	178	5994	28886	—	134	1488	—	2796	61356	2194	15489	23608	2	478	3788	—	—	—	—	685	46244

Nach	Von Pristewitz										Von Grossenhain													
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.	
Leipzig	9	140	376	2	76	390	—	—	78	—	38	1109	20	590	2679	24	368	1620	2	36	272	—	344	5955
Wurzen	—	6	42	4	10	40	—	—	12	—	12	126	3	15	127	—	24	116	—	—	16	—	15	316
Dahlen	2	6	36	—	26	74	—	2	16	—	7	169	1	25	170	2	20	230	2	—	8	—	155	613
Oschatz	3	6	107	2	36	410	—	—	14	—	36	614	7	58	636	2	58	678	—	2	32	—	41	1514
Riesa	4	70	557	2	190	1728	—	2	54	—	76	2683	12	186	1356	34	364	2064	—	10	122	—	318	4466
Röderau	10	138	453	—	18	202	—	—	—	—	15	836	3	60	276	—	10	136	—	—	—	—	15	500
Pristewitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	436	3934	36	1338	6026	58	2122	10916	—	515	25397
Grossenhain	20	643	4324	24	846	7414	—	224	3754	—	378	17627	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Coswig	2	15	260	4	58	604	—	4	48	—	28	1023	3	32	305	—	98	528	—	14	224	—	78	1282
Dresden	19	354	1417	94	1284	5338	—	14	426	—	497	9443	101	1217	4898	336	4768	15646	—	154	2066	—	1644	30830
Naunhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grimma	—	1	2	—	—	2	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Grossbothen	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
Leisnig	—	3	3	—	10	20	—	—	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Döbeln (Bahnhof)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66
Rosswein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—	6
Nossen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—	6
Deutschenbora	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Miltitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Meissen	—	20	231	—	72	624	—	—	—	—	41	988	2	93	746	12	172	1678	—	10	44	—	152	2909
	69	1402	7808	132	2628	16846	—	246	4402	—	1128	34661	169	2722	15197	446	7228	28766	62	2348	13700	—	3277	73915

Nach	Von Coswig										Von Dresden													
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.	
Leipzig	19	201	436	6	272	494	—	6	44	—	377	1855	2569	24033	36938	86	8066	15958	16	520	2606	—	3456	94248
Wurzen	—	9	35	—	2	48	—	—	—	—	104	198	40	478	953	22	460	930	—	18	192	—	341	3434
Dahlen	—	6	50	—	22	76	—	6	8	—	49	217	22	296	1430	36	372	1652	—	34	226	—	242	4310
Oschatz	1	10	53	2	38	208	—	—	4	—	93	409	96	478	1716	34	868	3382	—	18	274	—	686	7552
Riesa	—	25	149	2	50	320	—	—	4	—	101	651	67	961	2881	4	1638	5768	—	18	264	—	882	12483
Röderau	6	70	178	—	22	74	—	—	—	—	12	362	2036	13575	12643	—	108	588	—	—	—	—	271	29221
Pristewitz	—	27	300	2	38	494	—	—	8	—	23	892	20	260	936	14	472	2238	—	—	50	—	324	4314
Grossenhain	4	33	467	—	72	1210	—	—	24	—	95	1905	145	1893	5835	38	2856	11506	—	14	232	—	1554	24073
Coswig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	189	1526	36	1334	6418	—	2	12	—	906	10443
Dresden	27	233	1870	28	1016	9544	—	6	44	—	744	13512	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Naunhof	—	—	—	—	2	2	—	—	6	—	8	18	—	11	29	—	6	42	—	—	10	—	17	115
Grimma	—	13	21	2	24	44	—	—	—	—	53	157	15	294	671	18	338	770	—	16	72	—	204	2398
Grossbothen	—	2	9	—	—	8	—	—	—	—	20	39	—	65	197	8	84	248	—	—	30	—	56	688
Leisnig	—	11	56	—	28	72	—	—	4	—	54	225	8	223	765	8	340	1646	—	16	126	—	171	3303
Döbeln (Bahnhof)	5	61	170	16	46	176	—	—	—	—	251	725	91	784	2321	22	620	2304	—	12	108	—	711	6973
Rosswein	2	8	125	—	28	114	—	—	—	—	50	327	21	235	1266	22	564	2214	—	2	24	—	286	4634
Nossen	—	21	130	—	66	350	—	—	—	—	28	595	11	259	1796	28	846	4020	—	4	42	—	379	7385
Deutschenbora	2	10	32	—	6	62	—	—	—	—	11	123	24	155	473	18	412	1312	—	2	12	—	170	2578
Miltitz	—	7	44	—	30	170	—	—	—	—	16	267	5	84	436	6	378	1682	—	—	4	—	118	2713
Meissen	6	253	1144	—	452	4388	—	—	—	—	171	6414	119	2127	10362	—	13424	39054	—	—	—	—	3001	68987
	72	1000	5269	58	2214	17854	—	18	146	—	2260	28891	5309	46400	83174	400	33186	101732	16	676	4284	—	14675	289852

Nach	Von Naunhof										Von Grimma													
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.	
Leipzig	1	95	887	14	640	6912	2	50	808	—	203	9612	52	926	4163	80	3874	21896	26	366	2684	—	735	34802
Wurzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	150	—	42	320	—	—	—	—	33	553
Dahlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	28	—	2	36	—	—	—	—	8	75
Oschatz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	30	—	2	58	—	—	—	—	6	101
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Röderau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	8
Pristewitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	4
Grossenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	31	—	2	8	—	—	—	—	—	43
Coswig	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	11	19	—	4	18	—	22	42	—	4	—	—	57	
Dresden	—	15	26	—	6	50	—	4	48	—	20	169	20	336	772	8	294	746	—	16	194	—	225	
Naunhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	723	—	268	2508	—	—	2	—	67	
Grimma	1	29	661	—	216	4992	—	8	96	—	122	6125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Grossbothen	—	4	101	—	26	440	—	2	14	—	5	592	1	101	1447	2	308	2720	—	8	62	—	115	
Leisnig	—	32	77	—	30	274	—	4	24	—	—	441	1	93	1096	22	396	2898	—	10	176	—	138	
Döbeln (Bahnhof)	—	10	85	—	46	234	—	10	24	—	68	477	6	233	1184	—	310	1774	2	14	120	—	543	
Rosswein	—	1	7	—	4	6	—	—	—	—	2	20	2	31	109	—	22	158	—	—	16	—	27	
Nossen	—	1	16	2	4	12	—	—	2	—	1	38	1	18	125	—	34	88	—	—	—	—	15	
Deutschenbora	—	—	3	—	—	2	—	—	—	—	—	5	—	16	15	—	40	20	—	—	2	—	93	
Miltitz	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	1	10	—	—	12	—	—	—	—	23	
Meissen	—	4	11	—	2	18	—	—	2	—	3	40	3	54	127	4	30	128	—	2	18	—	21	
	2	191	1874	16	974	12952	2	78	1018	—	435	17542	86	1849	10035	116	5648	33414	28	420	3274	—	1990	56860

