











# STATISTISCHER BERICHT

ÜBER DEN BETRIEB

DER

UNTER KÖNIGLICH SÄCHSISCHER STAATSVERWALTUNG STEHENDEN

## STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

MIT NACHRICHTEN ÜBER EISENBAHN-NEUBAU

UND EINEM ANHANGE

ÜBER DIE HAUPTSÄCHLICHSTEN BETRIEBSERGEBNISSE

DER UNTER PRIVATDIRECTION STEHENDEN SÄCHSISCHEN EISENBAHNEN

IM JAHRE

1872.

HERAUSGEGEBEN VOM KÖNIGLICH SÄCHSISCHEN FINANZ-MINISTERIUM.



DRESDEN,

DRUCK VON C. HEINRICH.

20755

list. Saxon.

M.

263<sup>a</sup>



# STATISTISCHER BERICHT

ÜBER DEN BETRIEB

DER

UNTER KÖNIGLICH SÄCHSISCHER STAATSVERWALTUNG STEHENDEN

## STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

MIT NACHRICHTEN ÜBER EISENBAHN-NEUBAU

UND EINEM ANHANGE

ÜBER DIE HAUPTSÄCHLICHSTEN BETRIEBSERGEBNISSE

DER UNTER PRIVATDIRECTION STEHENDEN SÄCHSISCHEN EISENBAHNEN

IM JAHRE

1872.



HERAUSGEGEBEN VOM KÖNIGLICH SÄCHSISCHEN FINANZ-MINISTERIUM.



DRESDEN,  
DRUCK VON C. HEINRICH.

62500

Dresden, im November 1873.



# INHALT.

## Abschnitt I. Allgemeines, Umfang, Bau- und Anlagewerth des von der K. S. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnnetzes.

Seite

### A. Allgemeines.

Die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen im Königreiche Sachsen über dessen einzelne Landestheile mit Rücksicht auf die Volksdichtigkeit . . . . .	1
1. Vertheilung der Bahnlängen auf die politischen Gebiete . . . . .	1
2. Nachweisung über den Flächenraum, die Bahnlängen, Stations- und Bewohnerzahl der politischen Gebiete . . . . .	4

### B. Gesamtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.

1. Erweiterung des Bahnnetzes im Betriebsjahre . . . . .	7
2. Die Baulängen . . . . .	8
3. Die Tariflängen . . . . .	10
4. Die Betriebslängen . . . . .	10
5. Die Eröffnungszeiten . . . . .	11
6. Das durchschnittliche Betriebsalter der gesamten Staats-Eisenbahnen . . . . .	12
7. Die allmälige Ausbreitung derselben vom Jahre 1842 an . . . . .	13
8. Die Prozentverhältnisse der Bahnlängen früherer Jahre zur Bahnlänge des Jahres 1872 . . . . .	13

### C. Das Bau- und Anlage-Capital.

1. Nachweisung der zum Bahnbau verwendeten Summen . . . . .	14
a) bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	14
b) bei den von der Staatsverwaltung erpachteten Privat-Eisenbahnen . . . . .	14
c) bei den von der Staatsverwaltung auf Rechnung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	14
2. Prozentuale Darstellung der vorstehenden Nachweisungen 1 a, b, c . . . . .	16
3. Nachweisung der aus Staatsmitteln verwendeten Summen als Anlage-Capital für das im Staatseigenthume befindliche Eisenbahnnetz . . . . .	16

## Abschnitt II. Eisenbahn-Neubau.

A. Vorarbeiten für neue Eisenbahn-Anlagen . . . . .	20
B. Eisenbahn-Neubau . . . . .	20
C. Neubauten auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	27
D. Bauliche Unterhaltung im Jahre 1871 (nachträglich).	
1. Der Staatseisenbahnen . . . . .	28
2. Der unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen . . . . .	34
a) Borna-Kieritzscher Eisenbahn . . . . .	34
b) Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	35
c) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	35
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	36

Anmerkung: Unter den „Staats-Eisenbahnen“ sind jedesmal — ausgenommen bei der Darstellung der Bau-Capitale — auch die erpachteten Bahnen mit zu verstehen.

## Abschnitt III. Transportmittel.

<b>A. Uebersicht der Schluss-Resultate sämtlicher Theile dieses Abschnittes mit den Durchschnittsergebnissen.</b>	
1. Bestand der Transportmittel . . . . .	40
2. Anschaffungskosten derselben . . . . .	41
3. Leistungen der Transportmittel . . . . .	42
4. Verbrauch durch dieselben an Heiz-, Schmier-, Putzmaterial- und Reparaturkosten	44
5. Allgemeine Mittheilungen . . . . .	47
<b>B. Nachweisung der vorhandenen Locomotiven mit Angabe der Hauptconstructionstheile und Anschaffungskosten derselben.</b>	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	62
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	86
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	86
b) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	86
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	86
<b>C. Nachweisung der vorhandenen Tender mit Angabe der Hauptconstructionstheile und Anschaffungskosten derselben.</b>	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	90
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	96
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	96
b) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	96
<b>D. Nachweisung der vorhandenen Personenwagen mit Angabe ihrer Raumverhältnisse und Anschaffungskosten.</b>	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	98
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	100
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	100
b) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	100
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	100
<b>E. Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen mit Angabe ihrer Ladungsfähigkeit und Anschaffungskosten.</b>	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	102
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	105
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	105
b) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	106
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	106
<b>F. Uebersicht der Leistungen, des Verbrauches an Heizmaterial und Reparaturkosten durch die Locomotiven.</b>	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	108
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	115
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	115
b) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	115
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	115

## Abschnitt IV. Personen- und Güterfrequenz etc.

<b>A. Uebersicht der Schluss-Resultate sämtlicher Theile dieses Abschnittes mit den Durchschnittsergebnissen.</b>	
1. Personen- und Gepäckverkehr . . . . .	122
2. Fahrzeugs- und Thiertransporte . . . . .	122
3. Güterverkehr . . . . .	122
4. Durchschnittsergebnisse . . . . .	123
a) aus dem Personenverkehre . . . . .	123
b) aus dem Güterverkehre . . . . .	125
5. Depeschenverkehr . . . . .	128
6. Allgemeine Mittheilungen mit einem Hinweis unter Punkt a) auf die Einrichtung und den inneren Zusammenhang der Verkehrsübersichten B I II III IV, C. u. D I II III IV . . . . .	130

	Seite
<b>B<sup>I</sup>. Uebersicht des Personen- und Gepäckverkehrs bei den Stationen und Haltestellen*).</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	156
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	176
a) Auf der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	176
b) Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	178
c) Auf der Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	180
d) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	182
<b>B<sup>II</sup>. Uebersicht über die Bedeutung der Stationen und Haltestellen beim Personenverkehre . . . . .</b>	184
<b>B<sup>III</sup>. Specieller Nachweis der directen Verkehre bei der Personenfrequenz**).</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	188
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	196
a) Auf der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	196
b) Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	196
c) Auf der Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	198
d) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	200
<b>B<sup>IV</sup>. Specieller Nachweis der Durchgangsverkehre bei der Personenfrequenz.</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	208
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	212
a) Auf der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	212
b) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	214
<b>C. Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte bei den Stationen und Haltestellen*).</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	218
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	224
a) Auf der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	224
b) Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	224
c) Auf der Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	225
d) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	225
<b>D<sup>I</sup>. Uebersicht des Güterverkehrs bei den Stationen und Haltestellen*).</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	228
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	246
a) Auf der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	246
b) Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	248
c) Auf der Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	250
d) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	252
<b>D<sup>II</sup>. Uebersicht über die Bedeutung der Stationen und Haltestellen beim Güterverkehre. . . . .</b>	254
<b>D<sup>III</sup>. Specieller Nachweis der directen Verkehre bei der Güterfrequenz**)</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	258
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	266
a) Auf der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	266
b) Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	270
c) Auf der Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	272
d) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	274
<b>D<sup>IV</sup>. Specieller Nachweis der Durchgangsverkehre bei der Güterfrequenz.</b>	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen . . . . .	304
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	312
a) Auf der Gössnitz Geraer Eisenbahn . . . . .	312
b) Auf der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	312
c) Auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	314

\*) Zur leichteren Aufsuchung der in den Uebersichten ihrer Lage nach geordneten Stationen und Haltestellen dient die alphabetische Uebersichtstafel am Schlusse dieses Inhaltsverzeichnisses.

\*\*) Die Darstellung der directen Verkehre beginnt mit den Verkehren von und nach Osten. Diesen folgen die Verkehre in den Richtungen von und nach Norden, Westen und Süden.

<b>E. Der Steinkohlenverkehr</b> im Versande aus den im Königreiche Sachsen gelegenen Abbau- bezirken bei Dresden, Zwickau und Lugau, sowie im Empfange aus Schlesien, nebst einem Anhang über den Braunkohlen-Verkehr mit Böhmen . . . . .	317
<b>F. Uebersicht des Wechselverkehrs mit fremden Bahnen bei den Anschlussstationen.</b>	
1. Der Staats-Eisenbahnen . . . . .	342 u. 344
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	342 u. 344
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	342 u. 344
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	342 u. 344
c) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	342 u. 344
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn . . . . .	342 u. 344
<b>G. Uebersicht des Depeschverkehrs bei den einzelnen Stationen.</b>	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen . . . . .	348
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	350
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	350
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . . . . .	350
c) Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	350

### Abschnitt V. Finanzielle Ergebnisse.

<b>1. Einnahmen.</b>	
a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehre . . . . .	352
b) Aus dem Fahrzeugs- und Thierverkehre . . . . .	352
c) Aus dem Güterverkehre . . . . .	352
d) Aus sonstigen Quellen . . . . .	353
e) Gesamteinnahme . . . . .	353
<b>2. Ausgaben.</b>	
a) Für die Bahnverwaltung . . . . .	353
b) Für die Transportverwaltung . . . . .	354
c) Für die allgemeine Verwaltung . . . . .	355
d) Zins für erpachtete Bahnstrecken . . . . .	355
e) Einlagen in den Erneuerungsfonds . . . . .	355
f) Einlagen in den Reservefonds . . . . .	355
g) Gesamtausgabe . . . . .	355
<b>3. Ueberschuss . . . . .</b>	356
<b>4. Allgemeine Mittheilungen . . . . .</b>	357
<b>5. Erneuerungsfonds.</b>	
a) Der Staats-Eisenbahnen . . . . .	358
b) Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen . . . . .	359
<b>6. Reservefonds.</b>	
Der Gössnitz-Geraer Eisenbahn . . . . .	359
Der Greiz-Brunner Eisenbahn . . . . .	359

### Abschnitt VI. Aussergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

<b>1. Unglücksfälle . . . . .</b>	363
<b>2. Schienenbrüche . . . . .</b>	364
<b>3. Achsbrüche . . . . .</b>	368

### Abschnitt VII. Mittheilungen über die Beamten-Unterstützungscasse . . . . .

371

### Anhang.

Mittheilungen über die **hauptsächlichsten Betriebsergebnisse** der unter Privatdirection stehenden  
Sächsischen Eisenbahnen.

<b>Abschnitt I. Allgemeines, Umfang, Bau- und Anlagewerth . . . . .</b>	378
<b>„ II. Eisenbahn-Neubau . . . . .</b>	380
<b>„ III. Transportmittel . . . . .</b>	382
<b>„ IV. Personen-, Gepäck- und Güterfrequenz etc. . . . .</b>	390
<b>„ V. Finanzielle Ergebnisse . . . . .</b>	396
<b>„ VI. Aussergewöhnliche Ereignisse . . . . .</b>	402
<b>„ VII. Beamtenunterstützungscasse . . . . .</b>	406

### Chronologische Zusammenstellung

- der Bahnlängen, Anlagekosten, Transportmittelbestände und Transportmittelleistungen, ingleichen der hauptsächlichsten Ergebnisse des Betriebes in den Jahren 1869 bis mit 1872. . . . . 407
1. Der Staats-Eisenbahnen.
  2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
    - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
    - b) Greiz-Brunner Eisenbahn.
    - c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.
  3. Der unter Privatdirection stehenden Sächsischen Eisenbahnen.
    - a) Leipzig-Dresdner Eisenbahn.
    - b) Bockwaer Kohleneisenbahn.
    - c) Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.

### Repertorium

über nicht regelmässig wiederkehrende Mittheilungen in früheren Berichten vom Jahre 1869 an.

#### 1869.

- Abschnitt I. A.** Allgemeines zur Charakteristik und Geschichte der unter K. S. Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.
- Abschnitt II. B.** Mittheilungen über den Bau der Freiberg-Chemnitzer, Chemnitz-Leipziger und Radeberg-Kamenzer Staats-Eisenbahnen.
- Abschnitt III. A.** unter 5. Mittheilungen über die auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnen seit dem Jahre 1859 alljährlich zurückgelegten Locomotiven-, Personenwagen- und Güterwagenachsenmeilen. (Hierbei sind die betreffenden Resultate, der im Jahre 1868 in das Staatseigenthum übergegangenen ehemaligen Albertsbahn, der Vergleichung wegen, vom Jahre 1859 an mit enthalten.)
- Abschnitt IV. A.** unter 5. Mittheilungen über die auf den von der K. S. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnen seit dem Jahre 1859 alljährlich zurückgelegten Personen- und Gütercentnermeilen, ebenfalls unter Einschaltung der betreffenden Resultate der ehemaligen Albertsbahn vom Jahre 1859 an.
- Abschnitt IV. D.** unter 1. Mittheilungen über Umfang und Charakteristik der Kohleneisenbahnen bei Dresden, Zwickau und Lugau mit 3 Uebersichtskarten.

#### 1870.

- Abschnitt I. A.** unter 1. Die Höhen der im Königreiche Sachsen gelegenen Staatsbahnstationen und Haltestellen über dem angenommenen festen Nullpunkte am Stationsgebäude der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn zu Dresden-Altstadt.
- „ 2. Die Typenbezeichnungen der Staats-Eisenbahnlinien.
- „ 3. Störungen des freien Verkehrs in Folge der Militärtransporte.
- „ 4. Leistungen der Transportmittel für Militärzwecke.
- „ 5. Mittheilungen über die Zahl der vom Personaletat an die Verwaltungen occupirter Bahnen commandowise abgegebenen Beamten.
- Abschnitt II B.** Mittheilungen über den Bau der Chemnitz-Leipziger, Radeberg-Kamenzer, Grossschönau-Warnsdorfer Staats-Eisenbahnen und der Annaberg-Weipertener Privat-Eisenbahn.

#### 1871.

- Abschnitt I. A.** unter 1. Mittheilungen über die Organisation der Verwaltung und über die Zahl der Beamten, Hilfskräfte und Arbeiter bei den verschiedenen Dienstzweigen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.
- „ 2. Leistungen der Transportmittel für Militärzwecke.
- Abschnitt II. B.** Mittheilungen über den Bau der Chemnitz-Leipziger, Radeberg-Kamenzer, Grossschönau-Warnsdorfer und Südläusitzer Staatseisenbahnen.



# Uebersichtstafel

zur Aufsuchung der Stationen und Haltestellen in den Uebersichten B<sup>I</sup>, C. und D<sup>I</sup>. des Abschnittes IV.

	Ordnungsnummer in Tabelle				Ordnungsnummer in Tabelle				Ordnungsnummer in Tabelle				Ordnungsnummer in Tabelle		
	B <sup>I</sup> .	C.	D <sup>I</sup> .		B <sup>I</sup> .	C.	D <sup>I</sup> .		B <sup>I</sup> .	C.	D <sup>I</sup> .		B <sup>I</sup> .	C.	D <sup>I</sup> .
	des Personen-Ver- kehrs.	der Fahrzeugs- u. Thiertransporte.	des Güter-Ver- kehrs.		des Personen-Ver- kehrs.	der Fahrzeugs- u. Thiertransporte.	des Güter-Ver- kehrs.		des Personen-Ver- kehrs.	der Fahrzeugs- u. Thiertransporte.	des Güter-Ver- kehrs.		des Personen-Ver- kehrs.	der Fahrzeugs- u. Thiertransporte.	des Güter-Ver- kehrs.
Adorf . . . . .	66	49	61	Frankenberg . . .	106	74	101	Limbach . . . . .	75	56	70	Reichenbach i. L.	149	93	140
Altenburg . . . . .	6. 471	5. 409	5. 461	Frankenstein . . .	110	—	105	Limritz . . . . .	51	—	47	Reichenbach i. V.	12	11	12
Altmittweida . . . . .	45	—	—	Franzensbad . . .	70	53	65	Lobstädt . . . . .	87	—	82	Reichenberg . . .	185	120	175
Annaberg . . . . .	98	70	94	Freiberg . . . . .	112	77	106	Löbau . . . . .	147	92	138	Reuth . . . . .	19	18	19
Aue . . . . .	30	24	30	Frohbürg . . . . .	85	63	80	Lottengrün . . . . .	—	—	58	Riesa . . . . .	58	43	52
Auerbach . . . . .	61	46	55	Gaschwitz . . . . .	2	—	—	Lugau . . . . .	39	32	39	Rochlitz . . . . .	81	60	76
Bärenstein . . . . .	102	—	97	Geithain . . . . .	84	62	79	Machendorf . . . . .	184	—	174	Ronneburg . . . . .	169	107	159
Bahrmühle . . . . .	72	—	67	Gera . . . . .	170	108	160	Meerane . . . . .	34	27	34	Rositz . . . . .	172	110	162
Bautzen . . . . .	144	91	136	Gersdorf . . . . .	150	—	141	Mehltheuer . . . . .	17	16	17	Scharfenstein . . .	94	—	89
Bergen . . . . .	63	—	57	Glauchau . . . . .	35	28	35	Meuselwitz . . . . .	173	111	163	Scheibe . . . . .	162	—	152
Bischheim . . . . .	154	97	145	Görlitz . . . . .	151	94	142	Mitteloderwitz . . . . .	160	—	150	Schmölln . . . . .	167	115	157
Bischofswerda . . . . .	141	90	133	Gössnitz . . . . .	7. 466	6. 404	7. 456	Mittweida . . . . .	46	36	43	Schneeberg . . . . .	29	23	29
Bodenbach . . . . .	135	86	127	Greiz . . . . .	176	114	166	Molsdorf . . . . .	177	115	167	Schöna . . . . .	132	—	—
Böhlen . . . . .	3	2	2	Grossbauchlitz . . . . .	53	40	49	Mosel . . . . .	33	—	33	Schönberg . . . . .	18	17	18
Borna . . . . .	86	64	81	Grossröhrsdorf . . . . .	152	95	143	Mügeln . . . . .	124	82	118	Schönfeld . . . . .	97	—	93
Brambach . . . . .	68	51	63	Grossschönau . . . . .	164	102	154	Muldenhütten . . . . .	113	—	107	Schwarzenberg . . .	32	26	32
Braunsdorf . . . . .	105	—	100	Grottan . . . . .	181	118	171	Narsdorf . . . . .	78	59	73	Schweikershain . . .	48	—	—
Breitenborn . . . . .	79	—	74	Grüna . . . . .	40	—	—	Netzschkau . . . . .	13	12	13	Seerhausen . . . . .	57	—	—
Breitingen . . . . .	5	4	4	Gutenfürst . . . . .	20	—	20	Neumark . . . . .	4. 479	4. 416	4. 469	Seitschen . . . . .	143	—	135
Brunn . . . . .	178	—	168	Hainewalde . . . . .	163	—	153	Niederbobritzsch . . . . .	114	—	108	Siegmar . . . . .	41	33	40
Buchholz . . . . .	99	71	95	Hainichen . . . . .	107	75	102	Niedergrund . . . . .	133	—	126	Stauchitz . . . . .	56	42	51
Burgstädt . . . . .	46	57	71	Hainsberg . . . . .	118	—	112	Niederschlema . . . . .	27	—	27	Stein . . . . .	26	22	26
Cainsdorf . . . . .	22	—	22	Harthau . . . . .	140	—	132	Niedersedlitz . . . . .	123	—	117	Steina . . . . .	50	—	46
Chemnitz . . . . .	43	34	41	Hartmannsdorf . . . . .	74	—	69	Niederwiesa . . . . .	104	—	99	Tharandt . . . . .	117	79	111
Chemnitz-Nieslauerst.	42	—	—	Heidenau . . . . .	125	—	119	Nöbdenitz . . . . .	168	106	158	Treuen . . . . .	59	44	53
Cossen . . . . .	77	58	72	Hennersdorf . . . . .	90	—	85	Oberau . . . . .	—	—	91	Untermarxgrün . . .	64	—	59
Cranzahl . . . . .	100	72	96	Herlasgrün . . . . .	14	13	14	Obergrund . . . . .	134	—	—	Voitersreuth . . . . .	69	52	64
Crimmitschau . . . . .	8	7	8	Herrnhut . . . . .	158	99	148	Oberlichtenau . . . . .	44	35	42	Waldheim . . . . .	49	38	45
Cunnersdorf . . . . .	56. 457	—	147	Hof . . . . .	21	19	21	Oberoderwitz . . . . .	159	100	149	Waldkirchen . . . . .	92	67	87
(Neu- u. Obercunnersdorf)				Hohenstein . . . . .	37	30	37	Oberschlema . . . . .	28	—	28	Warnsdorf . . . . .	165	103	155
Demitz . . . . .	142	—	134	Jocketa . . . . .	15	14	15	Obervogelgesang . . . . .	127	—	121	Weipert . . . . .	103	73	98
Deuben . . . . .	119	—	113	Kamenz . . . . .	155	98	146	Oederan . . . . .	109	76	104	Weisskirchen . . . . .	182	—	172
Döbeln . . . . .	52	39	48	Kieritzsch . . . . .	4	3	3	Oelsnitz . . . . .	65	48	60	Werdau . . . . .	9	8	9
Dresden-Altstadt . . . . .	122	81	116	Kleinschirma . . . . .	111	—	—	Ostrau . . . . .	55	41	50	Wiesenbad . . . . .	96	—	92
Dresden-Neustadt . . . . .	136	87	128	Klingenberg . . . . .	115	78	109	Paditz . . . . .	—	—	6	Wiesenburg . . . . .	24	21	24
Edle Krone . . . . .	116	—	110	Königstein . . . . .	130	84	124	Penig . . . . .	83	61	78	Wilkau . . . . .	23	20	23
Eger . . . . .	71	54	66	Königswalde . . . . .	101	—	—	Pirna . . . . .	126	83	120	Wittgensdorf . . . . .	73	55	68
St. Egidien . . . . .	36	29	36	Köttwitzsch . . . . .	80	—	75	Plauen b. Dresden . . . . .	121	—	115	Witzschdorf . . . . .	91	—	86
Elster . . . . .	67	50	62	Kratzau . . . . .	183	119	173	Plauen i. V. . . . .	16	15	16	Wolkenstein . . . . .	95	69	90
Erdmannsdorf . . . . .	89	66	84	Krippen . . . . .	131	85	125	Pommritz . . . . .	146	—	137	Wüstenbrand . . . . .	38	31	38
Erlau . . . . .	47	37	44	Kubschütz . . . . .	145	—	—	Pötzscha . . . . .	128	—	122	Zeitz . . . . .	175	113	165
Fährbrücke . . . . .	25	—	25	Langebrück . . . . .	137	—	129	Potschappel . . . . .	120	80	114	Zittau . . . . .	461. 480	401. 467	451. 470
Falkenau . . . . .	108	—	103	Langenleuba . . . . .	82	—	77	Pulsnitz . . . . .	153	96	144	Zoblitz . . . . .	148	—	139
Falkenstein . . . . .	62	47	56	Lauter . . . . .	31	25	31	Radeberg . . . . .	138	88	130	Zschaitz . . . . .	54	—	—
Fischbach . . . . .	139	89	131	Leipzig . . . . .	1	1	1	Rathen . . . . .	129	—	123	Zschopau . . . . .	93	68	88
Flöha . . . . .	88	65	83	Lengenfeld . . . . .	60	45	54	Rehmsdorf . . . . .	174	112	164	Zwickau . . . . .	10	9	10

## ABSCHNITT I.

# MITTHEILUNGEN

ÜBER

## ALLGEMEINES, UMFANG, BAU- UND ANLAGEWERTH

DES VON DER K. S. STAATSVERWALTUNG BETRIEBENEN EISENBAHNNETZES.

### A. Allgemeines.

Die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen im Königreiche Sachsen über dessen einzelne Landestheile mit Rücksicht auf die Volksdichtigkeit.

1. Vertheilung der Bahnlängen auf die politischen Gebiete.
2. Nachweisung über den Flächenraum, die Bahnlängen, Stations- und Bewohnerzahl der politischen Gebiete.

### B. Gesamtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.

1. Erweiterung des Bahnnetzes im Betriebsjahre.
2. Die Baulängen.
3. Die Tariflängen.
4. Die Betriebslängen.
5. Die Eröffnungszeiten.
6. Das durchschnittliche Betriebsalter der gesammten Staatseisenbahnen.
7. Die allmälige Ausbreitung derselben vom Jahre 1842 an.
8. Die Prozentverhältnisse der Bahnlängen früherer Jahre zur Bahnlänge des Jahres 1872.

### C. Das Bau- und Anlage-Capital.

1. Nachweisung der zum Bahnbau verwendeten Summen:
  - a) bei den Staatseisenbahnen,
  - b) " " von der Staatsverwaltung erpachteten Privat-Eisenbahnen,
  - c) " " " " " " auf Rechnung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
2. Prozentuale Darstellung der vorstehenden Nachweisung 1 a, b, c.
3. Nachweisung der aus Staatsmitteln verwendeten Summen als Anlage-Capital für das im Staats-eigenthume befindliche Eisenbahnnetz.

1872.

ALLGEMEINES VERFAHREN DER BALL- UND ANLAGENWEISE

VON DR. JOHANNES KEIL





Abchnitt I. A.  
Allgemeines.

in der Amts- hauptmann- schaft	im Gerichtsante	von																Ueberhaupt.						
		der Sächsisch-Bayerischen Linie	der Sächsisch-Schlesischen Linie	der Niederrheinischen Linie incl. Luga-Wüstenbrand	der Löbau-Zittauer Linie	der Sächsisch-Böhmischen Linie	der Dresden-Chemnitzer Linie	den Dresdn. Kohlenzweigbahnen	der Obererzgebirgischen Linie	der Voigtländischen Linie	der Flöha-Annaberger Linie	der Niederwies-Hainichen L.	der Zittau-Warndorfer Linie	der Radeberg-Kamener Linie	der Chemnitz-Kieritzsch-Leipziger Linie	der Penig-Rochlitzer und Limbach-Wittgensdorfer Linie	der Annaberg-Weipertener Linie		der Zittau-Reichenberger Linie	der Greiz-Brunner Linie	der Leipzig-Dresdner Linie	den Privatbahnen bei Zwickau	der Röderrau-Jüterbogker Linie	der Leipzig-Bitterfelder Linie

Kilometer.

Regierungsbezirk Leipzig.

Leipzig	Borna	10,0													12,8													22,8
	Leipzig I.	6,0																		4,0								16,7
	Leipzig II.	5,0																										29,1
	Markranstädt																											7,2
	Pegau	0,4																										0,4
	Rötha	3,0																										3,0
	Zwenkau	9,4																										5,0
Grimma	Brandis																											16,5
	Grimma																											18,8
	Oschatz			4,7																								24,0
	Strehla																											5,5
	Wurzen																											21,0
Rochlitz	Burgstädt																											14,9
	Colditz																											6,5
	Frohburg																											6,8
	Geithain																											11,2
	Mittweida			12,1																								12,1
Döbeln	Penig																											8,3
	Rochlitz																											18,8
	Döbeln			15,2																								26,2
	Geringswalde			2,0																								2,0
	Hainichen																											3,8
	Hartha			4,3																								4,3
Döbeln	Leisnig																											16,0
	Rosswein																											9,1
	Waldheim			7,1																								7,1

Regierungsbezirk Zwickau.

Chemnitz	Augustusburg																												18,2
	Chemnitz			20,2																									30,0
	Frankenberg			5,3																									26,4
	Limbach			3,1																									10,3
	Oederan																												11,0
	Stollberg			9,0																									9,0
	Zschopau																												7,0
Zwickau	Crimmitschau	10,1																											10,1
	Kirchberg																												7,1
	Schneeberg																												14,2
	Schwarzenberg																												4,1
	Werdau	15,4																											15,4
Annaberg	Wildenfels																												4,7
	Zwickau	5,4		9,7																									50,2
	Annaberg																												23,7
	Grünhain																												0,8
	Oberwiesenthal																												3,7
Plauen	Wolkenstein																												14,4
	Adorf																												27,2
	Auerbach																												6,0
	Elsterberg	5,7																											5,7
	Falkenstein																												11,0
	Oelsnitz																												22,2
	Pausa	9,2																											9,2
Gesamt- Canzlei Glauchau	Plauen	29,7																											31,1
	Reichenbach i. V.	18,0																											19,4
	Treuen	4,7																											18,0
	Glauchau			15,0																									15,0
Glauchau	Hartenstein																												8,4
	Hohenstein-Ernstthal			6,2																									6,2
	Lichtenstein			1,4																									1,4
	Lössnitz																												2,5
Meerane			8,5																									8,5	

Ueberhaupt.



Abchnitt I. A.  
Allgemeines.

2. Nachweisung über den Flächenraum, die Bahnlängen, Stations- und Bewohnerzahl der politischen Gebiete.

Amtshauptmannschaft.	Gerichtsamt.	Bahnlänge in Kilometern.	Anzahl der Stationen und Haltestellen.	Flächenraum in Quadrat-Reichsmeilen.	Be-wohner-zahl.	Amtshauptmannschaft.	Gerichtsamt.	Bahnlänge in Kilometern.	Anzahl der Stationen und Haltestellen.	Flächenraum in Quadrat-Reichsmeilen.	Be-wohner-zahl.	
<b>Regierungsbezirk Dresden.</b>												
Dresden	Dippoldiswalde	3,009*)	.	4,258	22390	Pirna	Königstein	12,280	2	2,452	10656	
	Döhlen	18,864*)	2	0,545	21239		Pirna	18,135	5	3,925	34455	
	Dresden	45,435*)	8	4,616	224231		Schandau	11,551	2	2,141	12240	
	Moritzburg	3,000	1	1,720	6265		Stolpen	4,077	1	3,141	12889	
	Radeberg	20,307	2	2,646	16138		Freiberg	Freiberg	24,652	4	4,539	54677
	Wilsdruff	0,000	.	2,474	13222			Tharandt	15,653	4	2,228	14696
Meissen	Grossenhain	40,424	3	8,645	33780							
	Lommatzsch	1,437	1	2,043	12193							
	Meissen	31,650	4	4,700	38438							
	Nossen	10,725	2	2,927	20786							
	Riesa	27,223	5	2,325	17131							
*) incl. Kohlenbahnen.												
<b>Regierungsbezirk Leipzig.</b>												
Leipzig	Borna	22,805	4	3,635	21322	Rochlitz	Burgstädt	14,950	2	1,601	22939	
	Leipzig I	16,683	5	1,526	145462		Colditz	6,525	1	1,833	12165	
	Leipzig II	29,032	.	2,793	43910		Frohburg	6,780	1	1,532	9870	
	Markranstädt	7,216	1	1,309	7095		Geithain	11,183	2	1,380	9409	
	Pegau	0,437	.	1,707	14802		Mittweida	12,082	3	2,778	22964	
	Rötha	3,024	.	1,579	7996		Penig	8,260	1	1,608	16895	
	Taucha	5,625	.	1,498	8771		Rochlitz	18,840	3	2,292	17180	
	Zwenkau	9,349	2	1,324	9286							
Grimma	Brandis	16,500	3	1,819	8183	Döbeln	Döbeln	26,284	7	2,392	23229	
	Grimma	18,825	3	3,895	22108		Geringswalde	2,582	1	0,845	7112	
	Oschatz	28,657	3	5,196	25816		Hainichen	3,811	1	1,694	16782	
	Strehla	5,482	1	1,818	7418		Hartha	4,344	.	0,827	6548	
	Wurzen	21,000	4	5,360	25284		Leisnig	15,975	3	2,598	18442	
					Rosswein	9,075	1	1,682	16547			
					Waldheim	7,063	1	1,382	12514			
<b>Regierungsbezirk Zwickau.</b>												
Chemnitz	Augustusburg	18,220	5	3,090	23480	Plauen	Adorf	27,206	3	2,105	13483	
	Chemnitz	29,951	5	3,653	125007		Auerbach	6,009	1	2,571	19109	
	Frankenberg	26,379	4	2,046	21501		Elsterberg	5,660	1	0,968	7356	
	Limbach	10,266	2	1,209	20938		Falkenstein	11,959	2	1,641	14900	
	Oederan	11,928	2	1,399	11664		Oelsnitz	22,205	3	3,646	21445	
	Stollberg	9,924	1	3,604	41523		Pausa	9,159	1	1,748	10176	
	Zschopau	7,913	2	1,281	18084		Plauen	31,084	3	5,457	43034	
Zwickau	Crimmitschau	10,084	1	1,379	25112	Reichenbach i. V.	19,381	4	1,472	28973		
	Kirchberg	7,068	2	2,227	21861	Treuen	18,872	3	1,256	11277		
	Schneeberg	14,177	4	1,066	21630	Gesamt-Canzlei Glauchau	Glauchau	15,021	2	1,371	33780	
	Schwarzenberg	4,116	2	2,493	19966		Hartenstein	8,425	2	1,014	15893	
	Werdau	15,885	1	2,734	26142		Hohenstein-Ernstthal	6,178	1	0,700	19602	
	Wildenfels	4,793*)	.	1,367	14400		Lichtenstein	1,371	.	1,159	19589	
	Zwickau	50,251*)	3	2,074	59800		Lössnitz	2,458	.	0,595	8315	
Annaberg	Annaberg	23,718	5	1,912	32614	Meerane	8,536	1	0,510	22003		
	Grünhain	0,827	.	1,474	10557							
	Oberwiesenthal	3,710	1	1,464	8759							
	Wolkenstein	14,403	3	1,072	14307							
*) incl. Kohlenbahnen.												
<b>Regierungsbezirk Bautzen.</b>												
Bautzen	Bautzen	23,355	2	6,304	39851	Löbau	Grossschönau	4,402	1	0,775	17346	
	Bischofswerda	15,747	1	2,960	22481		Herrnhut	11,550	2	1,551	12674	
	Kamenz	8,669	2	6,079	25426		Löbau	31,003	4	3,852	28977	
	Pulsnitz	11,982	2	1,938	19159		Zittau	26,907	4	3,865	49893	

Regierungs- bezirk.	Amtshaupt- mannschaft.	Bahnlänge in Kilo- metern.	Anzahl der Sta- tionen und Halte- stellen.	Flächen- raum in Quadrat- Reichs- meilen.	Be- wohner- zahl.	Regierungs- bezirk.	Amtshaupt- mannschaft.	Bahnlänge in Kilo- metern.	Anzahl der Sta- tionen und Halte- stellen.	Flächen- raum in Quadrat- Reichs- meilen.	Be- wohner- zahl.
Dresden	Dresden . . . . .	91,575*)	13	20,108	321455	Zwickau	Chemnitz . . . . .	114,581	21	16,282	262197
	Meissen . . . . .	111,459	15	20,650	122328		Zwickau . . . . .	105,874*)	13	18,051	220912
	Pirna . . . . .	45,900	10	18,283	104275		Annaberg . . . . .	42,658	9	16,330	141745
	Freiberg . . . . .	40,397	8	18,150	129613		Plauen . . . . .	150,695	21	25,348	202881
Leipzig	Leipzig . . . . .	94,171	12	15,371	258644	Bautzen	Gesamt-Canzlei Glauchau . . . . .	41,889	6	6,449	131328
	Grimma . . . . .	90,464	14	22,093	108319		Bautzen . . . . .	58,854	7	27,434	162862
	Rochlitz . . . . .	78,606	13	13,024	111422		Löbau . . . . .	73,862	11	16,256	167271
	Döbeln . . . . .	69,134	14	12,592	110992						

\*) incl. 21,000 Kilometer Kohlenbahnen.

\*) incl. 30,005 Kilometer Kohlenbahnen.

Regierungsbezirk	Dresden	289,340	Kilometer Bahn*)	46	Stationen etc.,	77,251	Quadrat-Reichsmeilen,	677671	Bewohner,
"	Leipzig	332,375	"	53	"	63,080	"	589377	"
"	Zwickau	455,797	"	*) 70	"	82,460	"	959063	"
"	Bautzen	132,716	"	18	"	43,690	"	330133	"

Im Königreiche: 1210,228 Kilometer Bahn\*), 187 Stationen etc., 266,481 Quadrat-Reichsmeilen, 2556244 Bewohner.

\*) Mit Einschluss der Kohlenbahnen von zusammen 52,505 Kilometer.

Innerhalb der vier Regierungsbezirke des Königreiches Sachsen sind die Eisenbahnanlagen im Verhältniss zum Flächenraum und zur Bewohnerzahl ziemlich gleichmässig vertheilt, wie aus der folgenden Darstellung hervorgeht:

Es kommen von der Gesamtheit

auf den Regierungsbezirk	der Bahnlänge (excl. Kohlenbahnen) %	der Stationen u. Haltestellen %	des Flächen- raumes %	der Bewohner- zahl %
Dresden . . . . .	23,106	24,599	28,989	26,510
Leipzig . . . . .	28,719	28,342	23,672	23,056
Zwickau . . . . .	36,708	37,433	30,944	37,519
Bautzen . . . . .	11,467	9,626	16,395	12,915
	100	100	100	100

Auf jede Quadrat-Reichsmeile berechnen sich

im Regierungsbezirke	Kilometer Bahnlänge (excl. Kohlenbahnen)	Stationen und Haltestellen	Bewohner
Dresden . . . . .	3,462	0,595	8772
Leipzig . . . . .	5,269	0,840	9343
Zwickau . . . . .	5,152	0,849	11631
Bautzen . . . . .	3,028	0,412	7556
im Königreiche:	4,343	0,702	9593

Auf Grund vorstehender Mittheilungen sind in Folgendem als Merkmale zu eingehenderer Vergleichung des gegenseitigen Verhältnisses noch einige Berechnungen ausgeführt worden.

Abschnitt I. A.  
Allgemeines.

Es kommen

in der Amtshauptmannschaft	auf						
	jede Quadrat- meile  Kilometer Bahn (excl. Kohlenbahnen)	je 100000 Bewohner	jeden Kilometer Bahn (excl. Kohlenbahnen)		jede Station oder Haltestelle		
			Bewohner	Quadrat- meilen	Bewohner	Kilometer Bahn	Quadrat- meilen
<b>Regierungsbezirk Dresden.</b>							
Dresden . . . . .	3,453	21,666	4616	0,290	24727	5,357	1,551
Meissen . . . . .	5,398	91,115	1098	0,185	8155	7,431	1,377
Pirna . . . . .	2,519	44,113	2267	0,397	10428	4,000	1,828
Freiberg . . . . .	2,221	31,098	3216	0,450	16202	5,038	2,369
<b>Regierungsbezirk Leipzig.</b>							
Leipzig . . . . .	6,137	36,410	2747	0,163	21554	7,848	1,381
Grimma . . . . .	4,095	83,516	1197	0,244	7737	6,462	1,578
Rochlitz . . . . .	6,025	70,548	1417	0,166	8571	6,047	1,003
Döbeln . . . . .	5,490	62,287	1605	0,182	7928	4,938	0,899
<b>Regierungsbezirk Zwickau.</b>							
Chemnitz . . . . .	7,037	43,700	2288	0,142	12486	5,456	0,775
Zwickau . . . . .	4,150	33,909	2949	0,241	16993	5,762	1,389
Annaberg . . . . .	2,612	30,095	3323	0,383	15749	4,740	1,814
Plauen . . . . .	5,945	74,278	1346	0,108	9661	7,176	1,207
Gesammt-Canzlei Glauchau .	6,511	31,973	3128	0,154	21888	6,998	1,075
<b>Regierungsbezirk Bautzen.</b>							
Bautzen . . . . .	2,145	36,137	2767	0,406	23266	8,408	3,919
Löbau . . . . .	4,544	44,157	2265	0,320	15206	6,715	1,478
Im Regierungsbezirke <b>Dresden</b> .	3,462	39,400	2534	0,289	14732	5,813	1,079
" " " <b>Leipzig</b> . .	5,209	56,394	1773	0,190	11120	6,271	1,190
" " " <b>Zwickau</b> . .	5,152	44,297	2258	0,194	13701	6,069	1,178
" " " <b>Bautzen</b> . .	3,038	40,201	2488	0,329	18341	7,373	2,427
<b>Im Königreiche:</b>	4,343	45,275	2209	0,290	13670	6,189	1,425

Der Flächenraum des Königreiches an 2708517,489 Ackern = 1498955,874 Hectaren ist (1 Acker = 0,553423 Hectaren und 5625 Hectaren = 1 Reichs-Quadratmeile) in 266,481 Reichs-Quadratmeilen (gegen die früheren 272,288 Quadratmeilen) umgerechnet worden.



**B.****Gesamtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.****1. Erweiterung des Bahnnetzes.**

## a) Durch Eröffnung von Staatsbahnlinien.

Am 8. April 1872 ward die von Chemnitz nach Borna erbaute Eisenbahn nebst ihren Seitenlinien zusammen mit einer Baulänge von

79,769 Kilometern = 10,636 Meilen

dem Betriebe übergeben.

Die Fortsetzung dieser Linie von Borna bis zum Anschlusse an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn — bei Kieritzsch — bildet die bereits am 1. October 1870 vom Königlich Sächsischen Staatsfiscus gegen Erstattung der Herstellungskosten erworbene 6,938 Kilometer lange Borna-Kieritzscher Bahn, welche von der Uebernahme an bis zum obengenannten Eröffnungstage der Chemnitz-Leipziger Bahn für Rechnung des Baufonds der letzteren in gleicher Weise wie dies gegenüber der Eigenthümerin — der Stadtgemeinde Borna — geschehen war, pachtweise betrieben wurde.

Der neuerbaute Theil der Hauptbahn führt mit einer Länge von

53,70 Kilometern = 7,160 Meilen

von Chemnitz über Bahrmühle, Wittgensdorf, Burgstädt, Cossen, Narsdorf, Geithain, Frohburg nach Borna.

Durch diese Bahn ist eine neue kürzere Verbindung zwischen Chemnitz und Leipzig hergestellt worden.

Von der Hauptbahn zweigen drei Seitenlinien ab und zwar:

bei Wittgensdorf über Hartmannsdorf nach Limbach mit 6,45 Kilometer = 0,860 Meilen Länge,

„ Narsdorf über Breitenborn, Köttwitzsch nach Rochlitz „ 9,32 „ = 1,243 „ „

„ Narsdorf „ Langenleuba nach Penig „ 10,30 „ = 1,372 „ „

Zur Baulänge der Staatsbahnen ist noch dasjenige Stück der Zittau-Warnsdorfer Linie mit 6,174 Kilometer hinzuzurechnen, welches von Zittau bis Scheibe die Planie der Löbau-Zittauer Bahn benutzt, da beide Bahnen durchgehends als zwei eingleisige anzusehen sind.

## b) Durch Erpachtung fremder Bahnen.

Die von einer Actiengesellschaft erbaute, von Annaberg über Buchholz, Cranzahl, Königswalde und Bärenstein nach Weipert in Böhmen zum Anschlusse an die Buschtährader Bahn daselbst führende Eisenbahn, welche

18,436 Kilometer = 2,458 Meilen

lang ist, ward von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung vom Tage ihrer Eröffnung an — den 3. August 1872 — als unmittelbare Fortsetzung der Chemnitz-Annaberger Staatsbahnlinie in der genannten Richtung, gegen Ueberlassung von 50 Prozent der Brutto-Einnahme mit den Transportmitteln der Staatsbahnen in Betrieb genommen.

Von der Länge dieser Bahn liegen

18,220 Kilometer im Königreiche Sachsen und

0,215 „ „ „ Böhmen.

Die Baulänge der Staatsbahnen einschliesslich der erpachteten Strecken hat sich im Jahre 1872 um

98,204 Kilometer = 13,034 Meilen

absolut vermehrt.

Abschnitt I. B<sup>2</sup>.

Baulängen der einzelnen Strecken.

Im mittleren Jahresdurchschnitte beträgt die Zunahme der Baulänge nur  
66,014 Kilometer = 8,802 Meilen.

Hierbei ist die Vermehrung der Gesamtlänge der Staatsbahnen um das Stück Zittau-Scheibe als ein  
eigentlicher Zuwachs nicht angesehen worden.

## c) Durch Betriebsübernahme fremder Bahnen.

Die von einer Actiengesellschaft von Altenburg über Rositz, Meuselwitz und Rehmsdorf nach  
Zeitz zum Anschlusse an die Thüringische Eisenbahn daselbst erbaute,  
25,575 Kilometer = 3,410 Meilen  
lange Bahn wurde am 19. Juni 1872 von der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung auf Rechnung in  
Betrieb genommen.

Desgleichen wird die im Jahre 1872 erbaute, bei Schedewitz von der Staatskohlenbahn nach dem Brücken-  
bergschachte abzweigende, Privatkohlenbahn seit Monat August 1872 durch die Staatsbahnverwaltung auf Rech-  
nung der Eigenthümer betrieben; deren Betriebsergebnisse aber werden erst im Jahre 1873 zur Veröffentlichung  
kommen.

## 2. Die Baulängen

a) der Staats- und der von der Staatsverwaltung erpachteten Bahnstrecken betragen zusammen:

977,033 Kilometer = 130,271 Meilen

als:	Davon sind		überhaupt
	ein- gleisig	zwei- ausgeführt	
Sächsisch-Bayerische Linie (Leipzig-Hof) . . . . .	—	167,017	167,017
Deren Zweigbahn (Werdau-Zwickau) . . . . .	—	8,235	8,235
Leipziger Verbindungsbahn . . . . .	—	5,003	5,003
Sächsisch-Schlesische Linie (Dresden-Görlitz) . . . . .	—	102,112	102,112
Niedererzgebirgische Linie, und zwar:			
Strecke Riesa-Chemnitz . . . . .	—	66,188	66,188
" Chemnitz-Zwickau . . . . .	—	48,240	48,240
" Schönbörnchen-Gössnitz . . . . .	12,450	—	12,450
Chemnitz-Würschnitzer Linie (Wüstenbrand-Lugau) — Hauptbahn — . . . . .	12,232	—	12,232
Sächsisch-Böhmische Linie (Dresden-Neustadt-Bodenbach) . . . . .	—	65,258	65,258
Dresden-Tharandter Linie . . . . .	—	13,560	13,560
Die Kohlenzweigbahnen vorgenannter Linie mit der Elbzweigbahn . . . . .	21,000	—	21,000
Obererzgebirgische Linie (Zwickau-Schwarzenberg) . . . . .	35,722	5,025	40,747
Deren Zweigbahn (Niederschlema-Schneeberg) . . . . .	5,213	—	5,213
Tharandt-Freiburger Linie . . . . .	—	26,302	26,302
Voigtländische Linie (Herlasgrün-Eger) . . . . .	65,272	36,525	101,798
Chemnitz-Annaberger Linie . . . . .	43,287	12,153	55,440
Freiberg-Flöhaer Linie . . . . .	—	26,047	26,047
Zweiglinie Niederwiesa-Hainichen . . . . .	17,775	—	17,775
Zittau-Warnsdorfer Linie (einschliesslich Zittau-Scheibe) . . . . .	15,879	—	15,879
Löbau-Zittauer Linie . . . . .	33,983	—	33,983
Radeberg-Kamenzer Linie (von Kleinwolmsdorf bis Kamenz) . . . . .	24,892	—	24,892
Leipzig-Chemnitzer Linie (Kieritzsch-Chemnitz) . . . . .	50,363	10,275	60,638
Deren Zweigbahn (Narsdorf-Rochlitz) . . . . .	9,319	—	9,319
" " (Narsdorf-Penig) . . . . .	10,300	—	10,300
" " (Wittgensdorf-Limbach) . . . . .	6,450	—	6,450
Annaberg-Weipertener Linie . . . . .	18,435	—	18,435
	383,503	593,530	977,033
	= 39,25 %	= 60,75 %	

der Gesamtlänge.



Davon gehören der Königlich Sächsischen Staatsregierung  
eigenthümlich . . . 909,039 Kilometer = 93,041 Prozent.

Hiervon liegen 60,789 Kilometer im Auslande und zwar 37,013 Kilometer im Herzogthume Sachsen-Altenburg, als: 33,285 Kilometer von der Sächsisch-Bayerischen und 3,728 Kilometer von der Niedererzgebirgischen Linie, ferner 1,740 Kilometer im Fürstenthume Reuss ältere Linie und 2,347 Kilometer im Fürstenthume Reuss jüngere Linie — beide Strecken von der Sächsisch-Bayerischen Linie — sowie 19,689 Kilometer im Königreiche Böhmen von der Voigtländischen Linie.

Erpachtet sind . . . . . 67,094 Kilometer = 6,939 Prozent  
und zwar befinden sich von den erpachteten Strecken

innerhalb der Landesgrenzen:

1. die von Lugau nach Wüstenbrand führende, von einer Actiengesellschaft erbaute, sogenannte Chemnitz-Würschnitzer Bahn (Hauptbahn) . . . 12,332 Kilometer,
2. die von Annaberg bis zur Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze führende Strecke der von einer Actiengesellschaft erbauten Annaberg-Weiperter Bahn 18,220 „

zusammen: 30,452 Kilometer;

ausserhalb der Landesgrenzen:

1. die Fortsetzung der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn, von der Sächsisch-Bayerischen Landesgrenze bis Hof . . . . . 11,512 Kilometer,
2. die Fortsetzung der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn, von der Sächsisch-Preussischen Landesgrenze bis Görlitz . . . . . 14,787 „
3. die Fortsetzung der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn, von der Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze bis Bodenbach . . . . . 11,048 „
4. die Fortsetzung der Annaberg-Weiperter Bahn, von der Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze bis Weipert . . . . . 0,215 „

zusammen: 37,542 Kilometer.

Die Baulänge der dem Personenverkehre dienenden Staatsbahnen beträgt einschliesslich der erpachteten Strecken:

955,103 Kilometer.

Im mittleren Jahresdurchschnitte berechnen sich die Baulängen der Staatsbahnen (incl. Pachtstrecken):

zu 944,843 Kilometer für den Güterverkehr,  
„ 922,919 „ „ „ Personenverkehr.

b) der von der Staatsverwaltung betriebenen Privatbahnen:\*)

Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	eingleisig: 34,560 Kilometer,
Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	„ 25,575 „
Greiz-Brunner Bahn . . . . .	„ 10,253 „
Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	„ 26,730 „

Im mittleren Jahresdurchschnitte berechnet sich die Baulänge der Altenburg-Zeitzer Bahn auf 13,690 Kilometer.

Die Baulänge der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen umfasst zusammen:

1 074,151 Kilometer = 143,320 Meilen.

Das ganze Bahnnetz, welches durch den weiteren Ausbau zeither immer dichter ward, hatte Ende 1872: 11 Ausgangslinien mit 22 Anschlusspunkten an fremde Bahnen, 18 Anschlusspunkte im eigenen Bahnbereiche, 9 Endpunkte ohne Fortsetzung und 3 Kreuzungen.

Von den 43 Anschluss- beziehentlich Kreuzungspunkten, mit welchen das unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehende Bahnnetz in sich und an fremde Bahnen verknüpft ist, kommen je einer auf

25 Kilometer = 3,1 Meilen Bahnlänge.

\*) Von der Staatseisenbahnverwaltung wird auch noch die 14,190 Kilometer = 1,892 Meilen lange Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn betrieben, deren Betriebsergebnisse im Anhange des vorliegenden Berichtes, aus dem dort angegebenen Grunde Aufnahme gefunden haben.

**3. Die Tariflängen.**

In den Tarifen sind die Bahnlängen folgendermassen angenommen:

## a) bei den Staatsbahnen:

zu 131,0 Meilen = 982,500 Kilometer für den Güterverkehr,
„ 128,4 „ = 963,000 „ „ „ Personenverkehr,
im mittleren Jahresdurchschnitte aber
zu 126,8 Meilen = 949,500 Kilometer für den Güterverkehr,
„ 124,0 „ = 930,000 „ „ „ Personenverkehr;

## b) bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privatbahnen:

bei der Gössnitz-Geraer Bahn zu 4,0 Meilen = 34,500 Kilometer,
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn zu 3,5 „ = 26,250 „
„ „ Greiz-Brunner Bahn zu 1,0 „ = 12,000 „
(der Betrieb dieser Bahn erstreckt sich über Brunn hinaus bis Neumark, indem auf einer Länge von 1954,0 laufenden Metern gegen eine festgesetzte jährliche Entschädigung die Gleise der Staatsbahnen mit benutzt werden)
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn zu 3,0 Meilen = 27,000 Kilometer.

Im mittleren Jahresdurchschnitte beträgt die Tariflänge der Altenburg-Zeitzer Bahn 1,0 Meilen = 14,250 Kilometer.

**4. Die Betriebslängen**

der Staats- und der von der Staatsverwaltung zugleich mit betriebenen Privatbahnen zusammen sind insofern von der Baulänge derselben verschieden, als die Berechnung der Betriebslängen lediglich nach den Baulängen aller Betriebsstrecken erfolgt, welche durch die selbstständigen Planfahrten verschiedener Richtungen begrenzt werden, wobei Theile ein und derselben Linie mehreren Betriebsstrecken dienen.

Gegenüber einer Baulänge von 1 074,151 Kilometer = 143,220 Meilen, welche das von der Sächsischen Staatsverwaltung betriebene Bahnnetz Ende 1872 repräsentirt, beträgt die Betriebslänge desselben

1 208,92 Kilometer = 161,12 Meilen,

und zwar:

die Betriebsstrecke	Leipzig- (incl. Verbindungsbahn) Reichenbach-Eger . . . . .	213,00	Kilometer,
„ „	Leipzig-Borna-Chemnitz . . . . .	82,43	„
„ „	Altenburg-Zeitz . . . . .	25,58	„
„ „	Rochlitz-Penig . . . . .	20,70	„
„ „	Limbach-Wittgensdorf-Chemnitz . . . . .	16,85	„
„ „	Glauchau-Gössnitz-Gera . . . . .	50,77	„
„ „	Neumark-Greiz . . . . .	11,85	„
„ „	Görlitz-Dresden-Reichenbach-Hof . . . . .	330,53	„
„ „	Werdau-Schwarzenberg und Niederschlema-Schneeberg . . . . .	55,50	„
„ „	Riesa-Chemnitz . . . . .	66,22	„
„ „	Chemnitz-Lugau . . . . .	24,60	„
„ „	Chemnitz-Weipert . . . . .	75,08	„
„ „	Chemnitz-Hainichen . . . . .	25,20	„
„ „	Dresden-Neustadt-Bodenbach . . . . .	66,00	„
„ „	Dresden-Kamenz . . . . .	44,25	„
„ „	Löbau-Reichenberg . . . . .	60,00	„
„ „	Zittau-Warnsdorf . . . . .	15,00	„
„ „	Kohlenbahnen im Plauenschen Grunde bei Dresden . . . . .	19,57	„
„ „	Kohlenstaatsbahn Zwickau-Cainsdorf . . . . .	4,50	„

Davon kommen:

		im mittleren	überhaupt
		Jahresdurchschnitte	
		Kilometer	
auf die	Staatsbahnen . . . . .	1 074,151	1 110,45
„ „	Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	34,50	34,50
„ „	Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	13,70	25,58
„ „	Greiz-Brunner Bahn . . . . .	11,85	11,85
„ „	Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	26,55	26,55

## 5. Die Eröffnungszeiten der Bahnen.

Die einzelnen Bahnen oder Theile derselben wurden zu nachstehenden Zeiten dem Betriebe übergeben:

Bahnen.	s t r e c k e n w e i s e			die ganze Bahn am
	von	bis	am	
a) bei den Staats-Eisenbahnen.				
1. Sächsisch-Bayerische . . . . .	Leipzig Altenburg Crimmitschau Werdau Plauen i. V. Reichenbach i. V.	Altenburg Crimmitschau Werdau resp. Zwickau Reichenbach i. V. Hof Plauen i. V.	19. September 1842. 15. März 1844. 6. September 1845. 31. Mai 1846. 20. November 1848. 15. Juli 1851.	20. Juli 1851.
2. Sächsisch-Schlesische . . . . .	Dresden Radeberg Bischofswerda Bautzen Löbau Reichenbach i. L.	Radeberg Bischofswerda Bautzen Löbau Reichenbach i. L.	17. November 1845. 22. December 1845. 23. Juni 1846. 23. December 1846. 1. Juli 1847.	1. September 1847.
3. Niedererzgebirgische . . . . .	Riesa Döbeln Limmritz Chemnitz	Döbeln Limmritz Chemnitz	29. August 1847. 22. September 1847. 1. September 1852.	
4. Löbau-Zittauer . . . . .	Zwickau, Gössnitz u. Würschnitz Löbau Dresden Pirna	Zittau Zittau Pirna	15. November 1858. 10. Juni 1848. 1. August 1848. 9. Mai 1850.	
5. Sächsisch-Böhmische . . . . .	Königstein Krippen	Königstein Krippen Bodenbach	9. Juni 1850. 6. April 1851.	
6. Dresden-Tharandter*) . . . . .	Dresden Zwickau	Tharandt Schwarzenberg	19. April 1852. 28. Juni 1855. 15. Mai 1858.	
7. Obererzgebirgische . . . . .	Niederschlema	Schneeberg	19. September 1859.	
8. Tharandt-Freiburger . . . . .	Tharandt	Freiberg	11. August 1862.	
9. Voigtländische . . . . .	Herlasgrün	Eger	1. November 1865.	
10. Chemnitz-Annaberger . . . . .	Chemnitz	Annaberg	1. Februar 1866.	
11. Chemnitz-Leipziger . . . . .	Borna	Kieritzsch	14. Januar 1867.	
12. Zittau-Warndorfer . . . . .	Zittau Grossschönau	Grossschönau Warnsdorf	2. Januar 1868. 15. August 1871.	
13. Freiberg-Flöhaer . . . . .	Freiberg	Flöha	1. März 1869.	
14. Niederwiesa-Hainichener . . . . .	Niederwiesa	Hainichen	1. März 1869.	
15. Radeberg-Kamenzer . . . . .	Radeberg	Kamenz	1. October 1871.	
16. Chemnitz-Leipziger . . . . .	Chemnitz	Borna	8. April 1872.	
17. Limbach-Wittgensdorfer . . . . .	Limbach	Wittgensdorf	8. April 1872.	
18. Penig-Rochlitzer . . . . .	Penig	Rochlitz	8. April 1872.	
19. Annaberg-Weipert . . . . .	Annaberg	Weipert	3. August 1872.	
b) bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.				
1. Zittau-Reichenberger . . . . .	Zittau	Reichenberg	1. December 1859.	
2. Greiz-Brunner . . . . .	Greiz	Brunn	23. October 1865.	
3. Gössnitz-Geraer . . . . .	Gössnitz	Gera	28. December 1865.	
4. Altenburg-Zeitzer . . . . .	Altenburg	Zeitze	19. Juni 1872.	

\*) Die zu dieser Bahn gehörenden Kohlenzweigbahnen wurden eröffnet:  
nach dem Kohlenschachte in Döhlen . . . . . am 20. November 1855.  
" der Elbe in Dresden . . . . . " 2. April 1856.  
" dem Augustusschachte in Deuben . . . . . " 2. April 1856.  
" den Hainichener Schächten . . . . . " 21. October 1856.

nach dem Oppelschachte in Niederhermsdorf . . . . . am 1. December 1856.  
" dem Albertschachte in Zaukeroda . . . . . " 1. December 1856.  
" den Windbergschächten . . . . . " 30. März 1857.  
" dem Segen-Gottes-Schachte . . . . . " 13. Juli 1868.

Abschnitt I. B<sup>6</sup>.

Durchschnittliches Betriebsalter der Staats-Eisenbahnen.

## 6. Das durchschnittliche Betriebsalter der Staats-Eisenbahnen mit den Pachtstrecken.

Aus den vorstehenden Angaben berechnet sich die durchschnittliche Betriebszeit und Länge der Sächsischen Staatsbahnen incl. der erpachteten Strecken seit der ersten Eröffnung eines Theiles derselben bis zum Schlusse des Jahres 1872 wie folgt:

Bahnen.	Eröffnete Strecke.		Eröffnungszeit.	Zuwachs an Kilometer Baulänge.	Zahl der Betriebsjahre bis Ende 1872.	Zahl der Betriebskilometerjahre.
Sächsisch-Bayerische	von Leipzig	bis Altenburg	vom 19. September 1842 an	38,92	30,28	1 178,50
"	" Altenburg	" Crimmitschau	" 15. März 1844	28,54	28,79	821,67
"	" Crimmitschau	" Werdau resp. Zwickau	" 6. September 1845	19,06	27,32	520,72
Sächsisch-Schlesische	" Dresden	" Radeberg	" 17. November 1845	16,65	27,12	451,55
"	" Radeberg	" Bischofswerda	" 22. December 1845	20,58	27,02	556,28
Sächsisch-Bayerische	" Werdau	" Reichenbach i. V.	" 31. Mai 1846	17,05	26,58	453,19
Sächsisch-Schlesische	" Bischofswerda	" Bautzen	" 23. Juni 1846	19,07	26,55	506,21
"	" Bautzen	" Löbau	" 23. December 1846	21,55	26,02	560,95
"	" Löbau	" Reichenbach i. L.	" 1. Juli 1847	10,10	25,50	257,55
Niedererzgebirgische	" Riesa	" Döbeln	" 29. August 1847	25,26	25,24	642,62
Sächsisch-Schlesische	" Reichenbach i. L.	" Görlitz	" 1. September 1847	14,10	25,22	358,67
Niedererzgebirgische	" Döbeln	" Limmritz	" 22. September 1847	3,60	25,28	91,01
Löbau-Zittauer	" Löbau	" Zittau	" 10. Juni 1848	33,08	24,56	834,55
Sächsisch-Böhmische	" Dresden-Altstadt	" Pirna	" 1. August 1848	17,70	24,42	432,22
Sächsisch-Bayerische	" Plauen i. V.	" Hof	" 20. November 1848	47,02	24,11	1 133,65
Sächsisch-Böhmische	" Pirna	" Königstein	" 9. Mai 1850	17,57	22,04	397,78
"	" Königstein	" Krippen	" 9. Juni 1850	6,00	22,50	135,26
"	" Krippen	" Bodenbach	" 6. April 1851	20,58	21,72	446,55
Sächsisch-Bayerische	" Reichenbach i. V.	" Plauen i. V.	" 15. Juli 1851	25,26	21,46	542,08
"	Leipziger Verbindungsbahn		" 20. Juli 1851	5,00	21,45	107,25
Sächsisch-Böhmische	Dresdner Verbindungsbahn		" 19. April 1852	3,44	20,70	71,21
Niedererzgebirgische	" Limmritz	bis Chemnitz	" 1. September 1852	37,22	20,22	756,89
Dresden-Tharandter	" Dresden	" Tharandt	" 28. Juni 1855	13,56	17,51	237,44
"	Döhlener Zweigbahn		" 20. November 1855	0,46	17,11	7,87
"	Windberg-Zweigbahn		" 30. März 1856	1,26	16,75	22,78
"	Deubener und Elbzweigbahn		" 2. April 1856	2,97	16,75	49,75
"	Hänichener Zweigbahn		" 21. October 1856	12,22	16,19	198,00
"	Opper- und Albertschacht-Zweigbahn		" 1. December 1856	4,06	16,08	65,61
Obererzgebirgische	von Zwickau	bis Schwarzenberg	" 15. Mai 1858	40,75	14,42	596,17
Niedererzgebirgische	" Chemnitz	" Zwickau, Gössnitz und Würschnitz	" 15. November 1858	72,92	14,12	1 030,88
Obererzgebirgische	" Niederschlema	" Schneeberg	" 19. September 1859	5,21	13,28	69,19
Tharandt-Freiburger	" Tharandt	" Freiberg	" 11. August 1862	26,39	10,39	274,19
Voigtländische	" Herlasgrün	" Eger	" 1. November 1865	101,80	7,17	729,91
Chemnitz-Annaberger	" Chemnitz	" Annaberg	" 1. Februar 1866	55,44	6,92	383,64
Chemnitz-Leipziger	" Borna	" Kieritzsch	" 14. Januar 1867	6,94	5,90	41,26
Zittau-Warnsdorfer	" Zittau	" Grossschönau	" 2. Januar 1868	14,15	5,00	70,75
Dresden-Tharandter	Segen-Gottes-Schacht-Zweigbahn		" 13. Juli 1868	0,82	4,47	3,71
Freiberg-Flöhaer	von Freiberg	bis Flöha	" 1. März 1869	26,95	3,22	103,22
Niederwiesa-Hainichener	" Niederwiesa	" Hainichen	" 1. März 1869	17,78	3,22	68,10
Zittau-Warnsdorfer	" Grossschönau	" Warnsdorf	" 15. August 1871	1,72	1,28	2,29
Radeberg-Kamenzer	" Radeberg	" Kamenz	" 1. October 1871	24,89	1,25	31,11
Chemnitz-Leipziger	" Chemnitz	" Borna	" 8. April 1872	53,79	0,72	39,20
Limbach-Wittgensdorfer	" Limbach	" Wittgensdorf	" 8. April 1872	6,45	0,72	4,71
Penig-Rochlitzer	" Penig	" Rochlitz	" 8. April 1872	19,62	0,72	14,22
Annaberg-Weipert	" Annaberg	" Weipert	" 3. August 1872	18,42	0,41	7,50
				Summa 977,02	30,28	15 307,91

Hieraus berechnet sich, dass von der gegenwärtigen Bahnlänge an 977,02 Kilometer seit 19. September 1842 — mithin seit 30,28 Jahren — jedes Jahr durchschnittlich

505,5 Kilometer

im Betriebe waren.

Mit dem Schlusse des Jahres 1872 hat die vorgenannte Bahnlänge durchschnittlich

15,7 Jahre

voll im Betriebe gestanden.

## 7. Die allmälige Ausbreitung der Staats-Eisenbahnen.

Vom Jahre 1842 an sind jährlich im Betriebe gewesen:

im Jahre	Kilometer Baulänge		Zuwachs		Bezeichnung der zugewachsenen Strecken.
	überhaupt	im mittleren Jahres- durch- schnitte	im Ganzen Kilometer	nach Prozenten von der Baulänge des Jahres 1872	
1842	38,92	10,90	38,92	3,98	Strecke der Sächsisch-Bayerischen Bahn.
1843	38,92	38,92	—	—	
1844	67,46	61,47	28,54	2,92	Desgleichen.
1845	123,75	76,17	56,29	5,76	Strecken der Sächsisch-Bayerischen und Sächsisch-Schlesischen Bahnen.
1846	181,42	144,77	57,67	5,90	Desgleichen.
1847	234,04	200,77	53,22	5,45	Strecken der Sächsisch-Schlesischen und Niedererzgebirgischen Bahnen.
1848	333,34	266,28	98,70	10,10	Strecken der Löbau-Zittauer, Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Bayerischen Bahnen.
1849	333,34	333,34	—	—	
1850	356,91	347,94	23,57	2,41	Strecken der Sächsisch-Böhmischen Bahn.
1851	407,72	385,78	50,81	5,20	Strecken der Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Bayerischen Bahnen.
1852	448,39	422,41	40,67	4,16	Strecken der Sächsisch-Böhmischen und Niedererzgebirgischen Bahnen.
1853	448,39	448,39	—	—	
1854	448,39	448,39	—	—	
1855	462,41	455,36	14,02	1,44	Dresden-Tharandter Bahn mit einer Zweigbahn.
1856	483,05	468,21	20,64	2,11	Zweigbahnen der Dresden-Tharandter Bahn.
1857	483,05	483,05	—	—	
1858	596,72	518,20	113,67	11,64	Strecken der Obererzgebirgischen und Niedererzgebirgischen Bahnen.
1859	601,93	598,18	5,21	0,53	Zweiglinie der Obererzgebirgischen Bahn.
1860	601,93	601,93	—	—	
1861	601,93	601,93	—	—	
1862	628,32	612,22	26,30	2,70	Tharandt-Freiburger Bahn.
1863	628,32	628,32	—	—	
1864	628,32	628,32	—	—	
1865	730,12	645,63	101,80	10,42	Voigtländische Bahn.
1866	785,56	781,12	55,44	5,68	Chemnitz-Annaberger Bahn.
1867	792,50	792,22	6,94	0,71	Borna-Kieritzscher Bahn.
1868	807,48	807,04	14,98	1,53	Strecke der Zittau-Warnsdorfer Bahn und Segen-Gottesschacht-Zweigbahn bei Dresden.
1869	852,21	844,61	44,75	4,58	Freiberg-Flöhaer und Niederwiesa-Hainichener Bahn.
1870	852,21	852,21	—	—	
1871	878,83	859,09	26,62	2,73	Radeberg-Kamenzer und Strecke der Zittau-Warnsdorfer Bahn.
1872	977,03	944,64	98,20	10,05	Borna-Chemnitzer Bahn mit Zweigbahnen und Annaberg-Weipertter Bahn
			977,03	100,00	

In vorstehender Uebersicht sind die erpachteten Strecken und die an die Staatsregierung übergegangenen Privatbahnen vom Zeitpunkte ihrer Eröffnung an enthalten.

## 8. Prozentverhältnisse der Bahnlängen früherer Jahre zur Bahnlänge des Jahres 1872.

Von der gegenwärtigen Bahnlänge waren nach Prozenten im Betriebe:

in den Jahren 1842 und 1843	= 3,98 %	im Jahre 1858	= 61,07 %
im Jahre 1844	= 6,90 "	in den Jahren 1859 bis mit 1861	= 61,00 "
" " 1845	= 12,66 "	" " " 1862 " " 1864	= 64,30 "
" " 1846	= 18,56 "	im Jahre 1865	= 74,72 "
" " 1847	= 24,01 "	" " 1866	= 80,40 "
in den Jahren 1848 und 1849	= 34,11 "	" " 1867	= 81,11 "
im Jahre 1850	= 36,52 "	" " 1868	= 82,64 "
" " 1851	= 41,72 "	in den Jahren 1869 und 1870	= 87,22 "
in den Jahren 1852 bis mit 1854	= 45,88 "	im Jahre 1871	= 89,95 "
im Jahre 1855	= 47,32 "	" " 1872	= 100,00 "
in den Jahren 1856 und 1857	= 49,43 "		



## 2. Prozentuale Darstellung der Baukosten.

Von den bis Schluss 1872 zum Bau verwendeten Summen wurden für die verschiedenen Bauobjecte bei den einzelnen Bahnen nach Prozenten verausgabt, und zwar:

Für	Bei der														Bei der						
	Sächsisch-Bayerischen Bahn.	Sächsisch-Schlesischen Bahn.	Niedererzgebirgischen Bahn.	Löbau-Zittauer Bahn.	Sächsisch-Böhmischen Bahn.	Dresden-Tharandter Bahn.	Obererzgebirgischen Bahn.	Tharandt-Freiburger Bahn.	Voigtländischen Bahn.	Chemnitz-Annaberger Bahn.	Zittau-Warnsdorfer Bahn.	Freiberg-Flöhaer und Niederwiesa-Hainichener Bahn.	Radeberg-Kamenzer Bahn.	Chemnitz-Leipziger Bahn mit den Zweigbahnen nach Limbach, Penig und Rochlitz.	Bei den Staatsbahnen überhaupt.	Chemnitz-Würschritzer Hauptbahn.	Annaberg-Weipertener Bahn.	Gössnitz-Geraer Bahn.	Altenburg-Zeitzer Bahn.	Greiz-Brunner Bahn.	Zittau-Reichenberger Bahn.
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Vorarbeiten etc.	0,18	0,29	0,24	0,29	0,21	0,40	0,33	0,61	0,27	0,22	0,04	0,13	0,01	0,26	0,25	2,30		1,03	0,55	0,13	0,24
Gründerwerb . .	4,34	6,75	5,09	8,03	15,70	8,40	7,22	3,57	7,07	7,11	8,92	4,17	6,70	6,96	6,24	4,49		18,53	13,42	10,42	6,22
Bahnbau etc. . .	68,95	65,29	69,27	67,79	60,78	54,47	62,40	71,78	64,56	65,79	73,44	78,49	63,28	67,00	67,26	49,60	s. unter 1b.	65,08	52,60	60,33	74,33
Hochbauten . . .	5,91	7,56	8,82	9,57	11,05	5,10	11,89	6,31	10,43	12,08	7,75	5,44	7,13	14,35	8,91	7,37		9,07	11,78	12,88	9,08
Betriebsmittel .	17,86	13,88	11,63	7,38	11,28	26,57	14,98	12,80	14,92	10,03	7,43	7,75	18,66	7,32	13,01	30,22		—	16,77	11,67	6,84
Insgemein . . .	2,76	6,13	4,95	6,94	0,98	5,00	3,18	4,93	2,75	4,77	2,42	4,02	4,22	4,21	3,92	6,12		6,50	4,88	4,37	2,79

## 3. Das Anlage-Capital.

Die Königliche Staatsregierung hat für den Ankauf und die weitere Ausrüstung der ehemaligen „Chemnitz-Riesaer Bahn“, für welche bereits vor der Baubeendigung 7 268 406 Thaler 21,8 Ngr. verausgabt waren, nur 5 489 210 Thaler 16,8 Ngr. verwendet. Hiernach beträgt die aus Staatsmitteln für die Niedererzgebirgische Bahn aufgewendete Summe, nicht wie in der vorstehenden Nachweisung unter 1 Col. 3 dargestellt ist, 12 898 289 Thaler 23,8 Ngr., sondern nur 11 119 093 Thaler 18,8 Ngr., mithin 1 779 196 Thaler 5,0 Ngr. weniger als die Herstellungskosten.

Die Löbau-Zittauer Privatbahn, für deren Erbauung und fernerweite Ausrüstung die Actiengesellschaft bis zur Zeit der Uebergabe an den Staatsfiscus im Ganzen 2 829 855 Thaler 21,4 Ngr. aufgewendet hatte, erwarb die Königliche Staatsregierung durch Uebernahme des Gesamttactiencapitalen zum Nominalbetrage und einiger Passiven für den Kaufpreis von 2 649 698 Thalern 29,8 Ngr., mithin 180 156 Thaler 22,1 Ngr. unter dem Herstellungsaufwande.

Dagegen sind für Erwerbung der Dresden-Tharandter Bahn — ehemaligen „Albertsbahn“ — deren Erbauungskosten 2 478 505 Thaler 23,0 Ngr. betragen haben, aus Staatsmitteln 2 862 800 Thaler \*) oder 384 294 Thaler 7,0 Ngr. mehr als die Herstellungskosten verwendet worden. Hierzu kommen noch die Kosten für das von der Staatsregierung auf dieser Linie hergestellte zweite Gleis und weitere Ausrüstungen im Betrage von 200 000 Thalern, wodurch sich der Gesamtaufwand für diese Bahn auf 3 062 720 Thaler stellt.

Die in der vorstehenden Uebersicht der Baucapitale unter 1 in den Columnen 1, 2, 5 und 7 bis mit 14 aufgeführten Beträge bilden unverändert die Anlagekosten der betreffenden Linien.

\*) Einschliesslich eines aus der Staatscasse noch unerhobenen Betrages von 80 Thalern.

Das für die Erbauung resp. Erwerbung der Staatsbahnen bis zum Schlusse des Jahres 1872 aus Staatsmitteln verwendete Anlage-Capital beträgt sonach . . . . . 83 565 643 Thlr. 9,<sup>1</sup> Ngr.

Hierzu kommen noch aus der Staatscasse verwilligte Summen zur Verstärkung des Transportmittelparkes . . . . . 2 240 000 „ — „

und zwar:

im Jahre 1870: 800 000 Thlr.

„ „ 1871: 350 000 „

„ „ 1872: 1 090 000 „

uts.

für Erweiterungs- und Umbauten von Bahnhöfen und Haltestellen . . . . . 1 630 000 „ — „

für Einführung eines neuen Signalsystems . . . . . 250 000 „ — „

und die seit früheren Jahren bis zum Schlusse des Jahres 1872 aus den Betriebseinkünften für Vervollständigung der Bahnanlagen und Vermehrung der Transportmittel verwendeten Summen von zusammen . . . . . 2 988 298 „ 6,<sup>4</sup> „

und zwar:

652 291 Thlr. 17,<sup>5</sup> Ngr. für Vervollständigung der Bahnanlagen und

2 336 006 „ 18,<sup>0</sup> „ „ Vermehrung der Transportmittel.

Gesamt-Anlage-Capital Ende 1872: 90 673 941 Thlr. 15,<sup>5</sup> Ngr.

Gegen das Jahr 1871 ist das Anlage-Capital um 13 653 572 Thaler 2,<sup>8</sup> Ngr. = 17,<sup>73</sup> Prozent, die Länge des Staatsbahneigenthumes aber durch die Chemnitz-Leipziger Linie, einschliesslich der Strecke Borna-Kieritzsch nur um 10,<sup>63</sup> Prozent gewachsen. Die Vermehrung der Gesamtlänge der Staatsbahnen durch das Stück Zittau-Scheibe ist hierbei unbeachtet geblieben.

Das mittlere Anlage-Capital, welches aus dem Einnahme-Ueberschusse des Jahres 1872 zu verzinsen ist, beträgt (nach Reduction der Bausumme der am 8. April eröffneten Chemnitz-Leipziger Linie, einschliesslich der Kosten für den Werkstättenbahnhof in Chemnitz, an 10 494 781 Thlr. 22,<sup>8</sup> Ngr. bei einer Betriebszeit von 268 Tagen auf 7 684 703 Thlr. 17,<sup>4</sup> Ngr.) im Ganzen:

87 863 863 Thaler 10,<sup>8</sup> Ngr.





## ABSCHNITT II.

## MITTHEILUNGEN

über

**EISENBAHN-NEUBAU UND BAHNUNTERHALTUNG.**

- A. Vorarbeiten für neue Eisenbahn-Anlagen,
- B. Eisenbahn-Neubau,
- C. Neubauten auf den Staats-Eisenbahnen,

1872

sowie

- D. Bauliche Unterhaltung.
  - 1. Der Staats-Eisenbahnen.
  - 2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
    - a. Borna-Kieritzscher Eisenbahn.
    - b. Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
    - c. Greiz-Brunner Eisenbahn.
    - d. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1871.



## A.

## Vorarbeiten für neue Eisenbahnanlagen.

Im Jahre 1872 wurden unter unmittelbarer Leitung des Finanz-Ministeriums von der Staatseisenbahn-Verwaltung die speciellen Vorarbeiten für die Südläusitzer Staatseisenbahn von Warnsdorf bis Sohland in Angriff genommen und vollendet, so dass mit dem Bahnbau selbst im Laufe des Jahres 1872 begonnen werden konnte. Die generellen Vorarbeiten der Eisenbahnanlage von Schandau über Sebnitz nach Neustadt wurden einer Revision unterworfen; infolge derselben wurde das vorbezeichnete Eisenbahnproject und dessen Fortsetzung von Neustadt bis Bautzen mit theilweiser Benutzung der Südläusitzer Staatseisenbahn der eben tagenden Ständeversammlung zur Ausführung auf Staatskosten vorgelegt.

Für die mit der projectirten Errichtung eines gemeinschaftlichen Sammelbahnhofes bei Leipzig zusammenhängende Verlegung der Verbindungsbahn daselbst wurden generelle Projecte bearbeitet.

Von Privatgesellschaften kamen im Laufe des Jahres 1872 generelle Vorarbeiten für die Linien:

Bautzen-Kamenz,  
 Dresden-Magdeburg,  
 Dresden-Nossen-Altenburg,  
 Dresden-Dippoldiswalde-Schmiedeberg,  
 Dresden-Tetschen,  
 Ebersbach-Herrnhut-Görlitz,  
 St. Egidien-Annaberg,  
 Kamenz-Grossenhain,  
 Meissen-Priestewitz,  
 Meissen-Lommatzsch-Leipzig,  
 Müglitzthalbahn,  
 Nossen-Riesa,  
 Schwarzenberg-Cranzahl,  
 Werdau-Ronneburg,  
 Zittau-Liegnitz

zur Ausführung.

## B.

## Eisenbahn-Neubau.

## a) Die Chemnitz-Leipziger Staats-Eisenbahn mit Zweigbahnen nach Penig, Rochlitz und Limbach.

Die noch rückständigen Bauarbeiten wurden sämmtlich im ersten Vierteljahr beendet. Es waren dies hauptsächlich: Regulirung der Muldenufer an der Göhrener Brücke, Errichtung der electrischen Telegraphenleitungen, Aufstellung der Glockenapparate, Semaphoren und Sperrsignale, Wasserleitungsarbeiten auf den Bahnhöfen in Limbach, Penig, Geithain und Borna, Chaussirungsarbeiten auf den Bahnhöfen, Regulirung der Planie, Auffüllen der Banketts, Unterstopfen der Gleise, Herstellung von Entwässerungsgräben und Ausbauarbeiten an den Hochbauten.

Einschliesslich des Kaufpreises für die Borna-Kieritzscher Bahn, welche für die Herstellungskosten als ein Theil der Chemnitz-Leipziger Linie erworben wurde, sowie des beim Baufonds der Chemnitz-Leipziger

Staatseisenbahn verschriebenen Kostenantheiles für Erweiterung und Umbau des Bahnhofes in Chemnitz und für Errichtung des Werkstättenbahnhofes daselbst, beträgt der Bauaufwand für die Haupt- und Zweigbahnen zusammen:

10 495 764 Thlr. 17,9 Ngr.

Die Betriebseröffnung erfolgte am 8. April 1872.

#### b) Die Südläusitzer Staatseisenbahn.

##### 1. Abtheilung: Warnsdorf-Sohland mit Zweigbahn Ebersbach-Löbau.

Die wegen eingetretenen starken Frostes im Vorjahre eingestellten Kunstbauarbeiten an der Zweiglinie Löbau-Ebersbach konnten im Monat Februar wieder aufgenommen werden.

#### Unterbau.

Auf der Zweiglinie sind bis Ende des Baujahres

259 629 Kubikmeter

Boden gewonnen und bewegt und 6 605 laufende Meter Planie hergestellt worden, so dass noch 26 773 Kubikmeter Boden zu gewinnen und zu bewegen und 2 767,4 laufende Meter Planie herzustellen verblieben.

An **Kunstbauten** sind vollendet:

- 9 Wölbrücken,
- 1 Brücke mit Eisenträgern,
- 3 Wölbschleussen,
- 24 Deckschleussen,
- 1 offene Schleuse,
- 18 Röhrenschleussen,
- 1 Brunnenschleuse,
- 1 Wässerungsschleuse,
- 2 Futtermauern,
- 1 Abpflasterung.

Im Bauangriff befanden sich:

- 3 Wölbrücken,
- 2 Deckschleussen,
- 9 Röhrenschleussen.

#### Oberbau.

Im freien Gleise wurden

1 775 laufende Meter

Bettung hergestellt.

#### Hochbauten.

Das Administrationsgebäude und das Beamtenwohnhaus zu Ebersbach, sowie der Sächs. und Oesterr. Güterschuppen, ingleichen der beiderseitige Kohlschuppen daselbst und das Haltestellengebäude zu Dürrenhennersdorf sind im Ausbau begriffen.

Sämmtliche Bahnwärterhäuser mit Nebengebäuden sind bis auf die Anstreicherarbeiten vollendet.

Im ganzen Arbeitsjahre waren durchschnittlich 624 Arbeiter täglich beschäftigt. Der grösste Arbeiterbestand fiel in den Monat Mai mit 989 Mann.

In dem fiscalischen Krankenhause auf Bahnhof Ebersbach wurden 25 Arbeiter untergebracht, 24 konnten als gesund entlassen werden, einer ist verstorben. Ausserdem wurden 50 Arbeiter in ihren Wohnungen ärztlich behandelt. Ueberhaupt waren 75 Erkrankungsfälle vorgekommen.

Auf der Hauptbahn begannen die Erd- und Felsenarbeiten, sowie die Kunstbauten am 19. Juli auf der V. Section

(Seifhennersdorf), einschliesslich der Strecke Landesgrenze — Warnsdorf,

Abschnitt II. B.  
Eisenbahn-Neubau.

am 5. August auf der VI. Section  
(Gersdorf),  
am 16. September auf der VII. Section  
(Neusalza),

auf einer Länge von zusammen

32 959,97 laufenden Metern.

**Unterbau.**

Bis Ende des Baujahres wurden

170 700 Kubikmeter

Boden gewonnen und bewegt und 3735 laufende Meter Planie hergestellt, so dass noch einschliesslich des böhmischen Theiles 520 208 Kubikmeter Boden zu gewinnen und zu bewegen und 29 224,97 laufende Meter Planie herzustellen verblieben.

An **Kunstbauten** wurden bis Ende des Baujahres vollendet:

5 Wölbbrücken,  
1 Eisenträgerbrücke,  
4 Wölbschleussen,  
31 Doppeldeckschleussen,  
3 offene Schleussen,  
14 Röhrenschleussen,  
2 Wässerungsschleussen,  
1 Abpflasterung und  
4 Brunneneinfassungen mit Rohrleitungen.

Im Bauangriff befanden sich:

8 Wölbbrücken,  
1 Eisenträgerbrücke,  
1 Wölbschleusse,  
2 Deckschleussen,  
20 Röhrenschleussen,  
1 Wässerungsschleusse,  
1 Futtermauer.

Am Viaduct bei Seifhennersdorf sind aufgeführt: ein Pfeiler 1 Meter über Terrain, vier Pfeiler bis zur Binderschicht über Sockel, sieben Pfeiler bis zur Sockelhöhe und ein Pfeiler bis zur Kämpferschicht.

Von der Zeit der ersten Arbeiten auf der Hauptbahn — 19. Juli — bis Ende des Baujahres waren durchschnittlich täglich 998 Arbeiter beschäftigt. Hierbei befanden sich 180 Maurer und 23 Zimmerer.

Der grösste Arbeiterbestand fiel:

bei der V. Section auf den Monat August mit 535 Mann,  
" " VI. " " " " " Septb. " 472 "  
" " VII. " " " " " Dezbr. " 257 "

In den fiscalischen Krankenhäusern zu Seifhennersdorf, Ebersbach, Neugersdorf und Spremberg wurden 21 Mann untergebracht, 19 Mann konnten als gesund entlassen werden, 2 sind verstorben.

Ausserdem wurden 53 Mann in ihren Wohnungen ärztlich behandelt. Es waren demnach überhaupt 74 Erkrankungsfälle zu verzeichnen.

Der durchschnittliche Arbeitsverdienst pro Tag betrug:

bei einem Handarbeiter im Tagelohne	14 Ngr.	bis	21 Ngr.,
" " " " Accord	15	" "	25 "
" " Maurer im Tagelohn	18	" "	30 "
" " " " Accord	25	" "	40 "
" " Steinmetzen im Tagelohn	27,5	" "	40 "
" " " " Accord	35	" "	50 "

bei einem Zimmerer im Tagelohn	18 Ngr.	bis	22 Ngr.
„ „ „ „ Accord	25	„	„
„ „ Stellmacher im Tagelohn	20	„	29 „
„ „ Schmieid „ „	20	„	30 „

Das Personal für die technische Bauleitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues bei der Haupt- und Zweigbahn zusammengenommen bestand aus:

1 Obergeringieur, (zugleich für den Bau der Strecke Kamenz — Landesgrenze unter c.)

4 Sections-Ingenieuren,

15 Ingenieurassistenten,

37 Mann Expeditions-, Beaufsichtigungs- und Bewachungspersonal.

Der Bauaufwand betrug bis Ende des Jahres

830 060 Thlr. 15,3 Ngr.

Die Arbeiten zur Fortsetzung

### c) der Radeberg-Kamenzer Bahn

von Kamenz bis zur Sächs. Preuss. Landesgrenze bei Strassgräbchen begannen im Monat März.

#### Unterbau.

Bis Ende des Baujahres wurden

209 291 Kubikmeter

Boden gewonnen und bewegt.

An Planie wurden 9 210 laufende Meter hergestellt.

An **Kunstbauten** sind vollendet:

4 Wölbbbrücken,

3 Wölbschleussen,

21 Deckschleussen,

44 Röhrenschleussen,

davon 1 Deck- und 12 Röhrenschleussen ausserhalb der Bahn.

#### Oberbau.

An Bettung wurden 3 965 laufende Meter hergestellt.

#### Hochbauten.

Das Administrationsgebäude und das Bahnmeisterhaus zu Kamenz wurden vollendet.

Das Administrationsgebäude, der Güterboden, das Wirthschaftsgebäude und das Freiprivet auf der Haltestelle Strassgräbchen sind in Angriff genommen.

Der Arbeiterbestand betrug durchschnittlich täglich 342 Mann, darunter 44 Maurer und 5 Zimmerer.

Der höchste Arbeiterbestand fiel mit 495 Mann auf den Monat Mai.

Im Krankenstifte zu Kamenz wurden 4 erkrankte Arbeiter untergebracht und als gesund wieder entlassen.

Ausserdem wurden 128 Arbeiter in ihren Wohnungen ärztlich behandelt. Demnach waren überhaupt 132 Erkrankungsfälle vorgekommen.

Der durchschnittliche tägliche Arbeitsverdienst betrug:

bei einem Handarbeiter im Tagelohn 15 bis 20 Ngr.,

„ „ „ „ Accord 20 „ 26 „

„ „ Maurer „ Tagelohn 21 „ 25 „

„ „ „ „ Accord 24 „ 30 „

„ „ Zimmerer „ Tagelohn 19 „ 24 „

Das Personal für die technische Bauleitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues bestand aus:

1 Sections-Ingenieur,

2 Ingenieur-Assistenten und

7 Mann Expeditions-, Beaufsichtigungs- und Bewachungspersonal.

Der Bauaufwand für diese Strecke (III. Section) betrug bis Ende des Baujahres  
300 070 Thlr. 6,4 Ngr.

#### d) Die Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn

zweigt von der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn am westlichen Ende des Bahnhofes Pirna mit einer nach Norden gerichteten Curve ab, überschreitet unmittelbar darauf die Elbe auf einer gewölbten, zugleich für den Strassenverkehr bestimmten Brücke von 281 Meter Länge, 12,5<sup>5</sup> Meter über dem Elbnullpunkte bei Pirna hoch, 16 Meter breit, wovon 8,5 Meter für die Eisenbahnanlagen, 7,5 Meter für die Strassen bestimmt sind (mit 6 Oeffnungen zu 30 Meter, 1 zu 24 Meter, 1 zu 20 Meter und 1 zu 16 Meter Spannweite); die Bahnlinie erreicht das rechte Elbufer dicht unterhalb Copitz und zieht sich von da ansteigend nach dem linken Thalrande des Wesenitzbaches (Liebethaler Grund), denselben über die Ortschaften Daube, Lohmen, Porschendorf, Dürrröhrsdorf — woselbst die Südläusitzer Staatseisenbahn anschliessen wird — folgend. Oberhalb Dittersbach überschreitet die Bahnlinie, die nördliche Richtung beibehaltend, den Wesenitzbach auf einem gewölbten Viaducte (6 Oeffnungen von 12 Meter lichter Weite, 1 Oeffnung von 24 Meter lichter Weite, 131,5 Meter lang, 24 Meter über der Thalsohle hoch), lässt Wilschdorf rechts, durchschneidet die Dresden-Bautzner Chaussée und überschreitet bei Arnsdorf die Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn im Niveau, daselbst einen Anschlussbahnhof etablirend, von welchem aus mittels einer nach Norden gerichteten Verbindungcurve an die Radeberg-Kamenzer Staatseisenbahn zwischen Kleinwolmsdorf und Arnsdorf angeschlossen wird.

Die Baulänge beträgt 23 763,4 Meter = 3,17 Meilen und ist in zwei Bausectionen getheilt, von denen die erste 11 128,5 Meter, die zweite 10 272,5 Meter lang ist. Der Werkplatz Pirna und die Elbbrücke daselbst bilden — der umfänglichen Arbeiten halber — je eine Bauabtheilung für sich von 1 865 Meter bez. 497,4 Meter Länge.

Die Horizontal-Projection der Baulinie setzt sich zusammen aus 12 821,51 Meter = 54 % gerade Linie, 10 942,55 Meter = 46 % Curven.

Der kleinste Halbmesser der Bahncurven beträgt 250 Meter, deren Centriwinkel umfassen in Summa:  
1 011 Kreisbogengrade.

Nach der Verticalprojection der Baulinie liegen in der Richtung von Pirna aus

4 485 Meter = 19 % horizontal,  
14 343,4 „ = 60 % in Steigung,  
4 935 „ = 21 % im Fall.

Das Neigungsmaximum beträgt 1: 60.

In der oben bezeichneten Richtung steigt die Bahnlinie von Pirna bis zur Wasserscheide zwischen dem Wesenitz- und dem Röderbache an der Dresden-Bautzner Chaussée 152,55 Meter, fällt von da bis zum Anschlusspunkte an die Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn bei Arnsdorf 20 Meter und steigt wieder 2,5 Meter bis zum Anschluss an die Radeberg-Kamenzer Staatseisenbahn. Die Bahnlinie steigt im Ganzen 156,5 Meter und fällt 23,5 Meter. Der höchste Punkt der Bahn — die vorbezeichnete Wasserscheide — liegt 164,5 Meter, der Anschluss bei Pirna 12,55 Meter, der Anschluss bei Arnsdorf an die Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn 144,55 Meter und der Anschluss an die Radeberg-Kamenzer Staatseisenbahn 146,5 Meter über dem Dresdner Elbnullpunkte.

Ausser der Elbbrücke und dem Wesenitzviaducte sind nur gewöhnliche Weg- und Wasserdurchlässe projectirt; die Schienengleise der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn bei Pirna werden auf einer Brücke mit eiserner Trägerconstruction überschritten, die Dresden-Bautzner Chaussée auf einer gewölbten Brücke über die Bahn hinweggeführt. Die Hauptmauermassen der Kunstbauobjecte werden aus Bruchsteinen der Umgegend — Sandstein oder Granit — die Gewölbe, Grund- und Binderschichten, Eckarmirungen, Plattenabdeckungen aus Pirnaischen Sandstein oder Granit ausgeführt, nur die Elbbrücke wird fast durchgängig von regelmässigen Sandsteinquadern hergestellt.

Die zu gewinnenden Bodenmassen bestehen aus Lehm, Sand, Quadersandstein und Granit. Die grösste Dammhöhe in der Bahnaxe beträgt 22 Meter, die grösste Einschnittstiefe 12 Meter. Bei Lohmen, Dürrröhrsdorf und Arnsdorf werden Bahnhöfe errichtet. Die Bahn wird im Unterbau durchgängig, im Oberbau vorläufig

nur von Pirna bis Dürrröhrsdorf zweigleisig ausgeführt. Die Baukosten sind mit Einschluss der Beschaffung von Transportmitteln zu 4 000 000 Thlr. veranschlagt; im Hinblick auf die inmittels eingetretene Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne wird jedoch eine nicht unbedeutende Ueberschreitung des Voranschlages zu erwarten sein.

Die Abzweigung der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn von der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn bei Pirna bedingt eine gänzliche Verlegung und Umgestaltung des ohnehin schon sehr beschränkten Bahnhofes daselbst. Der neue Bahnhof kommt ungefähr 1 000 Meter weiter westlich zu liegen.

Nachdem im Laufe des Sommers 1872 die speciellen Vorarbeiten ausgeführt und vollendet, sowie die sonstigen Bauvorbereitungen getroffen worden waren, konnte im Monat September mit dem Bahn- und Elbbrückenbau begonnen werden.

Am Jahresschlusse waren im Ganzen 24 460 Cubikmeter Boden — grösstentheils zur Auffüllung des Pirnaer Bahnhofes gehörig — bewegt und der Bau mehrerer kleinerer Kunstbauobjecte in Angriff genommen worden. Am Elbbrückenbau war der erste Stropfweiler — am linken Elbufer — bis zum Gewölbe, der zweite Stropfweiler 17 Meter über dem Nullwasserstande aufgeführt und mit Gründung des Widerlagpfeilers am linken Elbufer begonnen, im Uebrigen aber die Anlieferung von Baumaterialien lebhaft betrieben worden.

Im Monat December waren durchschnittlich täglich beschäftigt

a) beim Bahnbau: 27 Maurer,  
3 Zimmerleute,  
283 Hand- und Erdarbeiter,

Sa. 313 Mann;

b) beim Elbbrückenbau: 23 Maurer,  
25 Zimmerleute,  
7 Schiffer und Schmiede,  
80 Handarbeiter,

Sa. 135 Mann.

Das Personal für die technische Bauleitung, Baubeaufsichtigung und Bewachung des Baues bestand:

a) beim Bahnbau aus:

1 Oberingenieur,  
2 Sectionsingenieuren,  
7 Ingenieur-Assistenten,  
25 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungspersonal;

b) beim Elbbrückenbau aus:

1 Wasserbauinspector als bauleitender Ingenieur,  
2 Ingenieur-Assistenten,  
8 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungspersonal.

Bis zum Jahresschlusse waren an Baugeldern

175 501 Thlr. 20,<sup>s</sup> Ngr.

incl. 101 520 Thlr. 18,<sup>s</sup> Ngr. für den Elbbrückenbau verausgabt worden.

#### e) Die Plauen-Oelsnitzer Staatseisenbahn

zweigt am nordwestlichen Ende des Bahnhofes Plauen in südwestlicher Richtung von der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn ab, überschreitet auf einem 193 Meter langen und 32 Meter über der Thalsole hohen Viaducte (3 Bögen von 17 Meter, 4 Bögen von 14 Meter und 4 Bögen von 10 Meter lichter Weite) das Thal des Syraubaches und fällt, eine nahezu südliche Richtung annehmend, nach dem Elsterthale hinab, welches nach Ueberschreitung des Kloschwitzbaches auf einem 99 Meter langen und 14,<sup>4</sup> Meter über der Thalsole hohen gewölbten Viaducte (5 Bögen von 15 Metern Lichtweite) bei Strassberg erreicht wird; von da verfolgt die Bahnlinie ansteigend den Lauf des Elsterflusses stromaufwärts, denselben zweimal auf Brücken mit eiserner Trägerconstruction überschreitend und gelangt bei den Ortschaften Kürbitz, Weischlitz, Pirk, Magwitz, Planschwitz, Dobeneck vorüber nach Oelsnitz, woselbst die Vereinigung mit der Voigtländischen Staatseisenbahn in deren Bahnhof stattfindet.



**Abschnitt II. B.**  
Eisenbahn-Neubau.

Die Länge der Baulinie beträgt 18 950 Meter = 2,53 Meilen und ist in zwei Bausectionen von 5 750 Meter und 13 200 Meter Länge eingetheilt.

Die Horizontalprojection der Bahnlinie setzt sich zusammen aus:

11 411,05 Meter = 60% gerade Linie,  
7 538,95 „ = 40% Curven.

Der kleinste Curvenhalbmesser beträgt 350 Meter, die Bahncurven umfassen zusammen 985 Kreisbogengrade.

Nach der Verticalprojection liegen in der Richtung von Plauen nach Oelsnitz:

2 835 Meter = 15% horizontal,  
10 090 „ = 53% in Steigung,  
6 025 „ = 32% im Fall.

Das Neigungsmaximum beträgt 1:95. Die Bahnlinie steigt in Summa 37,99 Meter und fällt 57,23 Meter. Der höchste Punkt — der Bahnhof Plauen — liegt 291,64 Meter, der tiefste Punkt — die Thalsole der Elster bei Strassberg — 234,00 Meter und der Bahnhof Oelsnitz 273,58 Meter über dem Dresdner Elbnullpunkte.

Ausser den vorgenannten grösseren Kunstbauobjecten kommen nur gewöhnliche Weg- und Wasserdurchlässe, sowie eine Strassenbrücke über einen Bahneinschnitt vor. Das Baumaterial für die Kunstbauobjecte besteht in der Hauptmasse aus Bruchsteinen (Thonschiefer, Grauwacke, Grünstein) für Gewölbe, Binderschichten, Eckarmirungen, Plattenabdeckungen aus Pirnaer Sandstein, Granit aus Bergen bei Falkenstein und Fruchtthonschiefer aus Tirpersdorf bei Oelsnitz. Die zu gewinnenden Bodenmassen bestehen aus Lehm, Thonschiefer und Grünstein. Die grösste Dammhöhe beträgt 14 Meter, die grösste Einschnittstiefe 12 Meter.

Bei Weischlitz — voraussichtlich Anschlussstelle der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn — wird eine Station, unweit des rechten Syraufers bei Plauen (Naundorf) und bei Pirk werden Haltestellen errichtet. Die Bahn wird im Unter- und Oberbau durchgängig zweigleisig ausgeführt.

Die Baukosten sind incl. der Beschaffung der Transportmittel mit  
1 750 000 Thlr. — Ngr.

veranschlagt; es steht jedoch in Folge der Steigerung der Materialpreise und Arbeitslöhne ebenfalls eine bedeutende Ueberschreitung des Kostenvoranschlages in Aussicht.

Im Zusammenhange mit dem Bau der Plauen-Oelsnitzer Staatseisenbahn und veranlasst durch denselben stehen bedeutende Umänderungen und Erweiterungen der Bahnhöfe Herlasgrün, Plauen und Oelsnitz.

Die Vorbereitungen zum Bahnbau und namentlich zum Bau des Viaductes über das Thal der Syraubach wurden bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1871 dergestalt getroffen, dass die Grundsteinlegung zu dem so eben erwähnten Viaducte am 7. October 1871 erfolgen konnte. Die Erdarbeiten wurden auf der ersten Section im Monat Januar 1872, auf der zweiten Section im Monat August 1872 begonnen. Bis zum Schlusse des Jahres 1872 wurden 191 350 Cubikmeter Boden gewonnen und bewegt und es verblieben für das Jahr 1873 noch 367 188 Cubikmeter zu fördern; fertige Planie war nur auf einer Länge von 1 800 Metern hergestellt.

An Kunstbauobjecten waren am Jahresschlusse vollendet:

6 gewölbte Wegebrücken und Wasserdurchlässe,  
1 Wölbschleusse,  
13 Deckschleussen,  
1 offene Schleusse,  
3 Röhrenschleussen,  
3 Schleussen mit trockener Mauerung,  
2 Uferabpflasterungen.

Der Bau des Syrauviaductes wurde derart gefördert, dass am 23. November 6 Bögen — 1 von 10 Meter, 2 von 14 Meter und 3 von 17 Meter Spannweite — geschlossen, 1 Bogen von 14 Meter Spannweite angewölbt, und die fertigen Bögen hintermauert werden konnten; an den Pfeilern IX, X, XI wurden die Kämpferschichten verlegt; der Gesamtaufwand betrug bis Ende Dezember 183 413 Thlr. 24,8 Ngr.; veranschlagt ist der Viaduct zu 300 000 Thlr.

Der Bau des Viaductes über das Kloschwitzthal bei Strassberg blieb im Jahre 1872 noch ausgesetzt.

Die Arbeiterzahl betrug im Durchschnitt täglich 500 Mann, das Maximum der am Syrau-Viaduct arbeitenden Maurer betrug 126 Mann.

Auf der ganzen Bahnlinie sind im Jahre 1872 75 Erkrankungsfälle bei Arbeitern vorgekommen; 5 Arbeiter sind gestorben, von denen 4 (2 beim Syraubrückenbau) verunglückten.

Das Bauleitungs-, Baubeaufsichtungs- und Baubewachungspersonal bestand aus:

- 1 Oberingenieur (zugleich für den Bau der Chemnitz-Leipziger und Aue-Jägersgrüner Staatseisenbahn),
- 2 Sectionsingenieuren,
- 8 Ingenieurassistenten,
- 28 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungspersonal.

Bis zum Jahresschluss betrug der Bauaufwand 389 982 Thlr. 19,4 Ngr.

#### f) Die Aue-Jägersgrüner Staatseisenbahn.

Der im Jahre 1872 begonnene Bau der Aue-Jägersgrüner Staatseisenbahn wurde am Jahresschlusse an die Chemnitz-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft abgegeben, welche den Fortbau der in die Chemnitz-Adorfer Eisenbahn fallenden Strecke „Aue-Jägersgrün“ mit übernommen hat.

## C.

### Neubauten auf den Staatseisenbahnen.

Am Schlusse des Jahres 1872 betrug die Gasammtlänge der Schienengleise auf den Staatseisenbahnen, mit Einschluss der Chemnitz-Würschnitzer und mit Ausschluss der Annaberg-Weipertener Privateisenbahn, 1 935 774 Meter, d. i. bei 128 Meilen Baulänge 15 123 Meter Schienengleis pro Meile Baulänge.

Hiervon sind

- 1 662 170 Meter Hauptgleise mit Einschluss von 223 440 Meter Hauptgleise auf den Bahnhöfen und
- 273 604 Meter Nebengleise mit Einschluss von 246 633 Meter Nebengleise auf den Bahnhöfen.

Gegen das Vorjahr sind

177 700 laufende Meter Schienengleis

zugewachsen und zwar hauptsächlich durch den Hinzutritt der im Laufe des Jahres eröffneten Chemnitz-Leipziger Linie mit ihren Zweigbahnen nach Limbach, Rochlitz und Penig; ferner durch Herstellung des zweiten Gleises zwischen Oelsnitz und Brambach, sowie durch Gleisvermehrungen auf den Bahnhöfen in Chemnitz, Zwickau, Alt- und Neustadt Dresden.

Auf dem Central-Güterbahnhofe in Dresden-Altstadt wurde ein Eilgüterschuppen, ein Locomotiven-Anheizgebäude für 20 Locomotiven und ein Kohlenschuppen mit Wasserstation erbaut.

Der Personenbahnhof in Dresden-Altstadt erhielt einen bedeckten Zwischenperron für den Personenverkehr und einen neuen Wagenschuppen; die zeither im Hauptverwaltungsgebäude befindliche Eilgut-Expedition wurde in den neuen Eilgüterschuppen auf dem Central-Güterbahnhofe verlegt und die dadurch in ersterem frei gewordenen Räume zu anderweiten Betriebsverwaltungszwecken eingerichtet.

An den Haltestellen Niedersedlitz und Heidenau wurden Freiprivete errichtet. Behufs der Ueberbrückung der Schienengleise an der Falkenstrasse wurde Areal von dem Grundstücke des Taubstummen-Institutes käuflich erworben, ebenso Areal für die projectirte Erweiterung des Kohlenbahnhofes in Dresden-Altstadt und der Haltestelle Hainsberg. Der im Jahre 1871 begonnene Bau von Werkstätten auf dem erweiterten Bahnhofe in Dresden-Neustadt wurde fortgesetzt.

Die Anlage eines Wasserdruckwerkes an der Spree bei Bautzen zu Versorgung des Bahnhofes daselbst mit Locomotivspeisewasser wurde vollendet und in Gang gesetzt. — Für die theils durch die Steigerung des Verkehrs, theils durch die bevorstehende Einmündung der Südläusitzer Staatseisenbahn und der Görlitz-Zittauer Eisenbahn in den Bahnhof Zittau unbedingt nothwendig werdende bedeutende Erweiterung des letzteren wurden Vorarbeiten ausgeführt. —

Die Perrons an den Haltestellen Kubschütz, Zoblitz und Gersdorf wurden umgebaut, an der Haltestelle Scheibe ein Perron errichtet und an der Haltestelle Seitschen eine Wartehalle mit Expeditionslocalitäten erbaut. Die hauptsächlich für den Kohlenverkehr bestimmte Erweiterung des Bahnhofes Chemnitz wurde nebst den

**Abschnitt II. D.**  
**Bahnunterhaltung.**

zugehörigen Gleisanlagen vollendet, eine Reserve-Dampfmaschine zum Wasserheben aufgestellt und der Bau des Werkstättenbahnhofes daselbst fortgesetzt. Die Erweiterungsbauten auf Bahnhof Meerane wurden in der Hauptsache vollendet. Auf dem Bahnhofe Zwickau mussten die Güterexpeditionslocalitäten erweitert und die Gasbeleuchtungsanlagen vermehrt werden. Von Zwickau bis Schedewitz wurde im Zusammenhange mit der Einmündung der neuerbauten Brückenbergschacht-Bahn ein drittes Schienengleis angelegt, die Gleise an der Sammelstelle bei Schedewitz vermehrt und eine Telegraphenstation mit Leitung nach dem Zwickauer Bahnhofe daselbst errichtet. Die Güterstation Wilkau wurde mit einem Ladeperron versehen und an der Güterstation Lauter eine Gleisbrückenwaage aufgestellt.

Auf dem Bahnhofe Leipzig wurden die Gasbeleuchtungsanlagen erweitert, ein Schuppen für feuergefährliche Gegenstände errichtet, Schienengleise zur Aufstellung von Reserverädern ausgelegt, der Eilgüterschuppen vergrößert und an den südlichen Giebel der Abfahrtshalle eine bedeckte Perronverlängerung angebaut. — Die Expeditionslocalitäten im Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Kieritzsch wurden erweitert und ein Waschhaus daselbst eingerichtet. — Der Bahnhof Gössnitz erhielt eine Gleisvermehrung und eine Reserve-Dampfmaschine zum Wasserheben. Die Erweiterungsbaue auf dem Bahnhofe Crimmitzschau, namentlich der Bau eines neuen Stationsgebäudes, der neuen Strassen- und Schleussenanlagen, die Verbreiterung der Durchfahrt bei Station Nr. 1190 und der Bau eines Weichenwärterhauses wurden in der Hauptsache vollendet. — Auf dem Bahnhofe Werdau wurde ein Hebekrahn für schwere Maschinenstücke aufgestellt. Die Gasbeleuchtungsanlagen auf dem Bahnhofe Reichenbach i. V. wurden erweitert, ein Signalhaus am östlichen Ende desselben errichtet und eine Reserve-Dampfmaschine zum Wasserheben aufgestellt. Auf dem Bahnhofe Hof wurde ein Weichenwärterhaus erbaut. An das Wasserstationsgebäude der Haltestelle Lottengrün wurde eine Wohnung angebaut, die Expeditionsräume auf Bahnhof Oelsnitz erweitert, der Sächsische Güterschuppen auf dem Bahnhofe Voitzersreuth vergrößert und eine Stollenanlage zu Gewinnung von Locomotivspeisewasser in Angriff genommen. Von Oelsnitz bis Brambach wurde das zweite Schienengleis ausgelegt.

Mit Herstellung der Blocksignalisierungseinrichtungen wurde auf der Strecke Werdau-Reichenbach-Herlasgrün begonnen.

## D.

### Die bauliche Unterhaltung im Jahre 1871.

#### 1. Der Staatseisenbahnen mit Einschluss der Chemnitz-Würschnitzer Privateisenbahn.

Die bauliche Unterhaltung der Staatseisenbahnen mit Einschluss der Chemnitz-Würschnitzer Privateisenbahn und mit Ausschluss der nur wenige Monate im Betriebe befindlich gewesenen Bahnlinie Kleinwolmsdorf-Kamenz (Radeberg-Kamener Linie) und der Borna-Kieritzscher Bahn hat im Jahre 1871

2 808 906 Thlr. 2,4 Ngr.

auf

111,40 Meilen Bahnlänge

betragen. Hierbei sind eingeschlossen:

5 068 Thlr. 5,3 Ngr. gemeinschaftlicher Unterhaltungsaufwand für den Bahnhof Görlitz,

2 041 „ 20,3 „ „ desgleichen für den Bahnhof Eger,

3 560 „ 17,4 „ „ desgleichen für den Bahnhof Zittau,

10 670 Thlr. 12,0 Ngr. Summa.

Von obigem Kostenbetrage ist der Werth der alten ausgewechselten brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien, angenommen zu

998 876 Thlr. 16,0 Ngr.

zu kürzen; es beträgt mithin der Aufwand für die bauliche Unterhaltung

1 810 029 Thlr. 16,4 Ngr.

Hiervon entfallen auf die Unterhaltung des Oberbaues

1 505 469 Thlr. 4,3 Ngr.

und auf die Unterhaltung der übrigen Anlagen mit Einschluss des Aufwandes für die oben erwähnte gemeinschaftliche Unterhaltung der Bahnhöfe Görlitz, Eger und Zittau

304 560 Thlr. 12,<sup>1</sup> Ngr.

oder pro Meile Bahnlänge 2 733,<sup>92</sup> Thlr.

Unter Ausschluss des auf gemeinschaftliche Kosten bestrittenen Unterhaltungsaufwandes der Bahnhöfe Görlitz, Eger und Zittau vertheilen sich die Unterhaltungskosten auf die einzelnen Ausgabecapitel folgendermaassen:

## 1.

Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Gräben

18 028 Thlr. 8,<sup>2</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 161,<sup>83</sup> Thlr.

Aussergewöhnliche Herstellungen sind nicht erforderlich gewesen.

## 2.

Unterhaltungen der Einfriedigungen, Absperrungen, Anpflanzungen, Gradientenzeiger, Grenz-, Stations- und Meilensteine

29 473 Thlr. 9 <sup>6</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 264,<sup>57</sup> Thlr.

Die nach und nach zu bewirkende Einführung dauerhafterer und zweckmässigerer Wegeabsperrungen (Zug- und Schlagbarriären) hat in dem laufenden Jahre begonnen.

## 3.

Unterhaltung des Oberbaues, der Ausweichungen, Drehscheiben, versenkten Gleise, Feuergruben im Freien und der Niveauübergänge.

Die Kosten für die bauliche Unterhaltung des Oberbaues mit 1 714 738 Meter Gleislänge und 2 605 Weichen betragen im Jahre 1871

2 504 345 Thlr. 20,<sup>3</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 438,<sup>14</sup> Pfg.

Nach Abzug des angenommenen Werthes der ausgewechselten brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien verbleiben für die Unterhaltung des Oberbaues

1 505 469 Thlr. 4,<sup>3</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 263,<sup>33</sup> Pfg.

Auch im Jahre 1871 verursachte der fortgesetzte Umtausch des zeitherigen Schienenprofils gegen ein höheres und schwereres den bedeutendsten Theil des Kostenaufwandes für Unterhaltung des Oberbaumaterialies. Von dem zuletzt aufgeführten Betrage entfallen auf

a) Unterhaltung der Gleisbettung

50 864 Thlr. 12,<sup>3</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 8,<sup>333</sup> Pfg.,

grötentheils Anschaffungskosten für Bettungs- und Unterstopfungsmaterial. Die Bahnstrecke von Dresden bis Bodenbach bedurfte immer noch aussergewöhnlicher Kosten für Bettungsarbeiten.

b) Arbeitslöhne für Gleisjustirungen, Auswechseln schadhafte Oberbaumaterialies, Umlegen und Austausch von Schienen alten Profils gegen Stahlkopfschienen neuen Profils u. s. w.

214 744 Thlr. 2,<sup>4</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 37,<sup>57</sup> Pfg.

c) Anschaffungskosten des neuen, beziehentlich Werth des ausgewechselten noch brauchbaren, in die Schienengleise wieder verwendeten Oberbaumaterialies

2 193 095 Thlr. 21,<sup>1</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 383,<sup>69</sup> Pfg.

und nach Abzug des Werthes der ausgewechselten brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien

1 194 219 Thlr. 5,<sup>1</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 208,<sup>91</sup> Pfg.

Aus- und eingewechselt, beziehentlich eingetauscht wurden:

Abchnitt II. D.  
Bahnunterhaltung.

bei der Bahnabtheilung	Schienen.					Plat- ten.	Nägel.	Laschen.	Schrau- ben.	Schwellen.		Lang- schwellen für Weichen.	Bemerk- ungen.			
	Stahlkopf.		Eisen.		Sum- ma.					Pro- zente.	Stück.			Stück.	Proz.	Meter.
	Profil IV.	Profil III.	Profil III.	Profil II.												
	Meter.									Stück.				Meter.		
Leipzig-Altenburg.	40 065	1 557	22 382	64 004	27,04	4 092	28 827	14 579	34 849	21 061	15,40	2 062				
Altenburg-Werdau-Zwickau.	29 614	268	16 481	46 363	21,03	14 692	13 584	10 154	28 806	19 158	14,88	1 525				
Werdau-Plauen.	30 145	230	—	30 375	15,00	11 572	12 732	10 914	20 732	17 546	16,36	1 849				
Plauen-Hof.	36 067	7 476	17 348	60 891	29,12	16 847	18 238	13 322	26 538	21 422	17,58	1 257				
Riesa-Mittweida.	28 261	—	11 903	40 164	18,75	3 348	17 052	9 505	24 910	18 762	15,02	2 207				
Mittweida - Chemnitz- Wüstenbrand-Würschnitz.	43 886	658	19 792	64 336	35,37	15 466	23 646	13 650	31 538	15 969	15,05	2 980				
Wüstenbrand - Glauchau- Zwickau, Schönbornchen- Gössnitz.	27 185	23	5 953	33 161	16,94	4 803	40 350	9 331	24 912	17 084	14,90	1 313				
Zwickau-Schwarzenberg, Niederschlema-Schneeberg.	22 480	26	437	22 943	10,14	13 924	15 089	8 938	15 472	16 479	12,89	6 416				
Herlasgrün-Oelsnitz.	20 702	4 809	16 495	42 006	31,59	23 427	9 980	8 397	15 469	16 708	21,40	1 919				
Oelsnitz-Eger.	7 073	3 431	4 862	15 366	11,48	5 378	5 053	3 455	4 075	8 605	11,02	1 638				
Flöha-Annaberg.	18 856	3 588	6 466	28 910	29,22	11 735	4 215	6 593	13 254	14 802	25,73	2 382				
Dresden-Freiberg und Zweig- bahnen im Plauenschen Grunde.	24 914	1 240	932	27 086	9,52	9 547	20 962	11 333	24 796	15 716	9,42	4 496				
Freiberg-Chemnitz, Wiesa- Hainichen.	6 932	30	1 327	8 289	3,09	1 237	6 353	2 376	5 896	4 921	3,90	445	Ausserdem wurden 138 Meter Hart- wischschie- nen und 821 Meter Kopf- schienen des 3theiligen Eisenober- baues aus- gewechselt.			
Dresden-Bodenbach.	43 931	624	—	44 555	13,09	8 453	41 531	14 741	32 344	28 233	14,21	2 440				
Dresden-Bischofswerda.	31 614	2 846	20 826	55 286	28,82	9 457	30 460	10 895	23 460	20 526	18,17	1 734				
Bischofswerda-Görlitz.	40 877	219	39 669	80 765	30,84	11 484	31 878	14 156	33 334	31 172	20,02	1 995				
Löbau-Zittau-Warnsdorf.	6 277	—	91	6 368	5,55	1 093	6 930	2 302	4 562	9 396	14,02	892				
Summa:	458 879	27 025	184 964	670 868	19,19	166 555	326 880	164 641	364 947	297 560	14,88	37 550				

Bemerkung. Die in der vorstehenden Tabelle aufgeführten Schienen vom Profil III. und II. sind zum grössten Theile nicht neue Anschaffungen, sondern ausgewechselte noch brauchbare, zum Ersatz für unbrauchbar gewordene Schienen im Laufe des Jahres in die Gleise wieder verwendete Schienen.

Am Schlusse des Jahres 1871 bestanden die Schienengleise der Staatseisenbahnen mit Einschluss der in dem genannten Jahre neu hinzugekommenen Strecke von Kleinwolmsdorf bis Kamenz (Kamenz-Radeberger Linie) und der durch Ankauf erworbenen Borna-Kieritzscher Privateisenbahn:

Abschnitt II. D.  
Bahnunterhaltung.

auf der Bahnabtheilung	aus den Profilen					aus					Summa.	Zahl der Ausweich- ungen.	
	IV.	III.	III.	II.	I.	eisernem Oberbau.		Böhmischem Profil.	Bayerischem Profil.	Stuhl- schienen.			
	Stahl- kopf.	Stahl- und Stahlkopf.	Eisen.	Eisen.	Eisen.	Hart- wich.	Drei- theilig.						
	Meter Gleislänge.												
Leipzig-Altenburg mit Borna-Kieritzsch.	22 211	11 626	66 589	21 165	3 481	—	—	—	—	—	—	125 072	247
Altenburg-Werdau-Zwickau.	38 129	—	71 329	636	126	—	—	—	—	—	—	110 220	126
Werdau-Plauen.	37 446	—	53 593	610	303	—	—	—	—	—	—	91 952	115
Plauen-Hof.	38 390	—	62 188	2 505	118	—	—	—	—	—	1 376	104 577	94
Riesa-Mittweida.	31 217	16 396	56 086	3 375	—	—	—	—	—	—	—	107 074	147
Mittweida-Chemnitz- Wüstenbrand-Würschnitz.	37 294	—	51 266	1 887	491	—	—	—	—	—	—	90 938	205
Wüstenbrand-Glauchau- Zwickau, Schönbornchen- Gössnitz.	37 669	—	59 276	932	—	—	—	—	—	—	—	97 877	127
Zwickau-Schwarzenberg, Niederschlema-Schneeberg	29 311	—	69 167	10 507	520	—	—	—	—	—	—	109 505	350
Herasgrün-Oelsnitz.	28 573	—	38 339	—	—	—	—	—	—	—	—	66 912	87
Oelsnitz-Eger.	19 665	—	35 738	—	—	—	—	—	4 363	—	—	59 766	68
Flöha-Annaberg.	16 524	—	31 754	1 019	—	—	—	—	—	—	—	49 297	87
Dresden-Freiberg und Zweig- bahnen im Plauenschen Grunde.	21 011	—	88 169	28 006	5 034	—	—	—	—	—	—	142 220	270
Freiberg-Chemnitz, Wiesa- Hainichen.	14 411	84 599	8 090	—	—	2 702	3 465	—	—	—	—	113 266	137
Dresden-Bodenbach.	39 825	—	121 705	6 395	—	—	—	2 274	—	—	—	170 199	263
Dresden-Bischofswerda (mit Kleinwolmsdorf-Kamenz).	61 426	—	61 324	7 398	—	—	—	—	—	—	—	130 148	187
Bischofswerda-Görlitz.	37 712	—	86 961	6 257	—	—	—	—	—	—	—	130 930	99
Löbau-Zittau-Warnsdorf.	5 450	—	47 275	5 396	—	—	—	—	—	—	—	58 121	74
Summa:	516 264	112 621	1 008 849	96 088	10 073	2 702	3 465	2 274	4 363	1 376	1 758 074	2 683	

## d) Unterhaltung der Ausweichungen

33 035 Thlr. 6,8 Ngr.

pro laufenden Meter Schienengleis 5,78 Pfg.,

oder bei 2 598 Weichen pro Weiche 12,72 Thlr.

Von den unter c und d aufgeführten Ausgaben würden

2 216 216 Thlr. 17,5 Ngr.

pro laufenden Meter Schienengleis 387,73 Pfg.

aus dem Erneuerungsfonds zu bestreiten gewesen sein. Wird der oben angenommene Werth des alten Oberbaumaterials hiervon abgezogen, so verbleibt für den Erneuerungsfonds an Ausgabe

1 194 219 Thlr. 6,1 Ngr.

pro laufenden Meter Schienengleis 208,93 Pfg.

Dagegen ist in der für den Erneuerungsfonds geführten Separatrechnung an Anschaffungskosten für Oberbaumaterial

2 239 274 Thlr. 5,4 Ngr.

angesetzt. Die Differenz zwischen den vorstehenden beiden Angaben erklärt sich aus dem Umstande, dass in der zuletzt erwähnten Separatrechnung der Werth der bis zum Jahresschlusse nicht zur Verwendung gekommenen neuen, sowie der angenommene Werth der ausgewechselten vorräthig gebliebenen brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien nicht berücksichtigt werden kann.

**Abschnitt II. D.**  
**Bahnunterhaltung.**

e) Für Unterhaltung der Drehscheiben, versenkten Gleise und Löschruben ausserhalb der Locomotivremisen wurden verausgabt

4 364 Thlr. 2,<sup>s</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 0,<sup>76</sup> Pfg.

f) Für sonstige Arbeiten, Fuhrlöhne, Unterhaltung der Wegübergänge im Niveau der Bahn betrug die Ausgabe

8 242 Thlr. 4,<sup>s</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 1,<sup>44</sup> Pfg.

4.

Unterhaltung der Kunstbauobjecte innerhalb des Bahnkörpers

48 681 Thlr. 17,<sup>2</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 437 Thlr.

Die Umwandlung der eisernen Wippbrücke am Bahnhofe Pirna in eine feststehende Blechträgerbrücke, die sehr umfängliche Reparatur einer 30 Meter hohen Futtermauer bei Waldheim, die Herstellung von Futtermauern an der Haltestelle Nicolaivorstadt bei Chemnitz, sowie umfängliche Reparatur der Stirnmauern am Viaducte bei Gospersgrün sind die bedeutendsten der ausgeführten Arbeiten.

5.

Unterhaltung der Kunstbauobjecte und anderer Baulichkeiten ausserhalb des Bahnkörpers, der Strassen, Wege und Vorplätze

23 428 Thlr. 7,<sup>1</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 210,<sup>21</sup> Thlr.

6.

Unterhaltung der Hochbauten auf den Bahnhöfen

54 639 Thlr. 18,<sup>2</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 490,<sup>48</sup> Thlr.

7.

Unterhaltung der Bahn-, Schlag- und Signalwärterhäuser

16 185 Thlr. 11,<sup>6</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 145,<sup>20</sup> Thlr.

Der Aufwand für Erbauung einiger neuer Schlagwärterhäuser, sowie für den Einbau von Dachstuben in mehrere ältere Bahnwärterhäuser ist in vorstehendem Betrage mit enthalten.

8.

Unterhaltung der Brunnen und Wasserleitungen

10 039 Thlr. 21,<sup>2</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 90,<sup>12</sup> Thlr.

Die Herstellung einiger neuer Brunnen für Bahnwärterstationen, die Zuführung von Locomotivspeisewasser aus der städtischen Wasserleitung in Pirna und der Austausch hölzerner Röhren gegen eiserne an der Wasserleitung des Kohlenbahnhofes in Dresden sind als hauptsächliche Arbeiten zu erwähnen.

9.

Unterhaltung der Laderampen und freiliegenden Perrons

7 663 Thlr. 22,<sup>6</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 68,<sup>70</sup> Thlr.

Auf dem Bahnhofe Krippen der Sächsisch-Böhmischen Linie wurde eine Laderampe mit Hebekrahn und Gleisbrückenwaage für Sandsteinverladungen hergestellt.

## 10.

Unterhaltung des Telegraphenwesens

a) optische Telegraphen 3 246 Thlr. 2,<sup>1</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 29,<sup>14</sup> Thlr.

Fortsetzung der Einführung von Sperr- und Vorsichtssignalen an den Bahnhöfen und Haltestellen

b) electriche und akustische Signale 5 191 Thlr. 29,<sup>6</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 46,<sup>61</sup> Thlr.

In Summa

8 438 Thlr. 1,<sup>7</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 75,<sup>75</sup> Thlr.

## 11.

Ersatz und Unterhaltung des Mobiliars, der Messinstrumente u. s. w.

1 728 Thlr. 26,<sup>2</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 15,<sup>52</sup> Thlr.

## 12.

Ersatz und Unterhaltung des Inventars und der Arbeitsgeräthe der Bahnwärter

2 426 Thlr. 8,<sup>6</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 21,<sup>78</sup> Thlr.

## 13.

Ersatz und Unterhaltung des Inventars und der Arbeitsgeräthe der Bahnmeister

13 297 Thlr. 5,<sup>9</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 119,<sup>36</sup> Thlr.

## 14.

Für Anschaffung und Unterhaltung sonstiger Gegenstände

5 248 Thlr. 25,<sup>6</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 47,<sup>12</sup> Thlr.Wiederherstellung der, durch Eisgang zerstörten, Steinkohlenverladungs-  
vorrichtungen am Elbeinschiffungs-  
platze bei Dresden, Einrichtung von Gasbeleuchtung an der Haltestelle Nicolaivorstadt bei Chemnitz u. s. w.

## 15.

Für aussergewöhnliche Schneebeseitigung wurden verausgabt

54 610 Thlr. 25,<sup>2</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 490,<sup>22</sup> Thlr.Der Aufwand für aussergewöhnliche Schneebeseitigung war hauptsächlich auf den Bahnabtheilungen Bischofs-  
werda-Görlitz (11 552 Thlr. 4,<sup>8</sup> Ngr., pro Meile Bahnlänge 1 430 Thlr.), Freiberg-Chemnitz (6 517 Thlr.  
5,<sup>6</sup> Ngr., pro Meile Bahnlänge 820 Thlr.), Dresden-Bodenbach (4 719 Thlr. 12,<sup>5</sup> Ngr., pro Meile  
Bahnlänge 532 Thlr.), Plauen-Hof (4 228 Thlr. 3,<sup>5</sup> Ngr., pro Meile Bahnlänge 668 Thlr.) erforderlich.

## 16.

Gehalte, Remunerationen, Bekleidungsgelder und sonstige Emolumente des bei der Bahnunterhaltung an-  
gestellten und beschäftigten Personales, Stellvertretungskosten u. s. w.439 987 Thlr. 4,<sup>7</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 3 949,<sup>62</sup> Thlr.

## 17.

Expeditionsaufwand, Druck- und Insertionskosten

3 450 Thlr. 25,<sup>2</sup> Ngr.  
pro Meile Bahnlänge 30,<sup>98</sup> Thlr.



**Abschnitt II. D.**  
**Bahnunterhaltung.**

18.

Heizung und Beleuchtung mit Einschluss des Beleuchtens der Signallaternen  
 20 076 Thlr. 10,<sup>7</sup> Ngr.  
 pro Meile Bahnlänge 180,<sup>2</sup> Thlr.

19.

Insgemein, Pachtgelder, Entschädigungen, Versicherungsprämien, Curkosten  
 9 023 Thlr. 10,<sup>5</sup> Ngr.  
 pro Meile Bahnlänge 81 Thlr.

Der Gesamtaufwand für Zwecke der Bahnunterhaltung bei den Staatseisenbahnen und der Chemnitz-  
 Würschnitzer Eisenbahn betrug demnach im Jahre 1871

für Unterhaltung der Bahnanlagen mit Ausschluss des Oberbaues	293 889 Thlr. 29, <sup>2</sup> Ngr.
antheilige Kosten für Unterhaltung der Bahnhöfe Görlitz, Eger und Zittau	10 670 „ 12, <sup>9</sup> „
für Gehalte, Remunerationen, Emolumente, Expeditionsaufwand u. s. w.	472 537 „ 21, <sup>1</sup> „
Summa:	777 098 Thlr. 3, <sup>2</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 6 975,<sup>75</sup> Thlr.,  
 für Unterhalt des Oberbaues, nach Abzug des Werthes der ausgewechselten  
 brauchbaren und unbrauchbaren Oberbaumaterialien

	1 505 469 „ 4, <sup>2</sup> „
Sa. Sum.	2 282 567 Thlr. 7, <sup>5</sup> Ngr.

Hierzu tritt noch der Aufwand für die bauliche Unterhaltung der im Monat October 1871 dem Betriebe  
 übergebenen Bahnstrecke von Kleinwolmsdorf bis Kamenz (Radeberg-Kamenzer Staatseisenbahn) und zwar soweit  
 dieser Aufwand nicht noch aus dem Baufonds bestritten worden ist, mit in Summa  
 583 Thlr. 26,<sup>2</sup> Ngr.

wovon

482 Thlr. 11, <sup>6</sup> Ngr.	auf Unterhaltung der Bahnanlagen mit Ausschluss des Oberbaues und
101 „ 14, <sup>6</sup> „	auf Unterhaltung des Oberbaues incl. 90 Thlr. 12, <sup>4</sup> Ngr. auf Rechnung des Erneuerungsfonds kommen.

## 2. Die bauliche Unterhaltung der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat- Eisenbahnen.

### a. Borna-Kieritzscher Eisenbahn.

Die Borna-Kieritzscher Privateisenbahn ist zwar im Laufe des Jahres 1871 durch Ankauf in das Eigen-  
 thum des Staates übergegangen, da jedoch der Kaufpreis dem Baufonds der Chemnitz-Leipziger Eisenbahn zur Last  
 geschrieben wurde, so sind auch die Ausgaben und Einnahmen beim Betriebe der Borna-Kieritzscher Eisenbahn  
 dem so eben genannten Baufonds in Rechnung gestellt worden und es wird deshalb in Nachstehendem der Auf-  
 wand für die bauliche Unterhaltung jener Bahn für das Jahr 1871 noch bei den unter Staatsverwaltung stehen-  
 den Privateisenbahnen aufgeführt.

Der Unterhaltungsaufwand betrug nach Abzug des Werthes der ausgewechselten brauchbaren und unbrauch-  
 baren Oberbaumaterialien

3 890 Thlr. 18,<sup>8</sup> Ngr.

Hiervon entfallen

3 060 Thlr. 19,<sup>4</sup> Ngr.

pro laufenden Meter Gleislänge 98,<sup>61</sup> Pfg.

auf Unterhaltung des Oberbaues und

829 Thlr. 29,<sup>4</sup> Ngr.

pro Meile Bahnlänge 933 Thlr.

auf Unterhaltung der übrigen Bahnanlagen.

Ausgewechselt wurden:

22,5 Meter Schienen, d. i. 0,12 Prozent,  
 726 Platten,  
 2 350 Laschen,  
 4 695 Schrauben,  
 1 862 Nägel,  
 1 787 Schwellen, d. i. 16,4 Prozent,  
 88 Meter Langschwellen.

#### b. Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Der Unterhaltungsaufwand im Jahre 1871 betrug nach Abzug des Werthes der ausgewechselten Oberbaumaterialien:

22 844 Thlr. 7,8 Ngr.,  
 wovon  
 17 213 Thlr. 21,6 Ngr.,  
 d. i. pro laufenden Meter Gleislänge 107 Pfennige  
 auf Unterhaltung des Oberbaues und  
 5 630 Thlr. 16,2 Ngr.  
 pro Meile Bahnlänge 1 221,87 Thlr.  
 auf die übrigen Anlagen entfallen.

An Oberbaumaterialien wurden ausgewechselt:

3 788 Meter Schienen, d. i. 4,87 Prozent  
 890 Platten,  
 5 300 Nägel,  
 276 Laschen,  
 9 463 Schwellen, d. i. 21 Prozent,  
 1 221 Meter Langschwellen.

#### c. Greiz-Brunner Eisenbahn.

Der Unterhaltungsaufwand betrug

4 027 Thlr. 13,1 Ngr.  
 wovon  
 3 120 Thlr. 13,3 Ngr.  
 pro laufenden Meter Gleislänge 75,11 Pfg.  
 auf Unterhaltung des Oberbaues und  
 906 Thlr. 29,8 Ngr.  
 pro Meile Bahnlänge 652,5 Thlr.  
 auf Unterhaltung der übrigen Bahnanlagen kommen.

Ausgewechselt wurden:

104 Meter Schienen, d. i. 0,42 Prozent,  
 282 Platten,  
 3 500 Nägel,  
 4 Laschen,  
 52 Schrauben,  
 2 395 Schwellen, d. i. 16,8 Prozent,  
 358 Meter Langschwellen.

## d. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Die bauliche Unterhaltung der Bahnanlagen mit Einschluss des Oberbaues, jedoch nach Abzug des Werthes der ausgewechselten Oberbaumaterialien kostete im Jahre 1871

37 160 Thlr. 26,<sup>4</sup> Ngr.

Hiervon entfallen auf die Unterhaltung des Oberbaues

22 309 Thlr. 14,<sup>2</sup> Ngr.

d. i. pro laufenden Meter Oberbau 158,<sup>04</sup> Pfg.

und

14 851 Thlr. 12,<sup>2</sup> Ngr.

d. i. pro Meile Bahnlänge 4 114 Thlr.

auf die Unterhaltung der übrigen Bahnanlagen. Hierinnen sind enthalten die Kosten für Vergrößerung des Güterschuppens in Grottau, für den Umbau zweier hölzerner Einschnittsüberbrückungen in gewölbte Brücken und die mit der Staatseisenbahn gemeinschaftlich zu tragenden Kosten für bauliche Unterhaltung des Bahnhofes Zittau; von letzterer sind deshalb

3 560 Thlr. 17,<sup>4</sup> Ngr.

an die Betriebskasse der Zittau-Reichenberger Eisenbahn zu restituiren, wogegen von dieser wiederum 132 Thlr. 21,<sup>4</sup> Ngr. an die Betriebskasse der Staatseisenbahnen zu restituiren sind, als antheiliger Kostenaufwand für die gemeinschaftliche Unterhaltung des Maschinenhauses auf dem Löbauer Bahnhofs.

An Oberbaumaterialien wurden ausgewechselt:

6 419 Meter Schienen, d. i. 7,<sup>57</sup> Prozent,

1 575 Platten,

9 336 Nägel,

2 049 Laschen,

4 549 Schrauben,

6 066 Schwellen, d. i. 12,<sup>21</sup> Prozent,

2 067 Meter Langschwellen.

## ABSCHNITT III.

## NACHWEISUNG

ÜBER DIE

**GESAMMTEN TRANSPORTMITTEL,**

DEREN

CONSTRUCTIONSVERHÄLTNISSE, ANSCHAFFUNGSKOSTEN UND LEISTUNGEN,

SOWIE ÜBER DEREN

VERBRAUCH AN HEIZ-, SCHMIER-, PUTZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN.

- 
- A. Uebersicht der Schlussresultate dieses Abschnittes mit den Durchschnittsberechnungen.
  - B. Nachweisung über die vorhandenen Locomotiven.
  - C. Nachweisung über die vorhandenen Tender.
  - D. Nachweisung über die vorhandenen Personenwagen.
  - E. Nachweisung über die vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen.
  - F. Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1872.



