

Königl. Sächs.



Staatseisenbahnen.

H. Sax. M
553 W

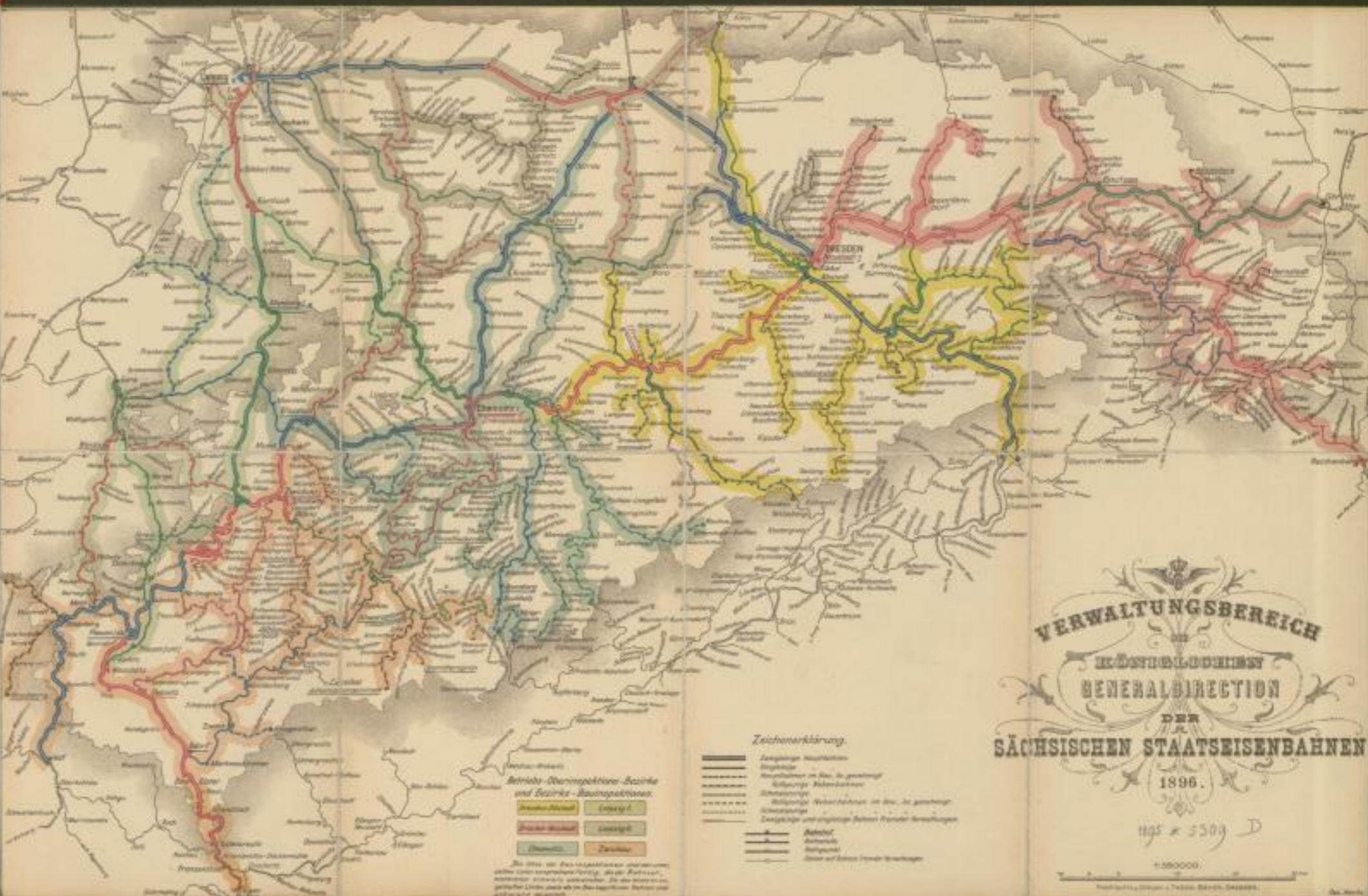
1896.

1. Stationen

Leipzig	1120
Leipzig Hauptbahnhof	1120
Leipzig Gohlis	1120
Leipzig Linden	1120
Leipzig Markstraße	1120
Leipzig Mitte	1120
Leipzig Nord	1120
Leipzig Ost	1120
Leipzig Süd	1120
Leipzig West	1120
Leipzig Zentrum	1120
Leipzig Altstadt	1120
Leipzig Neustadt	1120
Leipzig Vorstadt	1120
Leipzig Hinterstadt	1120
Leipzig Außenstadt	1120
Leipzig Innenstadt	1120
Leipzig Außenring	1120
Leipzig Innenring	1120
Leipzig Ring	1120
Leipzig Kreis	1120
Leipzig Bezirk	1120
Leipzig Stadtteil	1120
Leipzig Ortslage	1120
Leipzig Wohnplatz	1120
Leipzig Wohnort	1120
Leipzig Wohngebiet	1120
Leipzig Wohnquartier	1120
Leipzig Wohnzone	1120
Leipzig Wohnbereich	1120
Leipzig Wohnviertel	1120
Leipzig Wohnblock	1120
Leipzig Wohnanlage	1120
Leipzig Wohnkomplex	1120
Leipzig Wohnensemble	1120
Leipzig Wohngebiet	1120
Leipzig Wohnzone	1120
Leipzig Wohnbereich	1120
Leipzig Wohnviertel	1120
Leipzig Wohnblock	1120
Leipzig Wohnanlage	1120
Leipzig Wohnkomplex	1120
Leipzig Wohnensemble	1120

2. Stationen

Leipzig	1120
Leipzig Hauptbahnhof	1120
Leipzig Gohlis	1120
Leipzig Linden	1120
Leipzig Markstraße	1120
Leipzig Mitte	1120
Leipzig Nord	1120
Leipzig Ost	1120
Leipzig Süd	1120
Leipzig West	1120
Leipzig Zentrum	1120
Leipzig Altstadt	1120
Leipzig Neustadt	1120
Leipzig Vorstadt	1120
Leipzig Hinterstadt	1120
Leipzig Außenstadt	1120
Leipzig Innenstadt	1120
Leipzig Ring	1120
Leipzig Kreis	1120
Leipzig Bezirk	1120
Leipzig Stadtteil	1120
Leipzig Ortslage	1120
Leipzig Wohnplatz	1120
Leipzig Wohnort	1120
Leipzig Wohngebiet	1120
Leipzig Wohnquartier	1120
Leipzig Wohnzone	1120
Leipzig Wohnbereich	1120
Leipzig Wohnviertel	1120
Leipzig Wohnblock	1120
Leipzig Wohnanlage	1120
Leipzig Wohnkomplex	1120
Leipzig Wohnensemble	1120



VERWALTUNGSBEREICH
KÖNIGLICHES GENERALDIREKTION
DER SÄCHSISCHEN STAATSEISENBAHNEN
 1896.

1195 x 5509 D

+580000

Verlag: Leipzig, 1896.

- Zeichenerklärung**
- Langstrecke
 - Kurzstrecke
 - Hauptbahn
 - Nebenbahn
 - Schmalspurbahn
 - Gleis
 - Weiche
 - Signal
 - Station
 - Bahnhof
 - Haltepunkt
 - Haltepunkt ohne Bahnsteig

Bezugs-Übersichtskarte
und Bezirks-Baumaplan

Die Karte zeigt die Hauptstrecken der Eisenbahnen in Sachsen. Die Stationen sind durch rote Punkte markiert. Die Hauptstrecken sind durch rote Linien dargestellt. Die Nebenstrecken sind durch grüne Linien dargestellt. Die Schmalspurbahnen sind durch blaue Linien dargestellt. Die Gleise sind durch schwarze Linien dargestellt. Die Weichen sind durch weiße Linien dargestellt. Die Signale sind durch schwarze Linien dargestellt. Die Stationen sind durch rote Punkte dargestellt. Die Bahnhöfe sind durch rote Punkte dargestellt. Die Haltepunkte sind durch weiße Punkte dargestellt. Die Haltepunkte ohne Bahnsteig sind durch weiße Punkte dargestellt.