Nach	Von Grossbothen											Von Leisnig												
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.	
Leipzig	11	231	1446	24	1030	5628	—	60	544	—	230	9204	5	412	2578	28	1586	8958	6	208	1814	—	660	16255
Wurzen	—	2	39	—	4	114	—	—	—	—	—	159	—	1	47	—	16	134	—	—	—	—	—	198
Dahlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	10	—	—	—	—	—	—	16
Oschatz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	31	—	2	46	—	—	—	—	—	81
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Röderau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	33	—	2	12	—	—	—	—	—	52
Pristewitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	18	—	—	—	—	—	—	19
Grossenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	26	—	20	78	—	—	—	—	—	138
Coswig	—	1	12	—	—	32	—	—	—	—	26	71	1	13	43	—	42	80	—	—	14	—	44	237
Dresden	2	71	161	—	54	902	—	16	56	—	50	612	9	246	939	12	394	1798	—	48	308	—	255	4009
Naunhof	—	3	96	—	22	352	—	—	—	—	12	485	—	35	67	—	34	306	—	—	—	—	2	444
Grimma	3	89	1164	6	374	2942	—	—	2	—	67	4647	—	129	1118	10	426	3344	—	—	6	—	152	5185
Grossbothen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61	461	—	40	804	—	—	—	—	22	1388
Leisnig	—	34	362	2	64	1132	—	2	30	—	11	1637	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Döbeln (Bahnhof)	3	42	304	—	44	468	—	8	46	—	97	1012	4	465	3696	6	1086	9116	—	12	266	—	454	15105
Rossw ein	—	3	23	—	4	30	—	—	8	—	10	78	—	44	374	4	82	1110	—	2	36	—	22	1674
Nossen	—	2	23	—	2	28	—	—	6	—	2	65	—	25	194	—	82	388	—	2	32	—	2	725
Deutschenbora	—	7	4	—	—	10	—	—	2	—	—	23	—	3	32	—	2	108	—	—	2	—	—	147
Miltitz	—	—	6	—	—	4	—	—	—	—	—	10	—	1	21	—	16	78	—	—	2	—	—	118
Meissen	—	3	20	2	8	38	—	—	4	—	12	87	—	48	173	—	50	364	—	22	486	—	51	1194
Summa	19	488	3660	34	1606	10980	—	86	698	—	517	18088	20	1503	9840	60	3880	26752	6	294	2966	—	1664	46985

Nach	Von Döbeln											Von Rossw ein													
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		
Leipzig	89	1755	4605	36	2748	9666	2	148	582	—	1235	20866	8	145	664	4	258	1630	—	56	264	—	234	3263	
Wurzen	—	—	4	—	—	24	—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dahlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oschatz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Röderau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pristewitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Grossenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	8	
Coswig	2	12	74	—	22	194	—	—	—	—	235	539	—	9	100	2	24	224	—	—	2	—	55	416	
Dresden	92	1133	3153	14	1688	6136	—	22	214	—	814	13266	—	296	1614	—	1108	6488	—	20	300	—	328	10154	
Naunhof	—	16	51	—	12	168	—	—	2	—	59	308	1	2	16	—	2	14	—	—	—	—	1	36	
Grimma	5	214	1063	6	502	2116	—	2	2	—	524	4434	—	16	123	6	36	220	—	2	8	—	16	427	
Grossbothen	1	49	301	2	104	670	—	2	6	—	88	1223	—	1	30	—	12	62	—	—	—	—	9	114	
Leisnig	6	485	3600	12	1886	13688	—	—	14	—	331	20022	—	30	345	14	162	1464	—	—	34	—	16	2065	
Döbeln (Bahnhof)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	265	2035	—	480	3934	—	4	14	—	391	7129
Rossw ein	5	319	2251	—	648	5194	—	—	16	—	318	8751	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nossen	6	199	1339	4	694	2624	—	6	26	—	46	4944	1	132	2425	—	988	9368	—	4	30	—	30	12978	
Deutschenbora	3	42	224	2	126	630	—	—	4	—	9	1040	—	9	341	2	114	1330	—	6	38	—	12	1852	
Miltitz	—	19	191	2	58	464	—	—	—	—	15	749	—	2	101	—	26	370	—	2	12	—	3	516	
Meissen	10	397	1471	4	694	2526	—	14	42	—	255	5413	—	68	781	14	270	2334	—	8	76	—	55	3606	
Summa	219	4640	18327	82	9182	44100	2	194	908	—	3929	81583	16	975	8581	42	3480	27440	—	102	778	—	1150	42564	

Nach	Von Nossen										Von Deutschenbora														
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		
Leipzig	1	134	673	—	282	1198	—	16	156	—	17	2477	1	22	96	6	50	216	—	6	30	—	8	435	
Wurzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dahlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Oschatz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Röderau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Pristewitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Grossenhain	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	10	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Coswig	—	16	150	—	62	538	—	—	4	—	37	807	—	11	68	—	10	152	—	2	6	—	9	258	
Dresden	7	296	1596	24	1208	7194	—	20	188	—	466	10999	22	221	501	—	690	2241	—	4	18	—	214	3914	
Naunhof	—	3	12	—	6	18	—	—	—	—	1	40	—	1	3	—	8	4	—	—	—	—	—	16	
Grimma	3	23	126	4	54	102	—	2	6	—	7	327	—	18	15	—	10	46	—	—	4	—	—	93	
Grossbothen	—	7	26	—	20	28	—	—	4	—	1	86	—	7	11	—	4	12	—	—	—	—	—	34	
Leisnig	—	39	206	6	114	498	—	—	—	—	—	863	—	4	31	—	26	114	—	—	—	—	—	175	
Döbeln (Bahnhof)	3	165	1297	8	436	2034	—	—	4	—	58	4065	1	41	218	6	186	650	—	—	—	—	—	18	
Rossw ein	—	170	2576	8	766	9712	—	2	2	—	27	13263	—	5	273	—	78	1272	—	—	—	—	—	10	
Nossen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	71	649	2	64	644	—	—	—	—	—	4	
Deutschenbora	—	61	520	—	146	716	—	—	—	—	16	1459	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Miltitz	—	13	385	—	78	1178	—	2	2	—	7	1665	—	6	216	—	8	622	—	—	2	—	—	5	
Meissen	4	94	1090	12	508	3650	—	22	52	—	204	5636	8	49	328	2	264	1578	—	8	20	—	—	70	
	18	1021	8657	62	3680	26876	—	64	418	—	841	41637	34	456	2410	16	1398	7554	—	20	80	—	—	338	12306