1873

VERZEICHNIS

GESAMMTEN TRANSPORTMITTEL

DES KÖNIGREICHS SACHSEN

VON 1873

VERLEGT VON

VERLAGS-ANSTALT FÜR

DRUCK UND VERLAG

IN LEIPZIG

BEI

VERLAGS-ANSTALT FÜR

1873

VERLAGS-ANSTALT FÜR

## ABSCHNITT III.

## A.

## ÜBERSICHT

DER

**SCHLUSS-RESULTATE**

DER

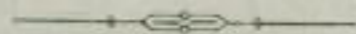
DIESEN ABSCHNITT BILDENDEN THEILE

MIT DEN

DURCHSCHNITTS-BERECHNUNGEN.

1. Bestand der Transportmittel.
2. Anschaffungskosten derselben.
3. Leistungen der Transportmittel.
4. Verbrauch durch dieselben an Heiz-, Schmier-, Putzmaterial und Reparaturkosten.
5. Allgemeine Mittheilungen.

1872.



Abschnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
	Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.
<b>I. Bestand der Transportmittel.*)</b>				
<b>Locomotiven:</b>				
4rädige . . . . . Anzahl	18	—	—	—
6 " (bei den Staatsbahnen excl. 5 Bauzugs- locomotiven) . . . . . "	332	—	4	6
8 " . . . . . "	8	—	—	—
Tenderlocomotiven { 6rädige (b. d. Staatsb. excl. 3 Bauzugslocomotiven) " . . . . . "	33**)	—	—	—
8 " . . . . . "	5	—	2	—
Zusammen (excl. 8 Bauzugslocomotiven d. Staatsb.) Anzahl	396	—	4	2
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	0,39	—	0,10	0,20
Von den Locomotiven sind:				
mit einer Treibachse versehen . . . . . "	3	—	—	—
" zwei Treibachsen " . . . . . "	295	—	4	6
" drei " " . . . . . "	98	—	—	—
Die Locomotiven wurden geliefert von:				
R. Hartmann . . . . . }	222	—	—	2
jetzt Sächsische Maschinenfabrik } in Chemnitz. { " . . . . . "	100	—	—	—
R. Stephenson in New-Castle . . . . . "	3	—	—	—
A. Borsig in Berlin . . . . . "	20	—	4	—
L. Schwartzkopf in Berlin . . . . . }	10	—	—	—
jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft } " . . . . . "	17	—	—	—
F. Wöhlert in Berlin . . . . . "	5	—	—	—
E. Kessler in Karlsruhe . . . . . "	2	—	—	—
Cockerill in Seraing . . . . . "	2	—	—	1
Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler) . . . . . "	15	—	—	—
Tender mit 2 Achsen . . . . . "	18	—	4	—
" 3 " . . . . . "	289	—	—	5
Zusammen Anzahl	307	—	4	5
<b>Personenwagen:</b>				
4rädige . . . . . "	603	—	11	5
6 " . . . . . "	190	—	—	—
Zusammen Anzahl	793	—	11	5
Achsen unter denselben . . . . . "	1 776	—	22	10
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	1,79	—	0,30	0,38
Die Personenwagen enthalten Plätze:				
in I. Classe . . . . . "	1 334	—	18	12
" II. " . . . . . "	7 876	—	112	40
" III. " . . . . . "	18 915	—	150	110
" IV. " . . . . . "	150	—	90	—
Zusammen Anzahl	28 275	—	370	162
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . Plätze	28,57	—	14,47	15,80
" " Achse . . . . . "	15,02	—	16,82	16,20
18,43				
<b>Passagiergepäckwagen:</b>				
4rädige . . . . . Anzahl	142	—	2	—
6 " . . . . . "	11	—	—	—
Zusammen Anzahl	153	—	2	—
Achsen unter denselben . . . . . "	317	—	4	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	0,32	—	0,10	—
0,20				

\*) Die Görsnitz-Geraer Eisenbahngesellschaft besitzt keine Transportmittel, dieselben werden gegen einen Achsenzins von der Staats-Eisenbahnverwaltung gestellt, deshalb ist bei denjenigen Berechnungen, welche sich hinsichtlich des Bestandes und der Anschaffungskosten der Transportmittel auf die Bahnlänge beziehen, die gemeinschaftliche Länge der Staatsbahnen und der Görsnitz-Geraer Bahn zu Grunde gelegt worden.

\*\*\*) Hierbei befinden sich 2 der Chemnitz-Würschritzer Eisenbahngesellschaft gehörige Locomotiven.  
Anmerkung. Den Berechnungen der Transportmittelbestände und Anschaffungskosten pro Kilometer Bahnlänge sind die Baulängen am Jahreschlusse (vergl. Abschnitt I. B<sup>2</sup>) zu Grunde gelegt worden.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.
<b>Güterwagen (incl. Viehwagen):</b>					
4 rädriqe offene . . . . . Anzahl	8 244 *)	—	110	—	80
4 " bedeckte . . . . . "	3 081	—	15	4	31
6 " offene . . . . . "	24	—	—	—	—
6 " bedeckte . . . . . "	3	—	—	—	—
8 " offene . . . . . "	10	—	—	—	—
8 " bedeckte . . . . . "	15	—	—	—	—
<b>Zusammen Anzahl</b>	<b>11 377 *)</b>	<b>—</b>	<b>125</b>	<b>4</b>	<b>111</b>
Achsen unter denselben . . . . . "	22 831 *)	—	250	8	222
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	22,57	—	9,78	0,78	8,81
Die laufenden Achsen betragen nach Ladungs- achsen **) . . . . . "	33 157 *)	—	500	8	322
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	32,78	—	19,55	0,78	12,05
Ladungsfähigkeit der Passagiergepäckwagen . . . . . Z.-Ctr.	15 750	—	320	—	400
" " Güterwagen . . . . . "	1 654 520 *)	—	24 400	400	16 100
<b>Zusammen Z.-Ctr.</b>	<b>1 670 270</b>	<b>—</b>	<b>24 720</b>	<b>400</b>	<b>16 500</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	1 651,23	—	966,57	39,01	617,28
" " laufende Achse . . . . . "	72,16	—	95,55	50,00	71,74
" " Ladungsachse . . . . . "	49,90	—	47,78	50,00	50,00

## 2. Anschaffungskosten der Transportmittel.

Locomotiven und Tender . . . . . Thlr.	6 327 124,19 †)	—	66 000,00	31 432,00	101 642,19
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	6 251,61	—	2 580,00	3 065,00	3 802,55
Personenwagen . . . . . "	1 719 968,88	—	25 331,88	11 132,00	32 788,00
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	1 737,93	—	990,47	1 085,73	1 226,64
" " Achse . . . . . "	968,45	—	1 151,42	1 113,20	1 171,00
" " Platz . . . . . "	60,83	—	68,46	63,72	63,54
Passagiergepäckwagen . . . . . "	159 163,64	—	4 029,33	—	3 897,00
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	160,83	—	157,55	—	145,79
" " Achse . . . . . "	502,00	—	1 007,33	—	487,13
Güterwagen . . . . . "	7 916 328,01 *)	—	116 833,34	3 000,00	93 841,00
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	7 825,51	—	4 568,26	292,00	3 510,77
" " Achse . . . . . "	346,74	—	467,33	375,00	422,71
" " 100 Ctr. Ladungsfähigkeit. . . . . "	478,47	—	478,83	750,00	582,86
<b>Zusammen Thlr</b>	<b>16 122 585,07</b>	<b>—</b>	<b>212 194,00</b>	<b>45 564,00</b>	<b>232 168,19</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . "	15 978,98	—	8 296,93	4 443,97	8 685,68
Von den Anschaffungskosten kommen:					
auf die Locomotiven und Tender . . . . . Proz.	39,24	—	31,10	68,98	43,78
" " Personenwagen . . . . . "	10,07	—	11,94	24,43	14,12
" " Passagiergepäckwagen . . . . . "	0,99	—	1,90	—	1,68
" " Güterwagen . . . . . "	49,10	—	55,06	6,59	40,42

\*) Hierunter sind die der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft gehörigen 186 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen mit 372 laufenden resp. 630 Ladungsachsen, sowie mit 31 500 Centner Ladungsfähigkeit und 127 204 Thlr. Anschaffungskosten enthalten.

\*\*) Hierbei ist jede doppeltragfähige Achse als 2 Achsen à 50 Ctr. Tragfähigkeit gezählt.

†) incl. 29 000 Thlr. Anschaffungskosten der beiden Chemnitz-Würschnitzer Locomotiven.



Abschnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				
	Gössnitz- Geraer- Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	
<b>3. Leistungen der Transportmittel.</b>					
Die Locomotiven haben zurückgelegt:					
a) vor Courier- und Schnell- (Eil-) Zügen . . . Kilometer	630 706,5	—	—	—	—
b) „ Personenzügen †). . . . . „	3 495 152,3	50 971,5	10 343,3	52 764,0	98 953,5
c) „ Güterzügen . . . . . „ (ad. a.—c. incl. der Extrazüge.)	3 596 376,7	40 419,0	6 867,0	96,0	53 496,0
d) „ gemischten Zügen . . . . . „	487 246,5	75 621,0	20 580,0	—	—
e) als vorgelegte Reservemaschinen . . . . . „	382 873,5	5 612,2	20,5	24,0	19 857,0
f) vor Material- u. Arbeitszügen { für Neubau „ Unterhaltungsbau	108 270,0 65 520,8	—	9 066,7	—	—
g) leergehend . . . . . „	654 416,2	4 461,0	3 452,2	440,2	19 735,5
Zusammen Kilometer	9 420 562,5	177 084,7	50 329,5	54 369,1	192 042,0
Davon sind Nutzkilometer	8 766 146,3	172 623,7	46 877,3	53 928,3	172 306,5
Von den überhaupt zurückgelegten Locomotivkilometern kommen durchschnittlich:					
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . . Kilometer	9 970,5	5 124,0	3 674,5	5 302,8	7 184,5
Ausserdem haben die Locomotiven zugebracht:					
a) im Rangirdienste . . . . . Stunden	404 891	5 466	2 022	1 868	7 963
b) „ Reservedienste . . . . . „	166 729	961	1 220	2 243	3 791
Durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen:					
a) in den Courier- und Schnellzügen . . . . . Achsen	15,12	—	—	—	—
b) „ „ Personenzügen . . . . . „	27,35	20,41	19,76	19,66†)	36,07†)
c) „ „ Güter- und gemischten Zügen . . . . . „	102,10	64,85	55,03	45,64	108,95
d) „ „ Material- und Arbeitszügen . . . . . „	28,94	—	38,29	26,31	—
Die Wagen haben zurückgelegt auf der eigenen Bahn:					
Die Personenwagen (eigene) . . . . . Achsenkilometer	70 629 297,0	—	360 066,0	311 469,0	700 191,7
„ „ (fremde) . . . . . „	5 165 058,0	1 545 822,0	3 150,0	624,0	815 799,8
„ Postwagen . . . . . „	8 330 088,3	227 095,5	—	—	143 883,0
„ als Postwagen benutzten Güter- wagen etc. . . . . „	1 178 469,1	345,0	10 480,7	—	—
„ Gepäck- und Güterwagen (eigene) . . . . . „	270 664 859,9	—	576 154,3	235 422,3	1 136 738,3
„ „ „ (fremde). . . . . „	166 091 594,2	6 792 206,3	764 949,0	494 200,5	6 690 724,5
„ Güterwagen in beson- (für Neubau deren Zügen mit „ Unterhaltungsbau Baumaterialien . . . . . „	3 155 932,5 1 873 984,5	—	347 148,0	—	—
Gesamtzahl der Achsenkilometer	527 089 284,0	8 565 468,8	2 061 948,0	1 069 205,3	9 487 337,3
Davon kommen:					
auf die Personenwagen . . . . . *)	75 794 355,0	1 545 822,0	363 216,0	312 093,0	1 515 991,5
„ „ Güterwagen (incl. Post- u. Gepäckwagen) . . . . . **)	451 294 929,0	7 019 646,8	1 698 732,0	757 112,3	7 971 345,8
*) incl. in Militärzügen zurückgelegte . . . . .	39 414,0	276,0	—	—	—
**) „ „ „ „ . . . . .	65 380,5	6 210,0	—	—	—

†) Bei der Greiz-Branner und Zittau-Reichenberger Bahn werden die fahrplanmässigen Personenzüge zur Beförderung von Gütern mitbenutzt.

Anmerkung 1. Die Angaben über die Zahl der auf den einzelnen Strecken abgelassenen Züge sind in den allgemeinen Mittheilungen dieses Abschnittes enthalten.  
2. Die zurückgelegten Achsenkilometer sind bei den Güterwagen nach den Ladungsachsen berechnet.  
3. Den Berechnungen der Transportmittelleistungen pro Kilometer Bahnlänge ist die auf den Jahresdurchschnitt reducirte Baulänge (vergl. Abschnitt I. B<sup>2</sup>) zu Grunde gelegt worden.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.
Die Personenwagenachsenkilometer verhalten sich zu den Güter-, Gepäck- und Postwagenachsenkilometern . . . =	1:5,95	1:4,54	1:4,65	1:2,45	1:5,20
Von der Gesamtzahl der Achsenkilometer kommen durch- schnittlich auf jeden Kilometer Bahnlänge Achsenkilom.	559 765,2	247 843,4	150 551,1	104 282,2	354 932,2
Von den auf der eigenen Bahn durchlaufenen Achsenkilometern kommen durchschnittlich auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Achsenfrequenz):					
bei den Personenwagen . . . . . Achsenkilometer	82 125,1	44 728,6	26 519,9	30 439,2	56 715,0
„ „ Güterwagen . . . . . „	477 640,1	203 114,8	124 031,2	73 843,0	298 217,2
Auf fremden Bahnen (ausschliesslich der in Elsass-Lothringen) haben die eigenen Wagen zurückgelegt:					
die Personenwagen . . . . . Achsenkilometer	6 235 264,5	—	—	—	755 959,5
„ Güterwagen . . . . . „	141 005 825,2	—	5 614 296,0	21 658,5	3 261 924,0
Auf jeden Locomotivnutzkilometer kommen durchschnittlich . . Wagenachsenkilometer	60,12	49,62	43,99	19,82	55,00
An Locomotiven- und Tendermiete sind					
eingekommen . . . . . Thaler	60 195,11	—	99,00	—	11 934,90
ausgegeben . . . . . „	12 033,96	19 384,87	148,50	—	16 540,20
An Wagenmiete sind eingekommen:					
a) von fremden Bahnen (excl. der in Elsass- Lothringen) . . . . . „	414 778,41	—	2 285,82	76,99	12 974,87
b) „ den Elsass-Lothringischen Bahnen . . . . . „	23 856,50	—	—	—	—
c) „ der Post . . . . . „	9 556,10	—	69,87	—	—
d) „ Privaten . . . . . „	61,55	—	—	—	—
Zusammen Thaler	448 252,56	—	2 355,69	76,99	12 974,87
An Wagenmiete sind ausgegeben . . . . . „	493 407,37	24 657,62	2 270,09	1 403,86	24 083,55
Jede eigene Personenwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt (auf eigener und fremder Bahn) . . Kilomtr.	43 279,6	—	16 366,6	31 146,9	52 005,4
Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt . . . . . Proz. *)	22,39	21,51	20,18	18,72	16,50
Durchschnittlich war während des ganzen Betriebs- jahres jede bewegte Personenwagenachse be- setzt mit . . . . . Personen *).	3,50	3,42	3,40	3,02	3,10
Jede eigene Gepäck- und Güterwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt (auf eigener und fremder Bahn):**) Kilom.	12 483,7	—	12 889,9	32 135,2	13 329,2
Die bewegten Gepäck- und Güterwagen waren durchschnittlich belastet;*) und **)					
mit Zolcentner pro Achse . . . . .	20,58	20,74	23,24	14,97	18,99
zu Prozenten ihrer Ladungsfähigkeit . . . . .	41,24	41,56	48,64	29,94	37,78

\*) Bei den Berechnungen, welche sich sowohl hier als in Abschnitt IV. A. unter 4 a. und b. auf die Achsenkilometer beziehen, sind die in Bau- und aussergewöhnlichen Militärzügen geleisteten Achsenkilometer ausser Berücksichtigung geblieben, da unter den Frequenzahlen desselben Abschnittes die entsprechenden Lasten auch nicht mit enthalten sind.

\*\*) Die doppeltragfähigen Achsen werden auch im Laufe doppelt gezählt, deshalb ist den durchschnittlichen Berechnungen über die zurückgelegte Kilometerzahl und die Belastung einer Achse, sowie denen über die Belastung nach Prozenten ihrer Ladungsfähigkeit, die Zahl der sogenannten Ladungsachsen (vergl. Nachweisung E. dieses Abschnittes Col. 5) zu Grunde gelegt worden.

Bei den oben angeführten Berechnungen über die durchschnittliche Ausnutzung der Ladungsfähigkeit der Gepäck- und Güterwagen fehlen sämtliche Transporte, die ihrem Gewichte nach nicht bekannt sind, wie die Transporte von Equipagen und die Thiertransporte nach Stück und Wagenladungen.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.

## 4. Verbrauch durch die Transportmittel.

## a) Bei den Locomotiven:

an Feuerungsmaterial:						
Holz zur Anfeuerung . . . . .	Cubikmeter	2 583,182	27,917	11,332	5,309	66,792
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer	"	0,000274	0,000158	0,000225	0,000029	0,000348
" " Nutzkilometer . . . . .	"	0,000295	0,000162	0,000242	0,000100	0,000358
Coaks . . . . .	Kilogramm	1 380 125	—	—	—	24 550
Steinkohlen . . . . .	"	126 917 800 *)	2 654 300	705 250	517 700	2 441 200
Zusammen auf Steinkohlen reducirt . . . . .	"	128 297 925 *)	2 654 300	705 250	517 700	2 465 750
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	"	13,619	14,989	14,019	9,522	12,940
" " Nutzkilometer brutto**) . . . . .	"	14,636	15,376	15,045	9,000	14,310
" " " netto**) . . . . .	"	12,039	13,826	12,477	7,480	11,482
" " Wagenachsenkilom. brutto**) . . . . .	"	0,2424	0,3099	0,3420	0,4842	0,2599
" " " netto**) . . . . .	"	0,2002	0,2780	0,2830	0,3700	0,2085
Kosten des verbrauchten Brennmaterials (excl. der Nebenkosten) . . . . .	Thlr.	590 185,39	12 094,05	3 386,81	2 366,36	11 579,39
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	Ngr.	1,879	2,049	2,019	1,306	1,809
" " Nutzkilometer brutto**) . . . . .	"	2,020	2,102	2,107	1,316	2,016
" " " netto**) . . . . .	"	1,661	1,890	1,797	1,024	1,618
" " Wagenachsenkilomet. brutto**) . . . . .	Pfg.	0,3359	0,4236	0,4927	0,6620	0,2662
" " " netto**) . . . . .	"	0,2764	0,3809	0,4080	0,5163	0,2928
Bei einem Preise von						
durchschnittlich pro Cubikmeter Holz . . . . .	Ngr.	88,107	91,331	92,261	91,134	81,665
" " 100 Kilogramm Coaks . . . . .	"	18,138	—	—	—	18,009
" " 100 " Steinkohlen . . . . .	"	13,570	13,573	14,258	13,618	13,860
" " 100 " Feuerungsmaterial auf Steinkohle reducirt . . . . .	"	13,619	13,573	14,258	13,618	13,868
Kosten des verbrauchten Brennmaterials (incl. der Nebenkosten [Arbeitslöhne, Körbe, Frachten etc.]) . . . . .	Thlr.	616 403,84	13 377,70	3 452,49	2 373,56	15 555,20
durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	Ngr.	1,963	2,266	2,058	1,310	2,420
" " Nutzkilometer brutto**) . . . . .	"	2,109	2,325	2,209	1,320	2,708
" " " netto**) . . . . .	"	1,735	2,091	1,932	1,027	2,172
" " Wagenachsenkilom. brutto**) . . . . .	Pfg.	0,3508	0,4685	0,5023	0,6660	0,4919
" " " netto**) . . . . .	"	0,2986	0,4213	0,4166	0,5179	0,3946

\*) Mit Ausschluss des Verbrauches von 36 500 Kilogramm für angeheizte, aber nicht verwendete Locomotiven.

\*\*) Der Brutto-Verbrauch bezeichnet den gesammten Verbrauch für Zugs-, Rangir- und Reservedienst, sowie für Leerfahrten, der Netto-Verbrauch dagegen nur den für reinen Zugsdienst.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	
an Schmiermaterial:						
im Ganzen . . . . .	Kilogramm	163 619,5	2 210,5	1 034,0	875,5	3 137,5
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	"	0,0174	0,0125	0,0205	0,0161	0,0162
" " Locomotiv- u. Rangirkilom. *)	"	0,0121	0,0095	0,0147	0,0120	0,0115
" " Nutzkilometer . . . . .	"	0,0187	0,0128	0,0221	0,0162	0,0183
" " Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,000310	0,000258	0,000501	0,000319	0,000331
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . .	Thlr.	42 526,89	585,05	253,58	230,41	761,59
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	Pfg.	1,354	0,991	1,512	1,271	1,189
" " Locomotiv- u. Rangirkilom. *)	"	0,947	0,757	1,078	0,940	0,841
" " Nutzkilometer . . . . .	"	1,455	1,017	1,623	1,282	1,526
" " Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,0242	0,0205	0,0309	0,0240	0,0241
an Putzmaterial:						
im Ganzen . . . . .	Kilogramm	81 542,0	1 337,7	527,5	262,3	949,7
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	"	0,01860	0,00755	0,01048	0,00482	0,00495
" " Locomotiv- u. Rangirkilom. *)	"	0,00605	0,00577	0,00748	0,00359	0,00350
" " Nutzkilometer . . . . .	"	0,00930	0,00775	0,01125	0,00486	0,00551
" " Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,000155	0,000156	0,000256	0,000245	0,000100
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . .	Thlr.	16 929,35	278,02	118,87	57,09	187,03
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	Pfg.	0,539	0,471	0,709	0,315	0,292
" " Locomotiv- u. Rangirkilom. *)	"	0,377	0,380	0,505	0,234	0,207
" " Nutzkilometer . . . . .	"	0,579	0,483	0,761	0,318	0,326
" " Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,00964	0,00974	0,01729	0,01002	0,00591
b) Bei den Wagen:						
an Schmiermaterial:						
im Ganzen . . . . .	Kilogramm	120 624,6	1 470,5	663,5	288,8	2 332,7
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,000229	0,000172	0,000322	0,000270	0,000245
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . .	Thlr.	30 150,06	389,49	164,10	74,85	631,79
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer . . . . .	Pfg.	0,0172	0,0136	0,0239	0,0210	0,0200
an Putzmaterial:						
im Ganzen . . . . .	Kilogramm	20 452,4	335,4	63,8	106,4	237,1
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,0000388	0,0000322	0,0000309	0,0000995	0,0000250
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . .	Thlr.	4 015,27	67,24	14,21	20,22	47,86
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer . . . . .	Pfg.	0,00229	0,00236	0,00207	0,00567	0,00151

\*) Die Rangirkilometer sind aus den Rangirdienststunden gewonnen und zwar ist hierbei 1 Rangirdienststunde = 10 zurückgelegte Kilometer gerechnet.

Abschnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat - Eisenbahnen.			
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.
An Reparaturkosten (einschliesslich der Erneuerung einzelner Theile) sind im Ganzen aufgewendet worden:					
a) bei den Locomotiven . . . . . Thlr.	200 561,32	—	761,15	757,30	5 209,80
b) „ „ Tendern . . . . . „	25 218,36	—	13,37	—	569,16
Zusammen Thlr.	225 779,68	—	774,52	757,30	5 778,96
Durchschnittlich:					
pro Locomotivkilometer . . . . . Pfg.	7,057		4,517	4,170	9,028
„ „ „ excl. Tenderreparatur „	6,209		4,537	4,170	8,199
„ Locomotiv- u. Rangirkilometer*) . . . . . „	4,944		3,293	3,110	6,382
„ „ „ „ excl. Tenderreparatur „	4,391		3,237	3,110	5,753
„ Nutzkilometer . . . . . „	7,578		4,957	4,213	10,061
„ „ „ excl. Tenderreparatur . . . . . „	6,721		4,971	4,213	9,071
„ Wagenachsenkilometer . . . . . „	0,1265		0,1137	0,2125	0,1827
„ „ „ excl. Tenderreparatur „	0,1123		0,1107	0,2125	0,1647
Die Reparaturkosten für Locomotiven und Tender betragen zusammen Procente der Anschaffungskosten . . . . .	3,508	—	1,174	2,409	5,036
c) bei den Personenwagen . . . . . Thlr.	94 017,09	—	51,75	311,60	1 896,97
Durchschnittlich:					
pro Personenwagenachse . . . . . „	52,938	—	2,352	31,160	67,749
„ Sitzplatz . . . . . „	3,326	—	0,140	1,928	3,676
„ Personenwagenachsenkilometer . . . . . Pfg.	0,3647		0,0427	0,2995	0,3754
„ Personenkilometer . . . . . „	0,1025		0,0126	0,0987	0,1213
Die Reparaturkosten für Personenwagen betragen Procente der Anschaffungskosten . . . . .	5,469	—	0,204	2,799	5,736
d) bei den Gepäck- und Güterwagen (excl. Draisinen etc.) . . . . . Thlr.	248 435,97	—	454,27	77,77	2 656,65
Durchschnittlich:					
pro laufende Gepäck- und Güterwagenachse . . . . . „	10,733	—	1,788	9,721	11,551
„ Ladungsachse . . . . . „	7,422	—	0,894	9,721	8,050
„ 100 Ctr. Ladungsfähigkeit . . . . . „	14,874	—	1,838	19,443	16,102
„ Güterwagenachsenkilometer . . . . . Pfg.	0,1626		0,0302	0,0308	0,1000
„ Gepäck- und Gütercentnerkilometer . . . . . „	0,00817		0,00437	0,00214	0,00539
Die Reparaturkosten für Gepäck- und Güterwagen betragen Procente der Anschaffungskosten . . . . .	3,076	—	0,376	2,592	2,718

\*) Vergl. Bemerkung der umstehenden Seite.

Die Reparaturkostenbeträge für die einzelnen Locomotiven sind in Tabelle F. dieses Abschnittes ersichtlich.

Da vom Jahre 1872 an die auf die Bahnlänge Bezug habenden Durchschnittsberechnungen allenthalben nach Kilometern erfolgt sind, so werden zur Vergleichung mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres ausnahmsweise für dieses Jahr nachstehend noch die Berechnungen der wichtigsten Durchschnittsergebnisse nach Meilen gegeben.

	Pro Bahnmeile.	Staatsbahnen und Gössnitz-Geraer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.
Locomotiven . . . . .	"	2,34	1,40	1,68
Personenwagenachsen . . . . .	"	13,40	7,32	7,80
Personenplätze . . . . .	"	214,28	118,51	144,78
Passagiergepäckwagenachsen . . . . .	"	2,40	—	2,24
Güterwagenachsen . . . . .	"	169,27	5,85	62,22
Ladungsachsen der Güterwagen . . . . .	"	245,83	5,85	90,35
Gesamtladungsfähigkeit der Güterwagen . . . . .	"	12 383,47	292,61	4 629,03
Anschaffungskosten der Locomotiven und Tender Thlr.	"	46 909,03	22 993,42	28 519,13
" " Personenwagen . . . . .	"	13 034,51	8 143,38	9 199,78
" " Passagiergepäckwagen . . . . .	"	1 206,20	—	1 093,43
" " Güterwagen . . . . .	"	58 692,08	2 194,59	26 330,25
" " überhaupt für Transportmittel . . . . .	"	119 842,42	33 331,38	65 142,59

### Allgemeine Mittheilungen.

a)

Die Zunahme des Bahnnetzes um 98,204 Kilometer forderte eine wesentliche Verstärkung des Transportmittelparkes der Staatsbahnen.

An neuen Transportmitteln (einschliesslich der als Ersatz dienenden) sind im Laufe des Betriebsjahres in genannten Park eingestellt worden:

- 73 Locomotiven,
- 38 Tender,
- 76 Personenwagen mit 152 Achsen und 2 488 Plätzen,
- 427 Gepäck- und bedeckte Güterwagen mit 854 laufenden und Ladungsachsen und 42 700 Centnern Ladungsfähigkeit,
- 624 offene Güterwagen mit 1 248 laufenden Achsen, 2 496 Ladungsachsen und 124 800 Centnern Ladungsfähigkeit (mit Ausschluss von 3 zertrümmerten neuen Wagen).

Nach Abzug der im Laufe des Betriebsjahres ausrangirten und verkauften oder zurückgestellten Transportmittel haben sich gegen das Vorjahr absolut vermehrt:

- die Locomotiven um 64 Stück oder 19,28 Procente,
- " Tender " 33 " " 12,04 " "
- " Personenwagen " 76 " mit 152 Achsen und 2 488 (oder 9,65 Procente) Plätzen,
- " Gepäck- und Güterwagen um 1 007 Stück mit 2 014 laufenden Achsen, 3 228 Ladungsachsen und 167 600 Centnern (oder 11,15 Procente) Ladungsfähigkeit.

Die procentuale Vermehrung der Transportmittel für die Staatsbahnen einschliesslich der Gössnitz-Geraer Bahn ergibt gegenüber der Zunahme der beiderseitigen Baulängen um 10,52 Procente eine

	Plus-	Minus-
	Differenz von	
bei den Locomotiven		
ohne Berücksichtigung der durchschnittlich verliehenen 1,42 Procente:	8,40	—
mit Berücksichtigung derselben . . . . .	7,04	—
bei den Tendern		
ohne Berücksichtigung der durchschnittlich verliehenen 1,53 Procente:	1,22	—
mit Berücksichtigung derselben . . . . .	—	0,61
bei den Personenwagen-Plätzen . . . . .	—	1,17
bei der Gepäck- und Güterwagenladungsfähigkeit . . . . .	0,32	—

Die procentuale Vermehrung der Transportmittel mit der procentualen Zunahme der Leistungen derselben auf den Staatsbahnen und der Gössnitz-Geraer Bahn verglichen, ergibt, gegenüber der Zunahme der Locomotivkilometer um 11,64 Procente, der Personenwagenachsenkilometer um 15,35 Procente und der Güterwagenachsenkilometer um 9,00 Procente, eine

Abschnitt III. A.

Uebersicht der Schlussresultate.

	Plus-	Differenz	Minus-
		von	
bei den Locomotiven			
ohne Berücksichtigung der durchschnittlich verliehenen 1,42 Prozente:	7,64		—
mit Berücksichtigung derselben. . . . .	6,22		—
bei den Tendern			
ohne Berücksichtigung der durchschnittlich verliehenen 1,83 Prozente:	0,40		—
mit Berücksichtigung derselben. . . . .	—		1,42
bei den Personenwagen-Plätzen . . . . .	—		5,70
bei der Gepäck- und Güterwagen-Ladungsfähigkeit . . . . .	2,00		—

Die Transportmittel-Bestände der von der Staatsverwaltung betriebenen Privatbahnen sind im Laufe des Betriebsjahres unverändert geblieben.

Reducirt man, gegenüber der Zahl der am Jahresschlusse bei den Staatsbahnen vorhandenen 396 Stück Locomotiven, die Präsenzzeit der im Laufe des Betriebsjahres neu angeschafften 73 Stück, sowie des verkauften 1 Stückes und der an die Reichsbahnen verliehenen 5 Stück auf das volle Betriebsjahr, so ergeben sich durchschnittlich 351,7 Locomotiven-Jahresleistungen (mit Ausschluss der Jahresleistungen der zurückgestellten 8 Bauzugs- etc. Locomotiven).

Auf diese Zahl gründen sich die Berechnungen pro Locomotive, insbesondere die am Schlusse der Tabelle F. dieses Abschnittes über Leistungen und Verbrauch berechneten Durchschnittsresultate.

b)

Von den in der Uebersicht F. aufgeführten 405 Locomotiven haben bei den Staatsbahnen 399 Stück (incl. der zurückgestellten resp. verkauften 9 Stück) im Dienste gestanden, hiervon 2 Stück ausschliesslich im Rangirdienste.

Werden die Leistungen derselben nicht nur nach den auf freier Bahn zurückgelegten Kilometern, sondern auch nach den im Rangirdienste zugebrachten Zeiten (und zwar jede Rangirdienststunde = 10 Kilometer) bemessen, so lässt sich durch nachstehende Uebersicht darstellen, wie die Leistungen der einzelnen, nach den Jahrgängen geordneten Locomotiven innerhalb angenommener Kilometer-Gruppen sich bewegen.

Hierbei sind die aus der Reduction der Rangirdienstzeiten gewonnenen Kilometerverhältnisse blaufarbig ausgedrückt.

Anzahl der Locomotiven, welche im Jahre 1872 durchlaufen haben  
Locomotivkilometer, Rangirkilometer

vom Anschaffungs- Jahre:	von:														Zusammen:											
	4 bis 5 000	5 001 bis 10 000	10 001 bis 15 000	15 001 bis 20 000	20 001 bis 25 000	25 001 bis 30 000	30 001 bis 35 000	35 001 bis 40 000	40 001 bis 45 000	45 001 bis 50 000	50 001 bis 55 000	55 001 bis 60 000	60 001 bis 65 000	über 65 000												
1845:	1		3	1	1										3	3										
1846:	7	1	1		2		3	2							8	8										
1847:		1			1										1	1										
1848:	2		3	1	1	1	2	1							6	6										
1849:	2			1											2	2										
1850:	3		1	1			1			1					4	4										
1851:	2	4	1		3	2	2	1	1	1	1				10	11										
1852:	1	3	2		2	1	2	1	2	1					9	9										
1853:		1	1		1	1	3	2	1						5	5										
1854:				2	3		2	2		1					5	5										
1855:	3	1	3	4	1	3		1	1	2	1				11	12										
1856:	1	1	3	2	1	4	2	2	1	3		1	1		11	11										
1857:	3	1	3	3	1	6	3		2	3	1	2	1	1	15	15										
1858:	3	2	1	2	1	2	3	3		2	2		1	3	12	12										
1859:		3		4	2	2	4	1	2	2	2				12	12										
1860:		1		4										1	5	5										
1861:		3	1	6		2		1	3	3				2	12	12										
1862:	1	2	1	8	1	1	3		1	2	1				13	13										
1863:	1	1	3	1	1		2		2	1				1	6	6										
1864:		2		1	1	2		2		2	1				7	7										
1865:		9		16	3	16	1	3	5	2	4	10	10	8	46	46										
1866:		4		7	2		1	2	2	3			1	1	13	13										
1867:		10		8	1	2	2		3	1	3	3	5	3	21	21										
1868:		2		10	1	3	2	1	3	5	1	2		1	16	16										
1869:	1	1	1	8		1	3		3	1	1				12	12										
1870:		13		9		2	1		1	4		3			24	24										
1871:		8		20		6		1	1	2	4	15	8	1	35	35										
1872:	13	53	13	13	12	7	5	12		6	7	2	2	9	73	73										
	44	121	37	132	35	71	38	28	47	15	48	9	43	8	51	7	29	7	14	1	7	2	1	1	397	399

Unter den aufgeführten 399 Locomotiven befinden sich:

1 Stück vom Jahre 1850 und

73 „ „ „ 1872,

welche keine vollen Jahresleistungen repräsentiren (vergl. Tabelle F. dieses Abschnittes), ferner

3 Stück vom Jahre 1845 und

5 „ „ „ 1846,

welche wie erwähnt ausrangirt und bereits ersetzt sind, jedoch noch zu Bahnunterhaltungszwecken etc. verwendet werden.

Die höchsten Leistungen an Locomotivkilometern erreichten im Betriebsjahre 1872 die Locomotiven:

Coblenz vom Jahre 1866 mit 66 297,<sup>0</sup>

Darmstadt „ „ 1862 „ 64 325,<sup>3</sup>

Dresden „ „ 1860 „ 57 111,<sup>0</sup>

Prag „ „ 1860 „ 55 937,<sup>3</sup>

Braunschweig „ „ 1866 „ 54 148,<sup>5</sup>

während ihrer ganzen Dienstzeit die Locomotiven:

Hainewalde (früher Saxonia der Schlesiſchen Linie)	}	vom Jahre 1845 mit 730 149, <sup>8</sup>	
Bischofswerda . . . . .		„	„
Grossschönau (früher Dresden der Schlesiſchen Linie)	}	„ „ 1845 „ 661 783, <sup>3</sup>	
Strauss . . . . .		„	„
Löbau . . . . .	„	„	1846 „ 637 641, <sup>0</sup>
Silesia . . . . .	„	„	1846 „ 623 825, <sup>0</sup>
Lusatia . . . . .	„	„	1845 „ 618 478, <sup>0</sup>
Borussia . . . . .	„	„	1850 „ 601 687, <sup>3</sup>
Bohemia . . . . .	„	„	1851 „ 594 789, <sup>0</sup>
Panther . . . . .	„	„	1848 „ 593 686, <sup>3</sup>

Im Reserve- und Rangirdienste hat während des Betriebsjahres 1872 jede der 396 Locomotiven der Staatsbahnen durchschnittlich 66 volle Tage zugebracht und wurden demnach durchschnittlich 64 Locomotiven oder 18,<sup>2</sup> % des Durchschnittsbestandes zu den genannten Dienstleistungen täglich verwendet.

Rechnet man hierzu die Reparaturzeiten mit 69 Locomotiven oder 19,<sup>6</sup> % des durchschnittlichen Bestandes, so waren 133 Locomotiven oder 37,<sup>8</sup> % des durchschnittlichen Bestandes der Verwendung auf freier Bahn entzogen.

Im Vorjahre waren durch den Reserve- und Rangirdienst 20,<sup>1</sup> % und durch die Reparaturzeiten 17,<sup>5</sup> %, demnach zusammen 37,<sup>6</sup> % des Durchschnittsbestandes an Locomotiven für den Dienst auf freier Bahn unverwendbar.

Werden die Transportmittelbestände der Staats- und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen vereinigt auf die gemeinschaftliche Betriebslänge berechnet (vergl. Abschnitt I. B<sup>4</sup> S. 10), so ergeben sich folgende Resultate:

	durchschnittlich	pro Kilometer Bahnlänge	pro Meile
bei den Locomotiven . . . . .	0,327		2,521
„ „ Personenwagenachsen . . . . .	„	1,550	11,222
„ „ Personenwagenplätzen . . . . .	„	24,748	185,012
„ „ Passagiergepäckwagenachsen . . . . .	„	0,278	2,083
„ „ laufenden Güterwagenachsen . . . . .	„	19,282	144,620
„ „ Güterwagenladungssachsen . . . . .	„	28,113	210,851
„ der Gepäck- und Güterwagenladungsfähigkeit in Zoll-Centnern	„	1 416	10 620

c)

Bei der verzweigten Gestaltung des Sächsischen Eisenbahnnetzes sind die Betriebs-Functionen der einzelnen Theile desselben namentlich in der Häufigkeit der Zugförderungen wesentlich von einander verschieden.

Durch folgende detaillirte Darstellung wird die Zugfrequenz genau so verzeichnet, wie sie ebensowol innerhalb der zufälligen als planmässigen Grenzen der Zugstouren im Betriebsjahre 1872 stattgefunden hat. Die Bauzüge sind dabei unberücksichtigt geblieben.



Abschnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Länge		Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge				Länge		Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge					
in Meilen.	in Kilo- metern.		in den Zugsgattungen			in Summa.	in Meilen.	in Kilo- metern.		in den Zugsgattungen			in Summa.		
			ununter- brochene Eilzüge	Per- sonen- Züge (einschl. der theil- weisen Eilzüge)	Ge- mischte Züge.					Güter- züge.	ununter- brochene Eilzüge	Per- sonen- züge (einschl. der theil- weisen Eilzüge)		Ge- mischte Züge	Güter- züge.
44,07	330,5	Görlitz-Hof . . . . .	732	2 868 <sup>1)</sup>	—	—	3 600	5,36	40,4	Zwickau-Jocketa . . . . .	—	—	—	2	2
34,45	258,4	Görlitz-Reichenbach i.V.	—	488	—	—	488	5,36	40,2	Gössnitz-Gera . . . . .	—	3	—	732	735
27,72	208,0	Leipzig-Eger . . . . .	732	2 718 <sup>2)</sup>	—	—	3 450	5,33	39,9	Dresden-Altst.-Freiberg	—	202	—	470	672
24,96	187,2	Görlitz-Chemnitz . . . . .	—	365	—	—	365	5,33	39,9	Freiberg-Chemnitz . . . . .	—	3	—	10	13
20,45	153,4	Leipzig-Oelsnitz . . . . .	—	732 <sup>3)</sup>	—	—	732	5,18	38,9	Altenburg-Leipzig . . . . .	—	9	—	5	14
19,11	143,2	Chemnitz-Hof . . . . .	732	732	—	—	1 464	5,00	37,5	Bischofswerda-Dresden . . . . .	—	—	—	2	2
18,06	135,5	Zwickau-Eger . . . . .	—	—	—	732	732	4,70	35,2	Dresden-A.-Königstein . . . . .	—	15	—	55	68
15,26	114,5	Zwickau-Riesa . . . . .	—	1	—	1 460	1 461	4,64	34,8	Waldheim-Riesa . . . . .	—	—	—	1	1
15,00	112,5	Reichenbach-Eger . . . . .	—	6	—	2 037	2 043	4,54	34,1	Löbau-Zittau . . . . .	—	—	—	2 762	2 762
14,22	106,7	Chemnitz-Gössnitz-Leipz.	—	1 040	—	721	1 761	4,48	33,6	Zwickau-Herlasgrün . . . . .	—	—	—	7	7
13,90	103,5	Görlitz-Dresden . . . . .	—	672	6	2 992	3 670	4,40	33,0	Reichenbach-Falkenstein . . . . .	—	—	—	42	42
13,58	101,9	Eger-Herlasgrün . . . . .	—	1	—	—	1	4,20	32,3	Görlitz-Löbau . . . . .	—	2	—	902	904
12,71	95,2	Leipzig-Reichenbach . . . . .	732	364	—	—	1 096	4,29	32,1	Freiberg-Niederwiesa . . . . .	—	1	—	—	1
12,08	95,1	Zwickau-Hof . . . . .	—	—	366	4 719	5 085	4,28	32,1	Chemnitz-Glauchau . . . . .	—	5	2	4	11
11,91	89,2	Werdau-Hof . . . . .	—	2	—	1 696	1 698	4,25	31,9	Plauen-Muldenhütten . . . . .	—	1	—	—	1
11,71	87,8	Leipzig-Zwickau . . . . .	—	—	—	4 912	4 912	4,11	30,8	Schedewitz-Schneeberg . . . . .	—	2	—	—	2
10,79	80,9	Neumark-Hof . . . . .	—	—	—	1	1	4,11	30,8	Zwickau-Schneeberg . . . . .	—	—	—	2	2
10,66	79,9	Dresden-A.-Chemnitz . . . . .	—	83	7	2 291	2 381	4,00	30,6	Gössnitz-Paditz . . . . .	—	—	—	57	57
10,62	79,6	Zwickau-Waldheim . . . . .	—	2	—	2	4	3,93	29,5	Zwickau-Gössnitz . . . . .	—	2	—	673	675
10,56	78,8	Löbau-Dresden . . . . .	—	5	—	753	758	3,92	29,4	Chemnitz-Zschopau . . . . .	—	1	—	3	4
10,42	78,2	Werdau-Leipzig . . . . .	—	4	—	1 230	1 234	3,90	28,5	Crimmitschau-Paditz . . . . .	—	—	—	17	17
9,78	73,4	Zwickau-Reuth . . . . .	—	—	—	6	6	3,78	28,4	Zwickau-Netzschkau . . . . .	—	—	—	10	10
9,62	72,2	Reichenbach-Hof . . . . .	—	—	4	449	453	3,70	27,8	Kamenz-Radeberg . . . . .	—	2	1 465	38	1 505
9,61	67,6	Werdau Reuth . . . . .	—	—	—	295	295	3,67	27,5	Borna-Leipzig . . . . .	—	311	—	4	315
8,99	67,4	Crimmitschau-Leipzig . . . . .	—	1	—	1	2	3,62	27,2	Freiberg-Flöha . . . . .	—	—	—	214	214
8,95	67,1	Dresden-Altst.-Flöha . . . . .	—	—	—	259	259	3,56	26,7	Zwickau Meerane . . . . .	—	2	—	1	3
8,90	66,8	Kieritzsch-Zwickau . . . . .	—	—	—	6	6	3,54	26,4	Zittau-Reichenbach . . . . .	—	—	—	2 471	2 471
8,83	66,2	Chemnitz-Riesa . . . . .	—	3 666	—	1 063	4 729	3,48	25,1	Tharandt-Freiberg . . . . .	—	—	—	934	934
8,80	66,0	Dresden-N.-Bodenbach . . . . .	—	1 464	—	—	1 464	3,42	25,7	Chemnitz-Waldkirchen . . . . .	—	—	—	1	1
8,73	65,5	Zwickau-Schönberg . . . . .	—	—	—	1	1	3,37	25,3	Döbeln-Riesa . . . . .	—	—	—	2	2
8,54	64,1	Meerane-Leipzig . . . . .	—	1	—	—	1	3,37	25,3	Plauen-Reuth . . . . .	—	—	—	17	17
8,50	62,2	Löbau-Radeberg . . . . .	—	—	1	—	1	3,26	25,2	Chemnitz-Hainichen . . . . .	—	429	2 500	—	2 929
8,20	62,2	Dresden-A.-Bodenbach . . . . .	—	4 409	—	3 409	7 818	3,25	25,1	Reichenbach-Plauen . . . . .	—	1	—	57	58
8,08	60,6	Löbau-Reichenbach . . . . .	—	3 668	—	—	3 668	3,28	24,6	Chemnitz-Lugau . . . . .	—	—	1 464	—	1 464
7,90	59,7	Werdau-Schönberg . . . . .	—	—	—	4	4	3,22	24,2	Gössnitz-Ronneburg . . . . .	—	—	—	101	101
7,78	58,4	Leipzig-Gössnitz . . . . .	—	—	2	—	2	3,08	23,0	Zwickau-Reichenbach . . . . .	—	6	2	2 317	2 325
7,72	57,9	Reichenbach-Oelsnitz . . . . .	—	2	—	596	598	3,02	22,7	Döbeln-Mittweida . . . . .	—	—	1	—	1
7,47	56,0	Chemnitz-Annaberg . . . . .	—	2 930	—	1 775	4 705	2,90	21,8	Löbau-Bautzen . . . . .	—	2	—	—	2
7,28	54,0	Eger-Oelsnitz . . . . .	—	2	426	2	430	2,90	21,8	Reuth-Hof . . . . .	—	—	—	4	4
6,81	51,0	Chemnitz-Ostrau . . . . .	—	—	—	2	2	2,81	21,1	Kieritzsch-Leipzig . . . . .	—	14	—	19	33
6,77	50,8	Glauchau-Gera . . . . .	—	1 465	2 196	364	4 025	2,64	19,8	Gössnitz-Werdau . . . . .	—	3	—	31	34
6,72	50,4	Werdau-Schwarzenberg . . . . .	—	2 928	—	—	2 928	2,60	19,5	Bautzen-Bischofswerda . . . . .	—	1	—	137	138
6,72	50,4	Reichenbach-Reuth . . . . .	—	—	—	6	6	2,60	19,5	Altenburg-Gössnitz . . . . .	—	2	—	—	2
6,53	49,9	Altenburg-Zwickau . . . . .	—	3	—	218	221	2,45	18,4	Chemnitz-Hohenstein . . . . .	—	5	—	5	10
6,50	48,8	Paditz-Zwickau . . . . .	—	—	—	11	11	2,40	18,0	Dresden-Altst.-Pirna . . . . .	—	20	—	8	28
6,45	48,4	Chemnitz-Gössnitz . . . . .	—	—	—	189	189	2,38	17,9	Dresden-A.-Edle Krone . . . . .	—	2	—	—	2
6,43	48,2	Chemnitz-Zwickau . . . . .	—	10	5	3 172	3 187	2,37	17,8	Kieritzsch-Altenburg . . . . .	—	—	—	1	1
6,41	48,0	Zwickau-Plauen . . . . .	—	2	—	684	686	2,32	17,4	Plauen-Schönberg . . . . .	—	—	—	1	1
6,37	47,9	Plauen-Hof . . . . .	—	3	—	2	5	2,31	17,3	Niederwiesa-Hainichen . . . . .	—	1	732	—	733
6,20	46,5	Görlitz-Bautzen . . . . .	—	1	—	—	1	2,29	17,2	Werdau-Reichenbach . . . . .	—	4	—	1 770	1 774
6,12	46,0	Flöha-Annaberg . . . . .	—	732	—	30	762	2,24	16,8	Chemnitz-Erdmannsdorf . . . . .	—	15	—	13	28
5,90	44,2	Kamenz-Dresden . . . . .	—	3	2 196	2	2 201	2,20	16,5	Radeberg-Dresden . . . . .	—	1	—	305	306
5,67	42,5	Reichenbach-Schönberg . . . . .	—	—	—	1	1	2,17	16,3	Gössnitz-Glauchau . . . . .	—	—	—	229	229
5,64	42,2	Chemnitz-Wolkenstein . . . . .	—	1	—	—	1	2,15	16,1	Zwickau-Glauchau . . . . .	—	1	—	14	15
5,64	42,2	Werdau-Plauen . . . . .	—	—	—	33	33	2,12	15,9	Zittau-Warnsdorf . . . . .	—	—	3 673	—	3 673
5,50	41,2	Dresden-Altst.-Krippen . . . . .	—	15	—	50	65	2,00	15,0	Dresden-Altst.-Heidenau . . . . .	—	2	—	1	3
5,46	40,9	Chemnitz-Döbeln . . . . .	—	2	—	14	16	2,00	15,0	Niederschl.-Schwarzenb. . . . .	—	2	—	—	2
5,42	40,7	Zwickau-Schwarzenberg . . . . .	—	4	732	1 307	2 043	1,98	14,9	Ostrau-Riesa . . . . .	—	2	—	1	3

1) Hiervon verkehrten 306 zwischen Reichenbach und Hof als Eilzüge.  
2) " " 306 " Leipzig und Reichenbach als Eilzüge.  
3) " " 306 " Reichenbach und Oelsnitz als gemischte Züge.

Länge in Meilen.	Länge in Kilometern.	Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge				in Summa.	Länge in Meilen.	Länge in Kilometern.	Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge				in Summa.
			in den Zugsgattungen								in den Zugsgattungen				
			ununter- brochene Eilzüge	Per- sonen- züge (einschl. der theil- weisen Eilzüge)	Ge- mischte Züge	Güter- züge.					ununter- brochene Eilzüge	Per- sonen- züge (einschl. der theil- weisen Eilzüge)	Ge- mischte Züge.	Güter- züge.	
1,95	14,6	Böhlen-Leipzig . . .	—	1	—	1	2	1,24	9,3	Gaschwitz-Leipzig . .	—	3	—	1	4
1,94	14,5	Chemnitz-Wüstenbrand . .	—	1	—	1	2	1,21	9,0	Crimmitschau-Gössnitz . .	—	2	—	5	7
1,94	14,5	Eger-Voitzersreuth . . .	—	1	—	1	2	1,12	8,4	Werdau-Neumark . . .	—	2	—	17	19
1,93	14,4	Plauen-Herlasgrün . . .	—	1	—	—	1	1,10	8,3	Annaberg-Wiesbaden . .	—	—	—	1	1
1,89	14,2	Zwickau-Neumark . . .	—	—	—	70	70	1,09	8,2	Chemnitz-Siegmar . . .	—	24	—	20	44
1,85	13,9	Dresden-Altst.-Tharandt . .	—	2 046	—	52	2 098	1,05	7,9	Chemnitz-Niederwiesa . .	—	22	—	12	34
1,58	11,9	Greiz-Neumark . . .	—	4 397	—	8	4 405	0,88	6,6	Eger-Franzensbad . . .	—	1	—	1	2
1,52	11,4	Zwickau-Wiesenburg . . .	—	—	—	8	8	0,74	5,6	Zwickau-Wilkau . . .	—	—	—	14	14
1,51	11,3	Tharandt-Klingenberg . . .	—	—	—	336	336	0,72	5,4	Reichenbach-Netzschkau . .	—	—	—	1	1
1,51	11,3	Chemnitz-Braunsdorf . . .	—	4	—	2	6	0,70	5,3	Verbindungsb. Leipzig . .	1 253	1 698	—	5 426	8 377
1,43	10,7	Werdau-Crimmitschau . . .	—	—	—	6	6	0,68	5,1	Niederschlema-Schneeb. . .	—	6 584	—	174	6 758
1,41	10,6	Glauchau-Meerane . . .	—	—	—	129	129	0,66	5,0	Chemnitz-Flöha . . .	—	60	—	26	86
1,41	10,6	Gössnitz-Meerane . . .	—	12	—	45	57	0,60	4,5	Zwickau-Cainsdorf . . .	—	—	—	17	17
1,39	10,4	Gössnitz-Schmölln . . .	—	8	—	2	10	0,53	4,0	Flöha-Erdmannsdorf . . .	—	—	—	1	1
1,38	10,3	Gera-Ronneburg . . .	—	4	—	23	27	0,50	3,8	Dresden-A.-Dresden-N. . .	372	3 554	10	7 058	10 994
1,32	9,9	Oederan-Flöha . . .	—	—	—	31	31	—	—	Dresdner Kohlenzweigb. . .	—	—	—	18 671	18 671
1,29	9,7	Zwickau-Werdau . . .	—	1 160	366	68	1 594	—	—	Zwickauer Kohlenbahn . . .	—	—	—	16 157	16 157
1,27	9,5	Döbeln-Waldheim . . .	—	2	—	—	2	—	—	Lugauer Schachtbahn . . .	—	—	—	1 565	1 565

## Vom 8. April bis mit 31. December.

10,90	82,4	Chemnitz-Borna-Leipzig . . .	—	2 467	—	1 033	3 500	2,76	20,7	Penig-Rochlitz . . .	—	—	2 464	—	2 464
8,18	61,4	Chemn.-Borna-Kieritzsch . .	—	—	—	110	110	2,22	16,7	Chemnitz-Limbach . . .	—	6	2 444	1	2 451
7,82	54,9	Chemnitz-Borna . . .	—	—	—	1	1	1,98	14,9	Chemnitz-Burgstädt . . .	—	5	—	4	9
6,90	51,8	Narsdorf-Leipzig . . .	—	5	2	5	12	1,53	11,5	Narsdorf-Penig . . .	—	2	2	3	7
5,95	44,6	Borna-Wittgensdorf . . .	—	1	—	—	1	1,23	9,2	Rochlitz-Narsdorf . . .	—	4	—	12	16
4,90	36,8	Chemnitz-Geithain . . .	—	2	—	2	4	0,95	7,1	Cossen-Burgstädt . . .	—	—	—	1	1
4,09	30,7	Narsdorf-Kieritzsch . . .	—	—	—	3	3	0,85	6,4	Wittgensdorf-Limbach . .	—	5	—	2	7
4,09	30,7	Chemnitz-Narsdorf . . .	—	22	—	5	27	0,81	6,0	Narsdorf-Geithain . . .	—	—	—	4	4
2,93	22,9	Chemnitz-Cossen . . .	—	48	—	24	72	—	—	—	—	—	—	—	—

## Vom 19. Juni bis mit 31. December.

3,89	25,4	Zeitz-Altenburg . . .	—	393	782	265	1 440
1,78	13,4	Altenburg-Meuselwitz . . .	—	2	—	14	16
1,61	12,1	Zeitz-Meuselwitz . . .	—	—	—	1	1

## Vom 3. August bis mit 31. December.

2,54	19,1	Annaberg-Weipert . . .	—	606	—	302	908
0,86	6,5	Kieritzsch-Borna . . .	—	1 196	—	—	1 196

## Vom 1. Januar bis mit 7. April.

—	—	—	—	—	—	—	—
---	---	---	---	---	---	---	---

Mehrere Theile des Bahnnetzes werden von Zügen verschiedener Richtung gemeinschaftlich und je nach den Grenzen der Zugstouren ungleich befahren.

Die nachfolgende Darstellung, welche aus den unmittelbar vorangegangenen Aufzeichnungen entstanden ist, giebt über die Verschiedenheit und Häufigkeit der Zugsfrequenz Auskunft und constatirt unter gleichzeitiger Darstellung der Locomotivleerläufe die Dichtigkeit des Fahrverkehrs auf den einzelnen Theilen des Bahnnetzes, jedoch ohne Rücksicht auf die Zugstärken, im Betriebsjahre 1872.

Hierbei ist das ganze Bahngebiet in so vielen einzelnen Theilen getrennt dargestellt, als dasselbe verschieden befahren wurde.

Die frequenteste Stelle des unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnnetzes war die Strecke zwischen Neumark und Brunn, auf welcher im Jahre 1872 in Summa 27 895 Züge und ausserdem noch 2 440 einzelne Maschinen verkehrten, so dass durchschnittlich auf jeden Tag des Jahres 83 oder allstündlich Tag und Nacht 3,46 Zugs- resp. Maschinenläufe kamen.

Der nächste lebhafteste Verkehr fand auf dem Curvendreiecke bei Zwickau, Werdau und Neumark statt.

So folgen die einzelnen verschieden befahrenen Bahnstrecken nach der Bedeutung der täglichen Frequenz geordnet.

Abchnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Ordnungs-Nummer	auf der Strecke.	Anzahl der Züge					in Summa.	durch- schnittlich pro Tag.	Anzahl der Maschinen- lee rläufe.	Anzahl der Züge und Maschinen- leerläufe durch- schnittlich pro Tag.	Anzahl der Gleise.
		in den Zugsgattungen									
		Eilzüge.	Personen- züge.	Gemischte Züge.	Güter- züge.						
1	Neumark-Brunn . . . . .	3 234	11 642	734	12 285	27 895	76,22	2 440	82,88	II	
2	Zwickau-Curvendreieck bei Werdau	1 464	8 190	734	14 436	24 824	67,82	1 910	73,04	II	
3	Curvendreieck bei Werdau-Neumark	3 234	7 247	734	12 363	23 578	64,42	2 367	70,89	II	
4	Brunn-Reichenbach . . . . .	3 234	7 245	734	12 277	23 490	64,18	2 421	70,79	II	
5	Zwickau-Cainsdorf incl. Kohlenbahn	—	2 936	732	17 503	21 171	57,85	2 291	64,11	II	
6	Reichenbach-Netzschkau . . . . .	2 502	6 391	736	11 379	21 008	57,40	1 556	61,05	II	
7	Netzschkau-Herlasgrün . . . . .	2 502	6 391	736	11 368	20 997	57,37	1 552	61,01	II	
8	Curvendreieck bei Werdau-Werdau	1 770	7 609	—	10 069	19 448	53,14	1 555	57,39	II	
9	Leipzig-Gaschwitz . . . . .	1 770	7 365	4	7 931	17 070	46,64	428	47,81	II	
10	Gaschwitz-Böhlen . . . . .	1 770	7 362	4	7 930	17 066	46,62	425	47,79	II	
11	Böhlen-Kieritzsch . . . . .	1 770	7 361	4	7 929	17 064	46,62	416	47,76	II	
12	Dresden-A.-Dresden-N. . . . .	1 104	8 739	10	7 058	16 911	46,21	561	47,74	II	
13	Glauchau-Schönbörnchen . . . . .	1 464	6 611	2 201	6 282	16 558	45,24	378	46,27	II	
14	Langebrück-Dresden . . . . .	732	4 402	2 202	4 054	11 390	31,12	5 402	45,88	II	
15	Niederwiesa-Chemnitz . . . . .	732	7 269	2 507	4 133	14 641	40,00	377	41,02	II	
16	Jocketa-Plauen . . . . .	1 770	3 300	370	7 952	13 392	36,59	1 181	39,82	II	
17	Herlasgrün-Jocketa . . . . .	1 770	3 300	370	7 954	13 394	36,60	1 175	39,81	II	
18	Chemnitz-Siegmars . . . . .	1 464	5 176	1 471	5 574	13 685	37,39	730	39,39	II	
19	Siegmars-Wüstenbrand . . . . .	1 464	5 152	1 471	5 554	13 641	37,27	674	39,11	II	
20	Tharandt-Edle Krone . . . . .	732	4 009	7	4 290	9 038	24,89	5 134	38,72	II	
21	Edle Krone-Klingenberg . . . . .	732	4 007	7	4 290	9 036	24,89	5 134	38,72	II	
22	Wüstenbrand-Hohenstein . . . . .	1 464	5 151	7	5 553	12 175	33,27	1 789	38,15	II	
23	Hohenstein-Glauchau . . . . .	1 464	5 146	7	5 548	12 165	33,24	1 776	38,09	II	
24	Plauen-Schönberg . . . . .	1 770	3 298	370	7 196	12 634	34,52	1 115	37,57	II	
25	Gössnitz-Paditz . . . . .	1 770	4 559	2	7 173	13 504	36,90	239	37,55	II	
26	Schönberg-Reuth . . . . .	1 770	3 298	370	7 192	12 630	34,51	1 087	37,48	II	
27	Dresden-Gittersee . . . . .	732	6 054	7	6 529	13 322	36,40	384	37,45	II	
28	Paditz-Altenburg . . . . .	1 770	4 559	2	7 088	13 419	36,66	214	37,35	II	
29	Altenburg-Kieritzsch . . . . .	1 464	4 869	2	6 876	13 211	36,10	321	36,97	II	
30	Radeberg-Langebrück . . . . .	732	4 402	2 202	4 054	11 390	31,12	2 084	36,81	II	
31	Reuth-Hof . . . . .	1 770	3 298	370	6 872	12 310	33,63	1 024	36,43	II	
32	Werdau-Crimmitschau . . . . .	1 770	3 520	—	7 087	12 377	33,82	821	36,06	II	
33	Crimmitschau-Gössnitz . . . . .	1 770	3 523	—	7 104	12 397	33,87	496	35,23	II	
34	Potschappel-Döhlen . . . . .	732	6 054	7	5 199	11 992	32,77	384	33,81	II	
35	Gittersee-Potschappel . . . . .	732	6 054	7	5 076	11 869	32,43	384	33,48	II	
36	Flöha-Niederwiesa . . . . .	732	6 815	7	4 119	11 673	31,89	276	32,05	II	
37	Döhlen-Hainsberg . . . . .	732	6 054	7	4 363	11 156	30,48	384	31,59	II	
38	Hainsberg-Tharandt . . . . .	732	6 054	7	3 874	10 667	29,15	794	31,31	II	
39	Schönbörnchen-Zwickau . . . . .	1 464	4 107	5	4 650	10 226	27,94	276	28,89	II	
40	Verbindungsbahn Leipzig . . . . .	1 253	1 698	—	5 430	8 381	22,90	1 959	28,25	II	
41	Oederan-Flöha . . . . .	732	3 808	7	2 805	7 352	20,09	2 817	27,78	II	
42	Görlitz-Löbau . . . . .	732	4 396	6	3 894	9 028	24,67	982	27,35	II	
43	Bautzen-Bischofswerda . . . . .	732	4 399	7	3 882	9 020	24,65	911	27,13	II	
44	Dresden-Heidenau . . . . .	—	5 923	—	3 523	9 446	25,81	69	26,00	II	
45	Heidenau-Pirna . . . . .	—	5 921	—	3 522	9 443	25,80	65	25,98	II	
46	Lottengrün-Oelsnitz . . . . .	732	3 093	366	3 365	7 556	20,65	1 922	25,90	I	
47	Pirna-Königstein . . . . .	—	5 901	—	3 514	9 415	25,72	45	25,85	II	
48	Löbau-Bautzen . . . . .	732	4 401	7	3 745	8 885	24,28	574	25,84	II	
49	Königstein-Krippen . . . . .	—	5 888	—	3 459	9 347	25,54	43	25,65	II	
50	Krippen-Bodenbach . . . . .	—	5 873	—	3 409	9 282	25,30	36	25,46	II	
51	Bischofswerda-Radeberg . . . . .	732	4 398	7	3 747	8 884	24,27	240	24,02	II	
52	Klingenberg-Muldenhütten . . . . .	732	4 007	7	3 954	8 700	23,77	149	24,18	II	
53	Muldenhütten-Freiberg . . . . .	732	4 006	7	3 954	8 699	23,77	148	24,17	II	
54	Elster-Hengstberg . . . . .	732	2 727	426	2 771	6 656	18,19	2 112	23,96	II	
55	Kohlenzweigbahn bei Gittersee . . . . .	—	—	—	7 202	7 202	19,68	1 561	23,94	I	
56	Falkenstein-Lottengrün . . . . .	732	3 093	366	3 365	7 556	20,65	544	22,13	I	
57	Herlasgrün-Falkenstein . . . . .	732	3 093	366	3 407	7 598	20,70	386	21,81	I	
58	Freiberg-Oederan . . . . .	732	3 808	7	2 774	7 321	20,00	253	20,69	II	
59	Oelsnitz-Elster . . . . .	732	2 727	426	2 771	6 656	18,19	482	19,59	II	
60	Franzensbad-Eger . . . . .	732	2 729	426	2 773	6 660	18,20	274	18,95	I	
61	Löbau-Zittau . . . . .	—	3 668	—	2 762	6 430	17,57	492	18,91	I	
62	Zittau-Reichenberg . . . . .	—	3 668	—	2 471	6 139	16,77	708	18,71	I	
63	Niederschlema-Schneeberg . . . . .	—	6 588	—	174	6 762	18,48	84	18,70	I	
64	Voitersreuth-Franzensbad . . . . .	732	2 728	426	2 772	6 658	18,19	121	18,32	I	

## a) Vom 1. Januar bis mit 31. December.

Ordnungs- Nummer.	Anzahl der Züge						Anzahl der Maschinen- leerläufe.	Anzahl der Züge und Maschinen- leerläufe durch- schnittlich pro Tag.	Anzahl der Gleise.	
	auf der Strecke.	in den Zugsgattungen				in Summa.				durch- schnittlich pro Tag.
		Eilzüge.	Personen- züge.	Gemischte Züge.	Güter- züge.					
65	Hengstberg - Voiteersreuth . . . . .	732	2 727	426	2 771	6 656	18,19	88	18,43	I
66	Waldheim - Mittweida . . . . .	—	3 669	1	2 543	6 213	16,98	299	17,79	II
67	Döbeln - Waldheim . . . . .	—	3 669	1	2 541	6 211	16,97	298	17,78	II
68	Mittweida - Chemnitz . . . . .	—	3 671	—	2 541	6 212	16,97	281	17,74	II
69	Schönbörnchen - Meerane . . . . .	—	2 509	2 196	1 634	6 339	17,32	128	17,67	I
70	Meerane - Gössnitz . . . . .	—	2 518	2 196	1 548	6 262	17,11	144	17,50	I
71	Riesa - Ostrau . . . . .	—	3 669	—	2 527	6 196	16,93	94	17,18	II
72	Ostrau - Döbeln . . . . .	—	3 667	—	2 528	6 195	16,93	80	17,14	II
73	Flöha - Erdmannsdorf . . . . .	—	3 679	—	1 823	5 502	15,03	164	15,48	I
74	Wiesbaden - Annaberg . . . . .	—	3 662	—	1 806	5 468	14,94	175	15,42	I
75	Wolkenstein - Wiesbaden . . . . .	—	3 662	—	1 805	5 467	14,94	163	15,38	I
76	Zehopau - Wolkenstein . . . . .	—	3 663	—	1 805	5 468	14,94	130	15,30	I
77	Erdmannsdorf - Zschopau . . . . .	—	3 664	—	1 808	5 472	14,95	107	15,24	I
78	Borna - Kieritzsch . . . . .	—	3 979	2	1 152	5 133	14,03	76	14,33	I
79	Cainsdorf - Wilkau . . . . .	—	2 936	732	1 329	4 997	13,03	61	13,83	I
80	Niederschlema - Schwarzenberg . . . . .	—	2 934	732	1 307	4 973	13,09	59	13,75	I
81	Wilkau - Wiesenburg . . . . .	—	2 936	732	1 315	4 983	13,02	47	13,74	I
82	Wiesenburg - Niederschlema . . . . .	—	2 936	732	1 307	4 975	13,09	47	13,72	I
83	Schmölln - Ronneburg . . . . .	—	1 468	2 196	1 197	4 861	13,28	146	13,08	I
84	Gössnitz - Schmölln . . . . .	—	1 476	2 196	1 199	4 871	13,31	72	13,51	I
85	Ronneburg - Gera . . . . .	—	1 472	2 196	1 119	4 787	13,08	137	13,45	I
86	Greiz - Brunn . . . . .	—	4 397	—	8	4 405	12,04	21	12,09	I
87	Kohlenzweigbahn bei Potschappel . . . . .	—	—	—	3 459	3 459	9,45	776	11,57	I
88	Zittau - Warnsdorf . . . . .	—	—	3 673	—	3 673	10,04	68	10,22	J
89	Kamenz - Radeberg . . . . .	—	5	3 661	40	3 706	10,13	4	10,14	I
90	Niederwiesa - Braunsdorf . . . . .	—	434	3 232	2	3 668	10,02	16	10,07	I
91	Braunsdorf - Hainichen . . . . .	—	430	3 232	—	3 662	10,01	16	10,05	I
92	Lugauer Schachtbahn . . . . .	—	—	—	—	1 565	4,28	—	4,38	I
93	Kohlenzweigbahn bei Döhlen . . . . .	—	—	—	1 248	1 248	3,41	241	4,07	I
94	Lugau - Wüstenbrand . . . . .	—	—	1 464	—	1 464	4,00	17	4,05	I

## Vom 8. April bis mit 31. December.

1	Chemnitz - Wittgensdorf . . . . .	—	2 550	2 444	1 180	6 174	23,04	114	23,40	II
2	Wittgensdorf - Burgstädt . . . . .	—	2 545	—	1 179	3 724	13,90	98	14,20	I
3	Burgstädt - Cossen . . . . .	—	2 540	—	1 176	3 716	13,97	93	14,21	I
4	Cossen - Narsdorf . . . . .	—	2 492	—	1 151	3 643	13,59	91	13,93	I
5	Narsdorf - Geithain . . . . .	—	2 475	2	1 151	3 628	13,54	64	13,78	I
6	Geithain - Borna . . . . .	—	2 473	2	1 149	3 624	13,52	58	13,74	I
7	Rochlitz - Narsdorf . . . . .	—	4	2 464	12	2 480	9,25	24	9,34	I
8	Penig - Narsdorf . . . . .	—	2	2 466	—	2 468	9,21	39	9,35	I
9	Wittgensdorf - Limbach . . . . .	—	11	2 444	3	2 458	9,17	9	9,21	I

## Vom 19. Juni bis mit 31. December.

1	Altenburg - Meuselwitz . . . . .	—	395	782	279	1 456	7,43	29	7,58	I
2	Meuselwitz - Zeitz . . . . .	—	393	782	266	1 441	7,35	41	7,66	I

## Vom 3. August bis mit 31. December.

1	Annaberg - Weipert . . . . .	—	606	—	302	908	6,01	27	6,10	I
---	------------------------------	---	-----	---	-----	-----	------	----	------	---

Aus der vorstehenden Darstellung der Streckenfrequenz wird in Folgendem ein Nachweis über die Anzahl der Züge gegeben, welche bei den Stationen ein- und ausgelaufen sind. Hierbei ist jeder die Station passirende Zug als ein- und ausgegangen doppelt gezählt.

Die Stationen sind ihrer Lage nach, in Kreuzungs-, Binnen- und End- resp. Anschlussstationen eingetheilt.

Abchnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Ordnungs- Numer.	Stationen.	Anzahl der aus- und eingegangenen				Ordnungs- Numer.	Stationen.	Anzahl der aus- und eingegangenen			
		Züge		leeren Maschinen				Züge		leeren Maschinen	
		über- haupt.	durch- schnittlich pro Tag.	über- haupt.	durch- schnittlich pro Tag.			über- haupt.	durch- schnittlich pro Tag.	über- haupt.	durch- schnittlich pro Tag.
		(excl. Bau- und Rangirzüge, sowie Rangirmaschinen)									
<b>a) bei Kreuzungsstationen resp. Knotenpunkten:</b>											
1	(Curvendreieck bei Werdau)	67 850	185,58	5 832	15,94	37	Adorf . . . . .	13 312	36,37	964	2,64
2	Zwickau*) . . . . .	56 221	153,61	2 309	6,31	38	Herrnhut . . . . .	12 860	35,14	984	2,99
3	Brunn . . . . .	55 790	152,43	4 882	13,34	39	Oberoderwitz . . . . .	12 860	35,14	984	2,99
4	Chemnitz**) . . . . .	40 712	117,40	1 502	4,22	40	Meerane . . . . .	12 601	34,43	272	0,74
5	Herlasgrün . . . . .	41 989	114,72	3 113	8,60	41	Mittweida . . . . .	12 425	33,95	580	1,59
6	Dresden-Altstadt*) . . . . .	39 679	108,41	1 014	2,77	42	Erlau . . . . .	12 426	33,95	598	1,69
7	Gössnitz . . . . .	37 034	101,19	951	2,61	43	Oberlichtenau . . . . .	12 424	33,95	562	1,54
8	Kieritzsch . . . . .	35 408	96,74	813	2,22	44	Waldheim . . . . .	12 424	33,95	597	1,63
9	Schönbörnchen . . . . .	33 123	90,50	782	2,14	45	Döbeln . . . . .	12 406	33,90	378	1,03
10	Niederwiesa . . . . .	29 982	81,92	669	1,83	46	Stauchitz . . . . .	12 392	33,86	188	0,51
11	Altenburg**) . . . . .	28 086	80,19	564	1,61	47	Grossbauchlitz . . . . .	12 390	33,85	160	0,44
12	Wüstenbrand . . . . .	27 280	74,54	2 480	6,78	48	Grottau . . . . .	12 278	33,55	1 416	3,87
13	Flöha . . . . .	24 527	67,01	3 257	8,90	49	Kratzau . . . . .	12 278	33,55	1 416	3,87
14	Löbau . . . . .	24 343	66,51	2 048	5,60	50	Erdmannsdorf . . . . .	10 974	29,93	271	0,74
15	Radeberg . . . . .	23 980	65,52	2 328	6,36	51	Waldkirchen . . . . .	10 944	29,90	214	0,58
16	Wittgensdorf**) . . . . .	12 356	46,10	221	0,60	52	Zschopau . . . . .	10 940	29,89	237	0,65
17	Niederschlema . . . . .	16 710	45,66	190	0,52	53	Wolkenstein . . . . .	10 935	29,88	293	0,80
18	Narsdorf**) . . . . .	12 219	45,59	127	0,47	54	Burgstädt**) . . . . .	7 440	27,76	191	0,71
19	Zittau . . . . .	16 242	44,38	1 268	3,48	55	Borna**) . . . . .	8 757	27,56	134	0,42
						56	Cossen**) . . . . .	7 359	27,48	184	0,49
						57	Wilkau . . . . .	9 980	27,37	108	0,30
						58	Wiesenburg . . . . .	9 958	27,31	94	0,26
						59	Stein . . . . .	9 950	27,19	94	0,26
						60	Aue . . . . .	9 946	27,17	118	0,32
						61	Lauter**) . . . . .	9 946	27,17	118	0,32
						62	Geithain . . . . .	7 252	27,00	122	0,40
						63	Frohburg**) . . . . .	7 248	27,04	116	0,42
						64	Schmölln . . . . .	9 732	26,59	218	0,60
						65	Ronneburg . . . . .	9 648	26,36	283	0,77
						66	Annaberg**) . . . . .	6 376	20,95	202	0,66
						67	Grossröhrsdorf . . . . .	7 412	20,25	8	0,02
						68	Pulsnitz . . . . .	7 412	20,25	8	0,02
						69	Grossschönau . . . . .	7 346	20,07	136	0,37
						70	Frankenberg . . . . .	7 324	20,01	32	0,09
						71	Rositz**) . . . . .	2 912	14,86	58	0,29
						72	Meuselwitz**) . . . . .	2 897	14,78	70	0,30
						73	Rehmsdorf**) . . . . .	2 882	14,70	82	0,42
						74	Buchholz**) . . . . .	1 816	12,03	54	0,36
<b>b) bei Binnenstationen ohne Kreuzung:</b>											
1	Neumark . . . . .	51 473	140,64	4 807	13,13						
2	Reichenbach i. V. . . . .	44 498	121,58	3 977	10,87						
3	Netzschkau . . . . .	42 005	114,77	3 108	8,49						
4	Werdau . . . . .	31 825	86,93	2 376	6,40						
5	Glauchau . . . . .	28 723	78,48	2 154	5,88						
6	Dresden-Neust. (incl. Brücke)	28 301	77,33	5 963	16,20						
7	Siegmarsdorf . . . . .	27 326	74,00	1 404	3,84						
8	Potschappel*) . . . . .	26 677	72,89	1 544	4,21						
9	Breitungen . . . . .	26 422	72,19	642	1,75						
10	Plauen i. V. . . . .	26 026	71,11	2 296	6,27						
11	Mehltheuer . . . . .	25 268	69,04	2 230	6,09						
12	Schönberg . . . . .	25 264	69,03	2 202	6,03						
13	Reuth . . . . .	24 940	68,14	2 111	5,77						
14	Crimmitschau . . . . .	24 774	67,69	1 317	3,66						
15	Hohenstein . . . . .	24 340	66,50	3 565	9,74						
16	St. Egidien . . . . .	24 330	66,48	3 552	9,70						
17	Tharandt*) . . . . .	19 705	53,84	5 928	16,20						
18	Müglitz . . . . .	18 892	51,62	138	0,38						
19	Pirna . . . . .	18 858	51,53	110	0,30						
20	Königstein . . . . .	18 762	51,26	88	0,24						
21	Krippen . . . . .	18 629	50,90	79	0,22						
22	Reichenbach i. L. . . . .	18 056	49,33	1 964	5,57						
23	Bautzen . . . . .	17 905	48,92	1 485	4,04						
24	Bischofswerda . . . . .	17 904	48,92	1 151	3,14						
25	Fischbach . . . . .	17 768	48,55	480	1,31						
26	Klingenberg . . . . .	17 736	48,46	5 283	14,43						
27	Freiberg . . . . .	16 020	43,77	401	1,10						
28	Treuen . . . . .	15 196	41,52	772	2,11						
29	Lengsfeld . . . . .	15 196	41,52	772	2,11						
30	Auerbach . . . . .	15 196	41,52	772	2,11						
31	Falkenstein . . . . .	15 154	41,40	930	2,54						
32	Oederan . . . . .	14 673	40,99	3 070	8,39						
33	Oelsnitz . . . . .	14 212	38,83	2 404	6,57						
34	Franzensbad . . . . .	13 318	36,39	395	1,08						
35	Voitersreuth . . . . .	13 314	36,38	209	0,57						
36	Elster . . . . .	13 312	36,37	2 594	7,09						
<b>c) bei End- resp. Anschlussstationen:</b>											
								ausschliesslich Züge der eigenen Bahnen.			
1	Leipzig . . . . .	25 451	69,54	2 387	6,52						
2	Hof . . . . .	12 310	33,63	1 024	2,80						
3	Bodenbach . . . . .	9 282	25,50	36	0,10						
4	Görlitz . . . . .	9 028	24,67	982	2,68						
5	Schneeberg . . . . .	6 762	18,49	84	0,23						
6	Eger . . . . .	6 660	18,20	274	0,75						
7	Riesa . . . . .	6 196	16,92	94	0,26						
8	Reichenberg . . . . .	6 139	16,77	708	1,98						
9	Schwarzenberg . . . . .	4 973	13,59	59	0,16						
10	Gera . . . . .	4 787	13,08	137	0,37						
11	Greiz . . . . .	4 405	12,04	21	0,06						
12	Kamenz . . . . .	3 706	10,13	4	0,01						
13	Warnsdorf . . . . .	3 673	10,04	68	0,19						
14	Hainichen . . . . .	3 662	10,01	16	0,04						
15	Rochlitz**) . . . . .	2 480	9,25	24	0,07						
16	Penig**) . . . . .	2 468	9,21	39	0,11						
17	Limbach**) . . . . .	2 458	9,17	9	0,03						
18	Zeitz**) . . . . .	1 441	7,35	41	0,11						
19	Weipert**) . . . . .	908	6,01	27	0,18						
20	Lugau . . . . .	1 464	4,00	17	0,05						

\*) Mit Einschluss der Kohlenbahnzüge.

\*\*) Den Durchschnittsberechnungen pro Tag ist die Zahl der Betriebstage der betreffenden Strecken zu Grunde gelegt worden.

d

Die Nutzkilometer verhalten sich zu den von den Locomotiven überhaupt zurückgelegten Kilometern:

Die Leerkilometer betragen Prozente der Nutzkilometer.

im Jahre 1871:	im Jahre 1872:		im Jahre 1871:	im Jahre 1872:
—	1 : 1,101	bei den Kohlenzweighbahnen bei Dresden	—	16,13
1 : 1,147	1 : 1,133	„ der Linie Dresden-Chemnitz	14,73	13,31
1 : 1,186	1 : 1,133	„ „ „ Görlitz-Dresden	18,64	13,33
1 : 1,119	1 : 1,100	„ „ „ Reichenbach-Eger	11,87	9,90
1 : 1,068	1 : 1,086	„ „ „ Löbau-Zittau	6,75	8,56
1 : 1,127	1 : 1,084	„ „ „ Zwickau-Werdau-Hof	12,87	8,38
1 : 1,000	1 : 1,062	„ „ „ Riesa-Zwickau	5,97	6,10
—	1 : 1,052	„ „ „ Annaberg-Weipert	—	5,33
1 : 1,032	1 : 1,045	„ „ „ Chemnitz-Annaberg	3,21	4,53
1 : 1,069	1 : 1,044	„ „ „ Zwickau-Schwarzenberg	6,88	4,44
1 : 1,065	1 : 1,043	„ „ „ Leipzig-Werdau-Zwickau	6,52	4,28
—	1 : 1,032	„ „ „ Leipzig-Chemnitz	—	3,17
1 : 1,029	1 : 1,028	„ „ „ Zittau-Warnsdorf	2,94	2,70
1 : 1,014	1 : 1,008	„ „ „ Bodenbach-Dresden	1,33	0,83
1 : 1,006	1 : 1,006	„ „ „ Chemnitz-Hainichen	0,60	0,59
1 : 1,007	1 : 1,002	„ „ „ Dresden-Kamenz	0,72	0,17
1 : 1,009	1 : 1,075	den Staatsbahnen überhaupt	9,95	7,47
1 : 1,103	1 : 1,115	der Zittau-Reichenberger Bahn	10,29	11,43
—	1 : 1,074	„ „ Zeitz-Altenburger Bahn	—	7,30
1 : 1,037	1 : 1,020	„ „ Gössnitz-Geraer Bahn	3,25	2,58
1 : 1,004	1 : 1,008	„ „ Greiz-Brunner Bahn	0,56	0,82

Auf einen Locomotivnutzkilometer kommen durchschnittlich Wagenachsenkilometer\*)

im Jahre 1871:	im Jahre 1872:		Zunahme:	Abnahme:
			1872	1872
			Prozente:	Prozente:
123,65	117,98	bei der Linie Bodenbach-Dresden	—	4,59
78,57	78,70	„ „ „ Leipzig-Werdau-Zwickau	0,17	—
70,85	68,94	„ „ „ Görlitz-Dresden	—	2,70
56,17	60,82	„ „ „ Löbau-Zittau	8,28	—
58,58	57,19	„ „ „ Zwickau-Werdau-Hof	—	2,34
54,10	54,00	„ „ „ Riesa-Zwickau	0,48	—
48,45	51,20	„ „ „ Zwickau-Schwarzenberg	5,08	—
47,08	47,71	„ „ „ Dresden-Chemnitz	1,34	—
43,84	44,09	„ „ „ Reichenbach-Eger	1,03	—
34,02	36,23	„ „ „ Chemnitz-Annaberg	4,65	—
—	32,41	„ „ „ Leipzig-Chemnitz	—	—
23,93	32,17	„ „ „ Zittau-Warnsdorf	34,43	—
—	31,25	„ „ „ Annaberg-Weipert	—	—
27,10	31,10	„ „ „ Dresden-Kamenz	14,77	—
28,75	29,08	„ „ „ Chemnitz-Hainichen	1,18	—
62,57	60,13	den Staatsbahnen überhaupt	—	3,99
49,58	55,06	der Zittau-Reichenberger Bahn	11,05	—
45,84	49,62	„ „ „ Gössnitz-Geraer Bahn	9,44	—
—	43,99	„ „ „ Zeitz-Altenburger Bahn	—	—
17,18	19,82	„ „ „ Greiz-Brunner Bahn	15,42	—

Die Wagenfrequenz bei der Station Dresden-Altstadt hat sich im Jahre 1872 wiederum erheblich und zwar um 9 Prozent gesteigert.

Bei dieser Station liefen in Summa aus und ein:

im Jahre 1871:	im Jahre 1872:	
864 138	941 836	Wagen überhaupt. Hierunter befanden sich
173 747	219 246	Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Postwagen, welche in folgender Weise verkehrten:
24 247	32 925	in der Richtung von Bodenbach,
24 240	32 771	„ „ „ nach „

\*) Nach Ladungsachsen à 50 Centner Tragfähigkeit berechnet.

**Abschnitt III. A.**  
**Uebersicht der Schlussresultate.**

im Jahre 1871:	im Jahre 1872:	
40 854	46 975	in der Richtung von Chemnitz,
40 757	46 995	„ „ „ nach „
21 644	29 514	„ „ „ von Dresden-Neustadt,
22 005	30 066	„ „ „ nach „ „
		demnach zusammen:
86 745	109 414	in der Richtung nach der Station und
87 002	109 832	„ „ „ von der Station.
		Ferner gingen bei der genannten Station
690 391	722 590	Güterwagen aus und ein und zwar:
306 706	324 987	eigene und
383 685	397 603	fremde.
		Der Wechselverkehr bestand aus:
343 682	360 054	abgegangenen und
346 709	362 536	angekommenen Güterwagen.
		Von den letzteren kamen:
120 939	123 295	in der Richtung von Bodenbach,
54 212	61 692	„ „ „ „ Chemnitz,
132 906	142 595	„ „ „ „ Dresden-Neustadt,
38 652	34 954	„ „ „ „ den Kohlenbahnen.

Der Güterwagenfrequenz bei der Station Dresden-Altstadt von in Summa 722 590 folgt nach ihrer Bedeutung die der Station Zwickau mit in Summa  
 622 623.

e)

Eine Vergleichung der wichtigsten Resultate mit denen des Vorjahres liefert folgende Ergebnisse:

**Leistungen der Transportmittel.**

Auf jeden Kilometer Bahnlänge kamen durchschnittlich:

	1871.	1872.	Zunahme. 1872. Prozente.	Abnahme.
<b>Locomotivkilometer:</b>				
bei den Staatsbahnen . . . . .	9 772, <sup>0</sup>	9 970, <sup>5</sup>	2, <sup>02</sup>	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	4 646, <sup>6</sup>	5 124, <sup>0</sup>	10, <sup>27</sup>	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	3 674, <sup>8</sup>	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	4 445, <sup>7</sup>	5 302, <sup>8</sup>	19, <sup>28</sup>	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	5 990, <sup>5</sup>	7 184, <sup>5</sup>	19, <sup>02</sup>	—
<b>Personenwagenachsenkilometer:</b>				
bei den Staatsbahnen . . . . .	77 820, <sup>4</sup>	82 125, <sup>1</sup>	5, <sup>53</sup>	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	40 151, <sup>6</sup>	44 728, <sup>6</sup>	11, <sup>40</sup>	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	26 519, <sup>0</sup>	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	22 500, <sup>8</sup>	30 439, <sup>2</sup>	35, <sup>28</sup>	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	49 278, <sup>2</sup>	56 715, <sup>0</sup>	15, <sup>09</sup>	—
<b>Güterwagenachsenkilometer:</b>				
bei den Staatsbahnen . . . . .	480 145, <sup>2</sup>	477 640, <sup>1</sup>	—	0, <sup>52</sup>
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	163 095, <sup>4</sup>	203 114, <sup>8</sup>	24, <sup>54</sup>	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	124 031, <sup>2</sup>	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	53 461, <sup>4</sup>	73 843, <sup>0</sup>	38, <sup>12</sup>	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	220 050, <sup>8</sup>	298 217, <sup>2</sup>	35, <sup>52</sup>	—
<b>Gesamtachsenkilometer:</b>				
bei den Staatsbahnen . . . . .	556 207, <sup>7</sup>	559 765, <sup>2</sup>	0, <sup>64</sup>	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	203 247, <sup>0</sup>	247 843, <sup>4</sup>	21, <sup>04</sup>	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	150 551, <sup>1</sup>	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	75 961, <sup>8</sup>	104 282, <sup>2</sup>	37, <sup>28</sup>	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	269 329, <sup>0</sup>	354 932, <sup>2</sup>	31, <sup>78</sup>	—

**Abschnitt III. A.**  
Uebersicht der Schlussresultate.

Auf fremden Bahnen (ausschliesslich der in Elsass-Lothringen, deren Leistungen hier nicht bekannt sind) haben die eigenen Wagen zurückgelegt:

	1871.	1872.	Zunahme.	Abnahme.
	Achsenkilometer.		1872. Prozente:	
a) Personenwagen:				
bei den Staatsbahnen (incl. Gössnitz-Gera)	6 919 695,0	6 235 264,5	—	9,89
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	—	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	—	—	—	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	702 504,0	755 959,5	7,61	—
b) Güterwagen:				
bei den Staatsbahnen (incl. Gössnitz-Gera)	155 710 453,5	141 005 825,5	—	9,44
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	5 614 296,0	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	20 482,5	21 658,5	5,74	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	3 433 368,0	3 261 924,0	—	4,09

Auf eigenen Bahnen haben die fremden Wagen zurückgelegt:

	1871.	1872.	Zunahme.	Abnahme.
	Achsenkilometer.		1872. Prozente.	
a) Personenwagen:				
bei den Staatsbahnen . . . . .	5 136 750,0	5 165 058,0	0,55	—
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	3 150,0	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	1 005,0	624,0	—	37,91
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	731 149,5	815 799,5	11,58	—
b) Güterwagen (excl. Postwagen):				
bei den Staatsbahnen . . . . .	149 590 705,5	166 091 594,5	11,03	—
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	764 949,0	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	392 928,0	494 200,5	25,77	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	4 743 444,0	6 690 724,5	41,05	—

Jede eigene Personenwagenachse hat durchschnittlich (auf eigenen und fremden Bahnen) zurückgelegt:

	1871.	1872.	Zunahme.
	Kilometer.		1872. Prozente.
bei den Staatsbahnen . . . . .	41 529,5	43 279,0	4,21
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	16 366,0	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	26 899,8	31 146,0	15,79
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	46 495,2	52 005,4	11,85

Jede eigene Gepäck- und Güterwagenachse hat durchschnittlich (auf eigenen und fremden Bahnen) zurückgelegt:

	1871.	1872.	Zunahme.	Abnahme.
	Kilometer.		1872. Prozente.	
bei den Staatsbahnen . . . . .	13 679,2	12 483,7	—	8,74
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	12 889,0	—	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	33 636,4	32 135,2	—	4,40
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	13 623,7	13 329,5	—	2,10

Die von jeder eigenen Personenwagenachse zurückgelegten Kilometer verhalten sich zu den von jeder eigenen Güterwagenachse zurückgelegten:

	1871.	1872.
bei den Staatsbahnen . . . . .	= 2,986 : 1	= 3,467 : 1
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	= —	= 1,270 : 1
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	= 0,800 : 1	= 0,969 : 1
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	= 3,213 : 1	= 3,902 : 1



## Abschnitt III. A.

## Uebersicht der Schlussresultate.

Die Mobilität der Personenwagen auf den Staatsbahnen war sonach im Vergleiche der zurückgelegten Entfernungen mehr wie drei Mal so gross, als die der Güterwagen.

Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

	1871.	1872.
	Prozente.	
bei den Staatsbahnen . . . . .	21,89	22,39
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	20,94	21,51
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	20,18
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	17,97	18,73
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	15,89	16,80

Die bewegten Gepäck- und Güterwagen waren nach ihrer Ladungsfähigkeit durchschnittlich belastet:

	1871.	1872.
	mit Prozenten.	
bei den Staatsbahnen . . . . .	43,00	41,24
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	39,19	41,56
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .	—	48,64
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . .	28,54	29,94
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .	36,48	37,78

Im Jahre 1872 ist gegen das Vorjahr die durchschnittliche Ausnutzung der bewegten Personenwagen-Plätze bei den Staatsbahnen um 0,50 Prozente gestiegen, hingegen die durchschnittliche Belastung der Ladefähigkeit der Güterwagen um 1,82 Prozente gefallen.\*)

Vergleicht man weiter die Leistungen der Transportmittel der letztverflossenen beiden Betriebsjahre unter der Annahme, als seien die Jahrestransporte der Staatsbahnen mit denen der Gössnitz-Geraer Bahn zusammen auf einmal und in gleicher Richtung bewegt worden, so würde jede durchschnittlich vorhanden gewesene Achse voll besetzt und beladen durchlaufen haben:

Personen-	bei den	Güter- und Gepäck-
Wagen.		(excl. Bau-)
1871 = 8 702,5 Kilometer		5 900,5 Kilometer,
1872 = 9 951,8 „		5 873,5 „
oder 14,36% mehr		oder 0,46% weniger.

Mit Ausschluss der Leistungen in Militär- und Bauzügen, sowol im Jahre 1871 als 1872 stellt sich im Personen- wie im Güterverkehre die Ziffer für die Zunahme der Wagenfrequenz derjenigen für die Transporte folgendermassen gegenüber.

Bei einer mittleren Zunahme der Bahnlänge um 66,014 Kilometer sind bei den Staatsbahnen im Jahre 1872 im Vergleiche zu 1871

überhaupt:

	gestiegen:	gefallen:	Diese procentuale Zunahme der Wagenfrequenz stellte sich zur procentualen Zu- oder Abnahme der Transporte.
die Personenwagenachsenkilometer . . . . .	um 20,80 %	—	= 1 : 1,15
„ Personenkilometer . . . . .	„ 23,83 „	—	
„ Güter-, Gepäck- und Postwagenachsenkilometer . . . . .	„ 15,71 „	—	
„ Centnerkilometer . . . . .	„ 8,81 „	—	= 1 : 0,56
pro Kilometer Bahnlänge			
die Personenwagenachsenkilometer . . . . .	„ 8,77 %	—	= 1 : 1,41
„ Personenkilometer . . . . .	„ 12,35 „	—	
„ Güter-, Gepäck- und Postwagenachsenkilometer . . . . .	„ 4,45 „	—	
„ Centnerkilometer . . . . .	„ —	1,06 %	= 1 : 0,18

Die in den verschiedenen Wagenklassen vorhandene Platzzahl verhielt sich zur Frequenz wie folgt:

	dargebotene Plätze.	beförderte Personen nach der spezifischen Frequenz. Procente:
in I. Classe . . . . .	4,72	1,45
„ II. „ . . . . .	27,85	26,76
„ III. „ . . . . .	66,90	71,23
„ IV. „ . . . . .	0,53	0,56

\*) Vergl. Zunahme der Güterwagenachsenkilometer gegenüber der der Gütercentnerkilometer.

## Verbrauch durch die Transportmittel

bei den

bei der

	Staatsbahnen		Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.

## 1) Durch die Locomotiven

## an Anheizmaterial:

Holz pro Locomotivkilometer Cbkmtr. 0,000259 0,000274 0,000124 0,000158 — 0,000225 0,000101 0,000099 0,000304 0,000248

## an Feuerungsmaterial:

(auf Steinkohlen reducirt)

pro Locomotivkilometer . . . Kilogr. 14,198 13,619 16,847 14,389 — 14,013 9,053 9,522 13,501 12,849

„ Nutzkilometer . . . . . „ 15,611 14,636 17,463 15,376 — 15,045 9,103 9,800 14,889 14,310

„ Wagenachsenkilometer . . . „ 0,2495 0,2434 0,3852 0,3699 — 0,3420 0,5298 0,4842 0,3003 0,2599

## Kosten desselben:

(excl. Nebenkosten)

pro Nutzkilometer . . . . . Ngr. 1,952 2,020 2,161 2,102 — 2,167 1,126 1,316 1,890 2,015

„ Wagenachsenkilometer . . . Pfg. 0,5120 0,5359 0,4767 0,4280 — 0,4927 0,6551 0,6230 0,3811 0,3662

## Durchschnittspreis:

pro Kubikmeter Holz . . . . . Ngr. 78,949 88,167 79,874 91,331 — 92,261 80,994 91,194 83,485 81,565

„ 100 Kilogramm Coaks . . . . . „ 16,624 18,128 — — — — — 18,069

„ 100 Kilogr. Steinkohlen . . . . . „ 12,329 13,570 12,318 13,573 — 14,258 12,376 13,618 12,504 13,860

## an Schmiermaterial:

pro Locomotivkilometer . . . Kilogr. 0,0163 0,0174 0,0147 0,0125 — 0,0205 0,0155 0,0161 0,0151 0,0163

„ Wagenachsenkilometer . . . „ 0,000287 0,000310 0,000340 0,000258 — 0,000501 0,000297 0,000519 0,000333 0,000331

## Kosten desselben:

pro Locomotivkilometer . . . Pfg. 1,435 1,354 1,394 0,991 — 1,512 1,205 1,271 1,195 1,189

„ Wagenachsenkilometer . . . „ 0,0252 0,0242 0,0298 0,0205 — 0,0369 0,0799 0,0646 0,0266 0,0241

## an Putzmaterial:

pro Locomotivkilometer . . . Kilogr. 0,00807 0,00868 0,00800 0,00755 — 0,01048 0,00487 0,00482 0,00633 0,00495

„ Wagenachsenkilometer . . . „ 0,000140 0,000155 0,000187 0,000156 — 0,000253 0,000287 0,000245 0,000140 0,000100

## Kosten desselben:

pro Locomotivkilometer . . . Pfg. 0,507 0,529 0,509 0,471 — 0,709 0,304 0,315 0,401 0,292

„ Wagenachsenkilometer . . . „ 0,00891 0,00964 0,01165 0,00974 — 0,01729 0,01779 0,01662 0,00891 0,00591

## 2) durch die Wagen

## an Schmiermaterial:

pro Wagenachsenkilometer . Kilogr. 0,000200 0,000229 0,000153 0,000172 — 0,000322 0,000353 0,000270 0,000260 0,000246

## Kosten desselben:

pro Wagenachsenkilometer . . . Pfg. 0,0171 0,0172 0,0134 0,0136 — 0,0239 0,0213 0,0219 0,0220 0,0200

## an Putzmaterial:

pro Wagenachsenkilometer . Kilogr. 0,0000383 0,0000388 0,0000333 0,0000392 — 0,0000309 0,0000733 0,0000995 0,0000332 0,0000250

## Kosten desselben:

pro Wagenachsenkilometer . . . Pfg. 0,00191 0,00229 0,00193 0,00236 — 0,00207 0,00428 0,00567 0,00193 0,00151

Durchschnittlich hat jede Locomotive im vollen Betriebsjahre in Reparatur gestanden:

bei den Staatsbahnen . . . . . 71,9 Tage = 19,8 % des Locomotivenbestandes (gegen 17,5 % im Vorjahre),

„ der Altenburg-Zeitzer Bahn . . . 57,9 „ = 15,8 „ „ „ „

„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . 59,9 „ = 16,1 „ „ „ „ 9,9 „ „ „

„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . 109,8 „ = 30,0 „ „ „ „ 23,8 „ „ „

Abschnitt III. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Die Reparaturkosten haben betragen:

	bei den Staatsbahnen und der Görsnitz-Geraer Bahn		bei der					
			Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner Bahn		Zittau-Reichenberger	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
<b>1. bei den Locomotiven und Tondern:</b>								
pro Locomotiv- und Rangirkilometer Pfg.	4,498	4,944	—	3,293	3,075	3,110	5,007	6,382
„ Locomotivkilometer . . . . .	6,417	7,057	—	4,017	4,137	4,179	7,909	9,028
„ Nutzkilometer . . . . .	7,048	7,578	—	4,937	4,160	4,213	8,789	10,061
„ Wagenachsenkilometer . . . . .	0,1133	0,1205	—	0,1137	0,2421	0,2125	0,1773	0,1827
Prozente der Anschaffungskosten . . . . .	3,44	3,57	—	1,17	2,34	2,41	4,23	5,69
<b>2. bei den Personenwagen:</b>								
pro Personenwagenachsenkilometer . Pfg.	0,3187	0,3647	—	0,0427	0,0515	0,2995	0,2438	0,3754
Prozente der Anschaffungskosten . . . . .	4,59	5,47	—	0,20	0,42	2,80	3,30	5,79
<b>3. bei den Güterwagen:</b>								
pro Güterwagenachsenkilometer . . . Pfg.	0,1337	0,1620	—	0,0802	0,0007	0,0308	0,1820	0,1000
Prozente der Anschaffungskosten . . . . .	2,57	3,08	—	0,38	0,48	2,59	3,69	2,72

Die Reparaturkosten für die Locomotiven und Tender der Staatsbahnen haben gegen das Vorjahr pro Locomotiv- und Nutzkilometer, sowie pro Wagenachsenkilometer zugenommen.

Der durchschnittliche Verbrauch an Heizmaterial der Locomotiven pro Locomotiv- und Nutzkilometer, sowie pro Wagenachsenkilometer hat durchgehends abgenommen.

Der Durchschnittspreis des Holzes als Anheizmaterial bei den Staatsbahnen pro Cubikmeter gegen den Preis im Vorjahre ist um 9,218 Ngr., der Durchschnittspreis pro 100 Kilogramm Coaks um 1,514 Ngr. und der pro 100 Kilogramm Steinkohlen um 1,250 Ngr. gestiegen.

Der nur allein durch diese Preissteigerungen hervorgerufene Mehraufwand für das Feuerungsmaterial der Locomotiven betrug bei den Staatsbahnen im Verhältniss zum Vorjahre in runder Summe 54 000 Thaler und im Verhältniss zum Jahre 1870:

151 000 Thaler.

## ABSCHNITT III.

## B.

## NACHWEISUNG

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

## LOCOMOTIVEN

MIT ANGABE DER HAUPTCONSTRUCTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN  
DERSELBEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a. Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - b. Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - c. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.

## Bedeutung der Typen:

in Colonne 4:

T. = Tender-Locomotive;

in Colonne 11 und 12:

E. = Eisen; M. = Messing; St. = Stahl.



Abchnitt III. B. Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Laufende Nummern, Kategorie, Name, Name des Fabrikanten, Jahr der Anschaffung, Cylinder, Kessel (Rostkessel, Siedersbren, Heizröhre), Achsen, and Bemerkungen. Includes entries for Saxonia, Bavarin, Iris, Löwe, Hirsch, Adler, Falke, Schwan, Hür, Tiger, Kempten, Stranling, Trier, Cöln, Donau, Greif T., Schakal T., Strass, Giraffe, Nashorn, Panther, and Aschaffenburg.

I. Staats-

Abchnitt III. B. Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Laufende Nummern, Kategorie, Name, Name des Fabrikanten, Jahr der Anschaffung, Cylinder, Kessel, Achsen, Räder und Achsen, Gewichte, and Bemerkungen. Includes entries for Eisenbahnen with various locomotive models and specifications.

Eisenbahnen.



Abschnitt III. B. Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns for Locomotive Number, Category, Name, Manufacturer, Year of Acquisition, Cylinder, and Boiler details (Rindkessel, Siederohr, Heizfläche). Includes locomotives like Hartmann T., Crocetti T., H. VII. Heideberg, etc.

horizontal und aussen.

Abschnitt III. B. Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns for Räder und Achsen, Gewichte, and Anschaffungskosten. Includes sub-columns for Anzahl der Räder, Mittel Durchmesser im Lauffelde, and various weight measurements. Includes locomotives like H. I. Hartmann T., H. II. Iachs T., etc.

Bemerkungen.

Wasserröhre Achsen liegen vor der Feuerbrücke; die Laufachsen im Vorderkasten, die 2 Längsachsen sind ungekuppelt und liegen über den Achsen. Kupplungen sehr schwierig mit Hand und starken Muskelanstrengungen, 2 Paare. Die Hauptachse hat eine Scheinwerbröhre, Wasserröhre 40 cm Durchmesser, Kohlenkasten 10 cm Durchmesser.

Die beiden gekuppelten Achsen liegen vor der Feuerbrücke, die über den Achsen liegenden Paare sind ungekuppelt. Kupplungen sehr schwierig mit Hand und Muskelanstrengungen, 2 Paare.

Anordnung der Achsen, Federn, Wasserrohre, Paare und Hauptachse wie bei No. 14 und 17. Wasserröhre 20 cm Durchmesser, Kohlenkasten 10 cm Durchmesser.

Wasserröhre Achsen liegen vor der Feuerbrücke; die Laufachsen im Vorderkasten, Längsachsen von denen die 2 der beiden Treibachsen durch Längshalbungen auf die Achsen drücken. Kupplungen sehr schwierig mit Hand und starken Muskelanstrengungen, 2 Paare. Dampfbrücken.

Anordnung der Achsen und Federn wie bei No. 1 bis mit 6. Kupplungen sehr schwierig mit Hand und starken Muskelanstrengungen, 2 Paare. Hauptachse wie bei No. 14 und 17. Wasserröhre 20 cm Durchmesser, Kohlenkasten 10 cm Durchmesser.



Abschnitt III. B. Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Locomotive number, Category, Name, Name of manufacturer, Year of acquisition, Cylinder, Kessel (Boiler), and Remarks. Includes entries for Schwarzenberg T., H. IV, H. V, H. VI, St. II, H. I, H. III, etc.

Abschnitt III. B. Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Räder und Achsen (Wheels and Axles), Gewichte (Weights), and Anschaffungskosten (Acquisition costs). Includes sub-columns for axle diameter, wheel diameter, weight, and cost.



Laufende Nummern	Nummer der Locomotiven.	Kategorie	Name der Locomotiven.	Name des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Jahr der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.								Bemerkungen.	
						Durchmesser d. Mittellinie	Kollektordurchmesser d. L.	Rostkessel.		Stiefrohr.		Heizfläche.		Rostfläche.	Inhalt des Kessels in Kubikmetern (Col. 27).		
								Mittellinie	Material	Material	in Quadratmetern	in Quadratmetern	in Quadratmetern				
																	Mittellinie
86	86	H. I.	Gleisnitz T.	Hartmann & Co. Chemnitz	1856	381	500	1188	E. 15,00	M. 130	8 988	5,71	73,00	79,00	0,00	6,00	Wie bei No. 1 bis mit 4, Hitzrohr und Feuerrohr. Je 2 Wasserröhren von je 200 mm Durchmesser. 200 mm Durchmesser für 20 Centner No. 90 und 80 für 1 Paar und 1 Paar No. 90-2 (Kesseln) - No. 91-2 (Pumpen).
87	87		Schönbüchsen T.														
88	88		Würschütz T.		1857												
89	89		Lagan T.		1858												
90	90	H. V.	Nürnberg		1859	407	610	1278	16,00	E. 187	4 250	7,00	108,00	110,00	1,00	7,00	Wie bei No. 1 bis mit 4, Hitzrohr und Feuerrohr. Je 2 Wasserröhren von je 200 mm Durchmesser. 200 mm Durchmesser für 20 Centner No. 90 und 80 für 1 Paar und 1 Paar No. 90-2 (Kesseln) - No. 91-2 (Pumpen).
91	91		Reuth														
92	92		Bremen														
93	93		Frankfurt														
94	94		Crimmitschau														
95	95		Bamberg														
96	96	H. VI.	Dresden		1860	400	500	1230	15,00	E. 198	3 127	7,00	75,00	88,00	1,00	7,00	
97	97		München														
98	98		Berlin														
99	99		Wien														
100	100		Prag														
101	101		Mainz		1862												Wie bei No. 1 bis mit 4, Hitzrohr und Feuerrohr. Je 2 Wasserröhren von je 200 mm Durchmesser. 200 mm Durchmesser für 20 Centner No. 90 und 80 für 1 Paar und 1 Paar No. 90-2 (Kesseln) - No. 91-2 (Pumpen).
102	102		Darmstadt														
103	103	H. V.	Regensburg		1861	457	410	1278	16,00	E. 197	4 250	7,00	108,00	110,00	1,00	7,00	
104	104		Salzburg														
105	105		Landshut		1862												
106	106		Augsburg														
107	107		Würzburg														
108	108	H. IV.	Hercules T.			381	500	1192	14,00	E. 188	3 980	6,00	72,00	78,00	1,00	6,00	
109	109		Londen		1863												
110	110		Amberg		1864												
111	111		Bachholz														
112	112		Willeck														
113	113		Augustsberg														
114	114		Scharfenstein		1865												
115	115		Waldkreibitz														
116	116		Wolkenstein														
117	117		Viltha														
118	118	H. III.	Treuen.		1864	406	610	1240	15,00	E. 144	4 127	7,00	82,00	90,00	1,00	7,00	Wie bei No. 1 bis mit 4, Hitzrohr und Feuerrohr. Je 2 Wasserröhren von je 200 mm Durchmesser. 200 mm Durchmesser für 20 Centner No. 90 und 80 für 1 Paar und 1 Paar No. 90-2 (Kesseln) - No. 91-2 (Pumpen).
119	119		Leugenfeld														
120	120		Auerbach														
121	121		Falkenstein		1865												
122	122		Gelsdorf														
123	123		Schöneck														
124	124		Lörf														
125	125		Neunkirchen														
126	126		Elster														

Laufende Nummern	Nummer der Locomotiven.	Kategorie	Name der Locomotiven.	Name des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Jahr der Anschaffung.	Cylinder.		Kessel.								Bemerkungen.	
						Durchmesser d. Mittellinie	Kollektordurchmesser d. L.	Rostkessel.		Stiefrohr.		Heizfläche.		Rostfläche.	Inhalt des Kessels in Kubikmetern (Col. 27).		
								Mittellinie	Material	Material	in Quadratmetern	in Quadratmetern	in Quadratmetern				
																	Mittellinie
127	127																Wie bei No. 1 bis mit 4, Hitzrohr und Feuerrohr. Je 2 Wasserröhren von je 200 mm Durchmesser. 200 mm Durchmesser für 20 Centner No. 90 und 80 für 1 Paar und 1 Paar No. 90-2 (Kesseln) - No. 91-2 (Pumpen).
128	128																
129	129																
130	130																
131	131																
132	132																
133	133																
134	134																
135	135																
136	136																





Abschnitt III. B.
Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Locomotive Number, Category, Name, Name of Manufacturer, Year of Acquisition, Cylinder, Boiler, and Remarks. Rows include Nancy, Strasbourg, Paris, Carlsruhe, Mühlhausen, Waldenburg, Nylan, Wiesa, Calandorf, Frankenberg, Oederan, Hainichen, Retzdorf, Cassel, Otto der Reiche, Friedr. d. Streitbare, Albr. d. Beherate, Lather, Falkenan, G. E. Lessing, Hans Wettin, Frankenstein, Melanchton, Barb. Utmann, Müsch, Amerika, Warburg, Wernau, Ems, Moskau, Madrid, Warschau, Kessler, Alsen, and Döppel.

Abschnitt III. B.
Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Wheel and Axles, Weights, Purchase Costs, and Remarks. Sub-headers include: Anzahl der Räder, Mittel- und Nebenachsen, Gewicht, and Anschaffungskosten. Rows correspond to the locomotives on page 73, providing technical specifications and costs.



Abschnitt III. B. Nachweisung der im Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Locomotive number, Category, Name, Name of manufacturer, Year of construction, Cylinder (horizontal/vertical), Boiler (firebox, boiler, fire tubes), and Remarks. Includes entries for Kissingen, Helzen, Wlaster, Dux, Föhberg, Fahlstein, Radsberg, Birkenstein, Fichtelberg, Landskrone, Stettin Y., Tegitz, Pirus, Bern, Lazern, Königstein, Faust, Psyche Y., Anstria, Bohemia, Juno, Breslau, and Wülfert.

Abschnitt III. B. Nachweisung der im Jahreschlusse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Locomotive number, Räder und Achsen (wheels and axles), Gewichte (weights), Anschaffungskosten (purchase costs), and Bemerkungen (remarks). Includes entries for Kissingen, Helzen, Wlaster, Dux, Föhberg, Fahlstein, Radsberg, Birkenstein, Fichtelberg, Landskrone, Stettin Y., Tegitz, Pirus, Bern, Lazern, Königstein, Faust, Psyche Y., Anstria, Bohemia, Juno, Breslau, and Wülfert.















Table with columns for Locomotive Number, Category, Name, Manufacturer, Year of Acquisition, Cylinder, and Kessel (Boiler) details including material and dimensions.

2. Von der Staatsverwaltung

a. Altenburg

Table listing locomotives for Altenburg, including names like Zeitz, Meuschwitz, Wilhelm I., and Herzog Ernst.

b. Greiz-Beunroth

Table listing locomotives for Greiz-Beunroth, including names Greiz T. and Braun T.

c. Mittau-Heichenberger Eisenbahn

Table listing locomotives for Mittau-Heichenberger Eisenbahn, including names Reichenberg, Hartmann, Saturn, Jupiter, Mars, and Neptun.

Die Gesamtzahl der Locomotiven

a) nach den Kategorien:

Summary table showing the total number of locomotives by category and year, such as 85 Stück H. III. and 5 Stück H. V.

b) nach den Anschaffungsjahren:

Summary table showing the total number of locomotives by acquisition year, such as 3 Stück vom Jahre 1848 and 11 Stück vom Jahre 1861.

Table with columns for Räder und Achsen (Wheels and Axles), Gewichte (Weights), and Anschaffungskosten (Acquisition Costs), including sub-sections for pressure and adhesion.

betriebs Privat-Eisenbahnen.

Zeitzer Eisenbahn.

Table listing locomotive data for Zeitzer Eisenbahn, including wheel diameter, weight, and cost.

Eisenbahn.

Table listing locomotive data for Eisenbahn, including wheel diameter, weight, and cost.

berger Eisenbahn.

Table listing locomotive data for berger Eisenbahn, including wheel diameter, weight, and cost.

bei den Staats-Eisenbahnen besteht

a) nach den Kategorien:

Summary table showing the total number of locomotives by category and year for state railways.

b) nach der Verwendung:

Summary table showing the total number of locomotives by usage, such as 72 Stück Hilfslocomotiven and 65 Stück Personenzuglocomotiven.

Handwritten notes explaining the data, mentioning axle load and pressure.

Handwritten notes explaining the data, mentioning wheel diameter and pressure.

Handwritten notes explaining the data, mentioning wheel diameter and pressure.

Handwritten notes explaining the data, mentioning wheel diameter and pressure.



Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	Column 9	Column 10

Faint text at the bottom of the page, possibly a signature or date.

## ABSCHNITT III.

## C.

## NACHWEISUNG

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

## TENDER

MIT ANGABE DER HAUPTCONSTRUCTIONSTHEILE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN

DERSELBEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
  - a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - b) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.

Abschnitt III. C.  
Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Nummer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7. Achsen- durch- messer in der Nabe.	8. Aeus- erer Radstand.	9. Wassergewicht.	10. Kohlegewicht.	11. 12. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
										11. leer mit Werk- zeug.	12. dienstfer- tig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
										Centner.			
						Millimeter.		Centner.					
<b>1. Staats-Eisenbahnen.</b>													
1	1	Eigene Werkstatt.	1858	G.	6	108	2 667	113	50	155	318	1 426,14	
2	2	" "	1860	E.	"	"	2 743	"	"	160	323	1 540,12	
3	3	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 540,12	
4	4	" "	1857	"	"	"	2 667	"	"	"	"	1 585,31	Hufelformige Cisterne, höl- zernes Untergestelle.
5	5	" "	1860	"	"	"	2 743	"	"	"	"	1 540,12	
6	6	" "	1861	G.	"	"	"	"	"	"	"	1 398,00	
7	7	" "	1860	"	"	"	"	"	"	157	320	1 540,12	
8	8	" "	1869	E.	"	"	"	"	"	"	"	2 025,00	Eisernes Untergestelle, Cisterne wie bei den Tendara mit höl- zernem Untergestelle.
9	9	" "	1857	G.	"	"	2 667	102	"	142	294	1 693,31	
10	10	" "	1861	"	"	"	2 743	113	"	157	320	1 476,33	
11	11	" "	1860	"	"	"	"	"	"	160	323	1 540,12	
12	12	" "	1859	"	"	"	2 667	"	"	155	318	1 606,04	
13	13	" "	1857	"	"	"	"	102	"	142	294	1 640,18	Hufelformige Cisterne, höl- zernes Untergestelle.
14	14	" "	1862	E.	"	"	2 743	113	"	160	323	1 663,75	
15	15	" "	1863	G.	"	"	"	"	"	157	320	1 655,74	
16	16	" "	1860	"	"	"	"	"	"	"	"	1 540,12	
17	17	" "	1859	"	"	"	2 667	"	"	155	318	1 640,18	
18	18	" "	1863	"	"	"	2 743	"	"	157	320	1 655,74	
19	19	" "	1870	E.	"	"	"	"	"	174	337	2 070,71	Eisernes Untergestelle, hufelformige Cisterne mit durch- gehendem Bodenblech.
20	21	" "	1851	G.	"	"	2 515	79	40	128	247	1 450,23	
21	22	" "	1852	"	"	"	"	"	"	"	"	1 409,00	
22	23	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 409,00	Hufelformige Cisterne, höl- zernes Untergestelle.
23	24	" "	1865	"	"	"	2 743	113	50	157	320	1 520,72	
24	25	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	1 611,41	
25	26	" "	1871	"	"	"	"	"	"	172	335	1 695,01	Eisernes Untergestelle, hufelformige Cisterne mit durch- gehendem Bodenblech.
26	27	" "	1859	"	"	"	2 667	91	40	134	265	1 409,00	
27	28	" "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	1 719,17	
28	29	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 719,17	
29	30	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 713,83	
30	31	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 713,84	
31	32	" "	1855	"	"	"	"	"	"	"	"	1 491,20	
32	33	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 491,20	
33	34	" "	1865	"	"	"	2 743	113	50	157	320	1 520,72	
34	35	" "	1857	"	"	"	2 667	"	"	155	318	1 686,31	Hufelformige Cisterne, höl- zernes Untergestelle.
35	36	" "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	1 534,44	
36	37	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 534,44	
37	38	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 534,43	
38	39	" "	1857	"	"	"	"	102	"	142	294	1 583,05	
39	40	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 583,05	
40	41	" "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	1 583,05	
41	42	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 583,05	
42	43	Braunschweiger Hütte in Zorge.	1846	"	"	114	"	85	40	186	311	2 000,00	
43	44	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 000,00	
44	45	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 000,00	
45	46	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 000,00	
46	47	"	1848	"	"	"	"	"	"	"	"	2 116,00	Eiserner Tender, Cisterne mit ovalem Querschnitt.
47	48	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 116,00	
48	49	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 200,00	
49	50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 200,00	

Abschnitt III. C.  
Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Nummer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7. Achsen- durch- messer in der Nabe.	8. Achs- serer Radstand.	9. Wassergewicht.	10. Kohlegewicht.	11. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
										11. leer mit Werk- zeug.	12. dienstfer- tig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						7. Millimeter.	9. Centner.						
50	51	Braunschweiger Hütte in Zorge.	1854	G.	6	114	2 875	113	50	179	342	2 442,00	Eiserner Tender, Cisterne mit ovalem Querschnitt.
51	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	"	2 835	"	"	190	353	2 665,00	
52	53	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 678,41	
53	54	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 720,45	
54	55	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
55	56	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
56	57	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
57	58	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
58	59	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
59	60	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
60	61	Eigene Werkstatt.	1859	"	"	103	2 667	"	"	160	323	1 606,04	
61	62	" "	1867	E.	"	"	2 743	"	"	"	"	1 512,01	
62	63	" "	1859	G.	"	"	2 667	"	"	155	318	1 606,04	
63	64	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 606,03	
64	65	" "	1860	E.	"	"	2 743	"	"	160	323	1 532,11	
65	66	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 532,11	
66	67	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 532,11	
67	68	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 532,11	
68	69	" "	1861	"	"	"	"	"	"	"	"	1 903,07	
69	70	" "	"	G.	"	"	"	"	"	157	320	1 903,00	
70	71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 903,00	
71	72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 903,00	
72	73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 903,00	
73	74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,34	
74	75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,32	
75	76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,32	
76	77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,32	
77	78	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,32	
78	79	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,32	
79	80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 050,32	
80	81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
81	82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
82	83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
83	84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
84	85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
85	86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
86	87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
87	88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
88	89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
89	90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
90	91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
91	92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
92	93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
93	94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
94	95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
95	96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
96	97	" "	"	E.	"	"	"	"	"	160	323	1 875,89	
97	98	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
98	99	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
99	100	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
100	101	" "	1867	G.	"	127	3 048	124	"	207	381	2 575,58	
101	102	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	

## Abschnitt III. C.

Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Numer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7. Achsen- durch- messer in der Nabe.	8. Aeus- serer Radstand.	9. Wassergewicht.	10. Koblen- gewicht.	11. 12. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
										11. leer mit Werk- zeug.	12. dienstfö- rig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						Millimeter.		Centner.					
102	103	Eigene Werkstatt.	1870	G.	6	108	2 743	113	50	172	335	1 910,22	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
103	104	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 910,22	
104	106	Braunschweiger Hütte in Zorge.	1846	"	"	120	3 048	118	"	244	412	2 164,00	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
105	108	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 164,00	
106	109	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 164,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
107	110	Eigene Werkstatt.	1871	"	"	108	2 743	113	"	172	335	1 695,61	
108	111	"	1870	"	"	"	"	"	"	"	"	1 910,22	
109	112	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 910,22	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
110	113	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1848	"	"	120	2 692	"	"	145	308	2 110,00	
111	114	"	"	"	"	"	"	87	"	136	273	2 110,00	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
112	115	"	1850	"	"	"	"	118	"	118	286	2 030,00	
113	116	"	"	"	"	"	"	87	"	136	273	2 030,00	Eisernes Untergestelle, hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech.
114	117	Eigene Werkstatt.	1871	"	"	108	2 743	113	"	172	335	1 695,62	
115	118	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1851	"	"	120	2 692	"	"	145	308	2 160,00	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
116	119	Henschel & Sohn in Cassel.	1850	"	"	"	3 048	118	"	218	386	2 700,00	
117	120	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 700,00	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
118	121	"	1851	"	"	"	"	"	"	"	"	2 700,00	
119	122	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 700,00	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
120	123	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1853	"	"	"	2 692	"	"	118	286	2 010,00	
121	124	"	"	"	"	"	"	87	"	136	273	2 010,00	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
122	125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	3 048	118	"	195	363	2 726,95	
123	126	"	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	2 726,95	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
124	127	"	1858	"	"	"	"	"	"	175	343	2 750,05	
125	128	"	1856	"	"	"	"	"	"	193	361	2 726,95	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
126	129	"	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	2 726,95	
127	130	"	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	2 750,05	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.
128	131	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 750,05	
129	132	"	1861	"	"	"	2 820	130	"	223	403	3 023,12	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
130	133	"	"	E.	"	"	"	"	"	215	395	3 023,12	
131	134	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 023,12	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
132	135	"	1862	"	"	"	3 048	118	"	175	343	2 598,77	
133	136	"	"	G.	"	"	"	"	"	"	"	2 598,77	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
134	137	"	1861	"	"	"	2 820	130	"	223	403	3 023,12	
135	138	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 023,12	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
136	139	"	1862	"	"	"	3 048	118	"	175	343	2 598,77	
137	140	"	1861	"	"	"	2 820	130	"	223	403	2 936,00	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
138	141	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 936,00	
139	142	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 936,00	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
140	143	"	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	2 936,00	
141	144	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 936,00	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
142	145	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 936,00	
143	146	"	1863	"	"	"	3 048	118	"	175	343	2 598,77	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
144	147	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 598,77	
145	148	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 598,77	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
146	149	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	124	"	207	381	2 526,83	
147	150	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 526,83	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
148	151	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 526,84	
149	152	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 526,83	Hufeisenförmige Cisterne, eisernes Untergestelle.
150	153	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 526,83	

Abschnitt III. C.  
Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Nummer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7. Achsen- durch- messer in der Nabe.	8. Aeus- serer Radstand.	9. Wassergewicht.	10. Kohlegewicht.	11. 12. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
										loer mit Werk- zeug.	dienstfor- tig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						Millimeter.	Centner.						
151	154	Eigene Werkstatt.	1867	G.	6	127	3 048	124	50	207	381	2 574,45	
152	155	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 574,44	
153	156	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	
154	157	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	
155	158	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	
156	159	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	
157	160	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	
158	161	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 575,58	
159	162	" "	1868	"	4	140	2 438	195	"	175	420	2 270,40	Hufeisenförmige Cisterne, eiser- nes Untergestelle.
160	163	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 270,40	
161	164	" "	1869	"	"	"	"	113	"	178	341	2 206,22	
162	165	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 206,22	
163	166	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 206,22	
164	167	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 206,22	
165	168	" "	"	"	6	108	2 743	"	"	180	343	2 018,87	
166	169	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 018,87	
167	170	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 018,87	
168	171	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 018,87	
169	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	"	"	"	166	329	3 000,00	
170	173	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 000,00	
171	174	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3 000,00	Flache Cisterne, eisernes Unter- gestelle.
172	176	" "	1863	"	"	"	"	115	"	164	"	3 000,00	
173	177	Eigene Werkstatt.	1865	E.	"	108	"	113	"	160	323	1 875,89	
174	178	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
175	179	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
176	180	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 875,89	
177	181	" "	"	G.	"	"	"	"	"	157	320	1 875,89	
178	182	" "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
179	183	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
180	184	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
181	185	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
182	186	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
183	187	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
184	188	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
185	189	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,21	
186	190	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	Hufeisenförmige Cisterne, höl- zernes Untergestelle.
187	191	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
188	192	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
189	193	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
190	194	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
191	195	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
192	196	" "	"	E.	"	"	"	"	"	160	323	1 851,19	
193	197	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
194	198	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
195	199	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
196	200	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
197	201	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
198	202	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
199	203	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 851,19	
200	204	" "	1872	G.	"	114	"	"	"	172	335	1 909,30	
201	205	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,30	Hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodablech, eisernes Untergestelle.
202	206	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,30	
203	207	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,30	

Abchnitt III. C.  
Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Numer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7. Achsen- durch- messer in der Nabe.	8. Achs- serer Radstand.	9. Wassergewicht.	10. Kohlengewicht.	11. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
										11. leer mit Werk- zeug.	12. dienstfer- tig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
										Centner.			
						Millimeter.							
204	208	Eigene Werkstatt.	1869	E.	6	108	2 743	113	50	162	325	2 024,53	Hufeisenförmige Cisterne, eiser- nes Untergestelle.
205	209	" "	"	G.	"	"	"	"	"	157	320	2 024,53	
206	210	" "	"	"	4	138	2 591	"	"	"	"	1 812,19	
207	211	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 812,19	
208	212	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	2 438	"	"	172	335	2 260,00	
209	213	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
210	214	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
211	215	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
212	216	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
213	217	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
214	218	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
215	219	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 260,00	
216	220	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 122,48	
217	221	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 122,48	
218	222	Eigene Werkstatt.	1870	E.	6	108	2 743	"	"	174	337	2 070,71	
219	223	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
220	224	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,70	
221	225	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
222	226	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
223	227	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
224	228	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
225	229	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
226	230	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
227	231	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
228	232	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,70	
229	233	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
230	234	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
231	235	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,70	
232	236	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
233	237	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
234	238	" "	"	G.	"	"	"	"	"	172	335	2 070,70	
235	239	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
236	240	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
237	241	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,70	
238	242	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
239	243	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
240	244	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
241	245	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 283,94	
242	246	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
243	247	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
244	248	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
245	249	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,70	
246	250	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
247	251	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
248	252	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,70	
249	253	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 070,71	
250	254	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
251	255	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
252	256	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
253	257	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
254	258	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
255	259	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
256	260	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	

Eisernes Untergestelle, hufeisen-  
förmige Cisterne mit durch-  
gehendem Bodenblech.



Abschnitt III. C.  
Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Nummer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7.	8.	9.	10.	11. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
						Achsen- durch- messer in der Nabe.	Acus- serer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlengewicht.	leer mit Werk- zeug.	dienstfer- tig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						Millimeter.				Centner.			
257	261	Eigene Werkstatt.	1871	G.	6	108	2 743	113	50	172	335	1 830,47	
258	262	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
259	263	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
260	264	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
261	265	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
262	266	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	Eisernes Untergestelle, hufeisen- förmige Cisterne mit durch- gehendem Bodenblech.
263	267	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
264	268	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
265	269	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
266	270	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
267	271	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 830,47	
268	272	Leipzig-Drosdner Wagenbauanstalt.	1847	"	"	120	2 540	125	"	150	325	1 650,00	
269	273	" "	"	"	"	"	"	113	"	145	308	1 650,00	Hufeisenförmige Cisterne, höl- zernes Untergestelle.
270	274	Hartmann in Chemnitz.	1849	"	"	124	3 018	105	"	183	338	2 250,00	
271	275	" " "	1857	"	"	"	"	116	"	190	356	2 100,00	
272	276	" " "	1863	"	"	"	2 820	130	"	223	403	3 023,13	Hufeisenförmige Cisterne, eiser- nes Untergestelle.
273	277	" " "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	3 023,13	
274	278	Eigene Werkstatt.	1872	"	"	108	2 743	113	"	172	335	1 909,36	
275	279	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
276	280	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
277	281	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
278	282	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
279	283	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
280	284	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
281	285	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
282	286	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
283	287	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
284	288	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
285	289	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
286	290	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
287	291	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
288	292	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
289	293	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
290	294	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
291	295	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	Hufeisenförmige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech, eisernes Untergestelle.
292	296	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
293	297	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
294	298	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
295	299	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
296	300	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,36	
297	301	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
298	302	" "	"	"	"	114	"	"	"	"	"	1 909,37	
299	303	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
300	304	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
301	305	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
302	306	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
303	307	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
304	308	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
305	309	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
306	310	" "	"	"	"	108	"	"	"	"	"	1 909,37	
307	311	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1 909,37	
												630 630,92	Sa. der Anschaffungskosten.

## Abschnitt III. C.

Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1. Laufende Nummer.	2. Tendernummer.	3. Erbauer.	4. Jahr der Erbau- ung.	5. Für Eilzug = E. für Güterzug = G.	6. Anzahl der Räder.	7. Achsen- durch- messer in der Nabe.	8. Achs- serer Radstand.	9. Wassergewicht.	10. Koblen- gewicht.	11. Eigengewicht		13. Anschaf- fungs- kosten in Thalern.	14. Bemerkungen.
										11. leer mit Werk- zeug.	12. dienstfer- tig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						Millimeter.				Centner.			

## 2) Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

## a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	G.	4	144	2 510	155	50	199	404	2 500,00	Hufelformige Cisterne mit durchgehendem Bodenblech, eisernes Untergestelle. (Die Tender können nur mit den Locomotiven der A. Z. E. verkuppelt werden.)
2	2	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
3	3	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
4	4	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 500,00	
												10 000,00	Sa. der Anschaffungskosten.

## b) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1	1	Hartmann in Chemnitz.	1857	G.	6	124	3 018	116	50	190	356	2 123,10	Hufelformige Cisterne, eisernes Untergestelle.
2	2	Wühlert in Berlin.	1859	"	"	120	"	119	"	197	366	2 493,73	
3	3	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 493,73	
4	4	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 493,73	
5	5	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2 493,73	
												12 097,00	Sa. der Anschaffungskosten.

## Die Gesamtzahl der Tender bei den Staats-Eisenbahnen besteht

## a) nach den Anschaffungsjahren:

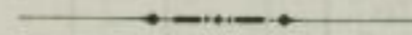
aus 7 Stück vom Jahre 1846=2,280 Proz.	aus 8 Stück vom Jahre 1855=2,608 Proz.	aus 8 Stück vom Jahre 1864=2,608 Proz.
" 2 " " " 1847=0,652 "	" 6 " " " 1856=1,954 "	" 33 " " " 1865=10,749 "
" 6 " " " 1848=1,954 "	" 13 " " " 1857=4,234 "	" 22 " " " 1866=7,268 "
" 1 " " " 1849=0,280 "	" 7 " " " 1858=2,280 "	" 11 " " " 1867=3,532 "
" 4 " " " 1850=1,303 "	" 6 " " " 1859=1,954 "	" 2 " " " 1868=0,652 "
" 4 " " " 1851=1,303 "	" 10 " " " 1860=3,257 "	" 23 " " " 1869=7,492 "
" 2 " " " 1852=0,652 "	" 15 " " " 1861=4,886 "	" 37 " " " 1870=12,052 "
" 2 " " " 1853=0,652 "	" 7 " " " 1862=2,280 "	" 21 " " " 1871=6,840 "
" 5 " " " 1854=1,629 "	" 7 " " " 1863=2,280 "	" 38 " " " 1872=12,378 "
307 Stück Sa.		

## b) nach den Erbauern:

aus 223 Stück von eigenen Werkstätten = 72,538 Proz.	aus 12 Stück von Braunschweiger Hütte in Zorge = 3,909 Proz.
" 41 " " Hartmann in Chemnitz = 13,355 "	" 9 " " Leipzig-Dresdner Wagenbauanstalt = 2,832 "
" 18 " " Schwartzkopff in Berlin = 5,803 "	" 4 " " Henschel & Sohn in Cassel = 1,303 "

## c) nach der Verwendung:

aus 258 Stück für Güterzüge = 84,039 Proz.
" 49 " " Eilzüge = 15,961 "



## ABSCHNITT III.

## D.

## NACHWEISUNG

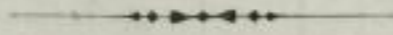
DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

**PERSONENWAGEN**

MIT ANGABE IHRER RAUMVERHÄLTNISSE UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - b) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.





Absehnitt III. D.  
Nachweisung der vorhandenen Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen		3. Anzahl der Plätze								4. Anzahl der		5. Anschaffungs- kosten		6. Jahr der An- schaf- fung.	7. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.	
	4 rädri- gen.	6	8. eines Wagens				9. im Ganzen				12. Wagen mit Brems- vor- rich- tung.	13. ge- brems- ten Achsen.	14. durchschnittlich pro Wagen.				15. im Ganzen. Thaler.
			10. in				11. in						16. Thaler.				
			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.			17. Thaler.				
Personenwagen II. Classe . . . . .	—	6	—	32	—	—	—	192	—	—	6	12	3 040	18 240,00	1850	3	
" I., II. u. III. Classe . . . . .	1	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	1 806	1 806,00	1845	1	
" II. u. III. Classe . . . . .	2	—	—	8	20	—	—	16	40	—	2	4	1 478	2 956,00	1852	2	
" " " " " . . . . .	3	—	—	8	30	—	—	24	90	—	3	6	1 993	5 977,54	1865	3	
" " " " " . . . . .	7	—	—	16	20	—	—	112	140	—	6	12	1 = 1 736 5 à 2 590	16 891,04	1845 1862	1 5	
" " " " " . . . . .	—	4	—	8	40	—	—	32	160	—	2	4	1 = 2 204 2 à 3 594	13 627,00	1865 1847	1 2	
" " " " " . . . . .	—	8	—	16	40	—	—	128	320	—	8	16	2 à 3 220 4 à 2 582	21 007,00	1848 1845	2 4	
" " " " " . . . . .	—	3	—	24	20	—	—	72	60	—	—	—	4 à 2 670 2 610	7 830,00	1847 1853	4 3	
" III. Classe . . . . .	30	—	—	—	30	—	—	—	900	—	13	26	1 500	45 269,50	1842 1843	12 18	
" " " " " . . . . .	15	—	—	—	30	—	—	—	450	—	11	22	1 545	23 179,66	1844	15	
" " " " " . . . . .	22	—	—	—	30	—	—	—	660	—	21	42	4 à 1 552 18 à 1 512	33 419,75	1847 1848	4 18	
" " " " " . . . . .	5	—	—	—	30	—	—	—	150	—	1	2	1 369	6 844,00	1852	5	
" " " " " . . . . .	11	—	—	—	30	—	—	—	330	—	11	22	8 à 1 635 3 à 1 505	17 595,42	1857 1859	8 3	
" " " " " . . . . .	1	—	—	—	35	—	—	—	35	—	1	2	1 411	1 410,61	1870	1	
" " " " " . . . . .	2	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	1 = 1 558 1 = 2 180	3 738,00	1847 1856	1 1	
" " " " " . . . . .	8	—	—	—	40	—	—	—	320	—	8	16	2 à 1 864 6 à 1 746	14 203,97	1859 1861	2 6	
" " " " " . . . . .	9	—	—	—	40	—	—	—	360	—	9	18	2 087	18 783,85	1862	9	
" " " " " . . . . .	56	—	—	—	40	—	—	—	2 240	—	56	112	1 748	97 908,88	1865	56	
" " " " " . . . . .	13	—	—	—	40	—	—	—	520	—	13	26	1 724	22 410,44	1866	13	
" " " " " . . . . .	31	—	—	—	40	—	—	—	1 240	—	16	32	1 621	50 246,83	1867	31	
" " " " " . . . . .	6	—	—	—	40	—	—	—	240	—	6	12	1 812	10 873,70	1868	6	
" " " " " . . . . .	20	—	—	—	40	—	—	—	800	—	20	40	1 666	33 315,33	1869	20	
" " " " " . . . . .	68	—	—	—	40	—	—	—	2 720	—	68	136	1 534	104 304,21	1870	68	
" " " " " . . . . .	2	—	—	—	40	—	—	—	80	—	2	4	1 567	3 133,24	1871	2	
" " m. Arrestantencoupe mit Post . . . . .	38	—	—	—	40	—	—	—	1 520	—	20	40	1 725	65 545,35	1872	38	
" " " " " . . . . .	4	—	—	—	20	—	—	—	80	—	4	8	1 723	6 892,75	1872	4	
" " " " " . . . . .	—	5	—	—	45	—	—	—	225	—	3	6	2 503	12 516,00	1847	5	
" " " " " . . . . .	—	5	—	—	45	—	—	—	225	—	3	6	4 à 2 549 1 = 2 370	12 566,00	1848 1853	4 1	
" " " " " . . . . .	—	9	—	—	50	—	—	—	450	—	7	14	1 = 3 580 8 à 2 653	24 800,00	1847 1848	1 8	
" " " " " . . . . .	—	10	—	—	50	—	—	—	500	—	6	12	2 466	24 660,00	1849	10	
" " " " " . . . . .	—	14	—	—	50	—	—	—	700	—	9	18	10 à 2 466 4 à 2 513	34 710,00	1850 1851	10 4	
" " " " " . . . . .	—	5	—	—	50	—	—	—	250	—	5	10	2 501	12 806,87	1856	5	
" " " " " . . . . .	—	17	—	—	50	—	—	—	850	—	17	34	2 413	41 023,78	1857 1858	6 11	
" " " " " . . . . .	—	9	—	—	60	—	—	—	540	—	9	18	2 391	21 519,00	1845	9	
" " " " " . . . . .	—	6	—	—	60	—	—	—	360	—	6	12	1 = 2 575 5 à 2 585	15 200,00	1846 1847	1 5	
" " " " " . . . . .	—	6	—	—	60	—	—	—	360	—	6	12	2 096	12 573,00	1852	6	
" " " " " . . . . .	—	15	—	—	60	—	—	—	900	—	15	30	2 539	38 090,88	1862	15	
" IV. " " " " " . . . . .	—	3	—	—	50	—	—	—	150	—	2	4	2 561	7 684,12	1856	3	
Summa	603	190	—	—	—	—	1 334	7 876	18 915	150	524	1 048	—	1 719 968,32	—	793	
	mit		28 275 Plätze.										pro Platz:				
			1776 Achsen, durchschnittlich pro Achse 15,92 Plätze.										60,82				

**Abschnitt III. D.**  
Nachweisung der vorhandenen Personenwagen.

1. <b>Benennung</b> der <b>Wagen.</b>	2. 3.		4. 5. 6. 7.				8. 9. 10. 11.				12. 13.		14. 15.		16. Jahr der An- schaf- fung.	17. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	<b>Anzahl</b> der <b>Wagen</b>		<b>Anzahl der Plätze</b> eines Wagens				<b>Anzahl</b> der <b>im Ganzen</b>				<b>Anschaffungs- kosten</b>					
	4	6	in				in				Wagen mit Brems- vor- rich- tung.	ge- brens- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.			Thaler.			
rädri- gen.		Classe.				Classe.										