Bahnanlagen.

Unterbau. Von der Länge der Staats- und mitbetriebenen Privatbahnen Anfang 1895 an 2 822,02 km liegen 74 % in Neigung (Steigung u. Fall) und 26 % in der Horizontale. Das Neigungsmaximum beträgt 1:30 auf den Schmalspurbahnen und 1:34 auf den Vollspurbahnen. In der Richtung liegen 57 % in gerader Linie und 43 % in Krümmungen, deren kleinster Halbmesser auf freier Strecke bei den Schmalspurbahnen 50 m, bei den Vollspurbahnen für Personenverkehr 168 m beträgt.

Von der Länge liegen 56 % im Auftrag, 34 % im Abtrag, 10 % in Geländehöhe. Ungefähr der 9. Theil der Bahnlänge liegt in Bahnhöfen und Haltestellen.

Die Bahnen kreuzen 8316 Strassen und Wege (6 294 öffentliche und 2 022 nicht öffentliche). Davon liegen 6 638 in Schienenhöhe, 375 sind überführt und 1 303 unterführt. Von den Wegkreuzungen in Schienenhöhe befinden sich 4 200 auf Bahnen untergeordneter Bedeutung ohne Bedienung und Bewachung.

Kunstabauten: 482 Brücken, von mehr als 10 m Spannweite der grössten Oeffnung, 131 Viadukte mit 18,18 km Gesamtlänge. Von den bedeutendsten Anlagen sind

die höchsten: Göltzschthalviadukt b. Netzschkau 77 m, Elsterthalviadukt b. Jocketa 68 m, Muldenthalviadukt b. Göhren 67 m, Viadukt Diedenmühle b. Waldheim 50 m;

die längsten: Elbbrücke mit Viadukt in Dresden 1518 m, drei Viadukte mit zwei dazwischen liegenden Futtermauern b. Königstein 900 m, Neissethalviadukt b. Zittau 749 m; Viadukt b. Röderau 659 m, Göltzschthalviadukt b. Netzschkau 573 m, Elbbrücke mit Rampen b. Pirna 440 m, Viadukt b. Burgstädt 424 m, Muldenthalviadukt b. Göhren 418 m, Viadukt b. Putzkau 401 m, Muldenbrücke b. Wurzen 384 m, Elbbrücke b. Meissen 368 m, Elbbrücke b. Riesa 366 m, Viadukt b. Eger 364 m, Elbbrücke b. Niederwartha 350 m.

38 Tunnels mit 6,17 km Gesamtlänge, von denen 7 auf der 15 km langen Strecke Schandau-Sebnitz sich befinden; die längsten bei Niederau 513 m, bei Wendischfähre 377 m, bei Altenburg 375 m und bei Elsterberg 357 m.

Oberbau. Gesamtlänge der Gleise 5 155,77 km; darin liegen 10 018,33 km Schienen (darunter 2 477,58 km Stahlkopf- und 6 699,14 km Ganzstahlschienen), 283 englische und 9 633 andere Weichen, 12 883 Herz- und Kreuzungsstücke, 5 673 526 Stück imprägnirte, 153 799 Stück nicht imprägnirte Gleisquerswellen, 1 136 136 m Weichenschwellen und 20 205 Steinwürfel.

In den Vollspurgleisen liegen vorherrschend Bessemerstahl- und Stahlkopfschienen Prof. IV. mit 130 mm Höhe, 6 oder 7,5 m Länge und 36,2 kg pro lfd. m schwer. Ferner Bessemerstahlschienen Prof. V. und Va. 130 mm hoch, 7,5 oder 10 m lang und 34,4 bzw. 35,8 kg pro lfd. m schwer. Auch sind auf einigen grösseren Strecken Stahlschienen Prof. VI. von 147 mm Höhe, 7,5 bis 10 m Länge und 45,7 kg Gewicht pro lfd. m schwer eingelegt. In den Schmalspurgleisen liegen Bessemerstahlschienen Prof. Ia. und Ib. 87 bzw. 91 mm hoch, 7,35 bis 7,90 m lang und 15,6 bis 17,6 kg pro lfd. m schwer.

Die Gleisquerswellen der Vollspurbahnen sind in Form A. 250 cm lang, 20 cm breit, 16 cm hoch und in Form B. 250 cm lang, 16 cm oben und 26 cm unten breit, 16 cm hoch; diejenigen der Schmalspurbahnen sind in Form A. 150 cm lang, 17 cm breit, 13,5 cm hoch und in Form B. 150 cm lang, 14 cm oben und 20 cm unten breit, 13,5 cm hoch.

Hochbauten. Die sämtlichen Gebäude, darunter 1 428 Wärterhäuser, bedecken eine Fläche von 927 266 qm.

Die gesammte Güterbodenfläche beträgt 164 329 qm, der Fassungsraum der Wasserreservoirs in den Wasserstationen 7 191 cbm, Anzahl der Brückenwaagen: 338 Stück.

Die auf den Bahnhöfen gelegenen Bahnsteige und Zugaufnahmehallen umfassen zusammen eine Fläche von 588 316 qm, davon bedeckt: 94 539 qm.

Telegraphen und Signale. Länge der Leitungsdrähte 8 158,88 km. Anzahl der Morseapparate 1 074, der Blockapparate 604, der Streckenläutewerke 2 844, der optischen Signale 1 784, der Telephone 93, der Centralweichenanlagen 201.

Ländereien. Im Besitze der Bahnverwaltung befinden sich ausser dem zum Betriebe gehörigen Grund und Boden noch an Ländereien 91 239,26 Ar.

Baukapital. Die Baukosten haben Ende 1894 betragen:

bei den Staatseisenbahnen	795 974 170 M. oder 294 886 M. auf ein km,
bei den Privatbahnen in Staatsverwaltung	19 070 294 „ „ 287 463 „ „ „ „

Anlagekapital. Vergl. Blatt 10.

3. Ueber dem Spiegel der Ostsee liegen:

der niedrigste Punkt in Sachsen (Elbsohle a. d. sächs.-preuss. Grenze) . . .	84,66 m
der höchste Punkt in Sachsen (Gradmessungsstation auf dem Fichtelberge)	1213,87 „
der Elbnullpunkt in Dresden	105,706 „
der Schienenkopf vom hochgelegenen Hauptgleise des sächs.-böhm. Interimsbahnhofes in Dresden-A.	119,400 „
die niedrigstgelegene Verkehrsstelle des Bahnnetzes (Elsterwerda)	91,70 „
die niedrigstgelegene Eisenbahnverkehrsstelle in Sachsen (Gröditz)	94,85 „
die höchstgelegene Eisenbahnverkehrsstelle in Sachsen (Reitzenhain) . . .	776,42 „
die höchstgelegene Verkehrsstelle des Bahnnetzes (Moldau)	790,03 „

Entwicklung des Bahnnetzes.