Nach	Von Miltitz										Von Meissen														
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.		
Leipzig	—	19	48	6	36	128	—	38	1	—	2	291	18	304	843	30	282	700	—	54	168	—	48	9447	
Wurzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	45	2	42	82	—	—	—	—	10	207	
Dahlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	73	—	16	108	—	—	—	—	7	212	
Oschatz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	40	129	—	104	320	—	—	—	—	14	610	
Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	355	4	176	466	—	—	—	—	31	1097	
Röderau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	78	204	—	8	24	—	—	—	—	3	321	
Pristewitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	187	—	64	264	—	—	—	—	11	547	
Grossenhain	—	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—	4	3	99	695	4	328	1604	—	—	—	—	128	2861	
Coswig	—	7	86	—	4	196	—	—	—	—	22	315	8	264	1434	8	382	2712	—	—	—	—	208	5016	
Dresden	—	106	408	10	588	2226	—	2	44	—	163	3547	260	3589	15258	—	20544	57274	—	—	—	—	4275	101200	
Naunhof	—	—	—	—	—	4	—	2	—	—	—	6	—	5	8	—	8	16	—	—	—	—	2	39	
Grimma	—	—	7	—	2	16	—	—	—	—	—	25	9	49	93	—	70	44	—	2	2	—	16	285	
Grossbothen	—	2	10	—	2	12	—	—	—	—	—	26	—	5	29	—	18	36	—	—	2	—	8	98	
Leisnig	—	2	21	—	8	142	—	—	—	—	—	173	—	21	169	4	62	380	—	2	6	—	21	665	
Döbeln (Bahnhof)	—	13	182	—	98	382	—	2	36	—	20	733	18	395	1500	—	446	1288	—	2	40	—	236	3925	
Rossw ein	—	3	122	2	36	356	—	—	—	—	6	525	1	79	763	6	116	954	—	—	6	—	55	1980	
Nossen	—	21	390	4	100	1292	—	—	—	—	4	1811	—	108	1251	—	432	2518	—	—	6	—	123	4438	
Deutschenbora	1	10	236	—	40	772	—	—	6	—	6	1071	5	60	362	2	156	896	—	—	—	—	22	1503	
Miltitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	109	1683	2	254	2030	—	2	—	—	—	108	4189
Meissen	2	101	1003	8	560	5906	—	12	20	—	70	7682	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	3	285	2514	30	1474	11434	—	56	120	—	293	16209	330	5325	25081	62	23508	71716	—	62	230	—	—	5326	131640

Nach	Von sämtlichen Stationen											Summa.
	mit Tourbillets.			mit Tagesbillets.			mit Extrabillets.			mit Militär- billets.		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	I.	II.	III.	II.	III.	
Leipzig	2972	32136	73275	366	29554	124904	54	1964	15660	—	14983	295868
Wurzen	116	2718	11638	92	4822	28582	—	128	1922	—	2125	52143
Dahlen	67	1564	9539	54	2230	16494	2	112	1156	—	4718	35936
Oschatz	152	1505	10153	94	3036	23458	—	60	920	—	1727	41105
Riesa	197	3757	18108	66	4092	21546	—	68	1264	—	2610	51708
Röderau	2111	15241	19759	—	456	3108	—	—	—	—	526	41201
Pristewitz	72	1066	6857	52	2218	10976	58	2130	11068	—	1110	35607
Grossenhain	218	3693	16262	80	5174	27428	—	262	4226	—	2818	60161
Coswig	52	815	4849	54	2268	12642	—	48	424	—	2912	24064
Dresden	5589	48437	94660	640	46678	148050	10	1114	10562	—	15347	371087
Naunhof	2	176	1974	14	1112	9094	—	58	1398	—	281	14109
Grimma	80	1770	10037	146	6310	31278	2	326	4348	—	2449	56746
Grossbothen	9	534	4208	14	966	7356	—	32	1092	—	534	14745
Leisnig	27	1342	9302	112	4198	26172	4	144	2474	—	1404	45179
Döbeln (Bahnhof) ...	197	4003	17415	82	4846	25956	2	134	1300	—	3845	57780
Rosswein	39	1066	8515	46	2498	21660	—	14	190	—	975	35003
Nossen	25	969	8920	40	3434	21768	—	34	560	—	647	36397
Deutschenbora	39	387	2310	24	1074	5944	—	10	80	—	253	10121
Miltitz	6	260	3134	10	876	6656	—	14	38	—	272	11266
Meissen	179	3806	19124	74	17042	64220	—	148	1310	—	5161	111064
	12149	125245	350039	2060	142884	637292	132	6800	59992	—	64697	1401290
Hierüber von und nach den Haltestellen:	372	10981	85234	628	54120	315608	—	62	558	—	13742	481305
Hauptsumma	12521	136226	435273	2688	197004	952900	132	6862	60550	—	78439	1882595

Einnahme: Thlr. 820,491. 16. 1.