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**

a) **Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.**

Personenwagen I. u. II. Classe . . . . .	3	—	6	24	—	—	18	72	—	—	—	—	2 685	8 054,00	1872	3
" II. u. III. " . . . . .	5	—	—	8	30	—	—	40	150	—	—	5	2 415	12 073,33	1872	5
" IV. " . . . . .	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	1 735	5 204,00	1872	3
<b>Summa</b>	<b>11</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>18</b>	<b>112</b>	<b>150</b>	<b>90</b>	<b>—</b>	<b>5</b>	<b>—</b>	<b>25 331,33</b>	<b>—</b>	<b>11</b>
mit	370 Plätze.												pro Platz:	68,46		
22 Achsen, durchschnittlich pro Achse 16,82 Plätze.																

b) **Greiz-Brunner Eisenbahn.**

Personenwagen I. u. II. Classe . . . . .	2	—	6	16	—	—	12	32	—	—	—	—	2 869	5 738,00	1865	2
" II. u. III. Classe . . . . .	1	—	—	8	30	—	—	8	30	—	—	1	2 041	2 041,00	1865	1
" III. Classe . . . . .	2	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	2	1 077	3 353,00	1865	2
<b>Summa</b>	<b>5</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>12</b>	<b>40</b>	<b>110</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>3</b>	<b>—</b>	<b>11 132,00</b>	<b>—</b>	<b>5</b>
mit	162 Plätze.												pro Platz:	68,72		
10 Achsen, durchschnittlich pro Achse 16,26 Plätze.																

c) **Zittau-Reichenberger Eisenbahn.**

Personenwagen I. u. II. u. III. Classe . . . . .	2	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	3 199	6 398,00	1857	2
" I. u. III. Classe . . . . .	2	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	2 952	5 904,00	1857	2
" II. u. III. " . . . . .	6	—	—	16	20	—	—	96	120	—	—	6	2 201	13 205,00	1857	6
" III. Classe . . . . .	4	—	—	—	40	—	—	—	160	—	—	4	1 820	7 281,00	1857	4
<b>Summa</b>	<b>14</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>24</b>	<b>112</b>	<b>380</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>10</b>	<b>—</b>	<b>32 788,00</b>	<b>—</b>	<b>14</b>
mit	516 Plätze.												pro Platz:	63,54		
28 Achsen, durchschnittlich pro Achse 18,43 Plätze.																

Bei den Staats-Eisenbahnen kommen nach den Anschaffungsjahren:

Personen- wagen	mit einer Anzahl von Plätzen					zusammen.	Jahrgang	Proz. auf	Personen- wagen	mit einer Anzahl von Plätzen					zusammen.	Jahrgang	Proz. auf
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	Proz.					I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	Proz.			
23	30	216	360	—	606	2,143	1842	11	—	—	550	—	550	1,945	1858		
29	18	240	540	—	798	2,822	1843	16	48	312	170	—	530	1,875	1859		
15	—	—	450	—	450	1,592	1844	6	36	160	—	—	196	0,693	1860		
24	84	300	740	—	1 124	3,975	1845	6	—	—	240	—	240	0,840	1861		
1	—	—	60	—	60	0,212	1846	39	85	320	1 360	—	1 765	6,242	1862		
26	24	144	975	—	1 143	4,043	1847	—	—	—	—	—	—	—	1863		
41	75	208	1 200	—	1 483	5,245	1848	—	—	—	—	—	—	—	1864		
11	24	—	500	—	524	1,853	1849	119	216	1 248	2 350	—	3 814	13,489	1865		
18	36	208	500	—	744	2,631	1850	14	16	—	520	—	536	1,900	1866		
12	72	160	200	—	432	1,528	1851	39	24	192	1 240	—	1 456	5,150	1867		
17	24	144	550	—	718	2,539	1852	16	42	216	240	—	498	1,701	1868		
5	24	128	45	—	197	0,697	1853	36	66	336	800	—	1 202	4,251	1869		
6	60	128	—	—	188	0,665	1854	135	144	1 704	2 755	—	4 603	16,279	1870		
—	—	—	—	—	—	—	1855	8	12	160	80	—	252	0,891	1871		
16	24	168	350	150	692	2,448	1856	76	120	768	1 600	—	2 488	8,799	1872		
28	30	416	540	—	986	3,487	1857	—	—	—	—	—	—	—	—		

Von der Gesamtzahl der Plätze kommen nach Prozenten

4,72 auf I. Classe, 27,85 auf II. Classe, 66,60 auf III. Classe, 0,83 auf IV. Classe.

## ABSCHNITT III.

## E.

## NACHWEISUNG

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

## GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGÄBE IHRER LADUNGSFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - b) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.

## Abschnitt III. E.

Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen			5. Anzahl der Ladungs- achsen. <small>(Hierbei ist jede doppeltrag- fähige Achse als 2 Achsen à 50 Ctr. Tragfähigkeit gezählt.)</small>	6. Ladungsfähigkeit		8. Anzahl der		10. Anschaffungskosten		12. An- schaf- fungs- Jahr.	13. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8		durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvor- richtung.	gebremst- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	rädriegen.				Centner.				Thaler.			

## 1. Staats-Eisenbahnen.

Passagiergepäckwagen	3	—	—	6	100	300	3	6	1 = 1 010	3 983,88	1842	1
"	3	—	—	6	100	300	3	6	2 à 1 487	1 800	1845	2
"	8	—	—	16	100	800	8	16	3 à 1 163	5 400,00	1848	3
"	3	—	—	6	100	300	3	6	5 à 1 061	8 793,88	1852	3
"	3	—	—	6	100	300	3	6	1 = 1 433	3 489,05	1854	5
"	3	—	—	6	100	300	3	6	2 à 1 028	1 127	1856	1
"	20	—	—	40	100	2 000	20	40		3 382,24	1857	2
"	9	—	—	18	100	900	9	18		18 964,97	1860	1
"	17	—	—	34	100	1 700	17	34	7 à 973	8 830,27	1861	2
"	4	—	—	8	100	400	4	8	2 à 1 009	935	1862	20
"	8	—	—	16	100	800	8	16	3 à 922	3 483,10	1863	7
"	19	—	—	38	100	1 900	19	38	1 = 717	7 019,20	1864	2
"	22	—	—	44	100	2 200	22	44	4 à 908	19 068,05	1865	17
"	23	—	—	46	100	2 300	23	46	4 à 847	1 019	1866	3
"	—	2	—	6	100	200	—	—	2 à 854	2 850,00	1867	1
"	—	9	—	27	150	1 350	9	18	17 à 1 021	13 591,41	1868	4
Summa	142	11	—	317	—	15 750	151	302	6 à 1 550	159 163,04	1869	4
									3 à 1 430		1870	19
*) <u>bedeckte</u>												
Güterwagen . . . . .	6	—	—	12	80	480	6	12	5 à 1 765	10 630,00	1847	5
" . . . . .	2	—	—	4	100	200	2	4	1 = 1 805	939	1848	1
" . . . . .	4	—	—	8	100	400	4	8		1 877,00	1842	1
" . . . . .	14	—	—	28	100	1 400	6	12	2 à 1 222	4 804,00	1843	1
" . . . . .	21	—	—	42	100	2 100	21	42	2 à 1 180	1 270	1845	2
" . . . . .	39	—	—	78	100	3 900	22	44		17 777,00	1846	2
" . . . . .	7	—	—	14	100	700	4	8		1 230	1847	14
" . . . . .	66	—	—	132	100	6 600	18	36		1 008	1848	21
" . . . . .	163	—	—	326	100	16 300	79	158		878	1849	39
" . . . . .	64	—	—	128	100	6 400	20	40		6 145,00	1850	7
" . . . . .	25	—	—	50	100	2 500	1	2		959	1851	66
" . . . . .	63	—	—	126	100	6 300	1	2		954	1852	163
" . . . . .	150	—	—	300	100	15 000	96	192		954	1852	163
" . . . . .	78	—	—	156	100	7 800	47	94		705	1853	64
" . . . . .	14	—	—	28	100	1 400	13	26		873	1854	25
" . . . . .	71	—	—	142	100	7 100	20	40		979	1855	63
										993	1856	150
										935	1857	78
										773	1858	14
										889	1859	71

\*) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich:

4	Stück	einfachladige	mit	Einrichtung	als	Personenwagen	IV. Cl.
2	"	"	"	"	"	Postgepäckwagen,	
21	"	"	"	"	"	Passagiergepäckwagen,	
12	"	"	"	"	"	Gepäckwagen mit Zollverschluss,	
3	"	"	"	"	"	Stationswagen,	
10	"	doppelladige	"	"	"	zum Maschinentransport.	



**Abschnitt III. E.**  
Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen			5. Anzahl der Ladungs- achsen. <small>(Hierbei ist jede doppeltrag- fähige Achse als 2 Achsen à 50 Ctr. Tragfähigkeit gezählt.)</small>	6. Ladungsfähigkeit		8. Anzahl der		10. Anschaffungskosten		12. An- schaf- fungs- Jahr.	13. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8		7. Zwe- schnittlich pro Wagen. Centner.	im Gesamten.	9. Wagen mit Bremsvor- richtung.	gebrem- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	rädri- gen.											
<i>bedeckte</i> Güterwagen . . . . .	46	—	—	92	100	4 600	16	32	757	34 841,34	1860	46
" . . . . .	109	—	—	218	100	10 900	15	30	721	78 558,65	1861	109
" . . . . .	48	—	—	96	100	4 800	42	84	818	39 254,84	1862	48
" . . . . .	108	—	—	216	100	10 800	97	194	789	85 188,68	1863	108
" . . . . .	198	—	—	396	100	19 800	150	300	712	141 008,45	1864	198
" . . . . .	176	—	—	352	100	17 600	67	134	705	124 066,27	1865	176
" . . . . .	63	—	—	126	100	6 300	46	92	693	43 639,60	1866	63
" . . . . .	129	—	—	258	100	12 900	72	144	698	90 082,48	1867	129
" . . . . .	275	—	—	550	100	27 500	114	228	730	200 810,04	1868	275
" . . . . .	66	—	—	132	100	6 600	51	102	637	42 057,42	1869	66
" . . . . .	213	—	—	426	100	21 300	86	172	778	165 724,47	1870	213
" . . . . .	272	—	—	544	100	27 200	137	274	761	207 247,74	1871	272
" . . . . .	404	—	—	808	100	40 400	224	448	862	348 154,23	1872	404
" . . . . .	100	—	—	400	200	20 000	25	50	1 000	100 000,00	1867	100
" . . . . .	50	—	—	200	200	10 000	50	100	985	49 227,74	1869	50
" . . . . .	—	2	—	6	100	200	2	4	1 294	2 587,00	1852	3
" . . . . .	—	1	—	3	120	120	1	2	1 804	1 803,80		
" . . . . .	—	—	7	28	200	1 400	4	8	2 286	16 001,00	1845	1
" . . . . .	—	—	4	16	200	800	—	—	} 2 à 2 148 2 à 1 956	8 208,27	1847	5
" . . . . .	—	—	4	16	200	800	—	—			1 960	7 841,39
" . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1852	2
" . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1859	2
" . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1870	4
Pferdewagen . . . . .	3	—	—	6	100	300	—	—	959	2 875,62	1849	3
" . . . . .	6	—	—	12	100	600	—	—	830	4 980,00	1850	2
" . . . . .	3	—	—	6	100	300	—	—	791	2 372,32	1851	4
" . . . . .	10	—	—	20	100	1 000	10	20	779	7 791,31	1863	3
Viehswagen . . . . .	3	—	—	6	100	300	—	—	860	2 580,00	1865	10
" . . . . .	12	—	—	48	200	2 400	—	—	961	11 534,89	1852	3
" . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1846	14
" . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1847	50
Summa der bedeckten Güterwagen . . . . .	3 081	3	15	6 555	—	327 500	1 569	3 138	—	2 567 986,17	—	3 099
<i>*) offene</i> Güterwagen . . . . .	17	—	—	34	80	1 360	17	34	} 3 à 492 15 à 581	9 610,00	1845	3
" . . . . .	50	—	—	100	80	4 000	47	94			589	29 433,34
" . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1847	50

\*) Von den offenen Güterwagen sind ausschliesslich bestimmt:

1001 Stück	einfachladige	der Hauptbahnen zum Steinkohlentransport von Zwickau,
2390	doppelladige	" " " " " "
290	einfachladige	Zweigbahnen " " " " " "
250	"	Hauptbahnen " " " " " "
238	doppelladige	" " " " " "
567	"	Braunkohlentransport aus Böhmen,
306	einfachladige	Langholztransport,
30	doppelladige	" " " " " "
120	einfachladige	(mit Dächern) zum Kalktransport,
17	"	(" Gatterbords) zum Viehtransport,
8	"	(" Ballons) zum Säuretransport,
7	"	zum Equipagentransport,
2	doppelladige	" " " " " "
322	einfachladige	(ältere) zu Bahnunterhaltungs- und Bauzwecken.

## Abschnitt III. E.

Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen			Anzahl der Ladungs- achsen. <small>(Hierbei ist jede doppeltrag- fähige Achse als 2 Achsen à 50 Ctr. Tragfähigkeit gezählt.)</small>	Ladungsfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		An- schaf- fungs- Jahr.	Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8		durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvor- richtung.	gebremst- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	rädri gen.			Centner.	Centner.			Thaler.	Thaler.			
<u>offene</u>												
Güterwagen . . . . .	7	—	—	14	80	560	7	14	596	4 170,53	1848	7
" . . . . .	7	—	—	14	80	560	7	14	2 à 596 5 à 780	5 094,17	1849 1851	2 5
" . . . . .	70	—	—	140	100	7 000	—	—	631	44 201,04	1857	70
" . . . . .	54	—	—	108	100	5 400	—	—	621	33 547,76	1858	54
" . . . . .	20	—	—	40	100	2 000	—	—	530	10 596,92	1863	20
" . . . . .	40	—	—	80	100	4 000	—	—	521	20 854,19	1864	40
" . . . . .	122	—	—	244	100	12 200	—	—	500	61 332,07	1866	122
" . . . . .	17	—	—	34	100	1 700	3	6	600	10 205,67	1842 1843	2 15
" . . . . .	26	—	—	52	100	2 600	11	22	551	14 336,67	1844	26
" . . . . .	47	—	—	94	100	4 700	21	42	558	26 237,00	1845 1846	1 46
" . . . . .	52	—	—	104	100	5 200	18	36	714	37 151,20	1847	52
" . . . . .	65	—	—	130	100	6 500	22	44	500	32 482,02	1848	65
" . . . . .	15	—	—	30	100	1 500	2	4	512	7 674,50	1849 1850	10 5
" . . . . .	45	—	—	90	100	4 500	13	26	468	21 069,53	1851	45
" . . . . .	259	—	—	518	100	25 900	81	162	461	119 522,18	1852	259
" . . . . .	80	—	—	160	100	8 000	36	72	577	46 192,30	1853	80
" . . . . .	148	—	—	296	100	14 800	59	118	890	130 594,75	1855	148
" . . . . .	294	—	—	588	100	29 400	117	234	747	219 515,77	1856	294
" . . . . .	80	—	—	160	100	8 000	13	26	595	47 563,14	1857	80
" . . . . .	133	—	—	266	100	13 300	49	98	644	85 711,55	1858	133
" . . . . .	70	—	—	140	100	7 000	42	84	643	45 040,45	1859	70
" . . . . .	36	—	—	72	100	3 600	14	28	515	18 535,01	1860	36
" . . . . .	146	—	—	292	100	14 600	118	236	595	86 856,51	1861	146
" . . . . .*	217	—	—	434	100	21 700	176	352	597	129 653,97	1862	217
" . . . . .	180	—	—	360	100	18 000	136	272	469	84 373,55	1863	180
" . . . . .*	46	—	—	92	100	4 600	28	56	474	21 805,94	1864	46
" . . . . .*	99	—	—	198	100	9 900	59	118	501	49 613,44	1865	99
" . . . . .	143	—	—	286	100	14 300	58	116	458	65 501,27	1866	143
" . . . . .	183	—	—	366	100	18 300	114	228	480	87 893,99	1867	183
" . . . . .	79	—	—	158	100	7 900	18	36	426	33 655,11	1868	79
" . . . . .	90	—	—	180	100	9 000	31	62	406	36 570,39	1869	90
" . . . . .	26	—	—	52	100	2 600	5	10	382	9 921,13	1870 1871	25 1
Zweigbahnwagen . . . . .	290	—	—	580	100	29 000	225	450	395	114 443,58	1856 1857 1858	150 100 40
Güterwagen . . . . .	73	—	—	292	180	13 140	24	48	811	59 173,24	1857	73
" . . . . .	34	—	—	136	200	6 800	17	34	713	24 255,78	1854	34
" . . . . .	192	—	—	768	200	38 400	43	86	720	138 295,73	1855	192
" . . . . .	36	—	—	144	200	7 200	20	40	693	24 953,04	1856	36
" . . . . .	193	—	—	772	200	38 600	73	146	766	147 887,88	1857	193

**Abschnitt III. E.**  
Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen			5. Anzahl der Ladungs- achsen. <small>(Hierbei ist jede doppeltrag- fähige Achse als 2 Achsen à 50 Ctr. Tragfähigkeit gezählt.)</small>	6. Ladungsfähigkeit		8. Anzahl der		10. Anschaffungskosten		12. An- schaf- fungs- Jahr.	13. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8		durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremsvor- richtung.	gebremst- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	rädri gen.											
<i>offene</i>												
Güterwagen . . . . *	82	—	—	328	200	16 400	37	74	798	65 417,50	1858	82
" . . . . .	68	—	—	252	200	12 600	16	32	708	44 596,00	1859	63
" . . . . .	124	—	—	496	200	24 800	45	90	632	78 332,50	1860	124
" . . . . *	544	—	—	2 176	200	108 800	441	882	696	378 787,20	1861	544
" . . . . .	452	—	—	1 808	200	90 400	99	198	674	301 584,20	1862	452
" . . . . .	147	—	—	588	200	29 400	122	244	660	97 034,50	1863	147
" . . . . .	200	—	—	800	200	40 000	120	240	646	129 262,14	1864	200
" . . . . .	428	—	—	1 712	200	85 600	151	302	715	305 986,20	1865	428
" . . . . .	550	—	—	2 200	200	110 000	332	664	761	418 381,00	1866	550
" . . . . .	101	—	—	404	200	20 200	50	100	658	66 497,70	1867	101
" . . . . .	81	—	—	324	200	16 200	68	136	656	53 146,50	1868	81
" . . . . .	191	—	—	764	200	38 200	91	182	617	117 810,10	1869	191
" . . . . .	397	—	—	1 588	200	79 400	179	358	681	270 244,51	1870	397
" . . . . .	479	—	—	1 916	200	95 800	249	498	694	332 284,00	1871	479
" . . . . .	624	—	—	2 496	200	124 800	302	604	728	454 321,00	1872	624
" . . . . .	—	24	—	72	150	3 600	19	38	952	22 836,07	1852	24
" . . . . .	—	—	2	8	200	400	—	—	1 099	2 198,77	1857	1
" . . . . .	—	—	3	12	200	600	—	—	1 117	3 351,00	1858	1
" . . . . .	—	—	2	16	400	800	—	—	1 542	3 083,40	1870	2
" . . . . .	—	—	3	24	400	1 200	—	—	1 553	4 659,74	1870	3
*Summa der offenen Güterwagen . . . .	8 244	24	10	26 602	—	1 327 020	4 045	8 090	—	5 348 342,74	—	8 278
Summa aller Gepäck- und Güterwagen . .	11 467	38	25	33 474	—	1 670 270	5 765	11 530	—	8 075 492,50	—	11 530
( 153 Passagiergepäckwagen ) ( 11 377 Güterwagen )	11 530 Wagen mit			23 148 laufenden Achsen,	durchschnittlich	pro Achse	72,10 Ctr. Ladungsfähigkeit.					
				33 474 Ladungs-	"	"	49,00 " "					
*Hierbei befinden sich die der Chemnitz-Würsch- nitzer Eisenbahn-Gesell- schaft gehörigen offenen Güterwagen an:	21	—	—	42	100	2 100	—	—	—	12 447,40	1862	21
	12	—	—	24	100	1 200	12	24	—	6 319,00	1864	12
	24	—	—	48	100	2 400	24	48	—	12 637,00	1865	24
	60	—	—	240	200	12 000	15	30	—	48 989,00	1858	60
	69	—	—	276	200	13 800	29	58	—	46 811,15	1861	69
Summa	186	—	—	630	—	31 500	80	160	—	127 204,41	—	186

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Passagiergepäckwagen .	2	—	—	8	160	320	2	4	2 015	4 029,00	1872	2
bedeckte Güterwagen .	15	—	—	60	160	2 400	5	10	1 128	16 920,00	1872	15
offene " . . . . .	110	—	—	440	200	22 000	20	40	908	99 913,04	1872	110
Sa. der Gepäck- und Güterwagen . . . .	127	—	—	508	—	24 720	27	54	—	120 862,07	—	127

127 Wagen mit { 254 laufenden Achsen, durchschnittlich pro Achse 95,50 Ctr. Ladungsfähigkeit.  
508 Ladungs- " " " " 47,70 " " " "

Abschnitt III. E.

Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen.

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen			5. Anzahl der Ladungs- achsen. <small>(Hierbei ist jede doppeltrag- fähige Achse als 2 Achsen à 50 Ctr. Tragfähigkeit gezählt.)</small>	6. Ladungsfähigkeit		8. Anzahl der		10. Anschaffungskosten		12. An- schaf- fungs- Jahr.	13. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8		durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Bremavor- richtung.	gebrem- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	rädri gen.			Centner.	Centner.			Thaler.				

b) Greiz-Brunner Eisenbahn.

bedeckte												
Gepäckwagen . . . . .	2	—	—	4	100	200	2	4	831	1 662,00	1865	2
Güterwagen . . . . .	2	—	—	4	100	200	2	4	669	1 338,00	1865	2
Summa	4	—	—	8	—	400	4	8	—	3 000,00	—	4

4 Wagen mit 8 Achsen durchschnittlich pro Achse 50,00 Ctr. Ladungsfähigkeit.

c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Passagiergepäckwagen . . . . .	4	—	—	8	100	400	4	8	974	3 897,00	1857	4
bedeckte												
Güterwagen . . . . .	31	—	—	62	100	3 100	18	36	1 303	40 388,00	1857 1863 1867	20 10 1
offene												
Güterwagen . . . . .	30	—	—	60	100	3 000	15	30	509	15 271,00	1857 1866 1867	28 1 1
" . . . . .	50	—	—	200	200	10 000	25	50	764	38 182,00	1857 1864	49 1
Sa. der Gepäck- und Güterwagen . . . . .	115	—	—	330	—	16 500	62	124	—	97 738,00	—	115

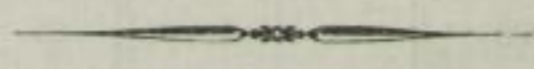
115 Wagen mit 230 laufenden Achsen, durchschnittlich pro Achse 71,70 Ctr. Ladungsfähigkeit.  
330 Ladungs- " " " " 50,00 " " " "

Bei den Staats-Eisenbahnen kommen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen			Ladungsachsen			Jahr- gang auf	Gepäck- und Güterwagen			Ladungsachsen			Jahr- gang auf
bedeckte	offene	zusammen	mit	8	Proz.		bedeckte	offene	zusammen	mit	814	Proz.	
2	2	4	mit	8	= 0,024	1842	14	310	324	mit	814	= 2,432	1858
1	15	16	"	32	= 0,099	1843	73	133	206	"	542	= 1,610	1859
1	26	27	"	54	= 0,161	1844	47	162	209	"	678	= 2,025	1860
5	4	9	"	20	= 0,060	1845	110	690	800	"	2 688	= 8,030	1861
3	60	63	"	127	= 0,379	1846	68	669	737	"	2 378	= 7,104	1862
25	103	128	"	267	= 0,798	1847	118	347	465	"	1 224	= 3,657	1863
26	72	98	"	198	= 0,591	1848	200	286	486	"	1 372	= 4,099	1864
42	12	54	"	108	= 0,323	1849	203	527	730	"	2 316	= 6,913	1865
9	5	14	"	28	= 0,084	1850	66	815	881	"	2 862	= 8,530	1866
70	50	120	"	240	= 0,717	1851	230	284	514	"	1 430	= 4,272	1867
180	283	463	"	963	= 2,877	1852	279	160	439	"	1 040	= 3,107	1868
64	80	144	"	288	= 0,860	1853	132	281	413	"	1 332	= 3,970	1869
30	34	64	"	196	= 0,585	1854	236	428	664	"	2 154	= 6,455	1870
63	339	402	"	1 188	= 3,549	1855	294	480	774	"	2 506	= 7,466	1871
154	480	634	"	1 343	= 4,012	1856	427	624	1 051	"	3 350	= 10,008	1872
80	517	597	"	1 728	= 5,162	1857	3 252	8 278	11 530	"	33 474		

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestehen aus:

10 180 Stck. lauf. Achsen à 100 Ctr. Ladungsfähigkeit = 43,978 Proz.	6 548 Stck. lauf. Achsen unter bedeckten Wagen = 28,288 Proz.
146 " " " " 90 " = 0,031 " "	16 600 " " " " offenen " = 71,712 " "
12 625 " " " " 50 " = 54,540 " "	
185 " " " " 40 " = 0,709 " "	6 872 Stck. Ladungsachsen unter bedeckten Wagen = 20,529 Proz.
12 " " " " 33 " = 0,052 " "	26 602 " " " " offenen " = 79,471 " "





Abchnitt III. F.

Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1.	2.	3.	4.	5. Im Betriebsjahre wurden						6. Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		7. Bemerkungen.							
				8. geleistet				9. verbraucht		10. über- an Re-		11. Die Locomotiven							
				12. Locomotiven-		13. Wagen-	14. Heiz-	15. Repa-	16. über-	17. an Re-	18. liefern		19. haben		20. Zugs-				
				19. Nutz-	20. Leer-						21. Reserve-	22. Rangir-	23. achsen-	24. material-		25. ratur-	26. haupt-	27. paratur-	28. vorzugs-
31. Kilometer.		32. Dienststunden.		33. Kilometer.	34. Kilogramm.	35. Thaler.	36. Kilogramm.	37. Thaler.	38. Kilometer.	39. Thaler.	40. auf den	41. Reparatur-	42. bei welchen						
43. Locomotiven.		44. der		45. in vollen		46. (excl. Anschaffungs-		47. für		48. zurück-		49. kostenbe-		50. auf den		51. gestanden		52. wurden.	

1. Staats-Eisenbahnen.

1	H. III.	Saxonia	18	21 966,0	1 785,7	111	1 178	2 495 624,3	356 250	707,45	437 798,3	14 304,33	LH.	101	G.
2	"	Bavaria	18	34 272,0	451,5	379	1 254	1 520 848,5	491 500	668,79	449 307,0	12 992,03	RC.LH.	66	P.G.
3	"	Iris	18	9 546,0	2 541,9	687	1 903	367 146,0	209 250	1 004,35	482 233,5	13 469,39	RC.KC.DW.	85	P.G.
4	"	Löwe	18	19 773,7	1 261,5	168	1 893	2 117 856,0	407 000	203,29	374 931,0	13 236,40	LH.	34	G.
5	"	Hirsch	15	12 528,8	469,5	84	378	1 361 874,0	178 500	1 479,94	415 505,2	10 398,11	LH.	123	G.
6	"	Adler	15	25 034,3	3 923,2	495	1 341	1 189 245,0	358 500	564,31	416 568,0	9 239,52	GG.RC.	54	P.G.
7	H. V.	Falke	11	22 779,7	3 410,3	116	1 143	2 244 749,3	541 750	331,56	290 462,2	6 431,08	LH.RC.	68	G.
8	"	Schwan	11	24 665,3	2 701,5	37	560	2 126 812,5	437 750	665,81	387 990,8	4 320,76	LH.HE.	97	G.
9	"	Bär	11	18 963,7	1 834,5	34	460	1 587 760,5	349 750	550,99	393 671,2	4 068,23	LH.HE.	163	G.
10	H. III.	Tiger	15	26 658,8	1 128,7	336	1 414	2 825 181,0	424 000	199,44	388 173,3	9 553,55	LH.	22	G.
11	B. VI.	Kempten	7	40 350,0	22,5	6	771	1 428 030,0	375 500	507,98	235 850,3	2 038,39	LH.	37	P.
12	"	Straubing	7	47 318,2	126,8	581	661	1 353 411,0	449 000	637,36	275 805,0	2 375,03	LH.RC.	67	P.
13	H. VI.	Trier	6	41 343,9	321,7	117	483	1 379 796,7	366 000	616,70	199 611,0	3 347,73	LH.	63	P.
14	"	Cöln	6	46 694,2	516,8	209	894	1 336 110,3	403 750	568,98	230 816,2	2 294,75	LH.	51	P.
15	B. VI.	Donau	7	40 988,3	21,7	1 140	344	1 206 687,0	363 500	366,83	215 804,2	2 343,62	BD.	74	P.
16	K. I.	Greif T.	24	36,0	36,0	240	3 499	6 457,5	110 500	193,52	367 902,8	18 824,76	LH.	—	R.
17	"	Schakal T.	24	22,5	62,3	111	1 643	2 826,0	64 250	1 340,38	354 243,0	18 588,01	RC.LH.	186	R.
18	B. I.	Strauss	24	15 538,5	7 856,2	1 013	905	438 271,5	238 300	355,82	629 507,3	17 493,74	HE.RC.	75	P.
19	"	Giraffe	24	7 169,3	4 775,3	601	991	228 930,7	106 000	1 004,53	547 624,5	18 999,95	LH.	108	P.R.
20	"	Nashorn	24	18 082,5	3 504,8	1 002	916	604 952,3	201 250	831,03	551 605,5	16 553,41	HE.	77	P.
21	"	Panther	24	12 736,5	2 309,2	1 030	2 025	362 745,0	174 250	358,37	578 640,8	19 305,34	KC.RC.	33	P.R.
22	B. VI.	Aschaffenburg	7	19 509,7	7,5	438	160	618 287,2	201 250	777,30	212 470,5	2 272,88	BD.	148	P.
23	H. I.	Hartmann T.	23	56,3	51,7	300	3 720	9 418,5	136 000	448,01	355 379,3	18 902,46	LH.	4	R.
24	"	Crocodil T.	23	4 294,5	617,3	511	1 224	74 950,5	79 500	1 371,27	353 902,5	15 968,02	KC.LH.	141	R.P.
25	H. VII.	Heidelberg	4	32 007,7	303,0	605	1 560	797 862,7	369 000	479,78	126 333,0	795,22	KC.	48	P.
26	H. II.	Luchs T.	21	18 924,0	89,3	432	1 201	554 805,8	212 750	1 668,87	434 095,5	17 964,00	HW.	87	P.R.
27	"	Wolf T.	21	4 595,3	1 650,0	163	1 967	483 207,8	149 200	1 174,38	438 259,5	17 870,70	LH.	148	R.G.
28	"	Hyäne T.	21	181,5	79,5	221	4 237	4 508,3	180 150	310,24	403 614,3	17 195,74	RC.	26	R.
29	"	Eber T.	21	32 418,7	162,7	320	846	944 451,0	284 000	528,62	452 061,7	14 321,38	HW.	77	P.
30	"	Alligator T.	21	28 965,0	247,5	440	1 123	850 006,5	300 300	671,64	509 643,8	14 619,49	HW.	66	P.
31	"	Göltzschthal T.	21	7 056,0	2 697,8	274	2 271	713 926,5	172 000	543,55	441 814,5	16 144,37	LH.	97	R.G.
32	"	Nilpferd T.	21	180,0	406,5	432	3 490	7 397,2	153 250	677,42	479 967,0	15 763,76	LH.	92	R.
33	"	Casuar T.	21	17 042,3	42,7	638	1 389	514 947,7	199 500	1 345,77	450 610,5	12 713,78	HW.RC.	71	P.R.
34	"	Elsterthal T.	21	3 787,5	1 551,0	200	1 659	383 717,2	129 500	1 630,30	407 097,7	17 238,00	LH.	175	R.G.
35	W. III.	Phönix	20	12 105,7	528,0	29	181	1 577 810,3	189 500	1 586,84	497 574,7	16 334,79	LH.	250	G.
36	"	Büffel	20	5 133,0	975,3	142	1 744	402 102,0	191 000	363,66	511 903,5	15 813,73	SZ.	163	R.G.
37	"	Salamander	20	13 668,8	1 706,2	165	2 540	1 252 364,3	318 250	239,45	491 320,5	16 980,30	SZ.LH.	57	R.G.
38	B. II.	Delphin	20	10 132,5	9 970,5	1 887	465	370 758,0	211 500	1 604,03	519 893,2	13 024,61	HE.	124	P.G.
39	"	Vampyr	20	9 091,5	2 262,0	771	2 203	201 501,8	183 750	496,41	498 795,0	11 885,55	LH.	48	R.P.
40	"	Gazelle	20	14 735,2	10 057,5	1 794	402	439 210,5	242 000	253,40	497 322,7	13 001,73	HE.	88	P.
41	H. III.	Jaguar	18	—	—	—	—	—	—	2 197,08	423 153,8	12 599,71	—	366	—
42	"	Biber	17	7 128,8	339,0	2	103	935 722,5	97 000	2 091,29	527 514,0	13 058,95	LH.	289	G.
43	"	Wallross	17	2 812,5	844,5	118	2 609	219 980,2	190 750	287,08	459 395,3	11 010,43	LH.	50	R.G.
44	B. III.	Leipzig	17	6 197,2	849,0	64	811	710 248,5	164 750	1 802,63	425 913,0	11 615,70	LH.SZ.	232	G.
45	"	Zwickau	17	32 130,8	889,5	16	780	4 207 847,3	440 000	706,68	383 385,7	9 635,35	LH.	102	G.
46	"	Hof	17	3 136,5	754,5	518	1 323	222 286,5	121 250	230,34	464 897,3	9 957,89	LH.SZ.	209	R.G.
47	H. III.	Drache	17	8 601,0	1 780,5	218	2 753	629 759,2	315 000	388,91	442 336,5	10 296,74	SZ.LH.	56	R.G.
48	"	Altenburg	17	19 467,7	7 503,8	1 367	1 117	1 016 277,8	359 250	244,27	416 244,0	10 706,52	HE.LH.SZ.	15	P.G.
49	"	Werdau	17	38 925,8	1 133,2	25	1 079	4 902 582,0	580 000	410,19	410 983,5	13 490,30	LH.	47	G.
50	"	Plauen	16	16 447,5	3 113,3	773	1 345	618 821,3	311 000	825,43	442 522,5	12 343,89	GG.RC.DW.	94	P.G.R.
51	"	Pleisse	16	12 960,0	12 731,2	4 210	79	410 226,0	319 000	476,93	371 013,0	12 298,60	HE.	46	P.G.
52	"	Mulde	16	26 238,7	1 146,0	101	1 513	3 056 300,3	430 000	272,90	465 772,5	14 561,28	LH.	57	G.
53	H. IV.	Schwarzenberg T.	16	5 464,5	490,5	237	1 340	105 673,5	119 750	1 622,50	190 881,8	8 285,57	SZ.	181	R.P.
54	"	Hundert	14	44 931,0	—	1 005	309	1 233 777,0	425 500	328,44	426 204,0	9 167,43	SZ.LH.	47	P.
55	"	Wiesenburg	14	19 036,5	77,3	333	408	499 553,2	186 750	762,41	389 280,0	7 677,09	SZ.LH.	191	P.
56	"	Hartenstein	14	16 770,0	352,5	357	1 623	1 097 028,8	303 500	573,07	333 560,2	6 860,64	SZ.	40	G.R.
57	"	Aue	14	36 410,3	296,2	608	554	1 338 618,7	363 250	488,76	378 480,8	8 285,14	SZ.LH.	50	P.G.
58	"	Schneeberg T.	13	15 093,0	212,3	282	2 105	270 236,2	219 250	517,37	181 909,5	4 753,78	SZ.	127	R.P.
59	"	Neustädte T.	13	15 132,0	426,0	512	2 205	271 050,0	231 250	511,43	166 669,5	5 796,75	SZ.	86	R.P.
60	H. V.	Reichenbach	13	30 023,2	3 689,2	27	1 073	2 494 116,7	526 750	396,24	355 437,7	8 380,00	LH.	62	G.

1.	2.	3.	4.	5. 6. 7. 8. 9.						10. 11.		12. 13.		14.				
				No.	Kategorie	Namen der Locomotiven.	Dienst- alter der Loco- motiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungs- jahr).	Im Betriebsjahre wurden						Bis Ende des Vor- jahres haben die Loco- motiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen.		
								geleistet				verbraucht		über- haupt zurück- gelegt	an Re- paratur- kosten be- ansprucht	Die Locomotiven liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken	haben in Repa- ratur ge- stan- den Tage.	Zugs- gattungen etc., bei welchen die Loco- motiven vor- zugsweise verwendet wurden.
								Locomotiven-		Wagen- achsen-	Heiz- material (auf Stein- kohlen reducirt) für Locomotiven	Repa- ratur- kosten	Kilogramm.					
Nutz- Kilometer.	Leer- Dienstatunden.	Reserve- Rangir- Kilometer.	Wagen- achsen-	Kilogramm.	Thaler.	Kilometer.	Thaler.											
61	H. V.	Hamburg . . . . .	13	14 364,5	1 526,2	42	318	1 249 528,5	284 750	1 688,50	350 156,2	6 893,25	LH.HE.	207	G.			
62	"	Magdeburg . . . . .	13	13 474,5	292,5	—	386	1 802 145,0	229 250	1 037,55	311 818,5	9 382,30	LH.	119	G.			
63	"	Lindau . . . . .	13	31 101,8	2 267,2	13	566	3 070 452,0	571 000	410,70	354 497,2	7 595,44	RC.LH.DW.	72	G.			
64	St. II.	Steiger T. . . . .	26	812,5	354,0	197	2 548	92 213,2	113 850	671,72	328 181,3	15 329,75	LH.	126	R.			
65	"	Elbe T. . . . .	26	45,0	11,2	234	2 897	3 521,3	112 000	341,17	378 594,8	18 366,57	LH.	58	R.			
66	H. VI.	Coblenz . . . . .	6	66 099,0	198,0	18	680	1 027 970,2	482 750	724,04	200 707,5	2 331,35	LH.	54	P.			
67	"	Hannover . . . . .	6	28 743,0	156,0	137	525	830 781,8	255 000	1 198,44	239 172,0	1 804,82	LH.	104	P.			
68	"	Braunschweig . . . . .	6	53 948,3	200,2	—	907	1 423 815,0	496 000	207,32	223 310,2	1 948,37	LH.RC.DW.	3	P.			
69	St. II.	Chemnitz T. . . . .	26	12 294,7	658,5	1 024	1 788	308 519,3	183 250	328,77	410 967,0	15 690,67	KC.LH.	41	P.R.			
70	H. I.	Zschopau T. . . . .	20	47,2	30,0	235	3 159	5 406,7	129 250	222,90	339 797,3	10 980,71	LH.	42	R.			
71	"	Erzgebirge T. . . . .	20	7 535,3	2 449,5	379	2 665	636 597,0	190 500	627,25	322 561,5	9 369,57	LH.	37	R.G.			
72	"	Döbeln . . . . .	20	14 639,5	2 929,5	884	1 230	369 528,0	211 250	457,66	420 758,3	10 626,18	RC.DW.	51	P.R.			
73	B. III.	Waldheim . . . . .	19	26 419,5	80,2	8	328	676 467,0	262 250	1 305,40	438 844,5	12 378,08	RC.DW.	171	P.			
74	H. III.	Mittweida . . . . .	18	9 412,5	981,0	118	1 227	942 138,0	225 000	1 011,47	512 590,5	12 118,46	LH.SZ.	156	G.R.			
75	"	Ostrau . . . . .	17	21 892,5	385,5	246	913	1 020 246,7	308 500	195,97	459 187,5	11 858,30	GG.DW.	193	P.G.			
76	"	Stauchitz . . . . .	16	7 687,5	3 627,3	755	1 527	306 356,3	190 000	1 720,04	487 880,2	10 039,52	RC.KC.	155	P.G.R.			
77	"	Oberlichtenau . . . . .	16	10 423,5	6 198,2	1 152	700	433 530,7	264 500	663,02	506 356,5	11 275,21	DW.RC.GG.	97	P.G.			
78	"	Ernstthal . . . . .	16	27 285,0	603,7	382	1 121	1 163 668,5	401 000	1 469,64	447 373,5	10 799,29	GG.DW.	109	P.G.			
79	"	Erlau . . . . .	15	20 390,8	4 617,7	673	1 379	986 558,3	368 000	708,37	481 472,2	9 270,66	GG.DW.RC.	92	P.G.			
80	"	Lichtenstein . . . . .	15	13 591,5	2 811,7	619	2 119	653 221,5	299 250	621,03	478 843,5	9 654,47	RC.DW.GG.	63	P.G.R.			
81	"	St. Egidien . . . . .	15	3 796,5	1 824,8	242	3 084	167 402,3	221 000	450,00	470 001,7	9 105,80	DW.RC.KC.	72	R.			
82	"	Glauchau . . . . .	14	21 686,3	4 768,5	777	1 318	1 029 840,8	354 500	829,72	450 801,0	9 893,99	GG.DW.RC.	74	P.G.			
83	"	Schönburg . . . . .	14	25 128,8	2 367,7	541	1 926	1 143 892,5	408 550	603,41	462 261,8	10 065,34	GG.DW.RC.	45	P.G.			
84	"	Meerane . . . . .	14	14 681,2	323,2	535	567	858 513,7	195 750	436,34	473 108,3	8 183,56	KC.LH.	80	G.			
85	"	Hohenstein . . . . .	14	7 989,0	657,8	288	1 553	532 553,2	213 600	1 111,90	467 177,3	7 917,59	RC.DW.GG.	135	G.			
86	H. I.	Gössnitz T. . . . .	14	323,2	97,5	211	4 438	10 693,5	206 550	215,39	133 662,0	7 204,87	DW.RC.	5	R.			
87	"	Schönbornchen T. . . . .	14	402,0	165,0	192	4 118	17 302,5	201 650	294,99	91 191,8	6 081,89	DW.RC.	17	R.			
88	"	Würschnitz T. . . . .	15	694,5	138,0	184	3 592	15 958,5	159 050	608,91	162 930,7	7 033,81	DW.RC.	—	R.			
89	"	Lugau T. . . . .	14	247,5	107,3	153	4 086	12 140,2	187 300	614,74	171 205,5	6 248,42	DW.RC.	34	R.			
90	H. V.	Nürnberg . . . . .	13	26 295,0	3 561,8	174	823	1 935 660,0	468 000	848,79	369 211,5	6 835,73	LH.	97	G.			
91	"	Reuth . . . . .	13	18 146,2	4 704,0	423	632	1 523 544,8	385 250	376,88	289 446,7	8 791,33	DW.RC.KC.	55	G.			
92	"	Bremen . . . . .	13	15 753,8	1 063,5	154	1 411	1 466 242,8	371 500	1 140,97	355 458,7	7 282,07	SZ.DW.IH.	113	G.			
93	"	Frankfurt . . . . .	13	11 904,7	1 439,3	69	830	1 150 729,5	270 100	360,73	340 423,5	7 413,82	LH.SZ.DW.	179	G.			
94	"	Crimmitschau . . . . .	13	18 921,0	7 230,7	824	493	682 317,0	496 500	547,30	249 532,5	8 247,07	DW.	68	P.G.			
95	"	Bamberg . . . . .	13	20 853,7	2 382,0	149	1 999	1 973 384,3	445 350	794,44	376 261,5	6 567,04	SZ.DW.LH.	47	G.			
96	H. VI.	Dresden . . . . .	12	56 835,0	276,0	2	579	832 515,0	424 250	596,21	458 942,2	7 413,27	LH.	72	P.			
97	"	München . . . . .	12	51 964,5	204,7	811	512	1 436 190,0	476 000	754,11	400 409,3	4 182,09	LH.	69	P.			
98	"	Berlin . . . . .	12	51 629,2	391,5	805	604	1 393 345,5	471 000	492,44	431 282,3	5 166,97	LH.	61	P.			
99	"	Wien . . . . .	12	42 794,3	211,5	4	451	602 022,0	309 250	1 190,08	521 399,2	5 457,73	LH.	143	P.			
100	"	Prag . . . . .	12	55 859,3	78,0	841	653	1 538 090,2	537 000	207,79	463 919,3	5 364,78	LH.	1	P.			
101	"	Mainz . . . . .	10	51 243,0	585,7	102	693	1 095 531,3	405 750	612,27	473 964,0	4 681,11	LH.	69	P.			
102	"	Darmstadt . . . . .	10	64 127,3	198,0	11	623	977 497,5	464 000	470,66	505 937,2	5 118,90	LH.	45	P.			
103	H. V.	Regensburg . . . . .	11	32 535,7	3 684,0	57	903	2 933 878,5	589 500	390,02	339 668,2	5 317,88	LH.	21	G.			
104	"	Salzburg . . . . .	11	31 053,8	2 895,7	73	950	2 928 403,5	552 000	438,04	374 301,8	4 419,01	LH.	54	G.			
105	"	Innsbruck . . . . .	10	11 553,7	3 043,5	355	612	1 192 928,2	303 625	977,31	255 426,7	3 175,25	GD.DW.	128	G.			
106	"	Augsburg . . . . .	10	15 577,5	1 717,5	632	528	1 319 706,8	345 250	1 002,04	319 818,0	4 210,25	DW.RC.	129	G.			
107	"	Würzburg . . . . .	10	32 211,7	4 569,0	105	885	2 871 660,8	628 250	382,18	344 381,2	4 469,33	LH.	37	G.			
108	H. IV.	Hercules T. . . . .	10	143,2	76,5	2 296	2 694	768,0	96 500	386,10	14 098,5	2 023,17	RC.DW.	29	R.			
109	"	London . . . . .	9	7 707,7	189,7	105	456	576 138,8	123 250	750,83	261 029,3	3 591,31	SZ.	259	G.			
110	"	Annaberg . . . . .	8	34 866,0	1 263,0	617	350	1 208 680,5	393 250	1 007,48	222 135,7	3 091,70	AF.	38	P.G.			
111	"	Buchholz . . . . .	8	11 127,0	807,0	343	893	721 488,0	211 500	719,12	173 676,0	1 850,71	SZ.	140	G.			
112	"	Wildeck . . . . .	8	17 371,5	399,8	239	1 477	1 257 839,3	320 000	1 168,02	197 936,3	1 758,65	SZ.	83	G.			
113	"	Augustusburg . . . . .	8	33 192,7	834,8	339	404	1 183 926,7	362 000	831,19	154 323,8	1 684,20	AF.	79	P.G.			
114	"	Scharfenstein . . . . .	7	18 684,8	3 837,0	446	1 668	628 176,0	278 500	494,91	198 701,2	1 869,75	AF.WA.	74	P.G.			
115	"	Waldkirchen . . . . .	7	25 464,7	922,5	358	461	924 618,7	306 250	526,25	205 303,5	1 920,80	AF.WA.	63	P.G.			
116	"	Wolkenstein . . . . .	7	32 785,5	510,0	500	788	1 245 135,0	374 250	1 147,74	240 711,0	1 684,79	AF.	91	P.G.			
117	"	Flöha . . . . .	7	31 960,5	1 219,5	447	381	1 067 587,5	349 000	357,89	173 316,8	1 447,48	AF.	33	P.G.			
118	H. III.	Treuen . . . . .	8	30 917,2	2 879,2	276	1 559	990 898,5	411 750	264,32	209 390,3	2 234,39	HE.	14	P.G.			
119	"	Lengenfeld . . . . .	8	24 516,0	5 343,7	757	1 266	728 858,2	334 250	480,18	188 530,5	2 062,77	HE.	2	P.			
120	"	Auerbach . . . . .	8	26 916,0	2 969,2	271	1 958	879 792,0	336 500	783,74	206 687,2	2 008,45	HE.	50	P.G.			

Abchnitt III. F.  
Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1.	2.	3.	4.	5. 6. 7. 8. 9. 10. 11.							12. 13.		14.					
				No.	Kategorie	Namen	Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	Im Betriebsjahre wurden					Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen.			
								geleistet				Wagenachsen-	Heizmaterial (auf Steinkohlen reducirt) für Locomotiven	Reparaturkosten	überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht	Die Locomotiven	Zugs-gattungen etc., bei welchen die Locomotiven vorzugsweise verwendet wurden.
								Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-							
121	H. III	Falkenstein . . .	7	30 999,0	3 452,3	270	1 659	966 531,7	395 250	243,07	187 534,5	2 301,11	HE.	31	P.G.			
122	"	Oelsnitz . . .	7	34 295,3	4 062,8	536	1 228	2 324 234,3	505 000	228,71	185 127,0	1 791,71	LH.HE.	2	G.			
123	"	Schöneck . . .	7	33 036,0	5 082,0	822	1 425	2 657 372,2	530 750	258,19	187 137,8	1 928,07	LH.	1	G.			
124	"	Adorf . . .	7	8 724,8	3 722,3	877	1 166	518 424,0	220 250	444,35	206 242,5	2 291,89	GG.HE.LH.	89	G.			
125	"	Neukirchen . . .	7	9 440,3	2 345,2	373	1 360	577 397,3	249 250	537,18	148 175,2	1 896,05	GG.HE.	147	G.			
126	"	Elster . . .	7	33 378,7	4 618,5	563	1 481	2 904 234,8	510 750	272,66	172 087,5	2 396,80	LH.	15	G.			
127	"	Brambach . . .	7	31 480,5	4 509,7	821	1 307	2 336 326,5	480 250	385,10	179 309,2	2 122,36	LH.	5	G.			
128	"	Franzensbad . . .	7	34 119,0	1 449,8	523	966	1 278 205,5	366 750	609,73	185 577,0	2 014,66	HE.	44	P.G.			
129	"	Eger . . .	7	31 329,8	2 689,5	575	899	1 540 756,5	440 750	493,50	207 671,3	2 151,39	HE.LH.	45	P.G.			
130	"	Bayreuth . . .	7	36 779,2	734,2	578	1 077	1 126 018,5	384 000	647,09	226 653,0	2 140,55	HE.	51	P.G.			
131	"	Amberg . . .	7	37 940,3	904,5	569	1 025	1 134 337,5	395 500	613,65	234 337,5	2 520,24	HE.	55	P.G.			
132	"	Voigtland . . .	7	39 969,0	270,0	574	1 029	1 270 201,5	428 750	362,77	215 803,5	2 024,53	HE.	32	P.G.			
133	"	Osterland . . .	7	39 440,2	777,8	605	1 010	1 244 934,8	420 500	495,38	222 984,0	2 488,57	HE.	39	P.G.			
134	"	Landshut . . .	7	32 712,0	1 559,2	784	1 089	1 054 011,7	384 250	629,86	209 161,5	2 511,33	HE.	50	P.G.			
135	"	Passau . . .	7	43 762,5	723,0	638	1 195	1 307 065,5	488 250	372,33	193 898,3	2 497,98	HE.	4	P.G.			
136	"	Linz . . .	7	37 754,3	970,5	561	1 072	1 145 349,8	392 750	803,96	239 379,7	2 649,36	HE.	45	P.G.			
137	H. V.	Kieritzsch . . .	4	24 362,2	3 561,0	30	922	1 931 721,8	429 750	684,77	144 112,5	872,75	LH.	106	G.			
138	"	Neumark . . .	7	26 153,2	3 258,7	72	817	2 379 207,0	482 500	401,95	213 093,0	2 183,28	LH.	96	G.			
139	"	Netzschkau . . .	7	31 855,5	719,3	28	379	2 328 712,5	463 250	498,56	278 106,0	2 858,24	HE.	73	G.			
140	"	Herlasgrün . . .	7	42 559,5	551,3	58	767	3 149 356,5	654 500	233,33	208 843,5	2 875,20	HE.	4	G.			
141	"	Elsterberg . . .	7	27 504,0	2 784,0	22	797	2 059 224,0	482 500	509,06	264 990,0	2 790,16	HE.LH.	70	G.			
142	"	Mehltheuer . . .	7	31 077,0	4 076,2	37	1 057	2 804 730,0	539 250	372,48	244 589,2	2 546,36	LH.	49	G.			
143	"	Schönberg . . .	7	24 600,7	2 849,2	73	828	2 339 958,0	428 500	515,53	206 110,5	2 155,54	LH.	106	G.			
144	"	Siegmar . . .	7	30 757,5	1 926,0	46	689	2 453 400,7	510 500	478,96	227 176,5	1 928,81	HE.LH.	51	G.			
145	B. VI.	Trient . . .	7	45 714,0	165,7	1 150	167	1 394 571,0	408 750	491,76	273 107,3	2 135,14	BD.	55	P.			
146	"	Botzen . . .	7	47 448,0	18,0	1 133	392	1 424 292,0	462 750	546,00	281 808,0	2 513,06	BD.	48	P.			
147	"	Zürich . . .	7	45 577,5	51,8	312	606	1 410 546,0	425 500	673,62	245 651,3	2 216,48	LH.	31	P.			
148	"	Chur . . .	7	24 127,5	200,2	516	236	759 470,3	233 500	535,65	232 953,7	1 735,71	BD.	93	P.			
149	"	Mailand . . .	7	47 508,0	177,0	482	726	1 136 305,5	431 500	498,71	267 323,2	2 522,90	LH.RC.DW.	45	P.			
150	H. V.	Gera . . .	4	27 346,5	1 221,8	114	465	2 423 259,0	470 500	503,80	112 725,0	882,03	DW.RC.KC.	33	G.			
151	"	Ronneburg . . .	7	35 170,5	5 321,2	7	1 311	2 793 906,7	662 150	323,91	234 785,3	3 386,13	LH.	20	G.			
152	"	Schmölln . . .	7	30 277,5	2 782,5	129	760	3 089 717,3	617 000	326,06	208 202,3	2 380,96	LH.DW.RC.	52	G.			
153	"	Saale . . .	4	24 301,5	1 843,5	75	965	2 989 290,0	468 250	286,84	136 200,0	973,00	LH.DW.	92	G.			
154	"	Stein . . .	7	28 332,7	4 059,8	34	847	2 538 366,8	532 700	494,45	219 659,2	2 481,00	LH.	67	G.			
155	"	Böhlen . . .	7	39 031,5	1 176,7	31	364	2 830 707,7	561 000	292,39	207 810,0	2 781,18	HE.	41	G.			
156	"	Breitungen . . .	6	23 459,2	2 229,8	203	1 752	2 344 129,5	513 000	840,69	212 433,0	2 307,45	LH.DW.SZ.	16	G.			
157	"	Limmritz . . .	4	15 354,8	1 707,0	87	376	1 522 294,5	336 250	453,66	131 301,0	1 020,23	LH.DW.	144	G.			
158	"	Mosel . . .	6	26 523,7	683,2	78	647	2 543 523,7	484 000	687,14	205 480,5	1 369,83	RC.DW.LH.	136	G.			
159	"	Fährbrücke . . .	6	16 086,8	1 011,0	77	240	1 801 049,3	285 000	939,10	149 267,3	2 296,51	LH.DW.	161	G.			
160	"	Schlema . . .	4	20 794,5	2 329,5	42	594	1 888 138,5	350 250	622,19	131 628,0	724,76	LH.	136	G.			
161	"	Lauter . . .	4	27 287,3	686,3	490	602	2 254 713,7	467 000	510,64	128 184,0	1 040,66	RC.DW.	51	G.			
162	"	Schellenberg . . .	6	22 729,5	1 275,0	117	679	2 232 210,0	435 800	1 207,08	191 805,8	1 750,79	LH.DW.RC.	109	G.			
163	H. VI.	Dreihundert . . .	5	17 082,8	210,8	45	138	422 399,2	153 500	507,12	232 329,7	1 613,60	RC.DW.	64	P.			
164	"	Kufstein . . .	6	38 087,3	48,8	39	669	1 152 038,2	333 900	512,68	198 894,0	1 868,49	LH.DW.RC.	69	P.			
165	"	Rhein . . .	5	36 692,2	117,7	6	478	1 289 109,0	346 750	610,40	200 218,5	1 806,92	LH.	99	P.			
166	"	Main . . .	5	38 171,2	192,0	52	585	1 142 088,7	327 250	384,33	196 903,5	2 000,62	LH.	71	P.			
167	"	Metz . . .	5	32 788,5	270,7	2	221	748 465,5	263 250	680,99	190 844,2	1 344,78	RC.DW.	130	P.			
168	"	Nancy . . .	5	43 076,3	381,0	70	482	1 028 485,5	388 000	678,38	230 838,0	1 578,60	RC.DW.	64	P.			
169	"	Strassburg . . .	5	47 421,0	195,0	5	428	946 458,0	402 250	334,69	206 222,3	1 495,96	RC.DW.LH.	25	P.			
170	"	Paris . . .	5	43 708,5	266,2	106	624	1 076 581,5	412 850	656,15	204 352,5	1 246,50	RC.DW.LH.	91	P.			
171	"	Carlsruhe . . .	5	37 686,0	298,5	16	231	884 112,8	314 750	524,03	214 259,2	1 374,45	RC.DW.	102	P.			
172	"	Mühlhausen . . .	5	36 667,5	486,0	6	387	564 565,5	277 000	932,25	217 058,3	1 798,23	LH.	108	P.			
173	"	Waldenburg . . .	5	38 187,8	446,3	60	462	1 292 419,5	345 700	615,21	201 858,0	1 568,35	LH.DW.	51	P.			
174	"	Mylau . . .	5	32 186,2	612,7	138	576	909 147,7	291 750	1 220,69	216 321,0	1 585,52	LH.	104	P.			
175	H. IV.	Wiesa . . .	5	40 614,8	24,8	966	250	1 131 288,0	388 750	727,59	173 647,5	1 332,84	SZ.	72	P.			
176	"	Cainsdorf . . .	5	28 580,2	1 141,5	570	534	888 892,5	342 500	323,20	146 578,5	1 458,94	AF.WA.	21	P.			
177	H. V.	Frankenberg . . .	4	13 365,0	5 814,7	1 027	581	823 503,7	363 900	821,70	76 917,8	873,16	DW.	125	G.			
178	"	Oederan . . .	4	27 181,5	1 842,0	230	638	3 498 808,5	501 500	693,45	92 076,7	1 165,30	GD.	119	G.			
179	"	Hainichen . . .	4	16 719,7	7 555,5	921	925	586 936,5	356 350	824,63	81 107,2	1 239,32	DW.	143	P.G.			
180	"	Hetzdorf . . .	3	16 612,5	—	981	24	3 000 236,3	380 875	761,83	70 149,8	770,36	BD.	119	G.			



Abschnitt III. F.

Übersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienst- alter der Loco- motiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden						6. Bis Ende des Vor- jahres haben die Loco- motiven seit ihrer Anschaffung		7. Bemerkungen.				
				8. geleistet				9. verbraucht		10. über- haupt zurück- gelegt		11. an Re- paratur- kosten be- ansprucht		12. Die Locomotiven	13. Zug- gattungen etc., bei welchen die Loco- motiven vor- zugsweise verwendet wurden.	
				10. Locomotiven-		11. Wagen- achsen-	12. Heiz- material (auf Stein- kohlen reducirt) für Locomotiven	13. Re- para- tur- kosten	14. über- haupt zurück- gelegt	15. an Re- paratur- kosten be- ansprucht	16. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken.	17. haben in Repa- ratur ge- stan- den Tage.	18. Zug- gattungen etc., bei welchen die Loco- motiven vor- zugsweise verwendet wurden.			
				10. Nutz-	11. Leer-									12. Reserve-	13. Rangir-	14. Kilometer.
181	H. VII.	Cassel . . . . .	4	31 041,8	7 299,7	141	1 341	2 086 351,5	513 000	258,89	80 521,5	862,00	LH.HE.	8	G.	
182	S. VII.	Otto der Reiche	3	14 917,5	10 092,0	1 737	901	651 454,5	467 000	274,79	72 817,5	1 011,50	KC.	13	P.G.	
183	"	Friedrich der Streibare.	3	28 914,0	1 119,8	157	899	3 362 421,0	438 500	300,91	62 806,5	2 016,40	LH.SZ.	77	G.	
184	"	Albr. d. Beherzte	3	29 454,0	580,5	361	854	984 534,7	346 250	869,42	93 804,0	946,79	AF.KC.	61	P.G.	
185	"	Luther . . . . .	3	18 036,0	1 268,3	1 016	906	603 489,0	267 500	660,35	77 151,7	1 175,35	KC.	55	P.	
186	"	Falkenau . . . . .	3	9 949,5	14,3	605	2 463	220 636,5	272 000	552,83	58 623,0	1 063,85	KC.	78	P.	
187	"	G. E. Lessing . . . . .	3	16 239,0	5 180,3	1 030	585	626 700,0	322 700	565,38	47 110,5	738,03	AF.DW.	54	P.G.	
188	"	Haus Wettin . . . . .	3	23 148,0	311,2	1 601	995	465 070,5	274 750	670,60	84 251,3	1 044,59	KC.	99	P.	
189	"	Frankenstein . . . . .	3	16 683,7	550,5	769	784	370 128,0	216 250	568,58	69 854,2	1 358,12	DW.KC.	86	P.	
190 <sup>1)</sup>	"	Melanchton . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	78,49	35 832,0	327,25	—	—	—	
191 <sup>1)</sup>	"	Barb. Uttmann . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	78,49	46 317,7	318,77	—	—	—	
192	H. V.	Mönch . . . . .	2	36 366,0	2 316,0	276	924	4 985 784,8	666 500	512,32	70 433,2	656,92	GD.	50	G.	
193	K. VIII.	Amerika . . . . .	2	31 639,5	915,0	654	696	799 020,0	325 500	384,51	65 320,5	505,80	DW.HE.	25	P.	
194	"	Wartburg . . . . .	2	36 562,5	282,0	712	322	834 642,0	362 750	434,19	75 423,0	582,74	DW.	98	P.	
195	"	Worms . . . . .	2	27 126,7	646,5	655	375	653 169,0	283 175	562,03	71 352,0	516,25	DW.	111	P.	
196	"	Ems . . . . .	2	28 806,0	751,5	344	362	688 770,0	300 575	616,72	68 803,5	440,03	DW.	146	P.	
197	"	Moskau . . . . .	2	38 702,3	408,0	500	437	878 845,5	405 700	399,30	66 587,3	762,85	DW.	62	P.	
198	"	Madrid . . . . .	2	30 323,3	585,0	669	430	706 523,2	323 200	462,76	75 609,0	503,18	DW.	72	P.	
199	"	Warschau . . . . .	2	36 839,3	528,7	719	391	853 944,7	376 750	406,50	70 379,3	512,75	DW.	59	P.	
200	"	Kessler . . . . .	2	33 165,7	514,5	713	411	783 445,5	360 700	437,15	63 078,0	495,82	DW.	78	P.	
201 <sup>2)</sup>	H. IIIb.	Alsen . . . . .	unter 1	30 876,0	80,2	391	801	1 012 782,0	308 000	202,59	—	—	KR.	30	P.	
202 <sup>2)</sup>	"	Düppel . . . . .	unter 1	31 785,0	845,3	169	460	857 825,2	303 150	165,38	—	—	GD.KR.	17	P.	
203 <sup>2)</sup>	"	Kissingen . . . . .	unter 1	22 490,2	298,5	706	630	4 725 624,8	404 400	136,84	—	—	BD.	14	G.	
204 <sup>2)</sup>	"	Meissen . . . . .	unter 1	24 634,5	621,8	70	552	2 742 242,2	327 750	337,02	—	—	LH.KR.	54	G.	
205	H. VI.	Münster . . . . .	2	33 432,8	3 948,9	270	1 357	977 015,3	390 500	421,74	49 483,5	246,69	HE.	47	P.	
206 <sup>2)</sup>	H. IIIb.	Dux . . . . .	unter 1	23 606,3	2 847,0	318	812	1 792 830,0	339 000	192,53	—	—	LH.GD.	15	G.	
207	H. V.	Pöhlberg . . . . .	1	23 808,0	285,0	648	563	2 389 204,5	488 225	325,40	12 093,0	99,38	DW.BD.	60	G.	
208	"	Pabststein . . . . .	1	30 912,0	54,0	423	886	2 881 635,7	616 000	334,62	12 113,3	82,00	DW.	43	G.	
209	H. VI.	Radeberg . . . . .	2	37 011,7	685,5	502	960	1 056 151,5	344 000	489,99	56 256,7	311,36	HE.	22	P.	
210	H. V.	Bärenstein . . . . .	1	36 079,5	2 622,7	306	684	4 884 738,8	664 250	329,17	13 659,8	98,22	GD.	43	G.	
211	"	Fichtelberg . . . . .	1	35 376,8	2 616,0	245	933	4 574 592,0	631 750	547,36	13 296,0	50,39	GD.	51	G.	
212	"	Landskrone . . . . .	1	32 532,7	2 553,0	287	646	4 223 021,3	588 750	461,40	11 916,0	93,39	GD.	74	G.	
213	C. I.	Stettin T. . . . .	25	6 732,7	894,7	946	1 757	201 780,7	127 350	300,57	457 416,0	22 441,74	RC.DW.	47	R.P.	
214	H. VI.	Teplitz . . . . .	2	33 725,2	282,7	159	553	980 895,8	291 750	534,21	77 850,8	355,02	LH.	83	P.	
215	"	Pirna . . . . .	2	45 502,5	424,5	73	121	1 089 116,3	410 500	418,18	70 499,2	257,01	GD.	65	P.	
216	"	Bern . . . . .	2	33 559,5	191,3	61	150	801 271,5	312 250	477,09	66 282,7	320,51	GD.	137	P.	
217	"	Luzern . . . . .	2	48 294,7	417,0	14	154	1 161 763,5	423 000	263,09	64 218,0	223,08	GD.	19	P.	
218	H. I.	Königstein . . . . .	22	12 444,8	1 216,5	462	2 308	302 763,0	165 175	310,45	555 955,5	18 173,92	BD.	69	P.	
219	"	Faust . . . . .	22	1 251,7	65,2	596	3 870	20 149,5	124 775	195,55	536 964,8	16 823,50	BD.	16	R.	
220	"	Psyche T. . . . .	22	345,0	—	832	4 008	2 130,0	128 300	344,84	49 274,3	13 767,60	BD.	15	R.	
221 <sup>3)</sup>	St. II.	Borussia . . . . .	22	41,2	128,3	397	776	2 351,2	37 500	543,85	601 518,0	19 493,02	BD.	223	R.	
222	H. VI.	Austria . . . . .	2	44 707,5	204,0	31	172	1 081 214,3	387 000	432,24	65 271,0	342,32	GD.	67	P.	
223	H. I.	Bohemia . . . . .	21	—	—	601	4 666	—	195 000	195,03	594 789,0	14 956,84	BD.DW.	10	R.	
224	"	Juno . . . . .	21	6 291,8	1 215,0	877	3 841	156 086,2	176 375	175,94	508 063,5	15 702,47	BD.	9	R.P.	
225	W. IIIa.	Breslau . . . . .	19	11 349,0	9 130,5	2 222	1 740	846 345,7	355 000	231,46	253 056,7	17 539,48	GD.	16	P.G.R.	
226	"	Wöhlert . . . . .	19	9 195,0	529,5	524	1 670	433 486,5	127 250	608,47	235 650,8	18 338,24	ZL.GD.	113	R.P.G.	
227	H. IIIa.	Göthe . . . . .	19	11 044,5	9 319,5	2 116	1 434	830 301,0	356 750	407,85	317 086,5	17 255,86	GD.	43	R.P.G.	
228	"	Eisenach . . . . .	19	9 188,3	8 114,3	1 872	1 585	687 868,5	324 500	355,82	331 137,8	17 399,06	GD.	66	R.P.G.	
229	H. III.	Bastei . . . . .	16	6 952,5	66,0	1 094	1 354	1 538 106,0	205 500	1 604,00	270 477,7	11 152,04	BD.	166	G.	
230	H. VI.	Hochkirch . . . . .	2	46 442,2	191,3	8	205	1 110 832,5	434 250	446,43	66 809,3	182,03	GD.	62	P.	
231	H. Va.	Glückauf . . . . .	17	—	—	741	3 972	—	220 500	307,63	394 116,0	13 522,02	BD.	43	R.	
232	"	Richard . . . . .	17	8 481,8	1 455,0	397	2 471	494 002,5	205 250	466,95	358 784,2	13 496,48	DWK.	44	R.	
233	"	Tharandt . . . . .	17	1 953,0	336,7	128	974	113 733,8	85 500	1 557,21	411 922,5	12 466,03	DWK.	240	R.	
234	"	Neue Hoffnung . . . . .	9	8 519,3	1 507,5	237	2 369	488 947,5	194 250	514,35	230 399,2	6 268,72	DWK.	43	R.G.	
235	H. VIII.	Döhlen T. . . . .	15	8 113,5	1 430,3	108	699	348 515,2	156 550	1 246,75	326 459,3	10 465,79	DWK.	175	G.R.	
236	"	Windberg T. . . . .	15	14 405,2	2 231,3	395	1 472	639 759,0	270 050	311,76	379 407,0	12 611,98	DWK.	29	G.R.	
237	"	Hainsberg T. . . . .	15	6 039,7	883,5	103	964	265 255,5	115 150	1 486,20	339 577,5	11 580,06	DWK.	184	G.R.	
238	"	Freiberg T. . . . .	14	12 685,5	1 973,3	137	1 395	552 668,2	208 300	719,69	316 215,0	10 019,75	DWK.	52	G.R.	
239	"	Burgk T. . . . .	6	11 316,7	1 800,7	371	1 677	526 883,3	196 650	285,62	103 908,0	3 449,21	DWK.	50	G.R.	
240	H. III.	Lilienstein . . . . .	16	2 328,0	536,3	1 940	3 078	480 394,5	196 000	326,17	195 429,7	12 105,77	BD.	59	R.	

1) Die Locomotiven Nr. 190 und 191 waren während des vollen Jahres an die Elsass-Lothringischen Bahnen verliehen.  
 2) Die Locomotiven Nr. 201 und 202 kamen im März, sowie Nr. 203, 204 und 206 im April neu in den Dienst.  
 3) Die Locomotive Nr. 221 wurde im October verkauft.

Abchnitt III. F.

Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1.	2.	3.	4.	5. Im Betriebsjahre wurden						6. Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		7. Bemerkungen.					
				No.	Kategorie	Namen	Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	8. geleistet				9. verbraucht		10. Die Locomotiven		Zugs-gattungen etc., bei welchen die Locomotiven vorzugsweise verwendet wurden.	
								11. Locomotiven-		12. Wagenachsen-	13. Heizmaterial auf Steinkohlen (reducirt) für Locomotiven	14. Reparaturkosten	15. über- haupt zurück- gelegt	16. an Re- paratur- kosten be- ansprucht	17. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken.		18. haben in Re- paratur ge- stan- den Tage.
								19. Nutz-	20. Leer-								
241	H. III.	Spree . . . . .	16	5 716,5	2 673,0	884	3 749	442 052,3	298 750	380,20	310 201,5	15 281,71	BD.RZ.ZL.	44	R.G.		
242	"	Neisse . . . . .	16	17 633,3	5 373,0	726	765	1 339 020,0	333 200	957,87	364 655,3	17 188,51	RZ.ZL.	146	G.		
243	"	Atalante . . . . .	15	4 806,0	—	400	1 343	1 077 125,2	153 750	1 405,77	167 269,5	11 520,74	BD.	201	R.G.		
244	"	Pillnitz . . . . .	15	30 476,3	211,5	1 077	850	6 618 083,3	586 750	185,08	263 640,0	10 295,40	BD.	19	G.		
245	"	Gravenstein . . . . .	15	419,2	723,7	20	2 217	38 979,8	147 200	576,31	383 072,3	13 914,40	GD.	130	R.		
246	"	Friedland . . . . .	15	17 505,0	1 140,8	623	3 228	852 740,2	379 500	315,48	354 153,8	12 876 18	ZL.GD.	11	R.G.		
247	"	Mercur . . . . .	11	6 970,5	2 068,5	469	1 955	547 092,0	204 650	1 566,07	324 682,5	6 969,35	GD.RZ.	161	R.G.		
248	"	Uranus . . . . .	11	15 708,8	4 706,2	1 294	1 269	1 680 030,8	307 500	490,21	307 102,5	7 018,40	GD.	60	G.R.		
249	H. VI <sup>a</sup> .	Prometheus . . . . .	11	39 305,3	190,5	743	215	1 188 852,0	362 750	802,09	357 864,7	5 955,21	BD.	92	P.		
250	"	Phaëton . . . . .	11	44 082,0	62,3	1 112	511	1 303 700,2	429 775	648,95	367 541,3	5 939,06	BD.	79	P.		
251	H. V.	Granaten . . . . .	11	23 638,5	11 362,5	1 675	933	988 054,5	636 000	379,70	182 442,7	6 042,27	DW.	64	G.P.		
252	"	Edle Krone . . . . .	11	21 807,7	4 118,8	602	505	1 792 160,2	412 000	486,02	128 319,0	5 295,52	DW.GD.	76	G.		
253	"	Silberblick . . . . .	11	22 183,5	1 522,5	165	432	2 777 547,0	398 750	779,97	198 912,8	6 039,25	GD.	113	G.		
254	"	Himmelfahrt . . . . .	10	17 580,0	1 212,7	165	471	2 165 130,7	332 500	195,73	198 135,7	6 560,02	GD.	34	G.		
255	"	Goldne Pforte . . . . .	10	17 463,8	8 044,3	1 428	744	615 255,0	454 750	765,97	230 065,5	5 188,24	DW.	120	P.G.		
256	"	Freudenstein . . . . .	10	25 000,5	3 876,7	346	748	2 921 946,0	497 000	286,94	194 369,3	6 774,08	GD.	88	G.		
257	H. VI <sup>a</sup> .	Aurora . . . . .	10	35 762,2	48,8	1 009	267	1 139 597,2	326 750	1 490,99	306 248,2	4 561,52	BD.	141	P.		
258	H. III.	Bodenbach . . . . .	10	23 870,3	211,5	1 364	1 401	5 078 146,5	564 550	189,59	206 071,5	4 644,02	BD.	14	G.		
259	"	Venus . . . . .	10	16 964,2	2 173,5	543	551	1 969 438,5	280 250	1 294,78	283 172,3	5 102,14	GD.	147	G.		
260	"	Tellus . . . . .	10	1 079,3	4 224,8	934	4 112	117 564,0	265 950	232,34	285 383,2	5 513,43	GD.	8	G.		
261	"	Pallas . . . . .	9	610,5	1 630,5	180	3 681	39 068,3	263 900	326,32	275 372,3	5 940,24	GD.	18	R.		
262	"	Ceres . . . . .	9	5 897,3	3 812,2	776	2 260	517 998,0	249 900	426,03	231 314,2	4 213,20	GD.	50	R.		
263	"	Vesta . . . . .	9	8 650,5	124,5	1 646	2 843	1 708 118,2	283 750	167,15	260 748,0	5 118,74	BD.	4	R.G.		
264	"	Odin . . . . .	7	21 619,5	1 182,0	648	1 259	751 620,0	230 250	1 209,43	261 396,0	3 892,10	WZ.	125	P.G.		
265	"	Thor . . . . .	7	10 687,5	2 447,3	519	2 028	1 278 947,3	371 000	242,10	246 571,5	4 315,10	GD.	48	R.G.		
266	"	Baldur . . . . .	7	17 764,5	2 553,0	665	686	2 114 208,7	326 000	835,85	254 613,0	4 107,30	GD.	154	G.		
267	"	Freia . . . . .	7	35 249,3	1 124,3	827	1 602	1 127 061,0	409 000	492,26	237 022,5	4 177,35	WZ.KR.	21	P.G.		
268	"	Iduna . . . . .	7	7 750,5	14 806,5	1 039	2 101	578 501,3	262 100	510,31	231 784,5	4 254,08	GD.	64	G.		
269	"	Atlas . . . . .	6	20 656,8	120,0	641	453	4 443 588,8	402 250	512,03	157 467,0	2 621,32	BD.	122	G.		
270	"	Vulcan . . . . .	6	12 291,0	—	396	362	2 534 477,3	219 750	874,73	135 564,0	2 801,58	BD.	202	G.		
271	"	Titan . . . . .	5	5 229,0	10 857,0	703	1 353	347 907,0	160 250	695,13	178 433,3	1 904,70	GD.	111	R.G.		
272	"	Cyclop . . . . .	5	29 470,5	—	1 214	776	6 617 718,7	558 750	209,89	130 494,7	2 262,27	BD.	22	G.		
273	"	Amazone . . . . .	5	29 295,7	16,5	955	738	6 505 535,2	537 250	253,69	128 600,2	2 413,73	BD.	39	G.		
274	"	Carl der Grosse . . . . .	5	22 820,2	261,0	257	1 026	769 094,3	248 550	1 015,25	184 670,3	1 995,59	KR.	131	P.G.		
275	"	Centaur . . . . .	5	21 208,5	723,7	327	606	957 504,8	290 000	1 178,73	188 885,2	1 884,34	KR.	184	P.G.		
276	"	Gigant . . . . .	5	11 982,0	82,5	432	298	2 493 450,7	241 750	865,79	131 454,8	1 925,81	BD.	221	G.		
277	"	Triton . . . . .	5	30 412,5	112,5	1 193	745	6 705 512,2	617 500	190,43	117 183,0	2 353,69	BD.	15	G.		
278	"	Boreas . . . . .	5	7 071,0	15 826,5	1 003	2 252	409 888,5	280 750	312,99	168 713,2	2 260,42	GD.	46	R.		
279	"	Argo . . . . .	4	30 490,5	5 029,5	1 122	1 228	3 589 545,7	532 250	180,52	149 953,5	2 158,91	GD.	4	G.		
280	"	Jason . . . . .	4	3 508,5	7 910,2	445	1 163	235 124,2	148 900	968,75	158 044,5	1 420,57	GD.	185	R.G.		
281	H. VII.	Abr. Werner . . . . .	4	13 431,0	8 616,8	798	853	368 707,5	362 000	679,92	86 971,5	1 670,04	DW.	152	P.		
282*)	"	Heinr. Cotta . . . . .	4	—	—	—	—	—	—	78,49	54 099,7	1 102,57	—	—	—		
283*)	"	Wittekind . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	78,49	57 867,8	1 056,06	—	—	—		
284*)	"	Friedr. d. Weise . . . . .	3	—	—	—	—	—	—	78,49	54 519,8	1 381,32	—	—	—		
285	"	Kurfürst Moritz . . . . .	3	20 034,7	553,5	726	694	3 514 436,3	331 400	374,20	86 320,5	1 497,87	BD.	110	G.		
286	"	August d. Starke . . . . .	3	30 184,5	625,5	579	1 032	781 998,8	419 825	657,46	96 206,2	1 294,82	DW.	40	P.		
287	H. V.	Taunus . . . . .	2	16 389,0	1 554,7	41	353	1 692 114,0	305 000	1 050,72	69 177,8	418,10	LH.DW.RC.	195	G.		
288	"	Semmering . . . . .	2	24 417,7	93,0	573	647	2 211 409,5	480 700	594,32	61 734,7	662,27	DW.	100	G.		
289	"	Gotthard . . . . .	2	28 731,8	66,8	646	1 045	2 682 873,7	512 100	297,37	41 226,8	561,13	DW.	61	G.		
290	"	Simplon . . . . .	2	33 719,2	2 410,5	241	809	4 501 989,0	584 750	483,08	55 098,0	604,33	GD.	53	G.		
291	"	Splügen . . . . .	2	28 212,0	2 372,3	135	612	3 060 789,8	527 250	333,35	63 714,7	268,10	LH.DW.GD.	73	G.		
292	"	Jungfrau . . . . .	2	28 151,3	1 304,3	173	590	3 216 050,3	541 200	413,30	55 026,8	470,48	GD.DW.RC.	57	G.		
293	"	Spessart . . . . .	2	34 904,3	655,5	169	929	3 406 730,3	602 500	571,87	57 073,5	265,25	DW.GD.LH.	62	G.		
294	H. III.	Kamenz . . . . .	1	27 109,5	2 774,2	211	1 110	676 560,0	345 250	303,20	40 180,5	316,57	GD.	40	P.		
295	"	Spremberg . . . . .	1	39 037,5	88,5	511	1 049	1 197 807,0	494 000	244,42	41 829,7	328,57	KR.	61	P.		
296	"	Röhrsdorf . . . . .	1	45 589,5	407,3	144	139	1 103 580,0	373 750	620,78	47 136,0	149,80	GD.	87	P.		
297	"	Kottbus . . . . .	1	50 409,0	165,0	160	141	1 228 051,5	438 250	456,74	41 004,0	195,70	GD.	60	P.		
298	"	Senftenberg . . . . .	1	42 774,0	460,5	105	148	1 027 880,2	373 250	524,10	42 387,7	119,13	GD.	102	P.		
299	"	Lübben . . . . .	1	38 854,5	1 066,5	552	849	3 835 242,7	509 250	267,82	27 430,5	107,40	LH.KC.BD.	18	G.		
300	"	Sorau . . . . .	1	49 118,2	3,7	105	189	1 190 424,0	468 500	340,64	40 321,5	123,92	GD.	62	P.		

\*) Die Locomotiven Nr. 282 bis mit 284 waren während des vollen Jahres an die Elsass-Lothringischen Bahnen verliehen.

Abchnitt III. F.  
Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienst- alter der Loco- motiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden							6. Bis Ende des Vor- jahres haben die Lo- comotiven seit ihrer Anschaffung		7. Bemerkungen.				
				8. geleistet				9. verbraucht			10. über- haupt zurück- gelegt		11. an Re- paratur- kosten be- ansprucht		12. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken.	13. haben in Repa- ratur- ge- stan- den Tage.	14. Zugs- gattungen etc., bei welchen die Loco- motiven vor- zugsweise verwendet wurden.
				10. Locomotiven-		11. Wagen- achsen-	12. Heiz- material auf Stein- kohlen reducirt für Locomotiven	13. Repa- ratur- kosten	14. über- haupt zurück- gelegt	15. an Re- paratur- kosten be- ansprucht	16. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken.	17. haben in Repa- ratur- ge- stan- den Tage.	18. Zugs- gattungen etc., bei welchen die Loco- motiven vor- zugsweise verwendet wurden.				
				10. Nutz-	10. Leer-									10. Reserve-	10. Rangir-	10. Kilogramm.	10. Thaler.
301	H.IIIb.	Pulsnitz . . . . .	1	47 938,5	369,5	11	273	1 146 934,5	436 250	282,32	28 248,0	130,71	GD.	34	P.		
302	"	Fünfhundert . . . . .	1	42 220,5	1 339,5	230	376	1 646 508,8	435 500	212,07	13 134,0	32,82	GD.	19	P.G.		
303	"	Krieg . . . . .	1	40 615,5	1 144,5	370	948	1 678 872,0	444 750	175,94	5 986,5	52,95	LH.DW.	16	P.G.		
304	"	Sedan . . . . .	1	44 007,7	366,0	423	788	1 144 033,5	493 250	224,76	9 837,0	27,96	DW.LH.	33	P.		
305	"	Wörth . . . . .	1	42 571,5	564,8	692	715	1 125 052,5	502 875	230,88	5 799,0	21,28	DW.LH.	31	P.		
306	"	Kaiser . . . . .	1	35 235,7	1 267,5	604	1 612	2 761 169,3	468 750	185,69	1 875,0	20,49	LH.	6	G.		
307	"	Friede . . . . .	1	31 166,3	3 866,3	928	1 014	2 994 076,5	442 500	178,91	84,0	10,75	GD.	6	G.		
308	"	Marienbad . . . . .	1	34 390,5	1 134,0	566	1 343	3 080 168,2	484 250	190,37	—	—	LH.	—	G.		
309	"	Karlsbad . . . . .	1	40 629,8	1 336,5	259	704	2 101 830,0	453 250	443,98	921,0	11,29	LH.KC.	36	P.G.		
*310	"	Borna . . . . .	unter 1	42 228,7	2 274,7	471	1 113	1 867 891,5	507 250	260,19	—	—	LH.DW.RC.	13	P.G.		
*311	"	Frobburg . . . . .	unter 1	43 049,3	1 855,5	371	887	1 143 184,5	470 500	325,43	—	—	LH.DW.RC.	48	P.		
*312	"	Lobstädt . . . . .	unter 1	32 451,7	3 388,5	429	613	864 673,5	423 000	291,35	—	—	KC.DW.	42	P.		
*313	"	Geithain . . . . .	unter 1	51 205,5	120,0	314	949	1 289 865,0	481 750	225,50	—	—	LH.DW.RC.	24	P.		
*314	"	Regis . . . . .	unter 1	28 173,8	4 124,2	627	1 093	2 545 125,0	439 250	192,11	—	—	LH.	15	G.		
*315	"	Rochlitz . . . . .	unter 1	27 108,7	1 469,3	165	374	1 547 880,7	351 750	165,53	—	—	KC.	25	P.G.		
*316	"	Penig . . . . .	unter 1	35 169,0	2 007,0	318	487	894 595,5	382 250	232,04	—	—	KC.DW.	22	P.		
*317	"	Wittgensdorf . . . . .	unter 1	24 152,2	4 759,5	520	1 303	956 748,0	351 250	169,98	—	—	DW.GG.	5	P.G.		
*318	"	Narsdorf . . . . .	unter 1	24 321,0	882,0	2	728	2 866 893,0	328 750	498,41	—	—	LH.	60	G.		
*319	"	Limbach . . . . .	unter 1	32 373,0	1 048,5	171	367	1 667 971,5	366 500	433,97	—	—	KC.LH.	43	P.G.		
*320	"	Rötha . . . . .	unter 1	28 124,3	2 463,7	323	452	721 773,0	317 000	177,49	—	—	KC.	27	P.		
*321	"	Zwenkau . . . . .	unter 1	28 854,0	1 818,5	254	298	726 232,5	279 750	168,88	—	—	RC.DW.	9	P.		
322	S. V.	Pilatus . . . . .	1	38 848,5	3 728,3	78	1 052	3 928 890,0	699 000	197,24	3 940,5	68,81	LH.	—	G.		
323	"	Furka . . . . .	1	37 782,0	1 059,7	12	415	2 796 901,5	584 500	373,00	4 329,7	45,94	HE.	37	G.		
324	"	Harz . . . . .	1	40 059,0	776,3	45	796	2 921 758,5	618 250	280,13	3 309,8	40,77	HE.	25	G.		
325	"	Monte Rosa . . . . .	1	40 939,5	969,0	15	573	3 068 211,5	625 250	290,55	3 749,3	43,28	HE.	20	G.		
326	"	Wetterhorn . . . . .	1	35 268,0	2 979,0	101	903	3 554 324,2	655 750	287,00	1 271,3	47,59	LH.DW.RC.	19	G.		
327	"	Bernina . . . . .	1	27 490,5	2 491,5	204	390	2 683 599,8	555 750	285,22	2 281,5	19,78	LH.DW.RC.	75	G.		
328	"	Schreckhorn . . . . .	1	38 472,0	588,0	17	1 074	3 390 446,3	643 750	291,19	—	17,09	DW.KC.LH.	16	G.		
329	"	Zermatt . . . . .	1	37 153,5	1 154,2	131	858	3 153 061,5	608 000	280,73	663,7	23,33	DW.RC.	32	G.		
330	"	Tödi . . . . .	1	31 554,8	2 748,7	192	574	3 059 416,5	614 750	247,90	—	19,58	LH.DW.RC.	34	G.		
331	"	Grimmel . . . . .	1	28 760,2	2 351,3	162	883	2 846 949,7	550 250	308,12	—	27,54	LH.DW.RC.	70	G.		
332	H. V.	Montblanc . . . . .	1	35 749,5	429,0	100	836	3 243 322,8	567 750	359,13	26 559,8	125,57	DW.RC.	40	G.		
333	"	Wellhorn . . . . .	1	35 265,0	2 679,8	254	865	3 581 655,7	610 000	279,82	22 573,5	89,01	LH.DW.RC.	19	G.		
334	"	Sentis . . . . .	1	34 460,3	461,2	6	696	3 041 865,8	601 750	528,69	22 326,0	89,70	DW.	44	G.		
335	"	Eiger . . . . .	1	34 929,0	380,3	92	917	3 107 999,2	588 750	391,23	22 584,7	78,06	DW.KC.RC.	60	G.		
336	C. I.	Zittau . . . . .	3	153,0	215,2	1 203	4 020	5 718,0	182 250	444,28	1 900,5	938,02	RZ.	16	R.		
337	H. III.	Hammerstein . . . . .	15	30 752,2	8 249,3	1 557	1 034	2 396 699,3	544 950	431,56	328 195,5	11 485,07	RZ.ZL.	22	G.		
338	"	Ehrenstein . . . . .	9	39 073,5	1 601,3	466	694	2 074 870,5	492 350	782,54	267 074,3	4 134,31	ZL.RZ.	87	P.G.		
339	"	Mandau . . . . .	7	25 847,3	648,7	319	545	1 335 658,5	338 250	1 235,97	217 653,0	3 149,45	ZL.RZ.	155	P.G.		
340	"	Hochwald . . . . .	4	48 932,2	1 722,0	775	507	2 590 072,5	603 300	377,39	144 408,0	2 233,76	ZL.RZ.	15	P.G.		
341	"	Lausche . . . . .	4	43 788,0	1 467,0	479	624	2 383 778,3	567 850	513,48	151 668,7	2 478,52	ZL.RZ.	42	P.G.		
*342	H. IV.	Hilbersdorf . . . . .	unter 1	23 310,0	1 315,5	392	166	899 556,0	278 750	198,89	—	—	AF.	16	P.G.		
*343	"	Komotau . . . . .	unter 1	30 578,3	230,2	363	403	1 159 218,7	351 000	149,10	—	—	AF.	15	P.G.		
*344	"	Schlettau . . . . .	unter 1	21 802,3	195,0	422	624	855 882,0	264 250	130,23	—	—	SZ.	7	P.G.		
*345	"	Wilkau . . . . .	unter 1	7 708,5	317,3	90	692	602 815,5	153 500	274,99	—	—	SZ.	98	G.		
*346	"	Saatz . . . . .	unter 1	13 430,2	320,2	194	1 004	899 334,8	231 500	125,87	—	—	SZ.	14	G.		
*347	"	Weipert . . . . .	unter 1	20 604,8	986,3	323	191	829 185,0	227 000	158,10	—	—	AF.	21	G.		
*348	H.IIIb.	St. Privat . . . . .	unter 1	22 074,0	792,0	37	397	2 819 928,7	309 250	76,02	—	—	LH.	20	G.		
*349	"	Gravelotte . . . . .	unter 1	24 090,0	1 498,5	384	446	636 600,0	235 000	111,87	—	—	KC.	7	P.		
*350	"	Bitsch . . . . .	unter 1	18 153,0	2 306,2	265	651	1 646 634,0	282 500	119,32	—	—	LH.	5	G.		
*351	"	Breisach . . . . .	unter 1	20 410,5	198,0	117	366	619 970,3	195 500	163,87	—	—	DW.GG.LH.	30	P.		
*352	"	Colmar . . . . .	unter 1	18 008,3	103,5	33	222	449 256,7	153 250	101,21	—	—	KC.	12	P.		
*353	"	Forbach . . . . .	unter 1	16 743,7	711,8	4	416	2 030 045,3	241 750	91,73	—	—	LH.	7	G.		
*354	"	Villiers . . . . .	unter 1	14 058,0	385,5	329	264	1 319 174,2	195 250	86,48	—	—	LH.	4	G.		
*355	"	Beaumont . . . . .	unter 1	11 696,3	797,3	217	379	997 036,5	175 000	65,31	—	—	LH.	9	G.		
*356	"	Kehl . . . . .	unter 1	19 613,2	186,8	6	154	441 702,0	189 000	65,00	—	—	KC.	—	P.		
*357	"	Pfalzburg . . . . .	unter 1	9 290,3	189,0	102	403	890 292,7	150 000	58,46	—	—	LH.	9	G.		
*358	H. V.	Auersberg . . . . .	unter 1	22 645,5	1 346,2	98	424	2 222 106,8	395 500	135,35	—	—	LH.DW.RC.	—	G.		
*359	"	Colmberg . . . . .	unter 1	22 560,8	1 620,7	114	487	2 239 314,0	389 250	150,44	—	—	LH.DW.RC.	1	G.		
*360	"	Kahlenberg . . . . .	unter 1	20 794,5	540,0	60	257	1 746 753,0	380 750	193,50	—	—	DW.KC.	27	G.		

\* Die Locomotiven Nr. 310 b. m. 321 und Nr. 342 b. m. 360 kamen neu in den Dienst, und zwar Nr. 310 b. m. 313 im Januar, Nr. 314, 316 und 317 im Februar, Nr. 325, 318 und 319 im März, Nr. 320, 321 und 342 im April, Nr. 343 b. m. 346 und 358 b. m. 360 im Mai, Nr. 347 b. m. 352 im Juni, Nr. 353 b. m. 356 im August und Nr. 357 im September.

Abschnitt III. F.  
Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1. No.	2. Kategorie der Locomotiven.	3. Namen	4. Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungs- jahr).	5. Im Betriebsjahre wurden							6. Bis Ende des Vor- jahres haben die Lo- comotiven seit ihrer Anschaffung		7. Bemerkungen.		
				8. geleistet				9. verbraucht			10. über- haupt zurück- gelegt	11. an Re- paratur- kosten be- ansprucht	12. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken.	13. haben in Repr- atur ge- stan- den Tage	
				10. Locomotiven-		11. Wagen- achsen-	12. Heiz- material (auf Stein- kohlen reducirt) für Locomotiven	13. Repara- tur- kosten	14. Kilometer.	15. Dienststunden.					16. Kilometer.
				10. Nutz-	11. Leer-						12. Reserve-	13. Rangir-			
*361	H. V.	Greifenstein.	unter 1	18 510,0	115,5	6	393	1 662 304,5	311 250	184,00	—	—	DW.LH.KC.	26	G.
*362	"	Katzenstein.	unter 1	21 646,5	782,5	146	364	1 803 093,5	314 250	105,00	—	—	RC.DW.	3	G.
*363	"	Sandberg.	unter 1	21 317,5	225,7	2	418	1 921 635,0	385 350	143,41	—	—	DW.KC.	8	G.
*364	H. T.	Knappe T.	unter 1	3 231,0	561,5	73	1 121	307 942,5	116 000	69,20	—	—	SZ.	6	R.G.
*365	"	Schacht T.	unter 1	96,7	62,2	23	1 148	4 827,0	57 000	64,10	—	—	DW.	—	R.
*366	"	Wetter T.	unter 1	1 413,5	648,0	20	942	200 179,5	79 500	74,00	—	—	LH.	—	R.
*367	"	Hunt T.	unter 1	2 039,2	368,5	44	690	179 952,5	78 000	62,20	—	—	SZ.	—	R.G.
*368	"	Tiefbau T.	unter 1	1 026,7	372,7	29	1 023	132 543,7	65 250	80,27	—	—	LH.	—	R.
*369	S. V.	Rothhorn.	unter 1	13 485,0	894,5	112	103	1 067 061,0	262 250	76,40	—	—	DW.RC.LH.	10	G.
*370	"	Burgberg.	unter 1	10 617,5	666,7	2	151	845 412,7	219 500	120,87	—	—	KC.DW.	38	G.
*371	"	Wendelstein.	unter 1	7 505,2	150,5	15	99	507 113,2	121 250	64,70	—	—	KC.DW.	—	G.
*372	"	Borsberg.	unter 1	6 234,7	618,7	18	76	738 882,0	170 250	72,89	—	—	LH.	—	G.
*373	"	Scheibenberg.	unter 1	6 297,0	1 520,2	—	92	484 690,5	129 150	94,42	—	—	LH.	28	G.
*374	"	Gemmi.	unter 1	7 929,0	1 133,3	43	141	940 897,5	215 750	69,57	—	—	LH.	—	G.
*375	"	Watzmann.	unter 1	6 757,5	441,0	5	231	470 601,0	139 500	42,40	—	—	DW.LH.GG.	—	G.
*376	K.IIIb.	Ischl.	unter 1	13 529,2	133,5	47	121	328 119,0	132 000	75,74	—	—	RC.KC.LH.	14	P.
*377	"	Essen.	unter 1	15 650,5	12,0	108	314	382 516,5	167 750	58,50	—	—	LH.DW.RC.	—	P.
*378	"	Gastein.	unter 1	9 867,0	190,5	44	136	1 188 727,5	155 500	80,07	—	—	LH.	19	G.
*379	"	Ragatz.	unter 1	12 400,5	99,5	5	82	297 050,5	120 500	42,00	—	—	RC.DW.	—	P.
*380	"	Pfaffers.	unter 1	10 478,5	99,7	3	78	232 206,0	108 750	52,50	—	—	KC.	19	P.
*381	"	Wildbad.	unter 1	11 995,5	57,0	—	83	262 260,5	131 250	26,21	—	—	KC.	9	P.
*382	"	Genua.	unter 1	11 821,5	28,5	19	73	260 346,0	128 750	68,05	—	—	KC.	4	P.
*383	H.IIIb.	Saarburg.	unter 1	7 947,5	856,5	119	292	702 927,0	137 750	7,51	—	—	LH.	—	G.
*384	"	Weissenburg.	unter 1	6 348,0	160,5	63	84	367 944,0	80 250	40,00	—	—	KC.	—	G.P.
*385	"	Genf.	unter 1	4 659,0	970,5	135	272	184 105,5	67 500	39,20	—	—	DW.GG.	—	P.
*386	"	Thionville.	unter 1	5 844,7	109,5	118	272	567 789,0	95 000	45,47	—	—	LH.	—	G.
*387	"	Thann.	unter 1	10 011,0	—	84	164	244 074,5	97 750	43,50	—	—	LH.DW.	—	P.
*388	"	Rosswein.	unter 1	6 436,5	301,5	45	59	292 416,0	75 500	29,00	—	—	KC.LH.	—	P.G.
*389	"	Nassau.	unter 1	6 367,5	385,5	57	85	281 560,5	80 250	25,59	—	—	KC.	—	P.G.
*390	"	Nossen.	unter 1	4 899,5	99,0	5	11	114 789,7	56 000	62,20	—	—	GD.	15	P.
*391	"	Rosenthal.	unter 1	4 081,5	589,5	47	137	359 601,5	72 000	41,20	—	—	LH.	—	P.G.
*392	"	Wittenberg.	unter 1	3 727,5	99,0	3	14	90 238,5	45 250	42,40	—	—	GD.	—	P.
*393	"	Ulm.	unter 1	2 349,7	32,5	41	110	216 702,0	41 500	36,72	—	—	LH.	—	G.
*394	"	Brünn.	unter 1	3 321,0	84,0	15	12	82 240,5	37 750	14,24	—	—	GD.	—	P.
*395	"	Pilsen.	unter 1	1 995,5	301,5	21	80	196 939,5	34 250	20,50	—	—	LH.	—	G.
*396	"	Coburg.	unter 1	795,7	114,7	—	9	69 347,2	13 250	19,15	—	—	LH.	—	G.
*397	"	Erfurt.	unter 1	997,5	126,0	17	29	84 057,7	15 750	15,17	—	—	LH.	—	G.
Hierüber:															
**67L	St. II.	Riesa T.	26	1 310,2	452,2	40	3 210	118 623,0	140 850	200,00	424 191,5	14 584,04	LH.	—	R.
**202L	St. I.	GrossschönauT.	27	15 900,0	4 740,0	1 443	1 090	440 517,0	213 500	205,52	641 143,5	21 320,21	WZ.HE.	14	P.R.
**203L	"	Lusatia.	27	1 023,8	411,5	297	1 471	24 172,5	80 850	415,64	617 043,0	23 506,99	DW.BD.	92	R.
**204L	"	Hainewalde T.	27	14 207,5	4 194,5	1 480	1 433	346 270,5	234 500	294,75	711 747,7	25 349,51	WZ.	49	P.R.
**208L	"	Silesia.	26	2 382,0	351,7	159	809	71 205,5	63 750	209,51	621 092,2	21 625,40	WZ.	67	P.R.
**210L	"	Bischofswerda.	26	1 026,0	36,0	394	2 777	12 316,5	93 000	285,10	680 748,0	23 728,02	BD.	102	R.
**211L	"	Löbau.	26	25,5	18,0	265	1 619	3 325,5	61 000	287,50	637 597,5	23 185,86	BD.DW.	194	R.
**212L	"	Schneekoppe.	26	7,5	162,5	1 969	3 163	45,0	145 150	211,13	583 963,5	21 219,00	BD.	66	R.
Hauptsumme pro 1872				8 964 679,5	667 122,8	168 467	411 004	536 512 316,2	131 173 325	200 561,32	—	—	—	25 864	—
" " 1871				7 831 572,8	767 193,0	159 825	369 190	486 163 116,0	122 200 175	159 651,27	—	—	—	19 207	—
Pro 1872 entfallen:															
1. auf die Staatsbahnen mit den erpachteten Strecken . . . . .				8 681 204,2	647 682,0	164 261	398 659	521 750 733,0	126 795 525	—	—	—	—	—	—
2. auf die Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .				172 623,7	4 461,0	961	5 466	8 565 468,5	2 654 300	—	—	—	—	—	
3. " " Altenburg-Zeltzer Bahn . . . . .				744,5	199,5	65	33	25 931,2	10 000	—	—	—	—		
4. " " Greiz-Brunner Bahn . . . . .				691,5	144,0	38	19	17 889,0	9 700	—	—	—	—		
5. " " Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .				109 415,2	14 636,3	3 142	6 827	6 152 294,3	1 703 800	—	—	—	—		
Ausserdem haben fremde Locomotiven auf den Staatsbahnen geleistet resp. verbraucht . . . . .				84 942,0	6 734,2	2 468	6 232	5 338 551,0	1 502 400	—	—	—	—	—	
Auf den Staatsbahnen sind demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				8 766 146,2	654 416,2	166 729	404 891	527 089 284,0	128 297 925	—	—	—	—	—	

\* Die Locomotiven Nr. 361 b. m. 397 kamen neu in den Dienst, und zwar Nr. 361 b. m. 363 im Juni, Nr. 369 und 370 im August, Nr. 364 b. m. 366, 368, 371 b. m. 374 und 376 b. m. 380 im September, Nr. 367, 375, 381 b. m. 390 im October, Nr. 391 b. m. 393 im November und Nr. 394 b. m. 397 im December.  
\*\* Die Locomotiven Nr. 67L, 202L, 203L, 204L, 208L, 210L, 211L, und 212L sind anarangirt und bereits ersetzt, daher auch in den Bestandsnachweisungen nicht enthalten. Dieselben werden hauptsächlich zu Bahnunterhaltungszwecken verwendet.

**Abschnitt III. F.**  
Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungs- jahr).	5. Im Betriebsjahre wurden							6. Bis Ende des Vor- jahres haben die Lo- comotiven seit ihrer Anschaffung		7. Bemerkungen.				
				8. geleistet				9. verbraucht			10. über- haupt zurück- gelegt		11. an Re- paratur- kosten be- ansprucht		12. Die Locomotiven		
				13. Locomotiven-		14. Wagen- achsen-	15. Heiz- material (auf Stein- kohlen reducirt) für Locomotiven	16. Re- para- tur- kosten	17. über- haupt zurück- gelegt	18. an Re- paratur- kosten be- ansprucht	19. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken	20. haben in Repa- ratur ge- stan- den Tage.	21. Zugs- gattungen etc., bei welchen die Loco- motiven vor- zugsweise verwendet wurden.	22.			
				Nutz-	Leer-									Reserve-	Rangir-	Kilometer.	Dienststunden.

**2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.**

**a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.**

1	B. III.	Zeitz . . . . .	unter 1	10 689,0	537,8	118	400	478 394,2	167 750	297,95	—	—	ZA.	49	P.G.
2	"	Meuselwitz . . . . .	unter 1	12 720,8	682,5	335	606	560 751,8	187 000	205,58	—	—	ZA.	29	P.G.
3	"	Wilhelm I. . . . .	unter 1	13 944,0	665,2	155	589	796 845,8	210 250	158,89	—	—	ZA.LH.	16	P.G.
4	"	Herzog Ernst . . . . .	unter 1	10 738,5	1 572,0	547	447	439 664,2	163 500	98,75	—	—	ZA.	31	P.G.
Hauptsumme pro 1872				48 092,3	3 457,5	1 155	2 042	2 275 656,0	728 500	761,15	—	—	—	125	—
Hiervon entfallen:															
1) auf die Altenburg-Zeitzer Bahn . . . . .				46 132,5	3 252,7	1 155	1 989	2 036 016,7	695 250	—	—	—	—	—	—
2) " " Staatsbahnen . . . . .				1 959,8	204,8	—	53	239 639,3	33 250	—	—	—	—	—	—
Ausserdem haben fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				744,8	199,5	65	33	25 931,3	10 000	—	—	—	—	—	—
Auf Altenburg-Zeitzer Bahn sind demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				46 877,3	3 452,2	1 220	2 022	2 061 948,0	705 250	761,15	—	—	—	125	—

**b) Greiz-Brunner Eisenbahn.**

—	H. I.	Greiz T. . . . .	7	23 741,3	159,8	986	833	456 074,3	228 750	167,41	169 142,2	1 162,85	GN.	58	P.G.
—	"	Brunn T. . . . .	7	29 496,0	136,5	1 219	1 016	595 242,0	279 250	589,89	145 110,0	708,22	"	60	P.G.
Hauptsumme pro 1872				53 237,3	296,3	2 205	1 849	1 051 316,3	508 000	757,30	—	—	—	118	—
" " 1871				53 033,3	279,7	2 211	1 841	911 101,5	482 700	655,98	—	—	—	66	—
Pro 1872 haben ausserdem fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				691,5	144,0	38	19	17 889,0	9 700	—	—	—	—	—	—
Auf Greiz-Brunner Bahn sind demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				53 928,8	440,3	2 243	1 868	1 069 205,3	517 700	757,30	—	—	—	118	—

**c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.**

—	C. I.	Reichenberg . . . . .	3	141,8	150,0	419	4 093	4 176,8	201 250	127,49	9 279,0	700,39	ZL.	16	R.
—	H. III.	Hartmann . . . . .	15	29 321,2	2 016,8	523	755	1 675 901,2	429 600	946,08	322 254,8	10 277,40	ZL.RZ.	123	P.G.
—	"	Saturn . . . . .	13	45 840,0	1 475,3	601	724	2 421 969,8	609 500	339,70	327 904,5	9 498,57	ZL.RZ.	38	P.G.
—	"	Jupiter . . . . .	13	20 172,8	6 078,0	1 030	813	1 607 899,5	346 000	826,41	303 573,0	8 582,40	RZ.ZL.	112	G.
—	"	Mars . . . . .	13	23 229,7	1 201,5	289	393	1 272 126,7	291 250	1 641,08	368 520,0	9 176,11	ZL.RZ.	200	P.G.
—	"	Neptun . . . . .	13	27 170,2	707,3	255	537	1 451 880,8	353 500	1 329,04	379 206,0	9 892,94	ZL.RZ.	170	P.G.
Hauptsumme pro 1872				145 875,7	11 628,8	3 117	7 315	8 433 954,8	2 231 100	5 209,80	—	—	—	659	—
" " 1871				142 961,2	16 788,8	4 424	6 931	8 267 540,3	2 467 900	3 751,71	—	—	—	522	—
Pro 1872 entfallen:															
1) auf die Zittau-Reichenberger Bahn . . . . .				62 891,2	5 099,3	649	1 136	3 335 043,0	761 950	—	—	—	—	—	—
2) " " Staatsbahnen . . . . .				82 984,5	6 529,5	2 468	6 179	5 098 911,8	1 469 150	—	—	—	—	—	—
Ausserdem haben fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				109 415,3	14 636,2	3 142	6 827	6 152 294,3	1 703 800	—	—	—	—	—	—
Auf Zittau-Reichenberger Bahn sind demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht . . . . .				172 306,5	19 735,5	3 791	7 963	9 487 337,3	2 465 750	5 209,80	—	—	—	659	—

Abchnitt III. F.

Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

**Durchschnittsleistung und Durchschnittsverbrauch der Locomotiven der Staats-Eisenbahnen pro Stück und volles Jahr.**

Verwendung.	Kategorie.	Stückzahl		Durchschnittsleistung pro Stück und volles Jahr.					Durchschnittsverbrauch pro Stück und volles Jahr.				
		am Schlusse des Jahres.	durchschnittlich (auf das volle Jahr reducirt).	Nutz-Kilometer.	Leer-Kilometer.	Reserve-Dienststunden.	Rangir-Kilometer.	Wagenachsen-Kilometer pro Nutz-Kilometer.	Heizmaterial in Kilogramm		Reparatur-		
									incl.	excl.	pro Nutzkilometer	pro Wagenachsenkilometer	Kosten in Thalern.

a) nach der Kategorie:

Eilzugs- Locomotiven.	H. VI.	32	32,0	42 991,0	412,8	147,5	517,4	24,41	8,680	8,672	0,356	0,321	586,91	69,2
	B. VI.	9	9,0	39 837,9	87,9	639,8	451,4	29,93	9,347	8,614	0,312	0,288	559,56	66,4
	H. VIa.	3	3,0	39 716,5	100,5	954,7	331,0	30,48	9,324	8,667	0,308	0,284	980,08	104,0
	K. VIII.	8	8,0	32 895,7	578,9	620,8	428,0	23,55	10,405	9,437	0,442	0,402	462,90	81,4
Personen- Locomotiven.	K. IIIb.	7	1,9	45 127,3	326,8	118,9	466,8	34,42	11,016	10,502	0,320	0,305	213,04	34,2
	H. IIIb.	58	36,6	38 967,0	1 602,7	375,8	782,7	50,39	11,012	10,422	0,230	0,207	286,20	32,0
Mittel- Locomotiven.	B. IIIa.	1	1,0	26 419,5	80,2	8,0	328,0	25,00	9,920	9,380	0,388	0,366	1 305,40	171,0
	H. VII.	8	5,0	25 339,9	3 479,7	569,8	1 096,0	59,58	15,748	12,021	0,204	0,217	537,10	71,0
	H. III.	85	85,0	20 415,5	2 644,7	662,7	1 387,1	77,90	16,859	12,880	0,216	0,165	648,28	79,2
	S. VII.	10	8,0	19 667,7	2 389,6	909,5	1 048,4	46,30	16,556	13,630	0,358	0,282	577,45	65,4
	B. III.	3	3,0	13 821,5	831,0	199,3	971,3	123,97	17,509	14,025	0,141	0,113	913,12	181,0
	W. III.	3	3,0	10 302,5	1 070,0	112,0	1 488,0	104,58	22,608	15,820	0,216	0,151	729,98	156,7
	W. IIIa.	2	2,0	10 272,0	4 830,0	1 373,0	1 705,0	62,30	23,474	12,320	0,377	0,190	419,97	64,5
	H. IIIa.	2	2,0	10 116,4	8 716,9	1 994,0	1 509,5	75,04	33,671	20,551	0,449	0,271	381,59	54,5
Last- Locomotiven.	S. V.	17	11,8	35 182,0	2 056,8	97,0	712,8	87,82	17,856	16,480	0,203	0,190	286,66	34,2
	H. V.	72	69,5	26 255,8	2 459,0	254,9	744,0	95,19	18,604	16,877	0,196	0,177	550,31	79,1
	H. Va.	4	4,0	4 738,5	824,5	375,8	2 446,5	57,86	37,321	13,277	0,649	0,400	711,53	92,5
Diverse (Tender etc.) Locomotiven.	H. IV.	25	22,8	24 244,3	721,3	541,4	964,0	37,80	12,484	10,321	0,230	0,212	626,41	82,2
	B. I.	4	4,0	13 381,7	4 611,4	911,5	1 209,3	30,54	13,447	6,977	0,440	0,224	637,60	73,3
	H. II.	9	9,0	12 572,3	769,0	346,0	2 020,3	39,59	15,737	8,208	0,399	0,208	950,08	93,2
	B. II.	3	3,0	11 319,7	7 430,0	1 484,0	1 023,3	29,78	18,765	9,893	0,600	0,332	784,63	86,7
	H. VIII.	5	5,0	10 512,1	1 663,8	222,8	1 241,4	44,39	18,011	11,925	0,405	0,269	810,00	98,0
	H. T.	5	1,3	6 005,7	1 548,5	145,4	3 787,7	105,73	50,689	22,319	0,479	0,211	269,74	4,0
	St. II.	3	3,8	3 471,9	303,2	487,4	2 107,6	30,82	33,851	5,538	1,028	0,180	496,13	117,9
	H. I.	14	14,0	3 469,5	648,8	458,3	3 351,8	33,62	47,159	3,247	1,403	0,097	434,56	34,3
	C. I.	2	2,0	3 442,9	554,9	1 074,5	2 888,5	30,13	44,903	3,872	1,492	0,128	372,43	31,5
	K. I.	2	2,0	29,8	49,2	175,5	2 571,0	158,00	—	—	—	—	766,05	93,9

b) nach der Verwendung:

Eilzugslocomotiven . . .	52	52,0	40 703,4	364,1	352,1	481,5	25,58	9,048	8,574	0,354	0,321	585,83	72,5
Personenzugslocomotiven	65	38,5	39 271,9	1 539,7	363,1	767,1	49,49	11,578	10,427	0,204	0,211	282,59	32,0
Mittellocomotiven . . .	114	109,0	19 806,7	2 699,0	680,1	1 338,6	74,97	17,002	12,979	0,227	0,173	644,47	82,9
Lastzugslocomotiven . . .	93	85,3	26 481,7	2 326,7	238,8	819,5	93,52	18,671	16,810	0,200	0,180	521,40	73,0
Diverse Locomotiven . . .	72	66,9	13 191,1	1 283,7	532,0	1 869,2	37,86	16,547	9,465	0,437	0,250	633,57	73,8
Im Ganzen pro 1872 . . .	396	351,7	25 387,5	1 867,4	461,8	1 124,3	59,97	14,575	12,977	0,243	0,202	564,20	71,9
Hierüber:													
Zurückgestellte Bauzugslocom.	8	8,0	4 485,3	1 295,9	755,9	1 946,5	28,33	28,777	6,457	1,616	0,228	263,75	73,0
Im Ganzen pro 1871 . . .	336	303,3	25 846,5	2 532,0	527,0	1 218,0	62,08	15,611	12,837	0,249	0,203	526,90	63,8

## Locomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch auf den einzelnen Betriebsstrecken.

Betriebsstrecken.	Leistungen.						Verbrauch.					
	Locomotiven-				Wagenachsenkilometer		Heizmaterial in Kilogramm					
	Nutz-	Leer-	Reserve-	Rangir-	im Ganzen.	pro Nutz- kilo- meter.	im Ganzen.	pro Nutzkilometer				
								incl.	excl.	incl.	excl.	
Kilometer.		Dienststunden.				Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.						
Leipzig-Zwickau . . . . .	1 198 331,2	51 245,3	9 404	67 799	94 312 329,0	78,70	16 156 000	13,482	10,760	0,171	0,137	
Zwickau-Hof . . . . .	1 461 848,3	122 464,5	11 099	40 383	83 600 222,2	57,19	20 715 150	14,171	12,492	0,248	0,218	
*) Leipzig-Chemnitz . . . . .	427 760,3	13 570,5	8 644	11 532	13 861 626,8	32,41	4 864 350	11,372	9,775	0,351	0,302	
Riesa-Zwickau . . . . .	1 169 946,0	72 067,5	18 165	69 174	63 602 527,5	54,00	17 788 100	15,204	12,171	0,280	0,224	
Schwarzenberg-Zwickau . . . . .	†)296 575,3	†)13 176,7	6 167	29 582	†)15 183 921,7	51,20	5 254 000	17,710	12,957	0,348	0,253	
Reichenbach-Eger . . . . .	894 525,3	89 132,3	20 339	24 783	39 620 919,8	44,29	11 719 250	13,091	11,107	0,290	0,251	
Annaberg-Chemnitz . . . . .	298 720,5	13 541,2	4 552	5 066	10 822 569,7	36,23	3 430 850	11,485	10,224	0,317	0,285	
*) Weipert-Annaberg . . . . .	20 936,2	1 095,0	675	651	654 165,8	31,25	327 250	15,071	13,584	0,500	0,435	
Hainichen-Chemnitz . . . . .	89 214,3	527,3	816	1 535	2 594 396,2	29,08	788 000	8,833	7,937	0,304	0,270	
Dresden-Chemnitz . . . . .	763 881,0	101 672,2	22 995	23 471	36 442 325,3	47,71	13 443 425	17,599	15,220	0,369	0,319	
Dresden-Kohlenzweigbahn . . . . .	71 517,0	11 534,3	1 876	12 021	3 431 565,0	47,98	1 431 650	20,018	11,720	0,417	0,244	
Bodenbach-Dresden . . . . .	601 293,7	4 962,0	31 119	54 301	70 937 668,5	117,98	10 486 300	17,440	12,787	0,148	0,108	
Görlitz-Dresden . . . . .	1 047 426,0	138 553,5	20 590	46 317	72 206 992,5	68,94	16 088 900	15,360	12,509	0,223	0,182	
Kamenz-Dresden . . . . .	140 449,5	237,0	1 764	3 629	4 376 904,8	31,10	1 515 050	10,787	9,493	0,346	0,305	
Zittau-Löbau . . . . .	220 374,8	18 867,7	6 495	11 340	13 404 245,2	60,82	3 586 150	16,273	13,244	0,208	0,218	
Warnsdorf-Zittau . . . . .	63 345,7	1 769,2	2 029	3 307	2 036 904,0	32,17	712 500	11,253	8,422	0,350	0,262	
Staatsbahnen . . . . .	8 766 146,3	654 416,3	166 729	404 891	527 089 284,0	60,13	128 297 925	14,630	12,039	0,243	0,200	
Görsnitz-Gera . . . . .	172 623,7	4 461,0	961	5 466	8 565 468,8	49,62	2 654 300	15,370	13,820	0,310	0,279	
*) Zeitz-Altenburg . . . . .	46 877,3	3 452,2	1 220	2 022	2 061 948,0	43,99	705 250	15,045	12,477	0,342	0,284	
Greiz-Neumark . . . . .	53 928,8	440,3	2 243	1 868	1 069 205,3	19,83	517 700	9,000	7,460	0,484	0,377	
Reichenberg-Zittau . . . . .	172 306,5	19 735,5	3 791	7 963	9 487 337,3	55,06	2 465 750	14,310	11,482	0,260	0,209	

\*) Der Betrieb auf den neueröffneten Linien: a) Leipzig-(Borna-) Chemnitz, b) Zeitz-Altenburg und c) Weipert-Annaberg umfasst die Zeiträume von a) 8, b) 6, und c) 4,5 Monaten.

†) Mit Einschluss der auf Zwickauer Kohlenbahn geleisteten 55 809,0 Locomotiven-Nutzkilometer, 9 243,0 Locomotiven-Leerkilometer und 1 598 117,0 Wagenachsenkilometer.





## ABSCHNITT IV.

## NACHWEISUNG

ÜBER DIE

## PERSONEN- UND GÜTERFREQUENZ,

SOWIE ÜBER DIE

GEPÄCK-, FAHRZEUGS- UND THIERTRANSPORTE.

- 
- A. Uebersicht der Schluss-Resultate dieses Abschnittes mit den Durchschnittsergebnissen.
- B<sup>I</sup>. Uebersicht des Personen- und Gepäckverkehrs bei den Stationen und Haltestellen.
- B<sup>II</sup>. Uebersicht über die Bedeutung der Stationen und Haltestellen
- B<sup>III</sup>. Specieller Nachweis der directen Verkehre
- B<sup>IV</sup>. Specieller Nachweis der Durchgangsverkehre
- C. Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte bei den Stationen und Haltestellen.
- D<sup>I</sup>. Uebersicht des Güterverkehrs bei den Stationen und Haltestellen.
- D<sup>II</sup>. Uebersicht über die Bedeutung der Stationen und Haltestellen
- D<sup>III</sup>. Specieller Nachweis der directen Verkehre
- D<sup>IV</sup>. Specieller Nachweis der Durchgangsverkehre
- E. Mittheilungen über den Stein- und Braunkohlenverkehr.
- F. Uebersicht des Wechselverkehrs mit fremden Bahnen bei den Anschlussstationen.
- G. Uebersicht des Depeschen-Verkehres.

1872.



## ABSCHNITT IV.

## A.

## ÜBERSICHT

DER

## SCHLUSS - RESULTATE

DER

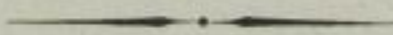
DIESEN ABSCHNITT BILDENDEN THEILE

MIT DEN

DURCHSCHNITTS - ERGEBNISSEN.

1. Personen- und Gepäckverkehr.
2. Fahrzeugs- und Thiertransporte.
3. Güterverkehr.
4. Durchschnittsergebnisse:
  - a) aus dem Personenverkehre,
  - b) „ „ Güterverkehre.
5. Depeschenverkehr.
6. Allgemeine Mittheilungen.

1872.



Abchnitt IV. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner- Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.

Es wurden befördert:

I. im Personenverkehre.

Personen in I. Wagenklasse . . . . .	Anzahl	40 794	551	97	168	903
" " II. " . . . . .	"	1 621 266	37 458	11 339	16 804	36 734
" " III. " . . . . .	"	7 143 021	241 538	59 989	75 700	234 595
" " IV. " . . . . .	"	159 681	—	16 950	—	—
" zu ermässigten Fahrpreisen (Militärper- sonen in gewöhnlichen Zügen) . . . . .	"	197 267	4 190	1 343	857	1 466
Zusammen Anzahl		9 162 029	283 737	89 718	93 529	273 698
Davon kommen:						
auf den Binnenverkehr . . . . .	"	8 601 497	151 779	86 381	35 361	225 271
" " directen Verkehr	} abgegangene . . . . . } angekommene . . . . .	252 192	64 779	1 680	29 796	24 084
" " Durchgangsverkehr . . . . .		242 379	66 455	1 657	28 372	22 352
	"	65 961	724	—	—	1 991
Extrazüge . . . . .	"	26	4	1	—	2
Salonwagen . . . . .	"	16	1	—	—	—
Gepäcküberfracht . . . . .	Centner	161 342,00	4 812,00	735,00	1 533,10	5 775,10
Hunde . . . . .	Stück	21 600	540	135	326	831

2. im Fahrzeugs- und Thierverkehre.

Eisenbahnfahrzeuge . . . . .	Stück	2 868	5	—	—	154
Equipagen und andere Fahrzeuge . . . . .	"	1 473	58	10	20	38
Pferde . . . . .	Stück	1 499	21	4	21	19
	Wagenladungen	951,5	17,0	5,0	3,0	44,0
Rind- und anderes Vieh . . . . .	Centner	13 449,3	757,1	5,0	20,1	29,0
	Stück	12 429	351	63	196	197
	Wagenladungen	18 838,5	423,0	65,0	172,5	351,0

3. im Güterverkehre.

Eilgüter . . . . .	Centner	1 131 272,5	48 599,3	5 567,5	23 209,5	33 903,2
Normalfrachtgüter . . . . .	"	5 140 653,2	253 343,3	37 767,0	65 008,1	189 853,7
Güter in ermässiger Fracht:						
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	39 573 567,0	1 092 211,0	257 862,8	214 425,4	3 119 776,8
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	72 625 614,0	3 116 926,0	1 482 415,0	624 660,5	2 434 730,4
Güter in vereinbarter Fracht . . . . .	"	431 842,2	2 515,0	637,0	823,0	340,0
Zusammen Centner		118 962 949,7	4 513 596,0	1 784 250,7	928 127,5	5 778 604,2
Davon kommen:						
auf den Binnenverkehr . . . . .	"	60 986 360,1	177 700,3	659 905,8	7 201,8	1 054 616,8
" " directen Verkehr	} abgegangene . . . . . } angekommene . . . . .	18 419 206,0	609 155,0	833 033,3	105 697,0	1 330 940,0
" " Durchgangsverkehr . . . . .		21 293 385,1	1 689 429,5	222 931,8	815 228,7	2 532 391,0
	"	18 203 698,5	2 037 311,8	68 380,0	—	860 656,1

Anmerkung. Bahnlängen vergl. Abschnitt I. B. 3.

Die speciellen Nachweise über die Einnahmen der hier aufgeführten Transporte befinden sich in Abschnitt V. „Finanzielle Ergebnisse“.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.

## 4. Durchschnittsergebnisse.

a) aus dem Personenverkehre.					
Durchschnittlich kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge beförderte Personen . . . . .	9 852	8 224	6 296	7 794	10 137
Von der Gesamtzahl der Reisenden kommen auf:					
I. Wagenklasse . . . . . Prozent	0,44	0,20	0,11	0,18	0,33
II. " . . . . . "	17,70	13,20	12,04	17,07	13,50
III. " (incl. Militär) . . . . . "	80,12	86,00	68,30	81,55	86,17
IV. " . . . . . "	1,74	—	18,59	—	—
Von den beförderten Personen kommen:					
auf den Binnenverkehr . . . . . "	93,88	53,49	96,28	37,81	82,31
" " directen Verkehr . . . . . "	5,40	46,25	3,72	62,10	16,90
" " Durchgangsverkehr . . . . . "	0,72	0,26	—	—	0,73
Sämtliche Personen haben zurückgelegt:					
in I. Wagenklasse . . . . . Kilometer	3 811 918,5	17 170,5	2 203,5	2 016,0	23 595,8
" II. " . . . . . "	70 148 264,2	881 736,0	172 719,0	187 469,2	747 770,2
" III. " . . . . . "	186 702 638,2	4 288 858,5	823 485,0	747 268,5	3 894 245,2
" IV. " . . . . . "	1 469 358,7	—	208 908,0	—	—
Militärpersonen . . . . . "	7 853 233,5	104 166,0	25 842,7	10 074,0	27 810,0
Zusammen Personenkilometer	269 985 413,1	5 291 931,0	1 233 158,2	946 827,7	4 693 421,2
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . . "	231 909 042,0	1 970 836,5	1 162 149,7	248 811,7	3 568 182,7
" directen Verkehre . . . . . "	31 071 659,1	3 296 116,5	71 008,5	698 016,0	1 071 481,5
" Durchgangsverkehre . . . . . "	7 005 312,0	24 978,0	—	—	53 757,0
Durchschnittlich kommen:					
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . . "	290 306,9	153 389,3	86 537,4	78 902,3	173 830,4
" " Personenwagenachsenkilometer*) . . . . . "	3,56	3,43	3,40	3,03	3,10
" jede vorhandene Personenwagenachse . . . . . "	154 998,5	—	56 052,6	94 682,8	167 622,2
" jeden vorhandenen Sitzplatz . . . . . "	9 735,7	—	3 332,9	5 844,6	9 095,8
Durchschnittlich haben durchfahren:					
jede Person in I. Wagenklasse . . . . . Kilometer	93,44	31,10	22,73	12,00	26,13
" " " II. " . . . . . "	43,27	23,54	15,23	11,10	20,56
" " " III. " . . . . . "	26,14	17,76	13,73	9,87	16,60
" " " IV. " . . . . . "	9,20	—	12,32	—	—
" Militärperson. . . . . "	39,81	24,86	19,24	11,75	18,07
" Person überhaupt . . . . . "	29,47	18,05	13,74	10,12	17,15
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . . "	26,06	12,08	13,45	7,04	15,84
" directen Verkehre . . . . . "	62,82	25,12	21,28	12,00	23,07
" Durchgangsverkehre . . . . . "	106,20	34,50	—	—	27,00
Die von den Personen durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl beträgt Prozente der Bahnlänge:					
für jede Person in I. Wagenklasse . . . . .	9,70	90,32	86,55	100,00	96,74
" " " II. " . . . . .	4,40	68,23	58,02	93,00	75,41
" " " III. " . . . . .	2,71	51,48	52,30	82,25	61,48
" " " IV. " . . . . .	0,96	—	46,03	—	—
" " Militärperson. . . . .	4,13	72,00	73,50	97,02	70,30
" " Person überhaupt. . . . .	3,00	54,00	52,34	84,03	63,52
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . .	2,80	37,02	51,24	58,07	58,07
" directen Verkehre . . . . .	6,52	72,81	81,07	100,00	85,44
" Durchgangsverkehre . . . . .	11,03	100,00	—	—	100,00

\*) Ueber die den Berechnungen zu Grunde gelegte Zahl der Personenwagenachsenkilometer ist in Abschnitt III. unter A. 3 Auskunft gegeben.



Abschnitt IV. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.
Auf jeden Personenwagenachsenkilomtr. kommen durchschnittlich excl. der Leistungen und Einnahmen für aussergewöhnliche Militärtransporte Pfg.	12,78	10,91	10,95	12,59	11,39
Von der Personengeldeinnahme kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Einnahme):					
I. Wagenklasse . . . . . Thlr.	121,18	12,71	4,13	5,34	28,72
II. " " " " " "	1 222,99	372,52	178,43	277,89	501,69
III. " " (excl. Militär) . . . . .	2 079,59	1 230,70	630,69	800,99	1 591,25
IV. " " " " " "	9,36	—	107,98	—	—
Von der specifischen Einnahme kommen auf:					
I. Wagenklasse . . . . . Proz.	3,63	0,79	0,45	0,45	1,35
II. " " " " " "	35,62	23,05	19,37	25,93	23,65
III. " " (excl. Militär) . . . . .	60,58	76,16	68,46	73,88	75,09
IV. " " " " " "	0,27	—	11,72	—	—
Von der Einnahme aus dem Gepäckverkehre kommen durchschnittlich:					
auf jeden beförderten Centner bezahltes Reisegepäck überhaupt . . . . . Ngr.	17,81	6,72	6,47	11,38	5,14
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . .	12,99	5,45	6,45	8,93	4,73
" directen Verkehre . . . . .	27,89	7,17	6,65	11,35	5,49
" Durchgangsverkehre . . . . .	32,28	9,09	—	—	6,93
b) aus dem Güterverkehre.					
Durchschnittlich kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge beförderte Gütercentner . . . . .	125 236,9	130 828,9	125 210,9	77 344,9	214 022,4
Von der Gesamtzahl der Gütercentner kommen:					
auf Eilgüter . . . . . Proz.	0,95	1,08	0,51	2,59	0,59
" Normalfrachtgüter . . . . .	4,33	5,61	2,12	7,99	3,28
" Güter in ermässiger Fracht:					
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	33,28	24,20	14,45	23,19	53,99
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	61,98	69,06	83,98	67,31	42,13
" Güter in vereinbarter Fracht . . . . .	0,26	0,05	0,04	0,09	0,01
Von den beförderten Gütercentnern kommen:					
auf den Binnenverkehr . . . . .	51,29	3,94	36,99	0,78	18,25
" " directen Verkehr . . . . .	33,40	50,92	59,18	99,22	66,86
" " Durchgangsverkehr . . . . .	15,31	45,14	3,83	—	14,89
Sämmtliche Güter-Centner haben zurückgelegt:					
Eilgüter . . . . . Kilomtr.	103 074 250,5	1 435 078,5	118 323,7	276 156,9	861 019,5
Normalfrachtgüter . . . . .	529 491 517,5	7 984 174,5	861 260,2	778 138,5	4 888 604,2
Güter in ermässiger Fracht:					
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	3 440 311 792,5	32 355 668,2	5 210 963,2	2 509 914,7	81 763 421,2
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	4 871 640 633,9	98 461 127,2	24 920 700,9	7 280 586,9	60 057 000,8
" in vereinbarter Fracht . . . . .	9 563 867,2	59 557,5	13 825,5	9 883,5	9 180,9
Zusammen Centnerkilometer *)	8 954 082 060,7	140 295 606,9	31 125 072,7	10 854 678,7	147 579 225,7
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . .	3 847 782 055,5	2 902 713,9	12 827 944,5	86 094,9	22 653 683,2
" directen Verkehre . . . . .	3 521 803 227,7	67 105 635,8	16 502 153,2	10 768 584,7	101 687 827,5
" Durchgangsverkehre . . . . .	1 584 496 777,5	70 287 257,2	1 794 975,9	—	23 237 715,9
*) Ausserdem das Gesamtreisegepäck (Uebersicht B.)	31 475 553,8	403 145,2	43 464,9	68 983,5	253 720,5
" " Vieh nach Gewicht (Uebersicht C.)	958 152,8	18 246,8	93,8	210,8	336,8

Abchnitt IV. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.
Von den Gütercentnerkilometern kommen durchschnittlich:					
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . Centnerkilomtr.	9 430 312,9	4 066 539,3	2 184 215,6	904 556,6	5 465 897,2
„ „ Güter-u. Gepäckwagenachsenkilometer *)	20,58	20,74	23,24	14,97	18,89
„ jede vorhandene Güter- und Gepäckwagen- achse (Ladungsachse *)					
„ je 100 Centner Ladungsfähigkeit der Güter- und Gepäckwagen *)	272 666,3	61 355,6	1 365 484,1	447 979,6	895 959,3
	546 452,3	123 086,7	2 730 968,3		
Durchschnittlich haben durchfahren:					
jeder Centner Eilgut . . . . . Kilomtr.	91,11	29,58	21,25	11,90	25,40
„ „ Normalgut . . . . . „	103,06	31,52	22,80	12,00	25,75
„ „ Gut in ermässiger Fracht:					
„ „ nach den Centnerfrachtsätzen . . . . . „	86,93	29,62	20,21	11,71	26,21
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . . „	67,08	31,59	16,81	11,00	24,07
„ „ Gut in vereinbarter Fracht . . . . . „	22,15	23,68	21,68	12,00	27,00
„ „ Gut überhaupt . . . . . „	75,31	31,68	17,44	11,71	25,54
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . . „	63,09	16,33	19,44	11,95	21,48
„ directen Verkehre . . . . . „	88,68	29,19	15,03	11,09	26,32
„ Durchgangsverkehre . . . . . „	87,04	34,50	26,25	—	27,00
Die von den Gütern durchschnittlich durchfahrene Kilometerzahl beträgt Procente der Bahnlänge:					
für jeden Centner Eilgut . . . . .	9,27	85,59	80,95	99,17	94,07
„ „ Normalgut . . . . .	10,48	91,56	86,86	100,00	95,37
„ „ Gut in ermässiger Fracht:					
„ „ nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	8,85	85,86	76,99	97,58	97,07
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	6,83	91,57	64,04	97,17	91,37
„ „ Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	2,25	68,64	82,59	100,00	100,00
„ „ „ überhaupt . . . . .	7,67	90,00	66,44	97,58	94,39
und zwar:					
im Binnenverkehre . . . . .	6,42	47,33	74,06	99,58	79,56
„ directen Verkehre . . . . .	9,03	84,61	59,54	97,43	97,48
„ Durchgangsverkehre . . . . .	8,80	100,00	100,00	—	100,00
Von den Gütercentnerkilometern kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Güterfrequenz):					
von den Eilgütern . . . . . Kilomtr.	108 556,3	41 596,3	8 303,4	23 013,6	31 889,6
„ „ Normalfrachtgütern . . . . . „	557 653,6	231 425,3	60 439,3	64 844,9	181 059,4
„ „ Gütern in ermässiger Fracht:					
„ „ nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	3 623 287,8	987 845,3	365 681,6	209 159,6	3 028 274,9
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	5 130 743,2	2 853 945,7	1 748 821,1	606 715,3	2 224 333,4
„ „ Gütern in vereinbarter Fracht . . . . .	10 072,3	1 726,3	970,2	823,6	840,6
Von der specifischen Güterfrequenz kommen auf:					
Eilgüter . . . . . Proz.	1,15	1,03	0,38	2,55	0,58
Normalfrachtgüter . . . . . „	5,61	5,69	2,77	7,17	3,31
Güter in ermässiger Fracht:					
„ nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	38,42	23,06	16,74	23,12	55,40
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	54,41	70,18	80,07	67,07	40,70
„ „ vereinbarter Fracht . . . . .	0,11	0,04	0,04	0,09	0,01

\*) Ueber die den Berechnungen zu Grunde gelegte Zahl der Güterwagenachsenkilometer ist in Abschnitt III. unter A. 3. Auskunft gegeben. Hier sind auch die von dem Gesamtreisegepäck und dem nach Gewicht transportirten Vieh zurückgelegten Centnerkilometere mit berücksichtigt worden.