Jährlicher Stand der Bahnlänge in Kilometer, nach Maassgabe des Eröffnungsjahres der einzelnen Linien, verglichen mit der Bahnlänge im Jahre 1895 nach Prozenten:

Jahr	km	Proz.	Jahr	km	Proz.	Jahr	km	Proz.	Jahr	km	Proz.
1837	14,10	0,50	1852	560,04	19,90	1867	1004,81	35,72	1882	2130,24	75,72
1838	88,01	3,13	1853	560,04	19,90	1868	1073,23	38,15	1883	2185,34	77,68
1839	115,51	4,11	1854	564,54	20,06	1869	1119,26	39,79	1884	2266,12	80,55
1840	115,51	4,11	1855	578,56	20,56	1870	1119,26	39,79	1885	2291,43	81,45
1841	115,51	4,11	1856	598,23	21,26	1871	1145,88	40,74	1886	2321,36	82,51
1842	154,14	5,48	1857	599,29	21,30	1872	1244,08	44,23	1887	2406,57	85,54
1843	154,14	5,48	1858	709,62	25,22	1873	1282,80	45,61	1888	2446,44	86,96
1844	178,47	6,34	1859	714,83	25,41	1874	1364,23	48,50	1889	2501,68	88,92
1845	234,76	8,34	1860	722,51	25,68	1875	1808,81	64,30	1890	2594,65	92,22
1846	292,43	10,39	1861	722,51	25,68	1876	1879,49	66,81	1891	2605,72	92,61
1847	345,65	12,28	1862	753,96	26,80	1877	2003,73	71,23	1892	2677,63	95,17
1848	446,45	15,86	1863	753,96	26,80	1878	2007,28	71,36	1893	2746,87	97,63
1849	446,45	15,86	1864	753,96	26,80	1879	2057,66	73,15	1894	2755,68	97,94
1850	470,02	16,70	1865	900,51	32,01	1880	2103,91	74,79	1895	2813,66	100,00
1851	520,96	18,51	1866	975,69	34,68	1881	2110,42	75,02			

Die Länge der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen betrug z. Zt. der Errichtung der General-Direktion im Jahre 1869: 919 km oder ein Drittheil der gegenwärtigen Bahnlänge.

Eröffnungstag der ersten Strecke (Leipzig-Althen) 24. April 1837 und der ganzen Linie Leipzig-Dresden am 7. April 1839.

Das unter Staatsverwaltung stehende Bahnnetz hatte Ende 1895: 40 Anschlüsse an fremde Bahnen, 144 Anschlüsse im eigenen Bahnbereiche (ohne die Anschlüsse der Zechenbahnen), 34 Endpunkte ohne Fortsetzung und 4 Kreuzungen.

Personalbestand August 1895.

Hauptverwaltung	535 Beamte,	441 Arbeiter,	976 zusammen,
Stationsverwaltung	4821 „	9 671 „	14 492 „
Bahnunterhaltung und Bau	2 397 „	5 982 „	8 379 „
Fahrdienst	2 131 „	1 767 „	3 898 „
Maschinen- u. Magazinverwaltung	2 141 „	5 441 „	7 582 „
Zusammen:	12 025 „	23 302 „	35 327 „

Betriebs - Oberinspektions - Bezirke.

	Verkehrsstellen.								Von den Haltestellen u. Haltepunkten haben Kartirungsbefugniß.
	Bahnlänge. Kilometer.	Bauinspektionen.	Bahnverwaltungen.	Bahnhöfe.	Halte- und Ladestellen.	Haltepunkte.	Privat-Ladestellen.	überhaupt.	
Leipzig I.	441	6	—	29	45	19	1	94	42
Leipzig II.	520	5	4	34	66	29	3	132	40
Zwickau	538	6	7	42	66	26	—	134	44
Chemnitz	493	6	4	44	54	32	4	134	31
Dresden-Altst.	474	5	4	24	69	28	1	122	43
Dresden - Neust.	414	4	7	35	55	29	—	119	25
Zus. Ende 1895	2880	32	26	208	355	163	9	735	225

Bezeichnung der Bahnlinien durch Buchstaben.

AF	Annaberg - Flöha.	MO	Mosel - Ortmannsdorf.
BC	Borsdorf - Coswig.	MR	Meuselwitz - Ronneburg.
BD	Bodenbach - Dresden.	NnB	Niederneukirch - Bischofswerda.
BG	Brunn - Greiz.	ND	Neustadt - Dürrröhrsdorf.
BGh	Berthelsdorf - Grosshartmannsdorf.	NM	Nossen - Moldau.
BJ	Bertsdorf - Jonsdorf.	OD	Oschatz - Döbeln.
BK	Bautzen - Königswartha.	OeK	Kohlenb. Oelsn. i. E.-Kaisergrube.
BKP	Industrieb. i. Spreeth. b. Bautzen.	OR	Oberhohndorf - Reinsdorf.
BL	Brand - Langenau.	OS	Oschatz - Strehla.
BS	Bautzen - Schandau.	OW	Oberoderwitz - Wilthen.
BSg	Buchholz - Schwarzenberg.	PB	Pirna - Berggiesshübel.
CA	Chemnitz - Adorf.	PE	Plauen - Eger.
DE	Dresden - Fr. - Elsterwerda.	PG	Plagwitz - Gaschwitz.
DEC	Kurve Naundorf - Coswig.	PGe	Pirna - Grosscotta.
DEG	Verbindungsbahn Grossenhain.	PN	Pockau - Neuhausen.
DEH	Dresdner Elbkai- u. Hafenbahn.	PW	Potschappel - Wilsdruff.
DEK	Kurve Kötzschenbroda - Weinböhla.	PWA	Albertschachtzweigbahn.
DFA	Verbdgsb. Dresden - Fr. - Dresden - A.	PWO	Oppelschachtzweigbahn.
DFN	Verbdgsb. Dresden - Fr. - Dresden - N.	PWz	Gera - Pforten - Weischlitz.
DW	Dresden - Werdau.	PWzC	Kurve bei Gera - Pforten.
DWA	Augustusschacht - Zweigbahn.	RC	Riesa - Chemnitz.
DWC	Werdauer Kurve.	RCC	Riesa - Chemnitzer Kurve.
DWK	Dresdner Kohlenzweigbahn.	RF	Reitzenhain - Flöha.
DWP	Dresdner Packhofzweigbahn.	RKE	Riesaer Elbkai - bahn.
EL	Ebersbach - Löbau.	RKV	Riesaer Kai - Verbindung.
FH	Freiberg - Halsbrücke.	RM	Reichenbach i. V. - Mylau.
FM	Falkenstein - Muldenberg.	RN	Riesa - Nossen.
GC	Grosspostwitz - Cunewalde.	RP	Rochlitz - (Narsdorf -) Penig.
GD	Görlitz - Dresden.	RRg	Radebeul - Radeburg.
GGa	Gössnitz - Gera.	RW	Rosswein - Niederwiesa.
GH	Gittersee - Hänichen.	RZ	Reichenberg - Zittau.
GHR	Rippiener Zweigbahn.	SE	Scheibe - Eibau.
GHS	Segengottesschachtbahn.	StE	Stollberg - St. Egidien.
GHW	Windbergschachtbahn.	SG	Schönbörnchen - Gössnitz.
GM	Gaschwitz - Meuselwitz.	SGr	Schönfeld - Geyer.
GP	Grossenhain - Priestewitz.	SH	Schönberg - Hirschberg a. S.
GR	Grünstädtel - Oberrittersgrün.	SN	Schneeberg - Niederschlema.
GW	Glauchau - Wurzen.	SSz	Schönberg - Schleiz.
HB	Herrnhut - Bernstadt.	SZ	Schwarzenberg - Zwickau.
HE	Hetzdorf - Eppendorf.	SZK	Zwickauer Staatskohlenbahn.
HK	Hainsberg - Kipsdorf.	TD	Taubenheim - Dürrehennersdorf.
HOe	Herlasgrün - Oelsnitz i. V.	WA	Weipert - Annaberg.
HT	Oberherold - Thum.	WC	Waltersdorf - Crottendorf.
HW	Höhlteich - Wüstenbrand.	WE	Wilischthal - Ehrenfriedersdorf.
JS	Johanngeorgenst. - Schwarzenb.	WJ	Wolkenstein - Jöhstadt.
KC	Kieritzsch - Chemnitz.	WM	Werdau - (Weida -) Mehltheuer.
KE	Kamenz - Elstra.	WR	Waldheim - Rochlitz.
K Kk	Klotzsche - Königsbrück.	WWs	Wilkau - Wilzschhaus.
KP	Kamenz - Pirna.	ZA	Zeitz - Altenburg.
LD	Leipzig - Dresden.	ZB	Brückenberg - Kohlenbahn.
LG	Leipzig - Geithain.	ZC	Zwönitz - Alchemnitz.
LH	Leipzig - Hof.	ZCC	Kurve bei Stollberg.
LHV	Leipziger Verbindungsbahn.	ZE	Zeithain - Elsterwerda.
LHVC	Gaschwitzer Curve.	ZF	Zwickau - Falkenstein.
LP	Leipzig - Plagwitz.	ZK	Zwota - Klingenthal.
LW	Limbach - Wittgensdorf.	ZL	Zittau - Löbau.
LWg	Löbau - Weissenberg.	ZM	Zittau - Markersdorf.
MG	Mügel - Geising - Altenberg.	ZO	Zittau - Oybin.
MN	Mügel - Nerchau - Trebsen.	ZP	v. Arnim'sche Kohlenb. b. Planitz.