Handwritten title or header

<i>Handwritten column 1 header</i>	<i>Handwritten column 2 header</i>	<i>Handwritten column 3 header</i>	<i>Handwritten column 4 header</i>	<i>Handwritten column 5 header</i>
<i>Handwritten entry 1.1</i>	<i>Handwritten entry 1.2</i>	<i>Handwritten entry 1.3</i>	<i>Handwritten entry 1.4</i>	<i>Handwritten entry 1.5</i>
<i>Handwritten entry 2.1</i>	<i>Handwritten entry 2.2</i>	<i>Handwritten entry 2.3</i>	<i>Handwritten entry 2.4</i>	<i>Handwritten entry 2.5</i>
<i>Handwritten entry 3.1</i>	<i>Handwritten entry 3.2</i>	<i>Handwritten entry 3.3</i>	<i>Handwritten entry 3.4</i>	<i>Handwritten entry 3.5</i>
<i>Handwritten entry 4.1</i>	<i>Handwritten entry 4.2</i>	<i>Handwritten entry 4.3</i>	<i>Handwritten entry 4.4</i>	<i>Handwritten entry 4.5</i>
<i>Handwritten entry 5.1</i>	<i>Handwritten entry 5.2</i>	<i>Handwritten entry 5.3</i>	<i>Handwritten entry 5.4</i>	<i>Handwritten entry 5.5</i>
<i>Handwritten entry 6.1</i>	<i>Handwritten entry 6.2</i>	<i>Handwritten entry 6.3</i>	<i>Handwritten entry 6.4</i>	<i>Handwritten entry 6.5</i>
<i>Handwritten entry 7.1</i>	<i>Handwritten entry 7.2</i>	<i>Handwritten entry 7.3</i>	<i>Handwritten entry 7.4</i>	<i>Handwritten entry 7.5</i>
<i>Handwritten entry 8.1</i>	<i>Handwritten entry 8.2</i>	<i>Handwritten entry 8.3</i>	<i>Handwritten entry 8.4</i>	<i>Handwritten entry 8.5</i>
<i>Handwritten entry 9.1</i>	<i>Handwritten entry 9.2</i>	<i>Handwritten entry 9.3</i>	<i>Handwritten entry 9.4</i>	<i>Handwritten entry 9.5</i>
<i>Handwritten entry 10.1</i>	<i>Handwritten entry 10.2</i>	<i>Handwritten entry 10.3</i>	<i>Handwritten entry 10.4</i>	<i>Handwritten entry 10.5</i>
<i>Handwritten entry 11.1</i>	<i>Handwritten entry 11.2</i>	<i>Handwritten entry 11.3</i>	<i>Handwritten entry 11.4</i>	<i>Handwritten entry 11.5</i>
<i>Handwritten entry 12.1</i>	<i>Handwritten entry 12.2</i>	<i>Handwritten entry 12.3</i>	<i>Handwritten entry 12.4</i>	<i>Handwritten entry 12.5</i>
<i>Handwritten entry 13.1</i>	<i>Handwritten entry 13.2</i>	<i>Handwritten entry 13.3</i>	<i>Handwritten entry 13.4</i>	<i>Handwritten entry 13.5</i>
<i>Handwritten entry 14.1</i>	<i>Handwritten entry 14.2</i>	<i>Handwritten entry 14.3</i>	<i>Handwritten entry 14.4</i>	<i>Handwritten entry 14.5</i>
<i>Handwritten entry 15.1</i>	<i>Handwritten entry 15.2</i>	<i>Handwritten entry 15.3</i>	<i>Handwritten entry 15.4</i>	<i>Handwritten entry 15.5</i>
<i>Handwritten entry 16.1</i>	<i>Handwritten entry 16.2</i>	<i>Handwritten entry 16.3</i>	<i>Handwritten entry 16.4</i>	<i>Handwritten entry 16.5</i>
<i>Handwritten entry 17.1</i>	<i>Handwritten entry 17.2</i>	<i>Handwritten entry 17.3</i>	<i>Handwritten entry 17.4</i>	<i>Handwritten entry 17.5</i>
<i>Handwritten entry 18.1</i>	<i>Handwritten entry 18.2</i>	<i>Handwritten entry 18.3</i>	<i>Handwritten entry 18.4</i>	<i>Handwritten entry 18.5</i>
<i>Handwritten entry 19.1</i>	<i>Handwritten entry 19.2</i>	<i>Handwritten entry 19.3</i>	<i>Handwritten entry 19.4</i>	<i>Handwritten entry 19.5</i>
<i>Handwritten entry 20.1</i>	<i>Handwritten entry 20.2</i>	<i>Handwritten entry 20.3</i>	<i>Handwritten entry 20.4</i>	<i>Handwritten entry 20.5</i>

A 1. Uebersicht des Personenverkehrs und der zu demselben gehörigen Nebentransporte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Jahre 1870.