	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				
		Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.	
Von der Güterfrachteinnahme kommen excl. der Einnahmen für Post-, Baumaterialien- und aussergewöhnliche Militärtransporte auf:						
Eilgut . . . . .	Proz.	5,32	3,00	1,01	10,07	2,55
Normalfrachtgut . . . . .	"	12,90	13,03	6,07	14,00	7,03
Gut in ermässiger Fracht:						
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	44,80	29,51	21,50	31,11	59,78
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	36,76	53,43	69,70	44,04	30,02
" " vereinbarter Fracht . . . . .	"	0,32	0,13	0,10	0,00	0,01
Von der Gesamtfrachteinnahme stammen excl. der Einnahmen für Post-, Baumaterialien- und aussergewöhnliche Militärtransporte:						
aus dem Binnenverkehre . . . . .	"	45,00	2,05	46,00	0,73	20,03
" " directen Verkehre . . . . .	"	39,30	53,71	50,80	99,27	66,33
" " Durchgangsverkehre . . . . .	"	15,64	43,04	3,03	—	13,00
Von der Güterfrachteinnahme kommen durchschnittlich auf jeden beförderten Centner:						
Eilgut . . . . .	Pfg.	113,51	38,03	37,13	32,09	32,53
Normalfrachtgut . . . . .	"	61,78	24,07	19,11	16,13	17,40
Gut in ermässiger Fracht:						
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	27,80	13,11	9,05	10,80	8,30
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	12,40	8,32	5,00	5,32	5,34
" " vereinbarter Fracht . . . . .	"	10,73	17,34	17,20	7,33	17,04
" überhaupt . . . . .	"	20,07	10,75	6,07	8,02	7,49
und zwar:						
im Binnenverkehre . . . . .	"	18,13	7,22	7,55	7,50	8,40
" directen Verkehre . . . . .	"	24,37	11,34	5,21	8,02	7,44
" Durchgangsverkehre . . . . .	"	21,12	10,39	4,80	—	6,54
Pro Kilometer						
sind durchschnittlich eingenommen:						
für jeden Centner Eilgut . . . . .	"	1,35	1,32	1,75	2,71	1,23
" " Normalgut . . . . .	"	0,60	0,70	0,84	1,35	0,68
" " Gut in ermässiger Fracht:						
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	0,32	0,44	0,45	0,02	0,32
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	0,10	0,30	0,30	0,40	0,22
" " Centner Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	"	0,43	0,75	0,80	0,02	0,00
" " überhaupt . . . . .	"	0,37	0,35	0,35	0,09	0,29
und zwar:						
im Binnenverkehre . . . . .	"	0,29	0,44	0,39	0,03	0,39
" directen Verkehre . . . . .	"	0,20	0,39	0,33	0,09	0,23
" Durchgangsverkehre . . . . .	"	0,24	0,30	0,10	—	0,24
Auf jeden Güterwagenachsenkilometer kommen durchschnittlich excl. der Leistungen und Einnahmen für Post-, Baumaterialien- und aussergewöhnliche Militärtransporte . . . . .	"	5,04	7,15	8,07	10,20	5,53
Von der Güterfrachteinnahme kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Frachteinnahme):						
von den Eilgütern . . . . .	Thlr.	450,81	182,73	48,42	208,15	136,00
" " Normalfrachtgütern . . . . .	"	1 115,00	611,10	168,82	291,34	407,75
" " Gütern in ermässiger Fracht:						
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	3 870,83	1 383,39	545,77	643,25	3 195,33
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	3 176,32	2 505,10	1 765,09	923,10	1 605,50
" " Gütern in vereinbarter Fracht . . . . .	"	27,23	5,05	2,53	1,80	0,75

Abschnitt IV. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
	Gössnitz- Geraer- Bahn.	Altenburg- Zeitzer- Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.

## 5. Depeschen-Verkehr.

Für Privatcorrespondenz eingerichtete Telegraphen- stationen . . . . .	Anzahl	92	4	1	1	—
Gebührenfrei beförderte Staatsdepeschen:						
abgegangene . . . . .	"	774	16	—	—	—
angekommene . . . . .	"	882	23	—	—	—
Privatdepeschen:						
abgegangene . . . . .	"	81 352	1 178	84	61	—
angekommene . . . . .	"	77 287	1 411	52	166	—
Ueberhaupt erhobene Telegraphengebühren . . . . .	Thlr.	26 747,93	281,07	17,75	10,75	—
Einnahmeantheil der Bahnverwaltung . . . . .	"	12 432,25	120,55	10,37	1,17	—
Durchschnittlich kommen:						
von der Gesamteinnahme						
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . .	"	28,98	8,13	1,30	1,05	—
„ jede aufgegebenen Privatdepesche . . . . .	"	0,33	0,24	0,21	0,18	—
von dem Einnahmeantheile						
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . .	"	13,47	3,49	0,70	0,11	—
„ jede aufgegebenen Privatdepesche . . . . .	"	0,15	0,10	0,12	0,02	—

Da vom Jahre 1872 an die auf die Bahnlänge Bezug habenden Durchschnittsberechnungen allenthalben nach Kilometern erfolgt sind, so werden zur Vergleichung mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres ausnahmsweise für dieses Jahr nachstehend noch die Berechnungen der wichtigsten Durchschnittsergebnisse nach Meilen gegeben.

Durchschnittlich haben durchfahren:						
jede Person in I. Wagenklasse . . . . .	Meilen	12,46	4,15	3,03	1,60	3,48
„ „ „ II. „ . . . . .	"	5,77	3,14	2,03	1,49	2,71
„ „ „ III. „ . . . . .	"	3,49	2,97	1,83	1,32	2,21
„ „ „ IV. „ . . . . .	"	1,23	—	1,04	—	—
„ Militärperson . . . . .	"	5,31	3,31	2,57	1,57	2,53
„ Person überhaupt . . . . .	"	3,03	2,49	1,83	1,35	2,20
und zwar:						
im Binnenverkehre . . . . .	"	3,59	1,75	1,79	0,94	2,11
„ directen Verkehre . . . . .	"	8,38	3,35	2,84	1,60	3,08
„ Durchgangsverkehre . . . . .	"	14,16	4,00	—	—	3,60

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichenberger Bahn.	
Von den Personenmeilen kommen auf jede Meile Bahn- länge (specifische Personenfrequenz):						
I. Wagenklasse . . . . .	Meilen	4 098,8	497,7	154,6	168,0	873,9
II. " . . . . .	"	75 428,2	25 557,6	12 120,6	15 622,4	27 695,2
III. " (excl. Militär) . . . . .	"	200 755,6	124 314,7	57 788,4	62 272,4	144 231,3
IV. " . . . . .	"	1 580,0	—	14 660,2	—	—
Pro Meile sind durchschnittlich eingenommen:						
für jede Person in I. Wagenklasse . . . . .	Ngr.	6,05	5,75	6,01	7,15	7,39
" " " II. " . . . . .	"	3,66	3,28	3,31	4,00	4,08
" " " III. " . . . . .	"	2,32	2,23	2,46	2,89	2,49
" " " IV. " . . . . .	"	1,32	—	1,66	—	—
" " Militärperson . . . . .	"	1,01	0,95	1,12	1,28	1,17
" " Person überhaupt . . . . .	"	2,69	2,39	2,42	3,10	2,75
und zwar:						
im Binnenverkehre . . . . .	"	2,50	2,27	2,40	3,19	2,49
" directen Verkehre . . . . .	"	3,76	2,46	2,79	3,07	3,47
" Durchgangsverkehre . . . . .	"	4,28	2,81	—	—	5,86
Durchschnittlich haben durchfahren:						
jeder Centner Eilgut . . . . .	Meilen	12,15	3,94	2,83	1,59	3,39
" " Normalgut . . . . .	"	13,73	4,20	3,04	1,60	3,42
" " Gut in ermässiger Fracht: nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	11,59	3,95	2,69	1,56	3,49
" " " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	8,94	4,21	2,24	1,55	3,29
" " Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	"	2,95	3,16	2,89	1,60	3,00
" " " überhaupt . . . . .	"	10,04*)	4,14	2,33	1,56	3,41
und zwar:						
im Binnenverkehre . . . . .	"	8,41	2,18	2,59	1,59	2,96
" directen Verkehre . . . . .	"	11,82	3,89	2,08	1,56	3,51
" Durchgangsverkehre . . . . .	"	11,61	4,60	3,50	—	3,60
Von den Gütercentnermeilen kommen auf jede Meile Bahnlänge (specifische Güterfrequenz):						
von den Eilgütern . . . . .	"	108 556,3	41 596,5	8 303,4	23 013,0	31 889,6
" " Normalfrachtgütern . . . . .	"	557 653,0	231 425,3	60 439,3	64 844,9	181 059,4
" " Gütern in ermässiger Fracht: nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	"	3 623 287,8	937 845,5	365 681,0	209 159,6	3 028 274,0
" " " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	"	5 130 743,2	2 853 945,7	1 748 821,1	606 715,5	2 224 333,4
" " Gütern in vereinbarter Fracht . . . . .	"	10 072,5	1 726,3	970,2	823,6	340,0
Pro Meile sind durchschnittlich eingenommen:						
für jeden Centner Eilgut . . . . .	Pfg.	9,34	9,89	13,12	20,35	9,62
" " " Normalgut . . . . .	"	4,50	5,04	6,28	10,11	5,87
" " " Gut in ermässiger Fracht: nach den Centnerfracht- sätze . . . . .	"	2,40	3,32	3,30	6,92	2,37
" " " " Wagenladungs- frachtsätzen . . . . .	"	1,39	1,97	2,27	3,42	1,62
" " " Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	"	3,63	5,65	5,97	4,01	4,98
" " " " überhaupt . . . . .	"	2,00	2,59	2,61	5,14	2,20
und zwar:						
im Binnenverkehre . . . . .	"	2,16	3,32	2,91	4,75	2,96
" directen Verkehre . . . . .	"	2,00	2,91	2,50	5,15	2,12
" Durchgangsverkehre . . . . .	"	1,82	2,26	1,40	—	1,82

\*) Abweichend gegen das Vorjahr sind die Baumaterialientransporte hinsichtlich der Centner- und Centner-Kilometerzahl aus den bezüglichen Berechnungen ausgeschlossen worden. Bei gleicher Behandlung würde die im Vorjahr von jedem Centner durchlaufene Meilenzahl nicht 9,09 sondern 10,27 gewesen sein.

## 6. Allgemeine Mittheilungen.

a)

Ueber Einrichtung und Zusammenhang der Tabellen dieses Abschnittes.

Die Tabelle B<sup>I</sup>. giebt für den Personenverkehr,  
die Tabelle C. für die Fahrzeugs- und Thiertransporte,  
die Tabelle D<sup>I</sup>. für den Güterverkehr

Nachweis über den Umfang des Gesamtverkehrs bei jeder einzelnen Station und Haltestelle. Die dort eingetragenen Zahlen umfassen alle bei den betreffenden Stationen und Haltestellen, sowol im Binnen- als directen Verkehre abgegangenen und angekommenen Personen und Güter etc. mit den entsprechenden Transporteinnahmen. Zur leichteren Unterscheidung sind die den ankommenden Verkehr bezeichnenden Zahlen denjenigen des abgehenden Verkehres blaufarbig unmittelbar gegenübergestellt.

Am Schlusse dieser Uebersichten ist die Gesamtfrequenz dargestellt, wie sich dieselbe aus den Transporten des Binnen-, directen- und Durchgangsverkehres zusammensetzt. Von der Hauptsumme sind die gewährten Restitutionen und zwar bei den entsprechenden Einnahmen der einzelnen Transportgattungen gekürzt worden, um die verbleibende Einnahme als reines Cassenergebniss nach Abschnitt V. dieses Berichtes „Finanzielle Ergebnisse“ gleichlautend zu übertragen.

Die in den früheren Berichten bis zum Jahre 1870 theils in den Personen-, theils in den Güterverkehrsübersichten mit aufgenommenen Fahrzeugs- und Thiertransporte finden vom Jahre 1871 an ihre ungetrennte besondere Darstellung in der obengenannten Tabelle C.

Die Tabelle B<sup>II</sup>. dient für den Personen-,  
die Tabelle D<sup>II</sup>. für den Güterverkehr

als Gradationstabelle zur Vergleichung der entsprechenden Transport- und Einnahmesummen aller Stationen und Haltestellen untereinander. Hier sind sämmtliche bei jeder Station im Binnen- und directen Verkehre abgegangenen und angekommenen Transporte, wie solche aus den weiter oben genannten Tabellen B<sup>I</sup>. und D<sup>I</sup>. hervorgehen, vereinigt ausgedrückt und nach ihrer Höhe geordnet dargestellt.

Unter den Zahlenwerthen, welche die Bedeutung der Stationen und Haltestellen hinsichtlich der Frequenzeinnahmen characterisiren sollen, sind dagegen nur die Einnahmen aus dem Binnen- und directen Abgangsverkehre mit den Einnahmen aus dem directen Ankunftsverkehre verbunden zu verstehen.

Die Tabellen B<sup>III</sup>. und D<sup>III</sup>.

geben je für den Personen- und Güterverkehr Auskunft, in welchem Umfange die wechselseitige Frequenz der eigenen Bahn mit fremden Bahnen auf directem Wege stattgefunden hat.

Diese Tabellen erläutern die am Schlusse der Stationsfrequenz jeder Bahn (Tab. B<sup>I</sup>. und D<sup>I</sup>.) aufgeführten Hauptsummen der directen Verkehre in der vorstehend angedeuteten Weise. Die Darstellung beginnt mit den Verkehren von und nach Osten, diesen folgen die directen Verkehre in den Richtungen nach Norden, Westen und Süden, die directen Verkehre mit Sächsischen Bahnen bilden den Schluss. Unmittelbar nach dieser Ausführung folgt eine nur nach den Hauptsummen abgefasste Uebersicht des wechselseitigen Verkehres jeder einzelnen Station mit fremden Bahnen. Der bei den Haltestellen verzeichnete directe Verkehr betrifft den Verkehr mit den unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

Der Verkehr der Sächsischen Staats- mit den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ist allseitig unter dem directen Verkehre enthalten.

Die Tabellen B<sup>IV</sup>. und D<sup>IV</sup>.

enthalten den von fremden nach fremden Bahnen vermittelten Durchgangsverkehr, die erstere für den Personen-, die letztere für den Güterverkehr und erläutern ebenfalls die am Fusse der Stationsfrequenz jeder Bahn (Tab. B<sup>I</sup>. und D<sup>I</sup>.) aufgeführte Hauptsumme des Durchgangsverkehres. Die über die eigene Bahn im Vermittelungsverkehre hinweggeführten Transporte sind bei keiner der Anschlussstationen mit aufgenommen, um den Ueberblick über die Bedeutung dieser Stationen, hinsichtlich ihres eigenen Verkehres, nicht zu erschweren.

Die directen Verkehre der im Berichte der Staatsbahnen zugleich aufgenommenen mitverwalteten Privatbahnen, welche einen Durchgangsverkehr über irgend eine unter Sächsischer Staatsverwaltung stehende Bahn veranlassen haben, sind in der Tabelle über die Durchgangsverkehre nicht speciell, sondern nur nach den ein-

geschlagenen Richtungen getrennt aufgeführt. Dagegen ist aber auf die Folgenummern derjenigen directen Verkehre (Tab. B<sup>III</sup>. und D<sup>III</sup>.) der correspondirenden Bahn verwiesen, welche zusammen den entsprechenden Durchgangsverkehr ergeben.

Die von fremden nach fremden Bahnen vermittelten Durchgangsverkehre, welche ihren Ursprung und ihr Endziel ausserhalb des Bereiches der Sächs. Staats- und unter Sächs. Staatsverwaltung stehenden Bahnen haben, sind speciell verzeichnet.

In der Tabelle F.

sind alle Transporte, welche über die Grenzen der eigenen Bahn geleitet wurden — dies sind die sämtlichen directen und Durchgangsverkehre — nach den eingeschlagenen Richtungen aufgeführt. Aus dieser Tabelle geht hervor, in welcher Menge die Transporte sich auf den Bahngrenzen begegneten, wieviel davon dem Verkehre des eigenen Bahnbereiches angehörte und welcher Theil auf den Durchgangsverkehr in allen seinen Verzweigungen fiel.

b.

Der Personen- und Güterverkehr erhielt im Betriebsjahre 1872, durch die Verkehrssteigerung überhaupt und durch die namhafte Erweiterung des Bahnnetzes, einen erheblichen Zuwachs.

Die Steigerung gegen das Vorjahr betrug

**im Personenverkehre:**

	in der		
	Personenzahl. ‰	Personengeld- Einnahme. ‰	Personen- Kilometerzahl. ‰
bei den Staatsbahnen	30,00	23,20	23,80
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	16,00	17,07	14,90
„ „ Greiz-Brunner Bahn	22,30	20,12	20,50
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	17,90	32,10	20,40

**im Güterverkehre:**

	in der		
	Centnerzahl. ‰	Fracht- Einnahme. ‰	Centner- Kilometerzahl. ‰
bei den Staatsbahnen	10,40	5,44	8,91
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	26,00	22,50	28,34
„ „ Greiz-Brunner Bahn	18,54	13,17	18,70
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	35,27	28,40	36,20

Im Laufe des Betriebsjahres wurden für den Personen- und Güterverkehr eröffnet:

am 8. April

die Stationen und Haltestellen an der Chemnitz-Leipziger Linie und deren drei Zweigbahnen:  
Bahrmühle, Wittgensdorf, Hartmannsdorf, Limbach, Burgstädt, Cossen, Narsdorf, Langenleuba,  
Penig, Breitenborn, Köttwitzsch, Rochlitz, Geithain und Frohburg;

am 19. Juni

die Stationen der in Betrieb genommenen Altenburg-Zeitzer Bahn:

Altenburg, Rositz, Meuselwitz, Rehmsdorf und Zeitz;

am 3. August:

die Stationen und Haltestellen der erpachteten Annaberg-Weiperter Privatbahn:

Buchholz, Cranzahl, Königswalde, Bärenstein und Weipert (Grenzstation).

In Güterstationen wurden umgewandelt die bisherigen Haltestellen:

Lauter am 1. April,

Neumark und  
Niederschlema) am 1. December.

Abchnitt IV. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Vergleichung der wichtigsten Frequenzresultate vom Jahre 1872 mit den gleichen Ergebnissen des Jahres 1871.

Beim Personenverkehre.

Anzahl der beförderten Personen:

	1871.	1872.	Zunahme 1872 in Prozenten.
bei den Staatsbahnen. . . . .	7 042 867	9 162 029	30,00
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . .	243 160	283 737	16,00
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .	—	89 718	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . .	76 425	93 529	22,00
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	232 018	273 698	17,00

Zurückgelegte Personenkilometer:

	1871.	1872.	Zunahme 1872 in Prozenten.
auf den Staatsbahnen . . . . .	218 024 952,0	269 985 413,1	23,00
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . .	4 602 183,0	5 291 931,0	14,00
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .	—	1 233 158,2	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . .	785 219,2	946 827,7	20,00
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	3 897 116,2	4 693 421,2	20,00

Die Zunahme der absoluten Personenzahl verhält sich zur Zunahme der zurückgelegten Entfernungen:

bei den Staatsbahnen. . . . .	= 1 : 0,70
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . .	= 1 : 0,00
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . .	= 1 : 0,02
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	= 1 : 1,14

Von jeder Person durchschnittlich durchfahrene Kilometerzahl:

	1871.		1872.		im Verhältnisse zur Bahnlänge Prozente.	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
auf den Staatsbahnen . . . . .	30,00	29,47	3,67	3,00		
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . .	18,00	18,05	54,70	54,00		
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .	—	13,74	—	52,00		
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . .	10,27	10,12	85,00	84,00		
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	16,00	17,15	62,00	63,00		

Benutzung der Wagenklassen nach der specifischen Personenfrequenz in Prozenten:

I. Wagenklasse	bei den Staatsbahnen.		bei der							
			Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
I. Wagenklasse	1,48	1,45	0,00	0,00	—	0,18	0,28	0,22	0,10	0,50
II. „	27,02	26,70	17,00	17,00	—	14,01	20,72	20,01	13,00	16,00
III. „	70,01	71,20	82,07	82,07	—	68,21	79,00	79,77	86,01	83,47
IV. „	0,50	0,50	—	—	—	17,00	—	—	—	—

Unter Berücksichtigung der von den Reisenden in den verschiedenen Wagenklassen zurückgelegten Entfernungen hat mit Ausnahme der Zittau-Reichenberger Bahn die Benutzung der I. und II. Wagenklasse relativ abgenommen, dagegen ist die III. Wagenklasse frequenter geworden.

Durchschnittliche Einnahme pro Person und Kilometer in Pfennigen:

		bei der									
		bei den Staatsbahnen.		Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
		1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
für jede Person in	I. Wagenklasse	8,50	8,57	7,58	7,66	—	8,01	9,80	9,54	9,74	9,86
" "	II. "	4,94	4,80	4,32	4,37	—	4,42	5,35	5,33	5,07	5,43
" "	III. "	3,16	3,11	2,96	2,97	—	3,27	3,91	3,86	3,07	3,31
" "	IV. "	1,78	1,78	—	—	—	2,21	—	—	—	—
" "	Militärperson . . . . .	1,34	1,34	1,22	1,27	—	1,51	1,69	1,71	1,45	1,56
" "	Person überhaupt . . . . .	3,40	3,59	3,11	3,19	—	3,23	4,15	4,14	3,35	3,07

Bei den Staatsbahnen und der Greiz-Brunner Bahn blieb sich die durchschnittliche Einnahme pro Person und Kilometer gegen das Vorjahr nahezu gleich. Dieselbe fiel bei Beiden nur um 0,01 Pfennig pro Kilometer, während sich dieselbe bei der Gössnitz-Geraer Bahn um 0,08 und bei der Zittau-Reichenberger Bahn um 0,52 Pfennig pro Person und Kilometer gehoben hat.

Specifische Einnahme in Prozenten:

		bei der									
		bei den Staatsbahnen.		Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
		1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
bei	I. Wagenklasse . . . . .	3,48	3,53	0,79	0,79	—	0,45	0,62	0,49	0,40	1,35
"	II. "	36,95	35,62	23,00	23,05	—	19,37	26,23	25,03	20,93	23,05
"	III. " (excl. Militär)	59,29	60,58	75,55	76,10	—	68,40	73,15	73,88	78,61	75,00
"	IV. "	0,28	0,27	—	—	—	11,72	—	—	—	—

Von den Reisenden wurden befördert in Prozenten:

		bei der									
		bei den Staatsbahnen.		Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
		1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
auf Eilzugsbillets	I. Wagenklasse . . . . .	0,003	0,088	0,002	—	—	—	0,003	0,005	—	0,001
" "	II. "	1,369	1,171	0,020	0,019	—	—	0,319	0,190	0,001	0,024
"	Tourbillets I. "	0,344	0,355	0,193	0,200	—	0,141	0,255	0,104	0,113	0,150
"	" II. "	7,179	6,084	5,802	5,557	—	4,274	8,254	7,824	4,084	4,320
"	" III. "	36,088	32,777	33,274	32,347	—	27,350	44,591	43,030	31,500	31,102
"	" IV. "	1,730	1,650	—	—	—	27,150	—	—	—	—
"	Tagesbillets I. "	0,005	0,004	—	—	—	—	—	—	—	—
"	" II. "	8,277	8,747	6,464	6,048	—	5,784	7,798	8,038	6,000	6,794
"	" III. "	42,807	45,657	52,630	53,081	—	33,469	37,143	38,922	54,252	53,114
"	" IV. "	0,008	0,590	—	—	—	—	—	—	—	—
"	Abonnements- u. Schülerbillets I. Wagenklasse	0,005	0,005	—	—	—	—	—	—	—	—
"	" " II. "	0,529	0,637	0,077	0,056	—	0,841	0,336	0,410	1,027	1,355
"	" " III. "	1,238	1,587	1,538	2,097	—	0,901	1,301	1,402	3,001	3,116
"	Rundreisebillets II. Wagenklasse . . . . .	0,008	0,009	—	—	—	—	—	—	0,005	0,005
"	" " III. "	0,011	0,022	—	—	—	—	—	—	0,011	0,007
"	Auswandererbillets III. Wagenklasse . . . . .	0,003	0,031	—	—	—	—	—	—	—	—

Mit Ausnahme der Zittau-Reichenberger Bahn ist im Allgemeinen die Steigerung des Verkehrs fast ausschliesslich in den Tagesbillets zu bemerken. Auch die Abonnements- und Rundreisebillets sind stärker als im Vorjahre benutzt worden.

Abschnitt IV. A.  
Uebersicht der Schlussresultate.

Beim Güterverkehre  
(excl. der Baumaterialientransporte).

Anzahl der beförderten Centner:

	1871.	1872.	Zunahme 1872. in Prozenten.
auf den Staatsbahnen . . . . .	107 702 894,4	118 902 949,7	10,40
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . .	3 562 617,0	4 513 596,0	26,00
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .	—	1 784 250,7	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . .	782 981,3	928 127,5	18,54
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	4 271 873,4	5 778 604,2	35,27

Zurückgelegte Centnerkilometer:

	1871.	1872.	Zunahme 1872. in Prozenten.
auf den Staatsbahnen . . . . .	8 229 130 413,7	8 954 082 060,7	8,91
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . .	109 313 579,3	140 295 606,0	28,34
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .	—	31 125 072,7	—
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . .	9 138 701,5	10 854 678,7	18,78
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	108 329 701,5	147 579 225,7	36,23

Von jedem Centner durchschnittlich durchfahrene Kilometerzahl:

	im Verhältnisse zur Bahnlänge Prozente.			
	1871.	1872.	1871.	1872.
auf den Staatsbahnen . . . . .	76,41	75,31	8,03	7,67
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . .	30,08	31,03	88,03	90,09
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn . .	—	17,44	—	66,44
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . .	11,07	11,71	97,25	97,58
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	25,30	25,54	93,03	94,59

Die durchschnittliche Länge der Transporte gegen das Vorjahr ist:

bei den Staatsbahnen . . . . .	um 1,10	Kilometer gefallen, und
„ der Gössnitz-Geraer Bahn . . .	„ 0,40	} Kilometer gewachsen.
„ „ Greiz-Brunner Bahn . . . .	„ 0,04	
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	„ 0,18	

Prozentuales Gewichtsverhältniss der Frachtklassen zu einander nach der specifischen Güterfrequenz:

	bei der									
	bei den Staatsbahnen.		Gössnitz-Geraer Altenburg-Zeitzer Greiz-Brunner Zittau-Reichenberger B a h n .							
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
Eilgüter . . . . .	1,72	1,15	1,07	1,03	—	0,38	4,11	2,55	0,55	0,50
Normalfrachtgüter . . . . .	5,57	5,01	7,03	5,00	—	2,77	6,71	7,17	4,02	3,01
Güter in ermässiger Fracht:										
nach den Centnerfrachtsätzen . . . .	41,08	38,42	29,17	23,00	—	16,74	22,17	23,12	48,01	55,40
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen	51,49	54,41	61,00	70,18	—	80,07	66,04	67,07	45,02	40,70
Güter in vereinbarter Fracht . . . .	0,14	0,11	0,03	0,04	—	0,04	0,07	0,09	0,00	0,01

Die Eilgüter haben allgemein abgenommen.



Durchschnittliche Einnahme pro Centner und Kilometer in Pfennigen:

vom	bei den Staatsbahnen.		bei der							
			Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
Eilgut . . . . .	1,24	1,25	1,33	1,32	—	1,75	2,08	2,71	1,34	1,28
Normalfrachtgut . . . . .	0,66	0,66	0,50	0,79	—	0,84	1,36	1,35	0,68	0,68
Gut in ermässiger Fracht: nach den Centnerfrachtsätzen .	0,31	0,32	0,42	0,44	—	0,45	0,96	0,92	0,35	0,32
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	0,19	0,19	0,26	0,26	—	0,50	0,46	0,46	0,21	0,22
Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	0,47	0,48	0,67	0,75	—	0,80	0,84	0,62	0,60	0,60
Gut überhaupt . . . . .	0,28	0,27	0,30	0,35	—	0,35	0,72	0,69	0,31	0,29

Die durchschnittliche Frachteinnahme für jeden Centner Gut überhaupt ist pro Kilometer gegen das Vorjahr:  
 bei den Staatsbahnen . . . . . um 0,01 Pfennig  
 bei der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . . „ 0,01 „  
 „ „ Greiz-Brunner Bahn . . . . . „ 0,02 „  
 „ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . . . . „ 0,02 „  
 } gefallen.

Güterfrachteinnahme in den einzelnen Frachtclassen nach Abzug der Rabatte, Prozente:

vom	bei den Staatsbahnen.		bei der							
			Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger	
	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.	1871.	1872.
Eilgut . . . . .	7,00	5,22	6,13	3,90	—	1,91	15,29	10,07	3,07	2,55
Normalfrachtgut . . . . .	11,90	12,90	15,97	13,03	—	6,67	12,68	14,09	10,15	7,63
Gut in ermässiger Fracht: nach den Centnerfrachtsätzen .	46,21	44,90	33,76	29,51	—	21,56	29,56	31,11	54,62	59,78
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	34,04	36,76	44,07	53,43	—	69,76	42,39	44,64	31,50	30,03
Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	0,25	0,32	0,67	0,12	—	0,10	0,08	0,09	0,00	0,01

In der Güterverkehrsübersicht sind die einzelnen Tarifclassen der ermässigten Frachtgüter je für sich nach Centner- oder Wagenladungsgüter zusammengefasst.

Um aber die Benutzung der Specialtarifclassen nach ihrem procentualen Werthsantheile sowol an der beförderten Gesamtgüterlast, als an der Frachteinnahme einzeln — unter Ausschluss der Baumaterialientransporte und ohne Abzug der Rabatte — zu veranschaulichen, dienen folgende Aufzeichnungen:

Es betrug:

vom	bei den Staatsbahnen		bei der																		
			Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Greiz-Brunner		Zittau-Reichenberger												
			die		die		die		die		die		die								
	1871	1872	Gesamtgüterlast	Frachteinnahme	Gesamtgüterlast	Frachteinnahme	Gesamtgüterlast	Frachteinnahme	Gesamtgüterlast	Frachteinnahme	Gesamtgüterlast	Frachteinnahme	Gesamtgüterlast	Frachteinnahme							
Eilgut . . . . .	1,34	0,95	7,53	5,19	1,08	1,08	6,13	3,90	—	0,31	—	1,91	4,03	2,50	15,29	10,07	0,33	0,59	3,65	2,50	
Normalfrachtgut . . . . .	4,21	4,33	11,81	12,84	6,95	5,61	15,97	13,03	—	2,12	—	6,67	6,54	7,00	12,68	14,09	4,50	3,28	10,13	7,63	
Centnergut, als:																					
AI . . . . .	7,99	8,03	13,73	14,00	10,46	8,88	14,67	12,88	—	3,13	—	7,24	10,48	10,51	16,96	17,49	7,93	6,02	13,40	11,39	
AII . . . . .	4,25	4,29	7,74	7,74	2,79	2,20	3,73	2,95	—	1,15	—	1,77	1,76	1,47	2,38	1,91	8,07	8,89	10,18	9,92	
AIII . . . . .	16,24	12,78	18,99	14,00	7,22	7,27	6,78	6,78	—	3,34	—	4,77	6,58	7,93	7,42	8,97	25,57	31,69	26,03	32,22	
AIV . . . . .	7,00	8,18	6,12	7,94	9,03	5,83	8,38	6,92	—	6,53	—	7,78	3,03	3,20	2,80	2,75	5,75	6,79	4,93	6,15	
Wagenladungsgut, als:																					
BI . . . . .	4,44	6,01	3,08	4,61	6,00	9,33	5,73	8,81	—	7,07	—	7,30	9,30	18,58	6,00	12,49	5,20	6,08	4,92	5,62	
BII . . . . .	51,02	51,47	30,75	32,17	55,23	59,72	38,34	44,62	—	75,41	—	62,37	58,00	48,73	36,29	32,15	41,70	36,05	26,74	24,40	
vereinbartes Gut . . . . .	0,43	0,30	0,25	0,31	0,94	0,95	0,07	0,13	—	0,04	—	0,10	0,07	0,09	0,08	0,09	0,00	0,01	0,00	0,01	

c.

Die vielseitig verzweigte Gesamtheit der Sächsischen Staatsbahnen zerfällt hinsichtlich der Frequenz je nach dem industriellen Character der von ihr berührten Landestheile, je nach dem Werthe als vermittelnder Theil im deutschen Eisenbahnnetze und beim Personenverkehre auch noch je nach ihrer Benutzung zu Vergnügungs-, Bade- etc. Reisen in einzelne Linien von verschiedener Bedeutung.

Die auf diesen Verhältnissen beruhende verschiedenartige Zertheilung und Gruppierung des Verkehrs der Staatsbahnen schliesst bei einmaliger Benutzung einzelner Zweige einen gleichzeitigen Verkehr über die ganze Ausdehnung der Staatsbahnen aus, wodurch das procentuale Verhältniss der durchschnittlichen Länge der Transporte zur Gesamtkilometerlänge, anderen, weniger verzweigten Bahnen gegenüber ausserordentlich niedrig erscheint.

Um dieses Verhältniss näher zu erklären und um zugleich auch einen Ueberblick über die damit zusammenhängende streckenweise Frequenz zu geben, sollen folgende Erläuterungen und Vorstellungen dienen:

### Beim Personenverkehre:

Auf der Gesamtlänge von 963 Kilometern für den Personenverkehr eröffneter Staatsbahnen hat im Jahre 1872 jede beförderte Person durchschnittlich 29,47 Kilometer oder 3,04% der genannten Bahnlänge befahren.

Die überaus grosse Personenfrequenz auf kurze Entfernungen, namentlich in der Nähe der Städte Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau u. s. w. wirkt auf dieses niedere Prozentverhältniss ein.

Die auf den Staatsbahnen im Jahre 1872 beförderten 9 162 029 Reisenden legten zusammen 269 985 413,1 Kilometer zurück; die eine Hälfte der letztgenannten Summe ward von 7 641 059 Personen oder mit 83,40% (gegen 84,08% im Vorjahre) der gesammten Personenfrequenz auf den Entfernungen von unter 7,5 bis 47,5 Kilometern, die andere Hälfte dagegen von nur 1 520 970 Personen oder mit 16,60% (gegen 15,92% im Vorjahre) der gesammten Personenfrequenz auf den Entfernungen von 47,5 bis 393,6 Kilometern erreicht.

Die Zunahme der Personenfrequenz fand hauptsächlich auf den kürzeren Strecken statt.

Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen unter einander ist die von über 7,5 bis 15,0 Kilometern am frequentesten gewesen, auf ihr allein kamen von sämtlichen Reisenden 2 405 016 oder 26,25% zur Beförderung. Die Zahl der Fälle, dass je 2 und 2 verschiedene Stationen im Binnenverkehre auf die genannte Entfernung in wechselseitiger Verkehrsverbindung gestanden haben, betrug 191

auf die Entfernung von über	Kilometer	
15,0	178	
22,5	177	
unter bis mit 7,5	174	
über 30,0	155	
45,0	153	
37,5	142	
52,5	135	
60,0	133	

u. s. w.

(vergl. die ein Blatt weiter folgende Tabelle),

so dass im wechselseitigen Personenverkehre aller Stationen auf der ganzen Ausdehnung der Staatsbahnen bei einer Zahl von 101 Stationen und 64 Haltestellen 2915 (gegen 2310 im Vorjahre und 2126 im Jahre 1870) verschiedene Verbindungen zu zählen waren.

Die frequenteste Verbindung bestand ebenso wie im Vorjahre zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel auf die Entfernung von 7,5 Kilometer mit einem wechselseitigen Verkehre von 298 871 Personen (gegen 258 114 im Vorjahre).

Diesem folgen als die wichtigsten im Binnenverkehre:

mit Personen.	mit Personen.
Dresden-Altstadt und Pirna . . . . . 198 867	Altenburg und Leipzig . . . . . 82 821
Gaschwitz und Leipzig . . . . . 151 953	Dresden-Altstadt und Hainsberg . . . . . 82 348
Dresden-Neustadt und Radeberg . . . . . 148 932	Deuben und Dresden-Altstadt . . . . . 80 997
Dresden-Altstadt und Tharandt . . . . . 148 587	Bautzen und Dresden-Neustadt . . . . . 79 736
Dresden-Altstadt und Niedersedlitz . . . . . 108 980	Chemnitz und Niederwiesa . . . . . 75 049
Werdau und Zwickau . . . . . 106 272	Chemnitz und Dresden-Altstadt . . . . . 73 020
Dresden-Altstadt und Freiberg . . . . . 98 301	Burgstädt und Chemnitz . . . . . 70 590
Dresden-Altstadt und Mügeln . . . . . 85 964	Chemnitz und Limbach . . . . . 67 425

	mit Personen.		mit Personen.
Chemnitz und Siegmarsdorf . . . . .	66 300	Gersdorf und Görlitz . . . . .	33 055
Chemnitz und Frankenberg . . . . .	65 879	Dresden-Neustadt und Pulsnitz . . . . .	32 642
Chemnitz und Hohenstein . . . . .	62 890	Dresden-Neustadt und Langebrück . . . . .	31 932
Dresden-Altstadt und Krippen . . . . .	61 555	Bautzen und Bischofswerda . . . . .	31 837
Chemnitz und Mittweida . . . . .	60 688	Adorf und Oelsnitz . . . . .	31 749
Glauchau und Zwickau . . . . .	60 511	Gössnitz und Meerane . . . . .	31 356
Borna und Leipzig . . . . .	58 523	Annaberg und Chemnitz . . . . .	31 218
Dresden-Altstadt und Königstein . . . . .	56 702	Chemnitz und Freiberg . . . . .	30 909
Bischofswerda und Dresden-Neustadt . . . . .	56 118	Mehltheuer und Plauen i. V. . . . .	30 639
Görlitz und Löbau . . . . .	55 244	Dresden-Neustadt und Grossröhrsdorf . . . . .	30 404
Böhlen und Leipzig . . . . .	55 036	Döbeln und Ostrau . . . . .	30 223
Oberoderwitz und Zittau . . . . .	53 339	Chemnitz und Oberlichtenau . . . . .	29 830
Warnsdorf und Zittau . . . . .	53 202	Chemnitz und Hainichen . . . . .	29 778
Bodenbach und Dresden-Altstadt . . . . .	52 413	Mosel und Zwickau . . . . .	29 281
Dresden-Neustadt und Görlitz . . . . .	51 865	Chemnitz und Zschopau . . . . .	29 099
Chemnitz und Erdmannsdorf . . . . .	48 708	Wiesenburg und Zwickau . . . . .	28 736
Grossschönau und Zittau . . . . .	47 139	Dresden-Altstadt und Klingenberg . . . . .	28 063
Crimmitschau und Werdau . . . . .	45 483	Löbau und Zittau . . . . .	27 677
Bautzen und Seitschen . . . . .	45 078	Chemnitz-Nicolaivorstadt und Siegmarsdorf . . . . .	26 751
Bautzen und Löbau . . . . .	44 782	Crimmitschau und Zwickau . . . . .	26 580
Kieritzsch und Leipzig . . . . .	44 761	Dresden-Altstadt und Pötzsch . . . . .	26 357
Görlitz und Reichenbach i. L. . . . .	43 771	Altenburg und Gössnitz . . . . .	25 844
Dresden-Neustadt und Kamenz . . . . .	43 722	Freiberg und Oederan . . . . .	25 051
Chemnitz und Flöha . . . . .	41 974	Chemnitz und Gröna . . . . .	24 801
Königstein und Krippen . . . . .	41 919	Bodenbach und Krippen . . . . .	24 739
Jocketa und Plauen i. V. . . . .	41 511	Chemnitz und Cossen . . . . .	24 681
Bahrmühle und Chemnitz . . . . .	39 483	Chemnitz und Waldheim . . . . .	24 455
Chemnitz und Oederan . . . . .	38 868	Königstein und Pirna . . . . .	24 442
Frankenberg und Hainichen . . . . .	38 800	Bautzen und Pommritz . . . . .	24 365
Glauchau und Meerane . . . . .	38 227	Aue und Schwarzenberg . . . . .	24 102
Glauchau und Hohenstein . . . . .	38 163	Kamenz und Pulsnitz . . . . .	24 007
Chemnitz und Leipzig . . . . .	38 162	Herrnhut und Zittau . . . . .	23 616
Reichenbach i. V. und Zwickau . . . . .	37 680	Chemnitz und Döbeln . . . . .	23 575
Döbeln und Waldheim . . . . .	36 492	Crimmitschau und Gössnitz . . . . .	22 516
Wilkau und Zwickau . . . . .	35 588	Freiberg und Niederbobritzsch . . . . .	22 478
Annaberg und Wolkenstein . . . . .	35 313	Plauen i. V. und Reichenbach i. V. . . . .	22 202
Chemnitz und Zwickau . . . . .	35 290	Leipzig und Zwickau . . . . .	21 811
Eger und Franzensbad . . . . .	35 285	Dresden-Neustadt und Zittau . . . . .	21 590
Dresden-Neustadt und Löbau . . . . .	35 179	Frankenstein und Freiberg . . . . .	21 248
Chemnitz und Glauchau . . . . .	35 053	Chemnitz und Waldkirchen . . . . .	20 715
Dresden-Neustadt und Fischbach . . . . .	34 341	Borna und Kieritzsch . . . . .	20 645
Glauchau und St. Egidien . . . . .	34 317	Dresden Alt- und Neustadt . . . . .	20 637

u. s. w.

Von der ganzen Personenfrequenz kommen auf die benutzten Entfernungen von:

unter bis mit über	7,5 Kilometer	21,29389 Proz.	über 135,0 Kilometer	0,19746 Proz.	über 270,0 Kilometer	0,01047 Proz.
7,5	26,24982	"	142,5	0,10631	277,5	0,00898
15,0	15,61186	"	150,0	0,08345	285,0	0,00262
22,5	8,92495	"	157,5	0,30724	292,5	0,00048
30,0	4,64630	"	165,0	0,22048	300,0	0,00016
37,5	6,05978	"	172,5	0,07626	307,5	0,00051
45,0	2,26207	"	180,0	0,04942	315,0	0,00036
52,5	2,61296	"	187,5	0,05311	322,5	0,00161
60,0	2,39863	"	195,0	0,04416	330,0	0,00987
67,5	1,40340	"	202,5	0,26989	337,5	0,00075
75,0	2,17373	"	210,0	0,12904	345,0	0,00037
82,5	0,76970	"	217,5	0,11626	352,5	—
90,0	0,62553	"	225,0	0,03046	360,0	0,00002
97,5	1,49393	"	232,5	0,00537	367,5	0,00410
105,0	0,67445	"	240,0	0,00093	375,0	0,00093
112,5	0,40622	"	247,5	0,00597	382,5	0,00014
120,0	0,26251	"	255,0	0,01694	390,0	0,00003
127,5	0,28762	"	262,5	0,06101		

Die Frequenz auf den verschiedenen Entfernungen ist in der folgenden Uebersicht mit Angabe der wichtigsten Stationsverbindungen dargestellt.

In mehreren Fällen sind die Entfernungen zwischen denselben zwei Stationen, je nach Personen- oder Gütertarif von einander verschieden. Hieraus erklären sich bei Gegenüberstellung der beiden folgenden Tabellen einige Abweichungen in den Entfernungsausdrücken.



## Beim Güterverkehre.

Ein günstigeres Verhältniss als beim Personenverkehre besteht hinsichtlich der Länge der Transporte zur Gesamtlänge beim Güterverkehre. Hierzu tragen namentlich bei die Durchgangsverkehre über längere Strecken, wie Bodenbach-Dresden, Hof-Leipzig, Dresden-Neustadt-Görlitz und der bedeutende Kohlenverkehr der Station Zwickau auf grössere Entfernungen.

Auf der Gesamtlänge der Staatsbahnen an 982,5 Kilometer hat jeder beförderte Centner Gut im Jahre 1872 durchschnittlich 75,31 Kilometer oder 7,57% der vorgenannten Bahnlänge befahren.

Die auf den Staatsbahnen im Jahre 1872 beförderten 118 902 949,7 Centner Güter (ausschliesslich der Vieh- und Baumaterialientransporte) haben zusammen 8 954 082 060,7 Kilometer zurückgelegt, die eine Hälfte der letztgenannten Summe ward mit 84 290 259,5 Centnern oder mit 70,88% (gegen 70,37% im Vorjahre) aller beförderten Güter auf den Entfernungen von unter 7,5 bis mit 102,0 Kilometer, die andere Hälfte dagegen mit 34 612 690,2 Centnern oder mit 29,11% (gegen 29,62% im Vorjahre) auf den Entfernungen von über 102,0 bis mit 395,5 Kilometer erreicht.

Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen untereinander sind auf die Entfernung von über 97,5 bis mit 105,0 Kilometer die meisten Güter transportirt worden. Auf diese allein kamen 17 157 486,0 Centner oder 14,42% der ganzen Güterlast. Der dominirende Einfluss, welcher die vorgenannte Entfernung zur frequentesten erhebt, ist dem lebhaften Verkehre der Kohlenbahnen bei Zwickau in den Richtungen über Leipzig und Hof zuzuschreiben.

Die Zahl der Fälle, dass je 2 und 2 verschiedene Stationen im Binnenverkehre auf die vorgenannte Entfernung mit einander im wechselseitigen Verkehre gestanden haben, betrug 256,

auf die Entfernung von über	60,0 Kilometer	300,	auf die Entfernung von über	45,0 Kilometer	237
" " " " "	67,5	289,	" " " "	37,5	235
" " " " "	52,5	282,	" " " "	112,5	230
" " " " "	75,0	281,	" " " "	30,0	227
" " " " "	90,0	281,	" " " "	120,0	216
" " " " "	82,5	269,	" " " "	22,5	202
" " " " "	105,0	252,		etc.	

(vergl. die ein Blatt weiter folgende Tabelle.)

Die Summe aller verschiedenen Stationsverhältnisse betrug bei 101 Stationen und 54 am Güterverkehre beteiligten Haltestellen 5954 (gegen 4461 im Vorjahre und 3988 im Jahre 1870) und übersteigt die Anzahl der Stationsverbindungen im Personenverkehre um 3039 (gegen 2151 im Vorjahre).

Von der im Binnenverkehre beförderten Gütermasse kamen gleich dem Vorjahre auf den wechselseitigen Verkehr der Stationen Leipzig und Zwickau allein 5 459 753,8 Centner.

Dieser bedeutendsten Verkehrsverbindung folgen im beiderseitigen Güterausstausche:

	mit Centnern.		mit Centnern.
Hof und Zwickau . . . . .	2 956 586,0	Dresden-A. und Plauen b. D. . . . .	375 689,3
Dresden-A. und Potschappel . . . . .	2 121 124,9	Dresden-A. und Zwickau . . . . .	339 076,3
Chemnitz und Zwickau . . . . .	1 938 678,8	Dresden-A. und Pirna . . . . .	328 949,2
Chemnitz und Lugau . . . . .	1 507 446,7	Aue und Zwickau . . . . .	321 097,9
Crimmitschau und Zwickau . . . . .	1 502 015,0	Dresden-N. und Radeberg . . . . .	314 560,8
Cainsdorf und Zwickau . . . . .	1 161 691,5	Chemnitz und Dresden-A. . . . .	295 284,2
Eger und Zwickau . . . . .	1 052 552,7	Muldenhütten und Tharandt . . . . .	272 592,7
Reichenbach i. V. und Zwickau . . . . .	946 089,3	Siegmar und Zwickau . . . . .	259 285,2
Plauen i. V. und Zwickau . . . . .	774 233,3	Borna und Leipzig . . . . .	253 462,1
Werdau und Zwickau . . . . .	766 635,1	Döbeln und Zwickau . . . . .	244 749,8
Schwarzenberg und Zwickau . . . . .	650 074,0	Bautzen und Görlitz . . . . .	240 550,0
Glauchau und Zwickau . . . . .	609 660,0	Dresden-A. und Hainsberg . . . . .	239 369,2
Hainsberg und Potschappel . . . . .	606 172,0	Leipzig und Schwarzenberg . . . . .	234 147,3
Meerane und Zwickau . . . . .	579 211,3	Altenburg und Zwickau . . . . .	233 604,8
Freiberg und Tharandt . . . . .	551 309,0	Bischofswerda und Dresden-N. . . . .	225 886,2
Dresden-A. und Freiberg . . . . .	530 607,3	Mittweida und Zwickau . . . . .	224 879,0
Ostrau und Riesa . . . . .	514 728,2	Chemnitz und Döbeln . . . . .	218 162,5
Chemnitz und Riesa . . . . .	508 205,3	Görlitz und Löbau . . . . .	213 639,9
Bodenbach und Dresden-A. . . . .	500 461,8	Schneeberg und Zwickau . . . . .	208 377,3
Altenburg und Leipzig . . . . .	424 472,6	Dresden-N. und Löbau . . . . .	207 343,1
Chemnitz und Leipzig . . . . .	417 872,0	Dresden-N. und Kamenz . . . . .	206 980,7
Bautzen und Dresden-N. . . . .	385 687,3	Dresden-A. und Mügeln . . . . .	200 900,5
Dresden-N. und Görlitz . . . . .	380 865,5	Schönberg und Zwickau . . . . .	198 384,5
Freiberg und Zwickau . . . . .	380 356,0	Gössnitz und Zwickau . . . . .	194 597,4

	mit Centnern.		mit Centnern.
Hof und Leipzig . . . . .	192 758,6	Dresden-A. und Lugau . . . . .	106 356,4
Dresden-A. und Muldenhütten . . . . .	192 463,3	Burgstädt und Zwickau . . . . .	105 789,2
Annaberg und Zwickau . . . . .	180 823,8	Chemnitz und Flöha . . . . .	105 750,3
Wüstenbrand und Zwickau . . . . .	180 571,8	Leipzig und Plauen i. V. . . . .	105 627,5
Dresden-A. und Königstein . . . . .	176 194,2	Lugau und Wüstenbrand . . . . .	105 626,0
Cainsdorf und Schwarzenberg . . . . .	173 865,0	Döbeln und Grossbauchlitz . . . . .	101 070,5
Leipzig und Reichenbach i. V. . . . .	169 284,4	Chemnitz und Mittweida . . . . .	100 703,3
Mehltheuer und Plauen i. V. . . . .	168 058,2	Neumark und Zwickau . . . . .	99 631,0
Netzschkau und Zwickau . . . . .	167 447,5	Annaberg und Chemnitz . . . . .	99 543,1
Eger und Leipzig . . . . .	165 338,0	Grossbauchlitz und Riesa . . . . .	99 099,0
Dresden-A. und Radeberg . . . . .	159 800,0	Leipzig und Werdau . . . . .	98 337,7
Crimmitschau und Paditz . . . . .	157 100,0	Hohenstein und Zwickau . . . . .	97 543,2
Chemnitz und Erdmannsdorf . . . . .	156 731,3	Zschopau und Zwickau . . . . .	96 774,0
Hainichen und Zwickau . . . . .	152 683,1	Chemnitz und Waldheim . . . . .	96 591,4
Lugau und Siegmarsdorf . . . . .	150 500,3	Stein und Zwickau . . . . .	95 842,4
Waldheim und Zwickau . . . . .	147 994,4	Frankenberg und Lugau . . . . .	95 691,0
Mehltheuer und Zwickau . . . . .	147 994,0	Görlitz und Warnsdorf . . . . .	95 141,3
Leipzig und Meerane . . . . .	146 965,0	Reuth und Zwickau . . . . .	94 023,0
Franzensbad und Leipzig . . . . .	145 500,0	Chemnitz und Hainichen . . . . .	91 843,3
Görlitz und Zittau . . . . .	142 167,1	Freiberg und Lugau . . . . .	91 481,1
Meerane und Paditz . . . . .	141 900,0	Leipzig und Reuth . . . . .	91 329,0
Dresden-N. und Zittau . . . . .	141 435,6	Bischofswerda und Görlitz . . . . .	89 610,2
Chemnitz und Wolkenstein . . . . .	136 864,7	Auerbach und Leipzig . . . . .	87 755,0
Auerbach und Zwickau . . . . .	135 848,7	Görlitz und Oberoderwitz . . . . .	85 514,1
Dresden-A. und Plauen i. V. . . . .	131 320,0	Riesa und Stauchitz . . . . .	85 104,0
Deuben und Potschappel . . . . .	131 299,0	Chemnitz und Hof . . . . .	83 463,3
Oelsnitz und Zwickau . . . . .	130 929,3	Chemnitz und Glauchau . . . . .	81 960,7
Muldenhütten und Zwickau . . . . .	130 623,6	Lengsfeld und Zwickau . . . . .	81 255,4
Glauchau und Leipzig . . . . .	129 114,5	Adorf und Zwickau . . . . .	79 761,8
Riesa und Zwickau . . . . .	128 297,0	Dresden-A. und Oederan . . . . .	79 617,1
Dresden-A. und Krippen . . . . .	126 925,8	Breitenborn und Leipzig . . . . .	79 308,6
Böhlen und Leipzig . . . . .	124 909,0	Limbach und Lugau . . . . .	78 922,1
Leipzig und Penig . . . . .	124 220,0	Oberlichtenau und Zwickau . . . . .	78 886,0
Falkenstein und Zwickau . . . . .	124 045,8	Gössnitz und Leipzig . . . . .	78 829,5
Oberschlema und Zwickau . . . . .	123 150,0	Chemnitz und Schwarzenberg . . . . .	77 807,5
Chemnitz und Frankenberg . . . . .	123 064,2	Altenburg und Paditz . . . . .	76 800,0
Böhlen und Zwickau . . . . .	123 014,0	Reichenbach i. V. und Werdau . . . . .	76 591,3
Reuth und Plauen i. V. . . . .	122 442,9	Hainichen und Lugau . . . . .	76 502,5
Penig und Zwickau . . . . .	121 788,5	Geithain und Leipzig . . . . .	75 821,0
Leipzig und Schneeberg . . . . .	120 231,0	Chemnitz und Ostrau . . . . .	72 735,3
Kieritzsch und Leipzig . . . . .	118 769,3	Wilkau und Zwickau . . . . .	69 699,1
Bodenbach und Krippen . . . . .	117 934,7	Döbeln und Ostrau . . . . .	69 555,1
Crimmitschau und Leipzig . . . . .	115 977,7	Borna und Geithain . . . . .	67 904,5
Limbach und Zwickau . . . . .	113 903,9	Treuen und Zwickau . . . . .	67 377,3
Bautzen und Löbau . . . . .	112 753,1	Rochlitz und Zwickau . . . . .	66 206,1
Chemnitz und Freiberg . . . . .	112 522,8	Gössnitz und Paditz . . . . .	66 200,0
Oederan und Zwickau . . . . .	111 439,2	Annaberg und Weipert . . . . .	63 374,7
Döbeln und Riesa . . . . .	110 766,0	Leipzig und Wilkau . . . . .	62 250,1
Wiesenburg und Zwickau . . . . .	108 864,3	Annaberg und Leipzig . . . . .	61 957,9
Erlau und Zwickau . . . . .	108 135,2	Chemnitz und Erlau . . . . .	60 646,2
Frankenberg und Zwickau . . . . .	106 664,9		

u. s. w.

Von der gesammten Güterlast wurden transportirt auf Entfernungen von:

unter bis mit über	7,5 Kilometer	5,10885 Proz.	über 135,0 Kilometer	0,92810 Proz.	über 270,0 Kilometer	0,01573 Proz.
7,5	4,79520	142,5	2,07642	277,5	0,02394	
15,0	4,10535	150,0	0,37088	285,0	0,03323	
22,5	8,12376	157,5	0,26426	292,5	0,01382	
30,0	5,43072	165,0	0,98073	300,0	0,00662	
37,5	4,51402	172,5	1,82363	307,5	0,02462	
45,0	2,97712	180,0	0,26511	315,0	0,00311	
52,5	7,31717	187,5	0,28089	322,5	0,00385	
60,0	5,04294	195,0	0,26336	330,0	0,00710	
67,5	12,05423	202,5	0,57039	337,5	0,04151	
75,0	1,98255	210,0	0,93084	345,0	0,00798	
82,5	1,97816	217,5	0,38975	352,5	0,00052	
90,0	5,68523	225,0	0,07804	360,0	0,00014	
97,5	14,42982	232,5	0,02941	367,5	0,00302	
105,0	2,80002	240,0	0,08114	375,0	0,03407	
112,5	0,75445	247,5	0,07003	382,5	0,00333	
120,0	0,82388	255,0	0,04184	390,0	0,00027	
127,5	1,15203	262,5	0,05891			

Die Güterfrequenz auf den verschiedenen Entfernungen ist in der folgenden Uebersicht mit Angabe der wichtigsten Stationsverbindungen, welche auf den betreffenden Entfernungen dominiren, dargestellt.

auf die Beförderung von		Anzahl der beförderten Güterquantitäten		Bezeichnung der Stationsverbindungen, welche auf der betreffenden Entfernung dominieren, von der frequentesten an steigender Folge.	auf die Beförderung von		Anzahl der beförderten Güterquantitäten	
Metres	km	Stückzahl	in Wagenladungen		Metres	km	Stückzahl	in Wagenladungen
1	7,4	94	4 915 078,4	3 087 154,4	1	7,4	1 328 480,0	1 287 620,0
1	7,4	170	4 701 092,0	3 108 020,0	1	7,4	349 911,0	620 722,0
2	13,4	174	3 318 074,0	1 369 292,0	2	13,4	1 098 350,0	704 662,0
3	22,0	200	7 135 988,0	5 587 067,0	3	22,0	2 887 338,0	1 367 350,0
4	30,0	217	5 790 290,0	2 702 380,0	4	30,0	2 040 092,0	2 230 211,0
5	37,0	250	4 190 796,0	2 000 710,0	5	37,0	1 170 000,0	819 050,0
6	43,0	267	1 972 708,0	1 004 000,0	6	43,0	1 541 100,0	1 020 040,0
7	51,0	282	4 789 022,0	3 060 150,0	7	51,0	1 350 348,0	481 791,0
8	60,0	300	2 909 932,0	1 982 910,0	8	60,0	4 300 830,0	1 707 021,0
9	67,0	290	1 803 340,0	1 104 800,0	9	67,0	1 540 980,0	372 300,0
10	75,0	281	1 932 130,0	689 250,0	10	75,0	404 917,0	109 060,0
11	82,0	268	1 001 898,0	840 100,0	11	82,0	600 100,0	392 950,0
12	91,0	251	5 000 107,0	4 228 475,0	12	91,0	1 620 017,0	223 017,0
13	97,0	258	6 004 160,0	4 980 420,0	13	97,0	9 004 020,0	7 548 811,0
14	105,0	262	1 200 108,0	760 132,0	14	105,0	1 867 110,0	964 300,0
15	112,0	240	560 071,0	153 161,0	15	112,0	300 000,0	166 744,0
16	120,0	216	670 189,0	150 000,0	16	120,0	280 544,0	126 288,0
17	127,0	188	630 030,0	143 560,0	17	127,0	190 000,0	415 040,0
18	135,0	180	685 400,0	325 010,0	18	135,0	208 020,0	108 872,0
19	142,0	158	1 001 907,0	1 008 000,0	19	142,0	1 003 710,0	708 600,0
20	150,0	138	377 340,0	39 000,0	20	150,0	300 000,0	159 911,0
21	157,0	147	350 281,0	42 580,0	21	157,0	148 000,0	70 500,0
22	165,0	129	312 308,0	30 900,0	22	165,0	350 000,0	80 900,0
23	173,0	102	253 009,0	108 880,0	23	173,0	640 000,0	280 300,0
24	180,0	100	182 040,0	32 508,0	24	180,0	170 000,0	41 000,0
25	187,0	91	78 000,0	6 000,0	25	187,0	250 171,0	20 707,0
26	195,0	80	188 682,0	113 000,0	26	195,0	138 000,0	80 000,0
27	203,0	86	145 880,0	17 800,0	27	203,0	542 000,0	171 300,0
28	210,0	92	131 764,0	40 100,0	28	210,0	422 000,0	60 500,0
29	217,0	68	169 285,0	6 400,0	29	217,0	351 100,0	8 200,0
30	225,0	39	50 000,0	4 800,0	30	225,0	90 000,0	20 000,0
31	232,0	34	20 000,0	300,0	31	232,0	8 000,0	—
32	240,0	30	30 000,0	600,0	32	240,0	21 000,0	464,0
33	247,0	28	62 700,0	7 400,0	33	247,0	10 000,0	1 000,0
34	255,0	43	10 010,0	11 340,0	34	255,0	11 380,0	500,0
35	262,0	34	10 400,0	800,0	35	262,0	70 000,0	2 718,0
36	270,0	27	14 774,0	—	36	270,0	3 000,0	—
37	277,0	25	20 000,0	7 000,0	37	277,0	4 428,0	—
38	285,0	23	10 000,0	300,0	38	285,0	20 000,0	—
39	292,0	14	—	—	39	292,0	6 517,0	—
40	300,0	14	4 948,0	—	40	300,0	3 918,0	—
41	307,0	11	7 307,0	—	41	307,0	21 942,0	—
42	315,0	9	4 000,0	—	42	315,0	—	—
43	322,0	9	2 507,0	500,0	43	322,0	2 019,0	—
44	330,0	7	17 100,0	—	44	330,0	107 277,0	6 540,0
45	337,0	5	4 180,0	—	45	337,0	28 401,0	—
46	345,0	4	4 261,0	—	46	345,0	4 948,0	—
47	352,0	3	511,0	—	47	352,0	111,0	—
48	360,0	2	163,0	—	48	360,0	—	—
49	367,0	2	3 000,0	—	49	367,0	—	—
50	375,0	2	1 207,0	—	50	375,0	34 882,0	3 241,0
51	382,0	2	—	—	51	382,0	2 611,0	—
52	390,0	2	391,0	—	52	390,0	250,0	—

\*) S. K. B. - Eisenbahn.  
\*) S. V. B. - Eisenbahn.

auf die Beförderung von		Anzahl der beförderten Güterquantitäten		Bezeichnung der Stationsverbindungen, welche auf der betreffenden Entfernung dominieren, nach der Frequenz geordnet.	auf die Beförderung von		Anzahl der beförderten Güterquantitäten	
Metres	km	Stückzahl	in Wagenladungen		Metres	km	Stückzahl	in Wagenladungen
1	7,4	94	4 915 078,4	3 087 154,4	1	7,4	1 328 480,0	1 287 620,0
1	7,4	170	4 701 092,0	3 108 020,0	1	7,4	349 911,0	620 722,0
2	13,4	174	3 318 074,0	1 369 292,0	2	13,4	1 098 350,0	704 662,0
3	22,0	200	7 135 988,0	5 587 067,0	3	22,0	2 887 338,0	1 367 350,0
4	30,0	217	5 790 290,0	2 702 380,0	4	30,0	2 040 092,0	2 230 211,0
5	37,0	250	4 190 796,0	2 000 710,0	5	37,0	1 170 000,0	819 050,0
6	43,0	267	1 972 708,0	1 004 000,0	6	43,0	1 541 100,0	1 020 040,0
7	51,0	282	4 789 022,0	3 060 150,0	7	51,0	1 350 348,0	481 791,0
8	60,0	300	2 909 932,0	1 982 910,0	8	60,0	4 300 830,0	1 707 021,0
9	67,0	290	1 803 340,0	1 104 800,0	9	67,0	1 540 980,0	372 300,0
10	75,0	281	1 932 130,0	689 250,0	10	75,0	404 917,0	109 060,0
11	82,0	268	1 001 898,0	840 100,0	11	82,0	600 100,0	392 950,0
12	91,0	251	5 000 107,0	4 228 475,0	12	91,0	1 620 017,0	223 017,0
13	97,0	258	6 004 160,0	4 980 420,0	13	97,0	9 004 020,0	7 548 811,0
14	105,0	262	1 200 108,0	760 132,0	14	105,0	1 867 110,0	964 300,0
15	112,0	240	560 071,0	153 161,0	15	112,0	300 000,0	166 744,0
16	120,0	216	670 189,0	150 000,0	16	120,0	280 544,0	126 288,0
17	127,0	188	630 030,0	143 560,0	17	127,0	190 000,0	415 040,0
18	135,0	180	685 400,0	325 010,0	18	135,0	208 020,0	108 872,0
19	142,0	158	1 001 907,0	1 008 000,0	19	142,0	1 003 710,0	708 600,0
20	150,0	138	377 340,0	39 000,0	20	150,0	300 000,0	159 911,0
21	157,0	147	350 281,0	42 580,0	21	157,0	148 000,0	70 500,0
22	165,0	129	312 308,0	30 900,0	22	165,0	350 000,0	80 900,0
23	173,0	102	253 009,0	108 880,0	23	173,0	640 000,0	280 300,0
24	180,0	100	182 040,0	32 508,0	24	180,0	170 000,0	41 000,0
25	187,0	91	78 000,0	6 000,0	25	187,0	250 171,0	20 707,0
26	195,0	80	188 682,0	113 000,0	26	195,0	138 000,0	80 000,0
27	203,0	86	145 880,0	17 800,0	27	203,0	542 000,0	171 300,0
28	210,0	92	131 764,0	40 100,0	28	210,0	422 000,0	60 500,0
29	217,0	68	169 285,0	6 400,0	29	217,0	351 100,0	8 200,0
30	225,0	39	50 000,0	4 800,0	30	225,0	90 000,0	20 000,0
31	232,0	34	20 000,0	300,0	31	232,0	8 000,0	—
32	240,0	30	30 000,0	600,0	32	240,0	21 000,0	464,0
33	247,0	28	62 700,0	7 400,0	33	247,0	10 000,0	1 000,0
34	255,0	43	10 010,0	11 340,0	34	255,0	11 380,0	500,0
35	262,0	34	10 400,0	800,0	35	262,0	70 000,0	2 718,0
36	270,0	27	14 774,0	—	36	270,0	3 000,0	—
37	277,0	25	20 000,0	7 000,0	37	277,0	4 428,0	—
38	285,0	23	10 000,0	300,0	38	285,0	20 000,0	—
39	292,0	14	—	—	39	292,0	6 517,0	—
40	300,0	14	4 948,0	—	40	300,0	3 918,0	—
41	307,0	11	7 307,0	—	41	307,0	21 942,0	—
42	315,0	9	4 000,0	—	42	315,0	—	—
43	322,0	9	2 507,0	500,0	43	322,0	2 019,0	—
44	330,0	7	17 100,0	—	44	330,0	107 277,0	6 540,0
45	337,0	5	4 180,0	—	45	337,0	28 401,0	—
46	345,0	4	4 261,0	—	46	345,0	4 948,0	—
47	352,0	3	511,0	—	47	352,0	111,0	—
48	360,0	2	163,0	—	48	360,0	—	—
49	367,0	2	3 000,0	—	49	367,0	—	—
50	375,0	2	1 207,0	—	50	375,0	34 882,0	3 241,0
51	382,0	2	—	—	51	382,0	2 611,0	—
52	390,0	2	391,0	—	52	390,0	250,0	—

\*) S. K. B. - Eisenbahn.  
\*) S. V. B. - Eisenbahn.

## Abschnitt IV. A.

## Uebersicht der Schlussresultate.

d.

Die einzelnen Linien haben — namentlich im Güterverkehre — je nach ihrer gewerblichen Entwicklung ganz verschiedene Bedeutung. Einige Stationen wachsen rasch und dauernd, einige bleiben stabil oder schwanken, andere gehen durch Eröffnung von Concurrenzstationen in ihrer Verkehrsbedeutung zurück.

Es ist daher nicht unwichtig zu erfahren, wie die nach ihrer Lage verschiedenen Gruppen von Stationen der Staatsbahnen sich am Gesamtverkehre betheiligt haben.

Solche Gruppen sind in der folgenden Darstellung, je nach der historischen Entstehung der Bahnlinien, an welchen sie liegen, begrenzt worden. Hierbei sind die Verkehre der an den Vereinigungspunkten eigener Linien liegenden Stationen nach den eingeschlagenen Richtungen — also den betreffenden Linien entsprechend — geschieden worden.

Der Frequenzwerth einer Linie überhaupt kann aus den nachstehenden Mittheilungen keineswegs hervorgehen, weil sowol der Durchgangsverkehr von fremden nach fremden Bahnen, als der von Linie zu Linie im eigenen Bahngebiete nicht ohne Weiteres mit zur Aufzeichnung kommen kann. Die folgenden Mittheilungen sollen vielmehr nur den Zweck haben, zu erfahren und um künftig zu vergleichen, wie die Stationen und Haltestellen der einzelnen Linien sich an der Erzeugung des Gesamtverkehrs betheiligt haben. Da nun aber die Merkmale hierfür nicht allein im Abgangsverkehre als ebensogut auch im Ankunftsverkehre liegen, so ist die Frequenzsumme, welche als Maassstab für die Verkehrsanteile der einzelnen Linien dienen soll, in ihrer Totalität ausgedrückt worden, d. h. die Frequenz des Binnenverkehrs ist ebenso wie diejenige des directen Verkehrs nach Abgangs- und Ankunftsverkehr gezählt und in einer Summe zusammengefasst,

und zwar:

für den Personenverkehr:		für den Güterverkehr:	
Binnenverkehr Abgang . . . . .	8 601 497 Personen	Binnenverkehr Versand . . . . .	60 986 360,1 Centner
Binnenverkehr Ankunft . . . . .	8 601 497 „	Binnenverkehr Empfang . . . . .	60 986 360,1 „
directer Verkehr Abgang . . . . .	252 192 „	directer Verkehr Versand . . . . .	18 419 206,0 „
directer Verkehr Ankunft . . . . .	242 379 „	directer Verkehr Empfang . . . . .	21 293 685,1 „
zusammen: 17 697 565 Personen		zusammen: 161 685 611,2 Centner	

Davon kommen:

auf die Stationen und Haltestellen der	Personen.	nach Prozenten von Gesamtverkehre.	pro Kilometer Bahn- länge Personen.	Verhältnisszahl für die Verkehrs- entwicklung pro Meile Bahnlänge.	auf die Stationen und Haltestellen der	Güter- centner.	nach Prozenten von Gesamtverkehre.	pro Kilometer Bahnlänge Güter- centner.	Verhältnisszahl für die Verkehrs- entwicklung pro Meile Bahnlänge.
Sächsisch-Bayerischen Linie (incl. Leipziger Verbindungsbahn) . . . . .	3 095 194	17,15	16 723	4,72	Sächsisch-Bayerischen Linie (incl. Leipziger Verbindungsbahn) . . . . .	57 936 315,9	35,82	319 208,4	14,11
Obererzgebirgischen Linie . . . . .	743 876	4,20	15 497	4,38	Obererzgebirgischen Linie . . . . .	8 859 362,9	5,48	184 570,1	8,10
Niedererzgebirgischen Linie . . . . .	2 676 688	15,13	20 871	5,90	Niedererzgebirgischen Linie . . . . .	27 926 194,9	17,27	217 748,1	9,62
Voigtländischen Linie . . . . .	591 791	3,34	5 802	1,64	Voigtländischen Linie . . . . .	5 466 861,1	3,38	53 596,7	2,37
Chemnitz-Annaberger Linie . . . . .	1 256 594	7,10	22 641	6,41	Chemnitz-Annaberger Linie . . . . .	5 917 121,8	3,66	106 614,8	4,71
Tharandt-Freiburger Linie . . . . .	345 922	1,96	13 178	3,75	Tharandt-Freiburger Linie . . . . .	3 996 001,6	2,47	152 228,6	6,73
Freiberg-Flöhaer und Niederwiesia-Hainichener Linie . . . . .	571 241	3,23	12 694	3,59	Freiberg-Flöhaer und Niederwiesia-Hainichener Linie . . . . .	2 885 792,1	1,79	64 128,7	2,83
Sächsisch-Böhmischen Linie . . . . .	2 039 347	11,52	27 191	7,69	Sächsisch-Böhmischen Linie . . . . .	11 491 355,2	7,11	153 218,1	6,77
Sächsisch-Schlesischen Linie . . . . .	2 094 128	11,83	19 944	5,64	Sächsisch-Schlesischen Linie . . . . .	14 024 946,9	8,67	133 570,9	5,90
Zittau-Warnsdorfer Linie . . . . .	323 748	1,83	20 555	5,82	Zittau-Warnsdorfer Linie . . . . .	959 244,1	0,59	60 904,4	2,69
Dresden-Tharandter Linie . . . . .	1 787 685	10,10	119 179	33,72	Dresden-Tharandter Linie . . . . .	10 449 574,3	6,46	302 886,2	13,39
Löbau-Zittauer Linie . . . . .	516 957	2,92	15 317	4,33	Löbau-Zittauer Linie . . . . .	2 323 795,4	1,44	68 853,2	3,04
Radeberg-Kamenzer Linie . . . . .	332 519	1,88	11 983	3,39	Radeberg-Kamenzer Linie . . . . .	1 317 907,2	0,82	47 492,2	2,10
Chemnitz-Leipziger Linie mit den Zweigbahnen nach Limbach, Penig u. Rochlitz . . . . .	1 262 880	7,14	18 709	5,29	Chemnitz-Leipziger Linie mit den Zweigbahnen nach Limbach, Penig und Rochlitz . . . . .	4 332 039,4	2,68	64 178,4	2,84
Chemnitz-Würschnitzer Linie . . . . .	32 000	0,18	2 667	0,76	Chemnitz-Würschnitzer Linie . . . . .	3 351 122,2	2,07	279 260,2	12,34
Annaberg-Weipertener Linie . . . . .	86 995	0,49	10 545	2,98	Annaberg-Weipertener Linie . . . . .	447 976,8	0,28	54 300,2	2,48
Summa	17 697 565				Summa	161 685 611,2			



e)

Um die Spaltung des Verkehrs innerhalb des von der K. S. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnnetzes nach der Zahl der einzelnen verschiedenen Stationsverbindungen darzustellen und dadurch Merkmale zur Beobachtung über die Ausbreitung des Verkehrs der einzelnen Stationen und Haltestellen zu schaffen, dienen nachstehende Mittheilungen.

In den folgenden Uebersichten sind die Stationsverbindungen im Personen- und Güterverkehre dargestellt, wie sie im Betriebsjahre 1872 bestanden haben. Der zwischen je zwei Stationen stattgefundene Verkehr ist durch „1“ angedeutet. Es ist daraus ebensowol die Zahl der einzelnen Stationsverbindungen, als auch die Gravitation des Verkehrs nach den verschiedenen Richtungen zu erkennen. Zur grösseren Deutlichkeit sind die durch die im Jahre 1872 eröffneten Stationen neu entstandenen Verkehrsverbindungen blaufarbig schattirt.

Es waren eröffnet

für den Personen-Verkehr:			für den Güterverkehr:		
	1872.	1871.		1872.	1871.
Staatsbahnstationen	101	86	Staatsbahnstationen	101	86
Staatsbahnhaltestellen	64	58	Staatsbahnhaltestellen	55	48
mitverwaltete Privatbahnstationen	15	9	mitverwaltete Privatbahnstationen	15	9
mitverwaltete Privatbahnhaltestellen	5	6	mitverwaltete Privatbahnhaltestellen	5	6
zusammen	185	159	zusammen	176	149

Es haben sich 1872 vermehrt:

	für den	
	Personenverkehr	Güterverkehr
die Staatsbahnstationen um	15	15
„ Staatsbahnhaltestellen um	6	7
„ Privatbahnstationen um	6	6

Die Staats- und Privatbahnhaltestellen haben sich durch Erhebung der Haltestelle Neumark zur Güterstation um je eine vermindert.

Gegen das Vorjahr haben sich die Stationsverbindungen erheblich vermehrt.

Werden diese Vermehrungen nach dem Stande der Stationszahl vom Jahre 1871 — ohne Rücksicht auf die neueröffneten Stationen — verglichen, so ergibt sich hauptsächlich im Güterverkehre folgende Zunahme:

Für Abgang und Ankunft		Für Abgang und Ankunft		Für Abgang und Ankunft	
Kamenz	53	Franzensbad	22	Oelsnitz	14
Pulsnitz	51	Niederbobritzsch	20	Witzschdorf	14
Kieritzsch	50	Klingenberg	20	Scharfenstein	14
Borna	45	Oberschlema	19	Breitingen	13
Gössnitz	41	Zittau	19	Potschappel.	13
Grossröhrsdorf	37	Schönberg	18	Hof	12
Niedersedlitz	32	Wiesenburg	18	Lugau	12
Schönfeld	31	Neumark	17	Muldenhütten	12
Lauter	30	Bergen	17	Demitz	12
Hainsberg	30	Wiesenburg	17	Cunnersdorf	12
Dresden-Altstadt	27	Frankenstein	17	(Neu- und Obereunnersdorf)	12
Lobstädt	26	Niederschlema	16	Mügeln	11
Oberoderwitz	26	Mosel	16	Krippen.	11
Warnsdorf	25	Oberlichtenau	16	Bischofswerda	11
Bischheim	24	Tharandt	16	Greiz	10
Cainsdorf	24	Bautzen	16	Crimmitschau	10
Niederwiesa	23	Hainewalde	16	Falkenstein	10
Böhlen	23	Schmölln	15	Erdmannsdorf	10
Seitschen	22	Jocketa	14	Wolkenstein	10





Verkehrs zwischen den Stationen und

Table with columns 'Nach' and 'Von' and a grid of numbers representing traffic volume between stations. The 'Nach' column lists stations like Leipzig, Chemnitz, and Dresden, while the 'Von' column lists stations like Leipzig, Chemnitz, and Dresden.

verbindungen Haltestellen im Güterverkehre.

Table with columns 'Nach' and 'Von' and a grid of numbers representing freight connections between stations. The 'Nach' column lists stations like Leipzig, Chemnitz, and Dresden, while the 'Von' column lists stations like Leipzig, Chemnitz, and Dresden.



Verkehrs zwischen den Stationen und

Main table for page 152 showing station connections. Columns include 'Nach' (To) and 'Von' (From) stations, and a grid of numbers representing connections. Stations listed include Tilsa, Erbisdorf, Kalkgraben, etc.

Summary table for page 152. Columns: Haltestellen (Station names), Anzahl der Verbindungen (Number of connections), Anzahl der Ver-kehrseinheiten (Number of units). Rows include Tilsa, Erbisdorf, Kalkgraben, etc.

verbindungen Haltestellen im Güterverkehre.

Main table for page 153 showing freight station connections. Columns include 'Nach' (To) and 'Von' (From) stations, and a grid of numbers representing freight connections. Stations listed include Tilsa, Erbisdorf, Kalkgraben, etc.

Summary table for page 153. Columns: Haltestellen (Station names), Anzahl der Verbindungen (Number of connections), Anzahl der Ver-kehrseinheiten (Number of units). Rows include Tilsa, Erbisdorf, Kalkgraben, etc.



No.	Name	Geburtsort	Geburtsjahr	Todesjahr	Anmerkungen
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					

## ABSCHNITT IV.

B<sup>1</sup>.

## ÜBERSICHT

DES

## PERSONEN- UND GEPÄCK-VERKEHRES

BEI DEN

## STATIONEN UND HALTESTELLEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.

Es sind

Table with columns: Stationen, Personen in (I, II, III, IV), Wagenklasse, Personen in III, Zusammen, Personengeld, Einzüge, Geldbetrag, Reisege, Gesamtgewicht, Bezahlt.

I. Staats-

Main data table for 'I. Staats-' with columns for stations (1. Leipzig, 2. Gera, 3. Bielefeld, etc.) and various metrics.

\* Die Personenzählung in IV. Wagenklasse ist auf die Strecke Dresden-Tharandt, und zwar auf 3 Rüge täglich in jeder Richtung, beschränkt.

Table with columns: pück., Hunde, Gesamt-Einnahme, Von der Gesamt-Einnahme, Von der Gesamt-Einnahme, Biletzfrequenz, etc.

Eisenbahnen.

Main data table for 'Eisenbahnen.' with columns for stations (1. Leipzig, 2. Gera, 3. Bielefeld, etc.) and various metrics.

\* Es bezieht die Statistik, dass bei den Stationen Abrechnungskarten nicht werden können, wo der Aufgangspunkt der Reise eine andere Station ist, als die- jenige, bei welcher die Abrechnungskarte ausgestellt wurde. Unter den bei den Stationen verkauften Billets befinden sich auch auch die für andere Stationen verkauften Abrechnungskarten, während die Personenzahl außer bei den Frequenzstellen der Stationen nicht angegeben ist, die welche die Abrechnungskarten verkauft wurden. Die Personenzahlangaben für bestimmte Stationen werden in solchen Fällen von ihren Frequenzstellen mit an die betreffenden Stationen mit, als wenn die Abrechnungskarten für andere Stationen verkauft, oder Personen befördert worden sind, welche ihre Abrechnungskarten an anderen Stationen nicht hatten. In der Hauptzählung für sämtliche unter obigen Stationen abgerechneten Stationen ist die Zahl der beförderten Personen bei Verköpfung der Tages- und Abrechnungskarten (Personenzahl) mit der Zahl der verkauften Billets.



Es sind

bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Wahlperson in III. Wagenklasse (mit gewöhnlichen Akten)	Zusammen.	Personengeld.			Einzüge — L. Salenwagen — S.		Reisege.					
	I.	II.	III.	IV. *)			Zahl.	Geldbetrag.	Gesamtgewicht.		Gehältesgewicht.	Zahl.	Geldbetrag.	Gesamtgewicht.			
									Personen.	Tsch.					Sgr.	Tsch.	Sgr.
15. Jocketa	—	3 028	19 514	—	45	22 587	2 182	4,0	—	—	—	256,00	49,00				
16. Planen i. V.	213	29 933	94 029	—	2 562	117 797	74 228	19,0	—	—	—	7 264,00	2 463,00				
17. Mehlthener	10	2 722	24 982	—	317	27 954	7 321	17,0	—	—	—	846,00	244,00				
18. Schlöberg	—	1 480	17 500	—	342	19 821	7 345	17,0	—	—	—	838,00	513,00				
19. Renth	6	1 272	16 000	—	325	17 006	7 464	18,0	—	—	—	810,00	279,00				
20. GutsMuths	—	368	5 924	—	94	6 518	1 199	14,0	—	—	—	198,00	86,00				
21. Hof (Anschlußstation an die Exportbahn)	225	2 801	25 299	—	214	35 959	54 601	20,0	18,1	277	4,0	5 015,00	1 563,00				
22. Crisandorf	—	2 968	27 355	—	318	31 581	4 188	25,0	—	—	—	730,00	157,00				
23. Wilkau	1	4 890	44 292	—	728	49 891	11 569	16,0	—	—	—	1 658,00	643,00				
24. Wiesenburg	11	3 384	38 905	—	483	42 791	7 283	18,0	—	—	—	2 545,00	1 409,00				
25. Fährbrücke	—	378	3 092	—	90	3 400	400	2,0	—	—	—	84,00	61,00				
26. Stein	9	3 278	26 086	—	353	29 666	5 813	21,0	—	—	—	1 046,00	865,00				
27. Niedererschma	—	1 654	6 236	—	100	10 000	1 419	6,0	—	—	—	116,00	28,00				
28. Oberschma	—	1 405	6 924	—	90	8 299	1 053	7,0	—	—	—	150,00	21,00				
29. Schneeberg	90	8 580	31 229	—	1 093	41 492	19 749	26,0	E. 1	90	25,0	2 201,00	652,00				
30. Auo	27	4 188	39 751	—	414	45 289	9 295	22,0	E. 1	181	21,0	2 455,00	951,00				
31. Lauter	—	282	10 086	—	179	11 047	2 454	10,0	—	—	—	563,00	51,00				
32. Schwarzenberg	67	2 918	38 049	—	841	44 895	19 573	5,0	—	—	—	2 572,00	684,00				

abgegangen und angekommen:

päck.	Hunde.		Gesamt-Einnahme.	Von der Gesamt-Einnahme kommen auf den				Von den letzten dreien Personen kommen auf den		Billett-frequenz.												
	Fracht-betrag.	Hdl.		Blumen-Verkehr.	direkten Verkehr.	Eins-fahrt.	Güter-fahrt.	Bei den einzelnen Stationen u. Haltestellen wurden verkauft:		Eil-zugs-billets.	Tour-billets.	Tages-billets.	sonstige ein- u. auswärts.	Kilometrier-billets.	sonstige.	Zusammen.						
								Tsch.	Sgr.								Tsch.	Sgr.	Tsch.	Sgr.	Tsch.	Sgr.
10	12,0	89	2	29,0	2 145	15,0	2 145	15,0	—	—	22 387	—	—	7 001	7 200	270	—	—	14 974			
1 225	13,0	409	53	—	22 207	2,0	49 100	4,0	2 574	29,0	114 728	3 084	2 780	32 707	49 726	435	—	—	76 717			
102	6,0	98	11	14,0	7 405	7,0	7 328	—	107	7,0	27 779	172	32	5 829	10 945	45	—	—	16 901			
182	18,0	56	6	7,0	7 388	12,0	7 310	18,0	77	24,0	19 607	134	—	5 829	6 906	—	—	—	12 625			
141	3,0	86	11	6,0	7 016	27,0	7 029	26,0	247	3,0	17 328	378	—	5 404	6 201	—	—	—	11 605			
35	22,0	60	3	19,0	1 226	25,0	1 226	25,0	—	—	6 514	—	—	970	2 773	—	—	—	3 743			
1 491	2,0	171	66	8,0	56 566	28,0	51 037	31,0	3 489	4,0	33 738	2 221	5 260	18 520	4 010	60	—	—	29 919			
51	16,0	75	4	22,0	6 215	2,0	6 215	2,0	—	—	31 581	—	—	9 609	11 304	150	—	—	20 185			
288	20,0	70	3	13,0	11 360	12,0	11 714	19,0	15	23,0	49 727	164	—	11 511	18 770	290	—	—	30 761			
201	2,0	100	8	20,0	7 572	5,0	7 522	21,0	50	14,0	42 645	126	—	9 567	15 997	615	—	—	26 170			
8	3,0	22	—	22,0	508	4,0	508	4,0	—	—	3 400	—	—	940	1 250	30	—	—	3 120			
208	11,0	194	12	7,0	6 074	9,0	6 062	4,0	12	5,0	29 441	25	—	7 104	11 101	165	—	—	18 330			
4	4,0	36	3	8,0	1 427	18,0	1 427	18,0	—	—	10 029	—	—	3 418	3 271	—	—	—	6 689			
4	12,0	31	1	15,0	1 001	5,0	1 001	5,0	—	—	8 229	—	—	2 281	2 704	—	—	—	5 085			
466	3,0	216	21	18,0	21 811	23,0	21 594	27,0	220	26,0	51 026	222	76	15 348	12 749	285	—	—	28 438			
151	21,0	119	8	20,0	9 458	12,0	9 267	23,0	188	19,0	35 117	265	—	13 249	15 002	405	—	—	27 576			
15	23,0	50	2	10,0	3 429	16,0	3 429	16,0	—	—	11 047	—	—	3 267	3 890	30	—	—	7 127			
390	13,0	86	13	22,0	19 907	19,0	19 477	29,0	429	29,0	44 511	304	70	10 051	14 887	45	—	—	30 053			



Abschnitt IV. B<sup>1</sup>

Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

Es sind

Bei den Stationen und Haltestellen.	Personen				Mittel- personen in III Wagen- klassen (mit ge- wöhn- lichem Eigent.)	Zu- sammen.	Personen- geld.			Einnahme — E. Sahwage — S.		Reisege- -						
	I.	II.	III.	IV.			Personen.	Tblr.	Sgr.	Zahl.	Tblr.	Sgr.	Gross- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.				
															Geld- betrag.		Gross- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.
															Tblr.	Sgr.		
52. Bübels (Anschluß an die Leipziger-Dresdener Bahn Ostw.-Güter-Dienst.)	62	9 001	62 245	—	2 439	73 735	18 453	1,0	—	—	3 155,00	960,00						
53. Grossbauschütz	—	550	3 043	—	—	3 593	622	19,0	—	—	41,00	35,00						
54. Zschütze	—	290	1 707	—	—	1 997	325	4,0	—	—	30,00	14,00						
55. Ostrau	22	4 040	29 307	—	328	35 927	5 705	4,0	—	—	735,00	171,00						
56. Stanchitz	51	1 063	17 223	—	131	18 333	3 300	16,0	—	—	387,00	91,00						
57. Seerhausen	—	424	2 853	—	44	3 297	251	6,0	—	—	57,00	13,00						
58. Riesa (Anschluß an die Leipzig-Dresdener Bahn.)	81	5 284	30 025	—	1 346	36 847	15 256	22,0	—	—	1 888,00	420,00						
59. Treuen	2	2 031	23 578	—	224	27 294	8 444	7,0	—	—	1 428,00	335,00						
60. Lengenfeld	6	2 204	14 710	—	104	17 114	4 900	17,0	—	—	962,00	433,00						
61. Auerbach	40	5 283	27 928	—	500	33 849	14 090	12,0	—	—	2 570,00	773,00						
62. Falkenstein	19	3 210	16 099	—	350	20 549	4 281	—	—	—	1 060,00	379,00						
63. Bergen	—	385	3 032	—	14	3 414	325	17,0	—	—	80,00	3,00						
64. Unterstratzen	—	170	2 060	—	13	2 233	286	21,0	—	—	35,00	7,00						
65. Oelsnitz	57	6 519	30 417	—	389	37 373	13 852	5,0	—	—	2 016,00	735,00						
66. Adorf	32	2 109	22 515	—	292	25 529	8 092	15,0	—	—	1 208,00	425,00						
67. Elster	69	6 451	15 612	—	144	22 595	18 046	13,0	—	—	2 910,00	940,00						
68. Brandbach	19	861	10 299	—	88	11 139	2 031	17,0	—	—	320,00	147,00						
69. Valtersreuth	47	1 380	8 310	—	—	9 690	2 069	25,0	—	—	727,00	202,00						
70. Franzosbad (Anschluß an die Dresden-Böhmische Bahn.)	2 271	10 920	12 094	—	18	25 965	22 128	2,0	—	—	3 281,00	2 207,00						

\*. Zuzüglich Valtersreuth und Franzosbad tritt die Teilschleife Riesa mit der Bayerischen Staatsbahn (Böhm. Eisen) zusammen, welche beide von hier bis Riesa mit gemeinschaftlichem Bahnhofsgebäude geführt sind.

Abschnitt IV. B<sup>2</sup>

Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

abgegangen und angekommen:

päck.	Hande.		Gesamt- Einnahme.	Von der Gesamt-Ein- nahme kommen auf den				Billetfrequenz.											
	Fracht- betrag.	ma.		Einnahme- Verkehr.	directen Verkehr.	Von den beide- seitigen Personen- klassen auf den		Bei den einzelnen Stationen u. Haltestellen wurden verkauft:											
						Einnahme- Verkehr.	directen Verkehr.	Einnahme- Verkehr.	directen Verkehr.	Einnahme- Verkehr.	directen Verkehr.	Einnahme- Verkehr.	directen Verkehr.	Zu- sammen.					
															Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.
322	0,0	189	29	27,0	18 880	28,0	18 284	7,0	121	21,0	72 700	1 028	—	20 088	20 261	240	—	—	40 267
311	1,0	179	15	12,0	21 540	14,0	21 377	25,0	468	15,0	24 299	882	—	827	1 340	75	—	—	2 242
3	26,0	—	—	—	881	15,0	926	15,0	—	—	3 097	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1,0	—	—	—	220	5,0	328	5,0	—	—	1 037	—	—	—	—	—	—	—	—
6	10,0	10	—	10,0	651	11,0	651	11,0	—	—	4 378	—	—	1 130	1 021	—	—	—	2 757
—	—	2	—	—	558	2,0	558	2,0	—	—	2 948	—	—	—	—	—	—	—	—
38	9,0	61	6	22,0	5 701	6,0	5 533	24,0	217	11,0	32 653	1 074	—	6 087	13 500	100	—	—	20 292
45	2,0	40	3	9,0	4 700	13,0	4 515	19,0	186	22,0	25 457	986	—	—	—	—	—	—	—
28	16,0	29	2	4,0	3 224	6,0	3 030	—	96	6,0	18 808	567	—	3 715	7 769	30	—	—	11 514
27	23,0	32	1	23,0	2 277	19,0	2 208	13,0	69	6,0	11 880	304	—	—	—	—	—	—	—
2	14,0	4	—	4,0	253	24,0	253	24,0	—	—	3 321	—	—	1 037	1 142	—	—	—	2 179
—	—	3	—	3,0	250	—	250	—	—	—	2 081	—	—	—	—	—	—	—	—
224	12,0	93	19	24,0	15 500	28,0	15 206	28,0	294	—	30 221	626	—	13 239	11 074	139	—	—	25 053
197	11,0	75	14	25,0	17 243	27,0	16 966	11,0	285	12,0	44 505	495	—	—	—	—	—	—	—
131	3,0	39	5	12,0	8 582	22,0	8 311	15,0	371	4,0	26 071	613	10	6 039	10 179	150	—	—	16 368
114	29,0	38	3	28,0	6 443	17,0	6 240	15,0	194	2,0	21 303	411	—	—	—	—	—	—	—
116	8,0	23	1	20,0	5 108	15,0	5 061	25,0	46	39,0	17 020	94	—	4 430	6 000	540	—	—	10 992
128	20,0	34	3	28,0	4 719	25,0	4 641	30,0	78	6,0	26 301	170	—	—	—	—	—	—	—
259	19,0	89	13	18,0	18 334	2,0	17 898	1,0	328	1,0	37 042	873	410	12 259	12 494	240	—	—	25 413
135	16,0	38	15	9,0	15 057	8,0	14 620	25,0	434	13,0	20 215	634	—	—	—	—	—	—	—
216	3,0	67	8	27,0	8 455	25,0	8 300	3,0	53	21,0	24 718	81	—	6 255	9 178	45	—	—	15 074
133	10,0	53	6	7,0	6 429	17,0	6 380	25,0	30	21,0	20 020	39	—	—	—	—	—	—	—
2	7,0	3	—	5,0	328	29,0	328	29,0	—	—	2 434	—	—	870	1 073	—	—	—	2 170
—	—	2	—	2,0	371	8,0	371	8,0	—	—	2 910	—	—	—	—	—	—	—	—
1	18,0	5	—	10,0	388	19,0	388	19,0	—	—	2 343	—	—	817	733	—	—	—	1 540
—	—	4	—	4,0	556	25,0	556	25,0	—	—	3 028	—	—	—	—	—	—	—	—
269	4,0	38	13	1,0	14 136	16,0	13 749	3,0	287	3,0	27 000	347	496	9 345	15 434	135	—	—	23 632
219	6,0	109	19	15,0	13 124	25,0	12 854	3,0	270	22,0	28 409	250	—	—	—	—	—	—	—
190	10,0	49	11	3,0	10 978	3,0	10 824	12,0	141	21,0	29 194	197	—	7 421	11 155	210	—	—	18 786
187	17,0	77	10	5,0	9 100	5,0	8 993	5,0	107	6,0	25 483	86	—	—	—	—	—	—	—
1 133	27,0	64	15	25,0	19 156	5,0	18 590	4,0	2 560	3,0	21 406	1 129	1 170	7 631	6 867	—	—	—	15 698
1 025	9,0	55	12	—	22 000	20,0	21 917	22,0	3 083	4,0	25 029	1 292	—	—	—	—	—	—	—
46	16,0	31	4	15,0	2 740	13,0	2 740	13,0	—	—	10 734	—	—	2 212	4 141	120	—	—	6 473
56	8,0	30	3	14,0	2 711	9,0	2 709	7,0	2	2,0	11 158	1	—	—	—	—	—	—	—
37	25,0	89	20	20,0	2 158	11,0	2 158	11,0	—	—	9 707	—	196	2 773	3 164	225	—	—	6 348
26	9,0	18	1	9,0	1 814	15,0	1 814	15,0	—	—	8 170	—	—	—	—	—	—	—	—
1 985	14,0	27	11	24,0	24 121	12,0	24 029	9,0	7 422	3,0	18 483	8 772	1 550	10 875	3 270	3 145	—	—	18 840
1 736	1,0	108	8	28,0	23 099	27,0	23 097	5,0	8 702	21,0	41 064	7 379	—	—	—	—	—	—	—





Es sind

bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Militärpersonen in III. Wagenklasse (mit geschlossenen Kisten)	Zusammen.	Personengeld.			Einzige - K. Subwagen - S.		Reisege-		
	I.	II.	III.	IV.			Personen.	Thlr.	Sgr.	Zahl.	Thlr.	Sgr.	Gesamt-Gewicht.	Besahnes Gewicht.
90. Hemmersdorf.	—	81	1 860	—	48	1 489	224	2.	—	—	24,00	8,00		
91. Witzschdorf.	—	179	1 255	—	6	1 430	360	20.	—	—	—	—		
92. Waldkirchen.	—	668	1 967	—	21	1 936	408	—	—	—	93,00	11,00		
93. Zschopau.	45	7 513	62 811	—	824	51 333	15 148	1.	—	—	2 919,00	638,00		
94. Schwarzenstein.	—	1 174	13 529	—	284	11 967	1 164	25.	—	—	344,00	51,00		
95. Walkestein.	28	6 083	43 013	—	1 028	51 569	10 657	20.	—	—	2 136,00	629,00		
96. Wiesenfelde.	—	2 796	7 033	—	37	17 011	3 070	27.	—	—	347,00	102,00		
97. Schönfeld.	—	657	3 213	—	64	4 133	882	24.	—	—	75,00	7,00		
98. Annaberg.	122	17 000	61 283	—	1 339	79 738	39 070	22.	—	—	4 620,00	1 480,00		
99. Buchholz.	5	948	5 254	—	11	6 218	930	9.	—	—	185,00	25,00		
100. Craanzsch.	6	363	5 962	—	16	6 347	853	15.	—	—	306,00	251,00		
101. Königswalde.	—	967	10 821	—	36	11 754	1 652	16.	—	—	131,00	22,00		
102. Bärenstein.	—	361	6 077	—	26	6 438	929	15.	—	—	—	—		
103. Bärenstein.	—	64	969	—	—	973	84	14.	—	—	2,00	9,00		
104. Bärenstein.	—	70	520	—	—	605	62	22.	—	—	—	—		
105. Bärenstein.	—	550	4 525	—	8	5 133	757	26.	—	—	41,00	21,00		
106. Welpert.	12	1 389	7 396	—	—	8 814	2 930	22.	—	—	341,00	336,00		
107. Niederwiesa.	—	4 406	41 092	—	273	45 768	9 091	9.	—	—	990,00	167,00		
108. Bismarckhof.	—	678	45 033	—	378	50 191	5 501	19.	—	—	—	—		
109. Frankenberg.	27	13 805	61 296	—	537	78 663	35 060	11.	—	—	3 008,00	1 393,00		
110. Hainichen.	25	5 725	57 030	—	339	67 851	14 735	25.	—	—	2 985,00	1 190,00		
111. Falkenstein.	—	631	2 297	—	2	3 431	636	19.	—	—	70,00	13,00		
112. Falkenstein.	—	627	2 586	—	2	3 212	507	19.	—	—	—	—		

abgegangen und angekommen:

päck.	Hunde.		Gesamt-Einnahme.		Von der Gesamt-Einnahme kommen auf den		Von den befristeten Personen kommen auf den		Billettfrequenz.										
	Fracht-betrag.	Stück.	Thlr.	Sgr.	Binnen-Verkehr.	directen Verkehr.	Einn. befrist.	Einn. befrist.	Bei den einzelnen Stationen u. Haltestellen wurden verkauft:										
									Ein- zugs- billete.	Tour- billete.	Tages- billete.	zusammen- kommen mit anderen.	Ein- zugs- billete.	Ein- zugs- billete.	Ein- zugs- billete.	Zu- sammen.			
1	94,0	7	—	7,0	226	7,0	226	7,0	—	—	1 409	—	—	568	433	—	—	—	104
2	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	432	732	20	—	—	1 174
3	99,0	—	—	—	34	20,0	34	20,0	—	—	445	—	—	—	—	—	—	—	—
4	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	5 096	8 044	125	—	—	13 265
5	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	14 067	18 143	405	—	—	32 555
6	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	5 845	5 845	—	—	—	9 391
7	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	15 766	17 720	180	—	—	35 475
8	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	4 032	2 356	30	—	—	6 398
9	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	1 385	1 354	155	—	—	2 774
10	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	22 485	27 945	600	63	—	51 191
11	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	2 452	2 033	—	—	—	4 485
12	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	1 990	4 197	680	—	—	6 867
13	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	301	391	—	—	—	692
14	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	675	1 964	105	—	—	3 034
15	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	3 928	2 218	195	—	—	6 371
16	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	9 268	16 370	2 040	—	—	27 594
17	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	3 301	1 485	310	—	—	5 216
18	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	19 071	30 251	605	—	—	49 927
19	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	7 543	19 191	280	—	—	26 973
20	99,0	—	—	—	410	20,0	410	20,0	—	—	1 936	—	—	923	1 219	—	—	—	2 142



Es sind

Table with columns: Stationen, Personen (I-IV), Miltlerpersonen, Zusammen, Personengeld, Fahrstüge, Reisegeld, etc.

abgegangen und angekommen:

Table with columns: päck., Hunde, Gesamt-Einnahme, Von der Gesamt-Einnahme, etc., and a separate section for Billettfrequenz.

\*) Anmerkung: 2 Gepäckstücke II. Klasse & 6 Personen und 222 Gepäckstücke III. Klasse & 1 Person.



bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Militär- personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Kägen)	Zu- sammen.	Personen- geld.			Einnahme — E. Sahoragen — S.		Reisege- 								
	I.	II.	III.	IV.			Personen.	Thlr.	Sgr.	Zahl.	Thlr.	Sgr.	Gesamt- Gewicht.	Bemerktes Gewicht.						
															Wagenklasse.		Geld- betrag.		Gesamt- Gewicht.	Bemerktes Gewicht.
															Personen.	Thlr.	Sgr.	Centen.		
127. Obervogelzung	—	649	6 197	—	479	7 225	772	9,0	—	—	21,00	14,00								
128. Pörsch	—	2 245	21 117	—	356	23 796	3 740	39,0	—	—	300,00	19,00								
129. Rathen	—	2 821	15 263	—	185	18 269	3 170	5,0	—	—	134,00	50,00								
130. Königstein	405	14 738	32 770	—	1 785	49 618	15 405	17,0	—	—	1 975,00	682,00								
III. Krippen	286	18 045	42 662	—	1 971	63 174	20 032	3,0	—	—	2 074,00	102,00								
131. Schön	664	10 562	21 151	—	1 240	31 817	20 150	28,0	—	—	3 646,00	1 140,00								
132. Niedergrund	715	24 225	70 127	—	1 131	96 226	35 932	10,0	—	—	4 352,00	1 853,00								
133. Obergrund	—	4 313	21 520	—	51	26 229	5 274	24,0	—	—	380,00	132,00								
134. Bodenbach	796	16 731	39 584	—	211	57 222	36 746	19,0	12,2 15,1	645 45	7 200,00	2 005,00								
135. Dresden-Neumarkt	2 281	78 098	239 650	—	15 394	327 538	202 695	27,0	15,2 12,8	851 —	31 001,00	10 025,00								
136. Langelsdorf	2 719	87 887	271 987	—	15 689	377 372	210 734	39,0	12,3 16,1	328 70	36 790,00	8 156,00								
137. Hadeberg	—	2 215	16 557	—	702	19 474	1 984	27,0	—	—	—	—								
138. Fischbach	154	29 889	92 181	—	7 045	129 219	22 055	17,0	—	—	2 850,00	89,00								
139. Hartau	75	17 667	67 119	—	7 459	119 946	19 341	20,0	—	—	3 314,00	1 200,00								
140. Bischofswerda	19	3 472	32 073	—	419	36 189	7 516	20,0	—	—	912,00	298,00								
141. Domsitz	21	3 413	33 189	—	729	37 335	5 732	15,0	—	—	1 105,00	440,00								
142. Seitschen	—	570	19 942	—	129	11 641	1 823	20,0	—	—	—	—								
143. Bantzen	40	419	3 237	—	134	5 759	997	25,0	—	—	—	—								
144. Bantzen	46	11 389	62 406	—	2 228	70 062	24 558	12,0	—	—	2 985,00	1 099,00								
145. Bantzen	48	9 166	52 271	—	2 190	63 567	19 075	7,0	—	—	2 664,00	906,00								
146. Bantzen	—	795	7 451	—	16	8 594	1 392	1,0	—	—	2,00	0,00								
147. Bantzen	—	725	4 587	—	105	5 412	783	15,0	—	—	—	—								
148. Bantzen	—	4 288	30 716	—	593	35 747	5 364	9,0	—	—	—	—								
149. Bantzen	—	4 019	25 913	—	699	27 132	4 159	22,0	—	—	—	—								
150. Bantzen	314	31 411	10 061	—	5 647	126 033	54 877	12,0	—	—	8 126,00	2 774,00								
151. Bantzen	348	24 023	124 089	—	5 704	157 124	54 696	20,0	—	—	8 427,00	3 176,00								

päck.	Hunde.		Gesamt- Einnahme.	Van der Gesamt-Ein- nahme kommen auf den		Von der Gesamt-Ein- nahme kommen auf den		Billett-frequenz.													
	Fracht- betrag.	Zahl.		Binnen- Verkehr.	directen Verkehr.	Einn- Verkehr.	Einn- Verkehr.	Bei den einzelnen Stationen u. Haltestellen wurden verkauft:													
								Eil- züge- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	sonstige billets.	Billets für Kinder.	Billets für Frauen.	Zu- sammen.							
															Personen.	Thlr.	Sgr.	Centen.			
4	3,0	7	—	11,0	776	25,0	776	25,0	—	—	1 325	—	—	2 775	1 705	810	—	—	5 290		
—	—	5	—	14,0	462	8,0	462	8,0	—	—	4 190	—	—	—	—	—	—	—	—	15 213	
—	—	68	4	11,0	3 772	5,0	3 772	5,0	—	—	35 726	—	—	6 870	7 518	885	—	—	—	12 768	
—	—	53	4	21,0	8 298	1,0	8 298	1,0	—	—	37 085	—	—	7 327	5 096	385	—	—	—	—	
—	—	44	4	7,0	3 199	2,0	3 199	2,0	—	—	19 302	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	34	2	16,0	5 351	3,0	5 351	3,0	—	—	24 515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
215	28,0	184	19	20,0	15 641	3,0	15 500	7,0	325	25,0	49 264	434	—	21 032	29 298	1 425	27	—	—	45 742	
271	29,0	245	24	11,0	20 023	4,0	20 000	23,0	23	12,0	82 776	328	—	—	—	—	—	—	—	—	—
268	3,0	256	24	16,0	23 599	12,0	23 580	18,0	19	24,0	88 010	1 547	—	39 257	38 627	930	15	—	—	59 829	
168	15,0	206	22	12,0	27 070	9,0	26 457	4,0	613	4,0	94 803	1 307	—	—	—	—	—	—	—	—	—
47	25,0	46	5	17,0	5 326	7,0	5 029	7,0	—	—	26 229	—	—	15 291	4 206	975	—	—	—	20 972	
—	—	44	2	20,0	5 074	27,0	5 074	27,0	—	—	29 770	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	15	—	21,0	1 884	2,0	1 884	2,0	—	—	12 029	—	—	3 701	2 034	2 109	—	—	—	—	8 255
—	—	39	2	28,0	1 658	24,0	1 658	24,0	—	—	8 410	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2	—	5,0	215	19,0	215	19,0	—	—	1 009	—	—	344	347	—	—	—	—	—	661
1436	17,0	210	51	13,0	29 108	20,0	33 333	22,0	3 723	6,0	39 329	4 763	—	27 114	15 644	135	11	—	—	—	42 564
1 077	23,0	254	63	11,0	29 159	12,0	34 199	27,0	3 369	10,0	71 504	2 933	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 199	10,0	1 398	269	14,0	299 547	21,0	199 876	13,0	99 671	10,0	302 362	26 270	5 977	128 199	94 989	690	289	—	—	—	230 144
5 705	17,0	1 901	264	15,0	217 042	12,0	179 271	27,0	39 771	16,0	256 129	21 983	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	147	9	15,0	1 094	12,0	1 094	12,0	—	—	19 474	—	—	5 226	7 098	—	—	—	—	—	12 280
—	—	21	—	21,0	2 267	8,0	2 267	8,0	—	—	20 729	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
211	4,0	565	45	5,0	22 289	22,0	22 169	18,0	120	4,0	120 057	189	—	24 362	45 861	1 050	—	—	—	—	71 839
294	9,0	729	55	0,0	19 650	23,0	19 653	15,0	27	14,0	112 250	136	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	28,0	98	9	27,0	7 004	15,0	7 003	2,0	1	6,0	33 182	1	—	2 043	14 090	570	—	—	—	—	21 703
111	25,0	121	11	9,0	5 855	17,0	5 855	5,0	9	12,0	37 320	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	43	3	17,0	1 827	7,0	1 827	7,0	—	—	11 641	—	—	1 210	4 491	840	—	—	—	—	6 796
—	—	5	—	5,0	998	—	998	—	—	—	5 290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
374	4,0	109	11	21,0	24 930	2,0	24 932	3,0	407	4,0	75 501	561	—	17 648	25 942	925	—	—	—	—	27 015
323	21,0	158	15	12,0	19 417	20,0	19 141	4,0	272	6,0	65 179	297	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	6,0	51	1	25,0	1 364	2,0	1 364	2,0	—	—	8 304	—	—	1 250	3 177	300	—	—	—	—	4 927
—	—	64	4	2,0	350	21,0	350	21,0	—	—	5 412	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	42	0	4,0	5 367	15,0	5 367	15,0	—	—	35 747	—	—	4 561	15 298	594	—	—	—	—	20 634
—	—	128	11	21,0	4 171	10,0	4 171	10,0	—	—	27 132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 263	21,0	311	49	0,0	56 268	0,0	54 245	21,0	1 942	12,0	131 598	2 043	325	40 500	46 334	1 035	90	—	—	—	88 674
1 125	21,0	257	37	0,0	56 363	17,0	55 643	7,0	1 399	10,0	155 612	1 982	—	—	—	—	—	—	—	—	—



bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Mittel- personen in III. Wagen- klassen (mit ge- wöhn- lichen Gepäck.)	Zu- sammen.	Personen- geld.			Einnahme - E. Schweigen - S.		Reisege- -			
	I.	II.	III.	IV.			Personen.	Takt.	Spre.	Zahl.	Geld- betrag.		Gesamt- Gewicht.	Benutztes Gewicht.	
											Takt.	Spre.			Centner.
145. Kubschütz	—	156	4 560	—	—	4 437	280	9,0	—	—	—	—			
—	—	228	2 477	—	38	2 793	290	11,0	—	—	—	—			
146. Passwitz	29	5 227	21 297	—	307	26 941	5 560	7,0	—	—	250,00	68,00			
—	50	3 190	18 845	—	417	20 519	4 718	21,0	—	—	—	—			
147. Löhau	170	21 594	132 477	—	3 301	137 592	50 400	17,0	—	—	7 944,00	2 229,00			
—	181	22 228	132 043	—	1 174	137 602	48 931	2,0	—	—	6 197,00	2 092,00			
148. Zolbitz	—	493	4 923	—	29	5 445	371	20,0	—	—	—	—			
—	—	195	2 365	—	72	2 432	361	14,0	—	—	—	—			
149. Reichenbach i. L.	50	5 528	36 838	—	474	42 990	3 991	12,0	—	—	859,00	272,00			
—	75	3 268	21 604	—	498	30 735	5 706	3,0	—	—	968,00	139,00			
150. Gersdorf	—	1 279	18 891	—	61	20 231	1 471	19,0	—	—	—	—			
—	—	828	15 227	—	54	18 109	1 325	4,0	—	—	—	—			
151. Görlitz <small>(Anschlusstation an die Reichs-Eisenbahn und Nordostdeutsches-Mitteleisen-Bahn.)</small>	207	20 225	95 025	—	2 067	119 014	81 355	10,0	271	10 550,00	2 168,00				
—	205	24 174	108 428	—	2 637	135 863	81 489	20,0	15 110	11 047,00	3 155,00				
152. Grossschärdorf	6	5 292	40 046	—	326	45 672	9 048	1,0	—	—	883,00	454,00			
—	1	2 790	20 787	—	169	23 653	4 596	1,0	—	—	724,00	327,00			
153. Pulsnitz	10	8 297	41 810	—	700	50 977	11 163	26,0	—	—	1 129,00	405,00			
—	17	6 059	37 695	—	739	44 295	8 615	23,0	—	—	1 170,00	454,00			
154. Bischofs	—	1 925	14 124	—	288	16 317	2 063	25,0	—	—	266,00	92,00			
—	—	1 339	10 079	—	203	12 661	1 609	4,0	—	—	—	—			
155. Kamenz	112	8 761	38 944	—	2 611	50 428	17 043	3,0	—	—	1 906,00	774,00			
—	129	6 744	43 423	—	2 429	54 727	16 214	2,0	—	—	2 113,00	802,00			
156. Neuenhardenhof	—	1 312	12 012	—	249	13 572	1 727	25,0	—	—	—	—			
—	—	797	9 893	—	211	10 893	1 477	28,0	—	—	—	—			
157. Obermannsdorf	—	203	9 029	—	300	9 792	1 290	10,0	—	—	515,00	41,00			
—	—	429	8 063	—	403	8 964	1 376	21,0	—	—	—	—			
158. Herrnhut	54	6 810	33 120	—	1 175	42 740	10 874	9,0	—	—	1 829,00	451,00			
—	45	5 315	29 205	—	397	45 592	10 038	25,0	—	—	1 451,00	405,00			
159. Obersiederwitz	10	4 063	20 893	—	1 137	26 363	9 504	22,0	—	—	1 123,00	284,00			
—	26	2 734	20 610	—	2 037	35 407	6 267	17,0	—	—	1 280,00	277,00			
160. Mittelsiederwitz	—	328	15 461	—	1 054	17 259	1 978	9,0	—	—	—	—			
—	—	672	7 612	—	—	8 445	1 563	27,0	—	—	—	—			
161. Zittau <small>(Anschlusstation an die Elbe-Neisse- Eisenbahn.)</small>	214	24 256	102 119	—	7 072	133 661	48 549	16,0	—	—	8 043,00	2 265,00			
—	246	25 449	129 243	—	8 510	179 498	51 611	8,0	—	—	6 825,00	2 285,00			
162. Scheibitz	—	549	8 191	—	262	8 933	674	21,0	—	—	—	—			
—	—	491	5 432	—	—	6 045	629	16,0	—	—	—	—			

plæk.	Hände.		Gesamt- Einnahme.	Von der Gesamt-Ein- nahme kommen auf den				Billett-Frequenz.																
	Pracht- betrag.	Zahl.		Pracht- betrag.	Stätten- Verkehr.		directen Verkehr.		Einn- nahme- auf Stätten.	Einn- nahme- auf directen Verkehr.	Bei den einzelnen Stationen u. Haltestellen wurden verkauft:													
					Takt.	Spre.	Takt.	Spre.			Einn- nahme- auf Stätten.	Einn- nahme- auf directen Verkehr.	Einn- nahme- auf Stätten.	Einn- nahme- auf directen Verkehr.	Einn- nahme- auf Stätten.	Einn- nahme- auf directen Verkehr.	Einn- nahme- auf Stätten.	Einn- nahme- auf directen Verkehr.						
																			Stück.					
—	—	0	—	8,0	389	17,0	389	17,0	—	—	4 417	—	—	1 133	1 452	180	—	—	2 785					
—	—	10	1	5,0	394	10,0	394	10,0	—	—	2 793	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
—	—	35	11,0	63	4	29,0	5 549	20,0	5 549	20,0	—	—	26 941	—	—	5 560	30 735	60	—	—	16 176			
—	—	—	—	44	6	29,0	4 725	11,0	4 725	11,0	—	—	20 519	—	—	—	—	—	—	—	—			
873	2,0	451	65	22,0	51 339	12,0	48 926	12,0	2 413	0,0	134 361	3 141	474	45 544	45 887	1 899	70	—	—	—	91 605			
803	7,0	463	75	5,0	47 716	14,0	45 711	4,0	2 005	8,0	124 573	2 030	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	4	—	6,0	471	20,0	471	20,0	—	—	5 445	—	—	867	2 290	—	—	—	—	3 156		
—	—	—	—	49	1	19,0	363	3,0	363	3,0	—	—	2 432	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
84	5,0	108	9	13,0	8 984	20,0	8 967	27,0	17	2,0	42 910	34	—	8 140	10 197	1 900	—	—	—	—	—	25 043		
102	10,0	142	10	—	3 821	13,0	3 815	13,0	6	20,0	30 719	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	72	2	12,0	1 470	24,0	1 470	24,0	—	—	20 231	—	—	2 523	8 864	—	—	—	—	—	11 327	
—	—	—	—	5	—	5,0	1 425	9,0	1 425	9,0	—	—	18 109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2 151	0,0	343	31	14,0	88 849	1,0	72 621	2,0	11 227	29,0	132 261	6 733	2 032	48 620	30 714	135	1	—	—	—	—	—	85 153	
2 244	19,0	296	29	10,0	64 591	20,0	75 432	6,0	9 164	14,0	125 791	6 091	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
119	16,0	91	4	10,0	9 171	27,0	9 055	28,0	75	29,0	45 494	128	—	4 790	18 693	1 645	—	—	—	—	—	—	21 024	
79	11,0	124	6	21,0	4 789	5,0	4 545	11,0	62	21,0	20 747	136	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
157	7,0	174	9	14,0	11 906	17,0	11 219	17,0	68	0,0	50 891	176	—	8 483	20 512	720	—	—	—	—	—	—	29 715	
119	10,0	124	6	4,0	8 039	7,0	8 553	30,0	85	27,0	44 357	109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
29	1,0	37	1	21,0	2 674	17,0	2 374	17,0	—	—	16 343	—	—	2 620	5 829	960	—	—	—	—	—	—	3 459	
—	—	—	—	41	1	21,0	1 390	3,0	1 390	3,0	—	—	12 661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
290	23,0	123	23	27,0	17 857	29,0	17 637	3,0	229	29,0	59 199	350	—	12 480	18 224	765	—	—	—	—	—	—	31 469	
297	0,0	163	17	16,0	16 528	18,0	16 358	25,0	171	20,0	54 504	225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	39	1	13,0	1 729	8,0	1 729	8,0	—	—	13 572	—	—	3 636	4 938	—	—	—	—	—	8 574	
—	—	—	—	23	—	21,0	1 478	21,0	1 478	21,0	—	—	10 893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	28	14	—	1 290	20,0	1 290	20,0	—	—	9 792	—	—	2 628	3 462	—	—	—	—	—	6 130	
—	—	—	—	11	1	11,0	1 578	7,0	1 578	7,0	—	—	8 964	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
163	14,0	109	7	15,0	11 044	20,0	10 900	8,0	429	21,0	42 004	707	—	12 921	14 791	120	53	—	—	—	—	—	27 795	
134	27,0	120	7	25,0	10 201	17,0	9 627	15,0	374	2,0	44 234	1 326	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
119	28,0	149	9	27,0	9 654	17,0	9 248	1,0	396	16,0	55 792	1 201	—	11 009	22 722	219	—	—	—	—	—	—	33 941	
72	18,0	143	9	29,0	6 789	4,0	6 895	15,0	4 99	15,0	33 194	2 301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	20	1	7,0	1 979	9,0	1 979	9,0	—	—	17 259	—	—	3 302	4 974	—	—	—	—	—	10 226	
—	—	—	—	—	—	—	1 563	27,0	1 563	27,0	—	—	8 445	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 410	12,0	493	27	21,0	20 040	19,0	16 471	24,0	3 569	25,0	121 988	2 573	7	43 528	43 777	1 625	322	—	—	—	—	—	88 790	
1 186	20,0	494	41	—	22 839	28,0	20 189	22,0	2 650	0,0	171 431	2 934	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	35	3	21,0	878	12,0	878	12,0	—	—	8 933	—	—	2 161	3 331	355	—	—	—	—	—	5 547
—	—	—	—	9	—	12,0	629	21,0	629	21,0	—	—	6 045	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—





bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Militärpersonen in III. Wagenklasse (inkl. Militärpersonen, 2. Abt.)	Zusammen.	Personengeld.			Einzeln- u. E. Fahrkarten - S.		Reisege-	
	I.	II.	III.	IV.			Personen.	Tkr.	Sgr.	Kohl.	Gesamt-Gewicht.		Benzin-Gewicht.
											Geld-betrag.		
103. Hainewalde	—	1 625	10 304	—	355	11 474	1 135	15,4	—	—	—	—	—
104. Grossschönau	13	6 366	32 626	—	1 056	40 261	7 885	28,4	—	—	789,00	175,00	—
105. Warasdorf	109	7 362	41 104	—	368	48 683	10 987	16,5	—	—	2 857,50	1 281,00	—
Summe	122	9 448	37 117	—	47	48 692	8 931	17,4	—	—	2 457,50	1 027,00	—

Hauptsumme des Personen-

Dieselbe besteht aus:	Personen				Militärpersonen	Zusammen	Personengeld			Einzeln- u. E. Fahrkarten - S.		Reisege-	
	I.	II.	III.	IV.			Personen	Tkr.	Sgr.	Kohl.	Gesamt-Gewicht	Benzin-Gewicht	
dem Busverkehr (Abgang)	15 718	1 411 385	6 629 017	159 033	101 086	8 331 197	2 073 284	10,4	1 228	2 501	6,1	333 217,00	116 145,00
dem directen Verkehr (Abgang) (vergl. Tabelle B. 1. Abt. Abschnitt 2. Abt. Abschnitt 3. Abt.)	9 099	89 248	153 583	—	1 322	252 192	257 828	5,8	15	2 250	0,5	57 944,00	18 270,00
dem directen Verkehr (Ankunft) (vergl. Tabelle B. 1. Abt. Abschnitt 2. Abt. Abschnitt 3. Abt.)	9 858	84 968	146 118	—	1 405	242 379	251 915	5,9	15	2 250	0,5	49 144,00	16 807,00
dem Durchgangsverkehr, welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt (vergl. Tabelle B. 1. Abt. Abschnitt 2. Abt. Abschnitt 3. Abt.)	4 119	36 633	22 765	—	441	65 961	133 213	14,4	—	—	—	26 074,00	10 052,00
Summe	40 794	1 621 266	7 145 083	159 033	102 275	9 162 629	2 529 227	10,4	1 228	4 000	1,1	467 389,00	161 268,00
Hierfür für aussergewöhnliche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hierzu ab zu Bestätigungen	—	—	—	—	—	—	403	1,4	—	35 12,00	—	—	—
Finanzielles Ergebnis des Personenverkehrs	—	—	—	—	—	—	2 227 824	8,4	—	5 151 25,00	—	—	—
Von der Einnahme kommen durchschnittlich:													
auf jede Person	Ngr.	82,00	21,00	8,00	1,00	3,00	10,00						
auf jede Person und jeden Kilometer	Pfg.	8,00	4,00	3,00	1,00	1,00	3,00						
Sämtliche Personen haben zurückgelegt	Kilometer	10 038,00	2 638 81,00	10 781 03,00	1 89 03,00	7 633 23,00	28 86 03,00						
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren	Kilometer	95,00	42,00	26,00	1,00	20,00	28,00						
Von den überhaupt beförderten Personen kommen nach Prozentsatz auf die einzelnen Klassen		0,00	17,00	26,00	1,00	6,11 Cl.	100,00						
Nach der spezifischen Personenfrequenz (unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernung) Prozentsatz		1,00	20,00	31,00	0,00	—	100,00						

päck.	Hunde.		Gesamt-Einnahme.	Von der Gesamt-Einnahme kommen auf den		Von den teils durch Personen kommen auf den		Billett-frequenz.													
	Frucht-betrag.	Stk.		Hinter-Vorkehr.	directen Verkehr.	Einnahme.	für den	Einnahme.	Einnahme.	Einnahme.	Einnahme.	Einnahme.	Einnahme.								
														Einzelbillets.	Tour-billets.	Tages-billets.	sonstige	sonstige	sonstige	Zusammen.	
—	—	73	2	13,0	1 127	28,0	1 127	28,0	—	—	11 474	—	—	2 228	4 368	20	—	—	—	6 514	
—	—	21	1	1,0	837	4,0	837	4,0	—	—	8 005	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67	14,0	69	4	—	7 967	12,0	7 247	21,0	719	21,0	28 050	1 262	—	5 282	14 813	1 110	125	—	—	24 328	
129	28,0	129	7	—	5 920	31,0	5 555	8,0	365	8,0	31 124	889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
288	22,0	129	7	5,0	10 263	14,0	7 857	37,0	2 225	17,0	35 691	12 250	—	16 040	15 942	435	60	—	—	32 485	
194	27,0	101	6	7,0	9 132	27,0	7 054	19,0	2 081	2,0	36 229	11 458	—	—	—	—	—	—	—	—	—

und Gepäck-Verkehres.

50 276	1,0	21 628	2 579	—	2 632 930	14,0	—	—	—	—	—	—	—	47 500	2 200 632	3 050 345	125 200	—	—	5 421 082	
15 884	8,0	36	9	6,0	24 665	8,0	—	—	—	—	—	—	—	23 411	132 708	46 084	345	1 740	1 745	286 058	
16 136	29,0	80	29	14,0	278 948	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10 289	18,0	6	1	3,0	164 910	4,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
93 106	27,0	21 608	2 612	21,0	3 129 534	8,0	—	—	—	—	—	—	—	70 911	2 333 340	3 096 379	125 545	1 740	1 745	5 629 730	
—	—	—	—	—	123 730	13,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3 432 264	23,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1 941	19,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
93 106	8,0	—	2 612	23,0	2 451 000	13,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

und zwar:

	I. Wagen-Klasse	II.	III.	IV.	in Prozenten	Zuschuss gegen das Vorjahr
I. Wagen-Klasse	4 971	18 829	208	183	1	24 328
II.	65 940	370 391	492 472	35 880	285	971 131
III.	—	1 945 328	2 070 486	89 370	1 231	4 508 183
IV.	—	—	33 233	—	—	126 488
in Prozenten	1,200	41,000	54,000	2,800	0,000	100,000
Zuschuss gegen das Vorjahr	6 079	323 088	817 321	45 931	108	1 126 033

Es hat gegen das Vorjahr nach Prozentsatz zusammengesetzt:

	die Personen-zahl.	die Personen-geld-Einnahme.	die Personen-kilometer-zahl.
in I. Wagen-Klasse	34,00	28,00	20,00
II.	29,00	29,00	21,00
III.	30,00	25,00	24,00
IV.	22,00	20,00	20,00
überhaupt	30,00	23,00	23,00
die Gesamtsumme incl. der Hunde für aussergewöhnliche Militärtransporte	12,00		

<sup>\*)</sup> zusammen 1 000 Stück II. Klasse & 6 Personen <sup>\*\*)</sup> bei Directen Abfahrts.  
<sup>\*)</sup> incl. 1 400 Tkr. & Ngr. <sup>\*\*)</sup> incl. 1 400 Tkr. & Ngr. <sup>\*)</sup> incl. 1 400 Tkr. & Ngr. <sup>\*\*)</sup> incl. 1 400 Tkr. & Ngr.



Es sind

bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Militärpersonen in III. Wagenklasse mit gewöhnlichen Sachen (Eigene)	Zusammen.	Personengeld.			Einnahme — E. Solennagen — S.		Reisege-			
	I.	II.	III.	IV.			Wagenklassen.	Personen.	Takt.	Sgr.	Zahl.	Takt.	Sgr.	Gesamt-Gewicht.	Besatztes Gewicht.
b) Altenburg.															
171. Altenburg (Anschlußstation an dieächs. Staatsbahn.)	54	3 735	17 947	3 771	612	25 562	4 457	29,1	10	—	—	902,00	317,00		
	23	4 207	26 132	4 894	480	29 954	4 955	19,0	—	—	—	720,00	297,00		
172. Rositz Eröffnet am 15. Juni 1873.	1	1 229	4 844	2 180	35	10 289	833	11,0	—	—	—	42,00	14,00		
	2	1 045	3 729	1 902	126	4 701	788	21,0	—	—	—	53,00	21,00		
173. Meuselwitz Eröffnet am 23. Juni 1873.	7	3 475	16 939	3 714	196	24 252	3 212	18,0	—	—	—	282,00	112,00		
	16	2 842	14 177	3 289	230	20 254	2 968	17,0	—	—	—	361,00	140,00		
174. Boksdorff Eröffnet am 18. Juni 1873.	—	405	5 332	2 429	22	6 240	719	3,0	—	—	—	48,00	18,00		
	—	495	4 852	2 079	29	7 115	586	6,0	—	—	—	62,00	19,00		
175. Zeitz Eröffnet am 15. Juni 1873. (Anschlußstation an die Thüringische Bahn.)	29	1 042	12 430	4 789	428	19 426	3 521	8,0	—	—	—	696,00	251,00		
	35	2 286	14 285	4 503	469	22 124	3 769	5,0	1,1	35	—	682,00	258,00		

Hauptsumme des Personen-

Direkte besteht aus:													
dem Busenverkehr (Abgang)	77	10 605	57 469	16 700	1 549	86 261	12 278	20,0	1,1	35	—	1 798,00	645,00
dem direkten Verkehr (Abgang) (vergl. Tabelle III. dieses Abschnittes entsprechendes Druck)	11	335	1 334	—	—	1 670	456	15,0	—	—	—	183,00	51,00
dem direkten Verkehr (Ankunft) (vergl. Tabelle III. dieses Abschnittes entsprechendes Druck)	9	399	1 244	—	3	1 657	422	8,0	—	—	—	121,00	40,00
<b>Summe</b>	<b>97</b>	<b>11 339</b>	<b>59 989</b>	<b>16 700</b>	<b>1 552</b>	<b>89 719</b>	<b>13 257</b>	<b>17,0</b>	<b>1,1</b>	<b>35</b>	<b>—</b>	<b>2 002,00</b>	<b>736,00</b>
Hierüber für ungewöhnliche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von der Einnahme kommen durchschnittlich:													
auf jede Person . . . Sgr.	28,00	6,00	4,00	3,00	2,00	4,00							
auf jede Person und jeden Kilometer . . . Fig.	8,00	4,00	3,00	2,00	1,00	3,00							
Jede Person haben zurückgelegt . . . Kilometer	1 842,0	6 285,0	42 240,0	28 988,0	2 822,0	1 32 328,0							
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren . . . Kilometer	22,00	15,00	13,00	12,00	19,00	13,00							
Von dem überhaupt beförderten Personen kommen nach Prozenten auf die einzelnen Klassen . . .	0,00	12,00	65,00	18,00	100,00	100,00							
Nach der spezifischen Personen- frequenz (unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen) Prozente . . .	0,00	14,00	68,00	17,00	—	100,00							

abgegangen und angekommen:

päck.	H u n d e.		Gesamt-		Von der Gesamt-Einnahme kommen auf den		Von den befristeten Personen kommen auf die		Billettfrequenz.												
	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Einnahme.	Büsen- Verkehr.		directen Verkehr.		Eil- züge- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	sonstige billets- auf sonstige Verkehr.	Ein- reis- billets.	Aus- reis- billets.	Zu- sammen.						
					Takt.	Sgr.	Takt.	Sgr.								Takt.	Sgr.	Arzahl.	Stück.		
Zeitzer Eisenbahn.																					
49	10,0	39	3	17,0	4 546	2,0	4 841	6,0	224	28,0	24 800	637	—	—	10 750	7 961	125	—	—	18 106	
57	—	—	1	29,0	3 026	3,0	4 831	6,0	239	3,0	29 267	597	—	—	—	—	—	—	—	—	7 453
2	10,0	24	—	24,0	956	21,0	928	16,0	19	5,0	10 549	40	—	—	4 521	2 469	465	—	—	—	7 453
3	17,0	11	—	10,0	732	15,0	780	8,0	7	11,0	8 671	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	29,0	27	2	18,0	3 233	27,0	3 147	10,0	66	16,0	23 843	449	—	—	7 514	8 014	375	—	—	—	15 900
23	11,0	24	1	14,0	2 035	12,0	2 001	7,0	32	5,0	19 545	329	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	28,0	6	—	16,0	719	16,0	708	23,0	4	23,0	8 187	53	—	—	3 882	2 044	135	—	—	—	6 062
3	6,0	5	—	10,0	625	22,0	581	20,0	2	25,0	7 083	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	15,0	29	3	3,0	5 329	27,0	3 418	17,0	161	19,0	19 137	591	—	—	10 172	4 718	15	—	—	—	14 906
54	9,0	22	1	7,0	3 821	22,0	3 732	24,0	129	27,0	21 767	342	—	—	—	—	—	—	—	—	—

und Gepäck-Verkehr.

138	9,0	135	10	10,0	12 562	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	36 167	24 027	1 110	—	—	—	61 244	
11	7,0	—	—	—	467	22,0	—	—	—	—	—	—	—	—	692	479	15	—	—	—	1 186	
9	6,0	—	—	—	421	14,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
138	22,0	135	10	10,0	13 461	19,0	—	—	—	—	—	—	—	—	37 459	24 506	1 125	—	—	—	62 430	
—	—	—	—	—	5	21,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	13 467	10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
und zwar:																						
I. Wagen-Klasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	—	88
II. „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 658	3 611	523	—	—	—	6 792	
III. „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 080	20 850	600	—	—	—	38 530	
IV. „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 920	—	—	—	—	—	16 920	
in Prozenten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,00	25,00	1,00	—	—	—	100,00	



Es sind

Bei den Stationen und Haltestellen.	Personen				Wahlpersonale in III. Wagenklasse (vgl. Anmerkungen S. 2. Spalte, Buchstaben)	Zusammen.	Personengeld.			Einnahme — L. Salswagen — S.		Reisege- bühren	
	I.	II.	III.	IV.			Zahl.	Geldbetrag.	Gesamt-Gewicht.	Beschlus-Gewicht.	Gesamt.		
											Thlr.	Sgr.	
c) Greiz-Brünner													
174. Greiz	74	8 278	31 704	—	377	40 933	6 054	8,4	—	—	2 779,00	705,00	—
	51	7 280	28 910	—	158	14 700	8 304	28,4	—	—	2 552,00	919,00	—
177. Moldeuf.	—	1 143	11 745	—	30	12 881	999	28,4	—	—	—	—	—
	—	810	9 208	—	1	9 250	800	3,4	—	—	35,00	14,00	—
178. Brunn.	—	130	2 911	—	—	2 941	233	14,0	—	—	—	—	—
	—	161	3 940	—	—	2 130	158	0,4	—	—	14,00	9,00	—
179. Seemark.	—	824	7 477	—	31	8 302	1 086	20,4	—	—	134,00	16,00	—
(Anschlusstation u. d. Station Buchstaben)	—	572	5 395	—	27	6 094	591	4,4	—	—	74,00	10,00	—

Hauptsumme des Personen-

Dieses besteht aus:														
dem Binnenverkehr (Abgang)	—	9 940	31 889	—	132	35 931	3 029	8,4	—	—	248,00	42,00	—	
dem direkten Verkehr (Abgang) (vgl. Tabelle des direkten Verkehrs S. 2. Spalte, Buchstaben)	74	7 533	31 818	—	371	29 796	4 846	3,4	—	—	2 095,00	679,00	—	
dem direkten Verkehr (Ankunft) (vgl. Tabelle des direkten Verkehrs S. 2. Spalte, Buchstaben)	94	5 931	21 903	—	254	28 372	4 035	27,4	—	—	2 889,00	811,00	—	
<b>Summa</b>	<b>168</b>	<b>14 904</b>	<b>70 700</b>	<b>—</b>	<b>657</b>	<b>94 099</b>	<b>12 002</b>	<b>8,4</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>5 763,00</b>	<b>1 532,00</b>	<b>—</b>	
Darüber für ungewöhnliche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von der Einnahme kommen durchschnittlich:														
auf jede Person . . . . . Ngr.	11,00	5,00	3,00	—	2,00	4,00								
auf jede Person und jedes Kilometer . . . . . Pfg.	9,00	5,00	3,00	—	1,00	4,00								
Jeweils Person haben zurückgelegt . . . . . Kilometer	148,00	87 30,00	12 29,00	—	8 67,00	58 37,00								
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren . . . . . Kilometer	12,00	11,00	9,00	—	11,00	19,00								
Von den überhaupt beförderten Personen kommen nach Prozentsatz auf die einzelnen Klassen . . . . .	0,00	17,00	81,00	—	n. III. Cl.	100,00								
Koch der spezifischen Personenfrequenz (unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen) Prozentsatz . . . . .	0,00	20,00	72,00	—	—	100,00								

abgegangen und angekommen:

päck.	Kunde.		Gesamt-Einnahme.	Von der Gesamt-Einnahme kommen auf den				Von der Beförderung kommen auf den		Billett-frequenz.						
	Zahl.	Pracht-betrag.		Binnen-Verkehr.	direkten Verkehr.	Binnen-Verkehr.	direkten Verkehr.	Eil-güter-billets.	Tour-billets.	Tages-billets.	sonstige Billets.	Ein- und Aus-fahrten.	Ein- und Aus-fahrten.	Ein- und Aus-fahrten.	Zusammen.	
																Thlr.