Fahrbetriebsmittel am 1. Oktober 1895.

	Staatsbahnen		Privatbahnen			
	Vollspur.	Schmalspur.	Altenb.-Zeit.	Zittau-Reichb.	Zitt.-Oybin-Jonsdorf.	
			Vollspur.		Schmalspur.	
Lokomotiven Anzahl	989	64	10	6	5	
Tender "	747	—	6	5	—	
Personenwagen "	2 559	237	18	13	17	
Zugf.- u. Gepäckwagen "	467	36	2	2	2	
Bedeckte Güterwagen "	8 739	275	48	30	6	
Offene "	14 991	998	670	81	15	
Güterwagen zusammen "	24 197	1 309	720	113	23	
Personenwagenplätze "	103 930	5 491	703	489	685	
auf 1 Achse Plätze "	18,90	10,72	19,53	18,81	10,07	
Ladegewicht	Zugf.- u. Gepäckwagen t	2 336	180	10	10	
	bedeckte Güterwagen t	75 455	1 380	480	260	
	offene t	165 106	5 028	6 965	815	75
	Güterwagen zusammen t	242 897	6 588	7 455	1 085	115
	auf 1 Güterwagenachse t	4,98	2,49	5,17	4,80	2,50

Bei den Staatsbahnen kommen von den vorhandenen Plätzen auf:

I. Kl. 2,4 0/0. II. Kl. 16,4 0/0. III. Kl. 63,5 0/0. IV. Kl. 17,7 0/0.

Anschaffungskosten Anfang 1895: 120 816 649 Mark; als Lokomotiven und Tender: 46 173 175 Mark, Personenwagen: 16 910 580 Mark, Güterwagen: 57 732 894 Mark.

Grösstes Gewicht		bei den Vollspurbahnen		bei den Schmalspurbahnen	
		Gewicht	Anzahl	Gewicht	Anzahl
	einer Lokomotive	49,4 t	2	eines 3achs. Personenwagens	20,0 t
	eines Tenders	28,7 t	2	bed. Güterwagens	14,6 t
	einer 4achs. Tenderlokomotive	51,1 t	3	offenen	11,3 t
	" 3 " " "	45,0 t	2	" " " "	10,2 t
	eines Dampfwagens	25,0 t	4	" " " "	11,7 t
	" 3achs. Zugf.- u. Gepäckw.	14,8 t	2	" " " "	9,6 t
	einer Fairlie-Lokomotive	28,9 t	2	Zugf.-u.Gepäckwag.	3,3 t
	" 3achs. Tenderlokomotive	16,8 t	2	bed. Güterwagens	3,0 t
	eines 4 " Personenwagens	6,7 t	4	offenen	3,2 t
	" 2 " " "	3,7 t	2	" " " "	2,7 t

Ergebnisse der Staatsbahnen aus dem Jahre 1894.

Gesamt-Leistung: 27 424 785 Lokomotivkilometer, 233 595 850 Personenwagenachskilometer, 625 877 850 Gepäck- und Güterwagenachskilometer.

	Vollspur.		Schmalspur.	
	Kilometer	Anzahl	Kilometer	Anzahl
Grösste Jahresleistung einer Lokomotive	64 595	1	31 094	1
Durchschnittliche Jahresleistung einer Lokomotive	27 052	1	18 324	1
Durchschnittliche Jahresleistung einer Personenwagenachse	43 884	1	17 875	1
Durchschnittliche Jahresleistung einer Güterwagenachse	12 366	1	3 740	1

Die Beweglichkeit der Personenwagen war auf den vollspur. Bahnen 3,5 mal, auf den schmalspur. Bahnen 4,8 mal so gross als die der Güterwagen.

Ausnutzung	Vollspur.		Schmalspur.	
	%	Anzahl	%	Anzahl
der bewegten Personenwagenplätze	21,34	0/0	25,37	0/0
des bewegten Güterwagenladegewichtes	42,18	0/0	33,69	0/0

Von den Lokomotiven standen 47,9 0/0 in der Werkstatt, im Reserve- und Rangirdienst.

Von dem Bruttogewicht aller bewegten Lasten auf den Staatsbahnen kamen:

durchschnittlich auf	Lokomotiven und Tender	24,15 0/0	} 75,58 0/0 Taralast,
	Personenwagen	18,47 "	
	Güterwagen	32,96 "	
	Personen	1,31 "	
	Güter	23,11 "	} 24,42 0/0 Nutzlast.

Bei Ausschluss des Lokomotiven- und Tendergewichtes kamen 67,81 0/0 auf die Taralast und 32,19 0/0 auf die Nutzlast.

Zur Lokomotivheizung wurden 1894 verbraucht: 889 cbm Holz, 1377 t Kokes, 101 403 t Braunkohlen, 261 279 t Steinkohlen mit einem Gesamtaufwand von über 4,5 Million Mark.

6. Zulässig weitester Radstand der Wagen auf den einzelnen Linien in Metern:

Für eigene Wagen	fremde Wagen	Auf den in () stehenden Linien können diesseitige 6rädige Personenwagen mit einem festen Radstande bis zu 6,5 m bis auf weiteres verwendet werden.
3,7	4,0	Annaberg-Flöha, † Johanngeorgenstadt-Schneeberg-Zwickau, †* Pottschappel-Hermsdorf.**
3,8	4,0	Berggiessh. - Pirna, Obercunew. - Grosspostw., Schlettau-Obercrottend.
4,0	4,5	Adorf-Aue-Erfenschlag, Berthelsdf.-Grosshartmannsd., Brand-Langenau, Elstra-Kamenz, Freibg.-Halsbrücke, Klingenthal-Zwota, Weipert-Annaberg-Schwarzenberg.
4,3	4,7	in Personen- und Schnellzügen } in gemischten und Güterzügen }
4,3	5,0	
4,3	5,0	Falkenstein-Herlasgrün.
4,4	4,4	Reichenbach i. V. - Mylau.
4,5	4,5	Spreethalbahn b. Bautzen.
4,63	4,63	Pirna-Grosscotta.
4,7	5,7	Chemnitz-Dresden, × Gera-Gössnitz, Niederwiesa-Rosswein, Reitzenh.-Flöha.
4,9	5,4	Falkenstein-Muldenberg, Glauchau-Wurzen, Greiz-Neumark, Hirschberg-Schönberg, Moldau-Bienenmühle, Schandau-Niederneukirch, Waldheim-Rochlitz, Wilthen-Bautzen.
4,9	5,5	Mehltheuer-Weida-Werdau, Weischlitz-Wünschendorf.
4,9	6,0	Falkenstein-Zwickau, Löbau-Weissenberg i. S., Ronneburg-Meuselwitz, St. Egidien-Stollberg-Zwönitz, Schleiz-Schönberg, Zeitz-Altenburg.
5,0	5,4	Altchemnitz-Stollberg, Grimma-Meissen, Olbernhau-Neuhausen.
5,0	5,7	Olbernhau-Pockau=Lengefeld.
5,2	6,4	Bienenmühle-Nossen-Riesa, Eger-Franzensbad, Eibau-Warnsdorf-Zittau, Erfenschlag-Chemnitz, Höhlteich-Wüstenbrand, Löbau-Ebersbach, Reichenbach i. V.-Chemnitz, Wünschendorf-Gera=Pforten.
5,3	6,6	Bischofswerda-Oberoderwitz-Zittau, Chemnitz-Limbach-Narsdorf, Oelsnitz-Plauen i. V., Penig-Rochlitz, Pirna-Kamenz.
5,4	5,4	Leipzig, Bayer. Bhf.-Plagwitz-Lindenau.
5,5	6,9	(Dresden=A.-Bodenbach), (Hof-Leipzig, Bayer. Bhf.), Zwickau-Werdau.
5,7	5,7	(Dresden=A.-Dresden=Fr.), × (Dresden=N.-Dresden=Fr.) ×
5,7	7,2	(Chemnitz-Riesa), (Dresden=A.-Dresden=N.), Dürrröhrsdorf-Neustadt, Gaschwitz-Plagwitz=Lindenau, Geithain-Leipzig, Dresd. Bhf., Königswartha-Bautzen, (Leipziger Verbindungsbahn), Löbau-Oberoderwitz, Meuselwitz-Gaschwitz, Zittau-Reichenberg.
6,0	.	Industriebahn Zwickau-Crossen-Mosel.
6,7	unbeschr.	Coswig-Dresd.=Fr., Dresd.=N.-Görl., (Elsterw.-Dresd.=Fr.), Gössn.-Glauch., Leipz., Dr. Bhf.-Grimma, Meissen-Dresd.=N., Narsdorf-Kieritzsch.
unbeschränkt		Elbkaib. Dresd. u. Riesa, Elsterw.-Dresd.=N., Grossenh.-Priestew., Leipzig, Dr. Bhf.-Riesa-Dresd.=N., Riesa-Elsterw., Riesa-Röderau-Dresd.=N.