II. Verkehr nach den Stationen.

Stationen.	Personen-Verkehr.					Neben-Verkehr.															Summe des Ertrages aus dem Nebenverkehr.																																				
	Beförderte Personen				Betrag	Gepäcktransport.			Equipagen.			Hunde.			Pferde.			Anderes Vieh.																																							
	Classe			Sa.		Coutour.	Betrag		Stück.	Betrag		Stück.	Betrag		Wagenladungen.	Eisener Stück.	Betrag		Wagenladungen.	Einzeln Stück.				Betrag																																	
	I.	II.	III.		%		‰	%		‰	%		‰	%			‰	%		‰	Schweine	Rinder	Kälber	Schafe	%	‰																															
A. Im Localverkehr:																																																									
Nach Leipzig	4757	47429	201563	250749	109655	4	—	3648	4	2725	23	—	78	611	17	—	549	165	29	5	35	191	247	25	—	2629	68	43	172	48	22717	14	—	37198	9	5																					
Wurzen	409	7529	43867	51076	16874	15	—	620	6	364	16	5	9	43	19	—	143	22	18	5	14	29	129	1	—	78	23	17	11	15	286	—	—	738	24	—																					
Dahlen	122	3771	31408	35801	15807	13	—	381	3	210	15	—	6	33	29	—	80	15	26	5	7	29	70	21	—	61	22	19	2	2	323	7	—	654	19	5																					
Oschätz	242	4490	35667	40399	14289	2	—	460	—	354	27	—	8	46	36	—	71	12	1	—	32	58	229	3	—	84	29	12	96	6	317	25	—	920	14	5																					
Riesa	196	6222	30088	45508	17866	28	5	489	—	351	29	—	17	56	24	—	104	15	22	—	48 1/2	50	245	2	—	144	50	15	3	2	640	2	—	1229	19	—																					
Röderau	34	1135	7607	8776	3279	31	—	93	8	45	28	5	4	2	29	—	25	4	24	5	1 1/2	13	36	30	—	10 1/2	74	2	—	24	64	—	103	23	—																						
Priestewitz	164	5241	29209	34660	4873	10	5	123	9	82	2	0	—	—	—	—	116	9	8	—	1	19	38	22	—	35 1/2	9	8	1	0	196	2	—	216	5	0																					
Grossenhain	159	7118	43994	51971	15837	16	5	523	5	342	4	—	—	—	—	—	382	36	11	—	1	17	56	16	—	28 1/2	60	4	—	11	143	19	—	578	20	—																					
Coswig	166	3135	20758	23958	8241	5	0	379	8	158	8	0	—	—	—	—	65	7	12	—	—	4	89	—	—	34 1/2	3	29	—	1	75	—	—	329	20	5																					
Dresden	3441	67215	293322	299935	199870	98	—	4367	5	3073	—	—	60	680	4	—	785	212	13	0	100	219	1942	2	—	1322	61	85	138	136	5380	5	—	11182	24	0																					
Nauenhof	16	1345	12747	14108	2716	7	—	98	8	37	24	—	—	—	—	—	39	3	21	—	—	—	—	—	—	79 1/2	6	13	4	0	134	12	—	174	27	—																					
Grimma	226	8007	46775	53028	15985	26	5	520	—	397	14	—	3	21	19	—	96	12	21	5	0	29	54	7	—	55	29	29	—	0	178	17	—	474	19	5																					
Grossbothen	22	1345	12966	14533	4605	11	5	125	5	50	7	—	2	6	4	—	27	5	21	—	1	29	33	33	—	27 1/2	9	7	—	2	76	17	—	175	4	—																					
Leipzig	149	4549	34259	39149	12729	27	5	422	7	196	19	5	8	36	18	—	65	8	10	5	58	29	218	5	—	14 1/2	27	40	1	19	8	3	545	26	—																						
Döbeln (Bahnhof)	150	5911	31452	38616	12552	—	—	710	7	310	7	5	8	21	19	—	169	24	24	5	26	43	252	21	—	65 1/2	33	38	17	14	2255	35	—	2854	18	—																					
Rosswein	82	3143	28229	31547	7265	22	—	389	1	127	15	—	2	12	15	—	61	6	18	—	4	8	51	8	—	35	14	5	4	0	155	4	—	356	3	—																					
Noesen	62	3945	29649	33920	8830	35	—	514	9	325	27	5	1	2	9	—	105	7	18	—	21	7	93	5	—	45 1/2	18	22	14	3	154	—	—	432	28	5																					
Deutschenborn	63	1471	9685	10919	2579	21	8	81	1	33	6	5	2	0	18	—	14	1	29	5	8	3	69	27	—	17	5	5	1	—	49	—	—	153	21	—																					
Militz	16	1188	10098	11292	2541	20	—	59	3	21	5	—	—	—	—	—	32	3	19	—	—	3	4	14	—	34	7	19	—	2	84	15	—	116	8	5																					
Meissen	212	39272	67267	107789	38990	27	—	182	2	334	15	5	0	15	27	—	182	20	16	5	7	12	51	19	—	123 1/2	60	39	4	15	354	13	—	617	—	—																					
resp. von Anhaltspunkten	1830	35193	415142	431365	63685	7	0	310	5	63	7	—	1	7	21	—	1135	69	11	5	—	4	18	17	—	231 1/2	61	77	37	9	698	22	—	657	18	5																					
Sa. A.	7419	209218	1461395	1677720	691179	16	5	18320	8	8258	30	5	210	1419	25	—	4109	684	9	5	313	751	4798	27	—	2777 1/2	742	511	840	329	8531	30	—	54260	5	—																					
B. Im directen Verkehr:																																																									
Nach Leipzig	1425	14225	27250	45119	78369	2	4	5613	9	4023	22	3	2	19	14	—	1	—	15	6	5 1/2	5	64	25	8	95 1/2	—	15	—	—	—	9940	5	8	14825	23	5																				
Wurzen	8	159	600	567	357	16	—	18	—	7	6	—	1	5	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	17	20	5	29	10	5																				
Dahlen	1	135	499	626	317	10	—	22	1	8	36	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	26	4	—																				
Oschätz	4	111	591	704	385	3	0	29	2	8	19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	—	—	19	15	—	28	4	1																				
Riesa	77	1958	4440	6205	1799	4	5	389	2	70	34	7	2	1	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57 1/2	3	32	11	6	70	—	—	57	15	6																				
Röderau	2977	14592	13780	22425	27561	22	—	4059	5	1443	6	5	19	100	29	—	35	20	13	0	34	22	179	5	8	200 1/2	—	—	—	—	—	790	10	2	2894	3	4																				
Priestewitz	18	173	911	1092	235	14	5	35	7	0	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	2	6	26	5	11 1/2	—	—	6	29	5																			
Grossenhain	139	2041	6749	8929	5093	12	8	449	6	140	29	4	3	18	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																				
Coswig	4	6	50	66	15	27	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																					
Dresden	2789	29614	39220	71192	94375	1	6	7493	1	4332	22	7	33	494	27	4	123	37	1	2	48	25	628	29	4	45 1/2	2	8	35	13	3674	11	9	9159	2	6																					
Nauenhof	—	1	—	1	1	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—																					
Grimma	2	349	1357	1599	673	25	—	36	1	9	26	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	27	3																				
Grossbothen	1	27	284	312	10	25	—	5	4	1	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	6																				
Leipzig	3	1635	4959	6551	898	17	—	67	6	24	28	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	28	8																			
Döbeln (Bahnhof)	148	3752	17064	20964	9013	12	5	555	2	233	7	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	253	7	8																			
Rosswein	1	435	3018	3454	604	16	5	52	8	17	18	—	—	—	—																																										

A 2. Uebersicht des Güterverkehrs auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Jahre 1870.