Eisenbahn.

294	14,0	150	16	15,0	6 360	7,0	1 240	23,0	5 120	14,0	11 137	29 795	88	16 375	11 725	670	—	—	28 738
310	20,0	141	12	21,0	6 728	9,0	1 701	26,0	4 976	23,0	16 098	26 072	—	—	—	—	—	—	7 900
—	—	78	4	2,0	300	0,0	300	0,0	—	—	12 881	—	—	2 800	4 800	165	—	—	1 764
—	7,0	51	2	21,0	915	1,0	915	1,0	—	—	2 955	—	—	—	—	—	—	—	5 491
—	—	90	—	20,0	234	4,0	234	4,0	—	—	2 941	—	—	545	1 128	60	—	—	1 764
1	20,0	14	1	3,0	161	0,0	161	0,0	—	—	3 130	—	—	—	—	—	—	—	5 491
4	10,0	54	6	13,0	1 097	24,0	1 097	24,0	—	—	8 292	—	—	2 540	2 931	—	—	—	5 491
1	3,0	109	13	26,0	912	3,0	912	3,0	—	—	6 984	—	—	—	—	—	—	—	5 491

und Gepäck-Verkehres.

12	22,0	307	27	21,0	3 509	22,0	—	—	—	—	—	—	—	11 030	11 581	330	—	—	23 450
256	11,0	—	—	—	5 121	14,0	—	—	—	—	—	—	—	88	10 850	9 624	405	—	20 427
397	6,0	19	2	30,0	4 976	23,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
570	9,0	326	30	11,0	13 625	20,0	—	—	—	—	—	—	—	88 *)	22 289	20 935	735	—	43 877
—	—	—	—	—	98	20,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
—	—	—	—	—	13 723	29,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 224
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 891	17 075	615	—	30 577
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,00	34,00	46,00	1,00	—	100,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

und zwar:

I. Wagen-Klasse	2	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
II.	86	3 433	3 527	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 224
III.	—	18 891	17 075	615	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30 577
in Prozenten	0,00	34,00	46,00	1,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00
Gegen das Vorjahr	— 27	+ 3 411	+ 4 548	+ 290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 8 137

Es hat gegen das Vorjahr nach Prozentsatz zugenommen:

zugenommen:			abgenommen:		
die Per- sonen- zahl.	die Per- sonen- zahl im Kilometer- satz.	die Per- sonen- zahl im Kilometer- satz.	die Per- sonen- zahl.	die Per- sonen- zahl im Kilometer- satz.	die Per- sonen- zahl im Kilometer- satz.
—	—	—	0,00	4,00	6,00
19,00	18,00	18,00	—	—	—
23,00	21,00	21,00	—	—	—
32,00	30,00	30,00	—	—	—
die Gesamt-Einnahme mit der Einnahme für ungewöhnliche Militärtransporte.			19,00	—	—

\*) Einnahme verkehren auf dieser Linie nicht. Die hier verkehrten Militärtransporte übertragen den Eisenbahnen als solche nur an Station Buchstaben I. V.

Es sind

bei den Stationen und Haltestellen.	Personen in				Mittel- personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichem Koffer)	Zu- sammen.	Personen- geld.			Einnahme - E. Sakavagen - S.			Reisege- -	
	Wagenklasse.						Zahl.	Gold- betrag.	Gesamt- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.	Einnahme.		Gesamt- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.
	I.	II.	III.	IV.							Thlr.	Sgr.		
d) Zittau-Reichenberger														
180. Zittau (Abfahrtsstation u. Z. Nach Reichenberg)	20	6 650	29 976	—	3 174	36 198	7 722	5,00	—	—	1 009,00	354,00	—	—
181. Grotzen	20	5 200	30 198	—	60 198	38 512	5 288	0,00	—	—	629,00	325,00	—	—
182. Weiskirchen	—	377	50 368	—	3 80	10 828	1 550	21,00	—	—	—	—	—	—
183. Kratzau	6	2 837	42 027	—	25 300	43 772	5 911	0,00	—	—	358,00	427,00	—	—
184. Mochendorf	14	706	11 297	—	24 35	12 178	1 163	22,00	—	—	—	—	—	—
185. Reichenberg (Abfahrtsstation u. Zu III. Nordische Verkehrsgelände)	178	17 375	87 725	—	93 556	165 929	26 285	21,00	E.1	90	4 980,00	2 094,00	—	—
	130	10 517	75 512	—	94 549	80 989	20 761	3,00	E.1	100	4 432,00	2 027,00	—	—
Hauptsumme des Personen-														
Dieselbe besteht aus:														
dem Eisenverkehrs (Abgang)	108	26 522	197 398	—	288 1 297	225 271	20 507	11,00	—	—	4 657,00	2 938,00	—	—
dem direkten Verkehrs (Abgang) (vergl. Tabelle III. Eisen Abfahrts- stationen dieses Bezirks)	130	4 704	19 203	—	47	24 084	8 422	29,00	E.1	90	2 981,00	1 163,00	—	—
dem direkten Verkehrs (Ankunft) (vergl. Tabelle III. Eisen Abfahrts- stationen dieses Bezirks)	143	4 250	17 885	—	4	22 252	8 201	3,00	E.1	100	3 074,00	1 286,00	—	—
dem Durchgangsverkehr, welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt (vergl. Tabelle III. Eisen Abfahrts- stationen)	552	1 280	100	—	—	1 991	1 408	15,00	—	—	412,00	281,00	—	—
<b>Summe</b>	<b>963</b>	<b>36 754</b>	<b>294 506</b>	<b>—</b>	<b>306 1 344</b>	<b>273 638</b>	<b>57 433</b>	<b>28,00</b>	<b>E.2</b>	<b>190</b>	<b>11 125,00</b>	<b>5 775,00</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
Hieraus ab an Bestellungen	—	—	—	—	—	—	4	19,00	—	—	—	—	—	—
Finanzielle Ergebnisse des Per- sonenverkehrs	—	—	—	—	—	—	57 429	9,00	—	190	24,00	—	—	—
Von der Einnahme kommen durch- schnittlich:														
auf jede Person	Ngr.	25,00	11,00	5,00	—	2,00	6,00	—	—	—	—	—	—	—
auf jede Person und jeden Kilometer	Pfg.	0,00	0,00	0,00	—	1,00	2,00	—	—	—	—	—	—	—
Staatliche Personen haben zurück- gelegt	Kilometer	11 351,0	12 791,0	3 881 351,0	—	7 881,0	1 601 011,0	—	—	—	—	—	—	—
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren	Kilometer	36,00	35,00	35,00	—	18,00	17,00	—	—	—	—	—	—	—
Von des Oberhaupt beförderten Personen kommen nach Prozentsatz auf die einzelnen Klassen		0,00	13,00	85,00	—	1,00	86,00	—	—	—	100,00	—	—	—
Nach der spezifischen Personen- frequenz (unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen) Prozente		0,00	15,00	85,00	—	—	100,00	—	—	—	—	—	—	—

abgegangen und angekommen.

Fracht- betrag.	Hunde.		Gesamt- Einnahme.		Von der Gesamt-Ein- nahme kommen auf den		Von den befräch- teten Personen kommen auf den		Billett-frequenz.											
	Mtl.	Fracht- betrag.	Einnahme.		Eisen- Verkehr.	directes Verkehr.	Eisen- Verkehr.	directe Verkehr.	Bei den einzelnen Stationen u. Haltestellen wurden verkauft:											
			Thlr.	Sgr.					Eil- zugs- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	sonstige auf sonstige Verkehr.	Ein- seitig.	zwei- seitig.	Zu- sammen.					
Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Stück.										
Eisenbahn.																				
112	29,00	193	14	15,00	7 883	18,00	7 818	14,00	31	4,00	56 074	54	37	6 996	14 223	990	17	—	21 515	
160	1,00	300	20	15,00	13 984	29,00	13 934	8,00	52	20,00	55 775	70	—	—	—	—	—	—	21 610	
45	15,00	233	8	19,00	5 942	4,00	4 900	8,00	281	26,00	34 939	3 163	—	6 558	14 002	480	—	—	—	
14	0,00	118	3	4,00	5 473	10,00	5 178	0,00	236	3,00	28 826	3 015	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	37	2	0,00	1 361	21,00	1 561	21,00	—	—	10 828	—	—	2 610	4 094	15	—	—	6 719	
—	—	26	1	5,00	1 685	20,00	1 685	25,00	—	—	11 687	—	—	—	—	—	—	—	—	
62	9,00	124	5	20,00	5 979	8,00	5 867	26,00	511	11,00	43 439	2 352	—	8 432	16 435	2 265	—	—	27 132	
70	25,00	351	7	20,00	5 050	1,00	4 749	18,00	514	13,00	38 182	1 320	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	43	1	15,00	1 365	5,00	1 365	5,00	—	—	12 178	—	—	3 256	3 484	975	—	—	7 717	
—	—	20	—	25,00	1 004	0,00	1 004	0,00	—	—	11 351	—	—	—	—	—	—	—	—	
408	17,00	201	15	10,00	26 109	19,00	19 048	6,00	7 911	12,00	87 834	18 000	1	33 212	38 617	2 895	2	—	44 527	
302	2,00	211	10	15,00	21 261	33,00	13 685	14,00	7 791	0,00	19 149	17 441	—	—	—	—	—	—	—	
und Gepäck-Verkehres.																				
160	14,00	821	47	27,00	40 021	23,00	—	—	—	—	—	—	—	49 791	84 460	6 705	—	—	133 956	
222	20,00	—	—	—	6 350	29,00	—	—	—	—	—	—	—	26	11 177	6 005	75	19	—	17 704
221	24,00	—	—	—	8 423	21,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
78	8,00	—	—	—	1 480	23,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
389	12,00	821	47	27,00	58 622	2,00	—	—	—	—	—	—	—	389	33 968	90 855	6 789	19	—	151 649
—	10,00	—	—	—	4	29,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
und zwar:																				
189	3,00	—	47	27,00	58 627	3,00	—	—	—	—	—	—	—	1	237	—	—	—	—	238
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	57	4 561	10 000	2 000	6	—	18 264
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 170	80 852	4 725	11	—	139 458
in Prozenten																				
Gegen das Vorjahr																				
—	0,00	—	—	—	32,00	19,00	4,00	0,00	—	—	—	—	—	+ 98	+ 7 600	+ 11 422	+ 1 485	- 1	—	+ 29 288
Es hat gegen das Vorjahr nach Prozentsatz zugenommen:																				
in I. Wagen-Klasse																				
" II. " " "																				
" III. " " "																				
Oberhaupt																				
Die Gesamtsumme																				
in I. Wagen-Klasse																				
" II. " " "																				
" III. " " "																				
Oberhaupt																				
Die Gesamtsumme																				

\* Einträge verkehren auf dem Umkehrweg. Die hier verkehrten Eisenbahnen umfassen den Eisenbahnverkehr abwärts von der Station Reichenberg resp. Lützen.



Stationen	Titel	Verfasser	Verleger	Ort	Jahr	Notizen
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	...	...	...	...	...	...

## ABSCHNITT IV.

B<sup>III</sup>.

## SPECIELLER NACHWEIS

DER

## DIRECTEN VERKEHRE

BEI DER

## PERSONENFREQUENZ.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.

Der folgenden Uebersicht ist unmittelbar noch ein Nachweis darüber angefügt worden, in welchem Umfange jede einzelne Station mit den betreffenden fremden Bahnen im directen Verkehre gestanden hat.

Die kurze Bezeichnung der directen Verkehre oft nach ganzen Ländern oder Landestheilen ist am Schlusse der directen Verkehrsübersichten nach den einzelnen Bahnen erläutert.



Ordnungs-Nummer.	im directen Verkehre	via	Personen			Mittlere Per- sonen in III Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Klagen)	Zu- sammen	Personen- geld.		Einkünfte — E. Schwaben — &				
			I.	II.	III.			Personen	Tkr.	Sgr.	Zahl	Geld- betrag		
													Wagenklasse.	
													Tkr.	Sgr.
I. Auf den Staats-														
1. mit Schlesien	Görlitz	1269	11 517	7107	—	20 100	38 150	21,0	—	—				
		1417	10 770	6371	—	18 558	35 994	18,0	—	—				
2. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Görlitz	15	289	430	—	72	674	15,0	—	—				
		32	216	472	—	420	790	21,0	—	—				
3. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Dresden	111	526	822	—	1 769	1 485	13,0	—	—				
		92	497	290	—	1 155	1 142	15,0	—	—				
	Hess.	56	1 049	1 338	—	2 042	2 445	20,0	—	—				
		70	1 198	1 420	—	2 769	2 769	25,0	—	—				
Leipzig	400	8 033	1 732	—	6 169	15 895	14,0	8, 2	5 20,0					
	180	8 265	8 112	—	17 357	31 914	22,0	—	—					
Dresden	11	99	74	—	145	163	18,0	—	—					
	4	92	20	—	86	102	10,0	—	—					
4. mit Hamburg	Hess.	1	28	—	—	29	26	12,0	—	—				
		4	50	—	—	54	42	6,0	—	—				
Leipzig	21	193	302	—	426	1 084	11,0	—	—					
	21	187	—	—	308	314	20,0	—	—					
5. mit der Magdeburg-Leipziger Bahn	Dresden	16	135	108	—	257	359	—	—	—				
		4	50	99	—	147	291	11,0	—	—				
Leipzig	92	375	344	—	1 191	2 490	9,0	—	—					
	47	548	404	—	1 059	2 355	25,0	—	—					
6. mit der Halle-Casseler Zweigbahn	Leipzig	2	6	5	—	13	12	3,0	—	—				
		—	5	2	—	8	7	12,0	—	—				
7. mit den Norddeutschen Verbands- stationen (Hannover, Harburg u. Bremen)	Leipzig	22	100	1 031	—	1 053	3 000	3,0	—	—				
		10	45	27	—	102	350	22,0	—	—				
Dresden	4	90	—	—	94	303	4,0	—	—					
	13	68	25	—	104	188	8,0	—	—					
8. mit Thüringen	Leipzig	—	7	5	—	12	21	2,0	—	—				
		—	2	2	—	4	6	30,0	—	—				
9. mit der Gera-Eichlecher Bahn	Görlitz	7	54	242	—	365	89	26,0	—	—				
		4	88	327	—	419	166	19,0	—	—				

K Reisegepäck.			Hunde.		Gesamt- Einnahme.	Billettfrequenz.								
Gesamt- Gewicht	Bezahltes Gewicht	Fracht- betrag	Stück	Fracht- betrag		Bei den einzelnen Stationen und Haltestellen wurden verkauft:								
					Tkr.	Sgr.	Tkr.	Sgr.	Tkr.	Sgr.	Tkr.	Sgr.	Zu- sammen	
Tkr.		Sgr.		Sgr.										
Eisenbahnen.														
9 573,00	2 332,00	3 012	21,0	—	—	41 788	12,0	4 927	15 176	—	—	—	—	20 100
8 400,00	2 222,00	2 548	13,0	—	—	60 952	27,0	—	792	—	—	—	—	792
346,00	90,00	51	29,0	—	—	710	14,0	—	1 769	—	—	—	—	1 769
505,00	77,00	34	8,0	—	—	834	22,0	—	—	—	—	—	—	—
799,00	291,00	143	24,0	—	—	1 429	9,0	—	—	—	—	—	—	1 429
515,00	183,00	92	24,0	—	—	1 255	9,0	—	—	—	—	—	—	—
317,00	135,00	76	0,0	—	—	2 521	20,0	—	2 542	—	—	—	—	2 542
214,00	214,00	125	19,0	—	—	2 715	14,0	—	—	—	—	—	—	—
2 849,00	917,00	1 205	21,0	—	—	17 204	25,0	729	5 440	—	—	—	—	6 169
1 731,00	1 731,00	2 518	12,0	27	12	23 745	8,0	—	—	—	—	—	—	—
92,00	43,00	29	2,0	—	—	122	20,0	—	145	—	—	—	—	145
40,00	10,00	4	26,0	—	—	108	14,0	—	—	—	—	—	—	—
5,00	5,00	3	17,0	—	—	56	20,0	29	—	—	—	—	—	29
3,00	3,00	2	0,0	—	—	69	6,0	—	—	—	—	—	—	—
86,00	86,00	110	18,0	—	—	1 204	29,0	134	—	—	—	—	—	302
92,00	92,00	85	3,0	—	—	1 000	22,0	—	—	—	—	—	—	—
199,00	82,00	25	26,0	—	—	984	28,0	67	999	—	—	—	—	257
32,00	14,00	12	19,0	—	—	234	—	—	—	—	—	—	—	—
674,00	170,00	291	19,0	—	—	2 091	19,0	79	1 102	—	—	—	—	1 181
906,00	129,00	164	25,0	—	—	2 569	18,0	—	—	—	—	—	—	—
8,00	4,00	1	17,0	—	—	15	20,0	4	5	—	—	—	—	15
7,00	3,00	1	20,0	—	—	11	7,0	—	—	—	—	—	—	—
348,00	232,00	264	4,0	—	—	3 264	7,0	11	179	—	—	—	—	1 463
41,00	18,00	24	10,0	—	—	275	7,0	—	—	—	—	—	—	—
50,00	11,00	10	25,0	—	—	213	28,0	10	16	—	—	—	—	94
94,00	20,00	15	21,0	—	—	303	25,0	—	—	—	—	—	—	—
9,00	1,00	1	17,0	—	—	33	19,0	3	9	—	—	—	—	19
7,00	0,00	—	17,0	—	—	7	7,0	—	—	—	—	—	—	—
41,00	24,00	2	24,0	—	—	91	29,0	—	130	85	—	—	—	225
74,00	35,00	4	14,0	—	—	171	—	—	—	—	—	—	—	—

Ordnungs-Nummer.	im directen Verkehre	via	Personen in			Mittels- Personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Kilger).	Zu- sammen	Personen- geld.			Einnahme -- K. Schwaben -- K.	
			I.	II.	III.			Zahl.	Tsk.	Kop.	Zahl.	Geld- betrag.
			Wagenklassen.									
	Dresden	6	112	6	—	126	267	14,0	—	—	—	
		1	41	5	—	50	208	11,0	—	—	—	
10.	mit Frankfurt a. M.	3	28	10	—	41	70	10,0	—	—	—	
	Leipzig	4	36	7	—	47	76	9,0	—	—	—	
	Hof	20	215	44	—	279	661	19,0	—	—	—	
		2	107	8	—	118	221	5,0	—	—	—	
	Dresden	2	35	—	—	35	73	—	—	—	—	
		1	26	4	—	48	75	—	—	—	—	
11.	mit Hessen	2	10	14	—	26	38	4,0	—	—	—	
	Leipzig	1	10	2	—	13	20	2,0	—	—	—	
	Hof	2	17	—	—	19	70	1,0	—	—	—	
		—	16	—	—	16	50	2,0	—	—	—	
	Dresden	—	5	—	—	5	11	20,0	—	—	—	
12.	mit Baden	14	190	102	—	306	1.056	17,0	—	—	—	
	Hof	28	142	74	—	344	1.022	13,0	—	—	—	
13.	mit Württemberg	50	514	122	—	686	2.256	14,0	—	—	—	
	Hof	22	305	129	—	1.028	4.278	22,0	—	—	—	
14.	mit der Schweiz	58	379	—	—	437	1.966	13,0	—	—	—	
	Hof	47	315	—	—	362	1.565	3,0	—	—	—	
15.	mit den Bayerischen Staatsbahnen	815	7.729	1.797	—	10.341	36.440	23,0	—	—	—	
	Hof	106	8.210	821	—	10.027	38.438	3,0	—	—	—	
16.	mit den Bayerischen Ostbahnen	355	3.691	661	—	4.612	18.570	21,0	—	—	—	
	Eger	594	3.767	940	—	5.296	22.543	6,0	—	—	—	
17.	mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn	19	81	—	—	10	46	14,0	—	—	—	
	Eger	27	119	—	—	144	646	—	—	—	—	
18.	mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	1.217	4.066	1.017	—	7.250	8.306	22,0	—	—	—	
	Eger	1.018	5.204	1.121	—	7.341	9.402	1,0	—	—	—	
	Hof	1	15	—	—	16	54	23,0	—	—	—	
		13	5	—	—	18	81	8,0	—	—	—	
19.	mit Tyrol	2	27	—	—	29	146	24,0	—	—	—	
	Eger	4	26	—	—	30	282	14,0	—	—	—	

Reisegepäck.						Hande.		Gesamt- Einnahme.		Billettfrequenz.							
Gesamt- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.		Tsk.	Kop.	Tsk.	Kop.	Bei den einzelnen Stationen und Haltestellen wurden verkauft:							
				Tsk.	Kop.					Eilzugs- billets.	Tour- billets.	Tagre- billets.	Stamm- billets.	Reise- billets.	Aus- wan- derer- billets.	Zu- sammen	
Grosen.		Tsk.	Kop.	Tsk.	Kop.	Mittel.											
20,00	24,00	22	5,0	—	—	—	—	289	19,0	96	30	—	—	—	—	—	126
27,00	3,00	1	25,0	—	—	—	—	116	6,0	—	—	—	—	—	—	—	—
15,00	2,00	2	31,0	—	—	—	—	73	9,0	12	29	—	—	—	—	—	41
15,00	5,00	4	19,0	—	—	—	—	89	19,0	—	—	—	—	—	—	—	—
128,00	33,00	22	24,0	—	—	—	—	624	13,0	221	58	—	—	—	—	—	279
25,00	20,00	12	19,0	—	—	—	—	243	28,0	—	—	—	—	—	—	—	—
13,00	2,00	1	28,0	—	—	—	—	74	28,0	27	8	—	—	—	—	—	35
20,00	4,00	5	2,0	—	—	—	—	80	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—
11,00	2,00	2	28,0	—	—	—	—	41	2,0	2	24	—	—	—	—	—	26
5,00	1,00	1	1,0	—	—	—	—	21	20,0	—	—	—	—	—	—	—	—
1,00	1,00	2	3,0	—	—	—	—	72	4,0	19	—	—	—	—	—	—	19
2,00	2,00	2	14,0	—	—	—	—	58	4,0	—	—	—	—	—	—	—	—
1,00	—	—	—	—	—	—	—	11	20,0	5	—	—	—	—	—	—	5
122,00	31,00	15	4,0	—	—	—	—	1.150	21,0	187	110	—	—	—	—	—	304
23,00	35,00	40	28,0	—	—	—	—	963	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—
30,00	113,00	291	24,0	—	—	—	—	2.956	8,0	550	130	—	—	—	—	—	686
122,00	175,00	230	18,0	—	—	—	—	4.509	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—
87,00	87,00	157	16,0	—	—	—	—	2.128	29,0	457	—	—	—	—	—	—	457
72,00	92,00	164	12,0	—	—	—	—	1.729	11,0	—	—	—	—	—	—	—	—
4.628,00	1.374,00	2.028	4,0	—	—	—	—	28.492	27,0	7.900	2.441	—	—	—	—	—	10.341
4.706,00	1.466,00	2.547	29,0	—	—	—	—	40.196	28,0	—	—	—	—	—	—	—	—
2.246,00	749,00	1.412	11,0	—	—	—	—	19.988	2,0	2.026	2.576	—	—	—	—	—	4.612
2.442,00	806,00	1.608	29,0	—	—	—	—	24.152	5,0	—	—	—	—	—	—	—	—
56,00	20,00	42	16,0	—	—	—	—	449	0,0	93	—	—	—	—	—	—	93
81,00	38,00	72	7,0	—	—	—	—	718	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—
2.917,00	1.196,00	679	11,0	—	—	—	—	8.898	3,0	1.264	5.964	11*)	—	—	—	—	7.239
3.279,00	1.314,00	1.070	12,0	—	—	—	—	10.526	13,0	—	—	—	—	—	—	—	—
14,00	4,00	6	11,0	—	—	—	—	61	10,0	16	—	—	—	—	—	—	16
8,00	9,00	—	19,0	—	—	—	—	61	28,0	—	—	—	—	—	—	—	—
18,00	5,00	9	14,0	—	—	—	—	176	10,0	20	—	—	—	—	—	—	20
39,00	15,00	27	3,0	—	—	—	—	310	11,0	—	—	—	—	—	—	—	—

\* Die hier auf Tagesbillets betriebsfähige Personen waren Theilhaber eines Schienenstrahmens zu verschiedenen Fahrten.

Es sind

Ordnungsnr.	im directen Verkehre	via	Personen			Mittel- Per- sonen in III. Wagen- classen mit ge- wissen Zügen	Zu- sammen	Personen- geld.		Einmalige — K. Saisongeld — S.				
			I.	II.	III.			Zahl.	Geld- betrag.	Zahl.	Geld- betrag.			
			Wagenclassen.									Personen	Tblr.	Sgr.
20. mit Halle	Halle		21	83	—	—	104	431	21,-	—	—			
			7	27	—	—	34	138	11,-	—	—			
	Eger		22	151	—	—	213	1 161	11,-	—	—			
			71	183	—	—	254	1 264	8,-	—	—			
	Eger		120	3 106	911	—	4 027	15 389	13,-	—	—			
			220	1 918	145	—	3 215	10 470	2,-	—	—			
21. mit der Buschtährner Bahn	Bodenbach		102	169	257	—	1 318	1 353	30,-	—	—			
			222	1 023	488	—	1 711	2 025	7,-	—	—			
	Warnsdorf		2	19	8	—	29	7	6,-	—	—			
			2	25	46	—	73	10	4,-	—	—			
22. mit den Oesterreichischen Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Bahn	Bodenbach		2 176	13 631	8 710	—	20 517	23 635	18,-	—	—			
			2 108	9 851	7 013	—	16 982	19 261	4,-	—	—			
23. mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Bodenbach		13	150	122	—	292	286	7,-	—	—			
			28	585	311	—	1 194	1 079	13,-	—	—			
	Bodenbach		244	691	—	—	935	1 167	27,-	—	—			
			210	802	—	—	1 011	1 297	5,-	—	—			
24. mit der Oesterreichischen Nordwestbahn	Zittau		10	49	—	—	59	61	24,-	—	—			
			12	36	—	—	71	78	18,-	—	—			
	Bodenbach		10	110	135	—	255	220	25,-	—	—			
			—	90	41	—	131	189	13,-	—	—			
25. mit der Böhmisches Nordbahn	Warnsdorf		2	21	553	—	649	178	3,-	—	—			
			—	51	256	—	307	86	2,-	—	—			
	Dresden		198	2 625	2 624	—	13 957	15 716	18,-	—	—			
			184	2 959	7 100	—	10 263	11 274	5,-	—	—			
	Riesa		74	794	2 285	—	3 193	1 784	25,-	—	—			
			36	625	2 039	—	2 740	1 417	3,-	—	—			
26. mit der Leipzig-Dresdener Bahn	Döbeln		150	7 152	26 134	—	30 441	19 633	24,-	—	—			
			123	4 464	10 673	—	24 360	7 783	17,-	—	—			
	Leipzig		21	202	193	—	441	254	18,-	—	—			
			20	206	185	—	411	247	15,-	—	—			
27. mit der Gössnitz-Gierzener Bahn	Görsnitz		218	12 258	47 535	1 180	61 230	22 239	25,-	18, 2	85 0,4			
			150	10 175	48 082	1 201	59 645	24 737	7,-	15, 1	54 16,4			
	Altenburg		4	155	256	3	422	218	—	—	—			
			1	121	491	—	603	256	21,-	—	—			
28. mit der Altenburg-Zeitzer Bahn	Neuzsch		83	5 240	14 998	124	25 445	10 120	19,-	—	—			
			61	6 797	20 180	157	37 178	12 278	14,-	—	—			

abgegangen und angekommen

Reisegepäck.						Hände.		Gesamt- Einnahme.		Billett frequenz.							
Gesamt- Gewicht.	Beschltes Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.		Fracht- betrag.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Bei den einzelnen Stationen und Haltestellen wurden verkauft:							
			Ein- st.	Aus- st.						Ein- st.	Aus- st.	Ein- st.	Aus- st.	Ein- st.	Aus- st.		
Gesamt- Gewicht.		Fracht- betrag.		Stück.		Tblr.		Sgr.		Zusammen							
Gesamt- Gewicht.		Fracht- betrag.		Stück.		Tblr.		Sgr.		Zusammen							
31,00	13,00	22	3,-	—	—	—	—	453	26,-	104	—	—	—	—	—	—	104
22,00	12,00	23	14,-	—	—	—	—	161	25,-	—	—	—	—	—	—	—	161
115,00	102,00	197	26,-	—	—	—	—	1 296	7,-	213	—	—	—	—	—	—	213
113,00	54,00	190	15,-	—	—	—	—	1 264	21,-	—	—	—	—	—	—	—	1 264
2 296,00	916,00	1 435	30,-	—	—	—	—	10 825	9,-	2 564	2 073	—	—	—	—	—	4 637
1 892,00	426,00	1 031	23,-	—	—	—	—	11 503	1,-	—	—	—	—	—	—	—	11 503
684,00	195,00	129	24,-	—	—	—	—	1 483	14,-	—	1 218	—	—	—	—	—	1 218
1 102,00	389,00	270	15,-	—	—	—	—	2 205	22,-	—	—	—	—	—	—	—	2 205
17,00	5,00	—	26,-	—	—	—	—	8	2,-	—	28	—	—	—	—	—	28
35,00	8,00	1	3,-	—	—	—	—	17	9,-	—	—	—	—	—	—	—	17
8 404,00	2 532,00	1 041	2,-	—	—	—	—	25 270	18,-	—	10 161	1 793	—	—	—	—	27 064
8 235,00	2 272,00	1 225	27,-	—	—	—	—	20 470	1,-	—	—	—	—	—	—	—	20 470
40,00	15,00	9	7,-	—	—	—	—	215	10,-	—	180	76	—	—	—	—	214
100,00	85,00	33	18,-	—	—	—	—	1 132	25,-	—	—	—	—	—	—	—	1 132
210,00	220,00	138	4,-	—	—	—	—	1 294	1,-	335	—	—	—	—	—	—	1 294
110,00	152,00	91	19,-	—	—	—	—	1 288	24,-	—	—	—	—	—	—	—	1 288
8,00	5,00	4	16,-	—	—	—	—	66	19,-	30	—	—	—	—	—	—	66
11,00	11,00	5	17,-	—	—	—	—	82	5,-	—	—	—	—	—	—	—	82
76,00	11,00	7	26,-	—	—	—	—	228	21,-	—	250	—	—	—	—	—	228
42,00	4,00	3	6,-	—	—	—	—	152	13,-	—	—	—	—	—	—	—	152
63,00	8,00	2	3,-	—	—	—	—	190	12,-	—	610	—	—	—	—	—	190
26,00	11,00	2	11,-	—	—	—	—	88	13,-	—	—	—	—	—	—	—	88
5 294,00	1 497,00	1 021	17,-	—	—	—	—	14 777	5,-	700	10 117	—	—	—	—	—	15 474
3 193,00	584,00	419	5,-	—	—	—	—	12 380	9,-	—	—	—	—	—	—	—	12 380
700,00	125,00	53	24,-	—	—	—	—	1 800	26,-	—	3 196	—	—	—	—	—	3 196
137,00	137,00	45	21,-	—	—	—	—	1 403	29,-	—	—	—	—	—	—	—	1 403
2 798,00	622,00	149	1,-	—	—	—	—	10 182	25,-	—	12 048	10 620	—	—	—	—	22 746
405,00	405,00	152	4,-	—	—	—	—	1 455	20,-	—	—	—	—	—	—	—	1 455
167,00	45,00	35	15,-	—	—	—	—	300	4,-	0	440	—	—	—	—	—	440
32,00	22,00	9	25,-	—	—	—	—	257	15,-	—	—	—	—	—	—	—	257
5 129,00	1 402,00	579	3,-	90	7	8,-	—	20 055	25,-	—	20 348	20 396	75	—	—	—	40 979
5 080,00	1 542,00	585	23,-	53	11	10,-	—	20 310	25,-	—	—	—	—	—	—	—	20 310
54,00	21,00	7	14,-	—	—	—	—	225	14,-	—	170	96	80	—	—	—	296
41,00	11,00	7	14,-	—	—	—	—	262	7,-	—	—	—	—	—	—	—	262
2 268,00	794,00	291	11,-	12	1	2,-	—	10 419	29,-	61	9 510	7 787	163	—	—	—	17 563
2 221,00	625,00	347	8,-	—	—	—	—	12 325	22,-	—	—	—	—	—	—	—	12 325

Ordnungs-Nummer, auf Bundesbahnhöfen	im directen Verkehre	via	Personen in			Militär- Personen in III. Wagen- klassen (mit ge- wöhnlich Eigent.)	Zu- sammen	Personen- geld.			Einnahme — K. Salswagen — K.	
			I.	II.	III.			Zahl.	Geld- betrag.		K. 1	K. 2
									Personen	Tys.		
			Wagenklasse.					Personen		Tys.		Sp.
20	mit der Zittau-Reichenberger Bahn	Zittau	182	3 772	17 009	6	20 919	6 791	92,4	K. 1	200	—
			86	4 953	18 015	47	22 243	7 537	1,4	K. 1	210	—
In den Touren:												
III.	auf Bundesbahnhöfen	Breslau-Breslau	Bodenbach-Dresden- Görlitz	—	12	6	—	18	42	3,4	—	—
		Breslau-Breslau	Dresden-Bodenbach	—	1	—	—	1	2	19,4	—	—
		Dresden-Dresden	Dresden-Bodenbach u. Eger-Chemnitz- Dresden	—	53	28	—	81	305	12,4	—	—
		Dresden-Dresden	Dresden-Freiberg- Annaberg-Chem- nitz-Borna-Leipzig	—	11	21	—	32	94	3,4	—	—
		Dresden-Dresden	Dresden-Bodenbach u. Warsdorf-Dresden	—	277	1 066	—	1 243	2 740	26,4	—	—
		Berlin-Berlin	Dresden-Zittau	—	—	9	—	9	2	6,4	—	—
		Berlin-Berlin	Dresden-Bodenbach	—	—	2	—	2	1	40,4	—	—
		Berlin-Berlin	Dresden-Bodenbach u. Warsdorf-Gör- litz	—	1	10	—	14	23	11,4	—	—
		Berlin-Berlin Leipzig-Leipzig	Leipzig-Eger u. Bo- denbach-Dresden	1	16	6	—	28	86	21,4	—	—
		Berlin-Berlin Leipzig-Leipzig	Leipzig-Borna-Chem- nitz-Annaberg u. Chemnitz-Döbeln	—	26	29	—	45	120	29,4	—	—
		Frag-Frag	Bodenbach-Dresden- Görlitz	—	8	15	—	22	46	27,4	—	—
		Frag-Frag	Bodenbach-Dresden- Zittau	—	30	21	—	34	44	13,4	—	—
		Frag-Frag Wien-Wien	Leipzig-Eger u. Bo- denbach-Dresden	—	128	—	—	128	562	16,4	—	—
		Summa			9 000	98 249	156 526	1 822	262 180	257 828	7,4	EL 5 K. 2
			9 508	94 909	146 118	1 406	242 379	261 013	8,4	EL 3 K. 3	272	1,4
Summa totalis			18 508	178 249	299 644	3 228	494 571	519 743	15,8	EL 6 K. 3	557 80	15,8 8,4

Reisegepäck.						Hunde.		Gesamt- Einnahme.		Billettfrequenz.						
Gesamt- Gewicht.	Besahltes Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.		Gesamt- Einnahme.	Bei den einzelnen Stationen und Haltestellen wurden verkauft:										
			Stück	Fracht- betrag.		Eilzug- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	Monats- karten- und Stichtilien.	Rund- reise- billets.	Aus- wan- derer- billets.	Zu- sammen.				
Gestirn.		Tys.	Sp.	Tys.	Sp.	Stück.										
2 168,44	1 109,44	333	0,4	—	—	9 425	0,4	—	10 091	5 214	75	—	—	—	15 780	
2 194,44	1 121,44	312	0,4	—	—	10 091	1,4	—	—	—	—	—	—	—	15 780	
—	—	—	—	—	—	42	3,4	—	—	—	—	—	18	—	18	
—	—	—	—	—	—	2	13,4	—	—	—	—	—	1	—	1	
—	—	—	—	—	—	359	12,4	—	—	—	—	—	81	—	81	
—	—	—	—	—	—	94	3,4	—	—	—	—	—	32	—	32	
—	—	—	—	—	—	2 740	26,4	—	—	—	—	—	1 343	—	1 343	
—	—	—	—	—	—	2	6,4	—	—	—	—	—	2	—	2	
—	—	—	—	—	—	1	10,4	—	—	—	—	—	2	—	2	
—	—	—	—	—	—	23	11,4	—	—	—	—	—	16	—	16	
—	—	—	—	—	—	86	21,4	—	—	—	—	—	23	—	23	
—	—	—	—	—	—	120	29,4	—	—	—	—	—	45	—	45	
—	—	—	—	—	—	46	27,4	—	—	—	—	—	23	—	23	
—	—	—	—	—	—	64	13,4	—	—	—	—	—	31	—	31	
—	—	—	—	—	—	562	16,4	—	—	—	—	—	128	—	128	
57 944,44	28 270,44	15 884	8,4	92	9	274 096	28,4	23 411	132 728	46 004	345	1 740	1 702	296 053		
57 144,44	28 967,44	14 126	28,4	80	25	276 518	7,4	—	—	—	—	—	—	—		
107 089,44	55 167,44	32 041	7,4	172	32	552 415	6,4	23 411	132 728	46 004	345	1 740	1 702	296 053		



Es sind

Ordnungs-Nummer	im		Personen		Wichtige Personen in III. Wagenklasse (mit geschlossenen Schlafwagen)	Zusammen	Personen-geld.			Einzugs- u. K. Salovagen — S.	
	directen Verkehre		I.	II.			Zahl.	Tbr.	Sgr.	Zahl.	Geld-betrag.
	via		Wagenklasse.								

e) Greiz-Brünner

1. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Neumark & Leipzig	5	70	20	—	114	31	12,0	—	—	—
	Leipzig & Neumark	1	86	28	—	162	41	12,0	—	—	—
2. mit der Magdeburg-Leipziger Bahn	Neumark & Leipzig	—	5	3	—	8	2	3,0	—	—	—
	Leipzig & Neumark	—	3	4	—	7	1	21,0	—	—	—
3. mit Frankfurt a. M.	Neumark & Hof	—	—	4	—	4	—	12,0	—	—	—
	Hof & Neumark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. mit den Bayerischen Staatsbahnen	Neumark & Hof	—	8	11	—	19	3	2,0	—	—	—
	Hof & Neumark	—	—	4	—	4	—	16,0	—	—	—
5. mit den Bayerischen Ostbahnen	Neumark & Eger	—	14	7	—	21	3	22,0	—	—	—
	Eger & Neumark	1	16	2	—	19	2	21,0	—	—	—
6. mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Neumark & Eger	1	8	1	—	9	1	17,0	—	—	—
	Eger & Neumark	1	11	2	—	13	2	21,0	—	—	—
7. mit der Busekührader Bahn	Neumark & Eger	—	1	5	—	6	—	20,0	—	—	—
	Eger & Neumark	1	7	5	—	13	2	10,0	—	—	—
8. mit den Sächs. Staatsbahnen	Neumark	61	6 707	20 100	107	27 178	4 308	21,0	—	—	—
		93	5 540	13 388	124	25 443	4 150	21,0	—	—	—
9. mit der Giesnitz-Gräber Bahn	Neumark & Giesnitz	4	623	1 586	214	2 423	421	20,0	—	—	—
	Giesnitz & Neumark	7	564	1 426	231	2 221	361	13,0	—	—	—
10. mit der Altenburg-Zeitzer Bahn	Neumark & Altenburg	—	1	5	—	6	1	6,0	—	—	—
	Altenburg & Neumark	—	3	5	—	8	1	21,0	—	—	—
11. mit der Zittau-Reichenberger Bahn	Neumark & Zittau	—	2	3	—	5	1	6,0	—	—	—
	Zittau & Neumark	—	7	7	—	14	—	15,0	—	—	—
Summa		74	7 035	21 818	371	29 790	4 830	3,0	—	—	—
		94	5 901	13 280	354	29 372	4 691	27,0	—	—	—
Summa totalis		168	12 936	35 098	725	59 162	9 521	—	—	—	—

abgegangen und angekommen:

Reisegepäck.			Hande.		Gesamt-Einnahme.		Billett-frequenz.					
Gesamt-Gewicht.	Bezahltes Gewicht.	Fracht-betrag.	Stück.	Fracht-betrag.	Tbr.	Sgr.	Bei den einzelnen Stationen und Haltestellen wurden verkauft:					
							Einzugs-billets.	Tour-billets.	Tages-billets.	Sonnen- und Winter-billets.	Land-reise-billets.	An-schwär-der-billets.

Eisenbahn.

38,00	6,00	2	10,0	—	—	—	23	28,0	10	104	—	—	—	—	—	114
5,00	5,00	2	2,0	—	—	—	43	21,0	—	—	—	—	—	—	—	—
1,00	—	—	—	—	—	—	2	2,0	—	8	—	—	—	—	—	8
2,00	0,00	—	2,0	—	—	—	1	21,0	—	—	—	—	—	—	—	—
1,00	—	—	—	—	—	—	—	12,0	—	4	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5,00	1,00	—	18,0	—	—	—	3	20,0	—	19	—	—	—	—	—	19
1,00	0,00	—	2,0	—	—	—	—	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—
4,00	0,00	—	1,0	—	—	—	3	23,0	—	21	—	—	—	—	—	21
6,00	0,00	—	3,0	—	—	—	2	24,0	—	—	—	—	—	—	—	—
5,00	1,00	—	13,0	—	—	—	2	—	—	8	—	—	—	—	—	8
8,00	2,00	—	20,0	—	—	—	3	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—
4,00	1,00	—	13,0	—	—	—	1	9,0	—	6	—	—	—	—	—	6
3,00	3,00	1	4,0	—	—	—	3	14,0	—	—	—	—	—	—	—	—
2 101,00	620,00	233	3,0	—	—	—	4 631	24,0	28	9 816	8 227	410	—	—	—	18 581
2 749,00	734,00	372	22,0	12	1	22,0	4 425	—	—	—	—	—	—	—	—	—
210,00	48,00	19	0,0	—	—	—	441	2,0	—	805	786	15	—	—	—	1 636
240,00	74,00	29	25,0	7	—	28,0	482	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—
0,00	—	—	—	—	—	—	1	6,0	—	4	1	—	—	—	—	5
1,00	—	—	—	—	—	—	1	27,0	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1	6,0	—	0	—	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	15,0	—	—	—	—	—	—	—	—
2 660,00	679,00	256	11,0	—	—	—	5 122	14,0	38	10 600	9 024	465	—	—	—	20 427
2 849,00	811,00	385	6,0	19	2	26,0	4 974	20,0	—	—	—	—	—	—	—	—
5 515,00	1 490,00	540	17,0	19	2	26,0	10 150	7,0	38	10 600	9 024	465	—	—	—	20 427

Ordnungs-Nummer	im		Personen		Militär- Personen in III. Wagen- klasse nach an- deren Personen- klassen.	Zu- sammen	Personen- geld.		Einnahme — E. Schwaben — S.						
	directen Verkehre			Personen.			Takt.	Kop.	Zahl.	Geld- betrag.	Takt.	Kop.			
	ein												I.	II.	III.
	Wagenklasse.														
4) Mittan-Reichen-															
1. mit Schlesien	Zittau & Görlitz	2	38	28	—	100	54	21,0	—	—					
	Görlitz & Zittau	—	42	40	—	52	45	10,0	—	—					
2. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Zittau & Görlitz	15	145	225	—	280	308	30,0	—	—					
	Görlitz & Zittau	17	145	228	—	410	221	2,0	—	—					
3. mit Frankfurt a. M.	Zittau & Dresden	—	1	—	—	1	—	20,0	—	—					
	Dresden & Zittau	—	6	—	—	6	—	—	—	—					
4. mit der Buschtährer Bahn	Zittau & Warsdorf	—	4	2	—	6	5	16,0	—	—					
	Warsdorf & Zittau	2	22	5	—	19	11	21,0	—	—					
5. mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Zittau & Warsdorf	1	13	15	—	27	15	6,0	—	—					
	Warsdorf & Zittau	1	7	23	—	31	15	16,0	—	—					
6. mit der Oesterreichischen Nord- westbahn	Reichenberg	1	26	—	—	37	24	27,0	—	—					
		1	22	—	—	78	51	9,0	—	—					
7. mit der Böhmisches Nordbahn	Zittau & Warsdorf	5	108	480	—	643	317	25,0	—	—					
	Warsdorf & Zittau	1	54	231	—	379	193	26,0	—	—					
8. mit der Leipzig-Dresdner Bahn	Zittau & Dresden	18	213	325	—	606	320	21,0	—	—					
	Dresden & Zittau	5	120	304	—	410	211	15,0	—	—					
9. mit den Sächs. Staatsbahnen	Zittau	88	4 083	16 015	47	22 243	7 467	—	E. 1	30					
		123	3 772	17 000	6	20 910	7 445	22,0	E. 1	100					
10. mit der Görlitz-Geraer Bahn	Zittau & Görlitz	—	5	2	—	5	2	25,0	—	—					
	Görlitz & Zittau	—	—	16	—	16	6	3,0	—	—					
11. mit der Greiz-Brünner Bahn	Zittau & Neumark	—	1	1	—	2	1	3,0	—	—					
	Neumark & Zittau	—	2	3	—	5	2	12,0	—	—					
in den Jahren:	Zittau & Reichenberg	—	—	1	—	1	—	8,0	—	—					
auf Reich- ) Berlin-Berlin- sachbahnen ) Prag-Prag	Zittau & Reichenberg	—	8	10	—	18	6	28,0	—	—					
	<b>Summe</b>	130	4 704	19 200	47	24 084	8 422	22,0	E. 1	30					
		143	4 228	17 885	6	22 262	8 101	3,0	E. 1	100					
	<b>Summe totale</b>	253	8 932	37 085	53	46 346	16 524	2,0	E. 2	130					

Reisegepäck.						Hunde.		Gesamt- Einnahme.		Billetfrequenz.						
Gesamt- Gewicht.	Benzin- Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Takt.	Kop.	Takt.	Kop.	Bei den einzelnen Stationen und Haltestellen wurden verkauft:							
									Eilungs- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	Famili- billets.	Hand- reise- billets.	Aus- wan- derer- billets.	Zu- sammen.	
Gesamt.		Takt.	Kop.	Takt.		Kop.	Stück.									
berger Eisenbahn.																
45,00	8,00	2	8,0	—	—	—	57	0,0	—	109	—	—	—	—	—	109
25,00	4,00	1	9,0	—	—	—	46	10,0	—	—	—	—	—	—	—	46
142,00	33,00	10	10,0	—	—	—	238	20,0	—	284	—	—	—	—	—	284
150,00	38,00	3	21,0	—	—	—	250	24,0	—	—	—	—	—	—	—	250
1,00	0,00	—	5,0	—	—	—	—	20,0	1	—	—	—	—	—	—	1
2,00	1,00	—	7,0	—	—	—	4	7,0	—	—	—	—	—	—	—	4
2,00	0,00	—	1,0	—	—	—	3	17,0	—	6	—	—	—	—	—	6
5,00	3,00	—	22,0	—	—	—	17	21,0	—	—	—	—	—	—	—	17
6,00	1,00	—	9,0	—	—	—	15	13,0	—	27	—	—	—	—	—	27
7,00	3,00	1	1,0	—	—	—	16	17,0	—	—	—	—	—	—	—	16
4,00	4,00	—	27,0	—	—	—	25	24,0	37	—	—	—	—	—	—	37
1,00	1,00	—	11,0	—	—	—	50	20,0	—	—	—	—	—	—	—	50
127,00	31,00	18	3,0	—	—	—	306	4,0	—	640	—	—	—	—	—	640
117,00	30,00	11	23,0	—	—	—	120	25,0	—	—	—	—	—	—	—	120
270,00	55,00	16	20,0	—	—	—	350	20,0	—	606	—	—	—	—	—	606
101,00	41,00	8	10,0	—	—	—	219	25,0	—	—	—	—	—	—	—	219
2 306,00	921,00	171	14,0	—	—	—	7 728	14,0	—	9 280	6 200	25	—	—	—	15 803
2 598,00	1 106,00	188	8,0	—	—	—	7 632	24,0	—	—	—	—	—	—	—	7 632
1,00	0,00	—	2,0	—	—	—	2	28,0	—	5	—	—	—	—	—	5
2,00	0,00	—	1,0	—	—	—	6	5,0	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	1	3,0	—	2	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	8,0	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	5	28,0	—	—	—	—	—	—	—	18
2 981,00	1 163,00	202	26,0	—	—	—	8 735	25,0	38	11 177	6 220	75	19	—	—	17 704
3 074,00	1 268,00	221	24,0	—	—	—	8 428	21,0	—	—	—	—	—	—	—	17 704
6 056,00	2 431,00	444	20,0	—	—	—	17 163	16,0	38	11 177	6 220	75	19	—	—	17 704

## Erläuterung der Collectivbezeichnungen.

Es ist zu verstehen unter dem Verkehre:

in Schlesien	in Württemberg
die Norddeutsche-Märkische Bahn, Oberschlesische Bahn, Niederschlesische Eisenbahn, Breslau-Schwetitzer-Preussener Bahn, Warschau-Wiener Bahn.	die Württembergische Staatsbahn.
in Thüringen	in Schwaben
die Thüringische Bahn, Harzthaleisenbahn.	die Schwabenländische Ostalb-Bahn, Schwabenländische Nordalb-Bahn, verschiedene Nebenbahnen.
in Hessen	in Tyrol
die Hessische Ludwigsbahn.	die Oesterreichische Südbahn (Tyroler Linie).
in Baden	in Italien
die Badische Staatsbahn.	die Oesterreichische Bahn, Südtiroler Bahn.







### Wechselsweise Personenfrequenz

bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnstationen und Haltestellen:

Ordnungsnummer.	im directen Verkehre mit	a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.											
		166.		167.		168.		169.		170.		Summa.	
		Gössnitz.	Schmöln.	Nöbdenitz.	Ronneburg.	Gera.							
<b>Anzahl der abgegangenen und angekommenen Personen.</b>													
1.	der Berlin-Anhaltischen Bahn	—	—	22	14	—	—	55	21	42	235	119	270
2.	Thüringen	292	559	556	455	—	—	1 062	946	—	—	1 910	1 960
3.	der Gera-Eichlichter Bahn	33	113	47	28	—	—	88	143	—	—	168	284
4.	den Bayerischen Ostbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	104	120	104	120
5.	der Kaiserin Elisabeth-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	13	7	13	7
6.	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	22	40	22	40
7.	der Buschtährader Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	85	112	85	112
8.	den Sächsischen Staatsbahnen	—	—	16 418	18 971	1 332	740	13 671	11 638	28 224	29 881	59 645	61 230
9.	der Greiz-Brunner Bahn	—	—	83	67	—	—	292	524	2 322	1 836	2 697	2 427
10.	der Zittau-Reichenberger Bahn	—	—	2	—	—	—	6	—	8	5	16	5
	<b>Summa</b>	325	672	17 128	19 535	1 332	740	15 174	13 272	30 820	32 236	64 779	66 455

Ordnungsnummer.	im directen Verkehre mit	b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.											
		171.		172.		173.		174.		175.		Summa.	
		Altenburg.	Rositz.	Meuselwitz.	Rehmsdorf.	Zeitz.							
<b>Anzahl der abgegangenen und angekommenen Personen.</b>													
1.	der Berlin-Anhaltischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
2.	Thüringen	637	597	40	30	419	567	53	34	—	—	1 149	1 228
3.	den Sächsischen Staatsbahnen	—	—	—	—	30	62	—	—	493	360	523	422
4.	der Greiz-Brunner Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6	8	6
	<b>Summa</b>	637	597	40	30	449	629	53	34	501	367	1 680	1 657

Ordnungsnummer.	im directen Verkehre mit	c) Greiz-Brunner Eisenbahn.		d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.									
		176.		180.		181.		183.		185.		Summa.	
		Greiz.	Zittau.	Zittau.	Grottau.	Kratzau.	Reichenberg.						
<b>Anzahl der abgegangenen und angekommenen Personen.</b>													
1.	Schlesien	—	—	—	—	—	—	—	—	109	82	109	82
2.	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	386	410	386	410
1.	der Berlin-Anhaltischen Bahn	114	163	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.	der Magdeburg-Leipziger Bahn	8	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	Frankfurt a. M.	4	—	—	—	—	—	—	—	1	6	1	6
4.	den Bayerischen Staatsbahnen	19	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.	den Bayerischen Ostbahnen	21	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6.	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	8	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7.	der Buschtährader Bahn	6	13	—	—	—	—	—	—	6	19	6	19
5.	der Dux-Bodenbacher Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	27	31	27	31
6.	der Oesterreich. Nordwestbahn	—	—	37	76	—	—	—	—	—	—	37	76
7.	der Böhmisches Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	643	378	643	378
8.	der Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	606	410	606	410
8.	den Sächsischen Staatsbahnen	27 178	25 415	—	—	3 583	3 515	2 352	1 320	16 308	16 084	22 243	20 919
9.	der Gössnitz-Geraer Bahn	2 427	2 697	—	—	—	—	—	—	5	16	5	16
10.	der Altenburg-Zeitzer Bahn	6	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.	der Greiz-Brunner Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	2	5
11.	der Zittau-Reichenberger Bahn	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12.	Rundreisebillets in verschiedenen Touren	—	—	17	—	—	—	—	—	2	—	19	—
	<b>Summa</b>	29 796	28 372	54	76	3 583	3 515	2 352	1 320	18 095	17 441	24 084	22 352

## ABSCHNITT IV.

B<sup>IV</sup>.

## SPECIELLER NACHWEIS

DER

## DURCHGANGS-VERKEHRE

BEI DER

## PERSONENFREQUENZ.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a. Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.



Ordnungszahlen.	im		Personen		Militär- per- sonen in III. Wagen- klassen (mit ge- richteten Zügen).	Zu- sammen.	Personen- geld.			
	Durchgangsverkehr		I.	II.			III.	Tsd.	Mk.	Pfg.
	zwischen	via	Wagenklasse.							

## I. Auf den Staats-

1.	Schlesien und den Mitteldeutschen Verbandstationen.	Görlitz und Dresden	101	631	—	—	732	1 930	18.
	den Mitteldeutschen Verbandstationen und Schlesien	Dresden und Görlitz	40	351	—	—	391	929	15.
2.	Schlesien und Baden etc.	Görlitz und Dresden	1	5	—	—	6	15	5.
	Baden etc. und Schlesien	Dresden und Görlitz	5	19	—	—	15	38	15.
3.	Schlesien und der Leipzig-Dresdener Bahn	Görlitz und Dresden	325	2 455	2 600	—	6 644	19 637	5.
	der Leipzig-Dresdener Bahn und Schlesien	Dresden und Görlitz	204	2 334	1 732	—	4 200	8 255	5.
4.	Schlesien und Magdeburg, Halle	Görlitz und Dresden	3	132	—	—	121	292	25.
	Magdeburg, Halle und Schlesien	Dresden und Görlitz	3	90	—	—	102	245	15.
5.	Schlesien und Marienbad	Görlitz und Eger	8	98	4	—	110	294	4.
	Marienbad und Schlesien	Eger und Görlitz	4	56	17	—	77	573	1.
6.	Breslau und den Bayerischen Ostbahnen	Görlitz und Eger	12	75	16	—	103	861	22.
	den Bayerischen Ostbahnen und Breslau	Eger und Görlitz	13	70	36	—	109	882	25.
7.	der Berlin-Görlitzer und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Görlitz und Zittau	2	18	35	—	75	64	13.
	der Süd-Norddeutschen Verbindungs- und Berlin-Görlitzer Bahn	Zittau und Görlitz	—	2	6	—	8	6	22.
8.	der Berlin-Görlitzer und Oesterreichischen Nordwest-Bahn	Görlitz und Zittau	180	425	—	—	612	755	18.
	der Oesterreichischen Nordwest- und Berlin-Görlitzer Bahn	Zittau und Görlitz	289	737	—	—	1 080	1 912	10.
9.	Berlin und Württemberg	Leipzig und Hof	12	65	—	—	77	317	20.
	Württemberg und Berlin	Hof und Leipzig	42	212	—	—	254	1 055	14.
10.	der Schweiz und Berlin	Hof und Leipzig	11	140	—	—	151	551	6.
11.	Berlin und den Bayerischen Staatsbahnen	Leipzig und Hof	620	2 812	70	—	3 497	14 535	—
	den Bayerischen Staatsbahnen und Berlin	Hof und Leipzig	571	2 825	229	—	3 625	13 837	23.
12.	Berlin und den Bayerischen Ostbahnen	Leipzig und Eger	115	1 023	454	—	1 602	5 893	30.
	den Bayerischen Ostbahnen und Berlin	Eger und Leipzig	102	1 197	277	—	1 714	7 177	14.
13.	Berlin und der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Leipzig und Eger	108	873	147	—	1 398	4 934	7.
	der Kaiser Franz-Josef-Bahn und Berlin	Eger und Leipzig	72	655	58	—	785	2 541	7.
14.	Baden und Berlin	Hof und Leipzig	—	5	5	—	8	29	—
15.	den Bayerischen Ostbahnen und Hamburg	Eger und Leipzig	5	24	—	—	32	171	25.
	Hamburg und den Bayerischen Ostbahnen	Leipzig und Eger	2	44	—	—	46	294	4.
16.	den Bayerischen Ostbahnen und der Magdeburg-Leipziger Bahn	Eger und Leipzig	1	28	—	—	40	135	5.
	der Magdeburg-Leipziger Bahn und den Bayerischen Ostbahnen	Leipzig und Eger	1	29	—	—	30	145	13.
17.	der Kaiser Franz-Josef-Bahn und den Hannoverischen Staatsbahnen	Eger und Leipzig	—	300	138	—	438	644	24.

Reisegepäck.			Hunde.		Gesamt- Einnahme.	auf					Zu- sammen.	
Gesamt- gewicht.	Besabtes Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.		Kilogr.	Tour.	Tage.	Abcom- men- taxe Schiff- fahr.	Haf- en- taxe.		Aus- wan- der- taxe.

## Eisenbahnen.

471,00	155,00	150	29,00	—	—	1 987	7,00	719	—	—	—	—	—	—	—	122
170,00	25,00	45	0,00	1	—	1 015	1,00	304	—	—	—	—	—	—	—	284
4,00	2,00	2	12,00	—	—	47	17,00	6	—	—	—	—	—	—	—	6
8,00	2,00	2	6,00	—	—	40	22,00	15	—	—	—	—	—	—	—	15
2 280,00	677,00	677	13,00	—	—	13 314	16,00	2 222	4 254	—	—	—	—	—	—	6 046
1 650,00	400,00	404	5,00	—	—	8 659	8,00	1 892	2 878	—	—	—	—	—	—	4 959
46,00	13,00	10	0,00	—	—	305	28,00	121	—	—	—	—	—	—	—	121
38,00	2,00	9	1,00	—	—	257	18,00	102	—	—	—	—	—	—	—	102
24,00	24,00	22	4,00	—	—	1 097	8,00	74	16	—	—	—	—	—	—	110
19,00	19,00	14	12,00	—	—	632	20,00	40	37	—	—	—	—	—	—	77
11,00	11,00	29	25,00	—	—	601	21,00	42	10	—	—	—	—	—	—	102
5,00	9,00	29	15,00	—	—	912	5,00	63	26	—	—	—	—	—	—	109
31,00	11,00	7	20,00	—	—	72	9,00	—	35	—	—	—	—	—	—	75
3,00	1,00	—	20,00	—	—	7	12,00	—	5	—	—	—	—	—	—	8
181,00	181,00	60	28,00	—	—	823	16,00	612	—	—	—	—	—	—	—	612
222,00	222,00	118	18,00	—	—	1 431	4,00	1 090	—	—	—	—	—	—	—	1 090
19,00	18,00	29	12,00	—	—	347	11,00	77	—	—	—	—	—	—	—	77
75,00	75,00	123	14,00	—	—	1 176	28,00	254	—	—	—	—	—	—	—	254
34,00	34,00	52	12,00	—	—	603	19,00	151	—	—	—	—	—	—	—	151
2 287,00	667,00	1 320	19,00	—	—	15 955	18,00	2 447	50	—	—	—	—	—	—	3 497
1 647,00	470,00	1 020	19,00	—	—	14 867	12,00	2 165	290	—	—	—	—	—	—	3 425
204,00	203,00	429	0,00	—	—	6 379	29,00	—	1 436	10 *)	—	—	—	—	—	1 529
403,00	403,00	627	1,00	—	—	7 814	15,00	295	1 461	—	—	—	—	—	—	1 710
170,00	254,00	486	29,00	—	—	5 425	6,00	475	67	8 *)	—	—	—	—	—	1 189
305,00	119,00	294	14,00	—	—	2 895	21,00	99	265	—	—	—	—	—	—	595
7,00	1,00	1	28,00	—	—	21	28,00	5	3	—	—	—	—	—	—	8
8,00	8,00	14	25,00	—	—	186	21,00	32	—	—	—	—	—	—	—	32
13,00	13,00	21	24,00	—	—	249	28,00	46	—	—	—	—	—	—	—	46
4,00	4,00	7	10,00	—	—	99	15,00	40	—	—	—	—	—	—	—	40
5,00	5,00	10	24,00	—	—	156	7,00	50	—	—	—	—	—	—	—	50
57,00	57,00	105	13,00	—	—	950	7,00	—	—	—	—	—	—	—	—	334 *)

\*) Die hier auf Tageslohn beförderten Personen waren Theilhaber an Eisenbahnwerken oder anderen Fabrikwerken.



Ordnungsnummer.	im		Personen			Militär- personen in III.	Zu- sammen	Personen- geld.	
			I.	II.	III.			Personen.	Thlr.
	zwischen		Wagenklassen.			Wagen- klasse (bei ge- wöhnlichen Zügen).			
			zwischen		via				
20. den Trossen der Militärtruppen-Vorführer	Breslau-Breslau	Bodenbach und Görlitz	—	128	104	—	302	642	6,0
	Breslau-Breslau	Dresden und Bodenbach	—	125	89	—	314	184	10,0
	Breslau-Breslau	Dresden und Görlitz	—	1	2	—	3	3	22,0
	Stettin-Stettin	Dresden und Bodenbach	2	31	15	—	51	40	—
	Stettin-Stettin	Görlitz und Dresden	—	11	79	—	51	50	9,0
	Dresden-Dresden	Dresden, Bodenbach, Eger und Chemnitz	3	24	6	—	33	149	1,0
	Dresden-Dresden	Dresden, Freiberg, Anna- berg, Chemnitz, Borna und Leipzig	—	1	—	—	1	3	22,0
	Dresden-Dresden	Bodenbach u. Warsdorf	—	15	32	—	47	100	14,0
	Berlin-Berlin	Dresden und Zittau	—	8	13	—	21	27	27,0
	Berlin-Berlin	Dresden, Bodenbach, Warsdorf und Görlitz	—	3	25	—	29	43	5,0
	Berlin-Berlin	Leipzig, Eger, Boden- bach und Dresden	—	145	50	—	215	107	4,0
	Prag-Prag	Bodenbach und Görlitz	—	14	11	—	25	25	17,0
	Prag-Prag	Bodenbach und Zittau	—	21	16	—	37	40	6,0
	Prag-Prag	Zittau und Görlitz	—	1	7	—	8	5	4,0
	Prag-Prag	Leipzig, Eger, Boden- bach und Dresden	—	365	—	—	462	1814	11,0
		<b>Summa</b>		4 119	36 625	22 703	444	45 961	133 219

2. Auf den von der Staatsverwaltung  
u. Oßanitz-Gersa

den Sächs. Staatsbahnen und der Gera- Eichrichter Bahn	Görsnitz und Gera	I.	II.	III.	Militär- personen in III.	Zu- sammen	Personen- geld.
		7	56	242	—	305	128 5,0
der Gera-Eichrichter Bahn und den Sächs. Staatsbahnen	Gera und Görsnitz	4	88	327	—	419	183 13,0
	<b>Summa</b>	11	144	569	—	724	311 18,0

Reisegepäck.			Hunde.		Gesamt- Einnahme.		auf					Zu- sammen.			
Gesamt- gewicht.	Derselbe Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.			Kiloge-	Tour-	Tage-	Abonnements- und Schüler-	Hand- reise-		Auto- wag- decker-		
Costen.			Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Billets.						
—	—	—	—	—	642	6,0	—	—	—	—	—	302	—	302	
—	—	—	—	—	184	10,0	—	—	—	—	—	314	—	314	
—	—	—	—	—	3	22,0	—	—	—	—	—	3	—	3	
—	—	—	—	—	46	—	—	—	—	—	—	51	—	51	
—	—	—	—	—	90	9,0	—	—	—	—	—	81	—	81	
—	—	—	—	—	149	1,0	—	—	—	—	—	33	—	33	
—	—	—	—	—	3	22,0	—	—	—	—	—	1	—	1	
—	—	—	—	—	100	14,0	—	—	—	—	—	47	—	47	
—	—	—	—	—	27	27,0	—	—	—	—	—	21	—	21	
—	—	—	—	—	43	5,0	—	—	—	—	—	29	—	29	
—	—	—	—	—	107	4,0	—	—	—	—	—	215	—	215	
—	—	—	—	—	25	17,0	—	—	—	—	—	25	—	25	
—	—	—	—	—	37	6,0	—	—	—	—	—	37	—	37	
—	—	—	—	—	5	4,0	—	—	—	—	—	5	—	5	
—	—	—	—	—	1924	11,0	—	—	—	—	—	462	—	462	
26 974,00	10 025,00	10 789	18,0	8	1	2,0	144 010	6,0	16 325	43 545	2 280	—	1 580	—	63 622

## betriebenen Privat-Eisenbahnen.

## Eisenbahn.

41,00	14,00	4	7,0	—	—	—	130	19,0	—	100	50	—	—	—	280
75,00	18,00	5	17,0	—	—	—	180	6,0	—	240	50	—	—	—	334
115,00	32,00	9	24,0	—	—	—	310	15,0	—	348	108	—	—	—	556

Ordnungsnummer.	im Durchgangsverkehr zwischen		Personen			Militär- personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Zügen).	Zusammen		Personen- geld.	
			I.	II.	III.		Personen	Tkt.	Nkr.	
			Wagenklasse.							
1. Zittau-Reichenberg										
1.	der Berlin-Görlitzer und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zittau und Reichenberg	2	18	15	—	75	37	13,0	
		Reichenberg und Zittau	—	2	6	—	8	8	29,0	
2.	der Berlin-Görlitzer und Oesterreichischen Nordwestbahn	Zittau und Reichenberg	189	423	—	—	612	450	3,0	
		Reichenberg und Zittau	189	707	—	—	1 086	791	13,0	
3.	den Sächsischen Staatsbahnen u. der Oesterreichischen Nordwestbahn	Zittau und Reichenberg	10	49	—	—	59	41	20,0	
		Reichenberg und Zittau	12	10	—	—	71	50	4,0	
4.	d. Trossen der Bundesbahnen-Verkehr	Prag-Prag	—	19	21	—	31	9	18,0	
		Berlin-Berlin	—	8	14	—	22	6	25,0	
		Prag-Prag	—	14	13	—	27	9	2,0	
		<b>Summa</b>	<b>592</b>	<b>1 280</b>	<b>100</b>	<b>—</b>	<b>1 391</b>	<b>1 402</b>	<b>13,0</b>	

Reisegepäck.			Hande.		Gesamt-Einnahme.		auf						Zusammen		
Gesamtgewicht.	Beschriftetes Gewicht.	Frachtbetrag.	Stück.	Frachtbetrag.	Tkt.	Nkr.	Erlöse	Tour	Tages	Abonnements- und Schüler	Reise	Auswärtiger			
Qmter	Tkg.	Nkr.	Tkg.	Nkr.									Billets.		
1. Zittau-Reichenberg															
30,00	11,00	2	28,0	—	—	—	40	17,0	—	75	—	—	—	—	35
3,00	1,00	—	7,0	—	—	—	4	5,0	—	8	—	—	—	—	8
181,00	131,00	90	6,0	—	—	—	478	9,0	612	—	—	—	—	—	612
202,00	222,00	44	25,0	—	—	—	800	8,0	1 086	—	—	—	—	—	1 086
8,00	8,00	1	21,0	—	—	—	43	13,0	59	—	—	—	—	—	59
11,00	11,00	2	6,0	—	—	—	52	10,0	71	—	—	—	—	—	71
—	—	—	—	—	—	—	9	18,0	—	—	—	—	31	—	31
—	—	—	—	—	—	—	6	25,0	—	—	—	—	22	—	22
—	—	—	—	—	—	—	9	2,0	—	—	—	—	27	—	27
<b>412,00</b>	<b>281,00</b>	<b>78</b>	<b>8,0</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 490</b>	<b>53,0</b>	<b>1 828</b>	<b>60</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>80</b>	<b>—</b>	<b>1 894</b>

### Erläuterung der Collectivbezeichnungen.

Es ist zu verstehen unter dem Verkehre:

**mit Schlesien**

- die Niederschlesisch-Märkische Bahn,
- „ Oberschlesische Bahn,
- „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.

**mit Mitteldutschen Verbandstationen**

- die Thüringische Bahn,
- „ Hessische Nordbahn,
- „ Hessische Ludwigsbahn,
- „ Badischen Staatsbahnen.

**mit Baden**

- die Badischen Staatsbahnen.

**mit Württemberg**

- die Württembergischen Staatsbahnen.

**mit der Schweiz**

- die Schweizerische Centralbahn,
- „ Schweizerische Nordostbahn,
- „ vereinigten Schweizerbahnen.

**mit den Norddeutschen Verbandstationen**

- die Hannoverschen Staatsbahnen,
- „ Berlin-Hamburger Bahn,
- „ Berlin-Anhaltische Bahn,
- „ Magdeburg-Leipziger Bahn,
- „ Leipzig-Dresdner Bahn.

**mit Oesterreich**

- die Oesterreichischen Staatsbahnen,
- „ Aussig-Teplitzer Bahn.

**mit Belgien und Frankreich**

- die Belgischen Staatsbahnen,
- „ Französische Nordbahn.





## ABSCHNITT IV.

## C.

## ÜBERSICHT

DER

**FAHRZEUGS- UND THIERTRANSPORTE**

BEI DEN

STATIONEN UND HALTESTELLEN.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - d) Zittau-Roichenberger Eisenbahn.

1872.

Absehnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.			Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.				Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.		
	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Gesamt- Fracht- betrag.	
		Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
<b>1. Staats-Eisenbahnen.</b>																	
1. Leipzig (Anschlussstation an die Thüringische, Berlin-Anhaltische, Magdeburg-Leipziger u. Leipzig-Dresdner Bahn.)	23	51	9,0	193	1533	28,0	349	303,0	4469	10,0	—	397	2988,0	16689	8,0	22743	25,0
	173	2202	6,0	112	1847	6,0	174	124,0	1444	16,0	34,0	425	2314,0	9521	29,0	15015	28,0
2. Böhlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	5,0	47	15,0	47	15,0
3. Kieritzsch	—	—	—	6	28	14,0	13	1,0	27	25,0	—	259	97,0	586	17,0	642	26,0
	—	—	—	8	39	26,0	13	7,0	58	27,0	—	126	159,0	550	21,0	649	14,0
4. Breitingen	—	—	—	—	—	—	1	—	1	27,0	—	141	6,0	80	23,0	82	20,0
	—	—	—	2	5	22,0	1	3,0	11	12,0	12,7	45	6,0	45	17,0	62	21,0
5. Altenburg (Anschlussstation an die Altenburg-Zeitzer Bahn.)	37	64	4,0	29	187	22,0	31	37,0	297	5,0	152,0	138	291,0	1684	26,0	2233	27,0
	19	31	6,0	29	122	25,0	53	56,0	404	6,0	10,0	264	179,0	967	16,0	1525	23,0
6. Gössnitz (Anschlussstation an die Gössnitz-Geraer Bahn.)	—	—	—	34	158	27,0	4	2,0	29	20,0	—	179	152,0	627	12,0	815	29,0
	—	—	—	7	47	19,0	6	6,0	63	27,0	—	107	59,0	245	28,0	357	14,0
7. Crimmitschau	—	—	—	17	77	5,0	3	8,0	49	17,0	—	99	86,0	285	13,0	412	5,0
	—	—	—	22	92	16,0	9	32,0	208	4,0	1,0	270	264,0	1328	22,0	1629	12,0
8. Werdau	—	—	—	8	49	22,0	10	1,0	37	16,0	—	314	237,0	653	—	740	8,0
	—	—	—	14	79	24,0	13	3,0	68	4,0	45,0	205	238,0	1056	20,0	1294	18,0
9. Zwickau	1	3	—	41	272	22,0	45	13,0	326	11,0	3,0	535	624,0	1931	27,0	2534	—
	28	229	12,0	42	279	26,0	60	22,0	501	25,0	53,7	283	829,0	4640	18,0	5651	21,0
10. Neumark (Anschlussstation an die Greiz-Brunner Bahn.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	5,0	44	8,0	44	8,0
	—	—	—	1	4	27,0	—	—	—	—	37,0	7	6,0	37	4,0	42	1,0
11. Reichenbach i. V.	70	319	20,0	23	132	11,0	5	10,0	136	28,0	—	877	138,0	847	—	1435	29,0
	—	—	—	29	158	26,0	18	7,0	171	21,0	11,0	196	203,0	1289	24,0	1620	11,0
12. Netzschkau	—	—	—	1	2	16,0	4	1,0	16	12,0	—	6	1,0	14	8,0	33	6,0
	—	—	—	3	20	1,0	15	2,0	83	9,0	16,0	54	—	23	29,0	127	9,0
13. Herlasgrün	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	41,0	226	24,0	226	24,0
	—	—	—	—	—	—	2	—	8	4,0	4,1	55	18,0	130	21,0	138	25,0
14. Jocketa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	2	6,0	2	6,0
15. Plauen i. V.	—	—	—	23	172	10,0	11	7,0	89	29,0	—	227	492,0	4574	19,0	4836	28,0
	—	—	—	47	354	5,0	32	18,0	374	10,0	110,0	233	261,0	1470	25,0	2199	10,0
16. Mehltheuer	—	—	—	1	9	18,0	4	1,0	33	6,0	—	46	124,0	860	4,0	902	28,0
	—	—	—	6	73	14,0	15	4,0	145	8,0	—	11	113,0	927	13,0	1146	5,0
17. Schönberg	—	—	—	1	17	10,0	—	—	—	—	—	82	184,0	2108	25,0	2156	5,0
	—	—	—	—	—	—	4	—	13	4,0	—	19	38,0	129	20,0	142	24,0
18. Reuth	—	—	—	1	9	14,0	—	—	—	—	—	106	68,0	627	28,0	637	12,0
	—	—	—	2	23	10,0	2	—	12	28,0	—	20	76,0	303	6,0	339	14,0

## Es sind abgegangen und angekommen:

Abschnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.			Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.				Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.		
	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
		Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.		
19. Hof . . . . . (Anschlussstation an die Bayerischen Staatsbahnen.)	165	2 265	3,0	36	674	29,0	42	14,0	606	17,0	—	25	376,0	3 624	20,0	7 171	9,0
	—	—	—	66	714	6,0	36	114,5	2 561	11,0	500,0	104	952,5	13 569	22,0	16 848	9,0
20. Wilkau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2,0	7	29,0	7	29,0
	1	3	—	2	6	8,0	—	—	—	—	26,0	24	23,0	80	26,0	90	4,0
21. Wiesenburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1,0	19	24,0	—	24	11,0	40	—	59	24,0
	—	—	—	1	3	18,0	4	1,0	37	12,0	32,1	157	134,0	271	18,0	312	18,0
22. Stein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	19,0	40	10,0	40	10,0
	—	—	—	1	2	18,0	—	—	—	—	5,5	93	52,0	182	23,0	185	11,0
23. Schneeberg . . . . .	—	—	—	5	21	14,0	3	—	21	20,0	—	143	2,0	42	13,0	85	17,0
	—	—	—	12	114	22,0	6	—	35	28,0	39,2	67	107,0	449	14,0	600	4,0
24. Aue . . . . .	—	—	—	1	16	20,0	2	—	10	14,0	—	24	3,0	17	14,0	44	18,0
	—	—	—	1	15	21,0	1	—	2	—	3,1	193	103,0	464	11,0	482	2,0
25. Lauter . . . . .	—	—	—	1	16	15,0	—	—	—	—	—	4	—	2	20,0	19	5,0
	—	—	—	—	—	—	1	—	3	14,0	16,0	12	—	21	24,0	25	8,0
26. Schwarzenberg . . . . .	—	—	—	2	17	—	3	—	23	3,0	—	80	12,0	84	11,0	124	14,0
	—	—	—	5	44	10,0	8	1,0	67	24,0	227,0	107	203,0	1 156	22,0	1 268	26,0
27. Meerane . . . . .	—	—	—	20	130	25,0	10	3,0	35	13,0	—	42	39,0	139	—	305	8,0
	—	—	—	12	56	14,0	14	9,0	99	22,0	15,9	159	56,5	403	23,0	559	29,0
28. Glauchau . . . . .	—	—	—	37	273	19,0	22	3,0	139	2,0	—	328	180,5	761	14,0	1 174	5,0
	—	—	—	28	209	22,0	18	7,0	126	14,0	2,1	149	308,0	1 389	13,0	1 725	19,0
29. St. Egidien . . . . .	—	—	—	—	—	—	4	—	10	29,0	—	25	1,0	33	6,0	44	5,0
	—	—	—	8	36	12,0	7	1,0	36	18,0	29,9	148	11,0	87	21,0	160	21,0
30. Hohenstein . . . . .	—	—	—	3	5	—	4	—	3	14,0	—	43	4,5	40	13,0	48	27,0
	—	—	—	9	41	3,0	11	8,0	113	23,0	—	342	103,0	562	25,0	717	21,0
31. Wüstenbrand . . . . .	—	—	—	1	3	26,0	—	—	—	—	—	37	—	12	23,0	16	19,0
	—	—	—	2	11	4,0	1	1,0	11	4,0	1,0	50	30,0	174	1,0	196	9,0
32. Lugau . . . . .	—	—	—	1	5	10,0	1	—	—	24,0	—	14	7,0	38	25,0	44	29,0
	—	—	—	6	30	22,0	1	—	3	3,0	8,1	98	18,5	142	23,0	176	18,0
33. Siegmarsdorf . . . . .	—	—	—	2	4	10,0	—	—	—	—	0,5	11	1,0	3	6,0	7	16,0
	—	—	—	4	28	6,0	—	—	—	—	0,7	65	35,5	243	2,0	271	8,0
34. Chemnitz . . . . .	60	2 202	11,0	137	783	8,0	79	16,0	436	14,0	—	1 511	492,5	2 845	29,0	6 268	2,0
	17	312	1,0	182	1 025	25,0	125	45,0	850	21,0	1 829,3	1 598	2 018,5	10 078	—	12 266	17,0
35. Oberlichtenau . . . . .	—	—	—	1	2	28,0	1	—	3	26,0	—	57	8,0	13	18,0	20	12,0
	—	—	—	2	1	15,0	—	2,0	10	3,0	33,2	40	30,0	147	16,0	159	4,0
36. Mittweida . . . . .	—	—	—	5	11	2,0	5	2,0	11	24,0	—	152	193,0	415	10,0	438	6,0
	—	—	—	8	33	13,0	3	5,0	28	14,0	22,3	338	98,5	455	28,0	517	25,0
37. Erlau . . . . .	—	—	—	10	20	23,0	17	4,0	44	18,0	—	97	32,0	135	5,0	200	16,0
	—	—	—	1	2	24,0	11	13,0	81	10,0	1,3	15	18,0	104	25,0	188	29,0

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.		Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.				Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.			
	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
		Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.		
38. Waldheim	—	—	—	20	30	29,0	3	1,0	12	—	—	73	96,0	305	3,0	348	2,0
	—	—	—	8	41	20,0	6	2,0	19	20,0	14,0	247	46,0	176	27,0	238	7,0
39. Döbeln (Kreuzung mit der neuen Leipzig- Dresdner Bahn Coswig-Meissen- Borsdorf.)	—	—	—	72	314	5,0	27	11,0	108	9,0	153,7	394	806,0	5 047	13,0	5 469	27,0
	—	—	—	26	81	26,0	14	6,0	43	12,0	36,4	200	154,0	626	26,0	752	4,0
40. Grossbauchlitz	—	—	—	2	4	12,0	—	—	—	—	128,2	12	53,0	221	12,0	225	24,0
	—	—	—	—	—	—	—	1,0	2	23,0	13,0	13	7,0	19	14,0	22	7,0
41. Ostrau	—	—	—	4	16	20,0	28	6,0	104	13,0	1 552,0	369	245,0	1 406	21,0	1 527	24,0
	—	—	—	4	6	28,0	22	4,0	44	28,0	94,4	92	68,0	173	25,0	225	21,0
42. Stauchitz	—	—	—	—	—	—	4	—	2	6,0	430,4	153	48,0	275	21,0	277	27,0
	—	—	—	2	—	23,0	6	—	3	2,0	7,0	26	46,0	57	16,0	61	16,0
43. Riesa (Anschlussstation an die Leipzig- Dresdner Bahn.)	—	—	—	32	299	26,0	31	41,0	356	9,0	724,5	135	583,0	4 360	13,0	5 016	18,0
	122	1 142	22,0	24	168	18,0	28	8,0	102	10,0	2,0	32	194,0	761	25,0	2 175	15,0
44. Treuen	—	—	—	3	21	12,0	—	—	—	—	—	21	13,0	50	24,0	72	6,0
	—	—	—	1	4	4,0	—	—	—	—	5,0	124	27,0	124	15,0	128	19,0
45. Lengenfeld	—	—	—	1	9	26,0	—	—	—	—	—	6	10,0	10	18,0	20	14,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,0	68	19,0	112	29,0	112	29,0
46. Auerbach	—	—	—	4	16	20,0	—	—	—	—	—	19	4,0	31	11,0	48	1,0
	—	—	—	10	81	8,0	6	1,0	57	9,0	6,4	357	41,0	315	6,0	453	23,0
47. Falkenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	7	8,0	24	21,0	24	21,0
	—	—	—	—	—	—	2	—	12	—	9,0	249	36,0	244	1,0	256	1,0
48. Oelsnitz	—	—	—	13	74	25,0	2	—	4	26,0	0,5	122	55,0	383	14,0	463	5,0
	—	—	—	14	98	20,0	8	5,0	77	14,0	61,1	23	87,0	511	29,0	688	3,0
49. Adorf	—	—	—	4	41	20,0	2	—	8	12,0	1,0	28	38,0	181	18,0	231	20,0
	—	—	—	10	106	14,0	1	1,0	30	5,0	86,0	68	72,0	380	12,0	517	1,0
50. Elster	—	—	—	6	93	13,0	3	—	22	22,0	—	3	4,0	21	—	137	5,0
	—	—	—	8	90	13,0	7	—	55	12,0	0,5	10	6,0	36	19,0	182	14,0
51. Brambach	—	—	—	2	38	19,0	—	1,0	26	25,0	—	27	3,0	22	9,0	87	23,0
	—	—	—	—	—	—	2	—	18	5,0	—	17	1,0	5	25,0	24	—
52. Voitzsch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	9,0	81	27,0	81	27,0
	—	—	—	—	—	—	1	—	8	3,0	—	14	19,0	25	11,0	33	14,0
53. Franzensbad (Anschlussstation an die Busch- töhrader Bahn.)	—	—	—	11	239	20,0	2	2,0	32	23,0	—	2	31,0	488	10,0	700	23,0
	—	—	—	7	155	28,0	—	1,0	22	10,0	—	16	41,0	634	17,0	812	25,0
54. Eger (Anschlussstation an die Bayeri- schen Ostbahnen, Kaiser Franz- Josef- u. Buschtöhrader Bahn.)	15	1 260	27,0	43	1 170	1,5	14	13,0	406	17,0	—	21	134,0	1 169	4,0	4 006	20,0
	77	1 653	5,0	10	231	8,0	13	34,0	902	21,0	—	5	61,0	1 005	14,0	3 792	18,0
55. Wittgensdorf Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	1	9	16,0	—	—	—	—	—	17	2,0	8	4,0	17	20,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,1	21	3,0	25	13,0	25	13,0
56. Limbach Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	3	27	20,0	3	—	9	5,0	—	28	4,0	20	9,0	57	4,0
	—	—	—	4	19	16,0	3	3,0	35	26,0	0,5	129	3,0	86	28,0	142	10,0

\*) Zwischen Voitzsch und Franzensbad trifft die Voigtländische Bahn mit der Bayerischen Staatsbahn Hof-Eger zusammen, welche beide von hier bis Eger auf gemeinschaftlichem Bahnkörper geführt sind.

## Es sind abgegangen und angekommen:

Abschnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.		Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.				Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.			
	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
		Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.		
57. Burgstädt Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	6	26	4,0	1	—	1	—	3,9	85	17,0	68	17,0	95	21,0
	—	—	—	5	77	24,0	1	1,0	10	9,0	—	117	6,0	58	—	146	3,0
58. Cossen Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	4	—	13	20,0	—	83	22,0	95	19,0	109	9,0
	—	—	—	1	2	27,0	3	5,0	37	27,0	—	34	2,0	15	23,0	56	17,0
59. Narsdorf Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	1	1,0	3	27,0	—	163	53,0	318	17,0	322	14,0
	—	—	—	—	—	—	2	4,0	28	—	—	35	8,0	33	7,0	61	7,0
60. Rochlitz Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	6	55	17,0	9	2,0	46	9,0	—	29	71,0	499	21,0	601	17,0
	—	—	—	10	70	20,0	11	1,0	38	8,0	—	24	3,0	32	9,0	141	7,0
61. Penig Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	5	1,0	29	5,0	—	70	22,0	146	10,0	175	15,0
	—	—	—	2	32	18,0	13	2,0	57	12,0	0,8	57	11,0	75	27,0	165	27,0
62. Geithain Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	1	4	24,0	4	—	27	20,0	1,7	25	58,0	232	25,0	265	9,0
	—	—	—	4	29	22,0	4	3,0	42	5,0	—	23	8,0	30	21,0	102	18,0
63. Frohburg Eröffnet am 8. April 1872.	—	—	—	2	16	28,0	1	—	2	27,0	—	44	39,0	139	13,0	159	8,0
	—	—	—	2	6	12,0	2	—	3	26,0	0,0	6	14,0	38	22,0	49	—
64. Borna	—	—	—	8	33	—	19	11,0	99	27,0	5,0	57	45,0	256	3,0	389	—
	—	—	—	9	42	19,0	14	10,0	61	18,0	0,7	96	29,0	205	15,0	309	22,0
65. Flöha	—	—	—	2	12	4,0	—	1,0	10	3,0	—	134	15,0	97	3,0	119	10,0
	—	—	—	11	23	1,0	6	—	18	27,0	3,0	116	16,0	145	6,0	187	4,0
66. Erdmannsdorf	—	—	—	3	7	25,0	—	—	—	—	—	47	1,0	20	8,0	28	3,0
	—	—	—	1	3	14,0	2	—	8	26,0	3,8	21	8,0	51	14,0	63	24,0
67. Waldkirchen	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	87	9,0	84	5,0	86	5,0
	—	—	—	1	6	—	1	—	5	12,0	8,0	49	26,0	201	14,0	212	26,0
68. Zschopau	—	—	—	1	1	29,0	2	—	8	10,0	—	85	8,0	68	23,0	79	2,0
	—	—	—	5	27	14,0	2	4,0	32	9,0	20,8	228	32,8	354	19,0	414	12,0
69. Wolkenstein	—	—	—	2	6	22,0	3	1,0	21	19,0	—	599	47,0	282	7,0	310	18,0
	—	—	—	24	225	—	8	2,0	63	—	39,2	134	83,8	733	17,0	1021	17,0
70. Annaberg	—	—	—	15	164	23,0	9	1,0	78	28,0	—	32	11,0	69	28,0	313	19,0
	—	—	—	14	84	27,0	14	4,0	150	1,0	135,8	523	94,8	895	5,0	1130	3,0
71. Buchholz Eröffnet am 3. August 1872	—	—	—	1	1	14,0	—	—	—	—	—	1	—	—	22,0	2	6,0
	—	—	—	—	—	—	2	—	18	28,0	2,8	3	1,0	11	8,0	30	6,0
72. Cranzahl Eröffnet am 3. August 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	23,0	—	23,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73. Weipert Eröffnet am 3. August 1872. (Anschluss a. d. Buschtährader B.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,0	7	2,0	7	2,0
	—	—	—	2	8	4,0	—	—	—	—	—	10	3,0	28	1,0	36	5,0
74. Frankenberg	—	—	—	1	11	8,0	1	—	1	3,0	1,8	245	52,0	161	8,0	173	14,0
	—	—	—	4	30	12,0	1	—	1	18,0	—	95	22,0	115	14,0	147	14,0
75. Hainichen	—	—	—	2	10	4,0	2	—	8	25,0	—	110	62,0	207	17,0	226	16,0
	—	—	—	10	31	28,0	3	—	8	8,0	—	169	20,8	212	4,0	252	10,0

Abschnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.			Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.			Rind- und anderes Vieh.					Gesamt- Fracht- betrag.		
	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
		Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.		
76. Oederan	—	—	—	7	26	—	1	—	1	18,0	—	97	315,5	702	28,0	730	16,0
	—	—	—	3	12	25,0	5	—	15	29,0	25,1	100	92,0	790	26,0	819	20,0
77. Freiberg	—	—	—	48	325	12,0	23	6,0	96	19,0	0,5	125	124,0	572	5,0	994	6,0
	4	8	14,0	50	243	3,0	18	7,0	112	12,0	5,0	83	232,0	1444	10,0	1808	9,0
78. Klingenberg	—	—	—	—	—	—	1	—	1	23,0	—	138	21,0	133	3,0	134	26,0
	—	—	—	2	4	3,0	1	—	6	3,0	16,0	29	111,0	676	29,0	687	5,0
79. Tharandt	—	—	—	2	23	22,0	—	—	—	—	—	26	7,0	39	27,0	63	19,0
	—	—	—	2	4	10,0	5	1,0	25	4,0	—	63	5,0	71	29,0	101	13,0
80. Potschappel	—	—	—	2	5	2,0	1	—	2	15,0	1,2	5	5,0	31	4,0	38	21,0
	—	—	—	2	9	—	—	—	—	—	1,2	91	9,0	114	1,0	123	1,0
81. Dresden-Altstadt (Anschlussstation an die Leipzig- Dresdner Bahn.)	85	1206	3,0	106	998	—	156	113,0	1461	29,0	1017,5	444	1155,5	7293	11,0	10959	13,0
	220	1255	24,0	116	1031	3,0	95	42,0	933	21,0	1,0	150	1928,5	10935	11,0	14155	29,0
82. Mügeln	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2	—	2	—
	—	—	—	3	17	12,0	2	—	2	—	5,2	20	4,0	24	14,0	43	26,0
83. Pirna	—	—	—	10	35	20,0	5	2,0	30	2,0	—	47	23,0	85	10,0	151	2,0
	6	2	12,0	9	51	23,0	14	5,0	46	18,0	221,5	160	142,0	492	20,0	593	13,0
84. Königstein	—	—	—	2	7	—	3	—	7	15,0	—	36	—	22	21,0	37	6,0
	—	—	—	4	19	9,0	4	—	15	16,0	51,0	94	13,0	104	6,0	139	1,0
85. Krippen	—	—	—	3	13	—	3	2,0	46	11,0	—	37	15,0	60	22,0	120	3,0
	—	—	—	6	28	6,0	3	2,0	43	26,0	279,0	84	13,0	171	1,0	243	3,0
86. Bodenbach (Anschlussstation an die Oesterr. Staatsbahnen, die Böhm. Nord- und Dux-Bodenbacher Bahn.)	207	753	18,0	45	349	4,0	50	20,0	430	—	—	14	317,5	2457	14,0	3990	6,0
	725	4041	8,0	13	76	15,0	58	75,0	814	—	442,4	81	676,0	4427	4,0	9358	27,0
87. Dresden-Neustadt (Anschlussstation an die Leipzig- Dresdner Bahn.)	—	—	—	83	764	14,0	185	71,0	1386	1,0	5428,3	626	670,5	6606	17,0	8757	2,0
	719	2439	10,0	57	347	28,0	134	59,0	1023	24,0	817,3	431	2816,5	20574	27,0	24385	29,0
88. Radeberg	242	346	20,0	14	33	3,0	4	8,0	75	21,0	49,0	99	135,0	535	27,0	991	11,0
	1	4	—	3	6	12,0	4	6,0	55	11,0	191,0	62	192,0	669	26,0	735	19,0
89. Fischbach	—	—	—	4	23	14,0	—	—	—	—	8,7	41	91,0	226	10,0	249	24,0
	—	—	—	3	20	10,0	1	2,0	17	5,0	351,4	13	30,0	148	22,0	186	7,0
90. Bischofswerda	—	—	—	7	17	6,0	7	1,0	20	14,0	—	55	352,5	1323	18,0	1361	8,0
	—	—	—	10	41	5,0	9	1,0	23	1,0	956,4	164	167,0	946	13,0	1010	19,0
91. Bautzen	—	—	—	30	173	16,0	35	10,0	172	7,0	2599,0	98	293,0	2051	3,0	2396	26,0
	—	—	—	33	186	24,0	59	23,0	323	6,0	735,7	111	232,0	1324	2,0	1834	2,0
92. Löbau	—	—	—	25	99	25,0	18	21,0	152	13,0	67,7	146	395,0	2082	5,0	2334	13,0
	—	—	—	28	111	15,0	44	30,0	311	13,0	475,2	192	360,0	1394	2,0	1817	—
93. Reichenbach i. L.	—	—	—	2	5	20,0	—	2,0	11	20,0	11,7	64	118,0	611	9,0	628	19,0
	—	—	—	3	36	—	—	2,0	13	23,0	136,3	45	90,0	233	27,0	283	20,0
94. Görlitz (Anschlussstation an die Nieder- schlesisch-Märkische und Berlin- Görlitzer Bahn.)	1333	7102	10,1	55	394	14,0	75	89,0	1141	2,0	444,3	112	2143,0	17328	0,1	25965	26,3
	150	1167	10,0	74	969	19,0	74	48,0	831	28,5	2834,7	160	235,5	3423	10,0	6392	7,5

## Es sind abgegangen und angekommen:

Abschnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.		Equipagen und andere Fahrzeuge.		Pferde.				Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.				
	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
		Thlr.	Ngr.		Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.		
95. Grossröhrsdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1,0	11	20,0	0,5	18	44,0	113	—	124	20,0
	—	—	—	1	2	10,0	2	—	2	10,0	47,7	51	7,0	46	16,0	51	6,0
96. Pulsnitz . . . . .	—	—	—	17	58	25,0	1	1,0	5	15,0	0,5	83	78,0	474	5,0	538	15,0
	—	—	—	8	26	—	—	—	—	—	7,7	80	71,0	130	27,0	156	27,0
97. Bischheim . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2,0	27	—	27	—
98. Kamenz . . . . .	—	—	—	3	19	16,0	7	3,0	30	15,0	41,6	106	540,0	2 208	13,0	2 258	14,0
	—	—	—	6	19	24,0	13	2,0	70	18,0	60,5	75	32,5	216	—	306	12,0
99. Herrnhut . . . . .	—	—	—	—	—	—	2	1,0	26	6,0	—	111	92,0	259	29,0	286	5,0
	1	1	25,0	3	28	5,0	10	1,0	37	7,0	423,5	23	41,5	204	10,0	371	17,0
100. Oberoderwitz . . . . .	—	—	—	1	4	10,0	1	—	6	23,0	—	22	7,0	23	5,0	34	8,0
	—	—	—	2	7	—	2	—	21	1,30	605,3	140	93,0	501	25,0	530	8,0
101. Zittau . . . . .	—	—	—	17	124	8,0	21	1,0	96	9,0	—	220	72,5	323	3,0	543	20,0
(Anschlussstation an die Zittau- Reichenberger Bahn.)	—	—	—	40	349	29,0	31	7,0	189	3,0	843,0	78	138,0	1 097	28,0	1 637	—
102. Grossschönau . . . . .	—	—	—	5	2	—	1	—	8	1,0	—	8	—	1	27,0	11	28,0
	—	—	—	1	5	20,0	—	—	—	—	127,4	78	47,0	269	21,0	275	11,0
103. Warnsdorf . . . . .	—	—	—	8	25	14,0	4	1,0	28	28,0	17,2	5	1,0	5	11,0	59	23,0
(Anschlussstation an die Böhm. Nordbahn.)	54	167	12,0	8	7	3,0	—	—	—	—	11,0	78	74,0	366	5,0	540	20,0

## Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thiertransporte.

Dieselbe besteht aus:																		
dem Binnenverkehre (Ver- sand) . . . . .	1 731	12 739	28,0	1 342	10 478	4,5	1 423	828,5	13 151	15,5	12 798,5	11 977	16 343,0	101 290	26,0	137 660	14,0	
dem directen Verkehre (Ver- sand) . . . . .	507	2 835	7,1	65	453	—	39	45,0	434	10,0	51,7	160	278,5	1 370	3,0	5 092	20,7	
dem directen Verkehre (Em- pfang) . . . . .	586	1 921	19,0	55	505	2,0	37	78,0	1 448	27,0	579,0	292	1 900,0	10 832	24,0	14 708	12,0	
dem Durchgangsverkehre, welcher bei keiner der vor- genannten Stationen zur Erscheinung kommt . . . . .	44	1 045	15,0	11	103	20,0	—	—	—	—	20,1	—	317,0	1 845	19,0	2 994	24,0	
Summa	2 863	18 542	10,0	1 473	11 539	26,5	1 499	951,5	15 034	22,5	13 449,5	12 429	18 838,0	115 339	12,0	160 456	11,0	
Hierüber für aussergewöhn- liche Militärtransporte . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47 155	18,0	
																207 611	29,0	
Hiervon ab an Restitutionen	—	162	20,0	—	60	14,5	—	—	7	29,0	—	—	—	23	7,0	254	10,5	
Finanzielle Ergebnisse der Fahrzeugs- und Thier- transporte . . . . .	—	18 379	20,0	—	11 479	12,0	—	—	15 026	23,5	—	—	—	115 316	5,0	207 357	19,1	
											mit 958 152,5 Centner- kilometer.							

Abschnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.		Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.			Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.			
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
				Thlr.	Ngr.			Thlr.	Ngr.				Thlr.	Ngr.		

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

104. Gössnitz (Anschlussstation an die Sächsischen Staatsbahnen)	—	—	—	2	1	26,0	—	—	—	—	—	—	4,0	8	8,0	10	4,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	24	14,0	52	8,0	52	8,0
105. Schmölln	—	—	—	3	2	16,0	2	—	1	18,0	—	107	31,0	60	4,0	64	8,0
	—	—	—	7	7	—	2	4,0	6	11,0	1,5	90	45,5	114	17,0	127	28,0
106. Nöbdenitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1,0	8	20,0	8	20,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
107. Ronneburg	—	—	—	2	4	8,0	3	—	3	16,0	565,3	86	116,0	304	22,0	312	16,0
	—	—	—	6	13	10,0	1	2,0	5	17,0	10,2	29	38,5	53	17,0	72	14,0
108. Gera (Anschlussst. an die Thüringische und Gera-Eichlichter Bahn.)	3	4	18,0	23	86	16,0	5	9,0	44	19,0	169,4	88	203,0	606	11,0	742	4,0
	2	3	2,0	17	53	27,0	12	3,0	32	23,0	146,7	47	83,5	223	—	312	22,0

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thiertransporte.

dem Binnenverkehre (Ver- sand)	—	—	—	2	1	26,0	1	1,0	3	17,0	136,3	131	113,5	239	18,0	245	1,0
dem directen Verkehre (Ver- sand)	3	4	18,0	28	93	10,0	9	8,0	46	6,0	598,4	161	241,5	748	17,0	892	21,0
dem directen Verkehre (Em- pfang)	2	3	2,0	28	72	11,0	14	8,0	41	4,0	22,4	59	68,0	203	24,0	320	11,0
Summa	5	7	20,0	58	167	17,0	24	17,0	90	27,0	757,1	351	423,0	1191	29,0	1458	3,0
Hierüber für aussergewöhn- liche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	2,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	mit 18 246,5	—	—	—	—	1476	5,0

Centnerkilometer.

b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

109. Altenburg (Anschlussstation an die Sächsischen Staatsbahnen.)	—	—	—	2	6	15,0	2	—	3	21,0	1,5	9	24,0	65	22,0	76	1,0
	—	—	—	—	—	—	—	4,0	13	14,0	2,5	34	13,0	41	15,0	54	29,0
110. Rositz Eröffnet am 19. Juni 1872.	—	—	—	—	—	—	1	—	1	17,0	—	6	4,0	8	6,0	9	23,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	—	—	4,0	—	4,0
111. Meuselwitz Eröffnet am 19. Juni 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	6,0	13	15,0	13	15,0
	—	—	—	4	7	1,0	1	—	1	6,0	1,5	17	1,0	4	6,0	12	13,0
112. Rehmsdorf Eröffnet am 19. Juni 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,7	10	11,0	21	5,0	21	5,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3,0	—	3,0
113. Zeitz Eröffnet am 19. Juni 1872. (Anschlussst. an die Thüringische Bahn.)	—	—	—	3	8	14,0	1	5,0	18	1,0	—	16	13,0	40	3,0	66	18,0
	—	—	—	5	16	5,0	3	—	5	11,0	0,7	9	38,0	94	17,0	116	3,0

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thiertransporte.

dem Binnenverkehre (Ver- sand)	—	—	—	4	11	4,0	4	4,0	20	1,0	5,2	49	45,0	122	5,0	153	10,0
dem directen Verkehre (Ver- sand)	—	—	—	1	3	25,0	—	1,0	3	11,0	0,7	2	13,0	26	16,0	33	22,0
dem directen Verkehre (Em- pfang)	—	—	—	5	12	2,0	—	—	—	—	—	12	7,0	18	10,0	30	12,0
Summa	—	—	—	10	27	1,0	4	5,0	23	12,0	5,0	63	65,0	167	1,0	217	14,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	mit 93,5	—	—	—	—	—	—

Centnerkilometer.



## Es sind abgegangen und angekommen:

Abschnitt IV. C.  
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte  
bei den Stationen und Haltestellen.

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.		Equipagen und andere Fahrzeuge.			Pferde.			Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag.			
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.		Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Centner.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.		Thlr.	Ngr.
		Thlr.		Ngr.	Thlr.			Ngr.	Thlr.				Ngr.	Thlr.		

## c) Greiz-Brunner Eisenbahn.

114. Greiz . . . . .	—	—	—	7	8	—	5	2,0	10	—	—	124	56,0	181	3,0	199	3,0
	—	—	—	13	16	20,0	16	1,0	18	12,5	—	72	116,0	262	19,5	297	22,0
115. Molsdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,1	—	—	2	11,0	2	11,0
116. Neumark (Anschlussstation an die Sächsischen Staatsbahnen.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1,0	2	21,0	2	21,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	27,0	—	27,0

## Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thiertransporte.

Dieselbe besteht aus: dem Binnenverkehre (Ver- sand) . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,0	3	18,0	3	18,0
dem directen Verkehre (Ver- sand) . . . . .	—	—	—	7	8	—	5	2,0	10	—	—	123	56,0	180	6,0	198	6,0
dem directen Verkehre (Em- pfang) . . . . .	—	—	—	13	16	20,0	16	1,0	18	12,5	20,1	70	115,5	262	9,5	297	12,0
Summa	—	—	—	20	24	20,0	21	3,0	28	12,5	20,1	196	172,5	446	3,5	499	6,0

mit 210,8  
Centnerkilometer.

## d) Zittau-Reichenberger Bahn.

117. Zittau . . . . . (Anschlussstation an die Sächsischen Staatsbahnen.)	—	—	—	6	19	20,2	3	—	4	25,0	—	77	133,0	398	21,0	423	6,2
	—	—	—	6	24	23,0	—	7,0	26	27,0	—	—	40,0	91	23,0	143	13,0
118. Grottau . . . . .	—	—	—	1	2	25,0	—	—	—	—	—	65	7,0	43	21,2	46	17,1
	—	—	—	—	—	—	2	—	2	8,8	20,0	27	2,0	12	26,1	15	4,0
119. Kratzau . . . . .	—	—	—	1	1	14,0	—	—	—	—	—	11	1,0	4	2,8	5	16,8
	—	—	—	4	9	7,1	—	—	—	—	4,5	26	5,0	11	0,6	20	7,7
120. Reichenberg . . . . . (Anschlussstation an die Süd-Nord- deutsche Verbindungsbahn.)	130	156	—	16	50	15,5	7	8,0	42	0,8	—	25	125,0	295	19,1	544	5,4
	24	28	24,0	19	55	15,5	12	36,0	162	5,0	4,5	138	225,0	673	9,4	919	23,0

## Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thiertransporte.

Dieselbe besteht aus: dem Binnenverkehre (Ver- sand) . . . . .	—	—	—	15	52	19,0	5	7,0	34	0,8	—	172	187,0	552	29,1	639	19,5
dem directen Verkehre (Ver- sand) . . . . .	130	156	—	9	21	26,0	5	1,0	12	25,0	—	6	79,0	189	5,0	379	26,0
dem directen Verkehre (Em- pfang) . . . . .	24	28	24,0	14	36	26,0	9	36,0	157	10,0	29,0	19	85,0	236	—	459	—
Summa	154	184	24,0	38	111	11,0	19	44,0	204	5,8	29,0	197	351,0	978	4,1	1478	15,5

mit 336,8  
Centnerkilometer.



## ABSCHNITT IV.

D<sup>I</sup>.

## ÜBERSICHT

DES

## GÜTER-VERKEHRES

BEI DEN

## STATIONEN UND HALTESTELLEN.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.





Es sind

Ortsbezeichnung	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.				Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.
					Nach den tarif- frachten.		Nach den Vergleichs- frachten.		
					Centner.		Centner.		
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	
38. Wittenberg	1 722,0	697 16,0	6 030,0	1 338 20,0	5 872,0	392 13,0	100 180,0	1 859 11,0	5 002
	826,0	225 24,0	2 730,0	517 11,0	30 000,0	2 480 20,0	247 630,0	7 812 93,0	5 080
39. Leipzig	1 135,0	342 17,0	15 121,0	3 106 19,0	32 562,0	3 392 12,0	2 771 640,0	106 910 10,0	37 197
	2 136,0	557 22,0	13 652,0	2 164 7,0	162 236,0	13 112 20,0	200 960,0	10 737 13,0	15 271
40. Stigma	2 097,0	660 13,0	8 131,0	1 741 26,0	12 911,0	884 11,0	27 940,0	581 15,0	6 640
	1 032,0	258 24,0	4 723,0	676 5,0	62 150,0	2 632 3,0	413 440,0	15 890 21,0	8 545
41. Chemnitz	90 731,0	29 880 9,0	250 817,0	49 044 0,0	1 341 320,0	147 029 7,0	180 291,0	5 738 14,0	289 732
	71 117,0	22 517 30,0	224 954,0	40 117 5,0	3 409 934,0	301 815 4,0	4 771 110,0	181 257 3,0	386 280
42. Oberlichtenau	344,0	77 13,0	1 054,0	129 7,0	25 203,0	1 127 10,0	25 200,0	413 28,0	1 094
	562,0	146 18,0	1 070,0	181 12,0	70 250,0	3 445 21,0	118 375,0	4 836 23,0	3 148
43. Mittweida	5 151,0	932 8,0	12 785,0	2 167 21,0	81 431,0	4 361 17,0	79 120,0	2 021 21,0	28 754
	4 312,0	310 14,0	10 700,0	1 406 21,0	147 022,0	8 081 21,0	332 220,0	14 820 17,0	28 122
44. Erlau	2 620,0	291 7,0	4 039,0	460 15,0	71 830,0	3 354 8,0	35 640,0	829 7,0	6 385
	1 138,0	198 14,0	2 491,0	222 1,0	77 403,0	4 284 13,0	134 785,0	6 941 7,0	6 385
45. Waldheim	7 740,0	1 102 8,0	48 900,0	3 865 17,0	138 044,0	7 345 20,0	100 680,0	2 284 20,0	38 081
	3 964,0	619 15,0	19 107,0	1 531 8,0	251 857,0	12 997 11,0	282 242,0	12 242 8,0	38 158
46. Stein	61,0	11 17,0	111,0	9 9,0	2 417,0	270 8,0	400,0	8 9,0	—
	30,0	7 25,0	100,0	11 12,0	12 146,0	478 1,0	10 300,0	290 9,0	—
47. Lössnitz	474,0	97 —	139,0	17 1,0	15 194,0	908 15,0	19 120,0	308 25,0	—
	118,0	24 6,0	155,0	11 21,0	8 298,0	828 3,0	34 320,0	1 472 8,0	—
48. Döbeln (Kategorie mit der neuen Leipzig-Dresden- und Halle-Ostbayern-Mainzer-Fernlinie)	11 656,0	3 335 1,0	45 701,0	7 935 24,0	440 075,0	28 919 2,0	76 325,0	1 986 6,0	50 417
	5 071,0	1 279 17,0	32 285,0	2 289 4,0	328 009,0	21 229 27,0	329 817,0	20 622 14,0	27 801
49. Grossschönitz	1 959,0	580 24,0	163,0	19 9,0	180 602,0	10 291 1,0	4 700,0	126 3,0	4 428
	470,0	82 6,0	501,0	48 9,0	202 323,0	6 019 7,0	100 260,0	4 256 3,0	4 699
50. Ostrau	2 802,0	695 1,0	2 288,0	214 2,0	215 952,0	12 051 21,0	697 756,0	15 121 25,0	11 429
	1 623,0	260 13,0	5 682,0	1 220 21,0	114 136,0	4 285 24,0	326 473,0	14 284 17,0	11 429
51. Starchitz	2 590,0	329 6,0	2 023,0	184 5,0	146 077,0	10 200 28,0	4 325,0	91 18,0	5 220
	1 181,0	182 9,0	1 932,0	126 28,0	73 000,0	2 224 9,0	77 885,0	3 647 20,0	5 220
52. Biesa (Anschlußstation an die Leipzig-Dresden- Fernlinie)	5 164,0	2 121 25,0	35 437,0	8 316 28,0	1 065 871,0	72 212 19,0	439 900,0	12 853 8,0	29 854
	2 250,0	3 214 18,0	29 221,0	9 402 3,0	270 048,0	22 512 17,0	626 730,0	15 472 28,0	38 929
53. Treuen	2 132,0	1 493 18,0	4 004,0	1 447 28,0	40 426,0	4 346 18,0	19 560,0	990 5,0	10 084
	2 758,0	685 15,0	7 125,0	1 272 10,0	85 017,0	7 749 17,0	29 400,0	2 649 0,0	12 013
54. Leugwald	2 745,0	1 248 10,0	12 560,0	2 891 23,0	39 297,0	2 488 26,0	5 400,0	173 12,0	13 275
	2 028,0	691 8,0	15 709,0	3 089 21,0	61 759,0	5 707 4,0	107 400,0	4 127 12,0	13 155
55. Auerbach	5 611,0	2 440 7,0	32 258,0	7 465 2,0	180 870,0	15 709 11,0	44 220,0	2 200 27,0	26 210
	3 628,0	2 143 13,0	29 037,0	6 104 10,0	224 140,0	20 102 24,0	145 470,0	6 455 28,0	35 474
56. Falkenstein	1 299,0	413 16,0	7 488,0	1 773 20,0	58 095,0	5 712 22,0	55 100,0	3 219 1,0	5 087
	2 523,0	307 3,0	8 288,0	1 431 2,0	102 251,0	10 752 24,0	101 036,0	4 379 3,0	17 284

abgegangen und angekommen:

Ortsbezeichnung	Güter in vereinfachter Fracht.				Gesamt- Summe.			Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den			Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.
	Nach den tarif- frachten.		Nach den Vergleichs- frachten.		Summe.			Hinterverkehr.			
	Centner.		Centner.		Centner.			Centner.			
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Centner.	Thlr.	Sgr.	Centner.	Thlr.	Sgr.	
38. Wittenberg	138,0	18 15,0	—	—	114 254,0	4 296 21,0	113 072,0	4 271 24,0	261,0	24 27,0	5 002
	—	—	—	—	285 257,0	11 041 18,0	278 257,0	10 677 21,0	6 400,0	263 27,0	5 080
39. Leipzig	—	—	—	—	2 820 430,0	113 911 29,0	2 776 207,0	100 286 25,0	61 841,0	4 726 3,0	37 197
	65,0	4 24,0	—	—	425 056,0	26 077 19,0	408 222,0	24 702 8,0	10 704,0	1 815 2,0	15 271
40. Stigma	139,0	11 —	—	—	51 800,0	4 214 7,0	48 577,0	3 855 28,0	3 222,0	260 9,0	6 640
	280,0	29 30,0	—	—	470 605,0	17 670 19,0	452 225,0	17 185 21,0	9 512,0	494 21,0	8 545
41. Chemnitz	1 336,0	129 1,0	37 14,0	14,0	2 079 162,0	232 324 15,0	1 607 738,0	120 640 19,0	611 794,0	98 740 26,0	289 732
	7 503,0	920 8,0	291 6,0	6,0	8 548 948,0	547 551 18,0	6 419 024,0	339 255 5,0	2 127 925,0	308 259 15,0	386 280
42. Oberlichtenau	—	—	—	—	49 902,0	1 742 4,0	48 598,0	1 648 20,0	1 283,0	93 14,0	1 094
	—	—	—	—	190 768,0	8 430 14,0	182 449,0	8 296 10,0	3 319,0	324 4,0	3 148
43. Mittweida	440,0	62 5,0	5 12,0	12,0	186 107,0	9 819 23,0	133 390,0	6 602 —	52 770,0	3 148 25,0	28 754
	100,0	10 6,0	—	—	302 603,0	25 102 18,0	408 700,0	19 980 7,0	94 102,0	5 122 11,0	28 122
44. Erlau	270,0	41 15,0	—	—	113 500,0	5 108 22,0	89 820,0	4 107 7,0	24 689,0	411 15,0	4 746
	221,0	9 15,0	—	—	256 111,0	11 705 22,0	211 117,0	10 826 24,0	24 994,0	838 27,0	6 385
45. Waldheim	140,0	11 19,0	6 6,0	6,0	315 529,0	15 336 11,0	198 034,0	11 827 23,0	126 195,0	3 708 18,0	38 081
	361,0	26 18,0	—	—	561 803,0	28 009 29,0	310 628,0	21 544 12,0	182 250,0	6 945 17,0	38 158
46. Stein	—	—	—	—	8 194,0	399 13,0	8 194,0	329 11,0	—	—	—
	—	—	—	—	29 617,0	672 15,0	22 617,0	672 15,0	—	—	—
47. Lössnitz	—	—	—	—	35 076,0	1 331 11,0	35 660,0	1 331 10,0	0,0	—	4,0
	40,0	5 14,0	—	—	42 261,0	1 591 0,0	42 000,0	1 590 8,0	26,0	2 22,0	—
48. Döbeln (Kategorie mit der neuen Leipzig-Dresden- und Halle-Ostbayern-Mainzer-Fernlinie)	2 780,0	173 11,0	2 21,0	21,0	583 078,0	41 834 6,0	538 146,0	37 000 29,0	66 932,0	4 738 7,0	50 417
	1 321,0	229 6,0	2 22,0	22,0	755 861,0	46 572 2,0	638 021,0	38 018 22,0	117 845,0	8 552 8,0	27 801
49. Grossschönitz	40,0	5 12,0	—	—	187 505,0	10 651 19,0	189 016,0	10 644 22,0	6 889,0	270 27,0	4 428
	—	—	—	—	312 565,0	10 296 26,0	232 900,0	8 203 16,0	79 664,0	2 193 9,0	4 699
50. Ostrau	700,0	69 26,0	—	—	829 696,0	25 012 18,0	789 217,0	26 957 2,0	69 259,0	1 955 13,0	11 429
	391,0	21 15,0	—	—	518 853,0	20 149 6,0	250 159,0	10 529 2,0	285 280,0	9 629 4,0	11 429
51. Starchitz	—	—	—	—	175 518,0	10 845 27,0	165 544,0	10 673 29,0	9 277,0	191 29,0	5 220
	—	—	—	—	154 028,0	9 121 6,0	104 281,0	4 222 6,0	50 286,0	1 899 0,0	5 220
52. Biesa (Anschlußstation an die Leipzig-Dresden- Fernlinie)	443,0	65 15,0	—	—	1 517 817,0	25 549 24,0	1 444 232,0	87 817 24,0	70 585,0	7 719 0,0	29 854
	1 286,0	115 27,0	—	—	362 706,0	51 739 0,0	614 548,0	43 296 26,0	38 135,0	6 562 3,0	38 929
53. Treuen	90,0	20 12,0	—	—	30 256,0	8 288 21,0	85 367,0	7 809 4,0	4 219,0	429 17,0	10 084
	—	—	—	—	145 892,0	12 353 13,0	149 021,0	10 728 29,0	16 810,0	1 626 14,0	12 013
54. Leugwald	190,0	32 —	—	—	41 108,0	6 824 11,0	37 254,0	6 506 27,0	3 884,0	327 14,0	13 275
	401,0	120 10,0	—	—	191 427,0	12 870 24,0	180 456,0	12 041 0,0	10 985,0	820 15,0	13 155
55. Auerbach	136,0	1 18,0	—	—	276 480,0	27 707 8,0	192 144,0	17 029 9,0	64 504,0	10 620 20,0	26 210
	263,0	62 15,0	—	—	403 781,0	40 880 0,0	330 377,0	30 545 27,0	75 102,0	10 294 5,0	35 474
56. Falkenstein	120,0	49 18,0	—	—	116 012,0	11 159 17,0	100 501,0	9 849 28,0	6 881,0	1 379 19,0	5 087
	200,0	20 25,0	—	—	215 067,0	17 516 28,0	206 700,0	16 619 —	9 187,0	610 28,0	17 284

Es sind

Ordnungsnummer	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.				Zahl der expedierten Frachtbriefe.	
			Frachtbetrag		Frachtbetrag		Nach dem Güter-Fachtitel.		Nach dem Vapularungs-Fachtitel.			
			Centner.	Yds. Mgr.	Centner.	Yds. Mgr.	Centner.	Frachtbetrag	Centner.	Frachtbetrag		
	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.				
57. Bergen	57,0	35 11,0	36,0	8 11,0	7 185,0	453 11,0	22 020,0	1 565 8,0	—	—	—	—
58. Lötzingrün	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59. Untermarsgrün	2,0	— 22,0	25,0	4 1,0	1 088,0	54 11,0	32 000,0	107 12,0	—	—	—	—
60. Oelenitz	2 370,0	1 474 29,0	22 150,0	5 309 29,0	21 067,0	7 262 20,0	77 960,0	4 483 19,0	36,0	5 22,0	—	—
61. Adorf	2 235,0	2 065 15,0	18 017,0	5 594 29,0	43 242,0	3 039 14,0	24 800,0	1 912 1,0	45,0	2 —	—	—
62. Elster	457,0	270 10,0	1 476,0	355 7,0	7 544,0	309 22,0	100,0	1 27,0	—	—	—	—
63. Brumbach	264,0	88 1,0	1 482,0	319 13,0	8 215,0	1 030 21,0	51 600,0	1 289 19,0	—	—	—	—
64. Veltersweh	774,0	169 0,0	2 760,0	270 -3,0	21 262,0	248 16,0	25 520,0	582 21,0	—	—	—	—
65. Franzosbad (Anschluß an die Bayer. Ostbahn, Kempten-Franz-Josef- u. Bismarckbacher Bahn.)	1 532,0	892 11,0	8 756,0	2 297 13,0	46 025,0	6 268 3,0	302 225,0	23 207 22,0	—	—	—	—
66. Eger (Anschluß an die Bayer. Ostbahn, Kempten-Franz-Josef- u. Bismarckbacher Bahn.)	1 477,0	791 13,0	7 502,0	1 829 20,0	55 025,0	7 897 3,0	301 860,0	5 299 11,0	—	—	—	—
67. Bahnmühle Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68. Wittgensdorf Bischof am 8. April 1872.	441,0	172 10,0	1 194,0	152 5,0	4 203,0	165 26,0	2 290,0	34 11,0	280,0	176 —	—	—
69. Hartmannsdorf Bischof am 8. April 1872.	102,0	36 17,0	229,0	44 21,0	202,0	13 2,0	1 700,0	69 2,0	—	—	—	—
70. Linsbarch Kittlitz am 8. April 1872.	2 854,0	1 299 24,0	11 230,0	2 289 16,0	6 033,0	640 16,0	56 700,0	2 013 10,0	610,0	123 17,0	—	—
71. Burgstädt Bischof am 8. April 1872.	2 197,0	677 16,0	4 366,0	677 9,0	18 860,0	1 944 29,0	11 280,0	312 20,0	130,0	19 24,0	—	—
72. Cussen Bischof am 8. April 1872.	592,0	140 22,0	1 940,0	298 7,0	19 204,0	1 157 9,0	15 100,0	558 6,0	1 560,0	250 26,0	13 12,0	—
73. Narsdorf Bischof am 8. April 1872.	179,0	49 5,0	1 290,0	208 21,0	8 985,0	580 17,0	22 700,0	765 20,0	1 890,0	425 —	—	—
74. Breitenborn Bischof am 8. April 1872.	—	—	40,0	6 25,0	3 162,0	192 10,0	117 300,0	4 497 20,0	100,0	12 6,0	—	—
75. Köttwitzsch Bischof am 8. April 1872.	19,0	4 19,0	51,0	5 26,0	3 009,0	161 24,0	200,0	10 10,0	—	—	—	—

<sup>1)</sup> Zwischen Veltersweh und Franzosbad 1872 die Veltersweh-Bahn mit der Bismarckbacher Station Hof-Eger zusammen, welche beide von hier bis Eger auf gemeinschaftlichem Bahndamm geführt sind.

abgegangen und angekommen:

Ordnungsnummer	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.				Zahl der expedierten Frachtbriefe.	
			Frachtbetrag		Frachtbetrag		Nach dem Güter-Fachtitel.		Nach dem Vapularungs-Fachtitel.			
			Centner.	Yds. Mgr.	Centner.	Yds. Mgr.	Centner.	Frachtbetrag	Centner.	Frachtbetrag		
	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.	Yds. Mgr.				
57. Bergen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58. Lötzingrün	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59. Untermarsgrün	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60. Oelenitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61. Adorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62. Elster	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63. Brumbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64. Veltersweh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
65. Franzosbad (Anschluß an die Bayer. Ostbahn, Kempten-Franz-Josef- u. Bismarckbacher Bahn.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66. Eger (Anschluß an die Bayer. Ostbahn, Kempten-Franz-Josef- u. Bismarckbacher Bahn.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67. Bahnmühle Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
68. Wittgensdorf Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69. Hartmannsdorf Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70. Linsbarch Kittlitz am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
71. Burgstädt Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
72. Cussen Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73. Narsdorf Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74. Breitenborn Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75. Köttwitzsch Bischof am 8. April 1872.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—







Es sind

Ordnungszahlen, bei den Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.					
					Nach dem Ordnungs- Frachttar.		Nach dem Vorzugs- Frachttar.			
	Centner.	Fracht- betrag.	Centner.	Fracht- betrag.	Centner.	Fracht- betrag.		Centner.	Fracht- betrag.	
						Thlr.	Sgr.			
114. Pötschappel	2151,6	672 14,0	19 984,6	1 452 5,6	109 227,6	8 567 15,0	2 744 433,6	31 170 7,0		
115. Pflaun b. Dresden	80,6	32 25,0	—	—	—	—	—	—		
116. Dresden - Altstadt (Anschlußstation an die Leipzig-Dresdener Bahn.)	60 588,6	21 932 5,6	239 411,6	30 700 3,6	2 460 816,6	194 969 10,6	2 039 093,6	80 906 1,6		
117. Niederwitz	108,6	19 1,6	163,6	45 25,6	15 892,6	1 196 17,6	—	—		
118. Mügeln	9 678,6	360 —	3 426,6	360 0,6	63 277,6	3 613 6,6	117 060,6	947 8,6		
119. Babelsberg	—	—	15,6	1 5,6	37,6	1 20,6	—	—		
120. Pirna	4 134,6	1 064 7,6	12 025,6	1 836 25,6	264 290,6	21 200 25,6	534 441,6	15 580 17,6		
121. Oberglogitz	—	—	2,6	—	15,6	1 1,6	—	—		
122. Pölschen	—	—	52,6	5 6,6	82,6	6 4,6	—	—		
123. Bothen	—	—	10,6	1 3,6	43,6	3 2,6	—	—		
124. Königstein	2 240,6	602 16,6	4 002,6	367 29,6	109 210,6	9 898 7,6	156 255,6	9 740 18,6		
125. Krippen	4 996,6	1 114 —	10 480,6	1 033 2,6	36 631,6	3 426 28,6	117 930,6	4 360 3,6		
126. Niedergrund	—	—	100,6	7 5,6	9 300,6	117 7,6	9 000,6	126 10,6		
127. Borsdorf (Anschlußstation an die Chemnitz, Leipzig, die Witten, Zwickau- und Borsdorfer Bahnen.)	13 506,6	5 142 2,6	59 079,6	16 022 0,6	219 661,6	29 797 2,6	82 065,6	4 245 15,6		
128. Dresden - Neustadt (Anschlußstation an die Leipzig-Dresdener Bahn.)	11 247,6	4 451 14,6	82 053,6	23 300 0,6	226 139,6	24 618 16,6	212 070,6	7 629 16,6		
129. Langfisch	—	—	—	—	2,6	—	—	—		
130. Hainberg	6 146,6	608 —	5 998,6	512 19,6	80 700,6	4 700 4,6	42 255,6	660 8,6		
131. Fischbach	1 918,6	174 8,6	977,6	112 2,6	40 256,6	2 560 24,6	6 700,6	132 28,6		
132. Hartau	—	—	2,6	—	0,6	—	—	—		

abgegangen und angekommen:

Centner.	Güter in vereinbarter Fracht.		Gesam- Summe.			Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den						Zahl der expedi- erten Fracht- briefe.
						Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den						
	Mit Vorzugsfracht.		Ohne Vorzugsfracht.		Hinsungsverkehr.			Directen Verkehr.				
	Centner.	Fracht- betrag.	Centner.	Fracht- betrag.	Centner.	Thlr.	Sgr.	Centner.	Thlr.	Sgr.		
—	—	20,6	—	2 875 636,6	47 989 1,6	2 895 096,6	46 298 15,6	17 030,6	1 630 14,6	10 948		
—	—	20,6	2 420 17,6	397 326,6	18 537 12,6	219 247,6	11 511 22,6	169 092,6	6 632 6,6	11 120		
45 817,6	375 16,6	—	—	44 295,6	399 9,6	44 293,6	320 9,6	—	—	—		
351 368,6	2 943 17,6	—	—	338 368,6	3 057 28,6	338 287,6	3 054 6,6	—	—	—		
279 065,6	4 047 22,6	225 10,6	—	5 284 975,6	331 748 29,6	3 284 738,6	228 552 10,6	2 190 256,6	123 194 13,6	250 660		
60 477,6	2 229 14,6	53 —	—	6 051 025,6	380 928 21,6	3 630 070,6	162 748 1,6	2 944 426,6	217 029 25,6	223 681		
—	—	—	—	16 106,6	1 251 13,6	16 106,6	1 251 13,6	—	—	—		
—	—	—	—	130 381,6	2 206 22,6	130 589,6	2 206 8,6	—	—	—		
—	—	—	—	187 373,6	5 123 23,6	185 579,6	4 828 9,6	1 796,6	297 21,6	4 490		
—	—	—	—	541 347,6	18 972 4,6	555 517,6	7 061 11,6	20 800,6	6 010 23,6	6 007		
—	—	—	—	41,6	3 4,6	43,6	3 4,6	—	—	—		
—	—	—	—	0,6	—	0,6	—	—	—	—		
29,6	1 1,6	—	—	705 541,6	39 043 19,6	604 839,6	27 138 29,6	490 700,6	11 926 30,6	39 457		
1 204,6	94 21,6	—	—	779 869,6	29 961 11,6	779 333,6	17 798 3,6	800 324,6	12 018 7,6	21 986		
—	—	—	—	17,6	1 0,6	17,6	1 0,6	—	—	—		
—	—	—	—	134,6	11 10,6	134,6	11 10,6	—	—	—		
—	—	—	—	6,6	1 5,6	6,6	1 5,6	—	—	—		
—	—	—	—	63,6	4 3,6	63,6	4 3,6	—	—	—		
—	—	—	—	1,6	1 7,6	1,6	1 7,6	—	—	—		
133,6	24 18,6	—	—	321 857,6	20 694 29,6	307 786,6	20 114 15,6	14 111,6	582 13,6	4 000		
1 430,6	137 21,6	—	—	336 716,6	6 954 6,6	343 670,6	4 128 19,6	36 065,6	825 17,6	7 642		
—	—	—	—	189 887,6	10 343 3,6	189 284,6	10 950 —	30,6	83 3,6	10 653		
—	—	—	—	385 163,6	19 057 2,6	311 083,6	6 252 29,6	34 163,6	1 801 4,6	12 097		
—	—	—	—	11 038,6	290 20,6	11 038,6	290 20,6	—	—	—		
—	—	—	—	4 900,6	186 3,6	4 900,6	186 3,6	—	—	—		
11 717,6	1 293 7,6	6 33,6	—	565 169,6	55 796 21,6	667 219,6	34 370 26,6	198 389,6	21 425 25,6	35 345		
4 460,6	227 7,6	149 27,6	—	1 197 441,6	90 556 19,6	523 983,6	42 645 15,6	413 426,6	50 913 4,6	40 325		
6 261,6	731 10,6	229 18,6	—	1 634 492,6	154 859 0,6	1 147 290,6	90 121 10,6	487 178,6	64 771 20,6	184 032		
9 002,6	1 060 6,6	408 8,6	—	2 678 981,6	236 650 19,6	1 130 541,6	94 538 20,6	1 047 030,6	702 175 20,6	129 322		
—	—	—	—	2,6	—	2,6	—	—	—	—		
—	—	—	—	11,6	3 11,6	11,6	3 11,6	—	—	—		
7,6	—	14,6	—	134 338,6	6 870 17,6	108 527,6	6 372 19,6	30 011,6	617 25,6	10 507		
3 894,6	199 21,6	—	—	419 953,6	41 573 14,6	405 072,6	21 696 1,6	264 879,6	3 914 16,6	16 870		
—	—	—	—	48 880,6	2 905 2,6	47 741,6	9774 15,6	1 145,6	139 17,6	2 892		
—	—	—	—	104 473,6	6 140 8,6	106 305,6	1 197 10,6	53 137,6	1 987 20,6	4 583		
—	—	—	—	8,6	1 6,6	8,6	1 6,6	—	—	—		
—	—	—	—	11,6	3 16,6	11,6	3 16,6	—	—	—		



Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	Nach dem Güterfrachttarif.		Nach dem Wagenladungsfrachttarif.	
					Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.
152. Sebnitz	20,1	5 25,0	21,4	2 25,0	12 478,0	621 22,0	109,0	3 16,0
153. Hainerswalde	27,0	50 15,0	214,0	64 14,0	1 500,0	194 25,0	200,0	4 4,0
154. Grossschönau	1 928,0	701 25,0	21 201,0	4 001 26,0	11 012,0	628 8,0	6 240,0	80 8,0
155. Wernsdorf	2 612,0	606 25,0	15 700,0	1 292 20,0	85 962,0	4 674 25,0	8 775,0	177 18,0
<b>Summe</b>	<b>4 180,0</b>	<b>977 25,0</b>	<b>22 420,0</b>	<b>1 907 21,0</b>	<b>228 100,0</b>	<b>14 034 15,0</b>	<b>82 200,0</b>	<b>2 859 4,0</b>

Hauptsumme des

Dieses besteht aus:									
dem Binnenverkehr (Versand)	376 256,0	128 716 18,0	1 066 203,0	302 231 0,0	17 423 982,0	1 455 409 15,0	40 009 335,0	1 696 801 10,0	
dem direkten Verkehr (Versand) (vergl. Tabelle III, diese Abchnitt)	220 020,0	101 470 25,0	1 219 146,0	286 775 11,0	4 042 000,0	400 400 0,0	12 934 000,0	385 500 28,0	
dem direkten Verkehr (Empfang) (vergl. Tabelle IV, diese Abchnitt)	301 408,0	71 374 17,0	690 625,0	198 064 14,0	10 458 840,0	1 122 102 27,0	9 154 330,0	430 065 23,0	
dem Durchgangsverkehr (vergleiche bei Seite der zusammenfassenden Stationen im Anschlussung nach vergl. Tabelle IV, diese Abchnitt)	172 600,0	76 774 7,0	1 079 615,0	213 111 0,0	7 620 174,0	675 726 18,0	9 307 079,0	319 141 12,0	
<b>Summe</b>	<b>1 070 284,0</b>	<b>476 334 67,0</b>	<b>4 065 609,0</b>	<b>1 000 182 0,0</b>	<b>44 945 070,0</b>	<b>3 700 639 0,0</b>	<b>72 925 644,0</b>	<b>3 035 507 72,0</b>	
Hierüber:									
für Baggage-Transporte der Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	
desgl. für andere Bahnen und Privat	—	—	—	—	—	—	—	—	
für Postfracht	—	—	—	—	—	—	—	—	
für aussergewöhnl. Militärtransp.	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hievon ab an Restitutions und Retention	—	311 12,0	—	1 490 19,0	—	21 250 0,0	—	21 618 27,0	
Finanzielle Ergebnisse des Güterverkehrs	—	428 047 25,0	—	1 028 601 0,0	—	3 675 340 4,0	—	3 015 916 17,0	
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich eingetragen:									
überhaupt	11,0	—	61,0	—	27,0	—	12,0	—	
in Binnenverkehr	32,0	—	57,0	—	25,0	—	12,0	—	
im direkten Verkehr	130,0	—	68,0	—	62,0	—	24,0	—	
im Durchgangsverkehr	132,0	—	50,0	—	28,0	—	10,0	—	
pro Centner u. Kilometer	1,0	—	0,0	—	0,0	—	0,0	—	
Staatliche Güterentlastung haben zurückgelegt	100 074 250,0	—	329 691 517,0	—	3 440 311 792,0	—	4 871 640 600,0	—	
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich zurückgelegt	91,0	—	108,0	—	81,0	—	67,0	—	
Von den überhaupt beförderten Gütercentnern kommen nach Prozents auf	0,0	—	4,0	—	35,0	—	61,0	—	

Stationen und Haltestellen.	Güter in vereinbarter Fracht.		Gesamt-Summe		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den						Zahl der expedirten Frachtbriefe.
	Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.		Binnenverkehr.			direkten Verkehr.			
	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Tblr.	Sgr.	Centner.	Tblr.	Sgr.	
152. Sebnitz	—	—	—	—	12 725,0	400 28,0	0 273,0	207 27,0	1 451,0	126 1,0	—
153. Hainerswalde	—	—	—	—	38 256,0	1 250 21,0	31 434,0	1 140 21,0	0 821,0	112 28,0	—
154. Grossschönau	—	—	—	—	2 072,0	200 28,0	2 405,0	298 17,0	107,0	0 11,0	—
155. Wernsdorf	—	—	—	—	12 250,0	607 28,0	11 940,0	617 16,0	420,0	10 12,0	—
<b>Summe</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>65 303,0</b>	<b>3 065 0,0</b>	<b>32 062,0</b>	<b>2 428 10,0</b>	<b>3 779,0</b>	<b>3 692 17,0</b>	<b>11 150</b>

Güterverkehrs.