† Fremde Wagen, deren Umladung besondere Schwierigkeiten bereitet, können auf den Linien Johanngeorgenst.-Schwarzenbg., Schwarzenbg.-Zwick., Schneebg.-Niederschlema u. Flöha-Annabg. dann laufen, wenn deren Radstand das Maass von 4,37 m nicht überschreitet. Wagen mit längerem Radstande sind unbedingt umzuladen.

* Güterwagen, welche nur zwischen dem Güterbahn. Zwick. u. Wilk. verkehren, dürfen einen Radstand von 5,7 m u. zwischen Wilk.-Stein-Hartenst. von 5,1 m haben. Für den Verkehr zwischen Crossen u. Niederschlema ist auch die Verwendung von sächs. Wagen mit 4 m Radstand zugelassen.

** Für den Oppelschacht sind nur Wagen mit einem Radstand bis zu 3,7 m zulässig.

× Bis auf weiteres ist ausnahmsw. gestattet, dass am Schlusse der Güterzüge v. Dresd.=Fr. n. Dresd.=A., Dresd.=N. u. Potech. bz. Hainsbg. je ein fremder Wagen mit 6 m festem Radst. läuft, jedoch unter der Voraussetzung, dass vorher der Zugf. u. durch diesen der Lokomotivf. ganz besonders aufmerksam gemacht u. zur grössten Vorsicht beim Passiren der schärfsten Kurven aufgefordert wird.

Die in zweiter Spalte stehenden grösseren Zahlen bezeichnen diejenigen Radstände, welche bis auf weiteres ausnahmsweise für fremde Wagen und nur in den dringendsten Fällen für Wagen der diesseitigen Verwaltung ohne Einholung besonderer Genehmigung zuzulassen sind.

Die vorgenannten Radstände gelten für zweiachsige als auch für dreiachsige Wagen. Haben letztere einen Gesamttrahstand von mehr als 4 m, so müssen sie an den Langträgern die Anschrift „Mittelachse verschiebbar“ tragen. Wagen mit der Anschrift „Vereins-Lenkachsen“ und mit dem Abzeichen L am Langträger neben der Radstands-Anschrift sind ohne Rücksicht auf den Radstand überall zulässig, ebenso Wagen mit zweiachsigen Drehgestellen, dafern der Radstand des einzelnen Drehgestelles die betreffenden Orts angegebene Grenze nicht überschreitet.

7.

Züge zur Personenbeförderung

in regelmässigen Fahrten nach dem Winterfahrplane 1895/96.

- a) Auf den vollspurigen Staatsbahnen, der Altenburg-Zeitzer u. Zittau-Reichenberger B.
 täglich { 41 Schnellzüge,
 1017 Personen-, gemischte und Güterzüge mit Personenbeförderung.
- b) Auf den schmalspurigen Staatsbahnen und Zittau-Oybin-Jonsdorfer Bahn:
 täglich 193 Personen- und gemischte Züge.

Zusammen täglich 1281 Züge zur Personenbeförderung.

Ausserdem auf vollspurigen 20 und auf schmalspurigen Bahnen 8 Züge mit Personenbeförderung an Sonn- und Festtagen, sowie bestimmten Werktagen.

Nebenbei gehen noch an Werktagen Arbeiterzüge, sowie an Sonn- und Festtagen nach Bedarf Sonderzüge.

Züge aller Art i. J. 1894.14 598 Schnellzüge, 250 660 Personen-Züge, 185 985 Gemischte Züge, 8 196 Güterzüge mit Personen-Beförderung, 261 149 Güterzüge,
zusammen 720 588 Züge ohne Bauzüge.

Durchschnittlich täglich 1 974 Züge mit je 36,6 Kilometer Weglänge.

101 Lokomotivenstationen: Adorf, Altenburg, Annabg., Aue, Bautzen, Berggiessh., Bernstadt, Bertsdf., Bienenmühle, Bischofsw., Bodenb., Chemnitz I. u. II., Cunewalde, Döbeln Bhf., Dresd.=A. I. u. II., Dresd.=Fr., Dresd.=N. I. u. II., Dürrhennersdorf, Ebersb., Eger, Ehrenfrdersdf., Elsterw., Elstra, Eppendorf, Falkenst., Flöha, Freibg., Geising=Altenbg., Geithain, Gera, Gera=Pforten, Geyer Bhf., Glauchau, Görlitz, Gössnitz, Greiz Bhf., Grossenh.(CG), Grosshartmannsdf., Hainichen, Hainsbg., Hirschberg, Hof, Jöhstadt Bhf., Johaungeorgenst., Kamenz, Kipsdf., Kirchbg. Bhf., Klingenth., Königsbrück, Königswartha, Langenau, Leipz. I. u. II., Löbau, Lugau, Mehltheuer, Meissen, Meuselw., Mügeln b. O., Mügeln b. P., Neuhausen, Neustadt, Nossen, Oberherold, Oberrittersgr., Oelsn. i. E., Oelsn. i. V., Ortmannsdf., Penig, Pirna Bhf., Plagw.=Lind., Plauen (o. B.), Pockau=Lengefeld, Radeburg, Reichenau, Reichenb. i. V. (o. B.), Reichenbg., Riesa, Rochlitz, Ronneburg, Schandau, Schleiz, Schlettau, Schneeberg, Schönheide, Schwarzenberg Bhf., Stollberg, Strehla, Tharandt, Weida, Weischlitz, Weissenberg, Werdau, Wermsdorf, Wilsdruff, Zeitz, Zittau Bhf., Zwickau Bhf.