II. Verkehr nach den Stationen.

Verkehr und Stationen.	Eilgut.		Normalgut.		Ermässigte Fracht-Classen.												Güter in Anbahnung.		Fahrzeuge.		Sonstige Einnahmen aus dem Güter- verkehr.	Summa an Einnahmen.								
	Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.	A.		B 1.		B 2.		C.		D.		E.		F.		Arbeits- Anzahl.	Betrag.		Einnahme- Prämie.	Summe an Einnahmen.							
					Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.	Centner.	Betrag.						Centner.	Betrag.					
A. im Localverkehr:																														
nach Leipzig	10791	21622	29129	47702	4471	9252	18099	33335	24191	49714	9720	199910	12902	248031	60229	2198417	37698	1899288	133	601	129829	5	970429	1	19061	23	0			
Worms	651	1094	1075	1622	80	157	155	233	121	233	15	28	15	28	15	28	15	28	15	28	15	28	15	28	15	28	15	28		
Dahlen	198	374	111	214	22	42	21	40	11	21	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Oschütz	474	921	1404	2210	47	91	46	87	12	23	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Nees	2294	4517	10834	16763	371	724	1442	2223	1563	3076	61	119	6	125	12	23	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Bahren	341	671	1224	1919	54	106	198	315	221	441	9	17	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Erstewitz	302	593	1181	1870	46	91	182	291	201	401	4	8	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Grossschön	508	1015	2030	3248	76	151	302	483	338	676	14	28	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4	2	4		
Mühlitz	302	593	1181	1870	46	91	182	291	201	401	4	8	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Cönnig	164	327	654	1073	33	66	132	214	150	300	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Dresden	4792	9583	19166	30265	1047	2094	4187	6739	4839	9678	102	204	10	20	5	10	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Hennrich	448	895	1790	2864	112	224	448	717	512	1024	11	22	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Ottens	848	1695	3390	5424	224	448	895	1424	1024	2048	22	44	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Grossschön	1244	2487	4974	7958	352	704	1407	2251	1639	3278	35	70	4	14	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Leipzig	7194	14387	28773	46037	1672	3344	6687	10739	7712	15424	163	326	16	33	8	16	3	6	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2		
Döhlen (Haltehof)	786	1572	3144	5016	315	630	1260	2016	1455	2910	32	64	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Neuesitz	1040	2079	4158	6653	416	832	1664	2662	1921	3842	42	84	4	8	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Nees	363	725	1450	2320	182	364	728	1164	843	1686	18	36	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Deutschesb.	94	187	374	603	30	60	120	194	141	281	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Mühlitz	302	593	1181	1870	46	91	182	291	201	401	4	8	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Mörsen	1494	2987	5974	9561	714	1428	2856	4569	3276	6552	71	142	7	14	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
und von den An- bahnen	810	1620	3240	5184	204	408	816	1296	936	1872	20	40	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Sum. A.	18289	36577	73154	117031	3287	6574	13147	20920	14911	29821	153	306	15	31	6	12	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
B. im Verkehr mit andern Bahnen:																														
nach Leipzig	5127	10253	20506	32809	3192	6384	12768	20429	14946	29891	319	638	32	638	32	638	32	638	32	638	32	638	32	638	32	638	32	638	32	638
Worms	349	698	1396	2226	162	324	648	1056	768	1536	16	32	16	32	16	32	16	32	16	32	16	32	16	32	16	32	16	32		
Dahlen	111	221	441	721	84	168	336	561	401	801	8	16	4	16	4	16	4	16	4	16	4	16	4	16	4	16	4	16		
Oschütz	29	57	114	187	29	57	114	187	134	268	3	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6	1	6		
Nees	1443	2885	5770	9271	1443	2885	5770	9271	1443	2885	14	28	7	28	7	28	7	28	7	28	7	28	7	28	7	28	7	28		
Bahren	302	604	1207	1914	101	202	404	654	471	941	5	10	2	10	2	10	2	10	2	10	2	10	2	10	2	10	2	10		
Erstewitz	271	542	1084	1735	84	168	336	542	391	781	4	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8	2	8		
Grossschön	474	947	1894	3024	147	294	587	947	676	1351	7	14	3	14	3	14	3	14	3	14	3	14	3	14	3	14	3	14		
Mühlitz	302	593	1181	1870	46	91	182	291	201	401	4	8	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Cönnig	164	327	654	1073	33	66	132	214	150	300	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Dresden	4792	9583	19166	30265	1047	2094	4187	6739	4839	9678	102	204	10	20	5	10	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Hennrich	448	895	1790	2864	112	224	448	717	512	1024	11	22	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Ottens	848	1695	3390	5424	224	448	895	1424	1024	2048	22	44	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Grossschön	1244	2487	4974	7958	352	704	1407	2251	1639	3278	35	70	4	14	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Leipzig	7194	14387	28773	46037	1672	3344	6687	10739	7712	15424	163	326	16	33	8	16	3	6	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2		
Döhlen (Haltehof)	786	1572	3144	5016	315	630	1260	2016	1455	2910	32	64	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Neuesitz	1040	2079	4158	6653	416	832	1664	2662	1921	3842	42	84	4	8	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Nees	363	725	1450	2320	182	364	728	1164	843	1686	18	36	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Deutschesb.	94	187	374	603	30	60	120	194	141	281	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Mühlitz	302	593	1181	1870	46	91	182	291	201	401	4	8	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Mörsen	1494	2987	5974	9561	714	1428	2856	4569	3276	6552	71	142	7	14	3	6	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Sum. B.	28239	56477	112954	180731	3287	6574	13147	20920	14911	29821	153	306	15	31	6	12	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2		
Bezugsquantum	41111	82222	164444	261111	3287	6574	13147	20920	14911	29821	153	306	15	31	6	12	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	
Dies ergibt auf 1000 Transporten	39875	79750	159500	255250	3287	6574	13147	20920	14911	29821	153	306	15	31	6	12	2	4	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	