420 028,0	14 300 21,0	5 109 28,0	60 190 000,0	3 719 404 0,0
1 000,0	202 5,0	1 015 25,0	28 410 200,0	1 428 774 10,0
8 274,0	701 5,0	1 808 1,0	21 290 600,0	1 620 229 28,0
1 138,0	290 0,0	1 208 1,0	18 200 600,0	1 280 251 25,0
<b>430 440,0</b>	<b>15 493 31,0</b>	<b>10 441 24,0</b>	<b>128 092 900,0</b>	<b>8 228 717 13,0</b>
—	—	—	—	60 500 26,0
—	—	—	—	0 108 20,0
—	—	—	—	4 928 7,0
—	—	—	—	7 099 7,0
—	—	—	—	8 303 002 15,0
—	60 21,0	21 16,0	—	54 862 20,0
—	10 428 20,0	10 410 8,0	—	8 288 138 24,0

Die Zahl der überhaupt expedirten Frachtbriefe beträgt:  
im Versande: 3 425 231 Stück,  
im Empfange: 3 589 472 „  
zusammen: 6 804 703 „

Von den nach dem Centnerfrachttarif beförderten Gütern an:  
20 573 567,0 Ctr. mit 3 700 639,0 Tblr. Frachtbetrag  
kommen auf Classe:  
A<sup>1</sup> 9 101 041,0 Ctr. mit 1 204 050,000 Tblr. Frachtbetrag  
A<sup>2</sup> 5 650 507,0 „ „ 638 898,000 „ „  
A<sup>3</sup> 15 195 611,0 „ „ 1 205 625,000 „ „  
A<sup>4</sup> 9 726 632,0 „ „ 424 194,000 „ „

Da, wie  
Dergleichen von den nach dem Wagenladungsfrachttarif  
beförderten Gütern an:  
12 025 614,0 Ctr. mit 3 037 535,000 Tblr. Frachtbetrag  
auf Classe:  
B<sup>1</sup> 7 283 107,0 Ctr. mit 290 730,000 Tblr. Frachtbetrag  
B<sup>2</sup> 4 742 507,0 „ „ 2 620 800,000 „ „

Es hat gegen das Vorjahr nach Procenten

	abgenommen:		abgenommen:	
	der Gewichtszugabe	der Frachtbetrag	der Gewichtszugabe	der Frachtbetrag
von Eilgut	—	—	21,0	20,0
„ Normalfrachtgut	13,0	15,0	—	—
„ Centnerfrachtgut:				
nach Classe A <sup>1</sup>	11,0	13,0	—	—
„ „ A <sup>2</sup>	11,0	6,0	—	—
„ „ A <sup>3</sup>	—	—	13,0	19,0
„ „ A <sup>4</sup>	27,0	35,0	—	—
„ Wagenladungsfrachtgut:				
nach Classe B <sup>1</sup>	64,0	55,0	—	—
„ „ B <sup>2</sup>	11,0	11,0	—	—
„ Gut überhaupt	—	—	21,0	1,0
„ Gut überhaupt	10,0	5,0	—	—

<sup>1)</sup> Diese Güterfräfte sind, da dem Gewichtszugabe der Transporte mangelt, bei den Durchschnittsrechnungen, sowie bei den finanziellen Ergebnissen unberücksichtigt geblieben, bei der procentualen Berechnung gegen das Vorjahr aber mit in Anrechnung gekommen.



Ordnungsnr.	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
			Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	Nach dem Centner-Fachsystem.		Nach dem Wageladungs-Fachsystem.	
	Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.					Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.
	2. Von der Staatsverwaltung									
a) Gütersätze										
156. Gösmitz (Anschlusstation an die Sächs. Staatsbahn.)	600,0	75 7,0	1.240,0	91 11,0	8.850,0	370 11,0	8.000,0	113 21,0		
157. Schmella	2.287,0	125 4,0	4.578,0	141 16,0	36.456,0	966 13,0	79.030,0	1.155 8,0		
158. Köbenitz	151,0	16 11,0	351,0	17 24,0	4.527,0	140 28,0	4.990,0	124 28,0		
159. Roseneburg	4.224,0	370 0,0	14.116,0	782 6,0	79.781,0	1.950 11,0	42.090,0	687 21,0		
160. Gera (Anschlusstation an die Gera-Eisenbahn und Thüringische Bahn.)	12.731,0	1.800 19,0	85.824,0	7.504 14,0	286.067,0	14.240 15,0	86.009,0	2.718 6,0		
Hauptsumme des										
Dieses besteht aus:	dem Eisenverkehrs (Versand)		5.524,0	390 22,0	10.373,0	435 10,0	78.602,0	1.007 18,0	15.320,0	1.633 27,0
dem directen Verkehrs (Versand)	16.473,0	2.110 21,0	85.032,0	8.107 1,0	350.729,0	15.791 1,0	130.419,0	3.295 22,0		
dem directen Verkehrs (Empfang)	17.641,0	2.254 21,0	69.955,0	4.874 7,0	267.379,0	15.224 25,0	1.219.946,0	35.092 18,0		
dem Durchgangsverkehr	10.969,0	1.649 23,0	83.361,0	7.966 5,0	256.608,0	14.797 25,0	1.816.341,0	46.408 24,0		
Summa										
48.027,0	4.395 28,0	253.843,0	21.082 24,0	1.092.211,0	47.723 11,0	3.116.926,0	86.425 26,0			
Hierher:										
für aussergewöhnliche Militärtransporte										
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich eingetragen:										
überhaupt	38,00	24,00	33,00	8,00	15,00	—	—	—		
im Eisenverkehrs	24,00	12,00	7,00	0,00	—	—	—	—		
directen Verkehrs	38,00	24,00	33,00	8,00	15,00	—	—	—		
Durchgangsverkehr	45,00	27,00	14,00	8,00	—	—	—	—		
pro Centner u. Kilometer	1,00	0,00	0,00	0,00	—	—	—	—		
Sämmtliche Gütereinheiten haben zu rückgelegt:										
Kilometer	1435078,0	7.984.174,0	22.353.698,0	28.461.127,0						
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich durchfahren Kilometer	29,00	31,00	29,00	31,00						
Von den überhaupt beförderten Gütereinheiten kommen nach Prozentsatz auf	1,00	0,00	24,00	68,00						

Ordnungsnr.	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.				Zahl der expedirten Frachtbriefe.
			Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	Nach dem Centner-Fachsystem.		Nach dem Wageladungs-Fachsystem.		
	Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.					Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	Centner.	Frachtbetrag. Thlr. Sgr.	
	2. Von der Staatsverwaltung										
a) Gütersätze											
156. Gösmitz (Anschlusstation an die Sächs. Staatsbahn.)	600,0	75 7,0	1.240,0	91 11,0	8.850,0	370 11,0	8.000,0	113 21,0			1.188
157. Schmella	2.287,0	125 4,0	4.578,0	141 16,0	36.456,0	966 13,0	79.030,0	1.155 8,0			1.445
158. Köbenitz	151,0	16 11,0	351,0	17 24,0	4.527,0	140 28,0	4.990,0	124 28,0			1.297
159. Roseneburg	4.224,0	370 0,0	14.116,0	782 6,0	79.781,0	1.950 11,0	42.090,0	687 21,0			10.990
160. Gera (Anschlusstation an die Gera-Eisenbahn und Thüringische Bahn.)	12.731,0	1.800 19,0	85.824,0	7.504 14,0	286.067,0	14.240 15,0	86.009,0	2.718 6,0			82.070
Hauptsumme des											
Summa											
48.027,0	4.395 28,0	253.843,0	21.082 24,0	1.092.211,0	47.723 11,0	3.116.926,0	86.425 26,0			37.970	
Hierher:											
für aussergewöhnliche Militärtransporte											
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich eingetragen:											
überhaupt	38,00	24,00	33,00	8,00	15,00	—	—	—			1,00
im Eisenverkehrs	24,00	12,00	7,00	0,00	—	—	—	—			—
directen Verkehrs	38,00	24,00	33,00	8,00	15,00	—	—	—			—
Durchgangsverkehr	45,00	27,00	14,00	8,00	—	—	—	—			—
pro Centner u. Kilometer	1,00	0,00	0,00	0,00	—	—	—	—			—
Sämmtliche Gütereinheiten haben zu rückgelegt:											
Kilometer	1435078,0	7.984.174,0	22.353.698,0	28.461.127,0							
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich durchfahren Kilometer	29,00	31,00	29,00	31,00							
Von den überhaupt beförderten Gütereinheiten kommen nach Prozentsatz auf	1,00	0,00	24,00	68,00							

<sup>1)</sup> Diese Güterträge sind, in dem Verhältniss zu dem Transport nutzbar, bei dem Durchschnittsverhältniss der Beförderungsarten zu berücksichtigen, bei der procentualen Berechnung gegen das Vorjahr über in Anwendung gekommen.

Güterverkehrs.

Centner.	Frachtbetrag.		Gesamt-Summe.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den			Zahl der expedirten Frachtbriefe.
	Thlr.	Sgr.	Centner.	Thlr.	Sgr.	Centner.	Thlr.	
280,0	11	—	—	177.700,0	4.275	17,0		
1.680,0	85	10,0	1 26,0	609.150,0	29.391	22,0		
515,0	30	20,0	5 18,0	1.089.420,0	57.484	24,0		
40,0	3	2,0	67 14,0	2.007.311,0	70.588	5,0		
2.515,0	130	31,0	74 29,0	4.513.580,0	143.743	9,0		
							5 18,0	
							143.748	27,0

Die Zahl der überhaupt expedirten Frachtbriefe beträgt:  
im Versand: 104.331 Stück,  
im Empfang: 99.094 „  
zusammen: 203.425 „

Von den nach dem Centnerfrachtsystem beförderten Gütern an:  
1.092.211,0 Ctr. mit 47.723,11 Thlr. Frachtbetrag  
kommen auf Classe:

A.	609.636,0 Ctr. mit 20.857,012 Thlr. Frachtbetrag
A.	19.512,0 „ „ 4.768,000 „ „
A.	328.159,0 „ „ 10.925,000 „ „
A.	305.904,0 „ „ 11.193,000 „ „

Sa. 1000,000

Demgegenüber von den nach dem Wageladungsfrachtsystem beförderten Gütern an:  
3.116.926,0 Ctr. mit 86.425,000 Thlr. Frachtbetrag  
auf Classe:

B.	421.071,0 Ctr. mit 14.255,000 Thlr. Frachtbetrag
B.	2.495.855,0 „ „ 72.170,000 „ „

Sa. 1000,000

Es hat gegen das Vorjahr nach Procenten

	abgegangen:		abgekommen:	
	des Gesamts.	des Frachtbetrags.	des Gesamts.	des Frachtbetrags.
von Eilgut	—	—	18,00	22,00
Normalfrachtgut	2,00	0,00	—	—
Centnerfrachtgut	—	—	—	—
nach Classe A.	7,00	6,00	—	—
„ „ A.	0,00	—	—	3,00
„ „ A.	27,00	22,00	—	—
„ „ A.	—	1,00	17,00	—
Wageladungsfrachtgut	—	—	—	—
nach Classe B.	79,00	88,00	—	—
„ „ B.	37,00	42,00	—	—
Gut in vereinbarter Fracht	85,00	129,00	—	—
Gut überhaupt	25,00	22,00	—	—

Ordnungszahl:	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in ermäßigter Fracht.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.	
			Normalfracht.		Nach den Güter-Fachklassen.		Nach den Warenklassen-Fachklassen.			
			Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.
	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.
b) Altenburg.										
101. Altenburg (Anzahlstationen an der Strecke Altenburg- Schnee)	764,0	114 22,0	2780,0	194 16,0	37 068,0	1 180 32,0	30 000,0	542 14,0	10 000,0	1 000 00,0
102. Roitzsch Kilometer am 10. Juni 1872.	74,0	5 28,0	155,0	4 28,0	1 042,0	23 22,0	3 850,0	370 23,0	1 000,0	1 000 00,0
103. Mensehitz Kilometer am 10. Juni 1872.	164,0	11 11,0	480,0	17 15,0	10 761,0	229 26,0	37 100,0	381 7,0	1 000,0	1 000 00,0
104. Hohnsdorf Kilometer am 10. Juni 1872.	568,0	55 27,0	1 929,0	39 22,0	8 995,0	214 6,0	1 173 050,0	19 947 4,0	1 000,0	1 000 00,0
105. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872. (Anzahlstationen an der Thüringischen Bahn.)	1 186,0	110 6,0	3 860,0	169 21,0	18 502,0	1 824 11,0	45 000,0	1 189 11,0	1 000,0	1 000 00,0
106. Hohnsdorf Kilometer am 10. Juni 1872.	348,0	31 29,0	2 568,0	127 20,0	26 831,0	703 2,0	1 000,0	15 19,0	1 000,0	1 000 00,0
107. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	272,0	21 7,0	3 012,0	167 2,0	13 757,0	394 26,0	1 000,0	70 36,0	1 000,0	1 000 00,0
108. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	1 373,0	130 25,0	22 770,0	1 200 10,0	84 029,0	2 913 5,0	18 000,0	1 286 14,0	1 000,0	1 000 00,0
109. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	1 156,0	102 7,0	3 018,0	163 21,0	86 991,0	2 925 23,0	402 135,0	9 620 19,0	1 000,0	1 000 00,0

Hauptsumme des

Dieses besteht aus:										
dem Binnenverkehr (Versand)	2 502,0	190 17,0	13 501,0	689 14,0	108 502,0	5 432 7,0	514 750,0	11 094 12,0		
dem direkten Verkehr (Versand) (vgl. Tabelle D. v. dem Abchnitt entsprechendes Stück.)	1 135,0	123 25,0	14 073,0	1 037 0,0	50 120,0	1 482 21,0	764 905,0	10 330 9,0		
dem direkten Verkehr (Empfang) (vgl. Tabelle D. v. dem Abchnitt entsprechendes Stück.)	1 901,0	225 18,0	7 587,0	479 5,0	18 802,0	2 642 6,0	114 383,0	1 766 8,0		
dem Durchgangsverkehr	—	—	—	—	—	—	68 390,0	1 113 10,0		
(welcher bei jedem der angegebenen Posten von Einzahlung kommt, vgl. Tabelle D. v. dem Abchnitt.)										
<b>Summa</b>	<b>5 567,0</b>	<b>639 39,0</b>	<b>37 702,0</b>	<b>2 405 29,0</b>	<b>257 802,0</b>	<b>7 777 5,0</b>	<b>1 892 815,0</b>	<b>35 104 2,0</b>		

Jeder Centner-Gut hat durchschnittlich empfangen:

überhaupt	37,00	19,00	3,00	5,00
und zwar:				
im Binnenverkehr	49,00	19,00	3,00	6,00
im direkten Verkehr	34,00	18,00	5,00	4,00
im Durchgangsverkehr	—	—	—	4,00
pro Centner u. Kilometer	1,00	0,00	0,00	0,00
Strenge Gütereinstufung haben zurückgelegt	118 321,0	901 200,0	5 210 592,0	24 920 700,0
Jeder Centner-Gut hat durchschnittlich durchfahren Kilometer	21,00	22,00	30,00	16,00
Von den überhaupt beförderten Gütereinstufen kommen nach Prozentsatz auf	0,00	2,00	14,00	82,00

Ordnungszahl:	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in ermäßigter Fracht.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.		Zahl der expedirten Frachtbriefe.
			Normalfracht.		Nach den Güter-Fachklassen.		Nach den Warenklassen-Fachklassen.				
			Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	
	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	Tblr.	Sgr.	
a) Zeitzer Eisenbahn.											
101. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	10,0	7 21,0	—	—	71 225,0	2 040 6,0	71 225,0	2 040 6,0	—	—	8 880
102. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	80,0	8 21,0	—	—	100 477,0	2 891 9,0	100 477,0	2 891 9,0	—	—	6 943
103. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	—	—	—	—	36 062,0	905 11,0	36 062,0	905 11,0	32 627,0	315 19,0	541
104. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	—	—	—	—	18 493,0	466 2,0	18 493,0	466 2,0	12 572,0	286 21,0	694
105. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	—	—	—	—	1 184 341,0	20 258 6,0	1 184 341,0	20 258 6,0	1 101 8,0	700 112,0	9 317 7,0
106. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	265,0	8 19,0	—	—	148 150,0	4 129 26,0	148 150,0	4 129 26,0	68 574,0	1 139 7,0	4 329
107. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	—	—	—	—	10 637,0	303 10,0	10 637,0	303 10,0	15 199,0	470 5,0	1 113
108. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	—	—	—	—	21 742,0	526 4,0	21 742,0	526 4,0	17 703,0	337 20,0	928
109. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	329,0	21 25,0	—	—	168 480,0	4 064 12,0	168 480,0	4 064 12,0	83 026,0	2 385 15,0	9 628
110. Zeitz Kilometer am 10. Juni 1872.	32,0	7 21,0	—	—	560 396,0	15 517 24,0	560 396,0	15 517 24,0	111 422,0	1 549 20,0	15 073

Güterverkehrs.

212,0	17 28,0	—	—	620 906,0	16 634 17,0
200,0	11 29,0	—	—	850 069,0	19 180 7,0
225,0	7 5,0	—	—	222 101,0	5 190 14,0
—	—	—	—	68 280,0	1 113 10,0
437,0	34 21,0	—	—	1 761 256,0	36 073 18,0
17,00	—	—	—	6,00	—
25,00	—	—	—	7,00	—
13,00	—	—	—	5,00	—
—	—	—	—	4,00	—
0,00	—	—	—	0,00	—
10 826,0	—	—	—	31 125 072,0	—
21,00	—	—	—	17,00	—
0,00	—	—	—	100,00	—

Die Zahl der überhaupt expedirten Frachtbriefe beträgt:  
im Versand: 20 500 Stück,  
im Empfang: 25 921 „  
zusammen: 46 421 „

Von den nach den Centnerfrachtklassen beförderten Gütern an:

- 227 828,0 Ctr. mit 7 777,00 Thlr. Frachtbetrag
- kommen auf Classen:
- A. 10 826,0 Ctr. mit 2 600,000 Thlr. Frachtbetrag
- B. 20 258,0 Ctr. mit 420,000 „ „
- C. 10 504,0 Ctr. mit 1 721,000 „ „
- D. 121 579,0 Ctr. mit 2 806,000 „ „

Summa.

Dergleichen von den nach den Wagenladungsfrachtklassen beförderten Gütern an:

- 1 482 415,0 Ctr. mit 25 104,000 Thlr. Frachtbetrag
- auf Classen:
- B. 138 945,0 Ctr. mit 2 663,000 Thlr. Frachtbetrag
- B. 1 343 470,0 Ctr. mit 22 438,000 „ „

Summa.

Es sind

Ordnungszahl	bei den Stationen und Haltestellen.		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.					
			Frachtbetrag.		Frachtbetrag.		Nach den Gütern-Frachtlinien.		Nach den Vergütungs-Frachtlinien.			
			Centner.	Tblr. Sgr.	Centner.	Tblr. Sgr.	Centner.	Tblr. Sgr.	Centner.	Tblr. Sgr.	Centner.	Tblr. Sgr.
c) Greis-Bränner												
166. Greis	12 156,0	1 323 6,0	37 138,0	1 039 19,0	22 312,0	914 1,0	25 039,0	496 23,0				
167. Mohsdorf	141,0	15 33,0	132,0	7 9,0	964,0	40 21,0	1 580,0	19 9,0				
168. Treuen	138,0	14 37,0	981,0	15 4,0	3 119,0	331 4,0	18 981,0	217 20,0				
169. Neumark	144,0	17 7,0	59,0	3 22,0	4 412,0	87 —	1 900,0	12 —				
(Anschlusstation zu den Gütern-Stationen.)	193,0	20 1,0	270,0	10 4,0	5 454,0	129 10,0	29 000,0	194 1,0				
169. Neumark	19,0	2 16,0	35,0	2 11,0	512,0	19 18,0	5 100,0	93 26,0				
(Anschlusstation zu den Gütern-Stationen.)	25,0	4 14,0	76,0	3 34,0	103,0	9 31,0	930,0	1 4,0				
Hauptsumme des												
Dieselbe besteht aus:												
dem Binnenverkehr (Versand)	60,0	30 3,0	293,0	15 7,0	1 201,0	53 26,0	5 700,0	102 12,0				
dem directen Verkehr (Versand) (vergl. Tabelle D 22. diese Abtheilung überausfertigen Drecks.)	12 204,0	1 348 19,0	37 129,0	1 807 24,0	26 962,0	1 007 14,0	28 400,0	519 18,0				
dem directen Verkehr (Empfang) (vergl. Tabelle D 22. diese Abtheilung überausfertigen Drecks.)	10 740,0	1 139 2,0	27 647,0	1 543 1,0	180 201,0	6 657 17,0	500 500,0	10 455 0,0				
<b>Summe</b>	<b>20 200,0</b>	<b>2 497 25,0</b>	<b>63 008,0</b>	<b>3 406 2,0</b>	<b>214 425,0</b>	<b>7 715 28,0</b>	<b>624 600,0</b>	<b>11 017 5,0</b>				
Hierüber:												
für aussergewöhnliche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—				
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich eingetragene:												
überhaupt	Pfenninge		32,00	16,00	10,00	5,00						
und zwar:												
im Binnenverkehr			43,00	19,00	13,00	5,00						
im directen Verkehr			30,00	16,00	10,00	5,00						
pro Centner u. Kilometer			2,00	1,00	0,60	0,30						
Sämmtliche Gütercentner haben zurückgelegt	Kilometer		276 156,0	778 138,0	2 509 914,0	7 280 580,0						
Jeder Centner Gut hat durchschnittlich durchschritten	Kilometer		11,00	12,00	11,00	11,00						
Van den überhaupt beförderten Gütercentnern kommen nach Procenten auf			2,00	7,00	20,00	67,00						

abgegangen und angekommen:

Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.			Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den						Zahl der expedirten Frachtbriefe.																																																																				
Mit Güterverkehrsgebiets.		Ohne Güterverkehrsgebiets.					Binnenverkehr.			Directen Verkehr.																																																																							
Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.				Centner.	Tblr.	Sgr.	Centner.	Tblr.	Sgr.																																																																					
Eisenbahn.																																																																																	
750,0	10 4,0	—	—	38 000,0	4 082 28,0	1 178,0	51 10,0	96 928,0	4 441 32,0	37 403																																																																							
91,0	1 3,0	—	—	704 551,0	19 200 3,0	5 818,0	107 11,0	708 551,0	19 077 22,0	19 000																																																																							
—	—	—	—	2 808,0	83 2,0	224,0	4 11,0	2 180,0	79 21,0	—																																																																							
—	—	—	—	29 170,0	100 24,0	150,0	14 26,0	29 080,0	97 28,0	—																																																																							
—	—	—	—	4 418,0	119 23,0	182,0	7 10,0	4 283,0	119 19,0	—																																																																							
—	—	—	—	34 325,0	302 18,0	274,0	10 8,0	34 052,0	346 11,0	—																																																																							
—	—	—	—	1 047,0	118 11,0	5 067,0	118 11,0	—	—	114																																																																							
—	—	—	—	651,0	25 1,0	631,0	23 2,0	—	—	11																																																																							
Güterverkehrs.																																																																																	
—	—	—	—	1 201,0	181 18,0																																																																												
263,0	10 6,0	—	—	100 487,0	4 800 37,0																																																																												
40,0	1 2,0	2 3,0	—	815 228,0	19 739 7,0																																																																												
621,0	20 8,0	2 3,0	—	926 127,0	24 812 12,0																																																																												
Die Zahl der überhaupt expedirten Frachtbriefe beträgt:																																																																																	
im Versand: 37 517 Stück,																																																																																	
im Empfang: 38 425 „																																																																																	
zusammen: 75 942 „																																																																																	
Von den nach den Centnerfrachtklassen beförderten Gütern an 214 023,0 Ctr. mit 7 718,00 Tblr. Frachtbetrag kommen auf Classe:																																																																																	
A. 97 546,0 Ctr. mit 4 337,000 Tblr. Frachtbetrag																																																																																	
B. 12 982,0 „ „ 824,000 „ „																																																																																	
C. 73 421,0 „ „ 3 228,000 „ „																																																																																	
D. 30 274,0 „ „ 680,000 „ „																																																																																	
Summe																																																																																	
Dergleichen von den nach den Wagenladungsfrachtklassen beförderten Gütern an:																																																																																	
694 000,0 Ctr. mit 11 071,000 Tblr. Frachtbetrag																																																																																	
auf Classe:																																																																																	
B. 129 420,0 Ctr. mit 3 089,000 Tblr. Frachtbetrag																																																																																	
Bz. 492 240,0 „ „ 7 978,000 „ „																																																																																	
Summe																																																																																	
Es hat gegen das Vorjahr nach Procenten																																																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">abgenommen:</th> <th colspan="2">abgenommen:</th> </tr> <tr> <th>in Geld.</th> <th>in Frachtbetrag.</th> <th>in Geld.</th> <th>in Frachtbetrag.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>von Eilgut</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>21,00</td> <td>25,00</td> </tr> <tr> <td>„ Normalfrachtgut</td> <td>26,00</td> <td>25,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>„ Contourfrachtgut:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>  nach Classe A.</td> <td>19,00</td> <td>10,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>  „ „ A.B.</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>3,00</td> <td>3,00</td> </tr> <tr> <td>  „ „ A.C.</td> <td>40,00</td> <td>30,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>  „ „ A.D.</td> <td>27,00</td> <td>10,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>„ Wagenladungsfrachtgut:</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>  nach Classe B.</td> <td>130,00</td> <td>135,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>  „ „ Bz.</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>0,00</td> <td>0,00</td> </tr> <tr> <td>„ Gut in vereinbarter Fracht:</td> <td>47,00</td> <td>21,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>„ Gut überhaupt</td> <td>18,00</td> <td>13,00</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>														abgenommen:		abgenommen:		in Geld.	in Frachtbetrag.	in Geld.	in Frachtbetrag.	von Eilgut	—	—	21,00	25,00	„ Normalfrachtgut	26,00	25,00	—	—	„ Contourfrachtgut:					nach Classe A.	19,00	10,00	—	—	„ „ A.B.	—	—	3,00	3,00	„ „ A.C.	40,00	30,00	—	—	„ „ A.D.	27,00	10,00	—	—	„ Wagenladungsfrachtgut:					nach Classe B.	130,00	135,00	—	—	„ „ Bz.	—	—	0,00	0,00	„ Gut in vereinbarter Fracht:	47,00	21,00	—	—	„ Gut überhaupt	18,00	13,00	—	—
	abgenommen:		abgenommen:																																																																														
	in Geld.	in Frachtbetrag.	in Geld.	in Frachtbetrag.																																																																													
von Eilgut	—	—	21,00	25,00																																																																													
„ Normalfrachtgut	26,00	25,00	—	—																																																																													
„ Contourfrachtgut:																																																																																	
nach Classe A.	19,00	10,00	—	—																																																																													
„ „ A.B.	—	—	3,00	3,00																																																																													
„ „ A.C.	40,00	30,00	—	—																																																																													
„ „ A.D.	27,00	10,00	—	—																																																																													
„ Wagenladungsfrachtgut:																																																																																	
nach Classe B.	130,00	135,00	—	—																																																																													
„ „ Bz.	—	—	0,00	0,00																																																																													
„ Gut in vereinbarter Fracht:	47,00	21,00	—	—																																																																													
„ Gut überhaupt	18,00	13,00	—	—																																																																													





D<sup>II</sup>. Ueber

über die Bedeutung der Stationen und

Die in der Uebersicht D<sup>1</sup> aufgeführten Stationen und Haltestellen der Sächs. Staats- und der unter Staatsverwaltung Güter, sowie hinsichtlich der Frachtabnahme

a. hinsichtlich der Passenzahl.

Table with 8 columns: Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn, Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn, Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn, Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn. Lists stations like Zwickau, Dresden-Altef., Leipzig, Chemnitz, etc.

Bedeutung der Anschlussstationen.

nach Berücksichtigung der Bedeutung des Verkehrs an Tabelle V. des Anhangs.

Table with 2 columns: Anschlussstationen, Anschlussstationen. Lists stations like Zwickau, Leipzig, Chemnitz, etc. with associated numbers.

- 1) Zwickau ... 2) Leipzig ... 3) Chemnitz ... 4) Dresden ... 5) Annaberg ... 6) Schneeberg ... 7) Zittau ... 8) Altenburg ... 9) Götzen ... 10) Neumark ...

\*) Die Abnahme gegen den Verkehr ... \*\*) Die Abnahme gegen den Verkehr ...

Der Reichsregierungsrat von Dresden nach Dresden ...

sicht

Haltestellen beim Güter-Verkehre.

stehenden Privatbahnen folgen hinsichtlich der Contenzahl der bei denselben abgegangenen und angekommenen in nachstehender Ordnung auf einander:

b. hinsichtlich der Frachtabnahme. \*)

Table with 8 columns: Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn, Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn, Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn, Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anschluss an die Eisenbahn. Lists stations like Zwickau, Leipzig, Chemnitz, etc.

- 1) Zittau ... 2) Altenburg ... 3) Götzen ... 4) Neumark ...

\*) Unter dem Zahlenverhältnisse, welche die Bedeutung der Stationen ...

ist hierbei ganz nach Berücksichtigung geblieben.





## ABSCHNITT IV.

D<sup>III</sup>.

## SPECIELLER NACHWEIS

DER

## DIRECTEN VERKEHRE

BEI DER

## GÜTERFREQUENZ.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a. Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b. Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c. Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - d. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.

Der folgenden Uebersicht ist unmittelbar noch ein Nachweis darüber angefügt worden, in welchem Umfange jede einzelne Station mit den betreffenden fremden Bahnen im directen Verkehre gestanden hat.

Die kurze Bezeichnung der directen Verkehre nach ganzen Ländern oder Landestheilen ist am Schlusse der Tabelle D<sup>IV</sup>. nach den einzelnen Bahnen erläutert.

Ordnungszahlen	im directen Verkehre		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.	
			Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.	Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.
	via	Tsd. M.				

## 1. Auf den Staats-

1. mit Schlesien etc.	Görlitz	21 010,0	12 875	1,0	138 895,0	39 937	18,0
	Görlitz	10 436,0	6 175	17,0	60 797,0	20 430	11,0
	Riesa	871,0	253	10,0	3 513,0	525	28,0
	Riesa	139,0	49	17,0	1 183,0	359	1,0
	Leipzig	494,0	104	16,0	6 814,0	2173	12,0
	Leipzig	166,0	121	28,0	714,0	281	10,0
2. mit Gallizen etc.	Görlitz	—	—	—	—	—	—
	Görlitz	—	—	—	—	—	—
3. mit der Warschau-Wiener Bahn	Görlitz	149,0	87	8,0	2 008,0	435	0,0
	Görlitz	44,0	30	6,0	232,0	38	27,0
	Riesa	31,0	10	14,0	30,0	10	10,0
	Riesa	8,0	3	16,0	17,0	3	10,0
	Leipzig	9,0	7	21,0	41,0	17	18,0
	Leipzig	8,0	—	15,0	10,0	5	20,0
4. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Görlitz	2 061,0	916	18,0	20 484,0	3 144	12,0
	Görlitz	811,0	196	13,0	3 785,0	457	5,0
	Riesa	381,0	100	3,0	1 376,0	202	13,0
	Riesa	281,0	75	21,0	1 462,0	315	28,0
5. mit der Halle-Saara-Gabener Bahn	Leipzig	—	—	—	—	—	—
	Leipzig	—	—	—	—	—	—
6. mit der Berlin-Stettiner Bahn	Görlitz	77,0	19	25,0	1 292,0	148	18,0
	Görlitz	57,0	14	31,0	1 383,0	168	20,0
	Dresden	75,0	24	15,0	551,0	90	12,0
	Dresden	45,0	13	23,0	210,0	33	28,0
	Riesa	806,0	241	1,0	5 144,0	452	20,0
	Riesa	427,0	122	26,0	1 233,0	135	3,0
	Leipzig	63,0	201	26,0	4 225,0	1 208	28,0
	Leipzig	128,0	66	31,0	7 002,0	1 640	12,0
	Dresden	673,0	229	22,0	1 323,0	248	11,0
	Dresden	393,0	107	9,0	1 882,0	323	20,0
7. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Riesa	9 270,0	3 332	23,0	81 719,0	6 544	9,0
	Riesa	7 337,0	2 429	22,0	29 634,0	4 133	29,0
	Döbeln	—	—	—	—	—	—
	Döbeln	39,0	8	13,0	413,0	51	14,0
	Leipzig	17 565,0	6 029	21,0	63 771,0	14 300	14,0
	Leipzig	3 893,0	2 029	30,0	42 058,0	9 032	11,0

Ordnungszahlen	Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.	
	nach den Centner-Frachtsätzen.		nach den Wageneinheitsfrachtsätzen.		Mit Gewichtsgebühr.		Ohne Gewichtsgebühr.			
	Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.	Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.	Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.	Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.	Centner.	Frachtbetrag. Tsd. M.

## Eisenbahnen.

1. mit Schlesien etc.	342 038,0	62 177	2,0	164 576,0	13 299	11,0	—	—	—	417	13,0	687 093,0	127 667	17,0
	1 267 218,0	143 975	16,0	1 510 189,0	60 335	1,0	385,0	51	11,0	698	3,0	2 862 396,0	251 751	25,0
2. mit Gallizen etc.	18 119,0	1 310	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	22 594,0	2 000	—
	61 579,0	4 367	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	63 938,0	4 644	29,0
3. mit der Warschau-Wiener Bahn	1 977,0	430	27,0	—	—	—	—	—	—	—	—	9 496,0	3 408	23,0
	10 400,0	2 137	16,0	—	—	—	—	—	—	17	10,0	11 361,0	2 538	18,0
4. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	1 104,0	131	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	1 194,0	111	18,0
	122 575,0	12 084	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	122 575,0	12 084	7,0
5. mit der Halle-Saara-Gabener Bahn	12 474,0	1 778	32,0	100,0	14	10,0	—	—	—	—	—	14 762,0	2 938	0,0
	21 394,0	2 289	14,0	189,0	14	15,0	—	—	—	—	—	21 980,0	2 342	9,0
6. mit der Berlin-Stettiner Bahn	4 495,0	334	14,0	—	—	—	—	—	—	—	—	4 571,0	355	10,0
	745,0	81	22,0	—	—	—	—	—	—	—	—	771,0	102	18,0
7. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	5 193,0	680	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	5 244,0	703	21,0
	2 562,0	450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 520,0	436	3,0
8. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	79 277,0	4 814	19,0	120,0	6	10,0	—	—	—	4	20,0	80 443,0	8 928	28,0
	68 249,0	4 381	19,0	—	—	—	—	—	—	—	—	72 898,0	5 035	7,0
9. mit der Halle-Saara-Gabener Bahn	17 569,0	1 321	15,0	200,0	11	17,0	—	—	—	—	—	19 510,0	1 435	18,0
	20 418,0	2 030	2,0	—	—	—	—	—	—	4	10,0	21 341,0	2 993	11,0
10. mit der Berlin-Stettiner Bahn	—	—	—	28 800,0	2 982	12,0	—	—	—	—	—	28 800,0	2 982	12,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	2 820,0	218	24,0	—	—	—	—	—	—	—	—	3 000,0	388	7,0
	226 410,0	9 829	23,0	—	—	—	—	—	—	—	—	227 662,0	9 981	15,0
12. mit der Berlin-Stettiner Bahn	9 551,0	895	3,0	4 400,0	121	22,0	80,0	10	20,0	—	—	14 456,0	1 080	19,0
	12 740,0	3 337	4,0	4 400,0	133	—	—	—	—	—	—	17 240,0	3 440	21,0
13. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	20 783,0	2 301	11,0	—	—	—	40,0	10	20,0	—	—	21 774,0	3 094	—
	217 140,0	14 581	21,0	29 200,0	1 091	3,0	100,0	20	10,0	—	—	239 127,0	16 370	28,0
14. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	10 913,0	2 336	7,0	300,0	12	21,0	—	—	—	—	—	20 280,0	4 609	24,0
	259 923,0	21 638	28,0	7 800,0	371	6,0	—	—	—	—	—	266 693,0	22 770	29,0
15. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	16 125,0	840	3,0	132 865,0	4 738	8,0	—	—	—	—	—	155 588,0	6 044	17,0
	18 337,0	1 540	19,0	—	—	—	—	—	—	11	6,0	18 810,0	1 928	20,0
16. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	135 310,0	9 321	5,0	71 400,0	3 262	4,0	—	—	—	23	0,0	207 097,0	22 893	12,0
	168 293,0	19 837	13,0	7 900,0	637	10,0	—	—	—	25	21,0	187 767,0	20 871	14,0
17. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	124 332,0	29 330	5,0	104 200,0	18 188	20,0	—	—	—	35	—	241 854,0	42 880	8,0
	636 327,0	25 558	25,0	10 000,0	681	15,0	—	—	—	169	27,0	646 611,0	28 373	9,0

Es sind

Ordnungszahlen	im directen Verkehre		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
			Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	
				Tsh.	Ngr.		Tsh.	Ngr.
	via							
6. mit der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	Dresden	765,0	352	27,0	4 908,0	1 340	26,0	
	Dresden	756,0	358	9,0	5 613,0	1 021	7,0	
	Döbeln	398,0	17	27,0	2 035,0	132	8,0	
	Döbeln	235,0	37	20,0	2 451,0	278	9,0	
	Leipzig	7 343,0	3 736	5,0	38 817,0	10 005	28,0	
9. mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	Leipzig	4 074,0	1 701	28,0	35 200,0	7 501	26,0	
	Leipzig	—	—	—	—	—	—	
	Leipzig	—	—	—	—	—	—	
	Obelix	240,0	97	8,0	10 140,0	371	9,0	
	Görlitz	273,0	71	2,0	4 180,0	198	10,0	
10. mit der Berlin-Hamburger Bahn	Dresden	484,0	141	0,0	45 290,0	6 255	19,0	
	Dresden	364,0	113	1,0	19 415,0	2 025	28,0	
	Riesa	427,0	180	10,0	1 351,0	182	15,0	
	Riesa	2 192,0	605	5,0	7 394,0	1 323	23,0	
	Döbeln	—	—	—	—	—	—	
11. mit der Lübeck-Büchener Bahn	Döbeln	11,0	0	8,0	100,0	41	28,0	
	Leipzig	17 604,0	8 687	14,0	85 484,0	19 913	18,0	
	Leipzig	2 057,0	1 137	14,0	18 040,0	4 626	5,0	
	Riesa	7,0	1	8,0	96,0	2	23,0	
	Riesa	173,0	48	20,0	304,0	15	18,0	
12. mit der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweigischen Bahn und den hannoverschen Staatsbahnen	Leipzig	1 809,0	888	6,0	8 797,0	2 015	15,0	
	Leipzig	257,0	92	28,0	263,0	61	25,0	
	Dresden	—	—	—	27 168,0	4 112	24,0	
	Dresden	—	—	—	24 835,0	3 024	5,0	
	Döbeln	4 590,0	1 244	8,0	19 310,0	2 200	17,0	
13. mit Thüringen	Döbeln	862,0	83	13,0	1 188,0	140	28,0	
	Leipzig	8 271,0	3 486	2,0	38 918,0	12 741	20,0	
	Leipzig	2 361,0	1 082	29,0	21 213,0	4 601	17,0	
	Dresden	451,0	237	15,0	4 918,0	956	8,0	
	Dresden	1 498,0	518	14,0	7 491,0	1 380	11,0	
Döbeln	—	—	—	—	—	—		
Döbeln	—	—	—	—	—	—		
Leipzig	—	—	—	—	—	—		
Leipzig	—	—	—	33,0	5	21,0		
Altenberg	—	—	—	—	—	—		
Altenberg	—	—	—	—	—	—		
Görsnitz	3 328,0	713	11,0	9 444,0	1 175	20,0		
Görsnitz	6 591,0	1 291	6,0	67 226,0	7 073	17,0		

abgegangen und angekommen:

Güter in ermäßigter Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.						Gesamt-Summe.		
Nach den Centner-Frachtstätten.			Nach den Wagenladungs-Frachtstätten.			Mit Gewichtszugabe.			Ohne Gewichtszugabe.					
Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	
	Tsh.	Ngr.		Tsh.	Ngr.		Tsh.	Ngr.		Tsh.	Ngr.			
16 062,0	2 080	3,0	1 329,0	55	0,0	—	—	—	145	6,0	64 061,0	4 792	4,0	
16 838,0	9 722	17,0	35 260,0	1 908	10,0	—	—	—	157	27,0	129 150,0	12 078	12,0	
8 984,0	281	3,0	2 000,0	33	10,0	—	—	—	—	—	13 892,0	404	14,0	
28 400,0	1 719	9,0	3 000,0	107	14,0	—	—	—	0	14,0	54 280,0	2 140	15,0	
432 915,0	30 366	11,0	692 165,0	30 427	25,0	—	—	—	189	2,0	890 277,0	75 565	11,0	
626 280,0	79 347	2,0	36 444,0	2 919	29,0	—	—	—	101	27,0	691 992,0	84 182	21,0	
—	—	—	76 400,0	3 385	24,0	—	—	—	—	—	76 400,0	3 385	24,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15 340,0	1 400	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	25 832,0	2 478	3,0	
101 262,0	5 316	25,0	—	—	—	—	—	—	—	—	101 262,0	5 316	25,0	
15 677,0	2 041	26,0	330,0	7	4,0	—	—	—	—	—	61 791,0	8 448	12,0	
44 115,0	1 679	17,0	—	—	—	—	—	—	41	15,0	52 895,0	7 064	9,0	
1 407,0	18	7,0	—	—	—	—	—	—	—	—	3 215,0	641	1,0	
81 332,0	6 720	4,0	18 344,0	676	20,0	—	—	—	0	20,0	100 594,0	9 651	12,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
71 982,0	3 070	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	71 982,0	3 070	14,0	
61 989,0	8 000	7,0	—	—	—	—	—	—	8	8,0	105 707,0	36 844	15,0	
478 847,0	62 900	15,0	—	—	—	—	—	—	68	17,0	478 847,0	62 900	21,0	
123,0	4	18,0	—	—	—	—	—	—	—	—	123,0	4	18,0	
1 051,0	78	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	1 051,0	78	22,0	
18 509,0	2 824	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	29 137,0	5 207	29,0	
12 486,0	1 201	28,0	—	—	—	—	—	—	—	—	12 486,0	1 201	27,0	
4 535,0	388	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	22 068,0	4 500	26,0	
91 000,0	10 168	29,0	—	—	—	—	—	—	—	—	115 890,0	13 493	3,0	
7 098,0	329	19,0	—	—	—	—	—	—	—	—	59 674,0	3 943	15,0	
54 076,0	2 739	4,0	8 436,0	384	21,0	—	—	—	—	—	65 200,0	3 299	6,0	
41 722,0	5 435	25,0	755 739,0	42 964	18,0	—	—	—	—	—	865 722,0	64 447	27,0	
632 339,0	54 310	14,0	59 030,0	4 428	23,0	—	—	—	182	6,0	689 637,0	64 827	2,0	
9 934,0	1 172	21,0	—	—	—	—	—	—	63	—	15 494,0	2 439	10,0	
27 213,0	2 410	8,0	69 701,0	2 612	18,0	—	—	—	54	10,0	129 094,0	8 592	1,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	19 900,0	647	17,0	—	—	—	—	—	19 900,0	647	17,0	
—	—	—	770 090,0	38 296	7,0	—	—	—	—	—	770 090,0	38 296	7,0	
—	—	—	129 210,0	7 074	17,0	—	—	—	—	—	129 210,0	7 074	10,0	
—	—	—	68 330,0	2 314	15,0	—	—	—	—	—	68 330,0	2 314	15,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
119 021,0	7 502	11,0	1 109 420,0	30 025	1,0	40,0	3	8,0	27	28,0	1 232 904,0	39 448	22,0	
128 553,0	9 549	15,0	534 671,0	17 000	2,0	—	—	—	76	3,0	743 521,0	35 223	13,0	



Es sind

Ordnungsziffer	im directen Verkehre		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		
			Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.	
	via	Tal.	Reg.	Tal.	Reg.	Tal.	Reg.
25. mit den Bayerischen Staatsbahnen	Hof	20 915,6	13 534	3,6	84 302,6	30 712	7,4
	Hof	17 330,6	11 410	22,6	62 900,6	24 457	16,6
	Eger	786,6	600	2,6	2 815,6	1 270	28,6
	Eger	621,6	438	12,6	304,6	449	11,6
26. mit den Bayerischen Ostbahnen	Hof	—	—	—	—	—	—
	Hof	—	—	—	—	—	—
	Eger	10 635,6	8 677	26,6	53 620,6	21 079	5,6
27. mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn	Eger	5 330,6	4 830	14,6	18 495,6	7 444	25,6
	Eger	2 517,6	1 795	16,6	17 865,6	7 900	—
	Eger	1 216,6	600	18,6	8 512,6	5 440	1,6
28. mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Eger	1 550,6	867	22,6	6 885,6	1 927	2,6
	Eger	561,6	134	23,6	2 088,6	618	1,6
	Bodenbach	—	—	—	—	—	—
29. mit der Oesterreichischen Südbahn und den Italienischen Bahnen	Bodenbach	1,6	—	11,6	—	—	—
	Hof	70,6	32	2,6	333,6	75	5,6
	Hof	11,6	0	3,6	37,6	8	17,6
	Eger	2 845,6	1 312	17,6	15 368,6	6 571	18,6
	Eger	2 338,6	1 300	8,6	5 998,6	2 302	7,6
	Freudenbad	—	—	—	—	—	—
30. mit der Buschtährader Bahn	Freudenbad	—	—	—	—	—	—
	Weipert	—	—	—	—	—	—
	Weipert	—	—	—	—	—	—
	Eger	13,6	1	6,6	61,6	20	18,6
	Eger	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach	8 681,6	2 811	15,6	32 130,6	7 379	21,6
31. mit den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen etc.	Bodenbach	9 216,6	2 287	28,6	35 794,6	4 871	10,6
	Zittau	—	—	—	—	—	—
	Zittau	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach	2 402,6	729	18,6	9 425,6	612	15,6
	Bodenbach	1 317,6	308	5,6	1 620,6	248	25,6
	Warnsdorf	—	—	—	—	—	—
32. mit der Aussig-Teplitzer Bahn	Warnsdorf	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach	—	—	—	—	—	—
33. mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Warnsdorf	—	—	—	—	—	—
	Warnsdorf	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach	—	—	—	—	—	—
34. mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zittau	5,6	2	23,6	40,6	8	5,6
	Zittau	—	—	—	—	—	—

abgegangen und angekommen:

Güter in ermäßigter Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.			
Nach den Centner-Frachtsätzen.			Nach den Wageneinheits-Frachtsätzen.			Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.					
Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.			
	Tal.	Reg.		Tal.	Reg.		Tal.	Reg.		Tal.	Reg.		
240 830,6	45 027	23,6	3 531 480,6	908 714	2,6	—	—	—	—	3 872 535,6	298 428	15,6	
367 351,6	194 820	2,6	102 031,6	3 383	23,6	—	—	—	—	1 210 531,6	239 067	9,6	
4 472,6	1 095	5,6	0 008,6	276	6,6	—	—	—	—	11 280,6	3 312	11,6	
15 745,6	3 200	12,6	—	—	—	—	—	—	—	17 207,6	1 207	5,6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1 230,6	134	—	—	—	—	—	—	—	—	1 230,6	134	—	
83 736,6	21 171	8,6	516 100,6	42 853	14,6	—	—	—	—	644 484,6	93 783	28,6	
508 630,6	44 361	5,6	6 211,6	648	25,6	—	—	—	—	508 532,6	37 295	7,6	
7 716,6	1 930	27,6	200,6	24	—	—	—	—	—	38 296,6	11 540	13,6	
12 600,6	2 530	25,6	2 962,6	1 323	24,6	—	—	—	—	22 681,6	7 921	3,6	
20 260,6	3 714	25,6	70 600,6	7 979	15,6	—	—	—	—	10 303,6	14 400	2,6	
16 201,6	5 957	1,6	209 538,6	24 245	17,6	—	—	—	—	272 158,6	30 928	8,6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,6	—	11,6	
246,6	43	16,6	—	—	—	—	—	—	—	640,6	148	28,6	
500,6	32	15,6	—	—	—	—	—	—	—	337,6	67	11,6	
6 332,6	1 095	2,6	400,6	44	8,6	—	—	—	—	25 485,6	10 134	15,6	
49 141,6	11 327	3,6	1 538,6	878	23,6	—	—	—	—	61 230,6	16 214	5,6	
—	—	—	3 000,6	283	19,6	—	—	—	—	3 400,6	280	19,6	
—	—	—	106 025,6	8 333	—	—	—	—	—	106 025,6	6 333	—	
—	—	—	5 200,6	578	19,6	—	—	—	—	5 200,6	578	19,6	
—	—	—	106 000,6	3 331	16,6	—	—	—	—	206 000,6	3 331	16,6	
311,6	73	1,6	—	—	—	—	—	—	—	387,6	84	25,6	
127,6	24	17,6	15 200,6	2 060	2,6	—	—	—	—	15 327,6	2 034	20,6	
654 442,6	46 228	3,6	15 000,6	798	10,6	100,6	15	10,6	172	27,6	720 366,6	67 008	8,6
961 737,6	70 120	5,6	29 860,6	1 420	18,6	—	—	—	—	1 020 510,6	79 031	16,6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
91 721,6	9 070	8,6	—	—	—	—	—	—	—	95 741,6	9 070	8,6	
115 424,6	8 998	10,6	—	—	—	—	—	—	50	19,6	123 302,6	10 521	11,6
51 745,6	9 212	—	4 431 505,6	904 251	21,6	—	—	—	42	15,6	4 479 491,6	228 434	5,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	80 620,6	1 130	21,6	—	—	—	—	80 620,6	1 130	21,6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	745 745,6	28 489	24,6	—	—	—	—	745 745,6	28 489	24,6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	41 020,6	489	15,6	—	—	—	—	41 020,6	489	15,6	
13 144,6	1 461	4,6	—	—	—	—	—	—	—	13 144,6	1 461	4,6	
25 815,6	2 237	15,6	—	—	—	—	—	—	—	25 815,6	2 237	15,6	





Es sind

Ordnungszahlen	in directen Verkehre		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
			Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	
				Tsd.	Ngr.		Tsd.	Ngr.
4. mit der Magdeburg-Leipzig-Halle-Cosserer Bahn	Gömnitz & Leipzig	24,1	1	10,1	140,1	5	10,1	
	Leipzig & Gömnitz	80,1	5	5,1	285,1	19	10,1	
5. mit der Berlin-Hamburger Bahn	Gömnitz & Leipzig	220,1	16	7,1	1092,1	131	24,1	
	Leipzig & Gömnitz	37,1	2	13,1	1010,1	33	15,1	
6. mit der Lübeck-Büchener Bahn	Gömnitz & Leipzig	28,1	1	28,1	22,1	—	16,1	
	Leipzig & Gömnitz	4,1	—	4,1	—	—	—	
7. mit der Magdeburg-Halbherstäter, der Braunschweig. Bahn u. d. Hannoverschen Staatsb.	Gömnitz & Leipzig	60,1	1	14,1	85,1	2	17,1	
	Leipzig & Gömnitz	11,1	3	10,1	228,1	7	27,1	
8. mit Thüringen	Gömnitz & Leipzig	—	—	—	—	—	—	
	Leipzig & Gömnitz	—	—	—	—	—	—	
9. mit den Mitteldeutschen Verbundstationen	Gera	729,1	40	28,1	1476,1	70	11,1	
	Gera	1476,1	111	25,1	6323,1	133	12,1	
10. mit der Pfalz	Gömnitz & Hof	50,1	4	3,1	143,1	7	19,1	
	Hof & Gömnitz	36,1	1	7,1	207,1	11	21,1	
11. mit den Badischen Staatsbahnen	Gömnitz & Hof	44,1	6	16,1	165,1	7	5,1	
	Hof & Gömnitz	216,1	17	18,1	78,1	4	26,1	
12. mit den Württembergischen Staatsbahnen	Gömnitz & Hof	129,1	19	9,1	845,1	62	6,1	
	Hof & Gömnitz	184,1	25	7,1	723,1	75	14,1	
13. mit der Schweiz	Gömnitz & Hof	161,1	20	22,1	674,1	61	18,1	
	Hof & Gömnitz	57,1	8	31,1	241,1	31	27,1	
14. mit den Bayerischen Staatsbahnen	Gömnitz & Hof	44,1	7	1,1	192,1	14	10,1	
	Hof & Gömnitz	15,1	2	13,1	241,1	19	8,1	
15. mit den Bayerischen Ostbahnen	Gömnitz & Hof	60,1	63	15,1	2977,1	234	29,1	
	Hof & Gömnitz	747,1	108	7,1	1700,1	100	25,1	
16. mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Gömnitz & Eger	23,1	3	17,1	91,1	8	15,1	
	Eger & Gömnitz	10,1	1	16,1	12,1	1	4,1	
17. mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Gömnitz & Eger	258,1	38	14,1	2516,1	228	2,1	
	Eger & Gömnitz	113,1	17	23,1	107,1	44	16,1	
18. mit der Oesterreichischen Südbahn	Gömnitz & Eger	196,1	28	18,1	234,1	21	5,1	
	Eger & Gömnitz	14,1	2	0,1	17,1	1	13,1	
19. mit der Böhmerbahn	Gömnitz & Eger	390,1	39	14,1	544,1	50	25,1	
	Eger & Gömnitz	13,1	2	—	27,1	2	26,1	
20. mit der Böhmerbahn	Gömnitz & Eger	29,1	4	14,1	180,1	17	11,1	
	Eger & Gömnitz	5,1	—	25,1	—	—	—	
21. mit der Böhmerbahn	Gömnitz & Franzensbad	—	—	—	—	—	—	
	Franzensbad & Gömnitz	—	—	—	—	—	—	

abgegangen und angekommen:

Güter in ermäßigter Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.			
Nach der Centner-Frachtsätzen.			Nach der Wagenladungs-Frachtsätzen.			Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.					
Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.			Frachtbetrag.	
	Tsd.	Ngr.		Tsd.	Ngr.		Tsd.	Ngr.		Tsd.	Ngr.		
820,1	20	18,1	—	—	—	—	—	—	—	1033,1	27	18,1	
4311,1	100	23,1	100,1	1	17,1	—	—	—	—	7427,1	186	7,1	
20,1	—	8,1	—	—	—	—	—	—	—	3331,1	170	9,1	
5100,1	120	30,1	—	—	—	—	—	—	—	6208,1	161	24,1	
0,1	—	0,1	—	—	—	—	—	—	—	31,1	2	15,1	
202,1	2	0,1	—	—	—	—	—	—	—	266,1	2	7,1	
304,1	4	4,1	—	—	—	—	—	—	—	420,1	8	6,1	
1585,1	120	6,1	300,1	2	10,1	—	—	—	—	6153,1	152	9,1	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	300,1	1	21,1	—	—	—	—	300,1	1	22,1	
10900,1	501	24,1	7200,1	84	20,1	—	—	—	1	26,1	29226,1	675	13,1
21112,1	733	21,1	26701,1	1287	14,1	—	—	—	3	14,1	69107,1	2040	24,1
18,1	—	27,1	—	—	—	—	—	—	—	211,1	12	21,1	
620,1	21	27,1	—	—	—	—	—	—	—	875,1	40	29,1	
20,1	1	5,1	—	—	—	—	—	—	—	170,1	14	24,1	
1322,1	163	17,1	—	—	—	—	—	—	—	3545,1	256	3,1	
885,1	23	22,1	—	—	—	—	—	—	—	1400,1	112	7,1	
7327,1	364	5,1	—	—	—	—	—	—	—	9022,1	603	21,1	
2337,1	114	4,1	—	—	—	—	—	—	—	3203,1	207	14,1	
545,1	30	21,1	—	—	—	—	—	—	—	629,1	71	15,1	
100,1	6	1,1	—	—	—	—	—	—	—	295,1	27	12,1	
227,1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	447,1	35	21,1	
11061,1	567	4,1	990,1	7	10,1	—	—	—	—	14117,1	672	28,1	
15103,1	772	2,1	60,1	6	21,1	—	—	—	—	19311,1	1047	28,1	
118,1	7	5,1	—	—	—	—	—	—	—	234,1	19	7,1	
180,1	23	6,1	—	—	—	—	—	—	—	367,1	25	21,1	
10226,1	545	28,1	2400,1	89	—	—	—	—	—	15402,1	900	14,1	
1020,1	140	18,1	—	—	—	—	—	—	—	3201,1	203	7,1	
11,1	—	18,1	—	—	—	—	—	—	—	422,1	50	12,1	
47,1	4	1,1	—	—	—	—	—	—	—	129,1	10	25,1	
384,1	19	13,1	—	—	—	—	—	—	—	1219,1	129	29,1	
1150,1	21	6,1	300,1	7	20,1	—	—	—	—	1773,1	35	18,1	
286,1	13	27,1	—	—	—	—	—	—	—	501,1	35	25,1	
1,1	—	2,1	—	—	—	—	—	—	—	6,1	—	27,1	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	300,1	1	10,1	—	—	—	—	300,1	7	10,1	

Es sind

Ordnungsnr.	in directen Verkehre	Via	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Gesammi-Summe.												
			Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.									
				Tblr.	Sgr.		Tblr.	Sgr.		Tblr.	Sgr.								
20. mit den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen etc.	Gömnitz & Eger	0,2	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Eger & Gömnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
21. mit der Aussig-Teplitzer Bahn	Gömnitz & Bodenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Bodenbach & Gömnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
22. mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Gömnitz & Bodenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
	Bodenbach & Gömnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—					
23. mit den Sächsischen Staatsbahnen	Gömnitz	11 391,7	1 700	29,0	10 290,0	6 896	18,0	300 277,0	13 443	5,0	35 090,0	2 455	5,0	1 620,0	62	4,0	457 679,0	24 328	7,0
	Gömnitz	12 783,0	1 685	21,0	44 187,0	3 459	9,0	301 107,0	11 565	11,0	1 153 335,0	32 897	30,0	515,0	30	29,0	1 471 109,0	49 008	25,0
24. mit der Altenburg-Zeitzer Bahn	Gömnitz & Altenburg	17,0	1	18,0	145,0	6	26,0	1 244,0	21	9,0	900,0	24	15,0	—	—	—	2 307,0	54	8,0
	Altenburg & Gömnitz	37,0	3	7,0	98,0	2	29,0	720,0	11	22,0	47 700,0	739	5,0	—	—	—	48 125,0	737	3,0
25. mit der Greiz-Branner Bahn	Gömnitz & Neumark	1 215,0	173	17,0	1 509,0	125	33,0	8 127,0	491	13,0	400,0	15	10,0	—	—	—	12 211,0	795	8,0
	Neumark & Gömnitz	1 150,0	130	15,0	579,0	44	30,0	880,0	45	5,0	1 900,0	64	35,0	—	—	—	4 516,0	291	—
26. mit der Zittau-Reichenberger Bahn	Gömnitz & Zittau	15,0	2	9,0	137,0	11	28,0	345,0	19	29,0	—	—	—	60,0	3	6,0	361,0	37	12,0
	Zittau & Gömnitz	1,0	—	8,0	42,0	4	—	51,0	3	3,0	—	—	—	—	—	—	96,0	7	11,0
Summe		16 473,0	2 150	21,0	16 620,0	8 107	1,0	357 372,0	15 226	25,0	1 229 946,0	35 089	13,0	515,0	30	29,0	1 689 429,0	57 484	34,0
Summe totalis		34 111,0	4 560	17,0	159 608,0	12 981	5,0	717 101,0	31 017	27,0	1 385 543,0	68 388	5,0	2 236,0	116	9,0	2 298 594,0	86 876	17,0

b) Altenburg-

1. mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Altenburg & Eger	—	—	—	297,0	18	29,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	473,0	25	27,0
	Eger & Altenburg	2,0	—	8,0	—	—	—	170,0	7	2,0	—	—	—	—	—	—	—	4,0	—
2. mit der Aussig-Teplitzer Bahn	Altenburg & Bodenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach & Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200,0	3	12,0	—	—	—	—	200,0	9
3. mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Altenburg & Bodenbach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bodenbach & Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	440,0	7	16,0	—	—	—	—	440,0	7
4. mit den Sächsischen Staatsbahnen	Altenburg	1 089,0	119	11,0	15 915,0	991	25,0	48 447,0	1 420	13,0	714 200,0	9 762	29,0	100,0	9	10,0	782 004,0	12 513	28,0
	Altenburg	1 683,0	221	25,0	7 407,0	471	14,0	97 456,0	2 628	11,0	111 945,0	1 718	25,0	225,0	7	3,0	218 927,0	5 077	21,0
5. mit der Gömnitz-Greizer Bahn	Altenburg & Gömnitz	37,0	2	20,0	68,0	8	2,0	729,0	25	8,0	47 700,0	559	13,0	—	—	—	48 025,0	584	8,0
	Gömnitz & Altenburg	17,0	1	4,0	143,0	5	20,0	1 244,0	29	30,0	900,0	14	21,0	—	—	—	2 307,0	81	5,0
6. mit der Greiz-Branner Bahn	Altenburg & Neumark	15,0	1	22,0	288,0	22	24,0	578,0	29	5,0	1 000,0	11	20,0	40,0	2	10,0	2 022,0	58	19,0
	Neumark & Altenburg	18,0	2	11,0	36,0	2	1,0	98,0	4	1,0	200,0	11	24,0	—	—	—	1 061,0	29	7,0
7. mit der Zittau-Reichenberger Bahn	Altenburg & Zittau	—	—	—	5,0	—	14,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,0	—	14,0
	Zittau & Altenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,0	—	1,0
Summe		1 133,0	129	23,0	16 629,0	1 007	0,0	58 802,0	2 602	4,0	114 385,0	1 788	8,0	225,0	7	5,0	222 931,0	5 109	14,0
Summe totalis		3 000,0	348	11,0	91 298,0	1 536	4,0	149 923,0	4 344	27,0	679 285,0	12 116	10,0	425,0	18	20,0	1 055 964,0	18 545	21,0

abgegangen und angekommen:

Güter in ermäßigter Fracht.						Güter in vereinerbarter Fracht.						Gesammi-Summe.		
Nach den Centner-Frachtstätten.			Nach den Wagenladungs-Frachtstätten.			Mit Gewichtsanzeige.			Ohne Gewichtsanzeige.			Centner.	Frachtbetrag.	
Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.			Tblr.	Sgr.
	Tblr.	Sgr.		Tblr.	Sgr.		Tblr.	Sgr.		Tblr.	Sgr.		Tblr.	Sgr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6,0	—	12,0	300,0	30	20,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,0	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	4 200,0	100	21,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1 400,0	45	11,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
300 277,0	13 443	5,0	35 090,0	2 455	5,0	1 620,0	62	4,0	—	—	—	—	—	—
301 107,0	11 565	11,0	1 153 335,0	32 897	30,0	515,0	30	29,0	—	—	—	—	—	—
1 244,0	21	9,0	900,0	24	15,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
720,0	11	22,0	47 700,0	739	5,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 127,0	491	13,0	400,0	15	10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
880,0	45	5,0	1 900,0	64	35,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
345,0	19	29,0	—	—	—	60,0	3	6,0	—	—	—	—	—	—
51,0	3	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
359 728,0	15 791	1,0	135 613,0	3 226	22,0	1 680,0	85	10,0	1	25,0	—	—	—	—
357 372,0	15 226	25,0	1 229 946,0	35 089	13,0	515,0	30	29,0	3	18,0	—	—	—	—
717 101,0	31 017	27,0	1 385 543,0	68 388	5,0	2 236,0	116	9,0	7	14,0	—	—	—	—

Zeitzer Bahn.

170,0	7	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	473,0	25	27,0
1,0	—	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,0	—	11,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	200,0	3	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200,0	9	12,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	440,0	7	16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	440,0	7	16,0
48 447,0	1 420	13,0	714 200,0	9 762	29,0	100,0	9	10,0	—	—	—	—	—	—	—	782 004,0	12 513	28,0	
97 456,0	2 628	11,0	1 11 945,0	1 718	25,0	225,0	7	3,0	—	—	—	—	—	—	—	218 927,0	5 077	21,0	
729,0	25	8,0	47 700,0	559	13,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 025,0	584	8,0	
1 244,0	29	30,0	900,0	14	21,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 307,0	81	5,0	
578,0	29	5,0	1 000,0	11	20,0	40,0	2	10,0	—	—	—	—	—	—	—	2 022,0	58	19,0	
98,0	4	1,0	200,0	11	24,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 061,0	29	7,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,0	—	14,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,0	—	1,0	
50 130,0	1 681	21,0	364 900,0	10 130	2,0	100,0	11	20,0	—	—	—	—	—	—	—	835 033,0	13 185	7,0	
58 802,0	2 602	4,0	1 114 385,0	1 788	8,0	225,0	7	3,0	—	—	—	—	—	—	—	222 931,0	5 109	14,0	
149 923,0	4 344	27,0	679 285,0	12 116	10,0	425,0	18	20,0	—	—	—	—	—	—	—	1 055 964,0	18 545	21,0	

Ordnungszahl	in directen Verkehre	via	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
			Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	
				Tal.	Sp.		Tal.	Sp.
c) Grenz-Drumler								
1. mit Schlesien etc.	Neumark & Görlitz	490.	57	19.	1 425.	85	15.	
	Görlitz & Neumark	33.	4	2.	175.	10	16.	
2. mit der Berlin-Stettiner Bahn	Neumark & Leipzig	41.	7	10.	391.	16	25.	
	Leipzig & Neumark	3.	—	15.	391.	22	13.	
3. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Neumark & Leipzig	1 304.	163	37.	4 512.	270	92.	
	Leipzig & Neumark	173.	20	35.	1 218.	74	39.	
4. mit der Magdeburg-Leipzig-Halle-Cuseler Bahn	Neumark & Leipzig	425.	51	11.	1 110.	69	2.	
	Leipzig & Neumark	101.	12	4.	1 112.	68	15.	
5. mit der Berlin-Hamburger Bahn	Neumark & Leipzig	747.	89	20.	2 250.	132	29.	
	Leipzig & Neumark	54.	6	15.	327.	12	19.	
6. mit der Lübeck-Büchener Bahn	Neumark & Leipzig	78.	9	11.	172.	10	9.	
	Leipzig & Neumark	3.	—	15.	7.	—	13.	
7. mit der Magdeburg-Halberstädter, der Braun- schweig. Bahn u. d. Hannoverschen Staatsb.	Neumark & Leipzig	218.	26	5.	1 035.	62	15.	
	Leipzig & Neumark	45.	4	21.	450.	27	7.	
	Neumark & Leipzig	—	—	—	—	—	—	
	Leipzig & Neumark	—	—	—	—	—	—	
8. mit Thüringen	Neumark & Gömmitz	127.	14	10.	427.	25	21.	
	Gömmitz & Neumark	301.	40	35.	2 352.	142	7.	
9. mit den Mitteldutschen Verbandstationen	Neumark & Hof	352.	23	6.	1 575.	34	25.	
	Hof & Neumark	50.	4	4.	213.	8	13.	
10. mit der Pfalz	Neumark & Hof	89.	4	7.	348.	10	19.	
	Hof & Neumark	253.	17	21.	92.	1	21.	
11. mit den Badischen Staatsbahnen	Neumark & Hof	271.	18	23.	1 895.	84	6.	
	Hof & Neumark	349.	24	10.	210.	25	3.	
12. mit den Württembergischen Staatsbahnen	Neumark & Hof	235.	16	15.	1 331.	37	22.	
	Hof & Neumark	47.	3	11.	131.	4	16.	
13. mit der Schweiz	Neumark & Hof	63.	3	—	304.	10	27.	
	Hof & Neumark	0.	—	1.	26.	1	29.	
	Neumark & Hof	210.	22	5.	1 872.	40	3.	
	Hof & Neumark	324.	24	28.	1 135.	37	27.	
14. mit den Bayerischen Staatsbahnen	Neumark & Eger	0.	—	1.	—	—	—	
	Eger & Neumark	1.	—	3.	1.	—	3.	
	Neumark & Eger	336.	22	24.	1 539.	34	2.	
	Eger & Neumark	24.	1	21.	192.	1	15.	
15. mit den Bayerischen Ostbahnen	Neumark & Eger	36.	4	20.	126.	4	6.	
	Eger & Neumark	1.	—	2.	2.	—	3.	
16. mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn	Neumark & Eger	41.	2	20.	399.	12	20.	
	Eger & Neumark	1.	—	1.	11.	—	12.	

Ordnungszahl	Güter in ermäßigter Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.						Gesamt-Summe.			
	Nach den Centner-Frachtsätzen.			Nach den Wagenladungs-Frachtsätzen.			Mit Gewichtsgebühr.		Ohne Gewichts- gebühr.		Centner.	Frachtbetrag.				
	Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.			
		Tal.	Sp.		Tal.	Sp.				Tal.	Sp.		Tal.	Sp.	Tal.	Sp.
Eisenbahn.																
	46.	3	12.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 971.	140	16.
	673.	24	25.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	684.	30	11.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	342.	24	5.
	2 270.	80	5.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 270.	107	—
	1 210.	59	21.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 088.	894	11.
	11 471.	400	3.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 394.	310	28.
	1 016.	39	5.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 095.	159	18.
	4 175.	261	0.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 613.	344	22.
	0.	—	13.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 007.	220	4.
	1 010.	245	15.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 296.	320	20.
	0.	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	351.	19	22.
	121.	4	11.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132.	3	7.
	97.	4	18.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 350.	90	30.
	11 266.	423	12.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 785.	456	17.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	1 370.	45	20.	—	—	—	—	—	—	—	1 470.	67	10.
	735.	36	7.	200.	4	6.	—	—	—	—	—	—	—	1 487.	79	22.
	2 832.	133	4.	8 795.	180	2.	—	—	—	—	—	—	—	14 348.	497	4.
	46.	1	12.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 957.	79	14.
	1 288.	26	12.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 591.	41	9.
	30.	—	13.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	489.	17	8.
	2 060.	70	26.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 325.	186	15.
	95.	1	28.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 722.	67	3.
	2 359.	93	2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 326.	109	21.
	20.	—	17.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 287.	54	24.
	1 401.	48	19.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 842.	53	16.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	907.	43	27.
	1.	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.	2	1.
	185.	3	29.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 930.	75	8.
	4 391.	166	3.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 074.	261	4.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.	—	3.
	2.	—	1.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.	—	8.
	391.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 139.	78	28.
	2 257.	35	15.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 585.	10	21.
	1.	—	2.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154.	6	5.
	67.	1	22.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.	2	1.
	2.	—	3.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	443.	16	9.
	314.	7	13.	280.	1	25.	—	—	—	—	—	—	—	629.	9	25.

Es sind

Ordnungsziffer	im directen Verkehre		Eilgüter.			Güter in Normalfracht.		
			Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	
				Tsh.	Sgr.		Tsh.	Sgr.
18. mit der Oesterreichischen Südbahn	Neumark & Eger	1,0	—	3,0	22,0	—	22,0	
	Eger & Neumark	—	—	—	—	—	—	
19. mit den Sächsischen Staatsbahnen	Neumark	6 023,0	609	3,0	16 573,0	926	4,0	
	Neumark	1 042,0	776	4,0	17 088,0	107	2,0	
20. mit der Gössnitz-Geraer Bahn	Neumark & Gössnitz	1 166,0	138	23,0	579,0	31	22,0	
	Gössnitz & Neumark	1 310,0	128	—	1 569,0	14	—	
21. mit der Altenburg-Zettner Bahn	Neumark & Altenburg	18,0	2	7,0	34,0	1	25,0	
	Altenburg & Neumark	10,0	1	27,0	288,0	25	8,0	
22. mit der Zittau-Rieschenberger Bahn	Neumark & Zittau	3,0	—	21,0	100,0	22	7,0	
	Zittau & Neumark	7,0	—	0,0	1,0	—	2,0	
	<b>Summa</b>	12 191,0	1 348	10,0	37 129,0	1 337	24,0	
		10 740,0	1 130	2,0	35 647,0	1 343	1,0	
	<b>Summa totalis</b>	23 101,0	2 487	22,0	64 777,0	2 680	35,0	

4) Zittau-Rieschen-

1. mit Schlesien etc.	Zittau & Görlitz	349,0	40	28,0	3 732,0	259	6,0
	Görlitz & Zittau	104,0	19	4,0	2 838,0	169	19,0
2. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Zittau & Görlitz	2 100,0	297	1,0	6 945,0	351	28,0
	Görlitz & Zittau	654,0	45	19,0	3 300,0	171	21,0
3. mit der Berlin-Stettiner Bahn	Zittau & Görlitz	31,0	3	4,0	1 723,0	84	3,0
	Görlitz & Zittau	12,0	1	8,0	874,0	43	21,0
4. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Zittau & Dresden	68,0	6	25,0	—	—	—
	Dresden & Zittau	303,0	39	15,0	549,0	28	7,0
5. mit der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casselner Bahn	Zittau & Dresden	714,0	90	16,0	2 585,0	169	21,0
	Dresden & Zittau	41,0	7	21,0	323,0	29	13,0
	Zittau & Görlitz	228,0	22	25,0	21 314,0	1 066	2,0
	Görlitz & Zittau	129,0	19	19,0	5 298,0	261	14,0
6. mit der Berlin-Hamburger Bahn	Zittau & Dresden	26,0	2	19,0	191,0	53	23,0
	Dresden & Zittau	—	—	—	24,0	2	1,0
7. mit der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig-Bahn u. des Hannoversch. Staatsb.	Zittau & Dresden	—	—	—	—	—	—
	Dresden & Zittau	—	—	—	—	—	—
8. mit Thüringen	Zittau & Dresden	101,0	12	28,0	100,0	19	18,0
	Dresden & Zittau	24,0	7	1,0	462,0	29	14,0
	Zittau & Dresden	230,0	36	20,0	791,0	72	34,0
	Dresden & Zittau	78,0	12	7,0	822,0	57	7,0
9. mit den Mitteldentschen Verbandstationen	Zittau & Hof	44,0	5	18,0	47,0	4	7,0
	Hof & Zittau	7,0	—	29,0	7,0	—	13,0

abgegangen und angekommen:

Güter in ermäßigter Fracht.					Güter in vereinbarter Fracht.					Gesamt-Summe.		
Nach den Centner-Frachtsätzen.		Nach den Wagenladungs-Frachtsätzen.			Mit Gewichtszughe.		Ohne Gewichtszughe.					
Centner.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Frachtbetrag.				
	Tsh.	Sgr.	Tsh.	Sgr.		Tsh.	Sgr.	Tsh.	Sgr.	Centner.	Frachtbetrag.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,0	1	2,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22 223,0	802	25,0	25 400,0	463	2,0	783,0	19	4,0	—	71 011,0	2 880	14,0
117 312,0	4 330	2,0	578 800,0	10 260	15,0	—	—	—	—	790 274,0	16 190	18,0
880,0	40	4,0	1 000,0	25	14,0	—	—	—	—	4 510,0	249	10,0
8 197,0	400	17,0	400,0	7	14,0	—	—	—	—	12 211,0	660	7,0
95,0	4	25,0	900,0	16	24,0	—	—	—	—	1 001,0	25	25,0
178,0	22	8,0	1 000,0	14	21,0	91,0	1	2,0	—	2 022,0	67	3,0
68,0	3	11,0	—	—	—	—	—	—	—	444,0	26	9,0
39,0	2	—	—	—	—	—	—	—	—	42,0	2	8,0
26 992,0	1 007	14,0	29 400,0	519	18,0	783,0	19	6,0	—	105 037,0	4 032	22,0
186 231,0	6 657	17,0	390 500,0	10 320	7,0	95,0	1	2,0	2	815 228,0	19 728	1,0
213 223,0	7 665	2,0	618 900,0	10 839	23,0	878,0	20	8,0	2	1 020 265,0	24 699	24,0

berger Eisenbahn

10 186,0	419	20,0	704,0	9	23,0	—	—	—	—	14 810,0	719	17,0
42 722,0	1 437	11,0	1 146 470,0	19 294	—	—	—	—	—	1 191 798,0	20 911	8,0
903 498,0	9 576	6,0	—	—	—	—	—	—	—	413 984,0	10 225	5,0
40 371,0	1 733	11,0	250,0	4	16,0	—	—	—	—	61 660,0	1 381	8,0
44 045,0	1 044	17,0	—	—	—	—	—	—	—	45 766,0	1 133	24,0
86 365,0	2 129	4,0	—	—	—	—	—	—	—	91 250,0	2 184	3,0
8 142,0	190	18,0	—	—	—	—	—	—	—	8 230,0	197	17,0
5 080,0	177	8,0	—	—	—	—	—	—	—	5 802,0	23	2,0
54 084,0	1 489	14,0	—	—	—	—	—	—	—	57 995,0	1 745	22,0
6 364,0	229	20,0	4 100,0	23	22,0	—	—	—	—	10 786,0	324	29,0
21 292,0	694	7,0	—	—	—	—	—	—	—	45 743,0	1 785	4,0
126 564,0	3 522	13,0	—	—	—	—	—	—	—	131 850,0	3 736	26,0
4 617,0	189	4,0	—	—	—	—	—	—	—	5 565,0	245	16,0
1 081,0	52	16,0	—	—	—	—	—	—	—	1 400,0	51	20,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18 958,0	261	6,0	—	—	—	—	—	—	—	18 958,0	261	7,0
2 385,0	90	27,0	—	—	—	—	—	—	—	2 603,0	114	9,0
3 000,0	114	8,0	—	—	—	—	—	—	—	4 087,0	140	21,0
1 053,0	69	1,0	—	—	—	—	—	—	—	2 043,0	169	17,0
1 132,0	78	2,0	100,0	9	6,0	—	—	—	—	2 438,0	156	21,0
16,0	4	14,0	—	—	—	—	—	—	—	20,0	14	10,0
30,0	1	8,0	300,0	4	16,0	—	—	—	—	294,0	7	10,0

Ordnungszahl	in directen Verkehre	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	
			Tsh.	Sp.		Tsh.	Sp.
	via						
10.	mit der Bergisch-Märkischen Bahn	Zittau & Dresden 994,0 Dresden & Zittau 171,0	114 15,0 21 20,0	15,0 93,0	2124,0 642,0	137 28,0 40 26,0	
11.	mit den Rheinischen Verbandseisenbahnen	Zittau & Dresden 59,0 Dresden & Zittau 19,0	7 16,0 3 31,0	16,0 31,0	272,0 1199,0	17 7,0 72 90,0	
12.	mit der Westfälischen Bahn	Zittau & Dresden 99,0 Dresden & Zittau 4,0	19 16,0 — 16,0	16,0 —	1942,0 20,0	66 1,0 1 6,0	
13.	mit der Pfalz	Zittau & Hof 1,0 Hof & Zittau —	— 5,0 —	5,0 —	121,0 —	9 14,0 —	
14.	mit den Badischen Staatsbahnen	Zittau & Hof 80,0 Hof & Zittau 10,0	12 16,0 1 11,0	16,0 11,0	4,0 174,0	— 10,0 12 7,0	
15.	mit den Württembergischen Staatsbahnen	Zittau & Hof 22,0 Hof & Zittau 37,0	4 14,0 5 9,0	14,0 9,0	194,0 288,0	13 19,0 27 5,0	
16.	mit den Bayerischen Staatsbahnen	Zittau & Hof 145,0 Hof & Zittau 26,0	20 19,0 7 21,0	19,0 21,0	504,0 534,0	63 — 37 12,0	
		Zittau & Eger 5,0 Eger & Zittau 16,0	— 21,0 2 9,0	21,0 9,0	65,0 15,0	4 18,0 1 1,0	
17.	mit den Bayerischen Ostbahnen	Zittau & Eger 65,0 Eger & Zittau 24,0	9 4,0 3 9,0	4,0 9,0	467,0 44,0	29 18,0 3 2,0	
18.	mit der Aussig-Teplitzer Bahn	Zittau & Warmdorf — Warmdorf & Zittau —	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	
19.	mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Zittau & Warmdorf — Warmdorf & Zittau —	— — — —	— — — —	— — — —	— — — —	
20.	mit der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Reichenberg — Reichenberg —	— — — —	— — — —	65,0 —	2 20,0 —	
21.	mit der Leipzig-Dresdener Bahn	Zittau & Dresden 508,0 Dresden & Zittau 936,0	66 19,0 76 16,0	19,0 16,0	2928,0 12767,0	188 21,0 790 25,0	
22.	mit den Sächsischen Staatsbahnen	Zittau 3187,0 Zittau 3160,0	467 12,0 420 9,0	12,0 9,0	21213,0 15186,0	1203 9,0 2076 5,0	
23.	mit der Gössnitz-Gerner Bahn	Zittau & Gössnitz 1,0 Gössnitz & Zittau 15,0	— 1,0 1 25,0	1,0 25,0	42,0 137,0	2 22,0 9 19,0	
24.	mit der Altenburg-Zeltdorfer Bahn	Zittau & Altenburg — Altenburg & Zittau —	— — — —	— — — —	— — 8,0	— — — 13,0	
25.	mit der Greiz-Branner Bahn	Zittau & Neumark 1,0 Neumark & Zittau 5,0	— 7,0 — 21,0	7,0 21,0	1,0 279,0	— 2,0 22 15,0	
		<b>Summa</b> 10 693,0 5 103,0	1 226 7,0 497 26,0	7,0 26,0	67 765,0 61 068,0	3 825 0,0 3 884 27,0	
	<b>Summa totalis</b>	10 697,0	1 234 0,0	0,0	120 770,0	7 709 27,0	

Güter in ermbilliger Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.		
Nach dem Centner-Frachtsätzen.			Nach dem Wagenladungs-Frachtsätzen.			Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.		Centner.	Frachtbetrag.	
Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Tsh.		Sp.	
	Tsh.	Sp.		Tsh.	Sp.		Tsh.	Sp.		Tsh.	Sp.	
3 739,0	124	27,0	—	—	—	—	—	—	—	6 708,0	377	11,0
10 810,0	185	2,0	—	—	—	—	—	—	—	11 625,0	467	18,0
49,0	2	8,0	—	—	—	—	—	—	—	281,0	97	2,0
731,0	30	13,0	—	—	—	—	—	—	—	1 021,0	100	1,0
2 698,0	61	25,0	—	—	—	—	—	—	—	3 728,0	160	16,0
498,0	17	5,0	—	—	—	—	—	—	—	525,0	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	192,0	8	19,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,0	12	26,0
85,0	1	13,0	—	—	—	—	—	—	—	265,0	16	1,0
194,0	10	11,0	—	—	—	—	—	—	—	493,0	29	14,0
713,0	26	13,0	—	—	—	—	—	—	—	1 145,0	70	27,0
167,0	7	2,0	—	—	—	—	—	—	—	1 222,0	91	8,0
16 490,0	539	1,0	—	—	—	—	—	—	—	17 020,0	528	7,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,0	5	10,0
28,0	2	1,0	—	—	—	—	—	—	—	69,0	5	11,0
59,0	3	7,0	—	—	—	—	—	—	—	592,0	40	29,0
28,0	1	16,0	—	—	—	—	—	—	—	96,0	7	27,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	259 800,0	4 050	1,0	—	—	—	—	259 800,0	4 050	1,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	135 380,0	2 070	22,0	—	—	—	—	135 380,0	2 070	22,0
398,0	17	8,0	—	—	—	—	—	—	—	400,0	29	3,0
51 105,0	2 099	17,0	—	—	—	—	—	—	—	51 105,0	2 099	17,0
25 695,0	790	22,0	—	—	—	120,0	7	6,0	—	25 815,0	1 033	8,0
9 347,0	220	18,0	000,0	10	24,0	—	—	—	—	25 263,0	1 249	25,0
500 490,0	16 368	22,0	115 592,0	1 645	16,0	—	—	—	—	616 082,0	19 742	29,0
411 498,0	12 632	5,0	21 380,0	405	25,0	120,0	7	6,0	—	432 879,0	15 631	18,0
91,0	2	13,0	—	—	—	—	—	—	—	96,0	5	12,0
185,0	11	27,0	—	—	—	60,0	3	18,0	—	245,0	28	20,0
0,0	—	1,0	—	—	—	—	—	—	—	0,0	—	1,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,0	—	10,0
30,0	1	25,0	—	—	—	—	—	—	—	42,0	2	5,0
68,0	2	22,0	—	—	—	—	—	—	—	144,0	26	1,0
1 150 353,0	31 800	14,0	116 118,0	1 654	9,0	120,0	7	6,0	—	1 300 940,0	37 925	7,0
861 509,0	28 151	0,0	1 286 500,0	27 215	17,0	180,0	10	21,0	—	2 502 301,0	57 963	5,0
1 967 892,0	57 351	15,0	1 714 708,0	28 872	26,0	300,0	18	—	—	3 845 331,0	95 888	12,0

Wechselsweise Güterfrequenz bei den

1. An der Grenze (Tabelle D <sup>100</sup> )	in directen Verkehre mit	Anzahl der abgegangenen				
		1*) Leipzig.	2. Ritzsch.	3. Breilagen.	4. Altsburg.	
1	Schlesien etc.	—	—	—	1 428,7	4 700,4
2	Gallzien etc.	—	—	—	—	—
3	der Warschan-Wiener Bahn	—	—	—	—	—
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—
5	der Halle-Soran-Gabener Bahn	—	—	—	—	—
6	der Berlin-Stettiner Bahn	—	—	—	210,4	30 860,4
7	der Berlin-Anhaltische Bahn	—	—	—	13 620,4	54 120,4
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	—	100,4	—	12 894,4	43 871,4
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—
10	der Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	1 001,4	30 029,4
11	der Lübeck-Bleicherer Bahn	—	—	—	170,4	125,4
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig. Bahn und der Hannoverischen Staatsbahnen	—	100,4	—	3 572,4	18 578,4
13	Thüringen	—	—	—	—	—
14	den Mitteldeutschen Verbandstationen	31 170,4	27 850,4	1 501,4	2 382,4	4 291,4
15	der Werrabahn	—	—	—	—	—
16	der Bergisch-Märkische Bahn	—	—	—	422,4	2 130,4
17	den Elbholischen Verbandstationen	—	—	—	—	—
18	der Westfälische Bahn	—	—	—	122,4	1 728,4
19	Belgien	—	—	—	—	—
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—
21	der Pfalz	20 420,4	4 732,4	—	—	—
22	den Badischen Staatsbahnen	74 360,4	44 350,4	—	1 415,4	3 048,4
23	den Württembergischen Staatsbahnen	60 453,4	71 800,4	—	424,4	1 972,4
24	der Schweiz	28 500,4	26 047,4	—	366,4	50,4
25	den Bayerischen Staatsbahnen	147 003,4	253 091,4	—	23 382,4	25 450,4
26	den Bayerischen Oetbahnen	65 791,4	105 099,4	—	3 022,4	3 838,4
27	der Kaiserin Elisabethbahn	19 082,4	12 216,4	—	191,4	7 018,4
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	65 531,4	105 185,4	—	851,4	17 562,4
29	der Oesterreichischen Südbahn und den Italienischen Bahnen	17 167,4	43 025,4	—	0,4	4,4
30	der Buschtährader Bahn	—	40 025,4	—	—	1 000,4
31	den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb. etc.	300,4	7 129,4	—	—	—
32	der Ansig-Teplitzer Bahn	—	—	—	—	1 000,4
33	der Dux-Bodenbacher Bahn	—	—	—	—	420,4
34	der Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	—	—	—	—
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—
36	der Leipzig-Dresdener Bahn	—	—	641,4	2 402,4	—
37	der Glessnitz-Geraer Bahn	62 072,4	28 003,4	1 544,4	1 739,4	10 044,4
38	der Altenburg-Zeitzer Bahn	10 739,4	262 402,4	107,4	18 790,4	1 130,4
39	der Greis-Brunner Bahn	50 234,4	16 874,4	2 017,4	1 570,4	1 089,4
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	—	—	9,4	0,4	—
41	zwischen eigenen Stationen via Leipzig-Dresdener Bahn	—	—	442,4	—	—
	<b>Summa</b>	<b>633 921,4</b>	<b>1 089 104,4</b>	<b>4 572,4</b>	<b>36 451,4</b>	<b>12 263,4</b>

(Vergl. Tabelle D<sup>100</sup>, Summa der direkten Verkehre jeder einzelnen Station.)

\* Dies sind die Deckungsleistungen in der Tabelle D.

1. An der Grenze (Tabelle D <sup>100</sup> )	Anzahl der abgegangenen							Anzahl der angekommenen Centner.								
	5. Glessnitz.	6. Crimmnitzsch.	7. Werdau.	8. Zwickau.	9. Neumark.	10. Reichenbach i. V.	11. Netzschau.	12.	13.	14.	15.	16.				
1	—	—	231,4	2 890,4	569,4	2 550,4	2 732,4	10 259,4	—	—	3 410,4	2 710,4	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	4 112,4	—	—	—	—	—	—	—	213,4	218,4	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa</b>	<b>5 776,4</b>	<b>43 670,4</b>	<b>79 011,4</b>	<b>258 915,4</b>	<b>61 188,4</b>	<b>170 294,4</b>	<b>10 523 672,4</b>	<b>1 030 893,4</b>	<b>444,4</b>	<b>951,4</b>	<b>89 777,4</b>	<b>303 190,4</b>	<b>3 369,4</b>	<b>3 874,4</b>	<b>—</b>

An der Grenze (Tabelle D<sup>100</sup>)





## Wechselseitige Güterfrequenz bei den

N. der directen Verkehre via in Abtheil. nach:	in		directen Verkehre				mit				
	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.		
	Ass.	Lauter.	Schwarzenberg.	Weerra.	Anzahl der abgegangenen						
1	Schlesien etc.	206,2	127,2	—	—	813,2	3.121,2	3.632,2	2.755,2		
2	Galicien etc.	—	—	—	—	—	—	—	—		
3	der Warschau-Wiener Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
5	der Halle-Soran-Göbener Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
6	der Berlin-Stettiner Bahn	—	—	—	—	3.159,2	8.032,2	549,2	4.077,2		
7	der Berlin-Anhaltischen Bahn	3.718,2	4.543,2	—	—	12.802,2	11.308,2	12.228,2	7.135,2		
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	904,2	5.187,2	—	—	22.860,2	12.973,2	1.109,2	8.742,2		
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
10	der Berlin-Hamburger Bahn	—	—	—	—	1.230,2	12.283,2	7.029,2	10.278,2		
11	der Lübeck-Büchener Bahn	—	—	—	—	290,2	1.711,2	1.875,2	97,2		
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschw. Bahn und den Hannoverschen Staatsbahnen	230,2	407,2	—	—	3.335,2	14.445,2	9.403,2	7.071,2		
13	Thüringen	—	2.500,2	—	—	37.493,2	21.074,2	2.023,2	2.200,2		
14	den Mitteldeutschen Verbandstationen	—	—	—	—	942,2	707,2	4.244,2	302,2		
15	der Weerabahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	1.049,2	1.543,2		
17	den Rheinschen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—	—		
18	der Westfälischen Bahn	—	—	—	—	—	—	223,2	513,2		
19	Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—		
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—		
21	der Pfalz	—	—	—	—	114,2	1,2	47,2	21,2		
22	den Badischen Staatsbahnen	—	—	—	—	537,2	106,2	888,2	1.429,2		
23	den Württembergischen Staatsbahnen	—	—	—	—	1.706,2	815,2	2.627,2	390,2		
24	der Schweiz	—	—	—	—	74,2	9,2	714,2	48,2		
25	den Bayerischen Staatsbahnen	—	—	—	—	2.061,2	6.021,2	2.845,2	15.993,2		
26	den Bayerischen Ostbahnen	—	—	—	—	551,2	28,2	4.300,2	711,2		
27	der Kaiserin Elisabethbahn	—	—	—	—	304,2	0,2	215,2	11,2		
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	179,2	100,2	99,2	402,2		
29	der Oesterreichischen Südbahn und der Italienischen Bahnen	—	—	—	—	241,2	632,2	18,2	0,2		
30	der Buschtährader Bahn	—	800,2	—	—	—	431,2	—	1.200,2		
31	den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb. etc.	—	100,2	—	—	—	—	—	—		
32	der Aussig-Teplitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—	800,2		
33	der Dax-Bochenbacher Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
36	der Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	828,2	352,2	—	—		
37	der Gössnitz-Görsner Bahn	2.545,2	4.281,2	1.300,2	542,2	14.082,2	7.147,2	4.023,2	13.671,2		
38	der Altenburg-Zeitzer Bahn	329,2	4.044,2	1.025,2	131,2	38.581,2	2.940,2	1.044,2	41.027,2		
39	der Greiz-Bezauer Bahn	104,2	312,2	484,2	39,2	4.158,2	47,2	1.790,2	1.097,2		
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	283,2	35,2	—	—	1.749,2	8,2	30,2	2,2		
41	zwischen eigenen Stationen via Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—		
	<b>Summa</b>	<b>8.719,2</b>	<b>25.972,2</b>	<b>2.611,2</b>	<b>745,2</b>	<b>149.006,2</b>	<b>100.874,2</b>	<b>64.238,2</b>	<b>129.031,2</b>		

N. der directen Verkehre via in Abtheil. nach:	in						directen Verkehre						
	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.		
	Glauchau.	St. Egidien.	Hörsenstein.	Wilsenbrud.	Logau.	Siegers.	Anzahl der abgegangenen						
1	1.496,2	3.220,2	153,2	1.250,2	622,2	2.620,2	—	—	—	—	—	1	
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	
6	387,2	35.085,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	
7	11.222,2	31.985,2	1.534,2	1.225,2	2.616,2	5.789,2	—	—	1.300,2	—	—	7	
8	2.618,2	20.202,2	491,2	2.229,2	290,2	6.042,2	—	—	3.334,2	2.476,2	—	8	
9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	
10	12.400,2	9.747,2	—	—	4.970,2	40,2	—	—	5.412,2	504,2	—	10	
11	1.022,2	1.777,2	—	—	108,2	1,2	—	—	—	—	—	11	
12	2.077,2	12.305,2	1.292,2	391,2	2.122,2	3.183,2	—	—	2.000,2	5.708,2	—	12	
13	5.129,2	44.025,2	—	1.700,2	—	2.000,2	—	200,2	—	500,2	—	13	
14	4.700,2	2.981,2	331,2	140,2	290,2	345,2	—	—	—	—	—	14	
15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	
16	974,2	2.221,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	
17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	
18	228,2	67,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	
19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	
20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	
21	179,2	1.805,2	20,2	4,2	35,2	21,2	—	—	—	—	—	21	
22	991,2	2.420,2	17,2	5,2	78,2	101,2	—	—	—	—	—	22	
23	637,2	107,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	
24	715,2	1.200,2	—	—	4,2	—	—	—	—	—	—	24	
25	7.437,2	10.700,2	323,2	1.110,2	300,2	5.070,2	—	200,2	—	—	—	25	
26	3.708,2	309,2	408,2	30,2	224,2	113,2	—	—	—	—	—	26	
27	544,2	1.049,2	—	—	46,2	—	—	—	—	—	—	27	
28	942,2	71,2	54,2	501,2	87,2	600,2	—	—	—	—	—	28	
29	292,2	1,2	—	—	2,2	—	—	—	—	—	—	29	
30	—	935,2	—	—	—	—	—	—	401,2	—	601,2	30	
31	—	2.290,2	—	—	—	—	—	—	1.300,2	—	1.291,2	31	
32	—	2.490,2	—	—	—	—	—	—	485,2	—	829,2	32	
33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	
34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	
35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	
36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	
37	17.311,2	22.701,2	1.090,2	2.222,2	1.100,2	3.000,2	945,2	815,2	4.502,2	4.999,2	2.502,2	1.299,2	37
38	2.990,2	41.087,2	792,2	6.502,2	320,2	6.334,2	9,2	2.029,2	515,2	2.942,2	385,2	4.200,2	38
39	22.235,2	835,2	77,2	111,2	62,2	22,2	10,2	47,2	137,2	579,2	258,2	4,2	39
40	182,2	31,2	—	163,2	8,2	104,2	—	48,2	924,2	111,2	15,2	73,2	40
41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
	<b>200.349,2</b>	<b>212.074,2</b>	<b>6.292,2</b>	<b>20.091,2</b>	<b>13.284,2</b>	<b>41.316,2</b>	<b>952,2</b>	<b>6.409,2</b>	<b>61.841,2</b>	<b>16.704,2</b>	<b>3.222,2</b>	<b>5.342,2</b>	



## Wechselsweise Güterfrequenz bei den

Nr. der Stationen (siehe S. 283)	in directen Verkehre mit	Anzahl der abgegangenen			
		41. Chemnitz.	42. Oberlichtenau.	43. Mittweida.	44. Erlau.
1	Schlesien etc.	100 206,0	194 320,0	—	—
2	Gallizen etc.	—	300,0	—	—
3	der Warschau-Wiener Bahn	14 462,0	—	—	—
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—
5	der Halle-Saara-Gubener Bahn	19 510,0	41 141,0	—	—
6	der Berlin-Stettiner Bahn	20 333,0	297 199,0	1 162,0	1 948,0
7	der Berlin-Anhaltischen Bahn	88 541,0	194 319,0	7 416,0	9 296,0
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	19 432,0	202 620,0	2 000,0	2 510,0
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—
10	der Berlin-Hamburger Bahn	79 092,0	267 426,0	584,0	7 148,0
11	der Lübeck-Büchener Bahn	12 013,0	1 100,0	21,0	—
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig- und den Hannoverischen Staatsbahnen	55 084,0	177 202,0	1 310,0	9 731,0
13	Thüringen	9 288,0	107 803,0	—	2 209,0
14	des Mitteldeutschen Verbandstammes	14 823,0	62 255,0	600,0	201,0
15	der Werrabahn	—	—	—	—
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	21 704,0	12 186,0	—	—
17	des Rheinischen Verbandstammes	—	—	—	—
18	der Westfälischen Bahn	5 096,0	13 308,0	—	—
19	Belgien	424,0	100,0	—	—
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—
21	der Pfalz	5 926,0	7 271,0	170,0	75,0
22	des Badischen Staatsbahnen	8 827,0	17 895,0	212,0	451,0
23	des Württembergischen Staatsbahnen	10 252,0	8 021,0	355,0	112,0
24	der Schweiz	9 179,0	5 004,0	15,0	5,0
25	den Bayerischen Staatsbahnen	20 999,0	102 394,0	1 000,0	415,0
26	den Bayerischen Ostbahnen	15 633,0	30 303,0	207,0	78,0
27	der Kaiserin Elisabethbahn	6 254,0	769,0	247,0	—
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	8 022,0	9 411,0	5,0	0,0
29	der Oesterreichischen Südbahn und den Halleischen Bahnen	4 472,0	7 470,0	1,0	—
30	der Baschthradler Bahn	—	20 100,0	—	200,0
31	des Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb., etc.	—	8 250,0	—	—
32	der Aussig-Teplitzer Bahn	—	39 100,0	—	12 420,0
33	der Dux-Bodenbacher Bahn	—	21 900,0	—	220,0
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	—
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—
36	der Leipzig-Dresdner Bahn	24 836,0	13 618,0	197,0	1 496,0
37	der Gössnitz-Dresdner Bahn	24 505,0	42 637,0	1 017,0	1 384,0
38	der Altenburg-Zeitzer Bahn	2 621,0	23 740,0	2,0	200,0
39	der Geis-Bräunertal Bahn	8 776,0	2 500,0	6,0	167,0
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	15 138,0	11 791,0	—	—
41	zwischen eigenen Stationen via Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	222,0
	<b>Summa</b>	<b>611 798,0</b>	<b>2 127 320,0</b>	<b>1 300,0</b>	<b>9 819,0</b>

Nr. der Stationen (siehe S. 283)	Anzahl der abgegangenen					
	45. Wabzin.	46. Döbeln.	47. Grossschütz.	48. Ostrau.	49. Staaschütz.	50. Hiesa.
1	—	—	—	—	—	—
2	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—
6	545,0	20 220,0	1 755,0	21 180,0	—	—
7	40 060,0	26 207,0	22 690,0	54 102,0	6 471,0	28 100,0
8	9 220,0	9 001,0	—	—	—	200,0
9	—	—	—	—	—	—
10	509,0	4 161,0	177,0	8 415,0	—	—
11	17,0	1 017,0	117,0	138,0	—	—
12	1 455,0	11 899,0	—	—	—	300,0
13	—	2 595,0	—	—	—	—
14	25,0	30,0	85,0	310,0	—	—
15	—	—	—	—	—	—
16	—	—	—	—	—	—
17	—	—	—	—	—	—
18	—	—	—	—	—	—
19	—	—	—	—	—	—
20	—	—	—	—	—	—
21	2,0	3,0	23,0	117,0	—	—
22	129,0	2 180,0	400,0	414,0	—	247,0
23	—	—	410,0	115,0	—	1 500,0
24	—	—	11,0	—	—	250,0
25	290,0	1 400,0	5 621,0	10 786,0	—	10 787,0
26	45,0	19,0	1 409,0	429,0	—	2 112,0
27	—	0,0	91,0	4 020,0	—	16,0
28	2,0	4,0	10,0	21 500,0	—	667,0
29	—	—	230,0	—	—	77,0
30	—	—	—	—	—	—
31	—	—	—	—	—	—
32	—	—	—	—	—	—
33	—	—	—	—	—	—
34	—	—	—	—	—	—
35	—	—	—	—	—	—
36	68 195,0	67 370,0	—	—	11 100,0	60 283,0
37	1 010,0	1 220,0	1 637,0	177,0	211,0	22,0
38	177,0	414,0	290,0	375,0	260,0	—
39	288,0	10,0	1 853,0	267,0	—	—
40	—	—	—	—	—	—
41	—	—	—	—	—	—
	<b>110 095,0</b>	<b>108 220,0</b>	<b>46 102,0</b>	<b>117 313,0</b>	<b>6 699,0</b>	<b>71 601,0</b>

## Wechselseitige Güterfrequenz bei den

No. der Stationen, welche in directen Verkehr stehen.	in directen Verkehre mit	20.	21.	22.	23.	24.	Anzahl der abgegangenen	
		Treuen.	Lesenfeld.	Auerbach.	Falkenstein.			
1	Schlesien etc.	—	—	—	1 192.	5 025.	—	—
2	Gallizen etc.	—	—	—	—	—	—	—
3	der Warschan-Wiener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—
5	der Halle-Soran-Gübener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
6	der Berlin-Stettiner-Bahn	5 192.	—	—	—	—	—	—
7	der Berlin-Anhaltischen Bahn	804.	—	—	2 583.	2 902.	—	—
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	—	—	—	25 746.	15 196.	—	—
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—	—	—
10	der Berlin-Rahburger Bahn	—	—	—	4 230.	3 292.	—	—
11	der Lübeck-Büchener Bahn	—	—	—	1 915.	612.	—	—
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig-Bahn und den Hannoverschen Staatsbahnen	—	—	—	5 831.	6 128.	—	100.
13	Thüringen	900.	—	1 000.	7 478.	15 918.	—	1 024.
14	den Mitteldeutschen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—
15	der Werrabahn	—	—	—	—	—	—	—
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—
17	den Rheinhischen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—
18	der Westfälischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—
19	Belgien	—	—	—	—	—	—	—
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—	—	—
21	der Pfalz	—	—	—	—	—	—	—
22	den Badischen Staatsbahnen	—	—	—	120.	4.	—	—
23	den Württembergischen Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—
24	der Schweiz	—	—	—	—	—	—	—
25	den Bayerischen Staatsbahnen	100.	—	4.	1 827.	2 200.	0.	—
26	den Bayerischen Oefbahnen	1 000.	6 128.	87.	300.	1 024.	4 345.	77.
27	der Kaiserin Elisabethbahn	—	1 021.	10.	1 975.	31.	2.	—
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	8.	—	805.	78.	187.	1 942.	7.
29	der Oesterreichischen Südbahn und den Halleschen Bahnen	—	—	—	—	—	—	—
30	der Baschkirer Bahn	—	40.	—	2 000.	—	2 041.	—
31	den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb. etc.	—	—	—	—	—	—	—
32	der Aussig-Teplitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—
33	der Dax-Doberbacher Bahn	—	—	—	—	—	—	—
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	—	—	—	—
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—
36	der Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	—	—	—
37	der Gössnitz-Gornaer Bahn	1 316.	2 007.	1 777.	3 038.	12 966.	5 376.	2 800.
38	der Altbau-Zeitzer Bahn	2 907.	375.	55.	1 000.	10 967.	1 107.	497.
39	der Greis-Brummer Bahn	71.	28.	1 040.	87.	12 054.	1 361.	580.
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	2.	1.	25.	15.	121.	11.	2 478.
41	zwischen eigenen Stationen via Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	—	—	—
Summa		4 510.	10 010.	5 881.	10 948.	84 324.	23 102.	6 680.

No. der Stationen, welche in directen Verkehr stehen.	und angekommenen Centner.						No. der Stationen, welche in directen Verkehr stehen.
	20.	21.	22.	23.	24.	25.	
	Delsitz.	Auerf.	Elster.	Brannbach.	Voltersroth.	Franzenbad.	
1	778.	700.	—	7 100.	—	—	1
2	—	—	—	—	—	—	2
3	—	—	—	—	—	—	3
4	—	—	—	—	—	—	4
5	—	—	—	—	—	—	5
6	—	—	—	—	—	1 202.	6
7	1 085.	5 711.	1 185.	12 230.	—	—	7
8	4 567.	4 100.	11 205.	12 007.	—	—	8
9	—	—	—	—	—	—	9
10	2 907.	14 372.	—	—	—	—	10
11	176.	9.	—	—	—	—	11
12	728.	12 893.	1 893.	2 225.	—	—	12
13	772.	11 158.	—	3 700.	—	—	13
14	—	—	—	—	—	—	14
15	—	—	—	—	—	—	15
16	—	—	—	—	—	—	16
17	—	—	—	—	—	30.	17
18	—	—	—	—	—	362.	18
19	—	—	—	—	—	—	19
20	—	—	—	—	—	—	20
21	—	—	—	—	—	—	21
22	—	—	—	—	—	—	22
23	—	—	—	—	—	—	23
24	—	—	—	—	—	—	24
25	60.	37.	31.	2 921.	—	—	25
26	2 042.	17 644.	1 571.	3 802.	—	—	26
27	30.	1 432.	25.	301.	—	204.	27
28	250.	26 181.	45.	1 307.	—	—	28
29	—	—	—	—	120.	1 007.	29
30	—	—	—	—	—	—	30
31	—	—	—	—	—	—	31
32	—	—	—	—	—	—	32
33	—	—	—	—	—	—	33
34	—	—	—	—	—	—	34
35	—	—	—	—	—	—	35
36	—	—	—	—	—	—	36
37	733.	2 265.	1 744.	1 822.	296.	303.	37
38	923.	822.	1 878.	250.	35.	9.	38
39	733.	91.	470.	104.	13.	15.	39
40	36.	9.	—	—	—	—	40
41	—	—	—	—	—	—	41
Summa		16 345.	102 000.	19 167.	34 081.	345.	3 500.

## Wechselsweise Güterfrequenz bei den

W. der Güterfrequenz in 1000 Tonn.	in directen Verkehre mit	Anzahl der abgegangenen							
		64.		68.		70.		71.	
		Eger.	Wittgenstorf.	Lisbach.	Burgstädt.				
1	Sachsen etc.	8710,4	4968,2	—	—	—	—	—	—
2	Gallizen etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
3	der Warschau-Wiener Bahn	102,2	111,2	—	—	—	—	—	—
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
5	der Halle-Soran-Giebener Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
6	der Berlin-Stettiner-Bahn	2211,6	6286,4	—	—	—	—	—	—
7	der Berlin-Anhaltische Bahn	9129,1	16799,3	—	—	—	—	—	—
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	5045,5	25 022,2	—	—	—	—	—	—
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
10	der Berlin-Hamburger Bahn	5409,6	100 600,2	—	—	—	—	—	—
11	der Lübeck-Hüchener Bahn	3445,6	50,2	—	—	—	—	—	—
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschw. Bahn und des Hannoverschen Staatsbahnen	5943,6	61 940,2	—	—	205,2	177,2	135,2	286,2
13	Thüringen	8258,6	44 000,2	—	—	—	—	—	—
14	des Mitteldeutschen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—	—
15	der Werrabahn	—	—	—	—	—	—	—	—
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	16 176,6	572,2	—	—	—	—	—	—
17	des Rheinischen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—	—
18	der Westfälischen Bahn	4 986,6	11 234,2	—	—	—	—	—	—
19	Belgien	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—
21	der Pfalz	—	—	—	—	—	—	—	—
22	des Badischen Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
23	des Württembergischen Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
24	der Schweiz	—	—	—	—	—	—	—	—
25	des Bayerischen Staatsbahnen	—	—	140,2	17,2	1 645,2	—	—	2,2
26	des Bayerischen Ostbahnen	—	—	—	0,2	—	—	—	—
27	der Kaiserin Elisabethbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
29	der Oesterreichischen Südbahn und der Italienischen Bahnen	—	—	—	—	—	—	—	—
30	der Buschtährader Bahn	—	—	—	—	1 250,2	—	—	—
31	des Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb. etc.	—	—	—	—	—	—	—	—
32	der Ausig-Teplitzer Bahn	—	—	60,2	—	2 490,2	—	2 440,2	—
33	der Bax-Bodenbacher Bahn	—	—	48,2	—	1 540,2	—	1 320,2	—
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	109,2	—	—	—	—	—	—	—
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—
36	der Leipzig-Dresdner Bahn	882,2	102,2	—	—	—	—	—	—
37	der Gössnitz-Greuer Bahn	7 104,2	4 908,2	10,2	12,2	26,2	214,2	54,2	101,2
38	der Altenburg-Zeitzer Bahn	6 567,2	198,2	2,2	2 000,2	16,2	6 111,2	58,2	2 780,2
39	der Greis-Brunner Bahn	2 103,2	342,2	2,2	—	10,2	15,2	3,2	1,2
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	298,2	228,2	—	—	88,2	—	—	19,2
41	zwischen eigenen Stationen via Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa</b>	<b>148 162,6</b>	<b>142 690,2</b>	<b>15,2</b>	<b>2 020,2</b>	<b>284,2</b>	<b>36 802,2</b>	<b>217,2</b>	<b>35 401,2</b>

W. der Güterfrequenz in 1000 Tonn.	Anzahl der abgegangenen						Anzahl der angekommenen					
	72.		74.		76.		78.		80.		81.	
	Cossen.	Narsdorf.	Rochlitz.	Penig.	Geithain.	Freiburg.						
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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<b>110,6</b>	<b>4 440,2</b>	<b>25,2</b>	<b>6 020,2</b>	<b>401,2</b>	<b>6 440,2</b>	<b>2 178,2</b>	<b>10 027,2</b>	<b>770,2</b>	<b>36 311,2</b>	<b>90,2</b>	<b>5 421,2</b>

## Wechselsweise Güterfrequenz bei den

No. der direkten Verkehre wie in Tabelle 100.	in		mit				Anzahl der abgegangenen	
	directen Verkehre		61.	62.	64.	65.	67.	68.
			Sorau.	Föha.	Erdmannsdorf.	Waldkirchen.		
1	Schlesien etc.	—	—	—	—	1 037,	54,	—
2	Galizien etc.	—	—	—	—	—	—	—
3	der Warschau-Wiener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—
5	der Halle-Sorau-Gabener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
6	der Berlin-Stettiner-Bahn	—	—	—	—	—	—	—
7	der Berlin-Anhaltischen Bahn	330,	—	—	—	11 841,	5 813,	—
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	1 800,	—	—	—	7 673,	1 309,	—
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—	—	—
10	der Berlin-Hamburger Bahn	—	—	11 353,	—	5 900,	200,	—
11	der Lübeck-Büchener Bahn	—	—	—	—	424,	—	—
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig-Bahn und den hannoverschen Staatsbahnen	140,	1 071,	—	—	7 104,	891,	—
13	Thüringen	—	63 704,	—	—	—	—	—
14	den Mitteldeutschen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—
15	der Weerabahn	—	—	—	—	—	—	—
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—
17	den Rheinischen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—
18	der Westfälischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—
19	Belgien	—	—	—	—	—	—	—
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—	—	—
21	der Pfalz	—	—	—	—	—	—	—
22	den Badischen Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—
23	den Württembergischen Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—
24	der Schweiz	—	—	—	—	—	—	—
25	den Bayerischen Staatsbahnen	4,	22,	—	—	2 356,	1 945,	—
26	den Bayerischen Ostbahnen	—	—	—	—	384,	171,	—
27	der Kaiserin Elisabethbahn	—	—	—	—	5,	—	—
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	—	—	—	—	75,	11,	—
29	der Oesterreichischen Südbahn und den baltischen Bahnen	—	—	—	—	—	—	—
30	der Buschkrader Bahn	—	62,	—	—	—	—	—
31	den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb., etc.	—	—	—	—	—	—	—
32	der Aussig-Tepliczer Bahn	—	60,	—	—	—	—	—
33	der Dux-Bodenbacher Bahn	—	—	—	—	—	—	—
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	—	—	—	—
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—
36	der Leipzig-Dresdener Bahn	992,	747,	—	—	79,	58,	—
37	der Gössnitz-Gersdorfer Bahn	250,	2 108,	70,	—	217,	181,	—
38	der Altbayern-Zeltdorfer Bahn	420,	2 268,	—	—	935,	1 584,	—
39	der Greiz-Brünner Bahn	40,	100,	—	—	—	57,	—
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	2,	0,	58,	—	361,	13,	—
41	zwischen eigenen Stationen von Leipzig-Dresdener Bahn	—	292,	—	—	—	—	—
	<b>Summa</b>	<b>2 861,</b>	<b>51 192,</b>	<b>131,</b>	<b>20 947,</b>	<b>642,</b>	<b>10 085,</b>	<b>42 298,</b>

No. der direkten Verkehre wie in Tabelle 100.	in		mit				Anzahl der abgegangenen	
	directen Verkehre		61.	62.	64.	65.	67.	68.
			Zschopau.	Wolkstein.	Annaberg.	Buchholz.	Weipert.	Frankenberg.
1	Schlesien etc.	—	—	—	—	—	—	—
2	Galizien etc.	—	—	—	—	—	—	—
3	der Warschau-Wiener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—	—
5	der Halle-Sorau-Gabener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
6	der Berlin-Stettiner-Bahn	—	—	—	—	—	—	—
7	der Berlin-Anhaltischen Bahn	5 570,	10 229,	4 728,	9 826,	9 565,	8 157,	—
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	848,	2 936,	2 967,	6 697,	1 294,	9 693,	—
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—	—	—
10	der Berlin-Hamburger Bahn	3 731,	5 544,	1 748,	7 025,	9 185,	6 291,	—
11	der Lübeck-Büchener Bahn	189,	0,	37,	0,	298,	4,	—
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig-Bahn und den hannoverschen Staatsbahnen	2 295,	8 081,	3 406,	9 962,	2 437,	6 326,	—
13	Thüringen	—	5 599,	—	3 125,	—	—	—
14	den Mitteldeutschen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—
15	der Weerabahn	—	—	—	—	—	—	—
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—
17	den Rheinischen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—	—
18	der Westfälischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—
19	Belgien	—	—	—	—	—	—	—
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—	—	—
21	der Pfalz	—	—	—	—	—	—	—
22	den Badischen Staatsbahnen	214,	372,	—	—	334,	401,	—
23	den Württembergischen Staatsbahnen	144,	254,	—	—	201,	738,	—
24	der Schweiz	—	—	—	—	—	—	—
25	den Bayerischen Staatsbahnen	765,	1 299,	1 017,	2 705,	1 846,	1 088,	—
26	den Bayerischen Ostbahnen	75,	29,	1 529,	211,	448,	546,	—
27	der Kaiserin Elisabethbahn	—	—	—	—	—	—	—
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	0,	—	4,	0,	147,	2,	—
29	der Oesterreichischen Südbahn und den baltischen Bahnen	—	—	—	—	—	—	—
30	der Buschkrader Bahn	—	—	—	—	—	—	—
31	den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb., etc.	—	—	—	—	—	—	—
32	der Aussig-Tepliczer Bahn	—	—	—	—	—	—	—
33	der Dux-Bodenbacher Bahn	—	—	—	—	—	—	—
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	—	—	—	—
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—
36	der Leipzig-Dresdener Bahn	872,	1 119,	—	532,	10 315,	3 439,	—
37	der Gössnitz-Gersdorfer Bahn	4 710,	1 279,	1 280,	890,	1 297,	2 284,	—
38	der Altbayern-Zeltdorfer Bahn	170,	235,	97,	308,	2 770,	290,	—
39	der Greiz-Brünner Bahn	18,	16,	493,	15,	129,	20,	—
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	48,	50,	224,	1,	1 578,	297,	—
41	zwischen eigenen Stationen von Leipzig-Dresdener Bahn	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summa</b>	<b>24 220,</b>	<b>67 620,</b>	<b>20 428,</b>	<b>30 977,</b>	<b>42 351,</b>	<b>129 934,</b>	<b>1 074,</b>

Abschnitt IV. B<sup>11</sup>  
 Güterfrequenz, direkte Verkehre.

## Wechselsweise Güterfrequenz bei den

N. der Stationen, welche an 11 Stationen stehen.	im directen Verkehre mit	102.	103.	104.	105.	106.	107.		
		Malschew.	Oderan.	Weidenhütten.	Klingenberg.	Anzahl der abgegangenen			
1	Schlesien etc.	802.	1 134.	111.	1 500.	—	—		
2	Gallien etc.	—	—	—	—	—	—		
3	der Warschau-Wiener Bahn	—	—	—	—	—	—		
4	der Berlin-Görlitzer Bahn	—	—	—	—	—	—		
5	der Halle-Soran-Gabener Bahn	—	—	—	—	—	—		
6	der Berlin-Stettiner-Bahn	—	—	—	—	—	—		
7	der Berlin-Anhaltischen Bahn	1 851.	8 100.	1 110.	8 060.	—	—		
8	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	787.	4 032.	2 222.	1 758.	—	—		
9	der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	—	—	—	—	—	—		
10	der Berlin-Ranger Bahn	—	—	—	—	—	—		
11	der Lübeck-Büchener Bahn	—	—	—	—	—	—		
12	der Magdeburg-Halberstädter, der Braunschweig- Bahn und den Hannoverschen Staatsbahnen	14.	80.	21.	2 987.	—	—		
13	Thüringen	—	1 800.	57.	11 557.	—	291.		
14	den Mitteldeutschen Verbandstationen	308.	33.	37.	111.	—	—		
15	der Werra-Bahn	—	—	—	—	—	—		
16	der Bergisch-Märkischen Bahn	106.	33.	—	—	—	—		
17	den Rheinischen Verbandstationen	—	—	—	—	—	—		
18	der Westfälischen Bahn	16.	27.	—	—	—	—		
19	Belgien	—	—	—	—	—	—		
20	Luxemburg und Frankreich	—	—	—	—	—	—		
21	der Pfalz	36.	13.	9.	6.	—	—		
22	den Badischen Staatsbahnen	137.	211.	47.	300.	—	—		
23	den Württembergischen Staatsbahnen	50.	39.	—	—	—	—		
24	der Schweiz	—	—	—	—	—	—		
25	den Bayerischen Staatsbahnen	913.	3 862.	177.	4 68.	—	—		
26	den Bayerischen Ostbahnen	380.	38.	125.	130.	—	—		
27	der Kaiserin Elisabethbahn	—	—	—	—	—	—		
28	der Kaiser Franz-Josef-Bahn	369.	8.	—	—	—	—		
29	der Oesterreichischen Südbahn und den Halben- nischen Bahnen	—	—	—	—	—	—		
30	der Buschtährader Bahn	—	1 410.	—	—	—	—		
31	den Oesterreichisch-Ungarischen Staatsb., etc.	—	—	—	2 380.	—	—		
32	der Ansig-Teplitzer Bahn	—	14 825.	—	10 225.	170 000.	10 884.		
33	der Dux-Bohdanowitzer Bahn	—	1 740.	—	2 300.	600.	440.		
34	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	—	—	—	—	—	—		
35	der Oesterreichischen Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—		
36	der Leipzig-Dresdner Bahn	16.	1 840.	—	460.	—	—		
37	der Gössnitz-Geraer Bahn	979.	1 729.	1 562.	637.	1 709.	4 942.		
38	der Altenburg-Zeitzer Bahn	385.	330.	25.	56.	218.	—		
39	der Greib-Brauner Bahn	12.	64.	26.	7.	45.	—		
40	der Zittau-Reichenberger Bahn	55.	10.	210.	5.	311.	5 970.		
41	zwischen eigenen Stationen via Leipzig-Dresdner Bahn	—	—	—	—	—	—		
	<b>Summe</b>	<b>7 734.</b>	<b>43 940.</b>	<b>5 798.</b>	<b>43 470.</b>	<b>4 714.</b>	<b>120 582.</b>		

Staats-Eisenbahnstationen und Haltestellen.

 Abschnitt IV. B<sup>11</sup>  
 Güterfrequenz, direkte Verkehre.

N. der Stationen, welche an 11 Stationen stehen.	auf angekommenen Centner.						
	111.	112.	113.	114.	115.	116.	
	Tourant.	Potschappel.	Dresden-Alttal.	Mügeln.	Pirna.	Königsstein.	
1	—	2 051.	2 366.	—	—	2 437.	5 187.
2	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	5 034.	—
7	—	—	—	—	—	10 738.	631.
8	—	—	885.	—	1 200.	—	300.
9	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—
11	—	—	—	—	—	—	—
12	—	—	—	—	—	—	—
13	—	—	—	—	1 900.	—	3 800.
14	—	—	13 915.	13 840.	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—	—
16	—	—	—	—	—	—	—
17	—	—	—	—	—	—	—
18	—	—	—	—	—	—	—
19	—	—	—	—	—	—	—
20	—	—	—	—	—	—	—
21	—	—	2 044.	1 581.	—	—	—
22	—	—	14 914.	20 004.	—	—	—
23	—	—	8 150.	7 000.	—	—	—
24	—	—	353.	809.	—	—	—
25	—	2 339.	25.	39 457.	304 901.	—	—
26	—	—	—	11 988.	10 437.	—	—
27	—	—	—	—	—	—	—
28	—	—	—	—	—	—	—
29	—	—	—	—	—	—	—
30	—	—	—	—	—	—	—
31	—	—	—	—	—	—	—
32	—	—	—	—	—	—	—
33	—	—	—	—	—	—	—
34	—	—	—	—	—	—	—
35	—	—	—	—	—	—	—
36	—	—	—	—	—	—	—
37	—	—	—	—	—	—	—
38	—	—	—	—	—	—	—
39	—	—	—	—	—	—	—
40	—	—	—	—	—	—	—
41	—	—	—	—	—	—	—
	<b>Summe</b>	<b>421.</b>	<b>29 108.</b>	<b>17 620.</b>	<b>108 982.</b>	<b>2 130 210.</b>	<b>2 911 450.</b>



Abschnitt IV. B. 11.  
Güterfrequenz, direkte Verkehre.

## Wechselsweise Güterfrequenz bei den

Nr. der Stationen von 1 bis 41	in direkten Verkehre mit				Anzahl der abgegangenen						
	133. Grossrätzdorf.	134. Palsitz.	135. Kamoss.	136. Herrnhut.	133. Grossrätzdorf.	134. Palsitz.	135. Kamoss.	136. Herrnhut.			
1	—	—	—	—	—	—	—	80 540.			
2	—	—	—	—	—	—	—	—			
3	—	—	—	—	—	—	—	—			
4	—	—	—	—	—	—	—	—			
5	—	—	—	—	—	—	—	—			
6	—	—	—	—	—	—	—	—			
7	—	—	—	—	—	—	—	—			
8	—	—	—	—	6 831.	2 101.	—	—			
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	—	—	—	—	—	—	—	—			
Summa				4 785.	71 103.	5 553.	94 143.	15 520.	104 701.	1 794.	137 338.

Staats-Eisenbahnstationen und Haltestellen.

Abschnitt IV. B. 11.  
Güterfrequenz, direkte Verkehre

Nr. der Stationen von 1 bis 41	in direkten Verkehre mit				zusammen bei den Haltestellen der Staats- Eisenbahnen.		in Summa bei den Staats-Eisenbahnen.		Nr. der Stationen von 1 bis 41						
	133. Grossrätzdorf.	134. Palsitz.	135. Kamoss.	136. Herrnhut.	133. Grossrätzdorf.	134. Palsitz.	135. Kamoss.	136. Herrnhut.							
1	—	—	—	—	—	—	—	—	1						
2	—	—	—	—	—	—	—	—	2						
3	—	—	—	—	—	—	—	—	3						
4	—	—	—	—	—	—	—	—	4						
5	—	—	—	—	—	—	—	—	5						
6	—	—	—	—	—	—	—	—	6						
7	—	—	—	—	—	—	—	—	7						
8	—	—	—	—	—	—	—	—	8						
9	—	—	—	—	—	—	—	—	9						
10	—	—	—	—	—	—	—	—	10						
11	—	—	—	—	—	—	—	—	11						
12	—	—	—	—	—	—	—	—	12						
13	—	—	—	—	—	—	—	—	13						
14	—	—	—	—	—	—	—	—	14						
15	—	—	—	—	—	—	—	—	15						
16	—	—	—	—	—	—	—	—	16						
17	—	—	—	—	—	—	—	—	17						
18	—	—	—	—	—	—	—	—	18						
19	—	—	—	—	—	—	—	—	19						
20	—	—	—	—	—	—	—	—	20						
21	—	—	—	—	—	—	—	—	21						
22	—	—	—	—	—	—	—	—	22						
23	—	—	—	—	—	—	—	—	23						
24	—	—	—	—	—	—	—	—	24						
25	—	—	—	—	—	—	—	—	25						
26	—	—	—	—	—	—	—	—	26						
27	—	—	—	—	—	—	—	—	27						
28	—	—	—	—	—	—	—	—	28						
29	—	—	—	—	—	—	—	—	29						
30	—	—	—	—	—	—	—	—	30						
31	—	—	—	—	—	—	—	—	31						
32	—	—	—	—	—	—	—	—	32						
33	—	—	—	—	—	—	—	—	33						
34	—	—	—	—	—	—	—	—	34						
35	—	—	—	—	—	—	—	—	35						
36	—	—	—	—	—	—	—	—	36						
37	—	—	—	—	—	—	—	—	37						
38	—	—	—	—	—	—	—	—	38						
39	—	—	—	—	—	—	—	—	39						
40	—	—	—	—	—	—	—	—	40						
41	—	—	—	—	—	—	—	—	41						
Summa				6 117.	116 675.	153 045.	205 027.	17 278.	129 562.	56 911.	112 540.	80 767.	113 500.	18 419 296.	21 288 090.









## ABSCHNITT IV.

D<sup>IV</sup>.

## SPECIELLER NACHWEIS

DER

## DURCHGANGS-VERKEHRE

BEI DER

## GÜTERFREQUENZ.

1. Auf den **Staats-Eisenbahnen**.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen**.
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.