95 Fahrdienststationen: Adorf, Altenburg, Annabg., Aue, Bautzen, Berggiessh., Bernstadt, Bertsdf., Bienenmühle, Bischofsw., Chemnitz, Cunewalde, Döbeln Bhf., Dresd.=A., Dresd.=N. I. u. II., Dürrhennersdorf, Eger, Ehrenfrdersdf., Elsterw., Elstra, Eppendorf, Falkenst., Flöha, Freibg., Geising=Altenbg., Geith., Gera, Geyer Bhf., Glauchau, Görlitz, Greiz Bhf., Grossbothen, Grossenh. (CG), Grosshartmannsdf., Hainichen, Hainsberg, Hirschberg, Hof, Jägersgr., Jöhstadt Bhf., Johannegeorgenst., Kamenz, Kipsdf., Kirchbg. Bhf., Klingenth., Königsbrück, Königswartha, Langenau, Leipz. I. u. II., Löbau, Lugau, Mehltheuer, Meuselw., Mügeln b. O., Mügeln b. P., Neuhausen, Neustadt, Nossen, Oberrittersgr., Oelsnitz i. E., Oelsnitz i. V., Ortmannsdf., Penig, Pirna Bhf., Pirna Bahnverw., Plagwitz=Lindenau, Radeburg, Reichenau, Reichenbach i. V. (o. B.), Reichenberg, Riesa, Rochlitz, Ronneburg, Schandau, Schleiz, Schlettau, Schneeberg, Schönheide, Schwarzenberg Bhf., Stollberg, Strehla, Tetschen, Thum, Weida, Weischlitz, Weissenberg, Werdau, Wermsdorf, Wilsdruff, Wurzen, Zeitz, Zittau Bhf., Zwickau Bhf.

Hierüber 2 Aushülf-Stationen: Klingenberg, Reitzenhain.

11 Haupt- und Neben-Werkstätten: Bodenbach, Chemnitz, Dresden=Fr., Dresden=N. II., Hof, Leipzig I. u. II., Radebeul, Werdau, Zittau, Zwickau.

Gasanstalten für Bahnhofsbeleuchtung: Flöha, Leipzig I. u. II.,
für Wagenbeleuchtung: Chemnitz, Dresden=A., Leipzig II., Reichenbach i. V., Zittau.

Elektrizitätswerk (der Dresdner Bahnhöfe): Dresden=Fr.**Schwellentränkungsanstalten:** Falkenstein, Löbau, Wülknitz.

Verkehrsergebnisse 1894.

Personenverkehr.

Beförderte Personen 40 272 744 auf 27 427 246 Fahrkarten mit 920 305 589 Personenkilometer und 28 647 184 Mark Fahrgeldeinnahme.

Von der Gesamtheit kamen prozentual auf

	Per- sonen:	Fahr- karten:	Ein- nahme:	Wagen- klassen:	Per- sonen:	Person.- kilom.:	Ein- nahme:		
Einfache Schnellzugskarten.	1,12	1,65	10,02	I.	0,19	0,71	1,80		
Einfache Personenzugskarten	30,20	44,35	30,70	II.	8,32	13,50	21,12		
Zeitkarten	3,65	5,35	0,53	III.	72,27	70,48	67,55		
Rückfahrkarten	60,98	44,77	51,77	IV.	19,22	15,31	9,53		
Fahrbuchkarten	2,81	2,06	1,61	Mehr als drei Viertel des Reiseverkehrs bewegten sich auf den					
Rundreisekarten	1,24	1,82	5,37	Entfernungen bis 30 km.					
Durchschnittlich kam	in den einzelnen Wagenklassen:			I.	II.	III.	IV.	Militär	Sa.
	auf jede Weglänge . . km			84,52	37,09	21,90	18,20	41,91	22,85
	Fahrt Einnahme . . M.			6,64	1,81	0,67	0,35	0,63	0,71
	für 1 Person auf 1 Kilometer Pfg.			7,85	4,87	3,04	1,94	1,50	3,11

Der durchschnittliche Tagesverkehr war 110 336 Personen und 78 557 Mark Fahrgeldeinnahme. Bei den 689 Verkehrsstellen bestanden 18 422 Stationsverbindungen.

Güterverkehr.

Beförderte Güter 17 760 027 Tonnen, mit 1 234 212 743 Tonnenkilometer und 55 676 854 Mark Frachteinnahme. Es kamen:

Eilgut.	Stückgut		Allgem. Wagenladungs- kl.		Spezialtarif			Ausnahmetarif			Verleibarte Fracht.	Militär- gut.	Dienstgut	
	allgemeiner Tarif.	Spezialtarif.	A ¹ .	B.	A ² .	I.	II. a. b.	III.	1.	2.			3-11.	ohne

a) Prozente vom Gesamtgewicht.

0,42 | 5,58 | 1,21 | 1,57 | 3,47 | 2,70 | 6,55 | 3,37 | 1,54 | 58,78 | 4,12 | 0,54 | 6,57 | 0,25 | 0,17 | 2,19 | 0,97

b) Prozente von den Tonnenkilometern.

0,50 | 6,03 | 1,33 | 2,19 | 5,74 | 2,88 | 6,86 | 3,71 | 1,81 | 57,47 | 4,80 | 0,30 | 4,71 | 0,07 | 0,10 | 1,57 | 0,43

c) Prozente von der Frachteinnahme.

2,75 | 16,44 | 2,81 | 3,58 | 7,71 | 3,76 | 7,59 | 3,48 | 1,38 | 40,13 | 4,01 | 0,20 | 4,13 | 0,06 | 0,16 | 1,52 | 0,29

d) durchschnittliche Weglänge jeder Tonne Gut = Kilometer (überhaupt 69,49).

82,23 | 75,04 | 76,54 | 97,08 | 44,87 | 74,13 | 72,77 | 76,44 | 58,80 | 67,94 | 80,94 | 39,73 | 49,96 | 20,00 | 42,96 | 49,74 | 30,42

e) durchschnittl. Einnahme für 1 Tonne Gut auf 1 Kilometer = Pfennige (überhaupt 4,51).

24,88 | 12,30 | 9,54 | 7,37 | 6,06 | 5,90 | 4,99 | 4,23 | 4,75 | 3,15 | 3,77 | 2,98 | 3,95 | 3,50 | 6,93 | 4,36 | 3,09

Im Binnengüterverkehr allein ergaben sich bei 601 beteiligten Verkehrsstellen 101 945 verschiedene Stationsverbindungen. Die durchschnittliche tägliche Transportleistung der sächs. Staatsbahnen war 48 658 Tonnen Güter und die Frachteinnahme 157 069 Mark. Von letzterer kamen auf Binnenverkehr 42,1%, direkten Verkehr 49,2%, Durchgangsverk. 8,7%.

Kohlenverkehr in Tonnen à 1000 Kilogramm.

Abfuhr sächsischer Steinkohlen		
aus dem Zwickauer Bezirke	1 781 544	
„ „ Lugau-Oelsnitzer Bezirke	1 077 040	
„ „ Dresdner Bezirke	360 052	
überhaupt (= 78% des Ausbringens)	3 218 636	
Einfuhr Durchfuhr		
Steinkohlen aus Schlesien	327 335	27 505
„ „ Westfalen etc.	40 951	62 284
„ „ Böhmen	8 106	11 562
„ „ anderen Ländern	559	10
Braunkohlen „ Preussen etc.	98 471	465
„ „ Böhmen	2 711 994	843 760
Abfuhr sächsischer Braunkohlen	84 840	
„ „ S.-Altenburg	1 061 291	

Hauptbezugsorte für sächsische Steinkohlen:

im Inlande:		im Auslande:	
Chemnitz	294 954	Gera u. Gera-Pfort.	82 803
Leipzig	236 964	Greiz	75 027
Dresden	151 414	Hof	31 699
Reichenbach i. V.	128 962	Pörsneck	30 838
Werdau	113 052	Unterwellenborn	27 290
Crimmitschau	113 049	Nürnberg	26 159
Plauen i. V.	86 064	Bamberg	20 900
Glauchau	59 537	Fürth	20 264
Meerane	55 777	Köstritz	19 095
Alchemnitz	34 057	Bayreuth	17 484
Freiberg	31 843	Kahla	11 610
Aue	31 705	Selb	10 545

Die Gesamt-Kohlenbeförderung im Verwaltungsbereiche war 8 497 769 Tonnen, davon 3 696 948 = 43,50% Stein- und 4 800 821 = 56,50% Braunkohlen. Von diesem Gesamttransport verblieben 6 835 944 Tonnen = 80,44% im eigenen Bahnbereiche und 1 661 825 Tonnen = 19,56% gingen nach fremden Bahnen.