B. Hauptzusammenstellung der Leistungen und des Verbrauchs der einzelnen Locomotiven im Betriebsjahre 1870.

N	Namen der Locomotiven.	Erbauer der Locomotiven.	Zurückgelegte			Meilen in Summa.	Kohlenverbrauch		Oelverbrauch		Zurückgelegte		Achsennmeilen in Summa.	Kohlenverbrauch pr. Achsennmeile.	Anzahl der Achsennmeilen pr. Loc. - Meile.	Betrag der Reparaturkosten.			Reparaturkosten pr. Meile.
			Personen-	Güter-	leere		in	pr.	in	pr.	Personen-	Güter-				in	pr.	in	
			Meilen.			Summa.	Summa.	Meile.	Summa.	Meile.	Achsennmeilen.					pr. Meile.			
1	Mannheim		365	3885	110	4804	1262300	280	800	0	183	491605	491840	2	112	567	6	9	3
2	Dortmund		256	2710	37	3004	754200	251	678	0	367	340357	340794	2	113	542	19	5	0
3	Winden		95	3993	96	4188	1194300	285	798	0	—	452088	452088	2	107	541	28	3	3
4	Gotha		362	4080	145	4587	1197000	290	870	0	1079	501102	502622	2	109	513	21	9	3
5	Cottbus		364	4765	176	5306	1190400	324	1218	0	500	519683	530983	2	97	375	27	—	2
6	Ostend		456	4923	152	5533	1398000	252	1524	0	3436	547006	549445	2	99	371	19	1	2
7	Rubland		406	4942	194	5543	1387500	290	1281	0	1679	559123	569802	2	101	393	13	9	1
8	Seiftenberg		495	4733	251	5480	1351800	246	1149	0	3707	550880	553588	2	101	390	27	3	1
9	Dux		542	5397	320	6200	1539000	247	1212	0	833	566600	597434	2	96	307	19	3	1
10	Mosel		596	5219	160	5910	1330800	225	1269	0	1378	591189	592567	2	100	376	18	9	1
11	Wihl Einort		450	4299	164	4897	1143600	333	963	0	1744	478395	478140	2	97	396	5	2	2
12	Triebisch		522	5250	321	5894	1480800	247	1203	0	485	589367	582652	2	97	338	18	7	1
13	Borsdorf		965	2	75	2733	441300	161	629	0	4508	25600	70899	6	25	857	4	9	9
14	Leisnig		2421	320	81	2823	480600	170	685	0	3580	48446	84254	6	29	1122	—	9	11
15	Coswig		3256	19	34	3306	562700	167	654	0	4923	30486	79722	6	24	872	9	—	7
16	Grömsa	E. Kessler.	1704	419	222	2339	391500	167	519	0	1948	104779	134298	3	53	282	28	3	10
17	Rosenwein		759	427	151	1331	258300	189	279	0	570	56625	55828	3	49	771	—	5	17
18	Nossen		1544	1077	51	2673	486000	182	585	0	2292	113966	134628	3	50	929	2	5	10
19	Döbeln		2523	904	224	3651	489800	132	897	0	3000	142908	172908	2	47	569	21	7	4
20	Freiberg		1902	763	149	2814	516300	183	690	0	1801	126999	145500	3	51	932	10	1	10
21	Ruchlitz		3760	872	68	4701	639600	136	915	0	5478	129404	184142	3	39	965	15	8	6
22	Zella		890	66	66	1004	140100	139	294	0	1296	26540	39502	3	39	49	21	4	1
23	Peitz		4283	1113	72	5469	801900	146	1173	0	6343	137052	202394	3	37	368	1	8	1
24	Zachopau		4627	1113	136	5882	892500	151	1134	0	6843	150784	219327	4	37	376	21	2	1
25	Coewig		3510	919	96	4525	648300	149	1077	0	5325	123230	176445	3	38	394	19	3	2
26	Brünn		3817	588	50	3466	483600	139	735	0	4230	98522	135892	3	39	765	23	4	6
27	Teplitz		4137	108	217	4463	635500	146	918	0	6016	51282	111448	5	24	300	16	6	2
28	Cassel		611	880	102	1602	290400	180	375	0	9270	4947	101218	2	62	181	6	8	3
29	Coblenz		4983	147	199	4790	631800	133	1005	0	6592	68300	134192	4	28	375	28	9	2
30	Aachen		3803	19	128	3950	521700	132	846	0	5478	32138	86235	6	22	347	5	—	2
31	Gießen		1119	779	80	1978	322500	163	444	0	1473	68710	84446	3	42	247	19	2	—
32	Zittau		3970	40	81	4091	639600	156	915	0	6329	38994	102293	6	24	287	23	—	—
33	Komet		95	748	206	869	79600	90	180	0	—	10810	10810	4	19	912	25	5	21
34	Blitz		5	229	62	297	116400	391	159	0	—	5770	5770	20	19	131	3	6	13
35	Famat		350	60	121	533	273300	512	312	0	247	15065	15213	19	28	61	18	6	3
36	Windabrunn		1614	29	163	1788	255000	141	387	0	1796	32345	50302	3	27	182	17	9	3
37	Harburg		1835	4	112	9052	251700	122	489	0	2670	24649	50556	4	28	178	20	7	2
38	Frankfurt		1517	—	294	1732	219800	125	390	0	3607	57009	69877	3	34	350	9	4	3
39	Braunschweig		2889	5	220	3014	397700	133	546	0	2375	42895	66648	5	26	918	10	7	19
40	Hannover		16	531	146	694	156800	224	234	0	6	17111	17111	9	24	160	1	7	6
41	Basel		2156	20	195	2373	330000	130	483	0	2251	39153	61969	5	26	358	17	3	4
42	Dresden		1701	0	169	1871	273700	147	549	0	3123	28001	49654	5	26	1404	3	5	22
43	Oder		2101	17	143	2262	321000	149	639	0	2179	39940	61722	5	27	300	19	9	3
44	Main		943	22	212	2666	373200	130	564	0	2430	40094	64834	5	24	324	12	8	3
45	Neckar		1067	—	258	1325	189400	137	270	0	3495	39635	43171	4	33	1201	9	1	27
46	Seale		1541	8	89	1639	229000	144	546	0	1598	23836	30906	5	24	266	5	8	4
47	Waresen		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144	9	8	—
48	Oschatz		—	53	36	90	37300	636	129	—	—	1181	1181	48	131	170	16	4	56
49	Amsterdam		4143	14	149	4307	623700	144	1140	0	7436	50529	124845	4	29	198	4	4	1
50	Stettin		2187	39	85	2310	342500	148	573	0	3802	61852	61852	5	28	297	28	7	30
51	Triest	A. Hezig.	3860	425	361	4679	696000	149	951	0	5637	73109	128515	5	27	141	18	1	0
52	Borsig		4301	34	202	4538	688500	149	978	0	7516	58916	134079	4	28	157	21	9	1
53	Weier		4012	31	173	4207	655700	155	994	0	7319	44524	117718	5	27	298	25	8	2
54	Rhein		3263	315	315	3844	569400	148	738	0	5163	42580	94156	6	24	452	11	2	3
55	Donau		3524	37	228	3790	547500	144	918	0	6504	47058	121092	4	29	577	16	6	4
56	München		3887	211	399	4398	665100	151	879	0	5711	47941	106603	6	23	212	9	9	1
57	Görlitz		3994	169	325	3487	515700	147	829	0	4092	37511	78436	6	22	1024	17	4	8
58	Zürich		2391	44	168	2607	331300	154	618	0	4417	41375	85502	4	32	1166	15	9	13
59	Posen		2835	31	190	3066	365300	151	579	0	4294	46724	92898	5	30	1064	13	—	10
60	Lindau		1266	106	76	1450	219900	151	393	0	2680	28472	49372	4	34	1195	20	7	24
61	Elster		1718	123	165	1907	219300	136	366	0	1871	18291	37092	5	33	94	3	8	0
62	Pleisse		1718	19	67	1805	294300	163	342	0	2641	16272	49887	6	23	102	18	5	1
63	Main		4151	6	185	4333	692700	150	840	0	7487	50034	124906	6	28	196	7	—	—
64	Gust. Harkort		4255	34	132	4442	616800	138	1155	0	7752	38714	116233	5	26	252	26	4	1
65	Elberfeld		3904	222	319	4446	628800	141	906	0	5613	56869	113196	5	25	192	19	2	3
66	Weimar		3631	171	281	4084	620700	151	828	0	5373								

C. Etat der festen Besoldungen

am Schlusse des Jahres 1870

incl. der Borsdorf-Meissner Bahn und der Grossenhainer Zweigbahn.

