

Gesch. des Generaldir. d. Eisenb.

STATISTISCHER BERICHT

ÜBER DEN BETRIEB

DER

UNTER KÖNIGLICH SÄCHSISCHER STAATSVERWALTUNG STEHENDEN

STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

MIT NACHRICHTEN ÜBER EISENBAHN-NEUBAU

UND EINIGEN AUF DIE

CHRONOLOGISCHE ZUSAMMENSTELLUNG BESCHRÄNKTEN MITTHEILUNGEN ÜBER DIE

BETRIEBSERGEBNISSE DER UNTER PRIVAT-DIRECTION STEHENDEN EISENBAHNEN
IM KÖNIGREICHE SACHSEN

IM JAHR

1876.

(Hierzu eine Uebersichtskarte vom Bahnnetz und ein Blatt graphische Darstellungen über den Einfluss der Eisenbahnen auf die Steinkohlenindustrie im Königreiche Sachsen etc.)

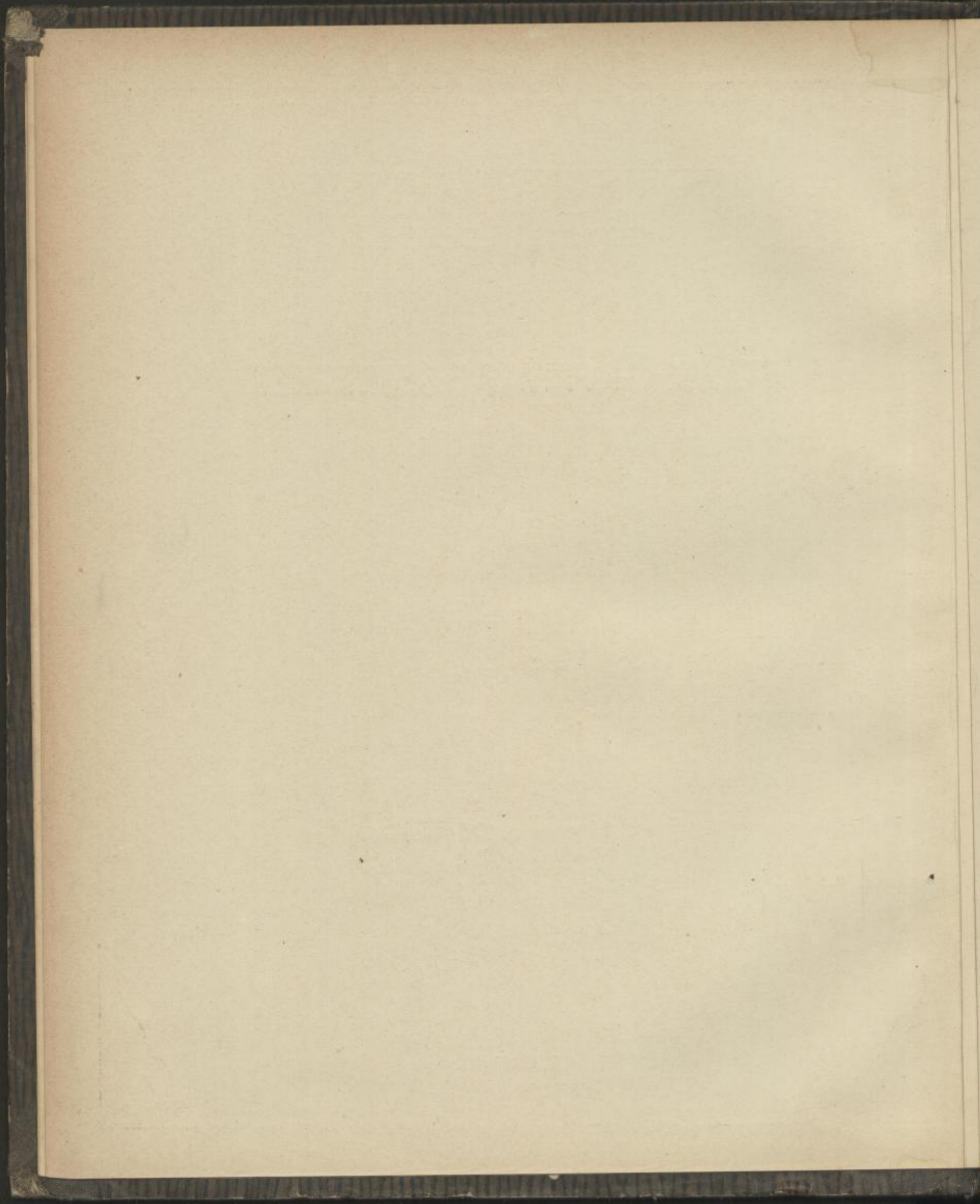
HERAUSGEGEBEN VOM KÖNIGLICH SÄCHSISCHEN FINANZ-MINISTERIUM.