Finanzielle Ergebnisse 1894.

Betriebseinnahmen.		Mark.		
Aus dem Personen- und Gepäckverkehre		29 534 477,33	31,521	} Pro- zente der Ge- sammt- Ein- nahme.
„ „ Güterverkehre		59 145 224,63	63,122	
Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter }		966 668,72	1,032	
Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . .		2 044 661,68	2,182	
Erträge aus Veräusserungen		94 976,81	0,101	
Verschiedene sonstige Einnahmen		1 913 187,12	2,042	
zusammen		93 699 195,79	100,000	

Durchschnittlich auf ein { Kilometer Bahnlänge 34 040 Mark.
Nutzkilometer 3,627 „
Wagenachskilometer 0,109 „

Betriebsausgaben.		Mark.		
Persönliche:				
Besoldungen u. Gehalte der Beamten		16 644 411,07	26,779	} Pro- zente der Ge- sammt- Aus- gabe.
Andere persönliche Ausgaben (Löhne etc.)		17 966 628,06	28,907	
Sachliche:				
Kosten {	Allgemeine Kosten	2 522 040,67	4,058	} Pro- zente der Ge- sammt- Aus- gabe.
	der Unterhaltung der Bahnanlagen	5 832 424,61	9,384	
	des Bahntransports	10 429 371,25	16,780	
	für Erneuerung bestimmter Gegenstände	4 684 959,79	7,538	
	„ erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen }	430 053,81	0,692	
	der Benutzung fremder Bahnanl., bez. Beamten	1 409 638,18	2,268	
	„ „ „ Betriebsmittel	2 234 037,72	3,594	
zusammen		62 153 565,16	100,000	

Durchschnittlich auf ein { Kilometer Bahnlänge 22 579 Mark.
Nutzkilometer 2,406 „
Wagenachskilometer 0,072 „

Von den Gesamtausgaben kamen 5 328 411,63 Mark oder 8,57 0/0 auf die Allgemeine Verwaltung, 14 611 349,74 Mark oder 23,51 0/0 auf die Bahnverwaltung, 42 213 803,76 Mark oder 67,92 0/0 auf die Transportverwaltung.

Die Gesamtausgaben betragen 66,33 Prozent der Gesamteinnahmen.

Betriebsüberschuss.

Derselbe betrug 31 545 630,63 Mark, d. i. 33,67 Prozent der Gesamteinnahme.

Durchschnittlich auf ein { Kilometer Bahnlänge 11 460 Mark.
Nutzkilometer 1,221 „
Wagenachskilometer 0,037 „

oder 4,28 Prozent auf das zu verzinsende **mittlere** Anlagekapital von 736 787 967 Mark.

Veranschlagt im Etat 1894/1895. Einnahme: 93 370 230 Mark; Ausgabe: 62 733 695 Mark; Ueberschuss: 30 636 535 Mark.

Der Jahresumsatz bei der Hauptkasse betrug 468 713 491 Mark, 2 577 743 Gulden, 182 079 Rubel und 109 962 Francs.

Erneuerungsfonds (errichtet: 1855).

Einnahme: 7 185 605 Mark, Ausgabe: 7 250 383 Mark, Zuschuss: 64 778 Mark, Vermögen: 12 154 011 Mark.

Beamtenpensions- und Unterstützungskasse (errichtet: 1. October 1854).

Mitglieder: 12 530, Einnahme: 1 888 774 Mark, Ausgabe: 1 981 834 Mark, Zuschuss: 93 060 Mark, Vermögen: 8 890 334 Mark. Pensionäre: 1 436, Wittwen: 2 741, Kinder: 2 192.

Arbeiterpensionskasse (errichtet: 1. Juli 1888).

Mitglieder: 41 499, Einnahme: 899 085 Mark, Ausgabe: 138 846 Mark, Ueberschuss: 760 239 Mark, Vermögen: 5 560 394 Mark.

16 Betriebskrankenkassen (errichtet: 1. December 1884).

Mitglieder: 23 148, Einnahme: 655 517 Mark, Ausgabe: 577 809 Mark, Ueberschuss: 77 708 Mark, Vermögen: 580 498 Mark.

10. Verzinsung des mittleren Anlagekapitales in Prozenten

	1894.	1893.		1894.	1893.
Stollberg-St. Egidien u. Höhlteich-Wüstenbr. m. Kohlenb.	8,94	9,02	Oschatz-Döbeln mit Mügeln-Nerchau-Trebsen	0,69	0,65
Gaschwitz-Meuselwitz	8,45	8,93	Schönberg-Hirschberg	0,67	0,91
Zeithain-Elsterwerda	8,41	8,95	Freiberg-Halsbrücke	0,66	0,33
Bodenbach-Dresden-A.	7,91	10,00	Wilthen - Warnsdorf - Zittau-Löbau-Ebersbach und Eibau-Oberoderwitz	0,60	0,37
Görlitz-Dresden-A.	7,71	7,73	Chemnitz-Adorf m. Zwota-Klingenthal	0,59	0,61
Werdau-Weida	7,21	8,54	Rossw.-Hainichen-Niederwiesa	0,52	0,51
Leipzig-Hof u. Leipzig-Plagwitz-Gaschwitz	7,14	7,18	Zwönitz - Stollberg	0,52	0,23
Dresd.-Werd. m. Kohlenb. b. Dr. Pirna-Berggiesshübel	6,29	6,46	Bautzen-Schandau, Niederneukirch-Bischofswerda, Neust.-Dürrröhrsdorf.	0,38	0,32
Riesa-Chemnitz mit Elbzweigb. Schönbornchen-Gössnitz	5,68	4,80	Potschappel-Wilsdruff	0,28	0,29
Leipzig-Dresden mit Grossenhain-Priestewitz	5,02	5,90	Pirna-Grosscotta (auf 9 Mon.)	0,25	
Schwarzenberg - Zwickau mit Schneeberg-Niederschlema	4,90	5,13	Schönfeld - Geyer	0,17	0,46
Dresden-A.-Elsterwerda	4,70	4,62	Glauchau-Wurzen	0,11	0,18
Meuselwitz - Ronneburg	4,49	3,75	Wilkau - (Saupersd.) Wilzschh.	0,14	2,92
Borsdorf-Coswig	4,30	4,66	Wolkenstein-Jöhstadt	0,15	0,38
Brunn-Greiz	3,94	4,21	Waldheim - Rochlitz	0,15	1,01
Reitzenh.-Flöha m. Olbernhau-Pockau	3,85	3,73	Buchholz - Schwarzenberg mit Waltersdorf-Crottendorf	0,85	0,51
Weida-Mehltheuer	3,63	3,78	Herlasgrün-Falkenstein	0,88	0,02
Leipzig-Geithain	3,36	3,51	Kamenz-Elstra	0,43	0,61
Klotzsche-Königsbrück	3,23	3,69	Berthelsdorf - Grosshartmannsdorf mit Brand-Langenau	0,77	0,86
Hainsberg-Kipsdorf	3,13	2,77	Wilischthal - Ehrenfriedersdorf mit Herold-Thum	0,85	0,67
Riesa-Nossen-Moldau	3,09	3,38	Hetzdorf-Eppendorf	1,18	2,51
Kamenz-Pirna	2,74	2,99	Grünstädtel-Rittersgrün	1,51	1,80
Kieritzsch-Chemnitz m. Limb.-Wittgensd. u. Rochlitz-Penig	2,70	2,68	Grosspostwitz - Cunewalde	1,53	1,84
Schönberg-Schleiz	2,11	1,24	Mosel-Ortmannsdorf	1,82	0,70
Plauen-Eger	2,09	2,27	Weipert-Annaberg	1,92	3,75
Radebeul-Radeburg	2,05	2,21	Herrnhut-Bernstadt	2,25	3,23
Pforten-Weischlitz	1,94	2,17	Taubenheim - Dürrhennersdorf	2,47	3,07
Falkenstein-Muldenberg	1,68	0,46	Oschatz-Strehla	2,57	2,93
Zittau-Markersdorf	1,61	1,85			
Gössnitz-Gera	1,60	1,67			
Annaberg-Flöha	1,51	1,32			
Bautzen-Königswartha	1,11	1,03			
Mügeln - Geising - Altenberg	0,93	1,03			
Johanngeorgenst.-Schwarzenb.	0,76	0,70			
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	0,72	0,38			
			Ueberhaupt	4,28	4,52

Die unterstrichenen Zahlen bedeuten das Verhältniss des Betriebszuschusses zum Anlagekapitale.