Es sind

Rechnungsnummer.	im		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
	Durchgangs-Verkehre							
	zwischen	via	Centner.	Frachtbetrag	Centner.	Frachtbetrag		
			Tal. Sgr.	Tal. Sgr.	Tal. Sgr.	Tal. Sgr.		
1. Auf den Staats-								
1.	Schlesien u. der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	Görlitz u. Dresden	996,8	279	14,8	4 675,8	1 011	25,6
		Dresden u. Görlitz	925,7	270	17,8	4 421,8	1 068	10,8
2.	Schlesien u. der Thüringischen Bahn	Görlitz u. Dresden	347,8	336	21,8	6 530,8	1 571	5,8
		Dresden u. Görlitz	3 483,4	1 586	12,8	17 081,8	3 681	16,8
3.	Schlesien u. den Mitteldeutschen Verbandstationen	Görlitz u. Dresden	107,8	380	3,8	7 022,8	1 685	17,8
		Dresden u. Görlitz	1 492,4	380	11,8	10 925,8	2 178	1,8
4.	Schlesien u. den Bayerischen Staats- mit Ostbahnen	Görlitz u. Hof	—	—	—	—	—	—
		Hof u. Görlitz	—	—	—	—	—	—
5.	Schlesien u. der Leipzig-Dresdener Bahn	Görlitz u. Dresden	8 038,1	3 015	17,8	20 786,8	15 330	15,8
		Dresden u. Görlitz	13 284,8	3 707	19,8	82 241,8	17 770	19,8
6.	Schlesien u. der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Görlitz u. Zittau	294,8	102	7,8	1 880,8	185	3,8
		Zittau u. Görlitz	48,8	13	21,8	192,8	19	3,8
7.	Gallzien etc. u. der Leipzig-Dresdener Bahn	Görlitz u. Dresden	—	—	—	—	—	—
		Dresden u. Görlitz	—	—	—	—	—	—
8.	der Warschan-Wiener u. Leipzig-Dresdener Bahn	Görlitz u. Dresden	11,8	3	8,8	321,8	71	7,8
		Dresden u. Görlitz	—	—	—	27,8	6	3,8
9.	der Berlin-Görlitzer, Halle-Soran-Gubener u. Aussig-Topolitzer Bahn	Dresden u. Bodelschach	—	—	—	—	—	—
		Bodelschach u. Dresden	—	—	—	—	—	—
10.	der Berlin-Stettiner B. u. den Bayer. Staats- mit Ostbahnen	Leipzig u. Hof	37,8	25	6,8	327,8	114	23,8
		Hof u. Leipzig	297,8	144	25,8	6 083,8	2 133	1,8
11.	der Berlin-Stettiner B. u. den Oesterreich. Staatsb. etc.	Leipzig u. Eger	17,8	49	8,8	213,8	91	22,8
		Eger u. Leipzig	351,8	302	3,7	273,8	129	8,8
12.	der Berlin-Anhaltischen B. u. den Badischen Staatsb.	Dresden u. Bodelschach	1,8	—	7,8	16,8	2	15,8
		Bodelschach u. Dresden	—	—	—	2,8	11,8	—
13.	der Berlin-Anhaltischen B. u. den Badischen Staatsb.	Leipzig u. Hof	3 164,8	2 530	8,8	21 281,8	6 430	20,8
		Hof u. Leipzig	5 888,8	3 830	3,8	18 703,8	3 628	10,8
14.	d. Berlin-Stettiner, Berlin-Anhalt. B. u. d. Badenenerferstat.	Leipzig u. Hof	657,8	420	14,8	2 437,8	628	2,7
		Hof u. Leipzig	3 796,8	1 971	8,8	3 031,8	818	1,8
15.	der Berlin-Anhaltischen Bahn u. den Württemberg. Staatsb.	Leipzig u. Hof	2 868,8	1 628	7,8	11 898,8	4 113	0,8
		Hof u. Leipzig	1 973,8	1 707	8,8	10 058,8	2 586	22,7
16.	der Berlin-Anhaltischen B. u. den Bayer. Staats- mit Ostb.	Leipzig u. Hof	4 107,8	2 875	9,8	25 482,8	3 984	13,8
		Hof u. Leipzig	5 398,8	4 158	6,8	34 244,8	12 288	9,8
17.	der Berlin-Anhaltischen B. u. den Bayer. Staats- mit Ostb.	Leipzig u. Eger	6 086,8	5 282	27,8	28 361,8	10 040	15,8
		Eger u. Leipzig	4 101,8	3 048	15,8	6 018,8	2 587	25,8

befördert worden:

Güter in ermässiger Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.						Gesamt-Summe.	
Nach der Centner-Frachtsätze.			Nach der Wagenladungs-Frachtsätze.			Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.					
Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.		Centner.	Frachtbetrag.	Frachtbetrag.	Centner.	Frachtbetrag.			
	Tal. Sgr.	Gr.		Tal. Sgr.	Gr.		Tal. Sgr.	Tal. Sgr.		Tal. Sgr.	Tal. Sgr.		
Eisenbahnen.													
56 514,4	5 192	25,8	177 312,8	7 750	14,8	—	—	—	—	—	238 807,8	14 254	32,8
48 021,8	7 682	22,8	418 251,8	22 593	9,8	—	—	—	—	—	470 319,8	39 694	28,8
38 413,8	6 194	10,8	4 036,8	385	20,8	—	—	—	—	—	70 125,8	8 388	8,8
22 282,8	3 188	9,8	170 455,8	9 174	35,8	670,8	130	9,8	—	—	220 985,8	17 076	12,8
34 016,8	3 019	16,8	—	—	—	—	—	—	56	—	41 976,8	5 830	6,8
80 249,8	7 539	4,8	1 800,8	70	—	—	—	—	105	—	104 655,8	10 472	17,8
29 708,8	5 170	7,8	—	—	—	—	—	—	—	—	29 708,8	5 170	7,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 318,8	1 250	4,8	—	—	—	—	—	—	—	—	4 318,8	1 250	4,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
172 723,8	17 964	5,8	162 815,8	9 378	14,8	148,8	28	29,8	692	25,8	414 766,8	47 124	7,8
49 124,8	6 087	15,8	34 373,8	895	16,8	—	—	—	—	—	110 589,8	31 627	9,8
39 770,8	1 295	15,8	—	—	—	—	—	—	—	—	31 313,8	1 493	25,8
177 101,8	8 129	4,8	—	—	—	—	—	—	—	—	177 101,8	8 129	4,8
91 279,8	7 125	15,8	—	—	—	—	—	—	—	—	91 279,8	7 125	15,8
65,8	35	12,8	—	—	—	—	—	—	—	—	65,8	35	12,8
392,8	49	6,8	—	—	—	—	—	—	—	—	392,8	49	6,8
150,7	31	14,8	—	—	—	—	—	—	—	—	150,7	31	14,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	80 875,8	2 797	6,8	—	—	—	—	—	80 875,8	2 797	6,8
34 780,8	3 635	24,8	800,8	73	10,8	—	—	—	—	—	37 595,8	3 708	6,8
25 738,8	4 939	18,8	—	—	—	—	—	—	—	—	31 504,8	7 237	19,8
8 110,8	1 624	16,8	300,8	21	8,8	—	—	—	—	—	8 589,8	1 780	25,8
4 627,8	921	25,7	—	—	—	—	—	—	—	—	4 627,8	921	25,7
3 304,8	315	9,8	—	—	—	—	—	—	—	—	3 304,8	315	9,8
203,8	8	19,8	24 345,8	811	10,8	—	—	—	—	—	24 548,8	819	10,8
22 257,8	2 454	15,8	—	—	—	—	—	—	—	—	22 257,8	2 454	15,8
36 188,8	6 361	9,8	—	—	—	—	—	—	—	—	36 188,8	6 361	9,8
1 989,8	333	21,8	—	—	—	—	—	—	—	—	1 989,8	333	21,8
8 471,8	1 542	8,8	—	—	—	—	—	—	—	—	8 471,8	1 542	8,8
18 700,8	3 017	20,8	800,8	46	6,8	—	—	—	—	—	19 301,8	3 063	19,8
12 989,8	2 480	28,8	—	—	—	—	—	—	194	5,8	13 183,8	2 674	29,8
47 422,8	8 052	29,8	—	—	—	—	—	—	—	—	47 422,8	8 052	29,8
179 026,8	21 557	24,8	380,8	17	6,8	—	—	—	—	—	180 012,8	21 574	24,8
16 398,8	4 297	6,8	—	—	—	—	—	—	—	—	16 398,8	4 297	6,8
38 564,8	7 017	15,8	—	—	—	—	—	—	—	—	38 564,8	7 017	15,8

Es sind

Ordnungszahlen	im		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
	Durchgangs-Verkehre							
	zwischen	via	Gesamter.	Frachtbetrag	Gesamter.	Frachtbetrag		
			Tonn.	Met.	Tonn.	Met.		
16.	der Berlin-Anhaltischen u. Oesterreichischen Südbahn	Leipzig u. Eger	174,0	163	22,0	907,0	291	14,0
	der Oesterreichischen Südbahn u. Berlin-Anhaltischen Bahn	Eger u. Leipzig	498,0	408	9,0	183,0	80	1,0
17.	der Berlin-Anhalt., Berlin-Hambg., Lübeck-Büchener Bahn u. den Oesterreichischen Staatsbahnen etc.	Dresden u. Bodenbach	15 440,0	1 561	8,0	124 360,0	13 861	1,0
	den Oesterreichischen Staatsbahnen etc. und der Berlin-Anhalt., Berlin-Hambg., Lübeck-Büchener Bahn	Bodenbach u. Dresden	12 954,0	1 482	26,0	41 755,0	4 764	3,0
18.	der Berlin-Stettiner, Berlin-Hambg. u. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc.	Görlitz u. Zittau	196,0	24	6,0	3 425,0	263	19,0
	der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. und Berlin-Stettiner, Berlin-Hambg. Bahn	Zittau u. Görlitz	0,0	1	6,0	600,0	62	23,0
19.	der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener Bahn und den Bayerischen Staatsbahnen	Leipzig u. Hof	1 265,0	591	28,0	30 570,0	5 252	16,0
	den Bayerischen Staatsbahnen u. der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener Bahn	Hof u. Leipzig	5 626,0	2 426	18,0	35 542,0	16 915	20,0
		Leipzig u. Eger	171,0	100	14,0	5 312,0	1 334	21,0
		Eger u. Leipzig	204,0	170	21,0	1 119,0	219	2,0
		Leipzig u. Hof	—	—	—	—	—	—
20.	der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener Bahn und den Bayerischen Ostbahnen	Hof u. Leipzig	11,0	5	3,0	3 091,0	559	24,0
	den Bayerischen Ostbahnen und der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener Bahn	Leipzig u. Eger	1 450,0	911	9,0	17 486,0	4 492	11,0
		Eger u. Leipzig	2 219,0	1 394	12,0	9 747,0	2 450	12,0
21.	der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener B. u. d. Schweiz	Leipzig u. Hof	444,0	208	1,0	1 260,0	252	20,0
	der Schweiz u. d. Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener B.	Hof u. Leipzig	2 064,0	967	0,0	10 880,0	1 904	17,0
22.	der Grossherzoglich Friedrich-Franz- u. Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher Bahn	Dresden u. Bodenbach	—	—	—	—	—	—
	der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und Grossherzoglich Friedrich-Franz Bahn	Bodenbach u. Dresden	—	—	—	—	—	—
23.	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler B. u. den Badischen Staatsbahnen	Leipzig u. Hof	—	—	—	—	—	—
	den Badischen Staatsbahnen und der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	Hof u. Leipzig	—	—	—	—	—	—
	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler B. u. den Bayerischen Staats- mit Ostbahnen	Leipzig u. Hof	1 297,0	690	25,0	9 127,0	3 132	5,0
	den Bayerischen Staats- mit Ostbahnen u. der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	Hof u. Leipzig	2 717,0	1 865	20,0	11 813,0	4 078	1,0
		Leipzig u. Eger	372,0	222	20,0	2 621,0	1 129	10,0
		Eger u. Leipzig	482,0	351	1,0	1 047,0	453	24,0
25.	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler B. u. Halten	Leipzig u. Eger	10,0	8	9,0	190,0	69	4,0
	Halten u. der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	Eger u. Leipzig	118,0	71	14,0	273,0	118	2,0
		Leipzig u. Eger	—	—	—	—	—	—
		Eger u. Leipzig	—	—	—	—	—	—
26.	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler B. u. den Oesterreichischen Staatsbahnen etc.	Dresden u. Bodenbach	771,0	201	5,0	18 735,0	2 225	4,0
	den Oesterreichischen Staatsbahnen etc. u. der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn	Bodenbach u. Dresden	378,0	106	23,0	8 945,0	987	3,0
		Dresden u. Zittau	—	—	—	—	—	—
		Zittau u. Dresden	—	—	—	—	—	—
27.	der Berlin-Potsdam-Magdeburger- u. Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher Bahn	Dresden u. Bodenbach	—	—	—	—	—	—
	der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher u. Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	Bodenbach u. Dresden	—	—	—	—	—	—

befördert worden:

Güter in ermässiger Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.		
Nach den Central-Frachttarifen.			Nach den Wagenladungs-Frachttarifen.			Mit Gewichtszugabe.		Diese Gewichtszugabe.				
Gesamter.	Frachtbetrag		Gesamter.	Frachtbetrag		Gesamter.	Frachtbetrag		Frachtbetrag.	Gesamter.	Frachtbetrag.	
	Tonn.	Met.		Tonn.	Met.		Tonn.	Met.			Tonn.	Met.
94,0	31	16,0	—	—	—	—	—	—	—	825,0	486	23,0
144,0	46	11,0	—	—	—	—	—	—	—	825,0	604	29,0
1 064 967,0	84 643	8,0	—	—	—	—	—	—	—	1 204 574,0	109 043	18,0
469 130,0	36 586	16,0	2 511 093,0	77 062	1,0	—	—	—	—	2 838 939,0	138 675	19,0
2 65 514,0	10 527	23,0	—	—	—	—	—	—	—	238 928,0	10 915	18,0
112 730,0	6973	21,0	—	—	—	—	—	—	—	112 730,0	5 037	20,0
91 239,0	11 242	22,0	—	—	—	—	—	—	—	123 065,0	17 067	6,0
81 307,0	10 069	4,0	—	—	—	—	—	—	—	180 485,0	29 041	12,0
13 661,0	2 548	9,0	—	—	—	—	—	—	—	19 133,0	5 789	11,0
3 959,0	619	20,0	—	—	—	—	—	—	—	5 362,0	1 074	25,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 102,0	567	27,0
50 302,0	9 215	0,0	—	—	—	—	—	—	—	72 704,0	14 631	26,0
19 498,0	2 244	23,0	—	—	—	—	—	—	—	24 456,0	6 132	17,0
3 845,0	414	26,0	—	—	—	—	—	—	—	5 350,0	850	21,0
315,0	47	2,0	—	—	—	—	—	—	—	13 065,0	2 919	20,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	42 680,0	1 423	3,0	—	42 680,0	1 423	3,0
309,0	22	3,0	—	—	—	—	—	—	—	309,0	22	3,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
214 132,0	36 033	15,0	2 000,0	180	2,0	—	—	—	—	220 507,0	40 230	19,0
159 464,0	22 812	22,0	—	—	—	—	—	—	—	174 055,0	28 736	14,0
116 253,0	27 286	0,0	6 000,0	667	18,0	—	—	—	—	125 237,0	29 459	18,0
126 026,0	17 724	8,0	—	—	—	—	—	—	—	137 536,0	18 571	1,0
1 768,0	1 190	15,0	—	—	—	—	—	—	—	4 042,0	1 207	23,0
2 174,0	591	4,0	2 500,0	316	—	—	—	—	—	5 123,0	1 026	21,0
2 900,0	544	7,0	23 209,0	2 560	5,0	—	—	—	—	26 109,0	3 104	12,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70 241,0	5 092	8,0	39 299,0	3 774	17,0	—	—	—	—	109 037,0	11 326	27,0
110 813,0	7 883	3,0	465 255,0	15 542	13,0	—	—	—	—	585 235,0	24 491	12,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	27 014,0	1 597	14,0	—	27 014,0	1 597	14,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	161 895,0	5 208	17,0	—	161 895,0	5 208	17,0



Es sind

Ort	im	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.	
		Durchgangs-Verkehr		Güter in Normalfracht	
		Costner.	Frachtbetrag.	Costner.	Frachtbetrag.
zwischen	via	Tsd.	Sp.	Tsd.	Sp.
39. der Gössnitz-Geraer Bahn und fremden Bahnen <small>(vgl. Tabelle D<sup>17</sup>. Güterverkehr der Gössnitz-Geraer Bahn Nr. 1-3, 5 und Richtung via Gera, 9-12 u. 21-23.)</small>	Gössnitz u. Gölitz	273,0	270 2,0	101,0	447 27,0
	Gölitz u. Gössnitz	33,0	51 22,0	1 592,0	771 13,0
	Gössnitz u. Leipzig	191,0	227 18,0	4 371,0	494 34,0
	Leipzig u. Gössnitz	678,0	158 13,0	0 574,0	747 10,0
	Gössnitz u. Altenburg	17,0	1 12,0	145,0	5 25,0
	Altenburg u. Gössnitz	37,0	2 29,0	68,0	2 21,0
	Gössnitz u. Neumark	1 015,0	149 6,0	1 763,0	88 19,0
	Neumark u. Gössnitz	1 116,0	130 22,0	179,0	31 —
	Gössnitz u. Hof	522,0	414 3,0	4 299,0	371 18,0
	Hof u. Gössnitz	1 291,0	672 24,0	0 540,0	762 22,0
	Gössnitz-Franzensbad	—	—	—	—
	Franzensbad-Gössnitz	—	—	—	—
	Gössnitz u. Eger	887,0	630 19,0	0 530,0	1 165 12,0
	Eger u. Gössnitz	162,0	100 20,0	580,0	178 22,0
	Gössnitz-Bodenbach	—	—	—	—
Bodenbach u. Gössnitz	—	—	—	—	
Gössnitz u. Zittau	15,0	15 18,0	137,0	68 25,0	
Zittau u. Gössnitz	1,0	1 24,0	42,0	21 12,0	
Altenburg-Bodenbach	—	—	—	—	
Bodenbach-Altenburg	—	—	—	—	
40. der Altenburg-Zittauer Bahn und fremden Bahnen <small>(vgl. Tabelle D<sup>17</sup>. Güterverkehr der Altenburg-Zittauer Bahn Nr. 1-3, 5 u. 7.)</small>	Altenburg u. Eger	—	—	297,0	100 2,0
	Eger u. Altenburg	2,0	1 15,0	—	—
	Altenburg u. Neumark	15,0	2 29,0	388,0	34 8,0
	Neumark u. Altenburg	19,0	3 15,0	91,0	3 6,0
	Altenburg u. Zittau	—	—	6,0	4 10,0
	Zittau u. Altenburg	—	—	—	—
	Neumark u. Gölitz	490,0	551 10,0	1 425,0	745 27,0
	Gölitz u. Neumark	25,0	35 14,0	170,0	91 26,0
	Neumark u. Leipzig	2 858,0	1 118 18,0	2 401,0	1 801 22,0
	Leipzig u. Neumark	382,0	147 22,0	3 472,0	688 25,0
41. der Greis-Brunner Bahn und fremden Bahnen <small>(vgl. Tabelle D<sup>17</sup>. Güterverkehr der Greis-Brunner Bahn Nr. 1-20 u. 21.)</small>	Neumark u. Gössnitz	121,0	19 24,0	427,0	24 5,0
	Gössnitz u. Neumark	340,0	38 10,0	2 365,0	135 26,0
	Neumark u. Hof	1 299,0	428 6,0	6 237,0	1 022 12,0
	Hof u. Neumark	1 576,0	510 14,0	2 434,0	401 14,0
	Neumark u. Eger	396,0	197 7,0	2 078,0	319 14,0
	Eger u. Neumark	28,0	14 12,0	121,0	50 5,0
	Neumark u. Zittau	5,0	6 7,0	370,0	110 10,0
	Zittau u. Neumark	1,0	1 27,0	1,0	— 17,0

befördert worden:

Ort	Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe	
	Nach dem Güter-Frachtsätze.		Nach dem Wagenladungs-Frachtsätze.		Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.			
	Costner.	Frachtbetrag.	Costner.	Frachtbetrag.	Costner.	Frachtbetrag.	Costner.	Frachtbetrag.	Costner.	Frachtbetrag.
	Tsd.	Sp.	Tsd.	Sp.	Tsd.	Sp.	Tsd.	Sp.	Tsd.	Sp.
39. der Gössnitz-Geraer Bahn und fremden Bahnen <small>(vgl. Tabelle D<sup>17</sup>. Güterverkehr der Gössnitz-Geraer Bahn Nr. 1-3, 5 und Richtung via Gera, 9-12 u. 21-23.)</small>	1 740,0	100 19,0	23 009,0	3 372 26,0	—	—	—	—	32 435,0	4 585 14,0
	1 455,0	404 7,0	—	—	—	—	—	—	3 959,0	1 277 12,0
	2 132,0	196 6,0	—	—	—	—	—	—	7 904,0	979 19,0
	40 409,0	2 216 16,0	900,0	18 —	—	—	7 14,0	—	48 942,0	3 247 24,0
	1 244,0	19 26,0	189,0	13 20,0	—	—	—	—	2 807,0	40 25,0
	720,0	16 20,0	47 700,0	463 12,0	—	—	—	—	48 520,0	484 5,0
	8 927,0	289 25,0	605,0	7 14,0	—	—	—	—	12 211,0	535 3,0
	880,0	28 24,0	1 990,0	35 14,0	—	—	—	—	4 516,0	228 3,0
	14 044,0	1 846 3,0	399,0	11 12,0	—	—	—	—	12 603,0	2 043 19,0
	27 026,0	3 707 13,0	900,0	26 9,0	—	—	—	—	32 637,0	5 078 4,0
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	280,0	15 9,0	—	—	—	—	280,0	15 2,0
	11 030,0	1 921 29,0	2 000,0	158 21,0	—	—	—	—	17 888,0	2 740 24,0
	4 381,0	738 6,0	1 000,0	59 20,0	—	—	—	—	8 130,0	1 117 16,0
	1,0	— 5,0	—	—	—	—	—	—	1,0	— 5,0
—	—	5 880,0	377 2,0	—	—	—	—	5 880,0	577 2,0	
348,0	106 22,0	—	—	60,0	33 12,0	—	—	501,0	126 17,0	
51,0	17 12,0	—	—	—	—	—	—	98,0	40 18,0	
—	—	640,0	42 10,0	—	—	—	—	640,0	63 16,0	
170,0	36 29,0	—	—	—	—	—	—	170,0	139 29,0	
1,0	— 13,0	—	—	—	—	—	—	1,0	— 29,0	
378,0	28 17,0	1 000,0	33 10,0	40,0	4 6,0	—	—	2 022,0	36 10,0	
894,0	6 5,0	900,0	29 13,0	—	—	—	—	1 594,0	41 11,0	
—	—	—	—	—	—	—	—	0,0	4 16,0	
0,0	— 8,0	—	—	—	—	—	—	0,0	— 8,0	
46,0	33 8,0	—	—	—	—	—	—	1 071,0	1 322 15,0	
625,0	173 10,0	—	—	—	—	—	—	884,0	300 19,0	
2 335,0	267 12,0	—	—	—	—	—	—	14 636,0	3 247 23,0	
38 335,0	2 715 19,0	1 770,0	61 1,0	—	—	10 2,0	—	43 550,0	4 632 11,0	
738,0	25 12,0	299,0	4 29,0	—	—	—	—	1 497,0	68 10,0	
2 832,0	36 25,0	8 796,0	156 15,0	—	—	—	—	14 388,0	428 24,0	
286,0	30 1,0	—	—	—	—	—	—	7 813,0	1 488 20,0	
14 692,0	1 816 6,0	—	—	—	—	—	—	19 604,0	2 528 4,0	
256,0	27 12,0	—	—	—	—	—	—	2 761,0	704 3,0	
2 938,0	302 20,0	300,0	16 15,0	—	—	—	—	3 289,0	363 23,0	
68,0	24 3,0	—	—	—	—	—	—	444,0	325 29,0	
39,0	13 29,0	—	—	—	—	—	—	42,0	14 13,0	

Es sind

Umlangensnummer	im		Es sind		Güter in Normal-		Güter in Normal-		Gesamt-Summe		
	Durchgangs-Verkehre		Eilgüter.		Frucht.		Frucht.		Gesamt-Summe		
	zwischen	via	Centner.	Fruchtbetrag.	Centner.	Fruchtbetrag.	Centner.	Fruchtbetrag.	Centner.	Fruchtbetrag.	
			Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	Tln. Ngr.	
41. der Zittau-Reichenberger Bahn und fremden Bahnen. <small>(vgl. Tabelle D<sup>17</sup>, Seite Vierdes der Zittau-Reichenberger Bahn Nr. 1-27 u. 21.)</small>	Zittau u. Görlitz		3 522,7	707 10,6	33 731,6	3 374 25,6					
	Görlitz u. Zittau		769,4	191 17,6	11 848,6	1 191 11,6					
	Zittau u. Dresden		2 743,6	1 201 0,6	10 881,6	2 380 28,6					
	Dresden u. Zittau		1 105,6	497 19,6	16 496,6	3 601 7,6					
	Zittau u. Hof		312,6	428 7,6	1 299,6	600 0,6					
	Hof u. Zittau		112,6	154 21,6	1 104,6	250 3,6					
	Zittau u. Eger		70,6	198 25,6	473,6	360 21,6					
	Eger u. Zittau		40,6	62 16,6	59,6	45 21,6					
	Zittau u. Wernsdorf		—	—	—	—					
	Wernsdorf u. Zittau		—	—	—	—					
	<b>Summe</b>		172 099,6	76 774 7,6	1 679 615,6	213 111 5,6					

## 2. Auf den von der Staatsverwaltung

a) Gömnitz-

1. Thüringen u. den Bayerischen Staats- mit Ostbahnen. den Bayerischen Staats- mit Ostbahnen u. Thüringen	Gera u. Gömnitz	—	—	—	—	—	—
	Gömnitz u. Gera	—	—	—	—	—	—
2. Thüringen u. d. Aussig-Teplitzer mit Dux-Bodenbacher B. der Aussig-Teplitzer mit Dux-Bodenbacher B. u. Thüringen	Gera u. Gömnitz	—	—	—	—	—	—
	Gömnitz u. Gera	—	—	—	—	—	—
3. Thüringen u. den Sächsischen Staatsbahnen den Sächsischen Staatsbahnen u. Thüringen	Gera u. Gömnitz	6 201,6	946 17,6	67 255,6	4 275 10,6		
	Gömnitz u. Gera	3 378,6	516 2,6	9 444,6	880 10,6		
4. Thüringen u. der Greiz-Branner Bahn der Greiz-Branner Bahn u. Thüringen	Gera u. Gömnitz	340,6	52 9,6	2 095,6	222 24,6		
	Gömnitz u. Gera	121,6	15 21,6	427,6	79 28,6		
5. der Bergisch-Märkischen Bahn u. d. Störs. Staatsbahnen den Sächs. Staatsbahnen u. d. Bergisch-Märkischen Bahn	Gera u. Gömnitz	611,6	26 21,6	1 961,6	197 5,6		
	Gömnitz u. Gera	397,6	39 19,6	1 666,6	129 17,6		
<b>Summe</b>		10 900,6	1 669 21,6	80 361,6	7 600 5,6		

b) Altenburg-

Thüringen u. den Sächsischen Staatsbahnen den Sächsischen Staatsbahnen u. Thüringen	Zeitz-Altenburg	—	—	—	—	—	—
	Altenburg-Zeitz	—	—	—	—	—	—
<b>Summe</b>		—	—	—	—	—	—

befördert worden:

Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe	
Nach den Centner-Frachtsätzen.		Nach den Wagenladungs-Frachtsätzen.		Mit Gewichtszugebe.		Ohne Gewichtszugebe.			
Centner.	Fruchtbetrag.	Centner.	Fruchtbetrag.	Centner.	Fruchtbetrag.	Fruchtbetrag.	Centner.	Fruchtbetrag.	
	Tln. Ngr.		Tln. Ngr.		Tln. Ngr.	Tln. Ngr.		Tln. Ngr.	
481 800,6	20 028 3,6	526,6	17 16,6	—	—	—	519 000,6	27 129 1,6	
329 961,6	18 257 28,6	1 146 720,6	30 325 14,6	—	—	—	1 479 681,6	47 901 27,6	
102 950,6	9 045 11,6	—	—	120,6	30	—	116 790,6	12 622 10,6	
38 270,6	1 473 24,6	5 100,6	291 20,6	—	—	—	43 370,6	19 864 16,6	
457,6	265 4,6	—	—	—	—	—	2 009,6	1 432 11,6	
17 254,6	5 732 11,6	300,6	31 2,6	—	—	—	18 089,6	6 476 10,6	
39,6	31 4,6	—	—	—	—	—	601,6	365 28,6	
61,6	38 15,6	—	—	—	—	—	161,6	142 26,6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	415 180,6	5 280 20,6	—	—	—	415 180,6	5 280 20,6	
<b>7 620 174,6</b>	<b>675 726 18,6</b>	<b>1 527 620,6</b>	<b>319 141 12,6</b>	<b>1 120,6</b>	<b>250 5,6</b>	<b>1 260 1,6</b>	<b>18 900 029,6</b>	<b>1 286 251 25,6</b>	

## betrieblenen Privat-Eisenbahnen.

Geraer-Eisenbahn.

2 700,6	126 5,6	—	—	—	—	—	2 700,6	126 5,6
9 291,6	435 10,6	—	—	—	—	—	9 291,6	435 10,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5 280,6	121 11,6	—	—	—	5 280,6	121 11,6
128 032,6	7 158 28,6	501 671,6	9 047	—	—	19 8,6	761 701,6	22 904
119 501,6	6 061 10,6	1 100 420,6	27 090 4,6	40,6	22 8,6	—	1 221 964,6	35 450 4,6
2 802,6	103 7,6	2 780,6	308 20,6	—	—	—	11 348,6	747
739,6	42 28,6	391,6	7 30,6	—	—	—	1 457,6	109 7,6
12 649,6	465 1,6	—	—	—	—	—	16 220,6	609 1,6
19 221,6	221 28,6	—	—	—	—	—	12 471,6	281 28,6
<b>296 626,6</b>	<b>14 797 25,6</b>	<b>1 646 741,6</b>	<b>37 470 25,6</b>	<b>40,6</b>	<b>22 8,6</b>	<b>48 8,6</b>	<b>2 607 711,6</b>	<b>70 988 5,6</b>

Zeitzer-Eisenbahn.

—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	68 280,6	1 113 10,6	—	—	—	68 280,6	1 113 10,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>—</b>	<b>—</b>	<b>68 280,6</b>	<b>1 113 10,6</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>68 280,6</b>	<b>1 113 10,6</b>



Ordnungsziffer.	im		Eilgüter.		Güter in Normalfracht.			
	Durchgangs-Verkehr		Centner.	Frachtbeitrag Thlr. Sgr.	Centner.	Frachtbeitrag		
	zwischen	via				Thlr.	Sgr.	Sgr.
c) Zittau-Reichen-								
1.	Schlesien etc. u. der Süd-Norddeutschen Verbindungsb. etc.	Zittau u. Reichenberg	69,4	66	7,6	1 980,4	91	8,7
		Reichenberg u. Zittau	28,4	0	26,4	192,4	10	14,4
2.	der Berlin-Stettiner, Berlin-Bamberger u. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc.	Zittau u. Reichenberg	136,4	10	25,4	3 476,4	123	91,4
		Reichenberg u. Zittau	6,4	—	18,4	83,4	30	9,4
3.	der Magdeburg-Leipzig-Halle-Casseler Bahn u. den Oesterreichischen Staatsbahnen etc.	Zittau u. Reichenberg	—	—	—	—	—	—
		Reichenberg u. Zittau	—	—	—	—	—	—
4.	der Oesterreichischen Süd- u. Leipzig-Dresdner Bahn	Reichenberg u. Zittau	5,4	—	11,4	39,4	4	0,4
		Zittau u. Reichenberg	21,4	3	1,4	531,4	18	7,4
5.	der Süd-Norddeutschen Verbindungs- mit Oesterreichischer Nordwest- u. Leipzig-Dresdner Bahn	Reichenberg u. Zittau	66,4	6	26,4	17,4	—	24,4
		Zittau u. Reichenberg	18,4	1	26,4	2 351,4	102	5,4
6.	den Sächsischen u. Oesterreich-Ungarischen Staatsb. etc.	Zittau u. Reichenberg	—	—	—	—	—	—
		Reichenberg u. Zittau	—	—	—	—	—	—
7.	den Sächsischen Staatsbahnen u. der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	Zittau u. Reichenberg	5,4	—	19,4	40,4	2	3,4
		Reichenberg u. Zittau	—	—	—	—	—	—
8.	den Sächsischen Staatsbahnen u. der Oester. Nordwestb. etc.	Zittau u. Reichenberg	25,4	2	—	33,4	3	18,4
		Reichenberg u. Zittau	40,4	2	4,4	130,4	6	15,4
Summe			1 120,4	101	1,4	9 446,4	392	13,4

Güter in ermäßigter Fracht.						Güter in vereinbarter Fracht.				Gesamt-Summe.		
Nach den Centner-Frachtsätzen.			Nach den Wagenladungs-Frachtsätzen.			Mit Gewichtszugabe.		Ohne Gewichtszugabe.				
Centner.	Frachtbeitrag Thlr. Sgr.	Sgr.	Centner.	Frachtbeitrag Thlr. Sgr.	Sgr.	Centner.	Frachtbeitrag Thlr. Sgr.	Thlr.	Sgr.			Centner.
berger Eisenbahn.												
25 773,4	684	15,4	—	—	—	—	—	—	—	31 355,4	841	—
177 195,4	3 992	27,4	—	—	—	—	—	—	—	177 195,4	3 990	7,4
235 314,4	5 027	25,4	—	—	—	—	—	—	—	235 314,4	5 022	10,4
112 730,4	2 285	2,4	—	—	—	—	—	—	—	112 730,4	2 282	20,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	27 614,4	101	17,4	—	—	—	—	27 614,4	101	17,4
6 203,4	125	22,4	—	—	—	—	—	—	—	6 203,4	125	3,4
100,4	3	5,4	—	—	—	—	—	—	—	100,4	3	14,4
6 321,4	150	14,4	—	—	—	—	—	—	—	6 321,4	150	28,4
990,4	32	10,4	—	—	—	—	—	—	—	990,4	32	11,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
95 743,4	1 484	28,4	—	—	—	—	—	—	—	95 743,4	1 484	29,4
13 144,4	395	10,4	—	—	—	—	—	—	—	13 144,4	395	2,4
25 813,4	642	17,4	—	—	—	—	—	—	—	25 813,4	642	17,4
31 113,4	787	11,4	2 403,4	37	91,4	—	—	—	—	31 600,4	780	25,4
86 599,4	2 285	10,4	—	—	—	—	—	—	—	86 571,4	2 283	3,4
819 836,4	17 886	17,4	30 017,4	119	11,4	—	—	—	—	850 626,4	18 001	21,4

### Erläuterung der Collectivbezeichnungen im directen und Durchgangsgüterverkehre

Es ist zu verstehen unter dem Verkehre mit:

- |   |   |
|---|---|
| <p style="text-align: center;"><b>Schlesien</b></p> <p>die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn,<br/>„ Niederschlesisch-Märkische Bahn,<br/>„ Niederschlesische Zweigbahn,<br/>„ Oberschlesische Bahn und<br/>„ Proussische Ostbahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Galizien etc.</b></p> <p>die Galizische Carl-Ludwigsbahn,<br/>„ Kaiser Ferdinands-Nordbahn und<br/>„ Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Thüringen</b></p> <p>die Gera-Eichichter Bahn,<br/>„ Nordhausen-Erfurter Bahn und<br/>„ Thüringische Bahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Mitteldutschen Verbandstationen</b></p> <p>die Frankfurt-Hanauer Bahn,<br/>„ Hessische Ludwigsbahn,<br/>„ Hessische Nordbahn,<br/>„ Main-Neckar Bahn,<br/>„ Nassauische Staatsbahn,<br/>„ Rhein-Nahe-Bahn,<br/>„ Saarbrücken-Trier-Bahn und<br/>„ Taunus-Bahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Rheinischen Verbandstationen</b></p> <p>die Köln-Mindener Bahn,<br/>„ Main-Weser Bahn und<br/>„ Nassauische Staatsbahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Luxemburg u. Frankreich</b></p> <p>die Französische Nord- und<br/>„ Luxemburger-Wilhelmsbahn.</p> | <p style="text-align: center;"><b>Pfalz</b></p> <p>die Pfälzische Ludwigsbahn,<br/>„ Pfälzische Maximiliansbahn und<br/>„ Pfälzischen Nordbahnen.</p> <p style="text-align: center;"><b>Bodenseeuferstationen</b></p> <p>die Schweizerische Nordost- und<br/>„ Vorarlberger Bahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Schweiz</b></p> <p>die Central-Bahn,<br/>„ Jura-Industriel-Bahn,<br/>„ Nordost-Bahn,<br/>„ Vereinigten Schweizerbahnen und<br/>„ Westschweizerische Bahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Italien</b></p> <p>die Oberitalienische Bahn,<br/>„ Römischen Bahnen und<br/>„ Süd Bahn.</p> <p style="text-align: center;"><b>Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen etc.</b></p> <p>die Aussig-Teplitzer Bahn,<br/>„ Böhmisches Westbahn,<br/>„ Buschtéhrader Bahn,<br/>„ Dux-Bodenbacher Bahn,<br/>„ Kaiser Franz-Josef-Bahn,<br/>„ Oesterreichische Nordwestbahn,<br/>„ Kaiser Ferdinands-Nordbahn,<br/>„ Oesterreichischen Staatsbahnen,<br/>„ Ungarischen Staatsbahnen,<br/>„ Ungarische Westbahn und<br/>„ Theissbahn.</p> |
|---|---|
- } nur im Durchgangsverkehre.
-

ABSCHNITT IV.

E.

# DER STEINKOHLLEN-VERKEHR

IM VERSANDE AUS DEN IM KÖNIGREICHE SACHSEN GELEGENEN ABBAUBEZIRKEN

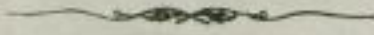
BEI

DRESDEN, ZWICKAU UND LUGAU,

SOWIE IM EMPFANGE AUS SCHLESISIEN,

NEBST EINEM ANHANGE ÜBER DEN BRAUNKOHLLEN-VERKEHR MIT BÖHMEN.

1872.



Abschnitt IV. E.  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Der Steinkohlenverkehr aus den Sächsischen drei Abbaubezirken bei Dresden, Zwickau und Lugau hat sich im verflossenen Betriebsjahre wiederum gesteigert.

Von der Sächsischen Steinkohlen-Industrie gelangten im Jahre 1872 in Summa  
43 401 930 Zollcentner

(gegen 41 497 850 Zollcentner im Vorjahre) zur Weiterbeförderung auf die Staatsbahnen.

Dieses Gewichtsquantum betrug 36,50 Prozent der durch die Staatsbahnen im genannten Jahre beförderten Gesamtgüterlast (gegen 36,50 Prozent im Vorjahre).

Die Steinkohlenabfuhr erhöhte sich gegen das Vorjahr in Summa um  
1 904 080 Zollcentner

oder 4,59 Prozent.

Das Gesamtausbringen an Steinkohlen betrug in Sachsen im Jahre 1872 = 58 925 228 Zollcentner. Es producirten

die Werke bei Dresden	12 289 650	Zollcentner,
„ „ „ Zwickau	42 161 653	„
„ „ „ Lugau	4 473 925	„

Von dieser Gesamtproduction fielen 73,60 Prozent (gegen 73,50 Prozent im Vorjahre) dem Eisenbahntransporte zu.

Es wurden den Verbrauchsorten zugeführt:

5 989 650	Zollcentner	= 48,74 %	des Gesamtausbringens aus den Werken bei Dresden	gegen	46,50 %	im Vorjahre,
34 637 240	„	= 82,15 „	„	„	82,00 „	„
2 775 040	„	= 62,05 „	„	„	66,20 „	„

Gegenüber dem Gesamtausbringen an Steinkohlen ist der Vertrieb davon auf den Eisenbahnen im Ver gleiche zum Vorjahre aus allen drei Bezirken zusammen um 0,50 Prozent gestiegen.

Hinsichtlich der einzelnen Bezirke aber ist der Vertrieb auf den Eisenbahnen gegenüber dem Gesamtausbringen

bei Dresden	um	1,50 %	gestiegen,
„ Zwickau	„	0,10 „	„
„ Lugau	„	4,17 „	gefallen.

Die Nähe Dresdens begünstigt eine grössere Abfuhr der Kohlen aus dem Dresdner Bezirke auf der Landstrasse, wodurch sich die niedere Abfuhrziffer den anderen beiden Bezirken gegenüber erklärt.

Von den auf den Eisenbahnen abgefahrenen Steinkohlen stammten

aus dem Dresdner Bezirke	13,50 %	gegen	13,70 %	im Vorjahre,
„ „ Zwickauer	79,81 „	„	79,30 „	„
„ „ Lugauer	6,20 „	„	6,01 „	„

Sämmtliche durch die Eisenbahnen im Jahre 1872 abgeführten Steinkohlen und Coaks sammelten sich an den einzelnen Verladungsplätzen wie folgt:

## a) im Dresdner Bezirke:

an den Hänichener Schächten . . . . .	12 873	Wagenladungen à 100 Ctr.
am Segen-Gottes-Schachte . . . . .	9 304	„ „ „ „
„ Albertschachte . . . . .	7 789	„ „ „ „
„ Hoffnungschachte . . . . .	7 411	„ „ „ „
„ Oppelschachte . . . . .	6 718	„ „ „ „
„ Kunstschachte . . . . .	5 975	„ „ „ „
„ Augustusschachte . . . . .	4 536	„ „ „ „
an den Windbergschächten . . . . .	4 480	„ „ „ „
„ „ Zaukerodaer Schächten . . . . .	240	„ „ „ „
am Reiboldschachte . . . . .	96	„ „ „ „
Ausserdem wurden den Bahnhöfen Potschappel, Tharandt und Dresden auf der Landstrasse zur Weiterbeförderung zugeführt	475	„ „ „ „
Sa.		59 897 Wagenladungen à 100 Ctr.

## b) im Zwickauer Bezirke:

an den Schächten im Bereiche der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn . . . . .	91 141	Wagenladungen à 100 Ctr.
„ „ Schächten im Bereiche der Bockwaer Kohlenbahn . . . . .	89 094	„ „ „ „
„ „ Planitzer Werken . . . . .	29 556	„ „ „ „
am Bürgerschachte . . . . .	26 750	„ „ „ „
an den Schächten im Bereiche des Zwickauer Steinkohlenbauvereins	26 201	„ „ „ „
am Bockwaer Ladeplatze . . . . .	16 586	„ „ „ „
„ Vertrauensschachte . . . . .	15 794	„ „ „ „
„ Segen-Gottes-Schachte . . . . .	10 823	„ „ „ „
„ Hilfe-Gottes-Schachte . . . . .	10 189	„ „ „ „
„ Hoffnungschachte . . . . .	9 260	„ „ „ „
an den Brückenbergschächten . . . . .	6 155	„ „ „ „
am Bockwaer Communschachte . . . . .	4 830	„ „ „ „
„ Sarfertschachte . . . . .	2 735	„ „ „ „
„ Himmelfürstschachte . . . . .	374	„ „ „ „
an verschiedenen anderen Stellen zusammen . . . . .	799	„ „ „ „
Ausserdem wurden dem Bahnhofe Zwickau auf der Landstrasse zur Weiterbeförderung zugeführt . . . . .	6 085	„ „ „ „
Sa.		346 372 Wagenladungen à 100 Ctr.

## c) im Lugauer Bezirke:

am Gottes-Segen-Schachte . . . . .	10 484	Wagenladungen à 100 Ctr.
„ Karlschachte . . . . .	7 728	„ „ „ „
„ Johannisschachte . . . . .	3 945	„ „ „ „
„ Hedwigschachte . . . . .	3 197	„ „ „ „
„ Fürst-Werke . . . . .	1 530	„ „ „ „
„ Sewaldschachte . . . . .	450	„ „ „ „
„ D-Schachte . . . . .	416	„ „ „ „
„ Saxoniaschachte . . . . .	1	„ „ „ „
Sa.		27 751 Wagenladungen à 100 Ctr.

In den folgenden Uebersichten ist der Vertrieb der Steinkohlen sowol nach den Haupt-Richtungen als auch nach den einzelnen Stationen der eigenen und fremden Bahnen speciell dargestellt.



## Abschnitt IV. E.

Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Seit dem Jahre 1869, (für welches Jahr zuerst auch ein summarischer Nachweis der Kohlenabfuhr aus dem Plauenschen Grunde gegeben werden konnte, wodurch die Mittheilungen über den gesammten Sächsischen Steinkohlenvertrieb vollständiger geworden sind,) hat sich die Kohlenabfuhr vermehrt:

im Jahre 1870 gegen 1869 um	9 831,7	Wagenladungen oder	2,02 %
„ „ 1871 „ 1870 „	29 959,0	„ „	7,78 „
„ „ 1872 „ 1871 „	19 040,8	„ „	4,50 „

und zwar im Jahre 1872 speciell:

aus dem Dresdner Bezirke um	5,30 %
„ „ Zwickauer „	5,12 „
während der Vertrieb aus dem Lugauer „	3,22 „

Die Zufuhr der Steinkohlen aus sämmtlichen Abbaubezirken ist im Jahre 1872 hauptsächlich

gestiegen:

nach der Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	um	5 279,1	Wagenladungen,
„ den Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen . . . . .	„	5 089,5	„
„ „ unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen . . . . .	„	4 961,1	„
„ der Magdeburg-Leipziger Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	„	3 549,1	„
„ „ Leipzig-Dresdner Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	„	1 409,5	„
„ „ Berlin-Anhaltischen Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	„	547,2	„

gefallen:

nach den Bayerischen Ost- mit Anschlussbahnen . . . . .	um	2 366,7	Wagenladungen.
---	----	---------	----------------

Von der aus den Sächsischen Abbaubezirken auf die Eisenbahn gelangten Gesamtlast an Steinkohlen haben die Absatzbahnen in Prozenten bezogen:

II.	in den Jahren		
	1870	1871	1872
Die Sächsischen Staats- mit den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen . . . . .	65,10	66,85	65,00
„ Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen . . . . .	14,74	13,80	14,40
„ Bayerischen Ost- mit Anschlussbahnen . . . . .	4,00	4,10	3,27
„ Kaiser-Franz-Josef- mit Anschlussbahn . . . . .	.	.	0,00
„ Buschtährader Bahn . . . . .	0,01	0,03	0,04
„ Leipzig-Dresdner Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	5,02	5,27	5,30
„ Magdeburg-Leipziger Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	4,02	4,17	4,81
„ Berlin-Anhaltische Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	1,52	1,52	1,58
„ Thüringische Bahn mit Anschlussbahnen . . . . .	3,00	4,12	5,10
„ Böhmisches Nordbahn . . . . .	0,01	0,02	0,00
„ Oesterreichischen Staatsbahnen mit Anschlussbahn . . . . .	0,03	0,05	0,08
Sa.	100,00	100,00	100,00

Die Stationen der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen bezogen mit den Stationen der Leipzig-Dresdner Bahn im Jahre 1872 zusammen 70,42 Prozent (gegen 72,12 Prozent im Vorjahre) von den aus den Sächsischen Steinkohlenbezirken auf die Eisenbahnen gebrachten Kohlen und 29,58 Prozent (gegen 27,88 Prozent im Vorjahre) gingen nach den übrigen Absatzbahnen.

**Abschnitt IV. E.**  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Von dem seit dem Jahre 1870 alljährlich bewegten Gewichtsquantum kamen nach Prozenten auf die einzelnen Monate:

III.	in den Jahren			Das durchschnittliche Monatsmittel von 8,33% wurde 1872	
	1870	1871	1872	überstiegen	nicht erreicht
	%	%	%	um	um
Januar . . . . .	8,97	7,90	8,24	.	0,09
Februar . . . . .	9,21	7,65	6,90	.	1,43
März . . . . .	10,14	8,17	7,13	.	1,20
April . . . . .	8,53	7,14	7,22	.	1,01
Mai . . . . .	9,28	7,99	7,33	.	1,00
Juni . . . . .	8,23	8,19	8,27	.	0,06
Juli . . . . .	6,30	8,46	9,45	1,12	.
August . . . . .	6,08	8,83	9,98	1,68	.
September . . . . .	7,77	9,01	8,00	0,57	.
October . . . . .	7,63	8,84	9,42	1,09	.
November . . . . .	9,29	9,21	8,84	0,51	.
December . . . . .	8,47	8,55	8,22	.	0,11
Sa.	100,00	100,00	100,00		
Extreme . . . . .	10,14 u. 6,08	9,21, u. 7,14	9,98 u. 6,90		

In der Kohlenabfuhr blieben die einzelnen Monate Januar bis mit Juni und December hinter dem durchschnittlichen Monatsmittel von 8,33 Prozent zurück, während die Kohlentransporte der Monate Juli bis mit November dasselbe überschritten haben. In keinem Falle ist dies jedoch auffällig geschehen. Es hat vielmehr auch im Betriebsjahre 1872 wiederum ein ziemlich constanter Abfluss der Kohlen im Interesse der gleichmässigeren Ausnutzung der für den Kohlenverkehr bestimmten Transportmittel bestanden.

Hinsichtlich der Bedeutung bei der Kohlenabfuhr rangirten die einzelnen Monate wie folgt:

IV.	in den Jahren		
	1870	1871	1872
März	November	August	
November	September	Juli	
Mai	October	October	
Februar	August	September	
Januar	December	November	
April	Juli	Juni	
December	Juni	Januar	
Juni	März	December	
September	Mai	Mai	
October	Januar	April	
Juli	Februar	März	
August	April	Februar	

Im Jahre 1872 fiel der stärkste Verkehr mit 43 319,8 Wagenladungen auf den Monat August, der schwächste mit 29 941,1 Wagenladungen auf den Monat Februar.

In der nachfolgenden Uebersicht ist der Versand nach jeder einzelnen Station im Binnen- wie im directen Verkehre nach den einzelnen Absatzbahnen getrennt dargestellt.



Abschnitt IV. E.  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Im Jahre 1872 wurden befördert:

V. nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Reviere.					Reviere			
	Wagenladungen à 100 Centner.				Wagenladungen à 100 Centner.				

Stationen und Haltestellen der Sächsischen Staatsbahnen.

Chemnitz	22 513,0	14 555,4	560,0	37 628,4	Schönberg	452,2			452,2
Leipzig	34 953,5	236,0		35 189,5	Eger	425,8	20,0		445,8
Dresden	6 648,3	999,0	17 282,0	24 930,3	Stauchitz	215,0	53,0	166,4	435,0
Crimmitschau	13 236,1			13 236,1	Reuth	426,1			426,1
Reichenbach i. V.	11 952,4		2,0	11 954,4	Geithain	389,0	25,0	4,0	418,0
Freiberg	3 685,4	897,0	5 383,5	9 965,0	Wiesbaden	86,0	332,0		418,0
Zwickau	9 044,7			9 046,7	Elster	396,0			396,0
Werdau	8 451,2		4,0	8 455,2	Wittgensdorf	270,8	107,0	2,0	379,8
Plauen i. V.	7 468,8		4,0	7 472,8	Kieritzsch	369,8	7,0		376,8
Hof	6 717,8			6 717,8	Fischbach	4,0		359,6	363,6
Glauchau	6 489,2	152,0		6 641,2	Cossen	323,2	34,0	1,0	358,2
Hainsberg	11,0		6 008,0	6 019,0	Breitungen	349,0			349,0
Meerane	5 519,9	72,0		5 591,9	Mügeln			312,1	312,1
Muldenhütten	1 222,0	20,0	2 759,0	4 001,0	Plauen b. Dresden			309,0	309,0
Siegmars	2 545,8	1 343,0		3 888,8	Scharfenstein	110,8	191,0		301,8
Schwarzenberg	2 832,8			2 832,8	Hartmannsdorf	271,4	22,0		293,4
Ostrau	559,8	50,0	2 047,3	2 667,1	Untermarzgrün	288,8			288,8
Mittweida	2 214,4	423,0	18,0	2 655,4	Lugau	284,0			284,0
Aue	2 449,0	1,0	4,0	2 454,0	Franzensbad	281,0			281,0
Hainichen	1 440,0	740,0	265,0	2 445,0	Klingenberg			275,0	275,0
Döbeln	1 757,8	415,0	118,0	2 290,8	St. Egidien	256,8	2,0		258,8
Wüstenbrand	1 786,8	498,0	1,0	2 285,8	Pulsnitz		3,0	251,8	254,8
Altenburg	1 992,5	194,0	1,0	2 187,5	Witzschdorf	106,8	140,0		246,8
Frankenberg	1 117,2	947,0	38,0	2 102,2	Limmritz	122,0	102,0	1,0	225,0
Annaberg	1 830,8	145,0	2,0	1 977,8	Grossröhrsdorf		1,0	215,3	216,3
Waldheim	1 454,2	321,0	79,5	1 854,7	Niedersedlitz			213,0	213,0
Netzschkau	1 612,0			1 612,0	Herrnhut	4,0		207,5	211,5
Radeberg			1 591,1	1 591,1	Buchholz	188,4	23,0		211,4
Limbach	1 141,4	395,0	5,0	1 541,4	Lauter	204,8			204,8
Zschopau	965,0	542,0		1 507,0	Weipert	154,5	19,0		173,5
Burgstädt	1 046,0	390,0	2,0	1 438,0	Wiesenburg	168,0			168,0
Oederan	1 094,8	88,0	208,0	1 390,8	Narsdorf	151,0	1,0	4,0	156,0
Penig	1 297,0	46,0		1 343,0	Löbau	71,8		82,5	154,1
Deuben			1 313,1	1 313,1	Demitz			137,8	137,8
Gössnitz	1 288,7			1 288,7	Bobritzsch			136,0	136,0
Mehlthener	1 250,8			1 250,8	Paditz	132,0			132,0
Erlau	1 079,3	139,0	23,0	1 241,3	Bodenbach	53,0		67,1	120,1
Böhlen	1 228,7	6,0		1 234,7	Jocketa	108,8			108,8
Schneeberg	1 165,2	10,0		1 175,2	Mosel	108,0			108,0
Oelsnitz	1 171,4			1 171,4	Zittau	53,0		48,0	101,0
Hohenstein	853,8	210,0		1 063,8	Niederschlema	91,0			91,0
Pirna	24,0	71,0	936,8	1 031,8	Krippen			79,0	79,0
Oberlichtenau	791,0	197,0	5,0	993,0	Voitersreuth	70,0			70,0
Erdmannsdorf	495,0	410,0	24,0	929,0	Braunsdorf	15,0	54,0		69,0
Cainsdorf	882,4		6,0	888,4	Frohburg	48,0	18,0		66,0
Auerbach	873,0			873,0	Seitschen	1,8		60,8	62,6
Oberschlema	871,0			871,0	Wilkau	60,0			60,0
Wolkenstein	437,8	394,0	20,0	851,8	Lobstädt	52,0			52,0
Flöha	612,8	215,0	7,0	834,8	Bergen	51,0			51,0
Riesa	718,8	62,0		780,8	Königstein			45,0	45,0
Lengenfeld	750,8			750,8	Bischheim			45,8	45,8
Rochlitz	696,2	37,0	10,0	743,2	Brambach	39,0			39,0
Schönfeld	345,0	315,0	45,0	705,0	Langenleuba	25,0			25,0
Bischofswerda	5,8		689,2	695,0	Fährbrücke	22,0			22,0
Grossbauchlitz	499,8	42,0	110,1	651,9	Warnsdorf	10,0		10,4	20,4
Niederwiesa	304,0	306,0	10,0	620,0	Edle Krone			20,0	20,0
Treuen	573,4			573,4	Falkenau	17,0	2,0		19,0
Falkenstein	572,4			572,4	Potschappel			18,0	18,0
Waldkirchen	485,4	71,0	9,0	565,4	Steina	14,0	2,0		16,0
Bautzen	93,8		471,0	564,8	Pommritz			16,8	16,8
Frankenstein	106,8	27,0	385,0	518,8	Hennersdorf	14,0	2,0		16,0
Borna	508,4	8,0	1,0	517,4	Oberoderwitz	1,0		14,7	15,7
Görlitz	36,8		444,0	481,7	Köttwitzsch	12,0			12,0
Tharandt	298,8		179,0	477,8	Stein	10,0			10,0
Kamenz			476,9	476,9	Cranzahl	9,0			9,0
Herlasgrün	467,8			467,8	Reichenbach i. L.			7,8	7,8
Adorf	463,0			463,0	Breitenborn	1,0			1,0
Neumark	454,0			454,0					

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Reviere					Reviere			
in Wagenladungen à 100 Centner					in Wagenladungen à 100 Centner.				

## Stationen und Haltestellen der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

Gössnitz-Geraer Bahn.				Greiz-Brunner Bahn.				
Gera . . . . .	7 962,3	15,0	.	7 977,3	4 010,2	.	4 010,2	
Ronneburg . . . . .	1 473,0	1,0	.	1 474,0	.	.	284,0	
Schmölln . . . . .	1 366,8	20,0	.	1 386,8	.	.	181,8	
Nöbdenitz . . . . .	135,6	.	.	135,6	.	.	.	
Altenburg-Zeitzer Bahn.				Zittau-Reichenberger Bahn.				
Zeit . . . . .	188,0	4,0	4,0	196,0	Reichenberg . . . . .	13,0	9,0	22,0
Meuselwitz . . . . .	23,0	.	.	23,0	Kratzau . . . . .	.	1,0	1,0
Rositz . . . . .	11,0	.	.	11,0	Weisskirchen . . . . .	.	1,0	1,0
Rehmsdorf . . . . .	3,0	.	.	3,0				

## 1. Stationen der Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen.

## a) Bayerische Staatsbahnen.

Nürnberg . . . . .	12 707,6	.	.	12 707,6	Ebensfeld . . . . .	45,2	.	45,2
Bamberg . . . . .	5 698,4	.	.	5 698,4	Ulm . . . . .	44,8	.	44,8
Hof . . . . .	3 079,8	56,0	.	3 135,8	Hirschaid . . . . .	43,4	.	43,4
Bayreuth . . . . .	3 094,0	.	.	3 094,0	Uffenheim . . . . .	43,2	.	43,2
Erlangen . . . . .	3 092,2	.	.	3 092,2	Hochstadt . . . . .	43,0	.	43,0
Fürth . . . . .	3 072,6	.	.	3 072,6	Marktbreit . . . . .	39,2	.	39,2
Nördlingen . . . . .	2 836,9	.	.	2 836,9	Falls . . . . .	38,0	.	38,0
Würzburg . . . . .	2 563,0	.	1,0	2 564,0	Dollnstein . . . . .	37,0	.	37,0
München . . . . .	2 446,4	.	.	2 446,4	Emskirchen . . . . .	36,2	.	36,2
Culmbach . . . . .	1 847,6	.	.	1 847,6	Trebgast . . . . .	34,4	.	34,4
Neuenmarkt . . . . .	1 787,2	.	.	1 787,2	Rehau . . . . .	33,6	.	33,6
Lichtenfels . . . . .	1 711,0	.	.	1 711,0	Küps . . . . .	32,6	.	32,6
Selb . . . . .	1 208,8	.	.	1 208,8	Ellingen . . . . .	32,2	.	32,2
Schweinfurt . . . . .	1 029,8	.	.	1 029,8	Heidingsfeld . . . . .	31,4	.	31,4
Treuchtlingen . . . . .	897,8	.	.	897,8	Kronach . . . . .	29,0	2,0	31,0
Ansbach . . . . .	842,8	.	.	842,8	Stambach . . . . .	27,8	.	27,8
Lindau . . . . .	607,0	.	.	607,0	Markt-Schorgast . . . . .	26,4	.	26,4
Asch . . . . .	579,0	.	.	579,0	Haidhausen . . . . .	.	26,0	26,0
Münchberg . . . . .	529,0	.	.	529,0	Langenzenn . . . . .	25,8	.	25,8
Schwarzenbach . . . . .	515,4	.	.	515,4	Dettelbach . . . . .	25,0	.	25,0
Eitersdorf . . . . .	480,2	.	.	480,2	Gemünden . . . . .	21,8	.	21,8
Schwabach . . . . .	390,0	.	.	390,0	Ebelsbach . . . . .	19,8	.	19,8
Fürther Kreuzung . . . . .	372,8	.	.	372,8	Ochsenfurt . . . . .	19,6	.	19,6
Forchheim . . . . .	320,8	.	.	320,8	Markt-Bibart . . . . .	19,2	.	19,2
Wassertrüdingen . . . . .	273,4	.	.	273,4	Rosenheim . . . . .	18,0	.	18,0
Weissenburg . . . . .	222,0	.	.	222,0	Karlstadt . . . . .	16,8	.	16,8
Kitzingen . . . . .	216,8	.	.	216,8	Bergtheinfeld . . . . .	16,6	.	16,6
Burgfarrnbach . . . . .	195,0	.	.	195,0	Eggolsheim . . . . .	15,0	.	15,0
Kissingen . . . . .	172,2	.	.	172,2	Mertingen . . . . .	15,0	.	15,0
Schonungen . . . . .	161,8	.	.	161,8	Günzburg . . . . .	15,4	.	15,4
Donauwörth . . . . .	156,0	.	.	156,0	Bergheim . . . . .	15,0	.	15,0
Hassfurt . . . . .	152,0	.	.	152,0	Mainbernheim . . . . .	13,4	.	13,4
Neustadt a. d. Aisch . . . . .	151,4	.	.	151,4	Langenfeld . . . . .	12,4	.	12,4
Staffelstein . . . . .	136,0	.	.	136,0	Hagenbüchach . . . . .	12,2	.	12,2
Immenstadt . . . . .	133,8	.	.	133,8	Siegelsdorf . . . . .	12,0	.	12,0
Gunzenhausen . . . . .	129,2	.	.	129,2	Buchloe . . . . .	11,0	.	11,0
Augsburg . . . . .	128,4	.	.	128,4	Ingolstadt . . . . .	11,0	.	11,0
Oberkotzau . . . . .	120,4	.	.	120,4	Mainleus . . . . .	11,0	.	11,0
Untersteinach . . . . .	100,8	.	.	100,8	Offingen . . . . .	10,8	.	10,8
Rottendorf . . . . .	90,8	.	.	90,8	Essleben . . . . .	8,8	.	8,8
Steinach . . . . .	87,4	.	.	87,4	Seligenstadt . . . . .	8,8	.	8,8
Baiersdorf . . . . .	86,2	.	.	86,2	Aschaffenburg . . . . .	8,0	.	8,0
Georgensgmünd . . . . .	81,2	.	.	81,2	Lehrberg . . . . .	8,0	.	8,0
Roth . . . . .	63,4	.	.	63,4	Memmingen . . . . .	8,0	.	8,0
Weigolshausen . . . . .	61,8	.	.	61,8	Burgbernheim . . . . .	7,0	.	7,0
Triesdorf . . . . .	60,8	.	.	60,8	Markt-Einersheim . . . . .	7,2	.	7,2
Poppenhausen . . . . .	55,0	.	.	55,0	Gädheim . . . . .	6,0	.	6,0
Reichelsdorf . . . . .	52,0	.	.	52,0	Staffelbach . . . . .	5,8	.	5,8
Burgkundstadt . . . . .	51,8	.	.	51,8	Neu-Ulm . . . . .	5,4	.	5,4
Oettingen . . . . .	51,2	.	.	51,2	Eichstädt . . . . .	5,0	.	5,0
Breitengüßbach . . . . .	49,2	.	.	49,2	Iphofen . . . . .	5,0	.	5,0
Oberwerrn . . . . .	49,2	.	.	49,2	Salzburg . . . . .	4,0	.	4,0
Zapfendorf . . . . .	47,4	.	.	47,4	Starnberg . . . . .	4,0	.	4,0

## Abschnitt IV. E.

Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Reviere					Reviere			
in Wagenladungen à 100 Centner.				in Wagenladungen à 100 Centner.					
Illertissen . . . . .	3,0			3,0	Wettelsheim . . . . .	2,0			2,0
Berolzheim . . . . .	3,0			3,0	Ebenhausen . . . . .	1,8			1,8
Redwitz . . . . .	3,0			3,0	Pappenheim . . . . .	1,8			1,8
Windsfeld . . . . .	3,0			3,0	Stockheim . . . . .	1,8			1,8
Hasslau . . . . .	2,8			2,8	Erding . . . . .	1,0			1,0
Hergatz . . . . .	2,0			2,0	Ermetzhofen . . . . .	1,0			1,0
Heufeld . . . . .	2,0			2,0	Kronheim . . . . .	1,0			1,0
Kaufbeuern . . . . .	2,0			2,0	Weidenbach . . . . .	1,0			1,0
Oberdachstetten . . . . .	2,0			2,0	Weilheim . . . . .	1,0			1,0
Traunstein . . . . .	2,0			2,0					

## b) Anschlussbahnen.

<b>Werrabahn.</b>				Unterkothen . . . . .	32,0			32,0
Coburg . . . . .	1 188,2		1 188,2	Ellwangen . . . . .	21,4			21,4
Lichtenfels . . . . .	1 006,6		1 006,6	Canstatt . . . . .	16,0			16,0
Eisfeld . . . . .	695,2		695,2	Stuttgart . . . . .	12,2			12,2
Sonneberg . . . . .	543,0		543,0	Ravensburg . . . . .	10,0			10,0
Themar . . . . .	453,8		453,8	Schussenried . . . . .	10,0			10,0
Meiningen . . . . .	328,8		328,8	Crailsheim . . . . .	9,0			9,0
Hildburghausen . . . . .	248,0		248,0	Bopfingen . . . . .	7,0			7,0
Oeslau . . . . .	247,4		247,4	Biberach . . . . .	6,0			6,0
Grimmenthal . . . . .	107,4		107,4	Erbach . . . . .	5,8			5,8
Ebersdorf . . . . .	62,6		62,6	Waiblingen . . . . .	4,0			4,0
Wernshausen . . . . .	25,2		25,2	Esslingen . . . . .	2,0			2,0
Immelborn . . . . .	16,0		16,0	Friedrichshafen . . . . .	2,0			2,0
Walldorf . . . . .	11,8		11,8	Reutlingen . . . . .	1,0			1,0
Neustadt . . . . .	11,0		11,0	<b>Hessische Nordbahn.</b>				
Wasungen . . . . .	10,0		10,0	Rotenburg . . . . .	2,0			2,0
Marktsuhl . . . . .	5,0		5,0	<b>Frankfurt-Hanauer Bahn.</b>				
Salzungen . . . . .	4,0		4,0	Frankfurt . . . . .	6,0			6,0
<b>Württembergische- Staatsbahnen.</b>				Hanau . . . . .	6,0			6,0
Wasseralfingen . . . . .	880,2		880,2	<b>Badische Staatsbahnen.</b>				
Nördlingen . . . . .	133,4		133,4	Mergentheim . . . . .	4,0			4,0
Ulm . . . . .	84,0		84,0	Mannheim . . . . .	2,0			2,0
Heidenheim . . . . .	77,4		77,4	<b>Main-Neckar Bahn.</b>				
Gmünd . . . . .	54,0		54,0	Offenbach . . . . .	1,0			1,0
Aalen . . . . .	38,6		38,6					

## 2. Stationen der Bayerischen Ostbahnen mit Anschlussbahn.

## a) Bayerische Ostbahnen.

Eger . . . . .	8 538,2		8 538,2	Straubing . . . . .	15,8			15,8
Haidhof . . . . .	3 469,4		3 469,4	Landshut . . . . .	14,8			14,8
Regensburg . . . . .	575,4		575,4	Kemnath . . . . .	12,8			12,8
Amberg . . . . .	238,6		238,6	Nürnberg . . . . .	10,0			10,0
Waldsassen . . . . .	226,8		226,8	Sünching . . . . .	10,0			10,0
Lauf . . . . .	186,0		186,0	Fürth a. W. . . . .	8,0			8,0
Mögeldorf . . . . .	165,0		165,0	Nabburg . . . . .	7,0			7,0
Schwandorf . . . . .	164,0		164,0	Luhe . . . . .	6,0			6,0
Rosenberg . . . . .	156,0		156,0	Wiesau . . . . .	5,0			5,0
Hersbruck . . . . .	124,8		124,8	Freising . . . . .	4,0			4,0
Neumarkt . . . . .	85,0		85,0	Moosham . . . . .	4,0			4,0
München . . . . .	84,0		84,0	Taimering . . . . .	4,0			4,0
Feucht . . . . .	71,8		71,8	Vilshofen . . . . .	4,0			4,0
Dutzendteich . . . . .	57,8		57,8	Postbauer . . . . .	3,0			3,0
Passau . . . . .	53,8		53,8	Cham . . . . .	2,0			2,0
Sulzbach . . . . .	53,8		53,8	Kirchenlaibach . . . . .	2,0			2,0
Mitterteich . . . . .	51,0		51,0	Neukirchen . . . . .	2,0			2,0
Mangolding . . . . .	43,6		43,6	Pommelsbrunn . . . . .	2,0			2,0
Wernberg . . . . .	42,0		42,0	Strasskirchen . . . . .	2,0			2,0
Walhallastrasse . . . . .	28,0		28,0	Trabititz . . . . .	2,0			2,0
Röthenbach . . . . .	26,0		26,0	Weiden . . . . .	2,0			2,0
Geiselhöring . . . . .	24,0		24,0	Plattling . . . . .	1,0			1,0
Bodenwöhr . . . . .	23,0		23,0	Seybothenreuth . . . . .	1,0			1,0
Ottensoos . . . . .	20,8		20,8					

Abschnitt IV. E.  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Reviere					Reviere			
in Wagenladungen à 100 Centner.					in Wagenladungen à 100 Centner.				

## b) Anschlussbahn.

<b>Salzburg-Halleiner Bahn.</b>									
Hallein . . . . .	10,0			10,0					

## 3. Stationen der Kaiser Franz-Josef- mit Anschlussbahn.

## a) Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Wien . . . . .	268,0			268,0
----------------	-------	--	--	-------

## b) Anschlussbahn.

<b>Böhmische Westbahn.</b>						
Horowitz . . . . .	4,0			4,0		

## 4. Stationen der Buschtêhrader Bahn.

Carlsbad . . . . .	74,0		4,0	78,0	Schlackenwerth . . . . .	4,0			4,0
Komotau . . . . .	50,0			50,0	Pürstein-Tschirnitz . . . . .	2,0			2,0
Chodau . . . . .	9,0			9,0	Kralup . . . . .			1,0	1,0
Neustraschitz . . . . .	8,0			8,0	Horatic . . . . .			0,0	0,0
Kaaden-Brunnersdorf . . . . .			6,0	6,0					

## 5. Stationen der Leipzig-Dresdner Bahn mit Anschlussbahnen.

## a) Leipzig-Dresdner Bahn.

Leipzig . . . . .	5 266,1		574,4	5 840,5	Dahlen . . . . .	88,0	2,0	174,1	264,1
Riesa . . . . .	19,8		3 763,8	3 783,6	Grossbothen . . . . .	74,8	114,0	24,8	213,6
Oschatz . . . . .	126,4	29,0	1 441,2	1 596,0	Kötzschenbroda . . . . .			190,0	190,0
Meissen . . . . .	328,6		969,0	1 297,6	Döbeln . . . . .			185,0	185,0
Grossenhain . . . . .	322,0	3,0	867,7	1 192,7	Niederlau . . . . .	45,0		138,6	183,6
Leisnig . . . . .	1 010,6	9,0	56,8	1 076,4	Posthausen . . . . .	143,0		16,0	159,0
Wurzen . . . . .	923,4	3,0	113,3	1 040,3	Altenbach . . . . .	92,0		2,0	94,0
Coswig . . . . .	2,0		1 013,0	1 015,0	Dornreichenbach . . . . .	51,0		10,0	61,0
Rosswein . . . . .	242,0	179,0	589,0	1 011,5	Klosterbuch . . . . .	46,0		14,0	60,0
Nossen . . . . .	261,3		612,0	874,1	Borsdorf . . . . .	29,0		19,0	48,0
Dresden . . . . .			800,0	800,0	Bornitz . . . . .			37,0	37,0
Pristewitz . . . . .	17,0		617,8	634,8	Naunhof . . . . .	3,0		23,3	26,3
Miltitz . . . . .	4,0		436,2	440,2	Grosssteinberg . . . . .	16,0			16,0
Grimma . . . . .	159,0	91,0	81,0	331,0	Röderau . . . . .	2,0	3,0		5,0
Langenberg . . . . .	108,0		188,0	296,8	Beucha . . . . .			3,0	3,0
Deutschenbora . . . . .	135,0		158,0	293,0					

## b) Anschlussbahnen.

<b>Cottbus - Grossenhainer Bahn.</b>									
Schönfeld . . . . .	3,0		72,0	75,0	Cottbus . . . . .			3,0	3,0
Ortrand . . . . .			64,0	64,0	Senftenberg . . . . .			3,0	3,0
Buhland . . . . .	17,0		29,0	46,0	<b>Halle - Sorau - Gubener Bahn.</b>				
					Forst . . . . .			1,0	1,0

## 6. Stationen der Magdeburg-Leipziger Bahn mit Anschlussbahnen.

## a) Magdeburg-Leipziger Bahn.

Leipzig . . . . .	4 898,2			4 898,2	Gernrode . . . . .	22,0			22,0
Halle . . . . .	1 888,6	2,0		1 890,6	Witzenhausen . . . . .	12,0			12,0
Magdeburg . . . . .	1 166,3	2,0	8,0	1 177,2	Leinefelde . . . . .	10,0			10,0
Buckau . . . . .	982,0	10,0	104,0	1 096,0	Gnadau . . . . .	9,0			9,0
Cöthen . . . . .	321,0		2,0	323,0	Gröbers . . . . .	9,0			9,0
Westerhüsen . . . . .	289,0		12,0	301,0	Stumsdorf . . . . .	7,0			7,0
Eisleben . . . . .	220,0		73,0	293,0	Rossla . . . . .	6,0			6,0
Schkeuditz . . . . .	255,5		5,0	260,5	Weissandt . . . . .	4,0		0,0	4,0
Schönebeck . . . . .	181,3		4,0	185,3	Wulffen . . . . .	4,0			4,0
Nordhausen . . . . .	170,8			170,8	Niemberg . . . . .	3,0			3,0
a. d. Saale . . . . .	150,0			150,0	Förderstedt . . . . .	2,0			2,0
Arenshausen . . . . .	150,0			150,0	Heringen . . . . .	2,0			2,0
Sangerhausen . . . . .	119,0			119,0	Wallhausen . . . . .	2,0			2,0
Heiligenstadt . . . . .	68,0			68,0	Wolkramshausen . . . . .	2,0			2,0
Cassel . . . . .	9,0	14,0		23,0					

**Abschnitt IV. E.**  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Reviere					Reviere			
in Wagenladungen à 100 Centner.					in Wagenladungen à 100 Centner.				

## b) Anschlussbahnen.

<b>Braunschweigische Bahnen.</b>								
Braunschweig	588,0	12,0		600,0	Aschersleben	46,0		46,0
Wolfenbüttel	241,0			241,0	Wittenberge	42,0		42,0
Goslar	74,0			74,0	Blumenberg	34,0		38,0
Harzburg	71,8			71,8	Dodendorf	22,0	4,0	27,0
Oker	40,0			40,0	Gardelegen	24,0	2,0	26,0
Ringelheim	8,0			8,0	Wernigerode	24,0		24,0
Holzminden	6,0			6,0	Bismark	22,0		22,0
<b>Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.</b>								
Gerwisch	584,0			584,0	Ballenstedt	21,0		21,0
Burg	114,0			114,0	Hadmersleben	20,0		20,0
Wusterwitz	38,0			38,0	Osterburg	18,0		18,0
Genthin	18,0			18,0	Langenweddingen	6,0		6,0
Potsdam	10,0			10,0	Sandersleben		4,0	4,0
Drakenstedt			2,0	2,0	Ditfurth	2,0		2,0
<b>Magdeburg-Halberstädter Bahn.</b>								
Stassfurth	2 598,5			2 598,5	<b>Hannoversche Staatsbahnen.</b>			
Neust.-Magdeburg	1 324,0			1 324,0	Hannover	190,0		190,0
Wolmirstedt	531,2			531,2	Göttingen	76,0		76,0
Halberstadt	430,0			430,0	Peine	28,0		28,0
Thale	398,0			398,0	Hildesheim	24,0		24,0
Bernburg	248,0	8,0		256,0	Celle	23,0		23,0
Vienenburg	249,8			249,8	Osterode	12,0		12,0
Quedlinburg	218,8			218,8	Osnabrück	10,0		10,0
Wasserleben	193,8			193,8	Walkenried	6,0	1,0	7,0
Oschersleben	186,0			186,0	Kreiensen	4,0		4,0
Tangerhütte	166,0			166,0	Northheim	4,0		4,0
Biendorf	128,0			128,0	Salzderhelden	4,0		4,0
Stendal	128,0			128,0	Scharzfeld-Lauterberg	4,0		4,0
Salzwedel	124,0			124,0	<b>Friedrich-Franz-Bahnen.</b>			
Seehausen	106,0			106,0	Rostock	8,0		8,0
Wegeleben	56,0			56,0	Lübeck	6,0		6,0
Güsten	52,0			52,0	Neubrandenburg	2,0		2,0
					<b>Westfälische Bahn.</b>			
					Höxter	2,0		2,0
					<b>Köln-Mindener Bahn.</b>			
					Deutz		2,0	2,0

## 7. Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn mit Anschlussbahnen.

## a) Berlin-Anhaltische Bahn.

Leipzig	1 306,1			1 306,1	Herzberg	4,0		38,0	42,0
Delitzsch	1 081,0	3,0		1 093,0	Linda	10,0		26,0	36,0
Burxdorf	27,0		571,0	598,0	Rosslau	30,0		6,0	36,0
Wallwitzhafen	594,0			594,0	Gräfenhainchen	34,0			34,0
Falkenberg	297,8		69,4	367,2	Zschortau	22,0		2,0	24,0
Zerbst	275,0			275,0	Landsberg	22,0			22,0
Dessau	243,0			243,0	Brehna	20,0			20,0
Bitterfeld	226,8	10,0		236,8	Grossbeeren	20,0			20,0
Berlin	207,0	2,0	6,0	215,0	Raguhn	19,0			19,0
Rackwitz	158,0		2,0	160,0	Jessnitz	12,0			12,0
Röderau			135,7	135,7	Jacobsthal		8,0		8,0
Jüterbogk	104,0	7,0	21,7	132,7	Trebbin	6,0			6,0
Coswig	113,0			113,0	Burgkernitz	3,0	1,0		4,0
Holzdorf	75,0		38,0	113,0	Lichterfelde	4,0			4,0
Wittenberg	85,0		20,0	105,0	Ludwigsfelde	2,0			2,0
Luckenwalde	91,0		2,0	93,0	Oehna	2,0			2,0
Zahna	64,0			64,0	Cöthen		1,0		1,0
Bergwitz	51,0			51,0	Elsnigk	1,0			1,0
Blönsdorf	46,0		0,0	46,0	Roitzsch	1,0			1,0

## b) Anschlussbahnen.

<b>Berlin-Stettiner Bahn.</b>								
Stettin	2,0			2,0	<b>Halle-Sorau-Gubener Bahn.</b>			
<b>Friedrich-Franz Bahnen.</b>								
Schwerin			4,0	4,0	Eilenburg	532,0	12,0	544,0
Malchin			2,0	2,0	Torgau	49,8	10,0	59,8
					Dobrilugk		6,0	6,0
					Zschakau	2,0	2,0	4,0
					Mockrehna		4,0	4,0
					Crensditz		3,0	3,0
					Beutersitz		2,0	2,0

Abschnitt IV. E.  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Reviere					Reviere			
in Wagenladungen à 100 Centner.					in Wagenladungen à 100 Centner.				

### 8. Stationen der Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen.

#### a) Thüringische Bahn.

Leipzig . . . . .	2 923,5	.	.	2 923,5	Oppurg . . . . .	166,0	.	.	166,0
Erfurt . . . . .	2 734,8	.	10,0	2 744,8	Merseburg . . . . .	142,0	.	2,0	144,0
Gotha . . . . .	2 008,8	.	.	2 008,8	Vieselbach . . . . .	142,8	.	.	142,8
Köstritz . . . . .	1 823,6	.	.	1 823,6	Eichicht . . . . .	135,9	.	.	135,9
Pörsneck . . . . .	1 508,6	.	.	1 508,6	Weissenfels . . . . .	131,8	.	.	131,8
Weimar . . . . .	1 413,2	.	.	1 413,2	Kösen . . . . .	104,0	.	.	104,0
Apolda . . . . .	1 233,6	.	2,0	1 235,6	Markranstädt . . . . .	98,8	.	5,0	103,8
Arnstadt . . . . .	1 128,4	.	.	1 128,4	Zeitz . . . . .	103,0	.	.	103,0
Crossen . . . . .	907,8	.	.	907,8	Niederpöllnitz . . . . .	84,0	.	.	84,0
Saalfeld . . . . .	905,8	.	.	905,8	Gerstungen . . . . .	69,0	.	.	69,0
Weida . . . . .	437,4	.	.	437,4	Ballstädt . . . . .	64,0	.	.	64,0
Langensalza . . . . .	373,8	.	2,0	375,8	Silberhausen . . . . .	63,8	.	.	63,8
Mühlhausen . . . . .	363,6	.	.	363,6	Könitz . . . . .	38,0	.	.	38,0
Eisenach . . . . .	314,8	.	.	314,8	Unterwellenborn . . . . .	36,0	.	.	36,0
Dietendorf . . . . .	299,8	.	.	299,8	Teuchern . . . . .	31,0	.	.	31,0
Naumburg . . . . .	292,8	.	3,0	295,8	Halle . . . . .	.	.	23,0	23,0
Neustadt a. O. . . . .	269,6	.	.	269,6	Grossen-Gottern . . . . .	16,0	.	.	16,0
Corbetha . . . . .	237,6	.	.	237,6	Kötschau . . . . .	9,0	.	.	9,0
Wolfsgefärth . . . . .	204,1	.	.	204,1	Waltershausen . . . . .	7,0	.	.	7,0
Fröttstedt . . . . .	198,4	.	.	198,4	Dürrenberg . . . . .	4,0	.	.	4,0
Triptis . . . . .	190,8	.	.	190,8	Herleshausen . . . . .	4,0	.	.	4,0
Sulza . . . . .	183,0	.	1,0	184,0					

#### b) Anschlussbahnen.

<b>Nordhausen - Erfurter Bahn.</b>					Greussen . . . . .	26,0	.	.	26,0
Straussfurt . . . . .	303,8	.	.	303,8	<b>Bebra-Hanauer Bahn.</b>				
Gispersleben . . . . .	215,8	.	.	215,8	Fulda . . . . .	74,0	.	.	74,0
Walschleben . . . . .	81,0	.	.	81,0	Hersfeld . . . . .	54,0	.	.	54,0
Ringleben . . . . .	80,0	.	.	80,0	Bebra . . . . .	2,0	.	.	2,0
Sondershausen . . . . .	42,0	.	.	42,0	Wächtersbach . . . . .	2,0	.	.	2,0
Hohenebra . . . . .	29,0	.	.	29,0	<b>Hessische Nordbahn.</b>				
					Melsungen . . . . .	.	.	1,0	1,0

### 9. Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn.

Gottesberg . . . . .	2,0	.	.	2,0	Penzig . . . . .	.	.	1,0	1,0
Waldenburg . . . . .	2,0	.	.	2,0					

### 10. Stationen der Böhmisches Nordbahn.

Tetschen . . . . .	.	.	58,0	58,0	Langenau . . . . .	.	.	3,0	3,0
Böhmisch Leipa . . . . .	.	.	54,5	54,5	Kreibitz-Neudörfel . . . . .	.	.	2,8	2,8
Bensen . . . . .	.	.	26,6	26,6	Woken . . . . .	.	.	2,0	2,0
Böhmisch Kamnitz . . . . .	.	.	25,0	25,0	Grund-Georgenthal . . . . .	.	.	1,9	1,9
Ebersdorf-Markersdorf . . . . .	.	.	13,7	13,7	Schönlinde . . . . .	.	.	1,9	1,9
Sandau-Politz . . . . .	.	.	11,6	11,6	Bösig . . . . .	.	.	1,0	1,0
Habichtstein . . . . .	.	.	11,5	11,5	Rabstein . . . . .	.	.	1,0	1,0
Hirschberg . . . . .	.	.	7,0	7,0	Reichstadt-Niemes . . . . .	.	.	1,0	1,0
Franzensthal . . . . .	.	.	6,9	6,9	Straussnitz . . . . .	.	.	1,0	1,0
Rumburg . . . . .	.	.	6,9	6,9	Falkenau . . . . .	.	.	0,9	0,9
Haida . . . . .	.	.	4,9	4,9	Niedergrund . . . . .	.	.	0,9	0,9
Röhredorf-Zwickau . . . . .	.	.	4,9	4,9	Schönfeld . . . . .	.	.	0,9	0,9

### 11. Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen mit Anschlussbahn.

#### a) Oesterreichische Staatsbahnen.

Aussig . . . . .	.	.	134,5	134,5	Wegstädtl . . . . .	.	.	4,0	4,0
Theresienstadt . . . . .	.	.	53,0	53,0	Dellach . . . . .	.	.	2,0	2,0
Lobositz . . . . .	.	.	14,4	14,4	Nestrcic . . . . .	.	.	2,0	2,0
Topkowitz . . . . .	.	.	4,0	4,0					









Die Stärke des Abflussstromes der Steinkohlen aus den drei Bezirken auf den verschiedenen Bahnrichtungen lässt sich in folgender Weise noch kurz veranschaulichen:

Das aus jedem einzelnen Bezirke auf den Eisenbahnen abgefahrene Kohlenquantum = 100 gesetzt, verlief sich wie folgt:

### 1. Aus dem Zwickauer Bezirke

verliessen die Kohlen nach Abzug von 2,611 Prozent für die Stadt Zwickau selbst, die Station mit 97,389 Prozent, und zwar mit:

37,212 Prozent in der Richtung nach <b>Crimmitschau-Gössnitz</b> (incl. Werdau).	34,315 Prozent in der Richtung nach <b>Neumark-Herlasgrün.</b>	23,234 Prozent in der Richtung nach <b>Glauchau-Chemnitz</b> (incl. Meerane).	2,528 Prozent in der Richtung nach <b>Schwarzenberg.</b>
---	--	--	--

Davon verzweigten sich weiter nach den Anschlussbahnen:

8,424 Proz. via Leipzig.	3,126 Proz. via Gera.	0,107 Proz. via Zeitz.	17,298 Proz. via Hof.	1,000 Proz. via Eger.	0,027 Proz. via Franzensbad.	0,207 Proz. via Döbeln.	0,206 Proz. via Riesa.	0,015 Proz. via Weipert.	0,001 Proz. via Görlitz.	—
-----------------------------	--------------------------	---------------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------------------	----------------------------	---------------------------	-----------------------------	-----------------------------	---

Auf den zwischenliegenden Binnenstationen verblieben sonach:

25,455 Prozent.	15,291 Prozent.	22,405 Prozent.	2,528 Prozent.
-----------------	-----------------	-----------------	----------------

### 2. Aus dem Dresdner Bezirke

verliessen die Kohlen nach Abzug von 0,020 Prozent für die Station Potschappel dieselbe mit 99,970 Prozent\*) und zwar mit:

70,282 Prozent in der Richtung nach <b>Dresden.</b>	29,688 Prozent in der Richtung nach <b>Tharandt.</b>
---	--

Davon verzweigten sich weiter nach den Anschlussbahnen:

23,008 Proz. via Dresden.	0,980 Proz. via Bodenbach.	0,020 Proz. via Warsdorf.	0,002 Proz. via Görlitz.	0,042 Proz. via Eger.	0,007 Proz. via Franzensbad.	0,002 Proz. via Hof.
------------------------------	-------------------------------	------------------------------	-----------------------------	--------------------------	---------------------------------	-------------------------

Auf den zwischenliegenden Binnenstationen verblieben sonach:

46,272 Prozent.	29,636 Prozent.
-----------------	-----------------

Das Kohlenquantum

### 3. aus dem Lugauer Bezirke

theilte sich an der Station Wüstenbrand mit

3,874 Prozent in der Richtung nach <b>Glauchau.</b>	96,126 Prozent in der Richtung nach <b>Chemnitz</b> (incl. <b>Wüstenbrand</b> ).
---	--

Davon verzweigten sich weiter nach den Anschlussbahnen:

0,231 Prozent via Leipzig.	0,007 Prozent via Hof.	1,416 Prozent via Döbeln.	0,166 Prozent via Riesa.
-------------------------------	---------------------------	------------------------------	-----------------------------

Auf den zwischenliegenden Binnenstationen verblieben sonach:

3,626 Prozent.	94,544 Prozent (davon allein 52,44 Proz. in Chemnitz).
----------------	---

\*) Im Vorjahre standen die Transporte für Deuben noch mit auf Potschappel, daher diese Abweichung.

## Abschnitt IV. E.

Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Theilt man das Absatzgebiet der Sächsischen Steinkohlen in Zonen mit gleichmässigen Zwischenräumen von je 7,5 Kilometer oder 1 Meile ein, deren Mittelpunkte die ersten Versandstationen (Zwickau, Lugau und Pöschappel im Dresdner Bezirk) bilden, so stellt sich die Kohlenabfuhr auf die angenommenen Entfernungsstufen wie folgt dar:

## Abfuhr der Steinkohlen

VIII. auf die Entfernung von		aus dem			durchschnittlich aus allen drei Bezirken	auf die Entfernung von		aus dem			durchschnittlich aus allen drei Bezirken
Meilen.	Kilometern.	Zwickauer Bezirke	Lugauer Bezirke	Dresdner Bezirke		Meilen.	Kilometern.	Zwickauer Bezirke	Lugauer Bezirke	Dresdner Bezirke	
		in Prozenten.					in Prozenten.				
unter bis mit						über					
1	7,5	2,882	.	28,072	6,175	46	345,0	0,071	.	.	0,057
über						47	352,5	0,362	.	.	0,289
1	7,5	0,048	1,795	15,221	2,254	48	360,0	0,026	0,050	.	0,022
2	15,0	2,612	5,094	1,226	2,627	49	367,5	0,107	.	.	0,086
3	22,5	6,510	52,299	6,456	9,475	50	375,0	0,046	.	0,002	0,027
4	30,0	8,080	1,090	16,044	8,717	51	382,5	0,261	.	.	0,208
5	37,5	1,409	11,654	0,428	1,277	52	390,0	0,888	.	.	0,700
6	45,0	1,227	4,282	5,260	2,065	53	397,5	0,002	.	.	0,002
7	52,5	9,820	3,180	2,475	8,382	54	405,0	0,004	.	.	0,002
8	60,0	1,480	4,048	7,527	2,545	55	412,5	0,004	.	.	0,002
9	67,5	4,558	3,747	3,270	4,328	56	420,0	0,062	.	0,007	0,051
10	75,0	2,227	3,805	4,171	2,005	57	427,5	0,270	.	.	0,215
11	82,5	1,052	0,290	4,472	2,194	58	435,0	0,015	.	.	0,012
12	90,0	11,050	0,288	0,782	9,662	59	442,5	0,026	.	0,002	0,021
13	97,5	8,224	1,668	0,108	6,772	60	450,0	0,022	.	.	0,018
14	105,0	1,382	3,704	0,891	1,462	61	457,5	0,018	.	.	0,015
15	112,5	0,650	0,018	1,299	0,699	62	465,0	0,042	.	.	0,024
16	120,0	1,427	.	0,275	1,177	63	472,5	.	.	.	.
17	127,5	0,820	0,267	1,078	0,820	64	480,0	.	.	.	.
18	135,0	3,129	0,252	0,879	2,522	65	487,5	.	.	.	.
19	142,5	3,024	0,018	0,067	2,431	66	495,0	0,709	.	.	0,506
20	150,0	0,185	.	0,042	0,154	67	502,5	0,009	.	.	0,007
21	157,5	0,921	.	0,008	0,736	68	510,0	0,012	.	.	0,009
22	165,0	0,866	.	0,018	0,994	69	517,5	0,004	.	.	0,002
23	172,5	0,126	.	0,022	0,120	70	525,0	0,005	.	.	0,004
24	180,0	1,299	0,097	0,042	1,129	71	532,5	.	.	0,002	.
25	187,5	0,228	.	0,002	0,190	72	540,0	.	.	.	.
26	195,0	0,220	0,020	0,127	0,275	73	547,5	0,020	.	.	0,021
27	202,5	1,950	.	0,022	1,560	74	555,0	.	.	.	.
28	210,0	0,252	.	0,012	0,202	75	562,5	0,002	.	0,042	0,008
29	217,5	1,712	.	0,007	1,267	76	570,0	0,001	.	.	0,001
30	225,0	0,649	0,007	0,018	0,521	77	577,5	0,001	.	.	.
31	232,5	2,226	0,028	0,010	1,809	78	585,0	0,002	.	.	0,001
32	240,0	1,109	0,007	0,028	0,891	79	592,5	0,110	.	.	0,092
33	247,5	0,189	0,007	0,015	0,152	80	600,0	0,002	.	.	0,002
34	255,0	0,270	.	0,184	0,221	81	607,5	0,002	.	.	0,002
35	262,5	1,489	.	0,007	1,189	82	615,0	0,002	.	.	0,002
36	270,0	1,180	.	0,002	0,942	83	622,5	.	.	.	.
37	277,5	0,288	.	0,002	0,220	84	630,0	0,002	.	.	0,002
38	285,0	1,511	.	.	1,206	85	637,5	0,001	.	.	.
39	292,5	4,226	.	0,002	3,221	86	645,0	.	.	.	.
40	300,0	0,178	.	0,007	0,142	87	652,5	0,001	.	.	.
41	307,5	0,229	0,042	.	0,188	88	660,0	0,175	.	.	0,140
42	315,0	0,184	.	.	0,121	89	667,5	.	.	.	.
43	322,5	0,107	.	.	0,085	90	675,0	.	.	.	.
44	330,0	0,851	.	.	0,679	91	682,5	.	.	0,007	0,001
45	337,5	0,095	.	0,002	0,077						

Der höchste Vertrieb fand statt:

## aus dem Zwickauer Bezirke:

auf die Entfernung von über 90,0 Kilometer	11,950	Proz.	vorzugsweise durch den Absatz nach Leipzig (Sächs. Bayer. Bahnhof und Stadt), Freiberg und Penig,
" " " " " 52,5	9,820	"	" " " " Chemnitz, Plauen i. V. und Altenburg,
" " " " " 97,5	8,324	"	" " " " Leipzig (übrig. Bahnhöfe), Hof und Döbeln,
" " " " " 30,0	8,000	"	" " " " Reichenbach i. V., Meerane und Greiz,
" " " " " 22,5	6,510	"	" " " " Crimmitschau, Glauchau und Aue,
" " " " " 67,5	4,558	"	" " " " Gera und Mittweida.

Auch auf die Entfernung von über 292,5 Kilometer fand ein Absatz von 4,230 Proz. der Gesamtabfuhr hauptsächlich nach Nürnberg (1 270 760 Centner) statt. Die Entfernung von 660,0 Kilometern ward mit 0,175 Proz. durch den Vertrieb von 60 700 Centnern nach Lindau am Bodensee frequent;

## aus dem Lugauer Bezirke:

auf die Entfernung von über 22,5 Kilometer	mit 52,999	Proz.	fast ausschliesslich durch den Absatz nach Chemnitz,
" " " " " 37,5	11,654	"	vorzugsweise durch den Absatz nach Frankenberg, Mittweida u. Erdmannsdorf,
" " " " " 15,0	5,604	"	" " " " Siegmars und Hohenstein,
" " " " " 60,0	4,948	"	" " " " Freiberg,
" " " " " 45,0	4,382	"	" " " " Hainichen,

## aus dem Dresdner Bezirke:

auf die Entfernung von 7,5 Kilom. u. darunter	mit 28,072	Proz.	vorzugsweise durch den Absatz nach Dresden-Altst., Hainsberg und Deuben,
" " " " " über 30,0 Kilometer	16,044	"	" " " " Freiberg, Muldenhütten und Meissen,
" " " " " 7,5	15,221	"	" " " " Dresden-Neust. (Leipz.-Dresd. Bahnh.),
" " " " " 60,0	7,537	"	" " " " Riesa,
" " " " " 22,5	6,456	"	" " " " Radeberg, Coswig und Pirna,
" " " " " 45,0	5,260	"	" " " " Grossenhain, Bischofswerda und Pristewitz.

## Der Steinkohlenverkehr aus Schlesien.

Von Schlesischen Steinkohlen kamen im Jahre 1872

2 493 318 Centner

gegen 2 422 192 Centner = 2,94 Prozent mehr als im Vorjahre über Görlitz auf die Sächsischen Staatsbahnen.  
Hiervon gingen nach den Sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnstationen

2 169 022 Centner = 86,99 Prozent

als:

1 138 606 Ctr. nach Reichenberg . . . = 52,49 Proz.	2 010 Ctr. nach Schwarzenberg . . . = 0,99 Proz.
251 492 " " Löbau . . . = 11,59 "	1 580 " " Pirna . . . = 0,97 "
224 482 " " Bautzen . . . = 10,35 "	1 050 " " Kamenz . . . = 0,95 "
149 791 " " Zittau . . . = 6,91 "	830 " " Wolkenstein . . . = 0,94 "
85 293 " " Dresden-Neust. . . = 3,93 "	770 " " Pommritz . . . = 0,94 "
82 535 " " Oberoderwitz . . . = 3,80 "	695 " " Annaberg . . . = 0,93 "
68 829 " " Reichenbach i. L. = 3,17 "	550 " " Hainichen . . . = 0,92 "
64 628 " " Herrnhut . . . = 2,98 "	420 " " Radeberg . . . = 0,92 "
39 182 " " Warnsdorf . . . = 1,91 "	220 " " Weisskirchen . . . = 0,91 "
16 112 " " Cunnersdorf . . . = 0,74 "	220 " " Hainewalde . . . = 0,91 "
11 631 " " Kratzau . . . = 0,54 "	220 " " Seitschen . . . = 0,91 "
11 316 " " Grossschönau . . . = 0,52 "	210 " " Frankenberg . . . = 0,91 "
9 667 " " Chemnitz . . . = 0,45 "	210 " " Grottau . . . = 0,91 "
4 163 " " Bischofswerda . . . = 0,19 "	140 " " Machendorf . . . = 0,91 "
2 170 " " Pulsnitz . . . = 0,10 "	

## Abschnitt IV. E.

Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

während die übrigen

324 296 Centner = 13,01 Prozent

die Staatsbahnen mit

322 296	Centnern	zur	Zufuhr	nach	der	Leipzig-Dresdner	Bahn,
1 600	„	„	„	„	„	Aussig-Teplitzer	Bahn, und
400	„	„	„	„	„	den	Bayerischen Ostbahnen

im Durchgangsverkehre passirten.

Die von den Schlesischen Steinkohlen auf den Sächsischen Staatsbahnen zurückgelegten Centner-Kilometer betragen 154 591 889,3 = 3,17 Prozent der Wagenladungs-Centnerkilometer. Jeder Centner hatte durchschnittlich 62,00 Kilometer = 8,27 Meilen zurückgelegt und überstieg die gleiche Durchschnittsziffer des Vorjahres um 6,00 Kilometer = 0,92 Meilen.

## Der Braunkohlen-Verkehr

### mit der Oesterreichischen Staats-, Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und Buschtährader Bahn.

Im Jahre 1872 kamen von

der	Aussig-Teplitzer	Bahn	. . . . .	10 532 140	Centner,
„	Dux-Bodenbacher	Bahn	. . . . .	1 691 970	„
„	Buschtährader	Bahn	. . . . .	583 605	„
„	Oesterreichischen	Staatsbahn	. . . . .	41 200	„

zusammen 12 848 915 Zollcentner Braunkohlen gegen 9 749 620 Zollcentner im Vorjahre in fünf Richtungen auf die Sächsischen Staatsbahnen und zwar mit:

11 727 840	Zollcentnern	=	91,28	Prozent	via	Bodenbach,
537 470	„	=	4,18	„	„	Warnsdorf,
393 530	„	=	3,00	„	„	Franzensbad,
185 875	„	=	1,45	„	„	Weipert,
4 200	„	=	0,02	„	„	Eger.

Die Zunahme gegen das Vorjahr betrug 3 099 295 Centner = 31,70 Prozent. Zu dieser Vermehrung haben beigetragen:

die	Aussig-Teplitzer	Bahn	1 018 265	Centner	=	10,44	Prozent,
„	Dux-Bodenbacher	„	1 580 425	„	=	16,21	„
„	Buschtährader	„	583 605	„	=	5,90	„

während der Eingang von der Oesterreichischen Staatsbahn um 83 000 Centner = 0,85 Prozent gegen das Vorjahr zurückblieb.

Von dem eingeführten Kohlenquantum verblieben 6 296 375 Zollcentner = 49,00 Prozent auf den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Stationen, der andere Theil von 6 552 540 Zollcentnern = 51,00 Prozent ging im Vermittlungsverkehre nach den in der folgenden Uebersicht angegebenen Bahnen.

Das Gewichtsquantum der transportirten Braunkohlen betrug 10,51 Prozent der auf den Staatsbahnen beförderten Gesamt-Güterlast und 17,00 Prozent aller Wagenladungsfrachten. Unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen beteiligten sich die Braunkohlen mit 11,85 Prozent am Gesamtverkehre und mit 21,41 Prozent bei den Wagenladungsgütern.

## Uebersicht

über den Eingang an Braunkohlen von der Oesterreichischen Staatsbahn, Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und Buschtährader Bahn in den einzelnen Monaten, nach der Bedeutung geordnet.

IX.	Januar.	Febr.	März.	April.	Mal.	Juni.	Juli.	August.	Septemb.	October.	November.	December.	Summa.
-----	---------	-------	-------	--------	------	-------	-------	---------	----------	----------	-----------	-----------	--------

in Wagenladungen à 100 Centner.

Für die unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Stationen und Haltestellen.

Dresden . . . . .	1 278,9	1 332,4	1 193,0	1 036,3	945,0	1 122,2	1 473,5	1 598,4	1 555,7	1 684,2	1 448,8	1 360,7	16 029,7
Pirna . . . . .	188,5	254,2	241,2	182,0	236,0	494,2	522,4	378,5	256,0	253,2	379,0	341,0	3 728,1
Reichenberg . . . . .	190,5	125,0	175,5	226,0	337,2	432,4	507,0	396,1	308,0	412,0	282,4	323,0	3 717,3
Bautzen . . . . .	232,0	176,0	196,3	194,0	281,5	419,0	482,7	443,0	359,2	341,0	300,0	243,0	3 671,0
Bischofswerda . . . . .	195,1	188,0	196,0	234,0	267,0	398,2	610,0	376,2	282,1	306,5	340,0	178,0	3 572,7
Müglitz . . . . .	138,0	176,2	184,0	192,2	246,0	314,2	386,5	318,0	345,4	319,2	356,3	320,4	3 297,0
Freiberg . . . . .	112,2	122,0	144,0	126,0	121,2	185,0	280,5	306,8	264,5	291,8	288,0	207,8	2 450,7
Radeberg . . . . .	182,2	126,0	108,0	126,0	132,8	186,0	170,2	168,4	244,0	182,4	136,0	175,1	1 938,2
Leipzig . . . . .	223,0	174,0	174,0	134,0	74,0	98,0	46,0	68,0	85,0	154,3	215,0	277,0	1 722,2
Muldenhütten . . . . .	144,0	118,0	126,0	114,2	106,0	90,8	162,5	144,5	139,0	170,5	196,4	194,5	1 706,4
Potschappel . . . . .	130,3	120,0	72,0	124,3	91,4	131,8	165,8	151,0	199,2	179,8	124,0	144,4	1 635,5
Kamenz . . . . .	80,4	62,0	98,0	96,0	90,2	118,2	181,0	159,0	143,3	173,0	194,2	174,3	1 570,1
Oberoderwitz . . . . .	60,4	94,0	102,0	90,0	98,8	155,2	232,0	198,1	140,2	141,8	146,0	85,4	1 543,0
Chemnitz . . . . .	48,0	34,2	30,0	66,0	40,0	55,5	59,0	148,0	176,3	238,0	240,7	255,1	1 392,0
Görlitz . . . . .	30,0	16,0	20,3	60,0	52,4	80,8	139,8	165,4	102,3	89,5	165,2	103,4	1 025,0
Löbau . . . . .	34,0	40,0	66,0	70,2	53,0	112,0	141,0	95,0	87,0	80,0	117,3	65,0	962,0
Krippen . . . . .	86,0	80,0	60,0	30,0	26,0	55,0	109,0	132,3	123,5	105,7	79,4	31,2	918,7
Zittau . . . . .	96,7	34,8	50,0	44,0	28,2	41,4	70,0	71,4	80,7	132,2	83,3	93,8	827,4
Pulsnitz . . . . .	40,0	24,0	44,0	50,0	48,2	86,8	90,2	107,7	97,0	77,1	85,2	71,0	821,2
Annaberg . . . . .	38,4	18,0	30,0	24,0	20,2	22,2	32,2	77,5	133,5	104,3	143,5	167,7	811,5
Grossröhrsdorf . . . . .	28,0	20,0	46,0	60,0	40,0	104,5	122,0	115,0	63,0	38,0	78,2	40,4	757,5
Ostrau . . . . .	26,0	16,0	38,0	26,0	107,2	139,0	111,8	16,0	14,0	30,0	41,2	14,0	579,8
Fischbach . . . . .	26,3	38,2	32,0	26,0	51,4	68,0	83,2	72,3	67,8	32,4	52,8	16,0	567,2
Grossschönau . . . . .	28,2	36,0	24,3	18,2	18,0	32,0	66,0	75,4	51,2	102,2	14,0	45,0	511,5
Herrnhut . . . . .	20,0	10,0	16,2	18,0	18,0	44,0	70,4	65,3	46,0	25,3	41,0	30,0	406,8
Königstein . . . . .	12,2	36,0	18,0	12,0	12,2	48,0	45,5	53,4	38,0	29,0	25,2	19,0	350,3
Waldheim . . . . .	24,0	10,0	10,0	18,0	24,0	34,4	48,2	40,2	57,8	38,2	28,2	12,2	345,2
Zschopau . . . . .	20,0	6,0	4,0	8,0	8,0	6,0	4,0	37,5	49,4	35,8	68,5	82,0	329,2
Frankenberg . . . . .	10,0	14,0	10,0	14,0	6,0	4,2	36,0	50,0	28,2	46,4	36,5	49,0	306,1
Kratzau . . . . .	18,2	4,0	8,2	—	4,2	22,0	46,8	62,0	34,2	22,1	26,1	37,4	285,2
Stauchitz . . . . .	6,0	6,0	12,2	12,0	32,2	48,2	54,4	14,2	31,4	10,2	42,4	14,0	283,0
Auerbach . . . . .	62,0	30,0	10,0	20,0	14,0	16,0	16,0	18,0	16,0	34,0	22,0	14,0	272,0
Tharandt . . . . .	10,0	6,0	8,0	12,0	16,0	20,3	36,7	42,8	42,5	30,0	30,4	12,0	266,7
Altenburg . . . . .	28,0	24,0	14,0	26,0	38,0	40,0	30,0	42,0	2,0	2,0	—	—	258,2
Wolkenstein . . . . .	6,0	8,0	6,0	18,0	8,0	14,2	6,0	26,2	29,0	22,8	80,0	28,5	253,3
Elster . . . . .	20,0	16,0	14,0	14,0	32,0	28,0	16,0	28,0	24,0	18,0	10,0	12,0	232,0
Voitersreuth . . . . .	16,0	8,0	8,0	6,0	6,0	20,0	12,0	10,0	34,0	32,0	40,0	30,0	222,3
Oederan . . . . .	10,0	10,0	8,0	10,0	14,0	20,2	18,2	39,1	18,2	24,2	24,2	18,2	214,3
Reichenbach i. d. L. . . . .	6,0	2,0	14,0	4,0	8,4	20,8	46,2	48,8	8,8	4,4	32,0	8,0	204,3
Reichenbach i. V. . . . .	14,0	6,0	18,0	18,0	14,0	14,0	22,0	20,0	18,0	16,0	20,0	14,0	194,0
Hainichen . . . . .	6,0	6,0	6,0	8,0	10,2	12,0	22,0	20,0	36,0	14,0	24,0	18,7	184,0
Oelsnitz . . . . .	28,0	16,0	8,0	10,0	16,0	10,0	4,0	20,0	18,0	20,0	14,0	10,0	174,0
Buchholz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	17,5	36,5	26,0	48,0	33,0	161,0
Grottau . . . . .	6,3	2,3	10,3	10,4	8,4	16,7	2,2	17,3	15,0	17,4	14,0	27,7	149,2
Adorf . . . . .	24,0	12,0	12,0	4,0	4,0	4,0	18,0	12,0	10,0	18,0	16,0	14,0	148,0
Mittweida . . . . .	10,0	6,0	6,0	8,0	8,0	8,0	14,0	16,5	16,0	20,0	24,2	8,0	144,7
Klingenberg . . . . .	22,0	2,0	4,0	—	2,0	6,0	2,0	16,2	6,0	24,0	24,0	34,2	142,4
Penig . . . . .	—	—	—	—	—	2,0	2,0	18,3	42,0	34,0	31,0	8,4	137,7
Falkenstein . . . . .	14,0	8,0	12,0	8,0	10,0	6,0	14,0	12,0	14,0	16,0	10,0	8,0	132,0
Waldkirchen . . . . .	—	18,0	—	8,0	—	2,0	8,0	4,0	10,5	19,3	34,5	23,0	127,3
Schönfeld . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	17,7	27,8	36,0	17,3	—	98,8
Flöha . . . . .	2,0	4,0	2,0	4,0	2,0	4,0	6,0	8,5	22,0	17,0	16,7	10,5	98,7
Burgstädt . . . . .	—	—	—	—	—	—	4,0	16,0	8,0	12,4	27,2	21,0	89,2
Zwickau . . . . .	2,0	10,0	4,0	6,0	4,0	8,0	20,0	4,0	—	8,0	—	20,0	86,0
Erdmannsdorf . . . . .	—	—	—	—	—	2,0	6,0	—	4,0	18,7	22,3	32,5	85,5
Gera . . . . .	18,0	7,0	6,0	6,0	2,0	1,0	8,4	12,2	6,0	5,0	4,0	1,0	76,0
Limbach . . . . .	—	—	—	—	—	2,0	6,0	16,2	12,4	10,4	14,7	12,2	73,0
Glauchau . . . . .	8,2	8,0	2,0	2,0	—	—	—	6,4	10,8	14,0	10,4	10,4	72,3
Lengenfeld . . . . .	14,0	10,0	—	2,0	4,0	6,0	—	2,0	4,0	4,0	12,0	4,0	62,0

Abchnitt IV. E.  
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

	Januar.	Febr.	März.	April.	Mat.	Juni.	Juli.	August.	Septemb.	October.	November.	December.	Summa.
in Wagenladungen à 100 Centner.													
Brambach . . . . .	4,0	—	4,0	2,0	4,0	2,0	14,0	14,0	5,0	4,0	4,0	2,0	59,0
Cranzahl . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6,8	15,5	15,0	15,0	4,2	56,0
Erlau . . . . .	8,0	2,0	2,0	2,0	—	4,2	4,2	2,5	8,0	6,0	2,0	2,0	42,7
Rochlitz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	4,2	6,0	12,0	10,4	4,0	36,0
Meerane . . . . .	12,0	—	—	—	—	2,0	—	4,0	—	6,0	—	8,0	32,0
Plauen i. V. . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,0	8,0	12,0	28,0
Siegmarsdorf . . . . .	2,0	2,0	4,0	4,0	2,2	—	—	—	—	4,0	—	8,0	26,2
Crimmitschau . . . . .	8,0	4,0	—	—	—	—	—	—	—	6,0	4,0	4,0	26,0
Untermarzgrün . . . . .	2,0	2,0	—	2,0	4,0	—	2,0	6,0	2,0	2,0	2,0	2,0	26,0
Wüstenbrand . . . . .	2,0	2,2	—	—	—	—	—	—	6,2	—	4,2	8,2	22,0
Narsdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2,0	8,4	4,4	2,2	—	17,0
Treuen . . . . .	4,0	4,0	2,0	2,0	—	—	—	—	—	4,0	—	—	16,0
Werdau . . . . .	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	6,0	4,0	2,0	14,0
Cossen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2,2	4,2	—	4,2	2,2	12,2
Witzschdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,5	2,2	—	12,7
Wittgensdorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	6,4	4,0	12,4
Wiesbaden . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6,8	2,0	—	2,0	—	10,8
Aue . . . . .	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,0	10,0
Oberlichtenau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	2,0	—	—	4,5	2,3	8,8
Borna . . . . .	—	—	—	—	—	—	2,0	2,0	—	—	4,2	—	8,2
Scharfenstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6,0	—	2,2	—	—	8,2
Geithain . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	6,0	—	2,0	—	—	8,0
St. Egidien . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,4	2,2	6,6
Zeitz . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2	2,0	2,2	—	6,4
Franzensbad . . . . .	—	—	—	—	2,0	—	—	—	—	—	—	2,0	4,0
Hohenstein . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	—	2,0	4,0
Ronneburg . . . . .	—	—	—	—	2,0	2,0	—	—	—	—	—	—	4,0
Schneeberg . . . . .	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	—	4,0
Schwarzenberg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	2,0	4,0
Lugau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2	—	—	2,2
Greiz . . . . .	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0
Herlasgrün . . . . .	—	—	—	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0
Netzschkau . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	—	—	—	2,0
Sa.	4 123,4	3 748,6	3 714,4	3 649,8	3 852,8	5 447,5	6 915,4	6 687,2	6 159,5	6 467,4	6 493,7	5 704,1	62 963,8

## Für fremde Bahnen.

Berlin-Anhaltische Bahn . . . . .	1 444,8	1 269,0	1 141,0	1 277,0	1 338,8	1 751,0	2 572,8	2 663,0	2 891,8	2 824,4	2 153,7	1 778,0	23 106,0
Leipzig-Dresdner Bahn . . . . .	1 301,8	920,2	1 106,5	1 164,5	1 574,8	1 710,5	2 732,7	2 579,7	2 203,7	2 285,7	2 262,1	1 381,0	21 223,2
Thüringische Bahn incl. Gera- Eichlichter Bahn . . . . .	318,0	183,0	204,0	208,0	260,4	409,8	648,8	866,1	714,8	766,7	480,8	318,8	5 377,7
Magdeburg-Halberstädter Bahn . . . . .	321,0	152,0	120,8	188,0	245,1	414,8	534,7	641,7	529,2	685,2	530,8	566,0	4 928,4
Magdeburg-Leipziger Bahn . . . . .	421,0	195,8	100,0	136,0	188,8	153,8	162,0	268,8	290,0	504,0	428,0	361,8	3 210,1
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn . . . . .	64,0	130,0	102,0	118,0	80,0	92,2	126,8	187,1	175,0	188,1	169,4	186,4	1 619,0
Halle-Casseler Zweigbahn . . . . .	130,0	22,0	40,2	32,0	34,0	106,7	171,4	184,0	203,8	240,0	238,8	131,8	1 534,8
Cottbus-Grossenhainer Bahn . . . . .	112,8	40,0	78,0	80,0	80,0	108,8	141,8	184,0	193,0	143,0	150,8	108,8	1 422,0
Nordhausen-Erfurter Bahn . . . . .	66,0	14,0	28,0	30,0	84,0	175,0	216,2	186,2	208,8	126,0	82,0	32,0	1 248,8
Berlin-Görlitzer Bahn . . . . .	16,0	16,0	38,0	70,0	44,0	36,0	46,0	84,2	98,0	106,8	62,0	58,0	674,7
Friedrich-Franz-Bahnen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163,4	214,0	48,8	426,8
Berlin-Stettiner Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121,1	63,4	59,0	243,8
Braunschweigische Bahn . . . . .	11,0	2,0	6,0	14,0	14,0	8,2	3,2	36,0	26,4	32,8	35,0	52,2	240,8
Halle-Sorau-Gubener Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72,0	92,0	164,0
Hessische Nordbahn . . . . .	4,0	—	—	—	4,0	—	4,0	6,0	4,0	10,0	12,0	10,0	54,0
Hannoversche Staatsbahn . . . . .	14,0	2,0	6,0	4,0	—	—	—	—	—	4,0	4,2	6,4	40,0
Berlin-Hamburger Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2,2	—	2,2	4,0	8,4
Lübeck-Büchener Bahn . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,0	—	2,0
Sa.	4 223,0	2 946,0	2 970,0	3 322,0	3 946,0	4 966,1	7 360,1	7 887,7	7 540,8	8 203,8	6 962,0	5 196,8	65 525,4
Gesammt-Summa	8 347,0	6 694,8	6 684,4	6 971,8	7 799,7	10 413,8	14 275,5	14 574,9	13 700,8	14 670,7	13 456,8	10 900,4	128 489,2

Der Braunkohlenverkehr war in den einzelnen Monaten sehr verschieden; die stärkste Frequenz fiel mit 1 467 070 Centnern = 11,42 Prozent auf den Monat October, die schwächste mit 668 440 Centnern = 5,20 Prozent auf den Monat März.

Vom Gesamttransport fielen:		Das durchschnittliche Monatsmittel von 8,22 Prozent wurde	
		überstiegen	nicht erreicht
		um	
auf den Monat	Januar 6,50 %	—	1,82 %
" " "	Februar 5,21 "	—	3,12 "
" " "	März 5,20 "	—	3,12 "
" " "	April 5,42 "	—	2,80 "
" " "	Mai 6,07 "	—	2,20 "
" " "	Juni 8,11 "	—	0,22 "
" " "	Juli 11,11 "	2,78 %	—
" " "	August 11,24 "	3,01 "	—
" " "	Septemb. 10,08 "	2,22 "	—
" " "	October 11,42 "	3,09 "	—
" " "	Novemb. 10,47 "	2,14 "	—
" " "	Decemb. 8,40 "	0,15 "	—

Dasjenige Gewichtquantum Braunkohlen, welches auf den von der Sächsischen Staatsverwaltung betriebenen Bahnen verblieb = 100 gesetzt, vertheilte sich nach der Lage der Bezugsorte wie folgt:

mit 25,459 %	auf die Stadt Dresden,
" 35,786 "	" " Sächsisch-Schlesische, Radeberg-Kamenzer, Löbau-Reichenberger u. Zittau-Warnsdorfer Linien,
" 13,172 "	" " Sächsisch-Böhmische Linie,
" 2,212 "	" " Stadt Chemnitz,
" 11,126 "	" " Dresden-Chemnitzer und Niederwiesa-Hainichener Linien incl. Flöha,
" 2,282 "	" " Chemnitz-Risaer Linie,
" 3,106 "	" " Flöha-Annaberg-Weipertener Linie,
" 0,293 "	" " Chemnitz-Gössnitz-Geraer Linie (incl. Lugau und Gössnitz),
" 0,029 "	" " Chemnitz-Leipziger Linie (mit Ausschluss von Kieritzsch und Leipzig),
" 3,717 "	" " Sächsisch-Bayerische, Greiz-Brunner und Altenburg-Zeitzer Linien,
" 2,140 "	" " Voigtländische Linie,
" 0,028 "	" " Obererzgebirgische Linie.

Die einzelnen Stationen haben davon in Prozenten bezogen:

Dresden . . . . .	25,459	Grossschönau . . . . .	0,812	Penig . . . . .	0,219
Pirna . . . . .	5,021	Herrnhut . . . . .	0,640	Falkenstein . . . . .	0,210
Reichenberg . . . . .	5,904	Königstein . . . . .	0,550	Waldkirchen . . . . .	0,202
Bautzen . . . . .	5,830	Waldheim . . . . .	0,548	Schönfeld . . . . .	0,157
Bischofswerda . . . . .	5,674	Zschopau . . . . .	0,523	Flöha . . . . .	0,157
Müglitz . . . . .	5,230	Frankenberg . . . . .	0,486	Burgstädt . . . . .	0,142
Freiberg . . . . .	3,892	Kratzau . . . . .	0,453	Zwickau . . . . .	0,137
Radeberg . . . . .	3,079	Stauchitz . . . . .	0,451	Erdmannsdorf . . . . .	0,136
Leipzig (als Staatsbahnstation in der Richtung von Kieritzsch) . . . . .	2,735	Auerbach . . . . .	0,432	Gera . . . . .	0,122
Muldenhütten . . . . .	2,710	Tharandt . . . . .	0,424	Limbach . . . . .	0,117
Potschappel . . . . .	2,598	Altenburg . . . . .	0,410	Glauchau . . . . .	0,110
Kamenz . . . . .	2,494	Wolkenstein . . . . .	0,402	Lengsfeld . . . . .	0,099
Oberoderwitz . . . . .	2,452	Elster . . . . .	0,369	Brambach . . . . .	0,094
Chemnitz . . . . .	2,212	Voitersreuth . . . . .	0,353	Cranzahl . . . . .	0,090
Görlitz . . . . .	1,629	Oederan . . . . .	0,340	Erlau . . . . .	0,068
Löbau . . . . .	1,529	Reichenbach i. L. . . . .	0,325	Rochlitz . . . . .	0,058
Krippen . . . . .	1,459	Reichenbach i. V. . . . .	0,308	Meerane . . . . .	0,051
Zittau . . . . .	1,314	Hainichen . . . . .	0,293	Plauen i. V. . . . .	0,045
Pulsnitz . . . . .	1,304	Oelsnitz . . . . .	0,270	Siegmarsdorf . . . . .	0,042
Annaberg . . . . .	1,289	Buchholz . . . . .	0,257	Crimmitschau . . . . .	0,041
Grossröhrsdorf . . . . .	1,203	Grottau . . . . .	0,257	Untermarsgrün . . . . .	0,041
Ostrau . . . . .	0,021	Adorf . . . . .	0,235	Wüstenbrand . . . . .	0,036
Fischbach . . . . .	0,001	Mittweida . . . . .	0,220	Narsdorf . . . . .	0,027
		Klingenberg . . . . .	0,220	Treuen . . . . .	0,025



## Abschnitt IV. E.

## Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Werdau . . . . .	0,023	Borna . . . . .	0,013	Ronneburg . . . . .	0,003
Cossen . . . . .	0,020	Scharfenstein . . . . .	0,013	Schneeberg . . . . .	0,003
Witzschdorf . . . . .	0,020	Geithain . . . . .	0,013	Schwarzenberg . . . . .	0,003
Wittgensdorf . . . . .	0,020	St. Egidien . . . . .	0,011	Lugau . . . . .	0,003
Wiesenbad . . . . .	0,017	Zeitz . . . . .	0,010	Greiz . . . . .	0,003
Aue . . . . .	0,016	Franzensbad . . . . .	0,006	Herlasgrün . . . . .	0,003
Oberlichtenau . . . . .	0,014	Hohenstein . . . . .	0,006	Netzeckau . . . . .	0,003

Auf den Sächsischen Staatsbahnen hat jeder Centner Braunkohle durchschnittlich 81,10 Kilometer durchlaufen.

Die in Vorstehendem speciell nachgewiesenen Stein- und Braunkohlentransporte von zusammen 58 744 163 Zollcentner betheiligten sich an der absoluten Zahl der auf den Sächsischen Staatsbahnen beförderten Gesamtgüterlast mit 49,41 Prozent und an der Summe der Wagenladungsgüter mit 80,80 Prozent.

Unter Berücksichtigung der von sämtlichen Gütern zurückgelegten Entfernungen aber, betrug der Kohlenverkehr 46,22 Prozent aller Güter und 85,12 Prozent der Wagenladungsgüter allein.

Jeder Centner der im Jahre 1872 auf den Sächsischen Staatsbahnen beförderten Kohlen überhaupt hat durchschnittlich 70,00 Kilometer = 9,4 Meilen durchlaufen.



## ABSCHNITT IV.

## F.

## ÜBERSICHT

DES

**WECHSELVERKEHRES MIT FREMDEN BAHNEN**

BEI DEN

## ANSCHLUSS-STATIONEN.

1. Der Staats-Eisenbahnen.
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Greiz-Brunner Eisenbahn.
  - d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1872.





Wechselverkehr über die Bahn

Liniennr.	Bezeichnung der Anschluss-Stationen.	Bahnen.	Es passirten die															
			Summarisch in der Richtung		Davon im direkten Verkehre		Davon im Durchgangsverkehre											
			von	nach	von	nach	von	nach	von	nach	von	nach	von	nach				
			Sachsen.		Stationen der eigenen Bahn.		Görlitz.		Zittau.		Waresdorf.		Reichenberg.		Bodenbach.			
			Gann.															
1. Staats-																		
1	Görlitz.	Görlitz-Borsdorf-Bahn	2 529 358	—	833 931	—	—	—	888 828	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	Elbe	Elbe-Reichenberger Bahn	1 793 024	—	227 471	—	1 729 833	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	Karlsruhe	Elbenieder-Verkehrs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	Dresden	Preuss. Staatsbahn, Mitteldeutsche Stett. und Danziger Eisenbahn	2 608 735	—	832 679	—	6 129 987	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	Dresden	Leipzig-Dresdener Bahn	6 121 113	—	1 267 308	—	627 641	—	67 827	—	—	—	—	—	1 516 739	—	1 047 825	
6	Köpenick	Baumfelder Bahn	—	—	1 208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	Flörsnitz	Baumfelder Bahn	—	—	3 699	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	Erf.	Bayr. Reichsbahn, Kaiser-Franz-Josef- und Bauernfelder Bahn	1 182 811	—	625 219	—	1 208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	Elb.	Dresdener Staatsbahn	1 271 238	—	1 788 696	—	16 709	—	2 869	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	Sachsen	Leipzig-Dresdener Bahn	60 229	—	728 251	—	894	—	1 831	—	—	—	—	—	—	—	—	
11	Sachsen	Wiesenthaler Bahn	1 883 793	—	2 175 337	—	2 208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Chemnitz	Chemnitz-Dresdener Bahn	261 332	—	267 288	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
13	Leipzig	Preuss. Staatsbahn, Mitteldeutsche Stett. und Danziger Eisenbahn	1 262 626	—	1 423 862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	Köpenick	Leipzig-Dresdener Bahn	229 686	—	27 576	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
15	Leipzig	Leipzig-Dresdener Bahn	361 211	—	261 251	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			24 022 963	—	24 428 288	—	2 620 103	—	1 908 761	—	—	—	—	—	1 518 798	—	1 867 628	
				—	20 137 241	—	22 223 883	—	1 908 761	—	—	—	—	—	—	—	—	

2. Von der Staatsverwaltung

			a) Görlitz-														
			b) Altenburg-														
			c) Gera-Brünner														
			d) Zittau-Reichen-														
1	Sachsen	Sächsische Staatsbahn	2 682 582	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Sachsen	Thüringische Bahn	1 288 865	—	229 838	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			4 021 200	—	26 209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				—	1 018 642	—	229 838	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Chemnitz	Sächsische Staatsbahn	26 382	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Sachsen	Thüringische Bahn	64 288	—	623 633	—	623 633	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			22 670	—	623 633	—	623 633	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				—	623 633	—	623 633	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Sachsen	Sächsische Staatsbahn	80 029	—	81 027	—	81 027	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				—	81 027	—	81 027	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				—	81 027	—	81 027	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Elbe	Sächsische Staatsbahn	2 204 224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Reichenberg	Reichenberg-Reichenberger Eisenbahn	22 423	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			2 226 647	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
				—	1 863 968	—	1 228 261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anschluss-Stationen:

von fremden nach fremden Bahnen in der Richtung

von	nach	Wesertal	Frauenst.	Eger.	Hof.	Meusmark.	Görlitz.	Gera.	Altenburg.	Zeitz.	Leipzig.	Riesa.	Dübeln.
1 033 628	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	6 933 288	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

betriebl. Privat-Eisenbahnen.

Görlitzer Eisenbahn.													
Zeitzer Eisenbahn.													
Eisenbahn.													
berger Eisenbahn.													
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—





## ABSCHNITT IV.

G.

## ÜBERSICHT

DES

## DEPESCHEN-VERKEHRES.

1. Bei den **Staats-Eisenbahnen.**
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen **Privat-Eisenbahnen.**
  - a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.
  - b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.
  - c) Greiz-Brunner Eisenbahn.

1872.

bei den Betriebs- Telegraphen- Stationen	im inländischen Verkehre				Reduction der Ge- sammtzahl der De- peschen auf einfache Depeschen.	im Vereins-Verkehre			mit einem Einnahme- Antheile für die Bahn- Verwaltung von	Bemerkungen.
	abgegangene		angekommene			abge- gangene	an- gekom- mene	Reduction der Ge- sammtzahl der De- peschen auf einfache Depeschen.		
	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.						
Adorf . . . . .	16	673	23	603	1 315	67	105	172		
Altenburg . . . . .	1	1 177	15	857	2 050	—	—	—		
Annaberg . . . . .	6	523	12	585	1 126	31	—	31		
Aue . . . . .	6	1 129	12	1 092	2 239	83	84	167		
Auerbach . . . . .	—	236	2	217	455	15	3	18		
Bautzen . . . . .	6	1 077	28	806	1 917	31	—	31		
Bischofswerda . . . . .	27	1 808	22	1 760	3 617	93	69	162		
Borna . . . . .	58	1 812	96	1 991	3 957	11	21	32		
Brambach . . . . .	3	216	8	231	458	23	32	55		
Breitingen . . . . .	—	326	1	314	641	4	6	10		
Burgstädt . . . . .	1	287	3	255	546	4	9	13	am 8. April eröffnet.	
Chemnitz . . . . .	16	5 501	32	4 805	10 354	202	—	202		
Cossen . . . . .	1	444	—	337	782	8	5	13	am 8. April eröffnet.	
Crimmitschau . . . . .	—	106	1	286	393	—	—	—		
Döbeln . . . . .	—	357	1	500	858	8	13	21		
Dresden-Altstadt . . . . .	103	3 478	92	6 041	9 714	983	—	983		
Dresden-Neustadt . . . . .	4	2 817	36	2 743	5 600	225	—	225		
St. Egidien . . . . .	4	226	—	163	393	1	1	2		
Elster . . . . .	13	279	10	246	548	29	26	55		
Erdmannsdorf . . . . .	9	618	6	577	1 210	12	19	31		
Erlau . . . . .	4	268	—	246	518	2	—	2		
Falkenstein . . . . .	13	991	18	875	1 897	51	52	103		
Fischbach . . . . .	8	216	11	267	502	1	2	3		
Flöha . . . . .	4	1 013	—	640	1 657	29	26	55		
Frankenberg . . . . .	—	269	—	432	701	14	10	24		
Freiberg . . . . .	67	1 410	11	1 118	2 606	34	1	35		
Frohburg . . . . .	1	379	2	380	762	12	5	17	am 8. April eröffnet.	
Geithain . . . . .	25	800	26	765	1 616	12	8	20	am 8. April eröffnet.	
Glauchau . . . . .	—	1 193	5	778	1 976	22	—	22		
Gössnitz . . . . .	22	1 670	22	1 112	2 826	28	16	44		
Grossröhrsdorf . . . . .	—	644	2	598	1 244	20	4	24		
Grossschönau . . . . .	1	43	—	62	106	4	10	14		
Hainichen . . . . .	1	315	2	364	682	13	18	31		
Herlasgrün . . . . .	—	235	2	162	399	19	9	28		
Herrnhut . . . . .	—	1 039	7	1 089	2 135	117	141	258		
Hohenstein . . . . .	15	608	8	617	1 248	15	16	31		
Kamenz . . . . .	5	575	6	627	1 213	5	7	12		
Kieritzsch . . . . .	4	1 025	7	968	2 004	24	27	51		
Klingenberg . . . . .	20	237	4	221	482	21	28	49		
Königstein . . . . .	4	696	6	462	1 168	78	8	86		
Krippen . . . . .	10	1 008	2	795	1 815	281	254	535		
Lauter . . . . .	1	208	1	218	428	2	1	3	am 1. Mai eröffnet.	
Leipzig . . . . .	38	4 326	37	3 503	7 904	284	24	308		

## 1. Staats-Eisenbahnen.

am 8. April eröffnet.

am 8. April eröffnet.

am 8. April eröffnet.

am 8. April eröffnet.

am 1. Mai eröffnet.

## Es wurden expedirt:

Abschnitt IV. G.  
Uebersicht des Depeschen-Verkehres.

bei den Betriebs- Telegraphen- Stationen	im inländischen Verkehre				Reduction der Ge- sammtzahl der De- peschen auf einfache Depeschen.	im Vereins-Verkehre		Reduction der Ge- sammtzahl der De- peschen auf einfache Depeschen.	mit einem Einnahme- Antheile für die Bahn- Verwaltung von	Bemerkungen.	
	abgegangene		angekommene			abge- gangene	an- gekom- mene				
	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.							Privat-Depeschen.
Lengenfeld . . . . .	1	230	1	292	524	39	47	86	12 432 Thlr. 7 Ngr. 4 Pf.	am 8. April eröffnet.	
Limbach . . . . .	1	155	—	317	473	7	9	16			
Löbau . . . . .	—	508	7	518	1 033	5	1	6			
Lugau . . . . .	2	1 124	3	1 103	2 232	29	29	58			
Meerane . . . . .	5	305	—	357	667	—	—	—			
Mehltheuer . . . . .	7	957	7	431	1 402	7	10	17			
Mittweida . . . . .	2	321	2	379	704	1	1	2			
Mügelu . . . . .	3	492	5	692	1 192	48	48	96			
Narsdorf . . . . .	1	456	—	230	687	8	5	13			am 8. April eröffnet.
Netzschkau . . . . .	2	722	2	860	1 586	27	18	45			
Neumark . . . . .	4	398	—	201	603	7	2	9			
Niederschlema . . . . .	1	188	—	158	347	16	14	30			
Niederwiesa . . . . .	1	494	—	289	784	5	1	6			
Oberlichtenau . . . . .	—	146	—	123	269	9	4	13			
Oberoderwitz . . . . .	2	310	1	305	618	67	43	110			
Oederan . . . . .	1	306	5	300	612	3	2	5			
Oelsnitz . . . . .	3	587	7	716	1 313	27	37	64			
Ostrau . . . . .	1	1 017	2	1 107	2 127	37	30	67			
Penig . . . . .	1	176	2	207	386	2	—	2	am 8. April eröffnet.		
Pirna . . . . .	101	4 300	80	4 693	9 174	443	474	917			
Plauen i. V. . . . .	4	904	6	667	1 581	—	—	—			
Pommritz . . . . .	2	452	2	443	899	9	15	24			
Potschappel . . . . .	1	1 343	4	1 614	2 962	102	133	235			
Pulsnitz . . . . .	5	771	13	839	1 628	43	38	81			
Radeberg . . . . .	24	1 697	37	1 533	3 291	131	121	252			
Reichenbach i. L. . . . .	4	603	6	754	1 367	11	15	26			
Reichenbach i. V. . . . .	6	1 602	7	813	2 428	282	—	282			
Reuth . . . . .	2	432	3	405	842	12	18	30			
Riesa . . . . .	—	302	1	306	609	—	—	—			
Rochlitz . . . . .	—	107	2	259	368	—	—	—	am 8. April eröffnet.		
Schneeberg . . . . .	2	350	1	322	675	5	—	5			
Schönberg . . . . .	—	298	1	201	500	3	4	7			
Schwarzenberg . . . . .	11	803	16	767	1 597	43	29	72			
Siegmarsdorf . . . . .	4	669	3	727	1 403	50	50	100			
Stauchitz . . . . .	—	540	—	578	1 118	9	16	25			
Stein . . . . .	—	412	—	476	888	12	18	30			
Tharandt . . . . .	6	1 314	13	1 430	2 763	108	134	242			
Treuen . . . . .	4	1 106	19	1 282	2 411	41	57	98			
Waldheim . . . . .	10	699	6	670	1 385	13	12	25			
Waldkirchen . . . . .	3	510	1	557	1 071	27	15	42			
Werdau . . . . .	—	258	1	284	543	—	—	—			
Wiesenburg . . . . .	—	613	5	613	1 231	24	29	53			
Wilkau . . . . .	5	1 068	4	1 041	2 118	138	179	317			
Wittgensdorf . . . . .	1	179	1	156	337	—	—	—	am 8. April eröffnet.		
Wolkenstein . . . . .	13	991	11	1 094	2 109	36	47	83			



bei den Betriebs- Telegraphen- Stationen	im inländischen Verkehre				Reduction der Ge- sammtzahl der De- peschen auf einfache Depeschen.	im Vereins-Verkehre		Reduction der Ge- sammtzahl der De- peschen auf einfache Depeschen.	mit einem Einnahme- Antheile für die Bahn- Verwaltung von	Bemerkungen.
	abgegangene		angekommene			abge- gangene	an- gekom- mene			
	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.						
Wüstenbrand . . . . .	1	292	1	337	631	8	10	18		
Zittau . . . . .	2	533	4	503	1 042	98	—	98		
Zschopau . . . . .	—	198	—	305	503	—	—	—		
Zwickau . . . . .	8	1 929	11	1 550	3 498	17	—	17		
Sa.	774	76 425	882	74 512	152 593	4 927	2 775	7 702		

## 2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

## a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Gera . . . . .	1	136	2	306	445	—	—	—	} 120 Thlr. 16 Ngr. 5 Pf.	am 20. December eröffnet.
Nöbdenitz . . . . .	—	9	—	4	13	—	—	—		
Ronneburg . . . . .	—	207	3	296	506	—	12	12		
Schmölln . . . . .	15	815	18	775	1 623	11	18	29		
Sa.	16	1 167	23	1 381	2 587	11	30	41		

## b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Meuselwitz . . . . .	—	84	—	52	136	—	—	—	} 10 Thlr. 11 Ngr. — Pf.	am 8. December eröffnet.
Sa. per se.										

## c) Greiz-Brunner Eisenbahn.

Greiz . . . . .	—	61	—	165	226	—	1	1	} 1 Thlr. 5 Ngr. 1 Pf.	
Sa. per se.										

## ABSCHNITT V.

## FINANZIELLE ERGEBNISSE.

## 1. Einnahmen

- a) aus dem Personen- und Gepäckverkehre,
- b) „ „ Fahrzeugs- und Thierverkehre,
- c) „ „ Güterverkehre,
- d) „ sonstigen Quellen,
- e) Gesamt-Einnahme.

## 2. Ausgaben

- a) für die Bahnverwaltung,
- b) „ „ Transportverwaltung,
- c) „ „ allgemeine Verwaltung,
- d) Zins für erpachtete Bahnstrecken,
- e) Einlagen in den Erneuerungsfonds,
- f) „ „ „ Reservefonds,
- g) Gesamt-Ausgabe.

## 3. Ueberschuss.

## 4. Allgemeine Mittheilungen.

## 5. Erneuerungsfonds

- a) der Staats-Eisenbahnen,
- b) „ von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.

## 6. Reservefonds

- der Gössnitz-Geraer Eisenbahn,
- „ Greiz-Brunner Eisenbahn.

1872.

Anmerkung. Ueber die finanzielle Lage des Eisenbahnunternehmens Altenburg-Zeitz sind bestimmte Mittheilungen nicht zu geben, da auf Grund des Gesellschaftsstatuts ein Rechenschaftsbericht erst am Schlusse des Betriebsjahres 1873 zugleich mit auf das II. Semester 1872 abzufassen ist.

Abschnitt V.  
Finanzielle Ergebnisse.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.		
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.