A. Für die Administration und den Betrieb.		Transport <i>Rf.</i> 120558. — —
1)	Directorium..... <i>Rf.</i> 7200. — —	
2)	Bureau in Leipzig und Dresden ... " 29252. — —	
	Der Bevollmächtigte..... <i>Rf.</i> 1825. — —	
	1 Oberbetriebs-Inspector. " 1400. — —	2 Gütercassen-Verwalter. <i>Rf.</i> 1600. — —
	1 General-Secretair..... " 1200. — —	7 Einnnehmer..... " 4088. — —
	3 Secretaire..... " 2200. — —	6 Frachtcassirer..... " 3156. — —
	1 Betriebs-Inspector..... " 800. — —	2 Steuer-Declaranten. " 1070. — —
	1 Registrar..... " 750. — —	40 Expedienten..... " 17830. — —
	1 Revisor..... " 450. — —	1 Expeditions-Gehülfe... " 350. — —
	7 Expedienten..... " 2970. — —	5 Bodenmeister..... " 2063. — —
	1 Hauptcassirer..... " 1400. — —	2 Bodenmeister-Assistenten " 810. — —
	1 Zahlmeister..... " 750. — —	2 Gepäckgehülfen... " 510. — —
	1 Cassen-Assistent..... " 725. — —	3 Oberpacker..... " 1224. — —
	1 Cassen-Controleur..... " 600. — —	41 Packer u. 16 Kofferträger " 14606. — —
	1 Revisor..... " 550. — —	5) Maschinenpersonal..... <i>Rf.</i> 46749. — —
	1 Assistent..... " 400. — —	1 Maschinen-Director... <i>Rf.</i> 2150. — —
	1 Cassengehülfe..... " 490. — —	1 Maschinenmeister..... " 1000. — —
	2 Buchhalter..... " 1950. — —	8 Vormänner... " 4670. — —
	1 Buchhalter-Assistent... " 350. — —	1 Rechnungsführer..... " 500. — —
	1 Obercontroleur..... " 1300. — —	2 Expedienten..... " 700. — —
	1 stellvertr. Obercontroleur " 1000. — —	2 Kohlen-Verwalter in Leip- zig und Dresden..... " 650. — —
	1 Revisor..... " 554. — —	1 Kohlenaufseher in Grossenhain..... " 208. — —
10)	Assistenten..... " 4600. — —	1 Ausgeber..... " 310. — —
	1 Telegraphen-Inspector. " 500. — —	49 Locomotivführer..... " 24096. — —
	1 Telegraphen-Inspector- Assistent..... " 350. — —	14 Reserveführer..... " 3010. — —
	3 Telegraphisten in Leipzig, Riesa und Dresden... " 960. — —	5 Locomotivführer-Lehrlinge " 1075. — —
	1 Telegraphen-Bote..... " 282. — —	28 Feuerleute, incl. 1 invalider " 7626. — —
	2 Bureau-Diener..... " 556. — —	2 Dampfmaschinenwärter in Leipzig und Riesa... " 490. — —
	1 Billet-Stempler..... " 340. — —	1 Kohlenwieger..... " 264. — —
3)	Bahnhofspersonal..... <i>Rf.</i> 34509. — —	6) Wagenpersonal..... <i>Rf.</i> 23464. — —
	2 Inspectoren in Leipzig und Dresden..... <i>Rf.</i> 1560. — —	11 Oberschaffner..... <i>Rf.</i> 3058. — —
	14 Inspectoren, zugleich Ein- nehmer auf Zwischen- stationen..... " 7829. — —	8 Packmeister für die Güterzüge..... " 2224. — —
	4 Stations-Vorstände..... " 1675. — —	12 Packmeister für die Post- und Berliner Züge... " 5144. — —
	3 Inspector-Assistenten... " 1445. — —	13 Schaffner I. Cl. " 3720. — —
	15 Schirrmeister..... " 4265. — —	9 " II. Cl. " 2358. — —
	3 Schirrmeister-Assistenten " 956. — —	29 " III. Cl. " 6960. — —
	1 Wagenmeister..... " 420. — —	A. Summa <i>Rf.</i> 190771. — —
	21 Weichenwärter in Leip- zig und Dresden..... " 4781. — —	
	29 Weichenwärter auf Zwi- schen-Stationen..... " 6203. — —	
	4 Portiers..... " 1008. — —	
	1 Lampenwärter..... " 245. — —	
	3 Bahnhofszimmerleute und 1 Streckenzimmermann. " 1187. — —	
	1 Holzmesser..... " 282. — —	
	9 Nachtwächter..... " 2009. — —	
	2 Thorwärter..... " 448. — —	
	1 Bahnhofsarbeiter..... " 196. — —	
4)	Personen-, Gepäck- u. Güterexpeditions- Personal..... <i>Rf.</i> 49597. — —	
	2 Güter-Verwalter..... <i>Rf.</i> 2290. — —	
	<i>Latus <i>Rf.</i> 120558. — —</i>	
		B. Für die Bahn- und Gebäude-Unterhaltung.
		1) Technische Beamte..... <i>Rf.</i> 7535. — —
		1 Ober-Ingenieur..... <i>Rf.</i> 2150. — —
		4 Abtheilungs-Ingenieure " 4525. — —
		1 Architect..... " 860. — —
		2) Reparatur- und Bewachungs-Personal <i>Rf.</i> 49356. — —
		25 Oberbahnwärter..... <i>Rf.</i> 7966. — —
		24 Weichenwärter..... " 5169. — —
		192 Bahnwärter..... " 35926. — —
		1 Stromwärter..... " 295. — —
		B. Summa <i>Rf.</i> 56891. — —
		A. Summa " 190771. — —
		<i>Rf.</i> 247662. — —
		C. Revisor..... " 400. — —
		<i>Rf.</i> 248062. — —

Verzeichnis der letzten Besoldungen

am 31. März 1870

von den Beamten der Kreisverwaltung

Nr.	Name	Stellung	Besoldung
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

H. Laz. M. 264. ¹²