Mittleres Anlagekapital und dessen Verzinsung seit Beginn des Staatsbahnbetriebes.

Jahr	Millionen Mark	Proz.	Jahr	Millionen Mark	Proz.	Jahr	Millionen Mark	Proz.	Jahr	Millionen Mark	Proz.
1847	29,7	2,83	1859	124,6	4,41	1871	227,0	7,07	1883	587,6	4,93
1848	33,7	2,15	1860	126,3	5,25	1872	263,6	5,75	1884	593,4	4,57
1849	43,2	2,23	1861	130,5	5,59	1873	280,7	5,54	1885	601,5	4,71
1850	45,9	2,80	1862	138,0	5,83	1874	293,9	5,87	1886	611,6	4,59
1851	82,3	3,15	1863	145,7	6,08	1875	316,9	6,02	1887	620,3	5,10
1852	86,6	4,27	1864	147,2	6,99	1876	456,7	4,72	1888	636,4	5,22
1853	90,2	4,16	1865	152,3	7,23	1877	510,7	4,13	1889	647,0	5,58
1854	93,1	4,88	1866	178,9	4,59	1878	536,4	3,87	1890	662,0	4,97
1855	97,2	3,97	1867	182,6	6,34	1879	549,8	3,95	1891	677,4	4,72
1856	99,4	5,46	1868	185,7	6,91	1880	574,7	4,44	1892	692,5	4,27
1857	102,3	5,90	1869	208,8	6,65	1881	580,3	4,57	1893	710,3	4,52
1858	108,2	4,63	1870	216,3	5,64	1882	580,6	4,95	1894	736,3	4,28

11.

Tarifeinheitssätze

Im Personenverkehre, für eine Person und ein Kilometer.

I. Wagenklasse	Einfache Fahrkarten	9,00 Pf.	Einfache Fahrkarten	8 Pf.	Rückfahrkarten für Personenzüge	10 ² / ₃ Pf.	Millitärfahrkarten	— Pf.
II. "	für Schnellzüge	6,67 "	für Personenzüge	6 "		8 "		— "
III. "		4,67 "		4 "		5 ¹ / ₃ "		1 ¹ / ₂ "
IV. "		— "		2 "		— "		— "

im Güterverkehre, für 100 Kilogramm in Pfennigen:

auf eine Entfernung	Eilgut.	Stückgut		Allgemeine Wagenladungs-klassen		Spezialtarif				Ausnahmetarif 1.	
		nach allgemeinem Tarif.	nach Spezialtarif.	A ¹ .	B.	A ² .	I.	II.	III.		
a) Streckensätze für vollspurige Linien:											
von je 1 Kilometer	2,20	1,10	0,80	0,67	0,60	0,50	0,45	0,35	0,26 [*])	0,30	
b) Abfertigungsgebühren für vollspurige Linien:											
bis zu 10 Kilometer	20	10	10	10	8	8	8	8	8	8	
von 11—20 "	22	11	11	11	9	9	9	9	9	9	
" 21—30 "	24	12	12	12	10	9	9	9	9	9	
" 31—40 "	26	13	13	13	11	9	9	9	9	9	
" 41—50 "	28	14	14	14	12	9	9	9	9	9	
" 51—60 "	30	15	15	15	12	9	9	9	9	9	
" 61—70 "	32	16	16	16	12	9	9	9	9	9	
" 71—80 "	34	17	17	17	12	9	9	9	9	9	
" 81—90 "	36	18	18	18	12	9	9	9	9	9	
" 91—100 "	38	19	19	19	12	9	9	9	9	9	
über 100 "	40	20	20	20	12	12	12	12	12	12	

*) Dagegen 0,22 Pf. für Entfernungen über 100 Kilometer.

c) Streckensätze für schmalspurige Linien:

von je 1 Kilometer	1,10	0,80	0,635	0,50	0,40	0,30	0,30
--------------------	------	------	-------	------	------	------	------

d) Abfertigungsgebühren für schmalspurige Linien:

Im allgemeinen werden diejenigen der vollspurigen Linien eingerechnet.

Allgemeine Mittheilungen aus dem Personenttarife.

Beförderung von Kindern bis zum vollendeten 4. Jahre frei; vom 4. bis vollendeten 10. Jahre zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene.

Fahrscheinbücher, enthaltend 30 Fahrscheine, je zum halben Preise einer Rückfahrkarte, ohne Fahrtunterbrechung. Benutzung durch Familienangehörige, Dienstboten und Geschäftspersonal des Inhabers gestattet.

Zeltkarten a) allgemeine gelten für jeden Tag und Zug, welcher die betreffende Wagenklasse führt. Der Preis entspricht für den Monat dem 60fachen einfachen Personenzugspreise mit Ermässigung von

55 % bei 1monatig. Dauer	66 % bei 5monatig. Dauer	72 % bei 9monatig. Dauer.
60 " " 2 " " " " " " " " " " " "	68 " " 6 " " " " " " " " " " " "	73 " " 10 " " " " " " " " " " " "
62 " " 3 " " " " " " " " " " " "	70 " " 7 " " " " " " " " " " " "	74 " " 11 " " " " " " " " " " " "
64 " " 4 " " " " " " " " " " " "	71 " " 8 " " " " " " " " " " " "	75 " " 12 " " " " " " " " " " " "

b) für Schüler zum Schulbesuch — mit Ausnahme junger Leute, welche höhere Lehranstalten besuchen — auf die Dauer von 1 bis 12 Monaten zur Fahrt in II. und III. Wagenklasse gewöhnlicher Personenzüge mit beliebiger Hin- und Rückfahrt, ausschliesslich der Sonn- Feiertage und Schulfertage oder zu einer einfachen Fahrt in nur einer Richtung, ferner auch mit der Beschränkung auf bestimmte Wochen- und Sonntage. Beginn des Abonnements an jedem beliebigen Tage. Der Fahrpreis für jedes Kilometer beträgt:

für einen (auf 1—11 Monate in II. Klasse = 2,00 Pfg., in III. Klasse = 1,33 Pfg.)

Schüler (aufs volle Jahr	" " " " " " " " " " " "	= 1,50 " " " " " " " " " " " "	= 1,00 " " " " " " " " " " " "
für mehrere Kinder	bei 2 Kindern II. Kl. = 3,00 Pfg., III. Kl. = 2,00 Pfg.,		
einer Familie (ohne	" 3 " " " " " " " " " " " "	= 4,00 " " " " " " " " " " " "	= 2,66 " " " " " " " " " " " "
Rücksicht auf die	" 4 " " " " " " " " " " " "	= 5,00 " " " " " " " " " " " "	= 3,33 " " " " " " " " " " " "
Geltungszeit)	" 5 " " " " " " " " " " " "	= 6,00 " " " " " " " " " " " "	= 4,00 " " " " " " " " " " " "

Zuschlagkarten berechtigen zum Uebergang in eine höhere Wagenklasse sowie von Personenzug in Schnellzug.

Fahrtunterbrechungen gegen Bescheinigung durch den dienstthuenden Stationsbeamten gestattet bei einfacher Fahrkarte einmal, bei Rückfahrkarte je einmal auf dem Hin- und Rückwege.

№ 11. 553