## I. Einnahmen.

a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehre.					
Für Personen in I. Wagenklasse . . . . .	Thlr.	112 698,54	438,50	64,10	775,50
„ „ II. „ . . . . .	„	1 137 381,40	12 851,00	3 333,05	13 545,25
„ „ III. „ . . . . .	„	1 933 993,81	42 461,18	9 607,20	42 963,67
„ „ IV. „ . . . . .	„	8 707,72	—	—	—
„ „ zu ermäßigten Fahrpreisen (Militärpersonen in gewöhnlichen Zügen) . .	„	35 082,76	441,50	57,33	144,00
<b>Zusammen</b>	<b>Thlr.</b>	<b>3 227 864,20</b>	<b>56 193,08</b>	<b>13 062,28</b>	<b>57 429,82</b>
Davon kommen:					
auf den Binnenverkehr . . . . .	„	2 575 058,20	19 857,38	3 529,28	39 506,40
„ „ directen und Durchgangsverkehr . .	„	652 806,00	36 335,70	9 533,00	17 922,80
Eingenommen sind für					
die Stationstourbillets . . . . .	„	1 651 052,21	22 778,00	4 732,43	19 610,67
„ Stationstagesbillets (incl. der Abonnementsbillets) . . . . .	„	1 320 153,20	30 573,92	6 180,57	32 571,20
„ Haltestellentourbillets . . . . .	„	80 131,08	714,83	804,88	1 536,50
„ Haltestellentagesbillets (incl. der Abonnementsbillets) . . . . .	„	176 527,80	2 125,73	1 344,00	3 710,00
Für aussergewöhnliche Militärtransporte . . . .	„	122 274,25	316,44	98,97	—
„ Extrazüge und Salonwagen . . . . .	„	5 151,83	75,73	—	190,00
„ Gepäcküberfracht . . . . .	„	93 100,27	1 078,43	576,33	989,07
„ Hunde . . . . .	„	2 612,80	43,19	30,38	47,02
<b>Zusammen im Personenverkehre</b>	<b>Thlr.</b>	<b>3 451 003,44</b>	<b>57 706,87</b>	<b>13 767,96</b>	<b>58 657,11</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . .	„	3 739,251	1 669,759	1 342,823	2 194,420
b) Aus dem Fahrzeugs- und Thierverkehre.					
Für Eisenbahnfahrzeuge . . . . .	„	18 379,67	7,67	—	184,00
„ Equipagen und andere Fahrzeuge . . . . .	„	11 479,40	167,50	24,00	111,30
„ Pferde nach Stück und Wagenladungen . .	„	15 026,78	90,00	28,42	204,10
„ Rind- und anderes Vieh nach Gewicht, Stück und Wagenladungen . . . . .	„	115 316,19	1 191,97	446,12	978,14
„ aussergewöhnliche Militärtransporte . . . .	„	47 155,00	18,07	—	—
<b>Zusammen im Fahrzeugs- und Thierverkehre</b>	<b>Thlr.</b>	<b>207 357,04</b>	<b>1 476,17</b>	<b>499,20</b>	<b>1 478,50</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . .	„	219,402	42,713	48,088	55,313
c) Aus dem Güterverkehre.					
Für Eilgüter . . . . .	„	428 047,86	6 305,94	2 497,84	3 681,70
„ Normalfrachtgüter . . . . .	„	1 058 691,23	21 082,82	3 496,10	11 009,27
„ Güter in ermäßigter Fracht:					
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	„	3 675 349,14	47 723,37	7 718,94	86 275,20
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	„	3 015 916,57	86 425,69	11 077,10	43 348,48
„ Güter in vereinbarter Fracht:					
mit Gewichtsangabe . . . . .	„	15 438,07	130,27	20,27	20,23
ohne Gewichtsangabe . . . . .	„	10 410,30	74,93	2,10	—
„ Baumaterialientransporte . . . . .	„	71 667,59	—	—	57,10
„ Postfracht . . . . .	„	4 928,23	—	—	—
„ aussergewöhnliche Militärtransporte . . . .	„	7 689,24	5,00	0,10	—
<b>Zusammen</b>	<b>Thlr.</b>	<b>8 288 138,83</b>	<b>161 748,92</b>	<b>24 812,51</b>	<b>144 392,33</b>
Davon kommen:					
auf den Binnenverkehr . . . . .	„	3 768 355,42	4 278,57	181,00	29 814,52
„ „ directen und Durchgangsverkehr . .	„	4 512 094,17	157 464,76	24 630,81	114 577,81
„ aussergewöhnliche Militärtransporte . . . .	„	7 689,24	5,00	0,10	—
Nebeneinkünfte aus dem Reisegepäck- und Güterverkehre . . . . .	„	189 594,83	1 221,23	311,12	4 998,08
<b>Zusammen im Güterverkehre</b>	<b>Thlr.</b>	<b>8 477 733,46</b>	<b>162 970,14</b>	<b>25 123,63</b>	<b>149 390,41</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . .	„	8 972,837	4 715,571	2 450,269	5 588,867

Anmerkung. Bahnlänge vergl. Abschnitt I. unter B. 2.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.		
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.
d) Aus sonstigen Quellen, als:				
Pachtgelder und Miethzinsen . . . . .	Thlr. 52 444,61	1 719,39	979,20	2 098,77
Wagenmiete . . . . .	" 448 252,50	—	76,99	12 974,87
Erlös für verkaufte Immobilien . . . . .	" —	—	—	—
Zufällige Einnahmen und Insgesamt . . . . .	" 115 122,08	9 522,12	2 746,50	12 482,87
Zusammen aus sonstigen Quellen	Thlr. 615 819,23	11 241,51	3 802,75	27 556,51
e) Gesamt-Einnahme . . . . .	Thlr. 12 751 913,77	233 394,69	43 193,54	237 082,55
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	" 13 496,321	6 753,219	4 212,771	8 869,539
" " Nutzkilometer . . . . .	" 1,454	1,352	0,801	1,376
" " Wagenachsenkilometer . . . . .	" 0,024	0,027	0,040	0,025
Von der Gesamteinnahme kommen:				
auf den Personen- und Gepäckverkehr . . . . .	Proz. 27,00	24,72	31,87	24,74
" " Fahrzeugs- und Thierverkehr . . . . .	" 1,62	0,62	1,16	0,62
" " Güterverkehr . . . . .	" 66,42	69,82	58,17	63,01
" die Einnahmen aus sonstigen Quellen . . . . .	" 4,82	4,82	8,80	11,62

## 2. Ausgaben.

a) Für die Bahnverwaltung:				
Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstbekleidung	Thlr. 474 362,38*)	15 605,39	3 731,94	14 027,79
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . .	" 4 634,67	160,32	40,00	127,00
Unterhaltung des Bahndammes**). . . . .	" 362 086,66	3 515,52	3 775,35	56 413,06
" der Brücken und Durchlässe . . . . .	" 44 749,40	653,82	21,86	3 831,01
" " Gebäude . . . . .	" 96 350,05	1 244,39	508,16	3 835,16
" " Telegraphen:				
der optischen . . . . .	" 1 311,71	102,88	52,82	1,28
" electromagnetischen . . . . .	" 7 859,72	461,54	648,57	250,65
" " übrigen Anlagen . . . . .	" 97 137,09	2 477,55	431,93	3 279,49
" des Inventars und der Geräte . . . . .	" 19 129,00	538,23	244,41	717,18
Abgaben, Feuerversicherung etc. . . . .	" 8 470,28	—	387,34	4 992,35
Kosten für aussergewöhnliche Schneebeseitigung	" 5 235,09	12,05	—	48,11
Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare	" 4 903,84	98,14	35,58	164,92
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Beleuchtung der Bahnanlagen und Heizung der Wär- terhäuser und Bureauräume . . . . .	" 25 524,66	2 484,92	426,30	555,88
Zusammen für die Bahnverwaltung	Thlr. 1 151 755,15	27 354,76	10 304,25	88 223,97
Durchschnittlich:				
pro Kilometer Bahnlänge excl. der Beiträge aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	" 1 218,991	791,515	1 004,999	3 300,559
pro Kilometer Bahnlänge incl. der Beiträge aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	" 2 330,893	1 341,607	1 823,071	—

\*) und zwar:

Gehalte und Remunerationen . . . . .	Thlr. 286 892,09
Bekleidungsgelder . . . . .	" 16 649,45
Gratifikationen, Unterstützungen und Kurkosten . . . . .	" 4 510,10
Anlösungen, Reise-, Umzugs- und Stellvertretungskosten, sowie Hilfsarbeiterlöhne . . . . .	" 166 313,07

\*\*) Ausser den aus den Betriebseinkünften für Unterhaltung des Bahndammes verwendeten Summen sind im Jahre 1872 für gleichen Zweck aus dem Erneuerungsfonds zur Verrechnung gekommen:

a) bei den Staatsbahnen . . . . .	Thlr. 1 050 572,46
b) " der Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	" 19 013,24
c) " " Greiz-Brunner " . . . . .	" 8 387,20

Abchnitt V.  
Finanzielle Ergebnisse.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
		Gössnitz- Geraer- Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	
<b>b) Für die Transportverwaltung:</b>					
Besoldungen und Löhne incl. Dienstbe- kleidung und zwar:					
der Bahnhofsverwaltung . . . . .	Thlr.	637 279,00	4 893,81	3 943,48	21 982,07
des Billetwesens . . . . .	"	34 745,20	496,91	440,53	972,98
" Gepäckwesens . . . . .	"	88 659,02	1 025,12	987,97	4 044,44
" Güterwesens . . . . .	"	340 141,01	7 669,88	2 060,15	18 179,25
" Fahrdienstes . . . . .	"	827 495,23	15 305,47	3 356,09	14 742,73
der Transportkraft . . . . .	"	255 082,00	3 345,30	763,90	5 124,00
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . .	"	13 550,00	104,00	85,32	173,00
Zusammen	Thlr.	2 196 953,77*)	32 840,35	11 638,11	65 219,15
Reparaturkosten:					
der Locomotiven und Tender . . . . .	"	225 779,08	—	757,30	5 778,90
" Personenwagen . . . . .	"	94 017,09	—	311,00	1 896,97
" Güterwagen . . . . .	"	248 501,47	—	77,77	2 656,05
Zusammen	Thlr.	568 298,24	—	1 146,07	10 332,38
Kosten der Transportkraft:					
Feuerung der Locomotiven . . . . .	"	616 403,84	13 377,70	2 373,50	15 555,20
Schmiermaterial für Locomotiven und Tender . . . . .	"	42 526,59	585,05	230,41	761,29
Schmiermaterial für Wagen . . . . .	"	30 150,00	389,49	74,85	631,79
Putzmaterial für Locomotiven und Tender . . . . .	"	16 929,55	278,02	57,02	187,02
Putzmaterial für Wagen . . . . .	"	4 015,27	67,24	20,22	47,80
Beleuchtung der Züge . . . . .	"	41 507,05	327,70	178,44	696,00
Güterverladung . . . . .	"	373 758,48	5 199,13	903,00	10 458,25
Sonstige Kosten der Transportkraft, haupt- sächlich: Locomotivenmiethe, Unterhaltung der Maschinenhausbrunnen, Wasserleitungen und Vorwärmanstalten, Pferdehaltung und Inventarbeschaffung . . . . .	"	55 501,29	23 020,01	550,19	17 621,17
Zusammen	Thlr.	1 180 794,03	43 244,94	4 388,30	45 959,74
Heizung und Reinigung der Betriebs- locale . . . . .	"	29 923,73	378,20	162,17	1 142,02
Wagenmiethe . . . . .	"	493 407,37	24 657,02	1 403,80	24 083,55
Entschädigungen im Güterverkehre . . . . .	"	9 546,00	94,34	0,00	69,21
Drucksachen und Bureaubedürfnisse . . . . .	"	77 707,00	1 726,43	683,90	2 873,20
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Beleuch- tung der Betriebsräume, Beschaffung und Unterhaltung des Inventars, Löhne für das Laden, An- und Abfahren der Güter . . . . .	"	260 665,08	5 971,00	622,02	4 226,50
Zusammen für die Transportverwaltung	Thlr.**)	4 817 296,48	108 913,74	20 045,99	153 906,15
Durchschnittlich:					
pro Nutzkilometer excl. des Beitrages aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	Ngr.	16,480	18,023	11,151	26,700
pro Nutzkilometer incl. des Beitrages aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	"	16,314	—	—	—
pro Wagenachsenkilometer excl. des Beitrages aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	"	0,274	0,381	0,502	0,467
pro Wagenachsenkilometer incl. des Beitrages aus dem Erneuerungsfonds . . . . .	"	0,281	—	—	—

\*) und zwar:

Gehalte und Remunerationen . . . . .	Thlr.	1 107 797,37
Bekleidungs-, Zähl-, Meilen-, Fahr- und Prämien-gelder . . . . .	"	310 984,18
Gratifikationen, Unterstützungen und Kurkosten . . . . .	"	20 450,00
Auslösungen, Reise-, Umzugs- und Stellvertretungskosten, sowie Hilfsarbeiterlöhne . . . . .	"	744 171,23
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . .	"	13 550,00

\*\*\*) Ausserdem sind bei den Staats-Eisenbahnen zum Ersatz der Transportmittel noch 124 953,05 Thlr. aus dem Erneuerungsfonds verwendet worden.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.		
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.
<b>c) Für die allgemeine Verwaltung:</b>				
Gehalte, Remunerationen u. etatmäßige Nebenbezüge bei der Direction und Hauptverwaltung . . . . .	Thlr. 125 557,54*)	2 506,22		2 224,02
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . .	553,67	0,80		3,00
Auslösungen, Reise- und Umzugskosten . . . . .	7 213,28	371,82		107,21
Gratificationen und Unterstützungen . . . . .	1 580,34	10,00		—
Stellvertreterkosten, Hilfsarbeiterlöhne . . . . .	48 493,47	500,00		1 000,00
Expeditionsaufwand, Drucksachen, Schreib- materialien, sonstige Bureaubedürfnisse, incl. Unterhaltung resp. Ergänzung des Mobiliars und Inventars, Pachtgelder und Miethzinsen . . . . .	36 888,01	957,53	631,24	1 496,75
Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungsgebäudes . . . . .	3 922,67	76,86		33,53
Gerichts- (und Advocaten-) Kosten, Stempel, Inserate und Porto . . . . .	1 075,65	326,71		32,25
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Entschä- digungen und Vergütungen . . . . .	17 740,43	2 394,60		307,98
<b>Zusammen für die allgemeine Verwaltung</b>	<b>Thlr. 243 025,00</b>	<b>7 144,84</b>	<b>631,24</b>	<b>5 205,64</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	257,212	206,737	61,576	194,740
<b>d) Bahnzins . . . . .</b>	<b>193 017,32</b>	<b>—</b>	<b>620,00</b>	<b>—</b>
<b>e) Einlage in den Erneuerungsfonds . . . . .</b>	<b>1 294 856,10</b>	<b>8 168,42</b>	<b>4 616,80</b>	<b>—</b>
<b>f) Einlage in den Reservefonds . . . . .</b>	<b>—</b>	<b>4 522,51†)</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>g) Gesamt-Ausgabe . . . . .</b>	<b>Thlr. 7 699 950,17</b>	<b>156 104,27</b>	<b>36 218,38</b>	<b>247 335,66</b>
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	8 149,440	4 516,900	3 532,407	9 253,111
„ „ Nutzkilometer . . . . .	0,878	0,904	0,672	1,435
„ „ Wagenachsenkilometer . . . . .	0,015	0,018	0,024	0,020
Sämmtliche Ausgaben betragen Prozente der Brutto-Einnahme . . . . .	60,28	66,88	83,85	104,32
Von den Ausgaben (ohne den Bahnzins und die Einlage in den Erneuerungs- und Reserve- fonds) kommen nach Prozenten:				
auf die Bahnverwaltung . . . . .	18,54	19,08	33,26	35,87
„ „ Transportverwaltung . . . . .	77,55	75,94	64,70	62,23
„ „ allgemeine Verwaltung . . . . .	3,91	4,98	2,04	2,10

\*\*)

\*) und zwar:

Gehalte und Remunerationen . . . . . Thlr. 119 979,30  
Etatmäßige Nebenbezüge, als: Bekleidungs- und Miethzinsentschädigungen . . . . . 5 577,24

\*\*) Vergleiche nachfolgende „Allgemeine Mittheilungen.“

†) Rücklage auf das Jahr 1873.

Abschnitt V.  
Finanzielle Ergebnisse.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.		
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Greiz- Brunner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.

## 3. Ueberschuss.

Derselbe beträgt:					
überhaupt . . . . .	Thlr.	5 051 963,00	77 290,42	6 975,10	—
Prozente des Gesamt-Anlagecapitales*) . . . . .	„	5,75	4,84	1,84	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	„	5 346,882	2 236,413	680,304	—
„ „ Nutzkilometer . . . . .	„	0,576	0,448	0,120	—
„ „ Wagenachsenkilometer . . . . .	„	0,009	0,009	0,008	—
Derselbe ist verwendet:					
unter Hinzurechnung eines vorjährigen Cassen- bestandes von . . . . .	„	—	—	60,21	—
zur Verzinsung der Stammactien . . . . .	„	—	76 763,47	7 000,00	—
„ „ „ Anleihen . . . . .	„	—	—	—	—
„ Tilgung der Anleihen . . . . .	„	—	—	—	—
zu sonstigen Zwecken und zwar:					
zur Vervollständigung der Bahnanlagen . . . . .	„	22 220,72	—	—	—
„ Vermehrung der Transportmittel . . . . .	„	—	—	—	—
als Uebertrag auf das Jahr 1873 . . . . .	„	—	526,95	35,37	—

Da vom Jahre 1872 an die auf die Bahnlänge Bezug habenden Durchschnittsberechnungen allenthalben nach Kilometern erfolgt sind, so werden zur Vergleichung mit den entsprechenden Resultaten des Vorjahres ausnahmsweise für dieses Jahr nachstehend noch die Berechnungen der wichtigsten Durchschnittsergebnisse nach Meilen gegeben:

## Einnahmen.

Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehre pro Bahnmeile . . . . .	Thlr.	28 044,398	12 523,192	10 071,001	16 458,224
Aus dem Fahrzeugs- und Thier-Verkehre pro Bahnmeile . . . . .	„	1 645,070	320,349	365,179	414,848
Aus dem Güter-Verkehre pro Bahnmeile . . . . .	„	67 294,815	35 366,784	18 378,661	41 916,501
Gesamt-Einnahme pro Bahnmeile . . . . .	„	101 222,535	50 649,889	31 597,322	66 521,480
„ „ „ Nutzmeile . . . . .	„	10,910	10,140	6,007	10,320
„ „ „ Wagenachsenmeile . . . . .	„	0,161	0,204	0,302	0,187

## Ausgaben.

Für die Bahnverwaltung pro Bahnmeile . . . . .	Thlr.	9 142,438	5 936,302	7 537,857	24 754,172
„ „ Transportverwaltung (pro Nutzmeile „ „ Wagenachsenm.)	Ngr.	4,122 2,056	4,732 2,861	2,788 4,218	6,099 3,050
„ „ allgemeine Verwaltung pro Bahnmeile . . . . .	Thlr.	1 929,092	1 550,530	461,843	1 460,617
Gesamt-Ausgabe pro Bahnmeile . . . . .	„	61 120,902	33 876,705	26 494,702	69 398,223
„ „ „ Nutzmeile . . . . .	„	6,588	6,782	5,027	10,700
„ „ „ Wagenachsenmeile . . . . .	„	0,110	0,127	0,254	0,190

## Ueberschuss.

Pro Bahnmeile . . . . .	Thlr.	40 101,533	16 773,095	5 102,531	—
„ Nutzmeile . . . . .	„	4,322	3,358	0,970	—
„ Wagenachsenmeile . . . . .	„	0,072	0,008	0,049	—

\*) Ueber das bei den Staats-Eisenbahnen zu verzinsende Anlagecapital vergl. Abschnitt I. C. 3.

## 4. Allgemeine Mittheilungen.

Vom Jahre 1856 an berechnet sich die Rentabilität der Staatsbahnen wie folgt:

1856	mit	5,54	%			
1857	„	5,80	„	im 2jährigen Durchschnitt	mit	5,67 %
1858	„	4,87	„	3	„	5,22
1859	„	4,41	„	4	„	4,98
1860	„	5,25	„	5	„	5,04
1861	„	5,59	„	6	„	5,15
1862	„	5,83	„	7	„	5,26
1863	„	6,08	„	8	„	5,38
1864	„	6,39	„	9	„	5,50
1865	„	7,23	„	10	„	5,79
1866	„	4,50	„	11	„	5,04
1867	„	6,34	„	12	„	5,72
1868	„	6,91	„	13	„	5,84
1869	„	6,65	„	14	„	5,92
1870	„	5,64	„	15	„	5,90
1871	„	7,07	„	16	„	6,00
1872	„	5,75	„	17	„	5,98

Bei den Staatsbahnen sind im Betriebsjahre 1872, wie schon vorher erwähnt, aus dem Erneuerungsfonds nach Abzug der Erlöse

1 050 572 Thlr. 13,8 Ngr. zur Erneuerung der Oberbaumaterialien und  
124 953 „ 19,5 „ zur Erneuerung der Transportmittel

verwendet worden. Wenn diese Beträge, welche ausserhalb der durch die Betriebsrechnung nachgewiesenen Ausgaben liegen, den unter a., b. und c. summirten Betriebsausgaben hinzugerechnet werden, so stellt sich das procentuale Verhältniss des Aufwandes für die drei Verwaltungszweige abweichend von der Nachweisung unter 2 wie folgt dar:

für die Bahnverwaltung . . . . .	29,81	%
„ „ Transportverwaltung . . . . .	66,90	%
„ „ allgemeine Verwaltung . . . . .	3,29	%

Die Gössnitz-Geraer Bahn verwendete aus ihrem Erneuerungsfonds zur Bahnunterhaltung  
19 013 Thlr. 7,3 Ngr.

Hiernach betragen die Ausgaben bei derselben

für die Bahnverwaltung . . . . .	28,55	%
„ „ Transportverwaltung . . . . .	67,05	%
„ „ allgemeine Verwaltung . . . . .	4,40	%

Bei der Greiz-Brunner Bahn wurden ebenfalls aus dem Erneuerungsfonds zur Bahnunterhaltung  
8 387 Thlr. 20,9 Ngr.

entnommen, wonach die Ausgaben bei derselben

für die Bahnverwaltung . . . . .	47,48	%
„ „ Transportverwaltung . . . . .	50,92	%
„ „ allgemeine Verwaltung . . . . .	1,60	%

betragen.

Die Greiz-Brunner Bahn verzinste von ihren gesammten 3 800 Stück Actien 2 800 Stück, welche sich im Privatbesitze befinden, mit zusammen 7 000 Thlr. oder 2,50 %. Die Fürstlich Reussische Regierung besitzt die übrigen 1 000 Stück; verzichtet aber für die Dauer der ersten 15 Betriebsjahre insoweit auf ihren Antheil an dem Reinertrage zu Gunsten der übrigen Actionäre, als dies in einem der in diese Periode fallenden Betriebsjahre nöthig ist, um dem durch Letztere aufgebrauchten Theile des Actiencapitalles eine Dividende von 4 % zu gewähren.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn wurden die im Privatbesitze befindlichen 914 Stück Actien der Garantie entsprechend nach 4 % mit 3 656 Thlr. verzinst.



## 5. Der Erneuerungsfonds

## a) für die Staats-Eisenbahnen

ward im Jahre 1855 gegründet.

Bis zum Jahre 1867 bestand die Einrichtung, dass alljährlich von dem Werthe der vorhandenen verschiedenen Transportmittelgattungen, sowie von dem der in den Gleisen liegenden Oberbaumaterialien festgesetzte Abnutzungsprozente abgeschrieben und die entsprechenden Summen von den Betriebseinkünften zum Erneuerungsfonds gezahlt wurden.

Vom genannten Zeitpunkte an ist jedoch in der Berechnungsmodalität der Einlagen insofern eine Aenderung eingetreten, als anstatt der vorher erwähnten Abnutzungsprozente von der Betriebs-Brutto-Einnahme ohne weitere Unterscheidung alljährlich 10 Prozent in den Erneuerungsfonds einzulegen sind.

Die Einnahmen desselben werden gebildet:

- aus dem vorgenannten procentualen Theile der Betriebs-Brutto-Einnahme,
- aus den Erlösen von verwertheten alten Oberbaumaterialien, von Schienen, Schienenbefestigungsmitteln und Schienenunterlagen, sowie von verwerthetem Material abgängig gewordener Transportmittel und aus dem Verkaufe der Letzteren selbst, wenn sie wegen Untauglichkeit ausser Betrieb kommen, im Ganzen veräussert, aber aus dem Erneuerungsfonds ersetzt werden,
- aus den Nutzungen des Fonds (Capitalzinsen und Coursegewinn).

Dafür hat der Erneuerungsfonds zu leisten:

den Ersatz

bei den Transportmitteln:

- von ganzen vollständigen Transportmitteln,
- von Oberkasten der Wagen und Tender,
- von einzelnen Rädern und Achsen;

bei dem Oberbau:

- von Schienen, Laschen, Laschenschrauben, Platten, Nägeln, ganzen Weichen, einzelnen Kreuzungsstücken, Facetten und Zungen, sowie
- von Schwellen, Schienenstühlchen, Steinwürfeln, Dübeln, Schliessen, Vorschlagpfählen und Vorsatzsteinen.

Die Erneuerungsfondsrechnung auf das Jahr 1872 enthält:

1 476 143 Thlr. 1,2 Ngr.

Bestand am Schlusse des Vorjahres.

**Einnahmen:**

42 593	Thlr. 4,5	Ngr.	an Nutzungen, (Capitalzinsen und Coursegewinn),
1 294 856	„ 4,8	„	„ eingezahlten Abnutzungsprozenten,
15 059	„ 13,6	„	„ Erlösen für alte Transportmittel,
1 229 609	„ 9,2	„	„ „ „ Oberbaumaterialien,
<hr/>			
2 582 118	Thlr. 2,2	Ngr.	Summa der Einnahme.

**Ausgaben:**

140 013	Thlr. 3,1	Ngr. *)	für Erneuerung der Transportmittel,
2 247 963	„ 17,7	„	„ „ „ Oberbaumaterialien,
32 218	„ 5,4	„	„ Werthentschädigung übernommener Oberbaumaterialien,
<hr/>			
2 420 194	Thlr. 26,2	Ngr.	Summa der Ausgabe.

Hiernach hat sich die Einnahme um

161 923 Thlr. 6,6 Ngr.

vermehrt und ist auf das Jahr 1873 ein Cassenbestand von

1 638 066 Thlr. 7,2 Ngr.

zu übertragen.

\*) Für Ersatz und theilweise Erneuerung von 5 Personenzugslocomotiven, 50 verschiedenen Güterwagen mit und ohne Bremsen, 10 Kohlenwagen, sowie für Räder und Achsen.

Einen Nachweis über die jährlichen Zuflüsse zu dem Erneuerungsfonds, sowie über dessen Leistungen seit seinem Bestehen giebt die folgende Uebersicht:

Jahr.	Bestand am Schlusse des Vor- jahres.	Die Einnahme hat betragen:				Die Ausgabe hat betragen	Bestand am Schlusse des Jahres.	Es berechnen sich pro Kilometer Bahnlänge (nach dem mittleren Jahresdurchschnitte wie in Abschnitt I. B. unter 7.)		
		an Nutzungen (Capitalzinsen, Coursgeinn, abzüglich der Verwaltungs- kosten.)	an Beiträgen aus den Betriebsein- künften etc.	an Erlösen für ver- kaufte alte Betriebs- mittel und gewonnenes altes Mate- rial etc.	in Summa			von der Einnahme	von der Ausgabe	von dem Ueber- schusse
		Thaler.								
1856	166 439,42	9 982,82	185 133,07	429,29	195 545,18	1 845,90	360 138,70	417,55	3,94	413,61
1857	360 138,70	18 259,03	206 567,86	22 129,55	246 957,04	52 866,43	554 229,31	511,24	109,44	401,80
1858	554 229,31	23 873,64	567 837,14	303 070,40	894 781,24	598 602,77	850 407,78	1 726,71	1 155,10	571,55
1859	850 407,78	36 959,38	694 555,06	259 820,72	991 336,06	805 463,03	1 036 280,10	1 657,25	1 346,52	310,73
1860	1 036 280,10	47 662,97	704 213,00	196 509,35	948 385,22	707 866,06	1 276 798,72	1 575,57	1 175,00	399,59
1861	1 276 798,72	55 017,05	720 509,72	203 603,05	979 130,42	671 426,09	1 584 502,45	1 626,05	1 115,45	511,20
1862	1 584 502,45	62 356,66	791 029,63	373 304,04	1 226 691,17	653 041,52	2 158 152,10	2 003,68	1 066,68	937,00
1863	2 158 152,10	86 010,82	864 969,40	214 411,12	1 165 391,34	941 449,29	2 382 094,15	1 854,77	1 498,30	356,41
1864	2 382 094,15	101 793,02	885 209,14	217 813,43	1 204 815,59	962 149,11	2 624 760,03	1 917,52	1 531,30	386,22
1865	2 624 760,03	123 633,00	926 543,77	327 096,06	1 377 274,03	938 327,57	3 063 707,09	2 133,22	1 453,35	679,87
1866	3 063 707,09	146 440,31	724 694,01	348 304,12	1 219 439,05	2 860 425,07	1 422 721,07	1 561,14	3 661,93	—
1867	1 422 721,07	44 071,91	814 823,20	301 207,17	1 160 102,28	1 011 751,80	1 571 072,09	1 464,27	1 277,11	187,26
1868	1 571 072,09	67 456,33	898 151,30	563 812,70	1 529 420,39	1 271 446,30	1 829 046,18	1 895,09	1 575,44	319,65
1869	1 829 046,18	87 397,80	993 640,06	493 490,27	1 574 528,22	1 681 431,80	1 722 142,70	1 864,21	1 990,78	—
1870	1 722 142,70	95 447,50	974 404,04	1 164 466,25	2 234 317,79	2 464 737,93	1 491 722,56	2 621,79	2 892,17	—
1871	1 491 722,56	43 869,40	1 216 938,81	1 132 512,39	2 393 320,60	2 408 900,18	1 476 143,04	2 785,88	2 804,01	—
1872	1 476 143,04	42 593,15	1 294 856,10	1 244 668,70	2 582 118,07	2 420 194,87	1 638 066,24	2 732,80	2 561,49	171,37

b) für die von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.

Bezeichnung der Bahnen.	Bestand am Schlusse des Vorjahres.		Einnahmen (Einlagen, Zinsen).		Ausgaben.		Bestand am Schlusse des Jahres 1872.	
	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	43 879	4,3	20 476	17,0	28 595	6,0	35 760	16,2
Greiz-Brunner Bahn . . . . .	24 070	20,8	7 355	15,0	8 400	25,9	23 025	9,9

### 6. Reservefonds

für die	Bestand am Schlusse des Vorjahres.		Einnahmen.		Ausgaben.		Bestand am Schlusse des Jahres 1872.	
	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.	Thlr.	Ngr.
Gössnitz-Geraer Bahn . . . . .	28 476	22,5	114	14,3	114	14,3	28 476	22,5
Greiz-Brunner Bahn . . . . .	6 362	27,8	2	25,4	—	—	6 365	23,3

No.	Name	Geburtsort	Todesort	Bemerkungen
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	...	...	...	...

Abtheilung B

ABSCHNITT VI.

**AUSSERGEWÖHNLICHE EREIGNISSE**

BEIM

EISENBAHNBETRIEBE.

1. Unglücksfälle.
2. Schienen- und Weichentheilbrüche.
3. Achsbrüche.

1872.

17. JAHRE

AUSSERGEWÖHNLICHE EREIGNISSE

17. JAHRE

1718

I. Unglücksfälle.

Bezeichnung der Bahnen.	a. bei fahrenden Zügen.											b. auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.													
	Unfälle, bei denen Menschen beschädigt oder getötet wurden, sind veranlasst durch		Bei diesen Unfällen wurden unverschuldet				Ausserdem wurden (unabhängig von nebenstehenden Unfällen) durch eigene Schuld der Betroffenen					Unfälle, bei denen Menschen unverschuldet beschädigt oder getötet wurden, sind veranlasst durch		Bei diesen unverschuldeten Unfällen wurden		Ausserdem wurden (unabhängig von nebenstehenden Unfällen) durch eigene Schuld der Betroffenen									
	Zusammenstoss zweier Züge. Anfahren eines Zuges an einen die Bahn passierenden Omnibus.		Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen			Bahnbeamte und Arbeiter		Dritte Personen			Hängenbleiben mit dem Fusse in einer Weiche beim Rangiren.		Bahnbeamte und Arbeiter		Reisende					Dritte Personen.	
	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.
Staats - Eisenbahnen	1	1	4	—	—	—	1	1	6	2	6	1	6	1	1	1	2	1	3	2	4	2	1	2	

Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden zusammen

	beschädigt	getötet		beschädigt	getötet
<b>unverschuldet:</b>			<b>unverschuldet:</b>		
Reisende . . . . .	4	—	Bahnbeamte und Arbeiter . .	—	1
Dritte Personen . . . . .	—	1	<b>durch eigene Schuld der Betroffenen:</b>		
<b>durch eigene Schuld der Betroffenen:</b>			Reisende . . . . .	—	1
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	3	12	Bahnbeamte und Arbeiter . .	7	8
Dritte Personen . . . . .	—	7	Dritte Personen . . . . .	—	2
<b>in Sa.</b>	<b>7</b>	<b>20</b>	<b>in Sa.</b>	<b>7</b>	<b>12</b>

Im Ganzen wurden

	beschädigt	getötet
<b>unverschuldet:</b>		
Reisende . . . . .	4	—
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	—	1
Dritte Personen . . . . .	—	1
<b>durch eigene Schuld der Betroffenen:</b>		
Reisende . . . . .	—	1
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	10	20
Dritte Personen . . . . .	—	9
<b>in Sa.</b>	<b>14</b>	<b>32</b>



während des Monats etc.	im		auf der Bahnstelle bei oder in der Nähe des Sta- tionssteins	bei kreisförmigen Schienen					bei einer				
	Ingenieur- Bezirke	Bahn- meister		vom Profil	befahren seit	von Besse- mer- stahl	mit Besse- mer- stahl- kopf	von Eisen etc.	in		in Bahn- höfe		
									in Stoße	auf gleisiger Bahn			
4. Aug.	Dresden II.	D. W. V.	300	III	August 1869	—	1	—	1	—	1	—	
5. —	Werdau	D. W. XI.	1 307	III	Dezemb. 1869	—	1	—	1	—	1	—	
25. —	Löbtau	G. D. VI.	Meiße 8,00	III	1856	—	1	—	1	—	1	—	
12. Sept.	Chemnitz	H. E. I.	80	IV	Mai 1872	—	1	—	1	—	1	—	
14. —	Freuenhuf	— VII.	108	III	1869	—	1	—	1	—	1	—	
15. —	Dresden II.	D. W. IV.	91	III	Juni 1869	—	1	—	1	—	1	—	
1. Oct.	Dresden III.	G. D. XIII.	Meiße 13,00	III	1869	1	—	—	1	—	1	—	
19. —	Hof	L. H. XXI.	2 224	III	1869	—	1	—	1	—	1	—	
19. —	—	— XXI.	2 706	III	1869	—	1	—	1	—	1	—	
16. —	Werdau	L. H. X.	1 139	III	Novemb. 1869	—	1	—	1	—	1	—	
19. —	Dresden II.	D. W. IV.	100	III	Juli 1869	—	1	—	1	—	1	—	
19. —	Döbeln	D. C. V.	720	IV	1870	—	1	—	1	—	1	—	
19. —	Werdau	D. W. XX.	1 427	III	März 1867	—	1	—	1	—	1	—	
19. —	Flöha	— IX.	1 000	III	Dezemb. 1868	—	1	—	1	—	1	—	
21. —	Werdau	— XX.	1 500	III	Juli 1869	—	1	—	1	—	1	—	
27. —	Dresden II.	— Y.	2 798	III	Septemb. 1869	—	1	—	1	—	1	—	
5. Nov.	Flöha	— VIII.	897	III	Mai 1869	—	1	—	1	—	1	—	
9. —	Hof	L. H. XVIII.	2 530	III	1869	—	1	—	1	—	1	—	
26. —	—	— XIX.	2 921	III	Juli 1869	—	1	—	1	—	1	—	
19. —	Werdau	D. W. XX.	1 470	III	April 1869	—	1	—	1	—	1	—	
11. Dec.	Chemnitz I.	— XII.	1 248	III	1869	—	1	—	1	—	1	—	
14. —	Freuenhuf	H. E. VIII.	1 739	IV	Novemb. 1872	—	1	—	1	—	1	—	
15. —	Werdau	D. W. XX.	1 315	III	Mai 1867	—	1	—	1	—	1	—	
24. —	—	— XX.	1 475	III	April 1868	—	1	—	1	—	1	—	
24. —	Leipzig	L. H. II.	94	IV	Januar 1871	—	1	—	1	—	1	—	
Summe			—	(40 III.) (25 IV.)	—	3	74	12	22	66	12	76	2

II. Weiche

8. Jan.	Glauchau	D. W. XVIII.	1 870	III	August 1869	1	—	—	1	—	—	1	—
29. Feb.	Werdau	L. H. XX.	1 001	III	1869	1	—	—	1	—	—	1	—
2. März.	Löbtau	G. D. VII.	Meiße 7,00	III	Februar 1872	1	—	—	1	—	—	1	—
10. April.	Flöha	D. W. X.	1 180	III	1868	1	—	—	1	—	—	1	—
11. —	Chemnitz I.	Chemnitz	Weiche 110	III	1871	1	—	—	1	—	—	1	—
2. Mai.	Dresden III.	G. D. XIII.	Dresden	III	März 1872	1	—	—	1	—	—	1	—
8. Jan.	Hof	L. H. XXII.	Weiche 2	—	August 1869	—	—	—	—	—	—	—	1
18. Febr.	—	— XXII.	— 11	—	1867	—	—	—	—	—	—	—	1

b. auf den von der Staatsverwaltung betriebenen

Zittau - Reichen

Schienen

29. Juli.	Zittau	Z. R. IV.	Meiße 1,00	III	October 1869	—	1	—	1	—	—	1	—
-----------	--------	-----------	------------	-----	--------------	---	---	---	---	---	---	---	---

Von den auf den Staatsbahnen stattgehabten 98 Schienen- und Weichenheil-Brüchen kommen durchschnittlich 0,1003 auf jeden Kilometer Baulänge,

24,000	Prozent auf den Monat Januar.	5,000	Prozent auf den Monat Juli.
12,000	— — — — — Februar.	5,000	— — — — — Dezember.
11,000	— — — — — März.	4,000	— — — — — November.
10,000	— — — — — Mai.	3,000	— — — — — August.
10,000	— — — — — October.	2,000	— — — — — September.
9,000	— — — — — April.	2,000	— — — — — Juni.

davon 22,000 Prozente auf die Sommermonate,  
57,000 — — — — — Wintermonate.

Von den Schienenbrüchen entfallen:

0,0000	Prozent auf Schienen von früheren Jahren bis mit dem Jahre	1869	von der Königin Marienhütte,
0,0000	— — — — — von Profil III, aus dem Jahre	1861	— — — — —
0,0000	— — — — — III,	1862	— — — — —
0,0000	— — — — — III,	1864	— — — — —
0,0000	— — — — — Eisenbahnen etc. von Profil III, aus dem Jahre	1860	— — — — —
0,0000	— — — — — III,	1867	— — — — —

Lage der Schienen							Bruchstelle				Summe pro Monat und Gesamt	Bemerkungen.
in gerader Linie	im Bogen vom Radius in Metern	in der inneren Stange	in der äußeren Stange	auf hori- zontaler Strecke	in der Steigung 1:	im Falle 1:	in der Nuth	durch die Lanthen- löcher	zwischen resp. auf den Schwellen			
1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	3		
—	1 133	—	1	—	200	—	—	1	—			
—	1 133	1	—	—	—	100	—	—	3 u. 4	3		
1	—	—	—	1	—	—	—	1	—			
—	320	—	1	1	—	—	—	—	4 u. 5	3		
—	350	1	—	—	—	60	—	1	—			
1	—	—	—	—	—	15	—	—	3 u. 4	3		
1	—	—	—	—	—	105	—	—	1 u. 2			
1	350	—	1	—	—	100	—	—	2	10		
1	350	1	—	—	—	200	—	1	—			
—	850	—	1	1	—	—	—	—	3 u. 4	10		
1	—	—	—	—	—	200	—	1	—			
—	566	—	1	—	—	60	—	—	2 u. 3	5		
1	—	—	—	—	—	110	—	—	2 u. 3			
1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	4		
1	—	—	—	1	—	100	—	—	2 u. 3			
1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	4		
1	—	—	—	1	—	—	—	1	—			
1	690	1	—	1	—	—	—	1	—	5		
1	—	—	—	1	—	—	—	1	—			
—	300	1	—	1	—	—	—	1	—	5		
1	—	—	—	—	—	200	—	1	—			
—	620	1	—	1	—	—	—	—	6 u. 7	5		
—	1 859	1	—	—	—	200	—	1	—			
10	41	20	18	37	25	35	1	26	51	10		

Heil-Brüche

1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	6	Fasetten, Herzstücke.
—	138	—	1	1	—	—	—	—	2		
1	—	—	—	1	—	—	—	—	2	6	
—	300	—	1	1	—	—	—	—	5 u. 6		
1	—	—	—	—	—	100	—	—	6	6	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	1 u. 2		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	an der Spitze 0,01% von der Spitze.	6	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Privat-Eisenbahnen.

berger Eisenbahn.

brüche.

—	505	1	—	1	—	—	—	—	1 u. 2	1	
---	-----	---	---	---	---	---	---	---	--------	---	--

0,0000	Prozent auf Bessemerstahlkopfschienen von Profil III, aus dem Jahre 1867 von der Königin Marienhütte,	III,	—	—	1868	—	—
0,0000	— — — — —	III,	—	—	1869	—	—
0,0000	— — — — —	IV,	—	—	1869	—	—
0,0000	— — — — — Bessemerstahlschienen	III,	—	—	1869	—	—
0,0000	— — — — — Bessemerstahlkopfschienen	III,	—	—	1870	—	—
0,0000	— — — — —	IV,	—	—	1870	—	—
0,0000	— — — — —	IV,	—	—	1871	—	—
0,0000	— — — — — sämtliche Schienen (gegen 0,0000 Prozent im Vorjahre).	IV,	—	—	1872	—	—

Von den Weichenheil-Brüchen entfallen:

0,0000	Prozent auf Fasetten von Krupp,
0,0000	— — — — — aus Bochum,
0,0000	— — — — — von Brown,
0,0000	— — — — — Herzstücke von Gusstahl,
0,0000	— — — — — Hartguss.



## 3. Achsbrüche

Laufende No.	während des Monates	auf der Strecke	bei Achsen					vom Durchmesser in Millimetern		Bemerkungen.
			unter dem Transportmittel	aus der Fabrik	im Dienste seit	vom Material	in der Nabe	in der Bruchfläche		

## a) bei eigenen Transportmitteln auf eigenen Bahnen:

1	Januar (am 8.)	Dresden-Werdau (bei Station No. 1511)	Offener Güterwagen No. 5168 (4rädriq, doppeladig)	Phönix in Eschweiler-Aue	Decbr. 1861	Bündel- eisen	124	75 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: - 1° R. Ursache: alter Anbruch.)
2	Februar (am 4.)	Leipzig-Hof (im Bahnhof Gössnitz)	Offener Güterwagen No. 4421 (4rädriq, doppeladig)	do.	1855	do.	124	78 (in der Lagerstelle)	desgl. (Temperatur: - 1° R. Ursache: alter Anbruch.)
3	März (am 27.)	Riesa - Chemnitz (bei Bahnhaus No. 2)	Offener Güterwagen No. 4709 (4rädriq, doppeladig)	do.	Juli 1862	do.	124	77 (in der Lagerstelle)	desgl. (Temperatur: + 5° R. Ursache: alter Anbruch.)
4	Juni (am 25.)	Leipzig - Hof (im Bahnhof Hof)	Offener Güterwagen No. 6182 (4rädriq, doppeladig)	Eberh. Hösch u. Söhne in Düren	Januar 1866	Puddel- stahl	124	77 (in der Lagerstelle)	desgl. (Temperatur: + 18° R. Ursache: alter Anbruch.)
5	Juli (am 14.)	Leipzig - Hof (bei Station No. 2827)	Offener Güterwagen No. 4487 (4rädriq, doppeladig)	Phönix in Eschweiler-Aue	1855	Bündel- eisen	121	75 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge und verursachte leichte Verletzungen eines Bremers und die Zertrümmerung des Wagens. (Temperatur: + 21° R. Ursache: alter Anbruch.)
6	August (am 11.)	Leipzig - Hof (bei Station No. 1215)	Offener Güterwagen No. 5154 (4rädriq, doppeladig)	do.	April 1862	do.	124	77 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: + 18° R. Ursache: alter Anbruch.)
7	August (am 31.)	Bodenbach-Dresden (beim Bahnhof Pirna)	Eilzugslocomotive Promotheus No. 249	F. Krupp in Essen	Octbr. 1860	Guss- stahl	178	152 (nahezu in Achsenmitte)	Der Bruch erfolgte bei der Einfahrt in den Bahnhof, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: + 19° R. Ursache: alter Anbruch und Langries.)
8	Septbr. (am 28.)	Leipzig-Hof (nahe bei Herlasgrün)	Güterzugslocomotive Schönberg No. 143	A. Borsig in Berlin	Januar 1865	Fein- korn- eisen	177	152 (zwischen Lagerstelle u. Vorwärts-Escuter- Scheibe)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge und verursachte das Stehenbleiben desselben und daher keinen weiteren Unfall. (Temperatur: + 8° R. Ursache: alter Anbruch.)
9	Novbr. (am 4.)	Annaberg - Flöha (zwischen Erdmannsdorf und Hengersdorf)	Offener Güterwagen No. 6603 (4rädriq, doppeladig)	Lauer- hütte in Schlesien	1862	Schmiede- eisen	124	77 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge und verursachte geringe Beschädigung des Wagens und des Gleises. (Temperatur: + 3° R. Ursache: alter Anbruch.)

## Achsbrüche

Abschnitt VI.  
Aussergewöhnliche Ereignisse.

Laufende No.	während des Monates	auf der Strecke	bei Achsen					Bemerkungen.
			unter dem Transportmittel	aus der Fabrik	im Dienste seit	vom Material	vom Durchmesser in Millimetern in der Nabe   in der Bruchfläche	

## b) bei eigenen Transportmitteln auf fremden Bahnen:

1	Febr. (am 2.)	Cottbus-Grossenhain (zwischen Station No. 36 u. 37, nahe bei Senftenberg)	Offener Güterwagen No. 7151 (4rädrig, doppeladig)	C. Ruetz u. Co. in Rothe Erde	1863	Schmiedeeisen	124	78 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: - 1° R. Ursache: alter Anbruch.)
2	Mai (am 24.)	Oesterreichische Staatsbahnen (im Bahnhof Aussig)	Offener Güterwagen No. 7180 (4rädrig, doppeladig)	Lauerhütte in Schlesien	1864	do.	124	79 (in der Lagerstelle)	desgl. (Temperatur: + 10° R. Ursache: alter Anbruch.)
3	Juni (am 6.)	Oesterreichische Staatsbahnen (im Bahnhof Kralup)	Offener Güterwagen No. 4489 (4rädrig, doppeladig)	Phönix in Eschweiler-Aue	1855	Bündel-eisen	121	76 (in der Lagerstelle)	desgl. (Temperatur: + 13° R. Ursache: alter Anbruch.)
4	Septbr. (am 19.)	Magdeburg-Leipzig (Bahnhof Cöthen)	Offener Güterwagen No. 7141 (4rädrig, doppeladig)	Eberh. Hösch u. Söhne in Düren	April 1859	Schmiedeeisen	121	78 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: + 17° R. Ursache: alter Anbruch.)
5	Octbr. (am 7.)	Thüringische Eisenbahn (nahe bei Gotha)	Offener Güterwagen No. 5333 (4rädrig, doppeladig)	Phönix in Eschweiler-Aue	1855	Bündel-eisen	121	74 (in der Lagerstelle)	desgl. (Temperatur: + 11° R. Ursache: alter Anbruch.)
6	Octbr. (am 20.)	Berlin - Görlitz (nahe der Station Vetzschau)	Bedeckter Güterwagen No. 2818 (4rädrig, doppeladig)	Lauerhütte in Schlesien	1865	Schmiedeeisen	124	77 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge und verursachte neben geringer Gleisbeschädigung mehrere Defecte des betr. Wagens. (Temperatur: + 5° R. Ursache: alter Anbruch.)
7	Novbr. (am 12.)	Oberhohndorf-Reinsdorf (bei Station No. 21)	Offener Güterwagen No. 4199 (4rädrig, doppeladig)	Phönix in Eschweiler-Aue	1855	Bündel-eisen	121	77 (in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: + 3° R. Ursache: alter Anbruch.)

## c) bei fremden Transportmitteln auf eigenen Bahnen:

1	März (am 17.)	Dresden-Werdau (bei Station No. 1350)	Bedeckter Güterwagen No. 6039 der Magdeburg-Halberstädter Bahn	—	—	—	—	(in der Lagerstelle)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge, ohne weiteren Unfall herbeizuführen. (Temperatur: + 5° R. Ursache: alter Anbruch.)
---	------------------	--	--	---	---	---	---	----------------------	--



Nr.	Titel	Verfasser	Ort	Anmerkungen
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	...	...	...	...

ABSCHNITT VII.

MITTHEILUNGEN

ÜBER DIE

**BEAMTEN-UNTERSTÜTZUNGS-CASSE.**

1872.



## Abschnitt VII.

## Mittheilungen über die Beamten-Unterstützungscasse.

Seit dem 1. October 1854 besteht eine Unterstützungscasse für das bei den Sächsischen Staatsbahnen angestellte Personal, an welcher auch das bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen angestellte Personal Theil nimmt.

Diese von der Königlichen Generaldirection der Staatsbahnen, in Gemässheit der im Jahre 1854 unter Bestätigung des Finanzministeriums entworfenen und im Jahre 1867 revidirten Statuten, verwaltete Casse hat den Zweck, dem oben gedachten Personale bei überkommener Dienstunfähigkeit, sowie dessen Wittwen und Waisen eine gewisse Unterstützung zu gewähren.

Die Einnahmen dieser Casse bestehen aus:

- a) einem festgesetzten Beitrage aus der Staatscasse nach Zahl der, der Casse angehörigen Beamten,
- b) den Zinsen des Bestandes,
- c) den Beiträgen der Angestellten,
- d) dem Erlöse für verkaufte Erlaubnisskarten zum Begehen der Bahnen,
- e) dem Erlöse aus dem Verkaufe von Gegenständen, welche im Bereiche der zur Unterstützungscasse gehörigen Verkehrsanstalten gefunden worden sind und nicht an die Eigenthümer haben zurückgegeben werden können,
- f) den der Unterstützungscasse zugewendeten Geschenken und Vermächtnissen,
- g) dem auf den betreffenden Betriebsverträgen beruhenden Beitrage solcher Privatbahngesellschaften, deren Bahnen durch dem Unterstützungscassenverbande angehörende Beamte verwaltet werden,
- h) den eingezogenen Strafgeldern und
- i) dem Erlöse aus verkaufter Makulatur.

Die folgende Darstellung gewährt einen Ueberblick über den Fortschritt und die Wirkungen dieses Institutes seit seinem Bestehen.

Jahr.	Einnahmen				Ausgaben				Bestand der Casse am Schlusse des Jahres	Zahl der Betheiligten.	Es erhielten		Es berechnen sich durchschnittlich		auf je 100 Betheiligte im Pensionsgenuss stehende Personen.	
	an Zinsen	an Einlagen der Betheiligten	an ausserordentlichen Einnahmen	zusammen	an eigentlichen Pensionen	an temporären Unterstützungen	für sonstige Zwecke	zusammen			eigentliche Pensionen	temporäre Unterstützungen	auf jeden Betheiligten von der			
													Einnahme	Ausgabe		Personen.
1854	—	—	—	—	—	—	—	—	54 138	—	—	—	—	—	—	—
1855	2 363	7 728	6 135	16 226	1 260	60	396	1 716	68 648	1 633	115	3	9,0	1,1	7,0	
1856	3 306	9 367	11 344	24 017	1 427	115	654	2 196	90 469	1 693	132	3	14,2	1,3	7,8	
1857	3 823	8 547	6 850	19 220	1 943	105	21	2 069	107 620	1 754	162	3	11,0	1,2	9,2	
1858	4 620	13 765	8 691	27 076	2 496	34	113	2 643	132 053	2 045	208	2	13,2	1,3	10,2	
1859	5 603	13 138	7 981	26 722	3 391	581	48	4 020	154 755	2 283	229	23	11,7	1,8	10,0	
1860	6 627	12 252	9 029	27 908	4 437	1 115	4 672	10 224	172 439	2 266	285	6	12,3	4,5	12,8	
1861	7 435	12 980	13 045	33 460	5 575	174	1 001	6 750	199 149	2 282	424	7	14,7	3,0	18,0	
1862	8 456	13 716	10 238	32 410	6 452	233	732	7 417	224 142	2 379	410	5	13,0	3,1	17,2	
1863	9 434	13 301	9 146	31 881	7 125	347	2 247	9 719	246 304	2 471	492	12	12,0	3,0	19,0	
1864	10 147	17 284	9 277	36 708	8 212	1 028	1 092	10 332	272 680	2 503	538	2	14,7	4,7	21,8	
1865	10 653	23 498	9 979	44 130	8 698	121	1 283	10 102	306 708	2 893	533	5	15,3	3,5	18,4	
1866	13 189	23 839	11 457	48 485	9 527	403	1 651	11 581	343 612	3 297	560	11	14,7	3,5	17,0	
1867	14 413	21 212	14 326	49 951	11 214	102	11 124	22 440	371 123	3 279	574	3	15,3	6,0	17,4	
1868	15 240	24 151	26 555	65 946	12 838	—	2 544	15 382	421 687	3 508	680	—	18,3	4,4	19,4	
1869	17 005	29 559	20 163	66 727	16 519	—	2 614	19 133	469 281	4 386	779	—	15,2	4,4	17,8	
1870	19 249	31 226	31 324	81 799	20 295	—	2 799	23 094	527 986	4 418	924	—	18,8	5,2	20,0	
1871	22 709	29 410	28 630	80 750	23 466	—	2 831	26 297	582 438	4 505	1 026	—	17,9	5,8	22,8	
1872	24 861	50 489	26 038	101 388	26 846	—	3 005	29 851	653 975	5 341	1 099	—	19,0	5,8	20,6	
Nach einem 18jährigen Durchschnitte													15,4	4,1	17,8	

## Abschnitt VII.

## Mittheilungen über die Beamten-Unterstützungscasse.

In welcher Weise die Ausgaben der Unterstützungscasse den unterstützungsberechtigten Beamten oder deren hinterlassenen Familiengruppen seit dem Jahre 1861 in Summa zugeflossen sind, ist aus folgender Darstellung zu ersehen; hierbei ist zu bemerken, dass unter den bei den Wittwen lebenden Kindern nur die dem Alter nach unterstützungsberechtigten zu verstehen sind.

Jahr.	Im Pensionsstande befanden sich:																Es erhielten Pensionen						
	Bei der Unterstützungscasse sind betheiligte Beamte.		Wittwen													Waisen		überhaupt Personen.	im Betrage von Thaler.				
	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	kinderlose		mit 1 Kinde		mit 2 Kindern		mit 3 Kindern		mit 4 Kindern		mit 5 Kindern		mit 6 Kindern		mit 7 Kindern			Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.		
			Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.	Anzahl.	Pensionsbetrag Thaler.					
1861	2 282	26	1 093,05	60	1 450,85	30	622,57	30	811,42	18	630,02	10	294,00	7	526,57	—	—	—	—	24	141,44	424	5 574,92
1862	2 379	30	1 274,52	64	1 590,94	25	654,36	26	1 022,21	16	657,29	12	534,77	5	471,52	1	55,00	—	—	27	191,14	410	6 451,49
1863	2 471	38	1 397,98	70	1 681,44	30	766,28	33	1 279,40	16	574,94	18	914,47	3	113,92	2	164,01	1	14,94	31	216,51	492	7 124,49
1864	2 503	45	1 844,15	76	1 843,17	36	972,28	30	968,45	20	846,38	19	1 157,91	5	239,13	—	—	1	57,25	42	283,24	538	8 211,99
1865	2 893	46	2 000,15	89	2 145,23	34	949,39	27	992,66	23	1 287,36	16	752,18	3	118,18	1	46,25	—	—	52	406,94	533	8 698,34
1866	3 297	48	2 138,52	104	2 543,97	34	965,57	32	1 252,08	27	1 469,79	12	524,57	4	266,40	—	—	—	—	52	366,27	560	9 527,17
1867	3 279	41	2 151,97	143	4 112,02	39	1 059,00	33	1 777,64	21	879,82	12	511,03	3	298,38	—	—	—	—	51	423,40	574	11 213,80
1868	3 508	71	3 927,01	143	3 476,19	47	1 328,54	42	1 858,00	23	1 002,88	13	462,19	6	389,85	1	5,19	—	—	46	387,85	680	12 837,03
1869	4 386	90	5 840,71	167	4 302,52	54	1 883,90	39	1 551,23	31	1 184,01	15	781,19	5	351,02	1	62,25	1	137,50	53	424,11	779	16 518,95
1870	4 418	103	7 515,29	201	5 492,74	56	1 807,78	47	1 924,20	32	1 453,43	20	1 115,51	6	255,75	4	125,00	2	172,00	59	433,28	924	20 295,98
1871	4 505	111	8 741,12	231	6 474,07	66	2 147,17	54	2 094,37	33	1 442,08	22	1 236,88	9	580,91	3	193,25	1	64,50	65	490,58	1 026	23 465,58
1872	5 341	117	10 148,07	249	7 182,54	83	3 025,67	51	2 063,59	40	1 910,03	25	1 301,31	8	562,59	2	101,06	1	59,00	59	491,85	1 099	26 845,71

Von den im Jahre 1872 gezahlten Unterstützungsgeldern kamen

37,80 gegen 37,28 % im Vorjahre auf die invaliden Beamten,

49,67 „ 49,60 „ „ „ „ „ Wittwen und

12,53 „ 13,15 „ „ „ „ „ Kinder (davon auf die Waisen allein 1,83 gegen 2,09 % im Vorjahre).

Demnach verhielten sich ihrer Höhe nach im Jahre 1872 die Unterstützungsbezüge der Beamten zu denen ihrer unterstützungsberechtigten Familienglieder wie 1 : 1,6 (im Vorjahre wie 1 : 1,7)

Die Zahl der Wittwen von 419 im Jahre 1871 ist im Jahre 1872 auf 459 = 9,55 % gestiegen.

Weiter giebt obige Darstellung an, in welchem Grössenverhältnisse die Zahl der Pensionsfälle zu der Zahl der activen Beamten seit dem Jahre 1861 gestanden hat.

Auf je 100 bei der Unterstützungscasse betheiligte Beamte kamen:

im Jahre	pensionirte Beamte.	Wittwen								Waisen.	Unterstützungsfälle überhaupt.
		kinderlose.	mit 1 Kinde.	mit 2	mit 3	mit 4	mit 5	mit 6	mit 7		
1861	1,14	2,82	1,31	1,31	0,79	0,44	0,31	—	—	1,05	8,98
1862	1,26	2,69	1,05	1,09	0,67	0,50	0,21	0,04	—	1,13	8,64
1863	1,54	2,83	1,21	1,34	0,64	0,73	0,12	0,08	0,04	1,25	9,78
1864	1,80	3,04	1,44	1,20	0,80	0,77	0,20	—	0,04	1,68	10,97
1865	1,59	3,08	1,18	0,93	0,80	0,55	0,10	0,03	—	1,80	10,06
1866	1,46	3,15	1,03	0,97	0,82	0,36	0,12	—	—	1,58	9,49
1867	1,25	4,36	1,79	1,01	0,64	0,37	0,09	—	—	1,56	10,47
1868	2,02	4,08	1,34	1,20	0,66	0,37	0,17	0,03	—	1,31	11,18
1869	2,05	3,81	1,23	0,89	0,71	0,34	0,11	0,02	0,02	1,21	10,39
1870	2,33	4,55	1,27	1,06	0,72	0,45	0,14	0,09	0,05	1,34	12,00
1871	2,46	5,13	1,46	1,20	0,73	0,49	0,20	0,07	0,02	1,44	13,20
1872	2,19	4,80	1,55	0,95	0,75	0,47	0,15	0,04	0,02	1,10	11,88

## Abschnitt VII.

Mittheilungen über die Beamten-Unterstützungscasse.

Die Beamten-Pensionsfälle bei je 100 Beamten sind gegen das Vorjahr um 0,27 Fälle gefallen; gegen 1861 aber haben sie sich nahezu verdoppelt. Die Abminderung der Pensionsfälle um 0,27 gegen das Vorjahr auf je 100 Betheiligte ist durch den im Jahre 1872 hauptsächlich wegen Eröffnung neuer Linien erfolgten Zuwachs von im Ganzen 836 Betheiligten zu erklären.

Die Zahl der Wittwenpensionen betrug auf je 100 Beamte

	im Jahre 1861 = 6,79
" "	1869 = 7,13
" "	1870 = 8,22
" "	1871 = 9,20
" "	1872 = 8,59

und sind im Jahre 1872 gegen 1871 auf je 100 Beamte um 0,71 Fälle gefallen.

Einschliesslich der 0,24 Fälle, um welche die Zahl der Waisenunterstützungen gegen das Vorjahr gefallen ist, haben sich im Ganzen genommen die Pensionsfälle im Jahre 1872 gegen das Jahr 1871 auf je 100 Beamte um 1,21 Fälle vermindert.

Von dem jährlichen Pensionsaufwande fallen nach Prozenten:

im Jahre	a u f									
	die pensionirten Beamten	die Wittwen								die Waisen
		kinderlose	mit 1 Kinde	Kindern						
			mit 2	mit 3	mit 4	mit 5	mit 6	mit 7		
1861	19,70	26,02	11,27	14,55	11,30	5,27	9,45	—	—	2,54
1862	19,70	24,00	10,14	15,84	10,19	8,29	7,21	0,85	—	2,90
1863	19,62	23,00	10,70	17,90	8,97	12,84	1,00	2,20	0,22	3,04
1864	22,40	22,44	11,84	11,79	10,31	14,10	2,91	—	0,70	3,45
1865	22,99	24,00	10,92	11,41	14,80	8,05	1,30	0,52	—	4,08
1866	22,45	26,70	10,12	13,14	15,42	5,51	2,00	—	—	3,84
1867	19,19	36,87	9,45	15,85	7,85	4,58	2,00	—	—	3,77
1868	30,59	27,07	10,25	14,47	7,82	3,00	3,04	0,04	—	3,02
1869	35,20	26,05	11,40	9,29	7,17	4,72	2,12	0,28	0,82	2,57
1870	37,02	27,90	8,91	9,48	7,10	5,59	1,20	0,02	0,85	2,12
1871	37,25	27,59	9,15	8,92	6,15	5,27	2,42	0,82	0,27	2,09
1872	37,80	26,75	11,27	7,09	7,11	4,85	2,10	0,28	0,22	1,82

Durchschnittlich haben an Unterstützungen erhalten:

im Jahre	jeder pensionirte Beamte	j e d e W i t t w e								jede Waise	jede Person überhaupt
		kinderlose	mit 1 Kinde	Kindern							
				mit 2	mit 3	mit 4	mit 5	mit 6	mit 7		
T h a l e r.											
1861	38,29	24,18	20,75	27,05	33,89	29,40	75,22	—	—	5,89	13,15
1862	42,48	24,80	26,17	39,22	41,08	44,50	94,26	55,00	—	7,08	15,74
1863	36,79	24,02	25,54	38,77	35,98	50,90	37,07	82,21	14,94	6,98	14,48
1864	40,98	24,25	27,01	32,28	42,22	60,94	47,82	—	57,25	6,74	15,20
1865	43,48	24,10	27,92	36,77	55,97	47,91	39,39	46,25	—	7,02	16,52
1866	44,55	24,40	25,40	39,12	51,44	43,71	66,00	—	—	7,04	17,01
1867	52,49	28,70	27,17	53,87	41,90	42,59	99,40	—	—	8,20	19,24
1868	55,21	24,21	28,27	44,24	43,00	35,56	64,07	5,19	—	8,42	18,88
1869	64,90	25,77	34,89	39,78	38,19	52,07	70,22	62,25	137,50	8,00	21,22
1870	72,90	27,23	32,29	40,94	45,42	55,70	42,02	31,00	86,00	7,24	21,00
1871	78,75	28,02	32,52	38,78	43,70	56,22	64,55	64,42	64,50	7,55	22,87
1872	86,74	28,85	36,45	40,46	47,75	52,05	70,22	50,52	59,00	8,24	24,42

Der durchschnittliche Pensionsgenuss eines Pensionärs ist gegen das Vorjahr um 7,99 Thlr. oder 10 % gestiegen.

Seit dem Jahre 1861 sind die jährlichen durchschnittlichen Pensionsbezüge der Beamten um 126 % gewachsen. Vom Jahre 1865 begann eine allmälige Steigerung der Bezüge, welche zumeist durch die wachsende Summe der Dienstjahre begründet ist.

ANHANG.

MITTHEILUNGEN

ÜBER DIE

**BETRIEBS-ERGEBNISSE**

DER UNTER

PRIVAT-DIRECTION STEHENDEN SÄCHSISCHEN EISENBAHNEN

IM JAHRE

1872.



3221W83883 28318188

## ABSCHNITT I.

## MITTHEILUNGEN

ÜBER

**ALLGEMEINES, UMFANG, BAU- UND ANLAGEWERTH**

DER UNTER PRIVAT-DIRECTION STEHENDEN SÄCHSISCHEN EISENBAHNEN.

**A. Allgemeines.**

1. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn betreffend.
2. Die Bockwaer Kohleneisenbahn betreffend.
3. Die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn betreffend.

**B. Die Längen und das Betriebsalter der Privat-Eisenbahnen.**

1. Die Baulängen.
2. Die Tariflängen.
3. Die Eröffnungszeiten.

**C. Das Bau- und Anlage-Capital.**

1. Das Baucapital.
2. Das Anlagecapital.

1872.

## A.

## Allgemeines.

## 1. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn

kam als erste Bahn Sachsens durch eine Actiengesellschaft zur Ausführung. In den Jahren 1836 bis 1839 wurde die Linie Leipzig-Riesa-Dresden erbaut; in den Jahren 1865 bis 1868 wurde das Bahngebiet, nachdem bereits 1860 die Zweigbahn von Coswig nach Meissen hinzugekommen war, durch die Erbauung der von Borsdorf über Döbeln nach Meissen führenden Bahn und im Jahre 1869 durch den Ankauf der Pristewitz-Grossenhainer Bahn zu seinem gegenwärtigen Stande erweitert.

Die Gesellschaft besitzt ausserdem noch die Bahnstrecke von Leipzig bis zur Sächsisch-Preussischen Landesgrenze an 11,55 Kilometer, welche als ein Theil der Magdeburg-Leipziger Bahn an diese Gesellschaft gegen 50 Prozent der Brutto-Einnahme auf dieser Strecke, verpachtet ist.

Von der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft wird endlich auch die 79,50 Kilometer lange Cottbus-Grossenhainer Bahn (welche Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft ist) gegen eine Entschädigung von 45 Prozent der Brutto-Einnahme betrieben. Der Betrieb dieser Bahn geschieht mit den Transportmitteln der Leipzig-Dresdner Bahn.

## 2. Die Bockwaer Kohleneisenbahn

— in den Jahren 1860 und 1861 von einer Actiengesellschaft zum Zwecke der Kohlenabfuhr von den im Bereiche der Bahn gelegenen Kohlenwerken erbaut und von dieser selbst betrieben — besteht aus einem, auf den Bockwaer und theilweise auch auf den Oberhohndorfer Ortsfluren gelegenen Netz von 45 Haupt- und Zweigbahnen mit 46 Ladestellen.

Bei der Haltestelle Cainsdorf schliesst sie sich an die Obererzgebirgische Staatsbahnlinie an.

## 3. Die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn \*)

ward in den Jahren 1859 und 1860 von einer Actiengesellschaft zu gleichem Zwecke wie die unter 2 genannte Bahn erbaut.

Ihre Gesammtlänge setzt sich aus den verschiedenen Längen von mehreren nach den Kohlenschächten führenden Haupt- und Zweigbahnen mit 20 Ladestellen zusammen.

In der Nähe von Schedewitz, ohnweit Zwickau schliesst sie sich an die Obererzgebirgische Staatsbahnlinie an.

Der Betrieb dieser Bahn erfolgt durch die Königlich Sächsische Staatseisenbahnverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft.

Da beide unter 2 und 3 aufgeführte Bahnen lediglich zum Transporte von Steinkohlen und Grubenbedürfnissen dienen, so haben sie zu ihren Ausgangspuncten auch nur im Betriebe befindliche Kohlenwerke. Ihre Zweigbahnnetze verändern sich deshalb je nach der Anlage neuer, oder nach dem Verfall abgebauter Gruben, was vorzugsweise bei der Bockwaer Kohlenbahn der Fall ist. Bei dieser haben namentlich die durch den weit vorgeschrittenen Kohlenabbau hervorgerufenen Terrainsenkungen und Terrainbrüche eine öftere Verlegung der Gleise zur Folge.

Die Bockwaer Eisenbahngesellschaft hat auch deshalb den Grund und Boden zur Anlage ihrer Bahn nicht eigenthümlich erworben, sondern nur auf die Dauer des Bedarfes erpachtet.

Einige kurze Mittheilungen über die Anlageverhältnisse der beiden vorgenannten Kohlenbahnen sind im statistischen Berichte für das Jahr 1869 in Abschnitt IV unter D niedergelegt.

\*) Die Mittheilungen über die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn werden — obgleich dieselbe unter Staatsverwaltung steht — in diesem Anhang gegeben, da die vereinigte Darstellung dieser Bahn mit der unter 2 genannten wünschenswerth ist, im Uebrigen auch dieselbe, als lediglich für die Zwecke der Steinkohlengruben erbaut, um ihres von den übrigen unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen abweichenden Characters willen, sich zu einer gemeinschaftlichen Darstellung mit diesen nicht eignet.

## B.

## Die Längen und das Betriebsalter der Privatbahnen.

## 1. Die Baulängen

betragen

bei der Leipzig-Dresdner Bahn . . . . .	225,325 Kilometer = 30,030 Meilen
und zwar:	
für die Linie Leipzig-Dresden via Riesa	= 114,075 Kilometer = 15,22 Meilen
" " " Coswig-Borsdorf „ Döbeln	= 105,150 „ = 14,02 „
" " " Pristewitz-Grossenhain . . .	= 5,100 „ = 0,68 „
bei der Bockwaer Kohlenbahn . . . . .	= 12,075 Kilometer = 1,73 Meilen
bei der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	= 14,100 „ = 1,802 „

## 2. Die Tariflängen

sind dagegen bei der Leipzig-Dresdner Bahn für alle Linien zusammen  
nur zu 28,3 Meilen — 216,000 Kilometer angenommen  
und zwar:

für die Linie Leipzig-Dresden via Riesa . . .	zu 15,5 Meilen = 116,250 Kilometer
" " " Coswig-Borsdorf „ Döbeln „ . . .	12,0 „ = 94,500 „
" " " Pristewitz-Grossenhain . . . . .	0,7 „ = 5,250 „

Hierbei sind die Entfernungen der einzelnen Stationen der Linie von Coswig über Döbeln nach Borsdorf unter sich und damit die ganze Länge dieser Bahn dergestalt reducirt worden, dass die Längen beider Leipzig-Dresdner Linien, sowol via Döbeln als via Riesa zum Zwecke der Tarifberechnungen gleichgestellt worden sind.

Bei den Berechnungen, welche sich auf die Kilometerlänge der Bahn beziehen, ist die volle Länge — 225,325 Kilometer — zur Anwendung gekommen.

Auf der Bockwaer Kohlenbahn ist der Frachttarif der Wagenladungseinheit von 100 Centner nach sämtlichen im Bereiche dieser Bahn gelegenen Kohlenwerken gleichgestellt.

Auf der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn ist derselbe je nach der Eintheilung der Bahn in 4 Abtheilungen verschieden.

## 3. Die Eröffnungszeiten.

Die einzelnen Bahnen oder Theile derselben wurden eröffnet:

	streckenweise			die ganze Bahn
	von	bis	am	am
die Leipzig-Dresdner Bahn . . . . .	Leipzig	Althen	24. April 1837	
	Althen	Gerigshain	12. November 1837	
	Gerigshain	Machern	11. Mai 1838	
	Dresden	Weintraube	19. Juli 1838	
	Machern	Wurzen	31. Juli 1838	
	Wurzen	Dahlen	} 16. September 1838	
	Weintraube	Oberau		
	Dahlen	Oschatz	3. November 1838	
	Oschatz	Riesa	21. November 1838	
	Riesa	Oberau	7. April 1839	
	Coswig	Meissen	1. December 1860	
	Borsdorf	Grimma	14. Mai 1866	
	Grimma	Leissnig	27. October 1867	
	Leissnig	Döbeln	2. Juni 1868	
Döbeln	Nossen	25. October 1868		
Nossen	Meissen	22. resp. 31. December 1868		
Pristewitz	Grossenhain	14. October 1862		
die Bockwaer Kohlenbahn . . . . .	Bockwa	zu den Steinkohlenwerken in Bockwaer und Oberhohndorfer Flur	4. September 1861	
die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenb.	Schedewitz	zu den Steinkohlenwerken in Oberhohndorfer und Reinsdorfer Flur.	25. September 1860	10. December 1860

## C.

## Das Bau- und Anlage-Capital.

## 1. Das Baucapital,

welches bis zum Schlusse des Jahres 1872 verwendet worden ist, beträgt:

für	bei der					
	Leipzig - Dresdner Bahn		Bockwaer Kohlenbahn		Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	
	Thaler.	%	Thaler	%	Thaler.	%
Vorarbeiten u. sonstige hierher gehörige Kosten	13 546 543	77,01	3 265,00	1,49	13 940,00	3,00
Gründerwerb . . . . .			*)	—	40 075,00	11,21
Erdarbeiten, Kunstbauobjecte und Oberbau . . . . .			158 376,84	72,49	196 546,00	54,97
Hochbauten . . . . .			1 613 146	9,17	15 164,21	6,94
Transportmittel . . . . .			2 336 602	13,29	37 891,72	17,34
Insgemein . . . . .	93 803	0,53	3 803,00	1,74	33 064,00	9,25
Zusammen:	17 590 094	100,00	218 500,87	100,00	357 565,40	100,00
	auf		auf		auf	
	225,225 Kilometer		12,975 Kilometer		14,100 Kilometer	
pro Kilometer Baulänge . . . . . Thlr.	78 100,1		16 840,1		25 198,4	

## 2. Das Anlage-Capital

der Leipzig-Dresdner Eisenbahn besteht in dem ursprünglichen Actien-capital von 7 500 000 Thalern. Ausserdem hat die Gesellschaft mehrere, theils vier- theils fünfprozentige Anleihen aus den Jahren 1839, 1841, 1854, 1860 und 1866, von den jährlichen Ueberschüssen zu verzinsen und zu tilgen.

Bei der Bockwaer Eisenbahn sind bereits bis zum Schlusse des Jahres 1869 118 500 Thaler 26 Ngr. von den ursprünglichen Baukosten getilgt worden, so dass der Gesellschaft nur noch ein Actien-capital von 100 000 Thalern durch den Betriebs-Ueberschuss zu verzinsen bleibt.

Das bei der Oberhohndorf-Reinsdorfer Eisenbahn zu verzinsende Actien-capital beträgt 178 200 Thaler. Eine zur Erfüllung der Bahnbaukosten nöthig gewesene Anleihe wird von den Ueberschüssen planmässig verzinst und getilgt.

## ABSCHNITT II.

## Eisenbahn-Neubau.

Mittheilungen über den von der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft in der Ausführung begriffenen Bau einer Bahn von Nossen nach Freiberg, sowie über deren Fortsetzung nach Brix in Böhmen sind im Geschäftsberichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft pro 1872 dd. Leipzig, 13. März 1873 enthalten.

\*) Das Bahnareal ist erpachtet.

## ABSCHNITT III.

**TRANSPORTMITTEL.**

1. Bestand der Transportmittel.
2. Anschaffungskosten derselben.
3. Leistungen der Transportmittel.
4. Verbrauch durch dieselben an Heiz-, Schmier-, Putzmaterial und Reparaturkosten.

(Wegen der specielleren Mittheilungen ist auf die Geschäftsberichte der betreffenden Bahnen zu verweisen.)

1872.



Leipzig-Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn.
------------------------	----------------------	--------------------------------------

## I. Bestand der Transportmittel.\*)

Locomotiven:				
6rädige . . . . .	Anzahl	74	—	—
Tenderlocomotiven . . . . .	"	2	3	3
Zusammen Anzahl		76	3	3
Locomotiven pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	"	0,34	0,23	0,21
Von den Locomotiven sind:				
gekuppelt . . . . .	"	48	3	3
ungekuppelt . . . . .	"	28	—	—
mit Dampfbremse versehen . . . . .	"	32	2	3
Die Locomotiven wurden geliefert von:				
R. Hartmann in Chemnitz . . . . .	"	10	3	3
R. Stephenson in New-Castle . . . . .	"	2	—	—
A. Borsig in Berlin . . . . .	"	24	—	—
Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler) . . . . .	"	40	—	—
Tender mit 3 Achsen . . . . .	"	74	—	—
Personenwagen:				
4rädige . . . . .	"	98	—	—
6 " . . . . .	"	107	—	—
Zusammen Anzahl		205	—	—
Achsen unter denselben . . . . .	"	517	—	—
" pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	"	2,50	—	—
Die Personenwagen enthalten Plätze:				
in I. Classe . . . . .	"	336	—	—
" II. " . . . . .	"	1 780	—	—
" III. " . . . . .	"	6 240	—	—
" IV. " . . . . .	"	1 080	—	—
Zusammen Anzahl		9 436	—	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	Plätze	41,50	—	—
" " Achse . . . . .	"	18,25	—	—

\*) Die Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft besitzt ausser den hier aufgeführten Transportmitteln noch für den Betrieb der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn 14 Stück Locomotiven, 14 Stück Tender, 29 Stück Personenwagen mit 79 Achsen und 1488 Plätzen, sowie 54 Stück bedeckte und 230 offene Güterwagen mit zusammen 568 Achsen und 56 800 Centner Ladungsfähigkeit.

Die Bockwaer und Oberhohndorf-Reinsdorfer Eisenbahn-Gesellschaften besitzen keine Wagen; dieselben werden von der Staatseisenbahnverwaltung gestellt.

	Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
<b>Güterwagen incl. Gepäck- und Viehwagen:</b>			
4 rädriqe offene . . . . . Anzahl	1 672	—	—
4 „ bedeckte (incl. 5 Postbureau-, 2 Post- gepäck-, 32 Gepäck-, 6 Pferde- u. 15 Viehwagen) . . . . . „	669	—	—
6 „ offene . . . . . „	14	—	—
6 „ bedeckte (incl. 7 Postbureau-, 4 Post- gepäck-, 10 Gepäck- und 4 Pack- meisterwagen) . . . . . „	143	—	—
Zusammen Anzahl	2 498	—	—
Achsen unter denselben . . . . . „	5 153	—	—
„ pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	22,88	—	—
Gesamtladungsfähigkeit der Güter- etc. Wagen Z.-Ctr.	455 650	—	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	2 023,00	—	—
„ „ laufende Achse . . . . . „	88,42	—	—

## 2. Anschaffungskosten der Transportmittel.\*)

Der Locomotiven und Tender . . . . . Thlr.	1 326 840	35 731,28	49 960
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	4 354,22	2 753,86	3 520,79
Der Personenwagen incl. Postwagen . . . . . „	468 355	—	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	1 536,98	—	—
Der Güter- etc. Wagen . . . . . „	2 156 254	—	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	7 076,07	—	—
Zusammen Thlr.	3 951 449	35 731,28	49 960
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	12 967,26	2 753,86	3 520,79
Von den Anschaffungskosten kommen:			
auf die Locomotiven und Tender . . . . . Proz.	33,58	100,00	100,00
„ „ Personenwagen . . . . . „	11,85	—	—
„ „ Güterwagen . . . . . „	54,57	—	—

\*) Bei der Leipzig-Dresdner Bahn beziehen sich die Anschaffungskosten der Transportmittel gleichzeitig auf die an die Cottbus-Grossenhainer Bahn verliehenen Transportmittel, weshalb auch bei den bez. Berechnungen pro Kilometer Bahnlänge die Länge beider Bahnen von 304,325 Kilometer angewendet worden ist.



Abchnitt III.  
Transportmittel.

Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
-------------------------------	-------------------------	---

### 3. Leistungen der Transportmittel.

Die Locomotiven haben zurückgelegt:			
a) vor Courier- und Schnell- (Eil-) Zügen . . . Kilometer	} 1 173 508,5	—	—
b) „ Personenzügen . . . . . „			
c) „ Güterzügen . . . . . „ (ad. a.—c. incl. der Extrazüge.)	} 677 739,5	{ 36 427,5	19 272,0
d) „ Material- und Arbeitszügen . . . . . „			
e) leergehend . . . . . „	80 134,7	{ 2 325,0	—
		{ 1 875,0	1 692,0
Zusammen Kilometer	1 931 383,0	40 627,5	20 964,0
Davon sind Nutzkilometer	1 851 248,3	38 752,5	19 272,0
Von den überhaupt zurückgelegten Locomotivkilometern kommen durchschnittlich:			
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . . Kilometer	8 575,3	3 131,3	1 477,4
Ausserdem haben die Locomotiven zugebracht:			
a) im Rangirdienste . . . . . Stunden	64 790,0	*)	7 645
b) „ Reservedienste . . . . . „	38 863,0	—	—
Durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen:			
a) in den Courier- und Schnellzügen . . . . . Achsen	20	—	—
b) „ „ Personenzügen . . . . . „	36	—	—
c) „ „ Güter- und gemischten Zügen . . . . . „	130	52	50
d) „ „ Material- und Arbeitszügen . . . . . „	19	18	—
Die Wagen haben zurückgelegt auf der eigenen Bahn:			
Die Personenwagen (eigene) . . . . . Achsenkilometer	21 312 271,5	—	—
„ „ (fremde) . . . . . „	1 896 919,5	—	—
„ Güterwagen (eigene) . . . . . „	23 773 341,5	—	—
„ „ (fremde) . . . . . „	50 328 339,0	768 645,0	962 421,0
„ „ in besonderen Zügen mit Baumaterialien . . . . . „	{ unter den Achsen- kilometern der eigenen Güterwagen mit enthalten. }	32 550,0	—
Gesamtzahl der Achsenkilometer	97 310 871,5	801 195,0	962 421,0
Davon kommen:			
auf die Personenwagen . . . . . „	23 209 191,0	—	—
„ „ Güterwagen . . . . . „	74 101 680,5	801 195,0	962 421,0

\*) Bei der Bockwaer Kohlenbahn sind die Rangirdienststunden nach zurückgelegten Locomotivkilometern berechnet und daher unter letzteren enthalten.

	Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
Die Personenwagen - Achsenkilometer verhalten sich zu den Güterwagenachsenkilometern . . . . . =	1 : 3,19	—	—
Von der Gesamtzahl der Achsenkilometer kommen durchschnittlich auf jeden Kilometer Bahnlänge Achsenkilometer	432 060,7	61 749,1	67 823,9
Von den auf der Bahn durchlaufenen Achsenkilometern kommen durchschnittlich auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Achsenfrequenz):			
bei den Personenwagen. . . . . Achsenkilometer	103 048,9	—	—
„ „ Güterwagen. . . . . „	329 011,8	61 749,1	67 823,9
Auf fremden Bahnen haben die eigenen Wagen zurückgelegt:			
die Personenwagen . . . . . Achsenkilometer	2 224 938,0	—	—
„ Güterwagen . . . . . „	34 676 676,0	—	—
Auf jeden Locomotivnutzkilometer kommen durchschnittlich . . . . . Wagenachsenkilometer	52,57	20,67	49,94
An Wagenmiethe sind eingenommen . . . . . Thlr.	29 744,04	—	—
An Wagenmiethe sind ausgegeben . . . . . „	75 038,28	4 534,00	7 460,64
Jede eigene Personenwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt (auf eigener und fremder Bahn) . . Kilomtr.	45 526,52	—	—
Jede eigene Güterwagenachse hat durchschnittlich zurückgelegt (auf eigener und fremder Bahn) . . Kilomtr.	11 342,91	—	—
Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt . . . . . Proz.	22,00	—	—
Durchschnittlich war während des ganzen Betriebsjahres jede bewegte Personenwagenachse besetzt mit . . . . . Personen	4,14	—	—
Die bewegten Güterwagen (incl. Gepäck- und Postwagen) waren durchschnittlich belastet:			
mit Zollcentner pro Achse . . . . .	32,29	—	—
zu Prozenten ihrer Ladungsfähigkeit . . . . .	36,52	—	—

Die Ausnutzung der Güterwagen auf der Bockwaer und Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn beträgt stets 50 Prozent, da die Wagen in der Hauptsache leer ankommen und voll beladen abgehen. Ein kleiner Prozentsatz fällt jedoch auf die Lasten der mit den rückkehrenden Wagen nach den Schächten beförderten Grubenbedürfnisse.

Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
-------------------------------	-------------------------	---

## 4. Verbrauch durch die Transportmittel.

a) Bei den Locomotiven:			
an Feuerungsmaterial:			
Holz zur Anfeuerung . . . . . Cubikmeter	2 398	20,98	8,898
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	0,001224	0,000516	0,000415
Steinkohlen und Coaks (zusammen auf Steinkohlen reducirt im Verhältniss 1:1) . . . . . Kilogramm	24 520 663	337 734	526 500
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	12,696	8,313	25,114
"    " Nutzkilometer . . . . .	13,245	8,715	27,319
"    " Wagenachsenkilometer . . . . .	0,2529	0,4215	0,5471
Kosten des verbrauchten Brennmaterials (excl. der Nebenkosten) . . . . . Thlr.	149 544,00	1 750,75	2 145,62
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . . Ngr.	2,323	1,293	3,070
"    " Nutzkilometer . . . . .	2,423	1,355	3,340
"    " Wagenachsenkilometer . . . . . Pfg.	0,4019	0,6556	0,8698
Bei einem Preise von			
durchschnittlich pro Cubikmeter Holz . . . . . Ngr.	—	61,645	83,017
"    " 100 Kilogramm Steinkohlen und Coaks . . . . .	—	15,168	12,022
"    " 100 Kilogramm Feuerungsmaterial auf Steinkohle reducirt . . . . .	—	15,168	12,022
Kosten des verbrauchten Brennmaterials (incl. der Nebenkosten [Arbeitslöhne, Körbe, Frachten etc.]) . . . . . Thlr.	171 319,49	—*)	—*)
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . . Ngr.	2,661	—	—
"    " Nutzkilometer . . . . .	2,776	—	—
"    " Wagenachsenkilometer . . . . . Pfg.	0,5282	—	—
an Schmiermaterial:			
im Ganzen . . . . . Kilogramm	33 156,0	1 000,0	709,3
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	0,0172	0,0216	0,0228
"    " Wagenachsenkilometer . . . . .	0,000341	0,001248	0,000727
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . . Thlr.	9 004,00	394,80	238,97
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . . Pfg.	1,3980	2,9153	3,4197
"    " Wagenachsenkilometer . . . . .	0,0278	0,1478	0,0745
an Putzmaterial:			
im Ganzen . . . . . Kilogramm	10 357,0	559,5	332,0
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . .	0,0053	0,0128	0,0158
"    " Wagenachsenkilometer . . . . .	0,000106	0,000256	0,000316
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . . Thlr.	3 632,00	120,00	52,64
Durchschnittlich pro Locomotivkilometer . . . . . Pfg.	0,5642	0,8861	0,7533
"    " Wagenachsenkilometer . . . . .	0,0112	0,0449	0,0164

\*) Bei den Kohlenbahnen existiren keine Nebenkosten für Brennmaterialien, weil letztere unmittelbar an den Schächten entnommen werden.

	Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhöndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.	
<b>b) Bei den Wagen:</b>				
<b>an Schmiermaterial:</b>				
im Ganzen . . . . .	Kilogramm	3 050,0	—	54,5
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer	"	0,000031	—	0,000057
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . .	Thlr.	1 136,00	—	14,52 *)
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer . . . . .	Pfg.	0,00250	—	0,00452
<b>an Putzmaterial:</b>				
im Ganzen . . . . .	Kilogramm	4 000,0	—	67,0
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer	"	0,000041	—	0,000070
Geldwerth desselben im Ganzen . . . . .	Thlr.	773,00	—	8,67
Durchschnittlich pro Wagenachsenkilometer . . . . .	Pfg.	0,0024	—	0,0027
<b>An Reparaturkosten sind im Ganzen aufgewendet worden:</b>				
a) bei den Locomotiven . . . . .	Thlr.	45 976,85	1 394,30	1 052,04
b) " " Tendern . . . . .	"			
Durchschnittlich:				
pro Locomotivkilometer incl. Tender . . . . .	Pfg.	7,1415	10,2957	15,0035
" Locomotivnutzkilometer incl. Tender . . . . .	"	7,4507	10,7939	16,2800
" Wagenachsenkilometer incl. Tender . . . . .	"	0,1417	0,5221	0,3281
Die Reparaturkosten für Locomotiven und Tender betragen zusammen Prozente der Anschaffungskosten . . . . .		3,47	3,00	2,11
c) bei den Personenwagen . . . . .	Thlr.	18 200,00	—	—
Durchschnittlich:				
pro Personenwagenachse . . . . .	"	35,203	—	—
" Sitzplatz . . . . .	"	1,020	—	—
" Personenwagenachsenkilometer . . . . .	Pfg.	0,2353	—	—
" Personenkilometer . . . . .	"	0,0509	—	—
Die Reparaturkosten betragen Prozente der Anschaffungskosten . . . . .		3,50	—	—
d) bei den Güterwagen . . . . .	Thlr.	53 974,00	—	—
Durchschnittlich:				
pro laufende Güterwagenachse . . . . .	"	10,474	—	—
" 100 Centner Ladungsfähigkeit . . . . .	"	11,945	—	—
" Güterwagenachsenkilometer . . . . .	Pfg.	0,2185	—	—
" Gütercentnerkilometer . . . . .	"	0,0009	—	—
Die Reparaturkosten betragen Prozente der Anschaffungskosten . . . . .		2,50	—	—

\*) Für die Arbeitswagen.



## ABSCHNITT IV.

**PERSONEN-, GEPÄCK- UND GÜTERFREQUENZ ETC.**

1. Personenverkehr.
2. Fahrzeugs- und Thierverkehr.
3. Güterverkehr.
4. Durchschnittsergebnisse:
  - a) aus dem Personenverkehre,
  - b) aus dem Güterverkehre.
5. Depeschenverkehr.

(Wegen der specielleren Mittheilungen ist auf die Geschäftsberichte der betreffenden Bahnen zu verweisen.)

1872.

Abchnitt IV.  
Personen-, Gepäck- und Güterfrequenz etc.

Leipzig- Dresdener Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
--------------------------------	-------------------------	---

Es wurden befördert:

### I. im Personenverkehre.

Personen in I. Wagenklasse . . . . .	Anzahl	24 072	—	—
„ „ II. „ . . . . .	„	516 871	—	—
„ „ III. „ (incl. Militär) . . . . .	„	2 034 936	—	—
„ „ IV. „ . . . . .	„	192 312	—	—
Zusammen Anzahl		2 768 191	—	—
Davon kommen:				
auf den Binnenverkehr . . . . .	„	2 468 101	—	—
„ „ directen und Durchgangsverkehr . . . . .	„	300 090	—	—
Extrazüge . . . . .	„	2	—	—
Gepäcküberfracht . . . . .	Centner	49 601,6	—	—
Hunde . . . . .	Stück	7 202	—	—

### 2. im Fahrzeugs- und Thierverkehre.

Eisenbahnfahrzeuge . . . . .	Stück	914	—	—
Equipagen und andere Fahrzeuge . . . . .	„	287	—	—
Pferde . . . . .	Stück	1 348	—	—
	Wagenladungen	748,5	—	—
Rind- und anderes Vieh . . . . .	Centner	633,2	—	—
	Stück	2 832	—	—
	Wagenladungen	8 297	—	—

### 3. im Güterverkehre.

Eilgüter incl. Postfracht . . . . .	Centner	638 869,7	—	—
Normalgüter . . . . .	„	2 586 693,6	—	—
Güter in ermäßigter Fracht:				
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	„	361 572,8	—	—
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	„	32 399 541,2	8 930 700,0	9 300 265,0
Güter in vereinbarter Fracht . . . . .	„	262 300,0	107 000,0	—
Zusammen Centner		36 249 077,3	9 037 700,0	9 300 265,0
Davon kommen:				
auf den Binnenverkehr . . . . .	„	9 670 195,1	—	—
„ „ directen und Durchgangsverkehr . . . . .	„	26 578 882,2	9 037 700,0	9 300 265,0

## 4. Durchschnittsergebnisse

a) aus dem Personenverkehre.

	Leipzig- Dresdner Bahn.
Durchschnittlich kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge beförderte Personen . . . . .	12 291
Von der Gesamtzahl der Reisenden kommen auf:	
I. Wagenklasse . . . . . Proz.	0,87
II. " . . . . . "	18,67
III. " (incl. Militär) . . . . . "	73,51
IV. " . . . . . "	6,95
Von den beförderten Personen kommen:	
auf den Binnenverkehr . . . . . "	89,16
" " directen und Durchgangsverkehr . . . . . "	10,84
Sämtliche Personen haben zurückgelegt:	
in I. Wagenklasse . . . . . Kilom.	1 787 715,0
" II. " . . . . . "	23 610 817,5
" III. " (incl. Militär) . . . . . "	65 112 682,5
" IV. " . . . . . "	5 468 932,5
Zusammen Personenkilometer	95 980 147,5
und zwar:	
im Binnenverkehre . . . . . "	73 982 629,3
" directen und Durchgangsverkehre . . . . . "	21 997 518,2
Durchschnittlich kommen:	
auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . . "	426 152,3
" jede vorhandene Personenwagenachse . . . . . "	185 648,2
" jeden vorhandenen Platz . . . . . "	10 171,7
Durchschnittlich haben durchfahren:	
jede Person in I. Wagenklasse . . . . . Kilom.	74,27
" " " II. " . . . . . "	45,68
" " " III. " (incl. Militär) . . . . . "	32,00
" " " IV. " . . . . . "	28,44
" Person überhaupt . . . . . "	34,67
und zwar:	
im Binnenverkehre . . . . . "	29,98
" directen und Durchgangsverkehre . . . . . "	73,90
Die von den Personen durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl beträgt Prozente der Bahnlänge:	
für jede Person in I. Wagenklasse . . . . .	32,98
" " " II. " . . . . .	20,28
" " " III. " (incl. Militär) . . . . .	14,21
" " " IV. " . . . . .	12,63
" " Person überhaupt . . . . .	15,39

und zwar:

im Binnenverkehre . . . . .	13,31
" directen und Durchgangsverkehre . . . . .	32,55

Von den Personenkilometern kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Personenfrequenz):

	Kilom.
I. Wagenklasse . . . . .	7 937,5
II. " . . . . .	104 832,1
III. " (incl. Militär) . . . . .	289 100,1
IV. " . . . . .	24 282,1

Nach der spezifischen Personenfrequenz kommen auf:

	Proz.
I. Wagenklasse . . . . .	1,86
II. " . . . . .	24,60
III. " (incl. Militär) . . . . .	67,94
IV. " . . . . .	5,70

Von der Personengeleinnahme kommen auf:

I. Wagenklasse . . . . .	4,27
II. " . . . . .	33,29
III. " (incl. Militär) . . . . .	59,14
IV. " . . . . .	3,20

Von der Personengeleinnahme stammen excl. der Einnahme für aussergewöhnliche Militärtransporte:

aus dem Binnenverkehre . . . . .	70,43
" " directen und Durchgangsverkehre . . . . .	29,57

Von der Personengeleinnahme kommen durchschnittlich:

	Ngr.
auf jede Person in I. Wagenklasse . . . . .	62,63
" " " II. " . . . . .	22,21
" " " III. " (incl. Militär) . . . . .	10,02
" " " IV. " . . . . .	5,74
" " Person überhaupt . . . . .	12,46

und zwar:

im Binnenverkehre . . . . .	9,84
" directen und Durchgangsverkehre . . . . .	33,02

Pro Kilometer

sind durchschnittlich eingenommen:

	Pfg.
für jede Person in I. Wagenklasse . . . . .	8,43
" " " II. " . . . . .	4,56
" " " III. " (incl. Militär) . . . . .	3,13
" " " IV. " . . . . .	2,02
" " Person überhaupt . . . . .	3,59

und zwar:

im Binnenverkehre . . . . .	3,28
" directen und Durchgangsverkehre . . . . .	4,64



## Abschnitt IV.

Personen-, Gepäck- und Güterfrequenz etc.

	Leipzig- Dresdner Bahn.	Leipzig- Dresdner Bahn.
Von der Personengeleinnahme kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (spezifische Einnahme):		Von den Centnerkilometern kommen durchschnittlich: auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . Centnerkilom.
I. Wagenklasse . . . . . Thlr.	223,18	„ jede vorhandene Güter-, Gepäck- etc. Wagen- achse**) . . . . . „
II. „ . . . . . „	1 699,24	„ je 100 Centner Ladungsfähigkeit der Güter-, Gepäck- etc. Wagen**) . . . . . „
III. „ (incl. Militär) . . . . . „	3 018,64	
IV. „ . . . . . „	163,50	
Von der spezifischen Einnahme kommen auf:		Durchschnittlich haben durchfahren:
I. Wagenklasse . . . . . Proz.	4,27	jeder Centner Eilgut . . . . . Kilom.
II. „ . . . . . „	33,29	„ „ Normalgut . . . . . „
III. „ (incl. Militär) . . . . . „	59,14	„ „ Gut in ermässiger Fracht:
IV. „ . . . . . „	3,20	nach den Centnerfrachtsätzen . . . . . „
Von der Einnahme aus dem Gepäckverkehre kommen durch- schnittlich:		„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . . „
auf jeden beförderten Centner bezahltes Reise- gepäck überhaupt . . . . . Ngr.	17,04	„ „ Gut in vereinbarter Fracht . . . . . „
b) aus dem Güterverkehre.		„ „ Gut überhaupt . . . . . „
Durchschnittlich kommen auf jeden Kilom. Bahnlänge beförderte Gütercentner . . . . .	160 946,00	und zwar:
Von der Gesamtzahl der Gütercentner kommen:		im Binnenverkehre . . . . . „
auf Eilgüter . . . . . Proz.	1,76	„ directen und Durchgangsverkehre . . . . . „
„ Normalfrachtgüter . . . . . „	7,14	
„ Güter in ermässiger Fracht:		Die von den Gütern durchschnittlich durchfahrene Kilometer- zahl beträgt Prozente der Bahnlänge:
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . . „	1,00	für jeden Centner Eilgut . . . . .
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . . „	89,28	„ „ „ Normalgut . . . . .
„ „ in vereinbarter Fracht . . . . . „	0,72	„ „ „ Gut in ermässiger Fracht:
Von den beförderten Gütercentnern kommen:		nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .
auf den Binnenverkehr . . . . . „	26,68	„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .
„ „ directen und Durchgangsverkehr . . . . . „	73,22	„ „ Gut in vereinbarter Fracht . . . . .
Sämmtliche Güter-Centner haben zurückgelegt:		„ „ „ überhaupt . . . . .
Eilgüter . . . . . Kilom.	40 572 463,0	und zwar:
Normalfrachtgüter . . . . . „	176 348 422,0	im Binnenverkehre . . . . .
Güter in ermässiger Fracht:		„ directen und Durchgangsverkehre . . . . .
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . . „	28 907 348,0	
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . . „	2 070 251 287,0	Von den Gütercentnerkilometern kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (spezifische Güterfrequenz):
„ „ vereinbarter Fracht . . . . . „	15 694 275,0	von den Eilgütern . . . . . Kilom.
Zusammen Centnerkilometer	2 331 773 795,0 )	„ „ Normalfrachtgütern . . . . . „
und zwar:		„ „ Gütern in ermässiger Fracht:
im Binnenverkehre . . . . . „	375 024 592,5	nach den Centnerfrachtsätzen . . . . . „
„ directen und Durchgangsverkehre . . . . . „	1 956 649 202,5	„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .
		„ „ Gütern in vereinbarter Fracht . . . . . „
		Von der spezifischen Güterfrequenz kommen auf:
		Eilgüter . . . . . Proz.
		Normalfrachtgüter . . . . . „
		Güter in ermässiger Fracht:
		nach den Centnerfrachtsätzen . . . . . „
		„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . . „
		„ „ vereinbarter Fracht . . . . . „

\*) Ausserdem 60 605 012,5 Centnerkilometer von dem Gesamtreisegepäck, den Equipagen, Eisenbahnfahrzeugen und Vieh.

\*\*) Die vom Gesamtreisegepäck etc. zurückgelegten 60 605 012,5 Centnerkilometer sind hier mit berücksichtigt worden.

	Leipzig- Dresdner Bahn.		Leipzig- Dresdner Bahn.
<b>5. Depeschen-Verkehr.</b>			
Von der Güterfrachteinnahme kommen excl. der Einnahme für aussergewöhnliche Militärtransporte auf:		Für Privatcorrespondenz eingerichtete Telegraphenstationen . . . . .	Anzahl 15
Eilgut . . . . .	Proz. 7,27	Gebührenfrei beförderte Staatsdepeschen:	
Normalfrachtgut . . . . .	" 17,05	abgegangene . . . . .	" 652
Gut in ermässiger Fracht:		Privatdepeschen:	
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	" 2,61	abgegangene . . . . .	" 25 208
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	" 72,42	Ueberhaupt erhobene Telegraphengebühren . . . . .	Thlr. 5 965,92
" " vereinbarter Fracht . . . . .	" 0,65	Einnahme-Antheil der Bahnverwaltung . . . . .	" 4 085,61
Von der Gesamtfrachteinnahme stammen excl. der Einnahme für aussergewöhnliche Militärtransporte:		Durchschnittlich kommen:	
aus dem Binnenverkehre . . . . .	Proz. 23,29	von der Gesamteinnahme	
" " directen und Durchgangsverkehre . . . . .	" 76,71	auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . .	" 26,49
Von der Güterfrachteinnahme kommen durchschnittlich auf jeden beförderten Centner:		" jede aufgebene Privatdepesche . . . . .	" 0,24
Eilgut . . . . .	Pfg. 70,34	von dem Einnahmeantheile	
Normalfrachtgut . . . . .	" 40,71	auf jeden Kilometer Bahnlänge . . . . .	" 18,14
Gut in ermässiger Fracht:		" jede aufgebene Privatdepesche . . . . .	" 0,16
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	" 44,54		
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	" 13,81		
" " vereinbarter Fracht . . . . .	" 15,28		
" überhaupt . . . . .	" 17,04		
und zwar:			
im Binnenverkehre . . . . .	" 14,88		
" directen und Durchgangsverkehre . . . . .	" 17,82		
Pro Kilometer			
sind durchschnittlich eingenommen:			
für jeden Centner Eilgut . . . . .	" 1,11		
" " " Normalfrachtgut . . . . .	" 0,60		
" " " Gut in ermässiger Fracht:			
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	" 0,56		
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	" 0,22		
" " Centner Gut in vereinbarter Fracht . . . . .	" 0,26		
" " " " überhaupt . . . . .	" 0,27		
und zwar:			
im Binnenverkehre . . . . .	" 0,23		
" directen und Durchgangsverkehre . . . . .	" 0,24		
Von der Güterfrachteinnahme kommen auf jeden Kilometer Bahnlänge (specifische Frachteinnahme):			
von den Eilgütern . . . . .	Thlr. 665,04		
" " Normalfrachtgütern . . . . .	" 1 558,55		
" " Gütern in ermässiger Fracht:			
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	" 238,32		
" " Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	" 6 620,84		
" " Gütern in vereinbarter Fracht . . . . .	" 59,32		

No.	Title	Date	Remarks
1	St. Augustin-Verein	1871	
2	St. Augustin-Verein	1872	
3	St. Augustin-Verein	1873	
4	St. Augustin-Verein	1874	
5	St. Augustin-Verein	1875	
6	St. Augustin-Verein	1876	
7	St. Augustin-Verein	1877	
8	St. Augustin-Verein	1878	
9	St. Augustin-Verein	1879	
10	St. Augustin-Verein	1880	
11	St. Augustin-Verein	1881	
12	St. Augustin-Verein	1882	
13	St. Augustin-Verein	1883	
14	St. Augustin-Verein	1884	
15	St. Augustin-Verein	1885	
16	St. Augustin-Verein	1886	
17	St. Augustin-Verein	1887	
18	St. Augustin-Verein	1888	
19	St. Augustin-Verein	1889	
20	St. Augustin-Verein	1890	

## ABSCHNITT V.

**FINANZIELLE ERGEBNISSE.****1. Einnahmen**

- a) aus dem Personen- und Gepäckverkehre,
- b) „ „ Fahrzeugs- und Thierverkehre,
- c) „ „ Güterverkehre,
- d) „ sonstigen Quellen,
- e) Gesamt-Einnahme.

**2. Ausgaben**

- a) für die Bahnverwaltung,
- b) „ „ Transportverwaltung,
- c) „ „ allgemeine Verwaltung,
- d) Zins für erpachtete Bahnstrecken,
- e) Einlagen in den Erneuerungsfonds,
- f) Gesamt-Ausgabe.

**3. Ueberschuss.**

1872.



Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
-------------------------------	-------------------------	---

## I. Einnahmen.

## a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehre.

Für Personen in I. Wagenklasse . . . . .	Thlr.	50 254,31	—	—
„ „ „ II. „ . . . . .	„	382 712,12	—	—
„ „ „ III. „ (incl. Militär) . . . . .	„	679 873,87	—	—
„ „ „ IV. „ . . . . .	„	36 824,60	—	—
Zusammen	Thlr.	1 149 664,90	—	—
Davon kommen:				
auf den Binnenverkehr . . . . .	„	809 718,93	—	—
„ „ directen und Durchgangsverkehr . . . . .	„	339 945,97	—	—
Für aussergewöhnliche Militärtransporte . . . . .	„	51 845,31	—	—
„ Extrazüge . . . . .	„			
„ Gepäcküberfracht . . . . .	„			
„ Hunde . . . . .	„	1 042,60	—	—
Zusammen im Personenverkehre	Thlr.	1 230 733,40	—	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	„	5 464,402	—	—

## b) Aus dem Fahrzeugs- und Thierverkehre.

Für Eisenbahnfahrzeuge . . . . .	„	5 737,08	—	—
„ Equipagen und andere Fahrzeuge . . . . .	„	2 009,45	—	—
„ Pferde nach Stück und Wagenladungen . . . . .	„	9 418,39	—	—
„ Rind- und anderes Vieh nach Gewicht, Stück und Wagenladungen . . . . .	„	41 975,50	—	—
Zusammen im Fahrzeugs- und Thierverkehre	Thlr.	59 140,42	—	—
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	„	262,584	—	—

## c) Aus dem Güterverkehre.

Für Eilgüter (incl. Postfracht) . . . . .	„	149 784,40	—	—
„ Normalfrachtgüter . . . . .	„	351 025,40	—	—
„ Güter in ermässiger Fracht:				
nach den Centnerfrachtsätzen . . . . .	„	53 675,96	—	—
„ „ Wagenladungsfrachtsätzen . . . . .	„	1 491 178,17	96 749,07	137 839,08
„ Güter in vereinbarter Fracht . . . . .	„	13 360,07	582,41	—
„ aussergewöhnliche Militärtransporte . . . . .	„	168 895,52	—	—
Zusammen	Thlr.	2 227 919,61	97 331,48	137 839,08
Davon kommen:				
auf den Binnenverkehr . . . . .	„	479 566,70	—	—
„ „ directen und Durchgangsverkehr . . . . .	„	1 579 457,99	97 331,48	137 839,08
„ aussergewöhnliche Militärtransporte . . . . .	„	168 895,52	—	—
Nebeneinkünfte aus dem Reisegepäck- und Güterverkehre . . . . .	„	126 008,00	249,27	—
Zusammen im Güterverkehre	Thlr.	2 353 927,61	97 580,75	137 839,08
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	„	10 451,449	7 520,674	9 713,818

Abschnitt V.  
Finanzielle Ergebnisse.

	Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
d) Aus sonstigen Quellen, als:			
Pachtgelder und Miethzinsen . . . . . Thlr.	187 036,54	—	593,39
Wagenmiete . . . . . „	29 744,64	—	—
Erlös für verkaufte Immobilien . . . . . „	—	—	—
Zufällige Einnahmen und Insgemein . . . . . „	—	5 978,10	1 377,92
Zusammen Thlr.	216 781,18	5 978,10	1 971,31
e) Gesamt-Einnahme . . . . . Thlr.			
	3 860 582,61	103 558,85	139 810,39
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	17 141,004	7 981,414	9 852,740
„ „ Nutzkilometer . . . . . „	2,085	2,672	7,255
„ „ Wagenachsenkilometer . . . . . „	0,039	0,129	0,145
Von der Gesamteinnahme kommen:			
auf den Personenverkehr . . . . . Proz.	31,88	—	—
„ „ Fahrzeugs- und Thierverkehr . . . . . „	1,53	—	—
„ „ Güterverkehr . . . . . „	60,97	94,23	98,52
„ die Einnahmen aus sonstigen Quellen . . . . . „	5,62	5,77	1,41

## 2. Ausgaben.

a) Für die Bahnverwaltung:			
Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstbekleidung Thlr.	160 987,14	2 558,92	5 145,75
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . . „	—	319,00	41,33
Unterhaltung des Bahndammes . . . . . „	285 610,02	12 350,40	3 973,44 *)
„ der Brücken und Durchlässe . . . . . „	3 487,14	161,78	1,25
„ „ Gebäude . . . . . „	91 737,70	405,00	141,56
„ „ Telegraphen:		20,90	11,68
der optischen . . . . . „			63,95
„ electromagnetischen . . . . . „			
„ „ übrigen Anlagen . . . . . „	58 904,60	302,61	251,55
„ des Inventars und der Geräthe . . . . . „	4 642,64	157,00	297,91
Abgaben, Feuerversicherung etc. . . . . „	50 129,09	1 237,60	2 204,40
Kosten für aussergewöhnliche Schneeabseitung . . . . . „	1 581,81	—	—
Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare . . . . . „	—	—	—
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Beleuchtung der Bahnanlagen und Heizung der Wärterhäuser und Bureauräume . . . . . „	4 004,81	152,34	599,70
Zusammen für die Bahnverwaltung Thlr.	661 084,35	17 695,55	12 732,52
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . . „	2 935,217	1 363,810	897,288

\*) Ausser der aus den Betriebseinkünften für Unterhaltung des Bahndammes verwendeten Summe sind im Jahre 1872 für gleichen Zweck aus dem Erneuerungsfonds zur Verrechnung gekommen: 3 487 Thlr. 6,1 Ngr.

Abschnitt V.  
Finanzielle Ergebnisse.

	Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
<b>b) Für die Transportverwaltung:</b>			
Besoldungen und Löhne incl. Dienstbe- kleidung und zwar:			
der Bahnhofsverwaltung . . . . .	Thlr.	—	—
des Billetwesens . . . . .	„	—	—
„ Gepäckwesens . . . . .	„	—	—
„ Güterwesens . . . . .	„	1 659,80	—
„ Fahrdienstes . . . . .	„	3 198,41	5 222,51
der Transportkraft . . . . .	„	4 358,52	4 911,52
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . .	„	465,10	44,34
Zusammen Thlr.	505 930,88	9 681,83	10 178,37
Reparaturkosten:			
der Locomotiven und Tender . . . . .	„	45 976,85	1 394,30
„ Personenwagen . . . . .	„	18 200,00	1 052,64
„ Güterwagen . . . . .	„	53 974,00	84,00**)
Zusammen Thlr.	118 150,85	1 478,30	1 059,23
Kosten der Transportkraft:			
Feuerung der Locomotiven . . . . .	„	171 319,43	1 750,75
Schmiermaterial für Locomotiven und Tender . . . . .	„	9 004,00	394,80
Schmiermaterial für Wagen . . . . .	„	1 136,00	14,65
Putzmaterial für Locomotiven und Tender . . . . .	„	3 632,00	120,00
Putzmaterial für Wagen . . . . .	„	773,00	—
Beleuchtung der Züge . . . . .	„	37 319,41	20,00
Güterverladung . . . . .	„	—	—
Sonstige Kosten der Transportkraft, haupt- sächlich: Unterhaltung der Maschinenhaus- brunnen, Wasserleitungen und Vorwärme- anstalten, Pferdehaltung und Inventar- beschaffung . . . . .	„	33 325,00	484,00
Zusammen Thlr.	256 508,80	2 784,00	2 989,03
Vermehrung der Transportmittel . . . . .	„	356 273,33*)	—
Heizung und Reinigung der Betriebs- locale . . . . .	„	19 167,01	—
Wagenmiete . . . . .	„	75 038,28	4 534,00
Entschädigungen im Güterverkehre . . . . .	„	19 418,59	—
Drucksachen und Bureaubedürfnisse . . . . .	„	2 867,50	—
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Beleuch- tung der Betriebsräume, Beschaffung und Unterhaltung des Inventars, Löhne für das Laden, An- und Abfahren der Güter . . . . .	„	64 598,13	259,72
Zusammen für die Transportverwaltung Thlr.	1 417 953,47	18 738,71	22 310,35
Durchschnittlich pro Nutzkilometer . . . . .	Ngr.	22,978	14,306
„ „ Wagenachsenkilometer . . . . .	„	0,437	0,702

\*) Für Anschaffung von 2 Locomotiven, 18 Personen- und 370 offenen Güterwagen.

\*\*\*) Betreffen die Arbeitswagen.

		Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
<b>c) Für die allgemeine Verwaltung:</b>				
Gehalte, Remunerationen u. etatmässige Nebenbezüge bei der Direction und Hauptverwaltung . . . . .	Thlr.	46 645,19	1 400,00	2 274,19
Beitrag zur Unterstützungscasse . . . . .	"	—	—	—
Auslösungen, Reise- und Umzugskosten . . . . .	"	4 789,06	221,50	—
Gratificationen und Unterstützungen . . . . .	"	2 389,81	—	—
Stellvertreterkosten, Hilfsarbeiterlöhne . . . . .	"	—	—	—
Expeditionsaufwand, Drucksachen, Schreibmaterialien, sonstige Bureaubedürfnisse, incl. Unterhaltung resp. Ergänzung des Mobiliars und Inventars, Pachtgelder und Miethzinsen . . . . .	"	18 241,94	241,83	—
Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungsgebäudes . . . . .	"	—	62,70	—
Gerichts- (und Advocaten-) Kosten, Stempel, Inserate und Porto . . . . .	"	3 473,24	217,90	243,22
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Entschädigungen und Vergütungen . . . . .	"	17 849,38	327,75	1 094,70
Zusammen für die allgemeine Verwaltung	Thlr.	93 388,62	2 471,74	3 612,11
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	"	414,646	190,500	254,553
<b>d) Bahnzins . . . . .</b>	"	—	840,40	—
<b>e) Einlage in den Erneuerungsfonds . . . . .</b>	"	—	—	10 777,92
<b>f) Gesamt-Ausgabe . . . . .</b>	Thlr.	2 172 426,44	39 746,40	49 432,90
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .	"	9 645,593	3 063,311	3 483,643
" " Nutzkilometer . . . . .	"	1,173	1,025	2,565
" " Wagenachsenkilometer . . . . .	"	0,022	0,042	0,051
Sämmtliche Ausgaben betragen Prozente der Brutto-Einnahme . . . . .		56,27	38,38	35,30
Von den Ausgaben (ohne den Bahnzins und die Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds) kommen nach Prozenten:				
auf die Bahnverwaltung . . . . .		30,49	45,48	32,94
" " Transportverwaltung . . . . .		65,27	48,17	57,72
" " allgemeine Verwaltung . . . . .		4,30	6,55	9,34



Leipzig- Dresdner Bahn.	Bockwaer- Kohlenbahn.	Oberhohndorf- Reinsdorfer Kohlenbahn.
-------------------------------	--------------------------	---

## 3. Ueberschuss.

Derselbe beträgt:				
überhaupt . . . . .	Thlr.	1 688 156,17	63 812,33	90 377,49
Prozente des Actien-Capitales . . . . .		22,51	63,81	50,72
Durchschnittlich pro Kilometer Bahnlänge . . . . .				
„ „ Nutzkilometer . . . . .	Thlr.	7 495,421	4 918,103	6 369,097
„ „ Wagenachsenkilometer . . . . .	„	0,012	1,047	4,200
„ „ „ . . . . .	„	0,017	0,060	0,034
Derselbe ist verwendet:				
unter Hinzurechnung eines vorjährigen Cassen- bestandes von . . . . .	„	2 475,44	2 288,00	247,50
zu Zinsen und Dividenden der Stammactien . . . . .	{	1 237 500,00	65 000,00	73 062,00
„ „ für die Anleihen . . . . .	Proz.	16,50	65,00	41,00
„ Tilgung der Anleihen . . . . .	Thlr.	392 500,00	—	{ 11 400,00 }
„ „ „ . . . . .	„	47 500,00	—	
„ sonstigen Zwecken und zwar:				
zur Vervollständigung der Bahnanlagen . . . . .	„	—	—	5 556,32
zu Unterstützungscassen-Beiträgen und Tantiemen . . . . .	„	13 131,01	—	—
als Uebertrag auf das Jahr 1873 . . . . .	„	—	1 100,43	606,13

ABSCHNITT VI.

**AUSSERGEWÖHNLICHE EREIGNISSE**

BEIM

EISENBAHNBETRIEBE.

1. Unglücksfälle.
2. Schienenbrüche.
3. Achsbrüche.

1872.

I. Unglücksfälle.

Bezeichnung der Bahnen.	a. bei fahrenden Zügen.						b. auf den Bahnhöfen, auf der Bahn und bei nicht im Gange befindlichen Zügen.																
	Bei diesen Unfällen wurden unverschuldet			Ausserdem wurden durch eigene Schuld der Betroffenen			Unfälle, bei denen Menschen unverschuldet beschädigt oder getötet wurden, sind veranlasst durch	Bei diesen unverschuldeten Unfällen wurden		Ausserdem wurden (unabhängig von nebenstehenden Unfällen) durch eigene Schuld der Betroffenen													
	Reisende		Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen		Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen	Reisende	Bahnbeamte und Arbeiter	Dritte Personen											
	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	durch unvorsichtige Handhabung des Dienstes	durch unvorsichtiges Betreten der Bahn	durch unbefugtes Betreten der Bahn	durch Betreten der Gleise in selbstmörderischer Absicht	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	beschädigt.	getötet.	durch Unvorsichtigkeit beim Wagenschieben und Rangieren	durch unvorsichtiges Betreten der Gleise	durch unvorsichtige Handhabung d. Dienstes	beschädigt.	getötet.		
Leipzig - Dresdner Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	3	2	—	2	1

Zusammen wurden

	beschädigt	getötet
<b>unverschuldet:</b>		
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	—	—
<b>durch eigene Schuld der Betroffenen:</b>		
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	—	4
Dritte Personen . . . . .	—	—
<b>in Sa.</b>	—	4

Zusammen wurden

	beschädigt	getötet
<b>durch eigene Schuld der Betroffenen:</b>		
Reisende . . . . .	1	—
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	5	5
Dritte Personen . . . . .	2	1
<b>in Sa.</b>	8	6

Im Ganzen wurden

	beschädigt	getötet
<b>durch eigene Schuld der Betroffenen:</b>		
Reisende . . . . .	1	—
Bahnbeamte und Arbeiter . . . . .	5	9
Dritte Personen . . . . .	2	1
<b>in Sa.</b>	8	10

## 2. Schienenbrüche.

Im Laufe des Betriebsjahres sind auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn  
22 Schienenbrüche

vorgekommen.

Die gebrochenen Schienen bestehen

### a) nach den Anschaffungsjahren:

aus 1 Stück vom Jahre 1850,	aus 1 Stück vom Jahre 1865,
„ 1 „ „ 1854,	„ 1 „ „ 1866,
„ 2 „ „ 1856,	„ 5 „ „ 1867,
„ 2 „ „ 1860,	„ 3 „ „ 1868,
„ 1 „ „ 1862,	„ 5 „ „ 1869,

### b) nach dem Material:

aus 6 Stück von Eisen
„ 2 „ „ mit Puddelstahlkopf
„ 13 „ „ Cementstahl
„ 1 „ „ Gussstahl;

### c) nach der Verwendung:

aus 3 Stück auf eingleisiger Bahn
„ 9 „ „ zweigleisiger „
„ 10 „ „ Bahnhöfen;

### d) nach der Gleisrichtung:

aus 15 Stück in geraden Gleisen
„ 7 „ „ krummen „

### e) nach der Gleislage:

aus 13 Stück in horizontalen Gleisen
„ 9 „ „ steigenden oder fallenden Gleisen;

Von den Schienenbrüchen kommen

durchschnittlich 0,008 auf jeden Kilometer Baulänge,

27,27 Proz. auf den Monat November	4,55 Proz. auf den Monat August
18,18 „ „ „ „ April	4,55 „ „ „ „ December
13,64 „ „ „ „ Juli	4,54 „ „ „ „ Februar
9,09 „ „ „ „ October	4,54 „ „ „ „ Juni
4,55 „ „ „ „ Januar	4,54 „ „ „ „ September
4,55 „ „ „ „ März	

45,45 Proz. auf die Sommermonate,

54,55 „ „ „ Wintermonate.

Auf der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn ist während des Jahres 1872 (im Monat September)  
1 Bessemer Stahlkopfschiene (auf eingleisiger, gerader und horizontaler Bahn) gebrochen.

## 3. Achsbrüche.

Auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn haben im Laufe des Betriebsjahres

3 Achsbrüche

stattgefunden und zwar:

im Monat August am 4rädri gen bedeckten Güterwagen No. 5 108 der Oesterr. Staats-Eisenbahn,
„ „ October „ 4 „ „ „ „ 4 809 „ Elsass-Lothr. Reichs-Eisenbahn,
„ „ November „ 4 „ „ „ „ 8 909 „ Oesterr. Staats-Eisenbahn.

Auf der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn ist im Laufe des Betriebsjahres 1872 (im Monat November) 1 Achsbruch am 4rädri gen offenen doppeladigen Güterwagen No. 4199 der Sächs. Staats-Eisenbahnen vorgekommen.

1872

1873

1874

1875

1876

1877

1878

1879

1880

1881

1882

1883

1884

1885

1886

1887

1888

1889

1890

1891

1892

1893

1894

1895

1896

1897

1898

1899

1900

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

1926

1927

1928

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938

1939

1940

1941

1942

1943

1944

1945

1946

1947

1948

1949

1950

1951

1952

1953

1954

1955

1956

1957

1958

1959

1960

1961

1962

1963

1964

1965

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122

2123

2124

2125

2126

2127

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162

2163

2164

2165

2166

2167

2168

2169

2170

2171

2172

2173

2174

2175

2176

2177

2178

2179

2180

2181

2182

2183

2184

2185

2186

ABSCHNITT VII.

MITTHEILUNGEN

ÜBER DIE

**BEAMTEN-UNTERSTÜTZUNGSCASSE.**

1. Der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.
2. Der Bockwaer Kohlen-Eisenbahn.

1872.

### I. Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Seit Anfang des Jahres 1841 besteht eine Pensions- und Unterstützungscasse für das angestellte Personal, um demselben nach überkommener Dienstunfähigkeit, sowie deren Wittwen und Waisen eine angemessene Unterstützung zu gewähren.

Die Einnahmen dieser Casse bestehen aus:

- einem von der Generalversammlung alljährlich zu bewilligenden Beitrage,
- den Zinsen des Bestandes,
- den Beiträgen der Angestellten,
- den eingezogenen Pfand- und Strafgeldern,
- dem Antheile an dem Erlöse im Bahnbereiche aufgefundenen und verwertheter herrenloser Gegenstände, Geschenken,
- dem Erlöse für zum Besten der Casse verkaufter Drucksachen,
- diversen Beiträgen.

### 2. Bockwaer Kohlen-Eisenbahn.

Der zum Zwecke der Unterstützung der angestellten Beamten und ständigen Arbeiter, sowie deren Wittwen und Waisen in Pensions-, Krankheits- und Sterbefällen gegründete Verein besteht seit Anfang des Jahres 1863.

Die Einnahmen desselben werden gebildet:

- aus den Eintrittsgeldern und monatlichen Beiträgen der Mitglieder,
- „ „ Zuschüssen durch die Eisenbahngesellschaft,
- „ „ Zinsen des Bestandes,
- „ „ Strafgeldern.

Um die Unterstützungscasse bei der geringen Zahl der Mitglieder vom Anfange an nicht zu sehr zu belasten, gewährt bei der niedrigen Unterstützungsscala die Eisenbahngesellschaft eintretenden Falles den hinterlassenen Wittwen und Waisen angemessene ausserordentliche Unterstützungen.

#### Cassenverhältnisse

	bei der Leipzig-Dresdner Bahn.	bei der Bockwaer Kohlen-Bahn.
<b>Einnahmen:</b>		
Zinsen . . . . . Thlr.	12 174,33	200,00
Einlagen der Betheiligten . . . . . „	16 267,68	297,62
Ausserordentliche Einnahmen, Zuschüsse etc. „	10 460,72	519,78
in Summa „	38 902,73	1 017,40
<b>Ausgaben:</b>		
Pensionen . . . . . „	19 538,73	82,44
Sonstige . . . . . „	69,66	42,84
in Summa „	19 608,44	125,28
<b>Cassenbestand am Jahresschlusse . . . . . „</b>	255 548,34	5 100,53
Zahl der Betheiligten . . . . .	755	27
„ „ Pensionäre resp. Unterstützten . . . . .	240	10

Das im Dienste der Oberhohndorf-Reinsdorfer Bahn angestellte Personal gehört dem Unterstützungsassenverbande der Staatseisenbahnbeamten an.

# CHRONOLOGISCHE ZUSAMMENSTELLUNG

DER

*BAHNLÄNGEN, ANLAGEKOSTEN, TRANSPORTMITTELBESTÄNDE UND TRANSPORT-  
MITTELLEISTUNGEN,*

*INGLEICHEN*

*DER HAUPTSÄCHLICHSTEN ERGEBNISSE DES BETRIEBES*

IN DEN JAHREN

1869 bis mit 1872.

## Vorbemerkungen.

- 1) Bei der Betriebslänge (Col. 2) der Greiz-Brunner Bahn befinden sich 1954,861 laufende Meter erpachtetes zwischen Brunn und Neumark gelegenes Schienengleis der Sächsischen Staatsbahnen.
- 2) Erläuterungen für die den entsprechenden Berechnungen pro Kilometer zu Grunde gelegte Bahnlänge:
  - für das Bau-Capital (Col. 5) die Bahnlänge in Col. 2c.
  - „ die Raumverhältnisse (Col. 11) und Leistungen (Col. 21) der Personenwagen, sowie für die finanziellen Ergebnisse aus dem Personenverkehre (Col. 37) bei den Staatsbahnen die Bahnlänge Col. 2b, minus 21,930 Kilometer Kohlenzweigbahnen, bei allen übrigen Bahnen die Länge Col. 2b. unverändert.
  - „ „ Gesamtladungsfähigkeit der Güterwagen (Col. 14), die Leistungen der letzteren (Col. 23) und der Locomotiven (Col. 16), ingleichen für die finanziellen Ergebnisse aus dem Fahrzeugs- und Thier-, sowie Güterverkehre (Col. 39 u. 41), ingleichen für die Col. 44, 46, 50, 55 und 65 die Bahnlänge Col. 2b.
  - „ „ Ergebnisse aus dem Personenverkehre (Col. 34) die Bahnlänge in Col. 3c.,
  - „ „ „ „ Güterverkehre (Col. 35) die Bahnlänge in Col. 3b.
- 3) Ueber die Entstehung und Zusammensetzung des Anlagekapitales bei den Staatsbahnen (Col. 6) ist in Abschnitt I. unter C. 3. Auskunft gegeben. Col. 4 enthält sowol die ursprünglichen Baukosten, als auch die im Laufe der Zeit für die Erweiterung und Vervollständigung der Bahnanlagen, ingleichen die für Vermehrung der Transportmittel verwendeten Summen.  
Die Col. 4 und 6 unterscheiden sich einerseits nur durch den Betrag, um welchen einige Privatbahnen theils über, theils unter dem Herstellungsaufwande durch den Staatsfiskus erworben worden sind, andererseits in den bezüglichen Jahren noch durch die auf die Betriebszeit neu eröffneter Bahnen reducirte Anlagesumme.
- 4) Zu den Berechnungen in Col. 11 und 14 für das Jahr 1871 ist bei der Leipzig-Dresdner Bahn die Bahnlänge derselben an 225,225 Kilometern mit der Länge der Cottbus-Grossenhainer Bahn an 79,500 Kilometern = 304,725 Kilometer angewendet worden.



Be- triebs- jahr.	Länge der Bahn						Bau-Capital		Zu verzinsendes Anlage- resp. Actien- Capital	Transportmittel waren				
	Baukilogram			Tarifikilogram auf die Quadratmeter			im Gesamten	pro Kilometer Baukilogramm (Col. 2c.)		Eisen- Orn.	Eisen- Weir.	Personenwagen		Güter- Wagen
	a.	b.	c.	a.	b.	c.						über- haupt	pro Kilometer	
	über- haupt	im mittleren Jahre- durch- schnitt	über- haupt eigene Strecken	über- haupt	im mittleren Jahre- durch- schnitt	davon für den Perso- nenver- kehr	Thaler	Thaler		An- zahl	An- zahl	An- zahl	über- haupt	pro Kilometer

## I. Staats-

1869	811,000	804,000	750,000	822,000	814,000	798,000	72 015 251,00	30 383,00	89 614 002,00	280	256	563	20 395	24,00	9 370
1870	811,000	811,000	750,000	822,000	822,000	812,000	73 389 300,00	31 323,00	72 094 006,00	295	254	629	21 856	30,00	9 583
1871	872,000	859,000	816,000	865,000	863,000	843,000	78 595 508,00	36 299,00	75 033 503,00	302	274	717	25 787	28,00	10 520
1872	977,000	944,000	909,000	962,000	940,000	930,000	90 673 941,00	39 747,00	87 865 863,00	296	307	703	28 275	38,00	11 500

## 2. Von der Staatsverwaltung

## a) Giesnitz-

1869	34,000			34,000			1 500 283,00	43 497,00	1 507 100,00	Die Transportmittel werden von der Staat- verwaltung gegen einen Aufwands- gegen Berechnungen für die Staatsbahnen Tabelle die gemeinschaftliche Länge der Giesnitz-Geser Bahn zu Grande					
1870	34,000			34,000			1 500 286,00	43 500,00	1 507 100,00						
1871	34,000			34,000			1 504 128,00	43 522,00	1 507 100,00						
1872	34,000			34,000			1 505 158,00	43 532,00	1 507 100,00						

## b) Geis-

1869	10,000			12,000			280 598,00	28 096,00	280 000,00	2	—	3	162	15,00	4
1870	10,000			12,000			280 598,00	28 096,00	280 000,00	2	—	3	162	15,00	4
1871	10,000			12,000			281 362,00	28 166,00	280 000,00	2	—	3	162	15,00	4
1872	10,000			12,000			283 384,00	28 426,00	280 000,00	2	—	3	162	15,00	4

## c) Zittau-

1869	26,000			27,000			3 630 789,00	135 923,00	3 629 500,00	6	5	14	516	19,00	115
1870	26,000			27,000			3 630 589,00	135 923,00	3 629 500,00	6	5	14	516	19,00	115
1871	26,000			27,000			3 630 589,00	135 923,00	3 629 500,00	6	5	14	516	19,00	115
1872	26,000			27,000			3 630 589,00	135 923,00	3 629 500,00	6	5	14	516	19,00	115

## 3. Unter Privat-Direction

## a) Leipzig-

1869		225,000					16 465 967,00	73 203,00	7 500 000,00	82	80	181	8 222	36,00	1 636
1870		225,000					16 096 294,00	73 487,00	7 500 000,00	82	80	200	9 690	43,00	1 892
1871		225,000					16 654 090,00	75 943,00	7 500 000,00	82	80	211	9 628	31,00	2 084
1872		225,000					17 289 094,00	78 391,00	7 500 000,00	78	74	203	9 436	41,00	2 234

## b) Bockwaer

1869		12,000					211 990,00	16 262,00	100 000,00	3	—	—	—	—	—
1870		12,000					218 386,00	16 540,00	100 000,00	3	—	—	—	—	—
1871		12,000					218 500,00	16 840,00	100 000,00	3	—	—	—	—	—
1872		12,000					219 500,00	16 840,00	100 000,00	3	—	—	—	—	—

## c) Oberhöndorf-Kein-

1869		13,000					329 364,00	25 138,00	178 500,00	1	—	—	—	—	—
1870		14,000					329 014,00	25 391,00	178 500,00	1	—	—	—	—	—
1871		14,000					363 789,00	24 227,00	178 500,00	1	—	—	—	—	—
1872		14,000					357 245,00	25 198,00	178 500,00	1	—	—	—	—	—

vorhanden etc. Wagen	Die Locomotives (eigene und fremde) haben zurückgelegt			An Heilmittel pro Loco- motivkilometer ist über- haupt verbraucht worden		Die Wagen (eigene und fremde) haben zurückgelegt				
	Gesamtladungs- fähigkeit derselben		pro Kilometer Bahnlänge	Nate- kilometer	Holz zur Aufheizung	Eisen- und Kohle auf Stückhohle rechnet in Verhältniss 1:1	die Personenwagen		die Güter- etc. Wagen	
	überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge					überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge (spezifische Achsen- frequenz)	überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge (spezifische Achsen- frequenz)
	überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge	überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge	überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge	überhaupt	pro Kilom. Bahnlänge		

## Eisenbahnen.

1 300 880	1 351,00	7 289 395,00	9 940,00	6 829 285,00	0,000001	12,000	75 777 342,00	71 915,00	228 457 627,00	498 477,00
1 386 730	1 620,00	7 552 997,00	9 307,00	6 935 820,00	0,000012	13,000	80 508 222,00	71 905,00	257 178 490,00	440 142,00
1 502 670	1 680,00	8 638 421,00	9 891,00	7 673 192,00	0,000016	14,000	85 681 000,00	70 910,00	414 485 312,00	486 967,00
1 670 250	1 651,00	9 429 562,00	9 970,00	8 766 146,00	0,000017	15,000	79 794 355,00	82 125,00	451 294 929,00	477 640,00

## betriebene Privat-Eisenbahnen.

## Geser Bahn.

145 902,00	4 224,00	142 895,00	0,000001	14,000	1 046 371,00	30 376,00	4 780 092,00	128 342,00		
175 451,00	4 498,00	149 015,00	0,000012	15,000	1 171 690,00	32 906,00	5 124 883,00	148 285,00		
169 215,00	4 638,00	154 084,00	0,000016	16,000	1 285 230,00	40 082,00	5 426 192,00	162 312,00		
177 084,00	5 121,00	172 623,00	0,000017	14,000	1 045 822,00	44 798,00	7 019 046,00	263 114,00		

## Brunner Bahn.

400	50,00	32 906,00	5 166,00	32 861,00	0,000001	8,000	207 576,00	21 171,00	384 851,00	37 042,00
400	38,00	51 208,00	5 000,00	51 018,00	0,000008	8,000	246 963,00	24 094,00	388 310,00	57 479,00
400	38,00	53 248,00	5 302,00	53 052,00	0,000008	8,000	270 000,00	26 034,00	441 536,00	62 370,00
400	38,00	54 503,00	5 302,00	54 208,00	0,000008	8,000	312 000,00	30 428,00	557 122,00	73 543,00

## Reichenberger Bahn.

18 709	617,00	147 247,00	5 598,00	135 324,00	0,000008	13,000	1 191 138,00	41 194,00	5 762 578,00	215 771,00
19 709	617,00	146 704,00	5 488,00	131 228,00	0,000008	14,000	1 169 635,00	40 750,00	5 219 896,00	195 292,00
19 709	617,00	167 742,00	6 061,00	160 628,00	0,000008	15,000	1 339 510,00	49 775,00	5 941 371,00	222 273,00
19 709	617,00	192 942,00	7 198,00	174 746,00	0,000008	16,000	1 540 891,00	58 715,00	7 071 345,00	298 217,00

## stehende Sächsische Eisenbahnen.

## Dresdner Bahn.

274 450	1 218,00	1 826 521,00	6 111,00	1 757 099,00	0,000008	11,000	17 386 500,00	77 191,00	67 428 553,00	259 640,00
288 100	1 458,00	1 764 746,00	7 998,00	1 716 743,00	0,000008	11,000	17 086 120,00	76 082,00	69 637 402,00	300 190,00
309 010	1 290,00	1 957 984,00	6 703,00	1 852 284,00	0,000008	12,000	20 249 334,00	89 907,00	77 489 454,00	344 060,00
455 650	2 025,00	1 931 283,00	6 525,00	1 851 248,00	0,000008	12,000	24 289 191,00	103 048,00	74 101 090,00	329 011,00

## Kohlenbahn.

—	—	25 321,00	2 741,00	25 236,00	0,000008	8,000	—	—	640 286,00	60 946,00
—	—	25 760,00	2 756,00	25 699,00	0,000008	8,000	—	—	670 000,00	62 175,00
—	—	39 165,00	3 013,00	37 590,00	0,000008	8,000	—	—	722 570,00	65 720,00
—	—	40 427,00	3 121,00	38 702,00	0,000008	8,000	—	—	801 195,00	67 749,00

## Gorfer Kohlenbahn.

—	—	18 087,00	1 284,00	16 811,00	0,000008	36,000	—	—	870 697,00	64 486,00
—	—	18 678,00	1 316,00	17 407,00	0,000008	27,000	—	—	818 759,00	57 690,00
—	—	20 974,00	1 478,00	19 625,00	0,000008	26,000	—	—	959 638,00	65 013,00
—	—	20 961,00	1 477,00	19 272,00	0,000008	26,000	—	—	962 471,00	67 022,00



## Chronologische Zusammenstellung.

Be- triebs- jahr.	52.		53.		54.		55.			56.			57.			58.			59.			60.			61.			62.		63.		64.				65.				66.				67.			
	Ausserdem sind ver- ausgabt worden				Die sämtlichen Aus- gaben aus dem Betriebs- fonds haben betragen				Von den Ausgaben Col. 51 kommen auf die						Von den Ausgaben Col. 51 (einschliess- lich d. Leistungen d. Erneuerungsfonds) kommen auf die						Es betragen von der Brutto-Ein- nahme die				Der Ueberschuss beträgt																						
	an Bahn- zins		an Ein- lagen in den Er- neuerungs- resp. Re- servenfonds		in Summa		pro Kilomtr.		Bahn- verwaltung	Transport- verwaltung	allgemeine Verwaltung	Bahn- verwaltung	Transport- verwaltung	allgemeine Verwaltung	Ausgaben (Col. 51)	Ausgaben (Col. 54)	im Ganzen (Col. 43 mi- nus Col. 54)		pro Kilomtr.		des zum Bahn- bau etc. auf- gewen- deten Capitales (Col. 4.) des Anlage- resp. Actien-Capitales (Col. 6.)																										
	Thaler.				Thaler.				Prozente.						Prozente.						Prozente.				Thaler.																						

## 1. Staats-Eisenbahnen.

1869	178 837,17	993 640,00	5 210 074,78	6 479,705	21,04	74,27	4,09	39,11	57,79	3,10	41,04	52,00	4 628 280,42	5 756,188	6,43	6,05
1870	180 123,70	974 404,04	5 570 853,80	6 864,825	21,84	73,77	4,39	38,14	58,47	3,30	45,83	57,81	4 065 100,18	5 009,322	5,52	5,04
1871	182 365,27	1 216 938,81	6 636 966,55	7 781,574	20,40	75,59	4,01	33,80	62,98	3,22	43,09	55,30	5 351 211,25	6 274,078	6,81	7,07
1872	193 017,22	1 294 856,10	7 699 950,17	8 149,448	18,34	77,55	3,91	29,81	66,90	3,29	48,73	60,38	5 051 963,60	5 346,882	5,57	5,75

## 2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

## a) Gössnitz-Geraer Bahn.

1869	—	8 380,81	115 527,06	3 342,822	21,46	73,88	4,00	22,09	73,29	4,02	63,09	68,07	52 705,04	1 525,047	3,51	3,30
1870	—	8 098,71	122 648,63	3 548,801	20,07	75,57	4,36	22,00	72,89	4,21	66,41	71,10	49 846,79	1 442,320	3,32	3,12
1871	—	8 045,53	136 972,74	3 963,822	21,19	74,90	3,85	28,58	67,92	3,49	65,90	70,02	58 657,66	1 697,270	3,90	3,67
1872	—	12 690,93	156 104,27	4 516,980	19,08	75,94	4,98	28,55	67,05	4,40	61,45	66,88	77 290,42	2 236,413	5,14	4,84

## b) Greiz-Brunner Bahn.

1869	620,00	4 616,80	27 679,29	2 699,638	26,97	56,20	16,72	31,91	52,49	15,00	72,24	89,10	3 386,21	330,205	0,87	0,89
1870	620,00	4 616,80	28 866,11	2 815,382	31,85	59,07	9,08	38,28	53,49	8,23	77,72	94,00	1 531,03	149,304	0,39	0,40
1871	620,00	4 616,80	30 461,48	2 970,982	31,47	64,09	4,44	36,09	59,77	4,14	68,80	83,09	6 200,15	604,710	1,58	1,02
1872	620,00	4 616,80	36 218,38	3 532,407	33,26	64,70	2,04	47,48	50,92	1,00	71,73	83,85	6 975,10	680,304	1,77	1,84

## c) Zittau-Reichenberger Bahn.

1869	—	—	145 626,27	5 448,040	41,72	56,88	1,98	—	—	—	77,87	77,87	41 379,25	1 548,071	1,14	1,14
1870	—	—	161 503,50	6 042,024	44,54	53,40	2,00	—	—	—	112,93	112,93	—	—	—	—
1871	—	—	160 032,24	5 986,994	34,32	64,56	1,11	—	—	—	90,42	90,42	16 944,74	633,922	0,47	0,47
1872	—	—	247 335,00	9 253,111	35,07	62,22	2,10	—	—	—	104,22	104,22	—	—	—	—

## 3. Unter Privat-Direction stehende Sächsische Eisenbahnen.

## a) Leipzig-Dresdner Bahn.

1869	—	—	1 684 591,00	7 479,592	39,23	57,02	3,74	—	—	—	54,20	54,20	1 414 422,00	6 280,040	8,59	18,80
1870	—	—	1 778 800,00	7 897,880	30,78	65,24	3,88	—	—	—	53,70	53,70	1 533 966,00	6 810,810	9,24	20,43
1871	—	—	2 062 288,42	9 156,570	29,81	66,25	4,24	—	—	—	52,52	52,52	1 864 034,48	8 276,321	11,10	24,85
1872	—	—	2 172 426,44	9 645,583	30,42	65,27	4,30	—	—	—	56,27	56,27	1 688 156,17	7 495,421	9,00	22,81

## b) Bockwaer Kohlenbahn.

1869	893,20	9 559,00	52 227,30	4 025,205	39,72	36,05	24,17	—	—	—	46,90	58,70	36 743,00	2 831,877	17,41	36,74
1870	969,30	10 000,00	48 015,00	3 700,024	54,93	38,53	6,54	—	—	—	41,01	53,15	42 326,50	3 262,158	19,57	42,33
1871	937,70	10 000,00	45 278,17	3 489,647	46,23	46,97	6,80	—	—	—	32,01	42,20	62 005,00	4 778,852	28,38	62,01
1872	840,40	—	39 746,40	3 063,311	45,48	48,17	6,35	—	—	—	37,57	38,38	63 812,39	4 918,103	29,20	63,51

## c) Oberhöndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn.

1869	—	15 723,10	51 288,13	3 799,121	30,88	55,03	13,49	41,44	47,13	11,43	28,90	41,70	71 535,10	5 298,901	21,00	40,14
1870	—	15 487,00	49 093,21	3 459,703	34,10	55,11	10,79	44,07	46,27	9,00	28,93	42,20	67 066,11	4 726,204	19,70	37,04
1871	—	13 023,81	48 899,74	3 446,072	34,91	56,24	8,75	42,12	50,09	7,78	27,04	36,80	83 776,02	5 903,877	24,57	47,01
1872	—	10 777,92	49 432,90	3 483,643	32,94	57,72	9,34	38,49	52,04	8,57	27,05	35,20	90 377,40	6 369,097	25,28	50,72



24. März 1981

~~12. 03. 81~~

03. 07. 80: 1)

31. Okt. 1981

10. März 1980

25. März 1991