DRESDEN,

DRUCK VON C. HEINRICH.

29736







STATISTISCHER BERICHT

ÜBER DEN BETRIEB

DER

UNTER KÖNIGLICH SÄCHSISCHER STAATSVERWALTUNG STEHENDEN

STAATS- UND PRIVAT-EISENBAHNEN

MIT NACHRICHTEN ÜBER EISENBAHN-NEUBAU

UND EINIGEN AUF DIE

CHRONOLOGISCHE ZUSAMMENSTELLUNG BESCHRÄNKTEN MITTHEILUNGEN ÜBER DIE

BETRIEBSERGEBNISSE DER UNTER PRIVAT-DIRECTION STEHENDEN EISENBAHNEN
IM KÖNIGREICHE SACHSEN

IM JAHRE

1876.

(Hierzu eine Uebersichtskarte vom Bahnnetz und ein Blatt graphische Darstellungen über den Einfluss der Eisenbahnen auf die Steinkohlenindustrie im Königreiche Sachsen etc.)

HERAUSGEGEBEN VOM KÖNIGLICH SÄCHSISCHEN FINANZ-MINISTERIUM.



DRESDEN,

DRUCK VON C. HEINRICH.

71922

INHALT.

Abschnitt I. Allgemeines, Umfang, Bau- und Anlagewerth

des von der K. S. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnnetzes.

Seite

A. Allgemeines. Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Steinkohlenindustrie in Sachsen.	
1. Umfang der Production und Abfuhr der Steinkohlen auf den Eisenbahnen	3
2. Der Werth der Steinkohlen ohne Fracht	5
3. Gesamtwert der Kohlen am Ende des Absatzgebietes (Kohlenwerth und Eisenbahnfracht nebeneinander)	7
B. Gesamtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.	
1. Erweiterung des Bahnnetzes im Betriebsjahre 1876	11
2. Die Baulängen	13
3. Die Betriebslängen	16
4. Die Tariflängen	17
5. Die Eröffnungszeiten und das durchschnittliche Betriebsalter der Staats-Eisenbahnen	18
6. Die allmälige Ausbreitung derselben vom Jahre 1837 an	20
7. Die Prozentverhältnisse der Bahnlängen früherer Jahre zur Bahnlänge des Jahres 1876	21
C. Bau- und Anlage-Capital.	
1. Nachweisung der zum Bahnbau verwendeten Summen	22
a) bei den Staats-Eisenbahnen	22
b) bei den von der Staatsverwaltung erpachteten Privat-Eisenbahnen	24
c) bei den von der Staatsverwaltung auf Rechnung betriebenen Privat-Eisenbahnen	24
2. Nachweisung der aus Staatsmitteln verwendeten Summen als Anlage-Capital für das im Staats-eigenthume befindliche Eisenbahnnetz	24

Abschnitt II. Anlage, Bau und Unterhaltung der Bahnen.

A. Längen-, Neigungs- und Richtungsverhältnisse.	
1. Der Staats-Eisenbahnen	30
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	30
B. Bauliche Anlagen.	
1. Der Staats-Eisenbahnen	36
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	36
C. Mittheilungen über die auf den Bahnhöfen und Haltestellen befindlichen Hochbauten, mechanischen und anderen baulichen Anlagen daselbst.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	48
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	48
D. Nachweisung der ausgewechselten Oberbaumaterialien.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	54
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	54
Ausserdem Nachweisung über die ursprünglichen Schienen- und Schwellenbestände vom Jahre 1870 resp. 1871 an	64

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

	Seite
E. Nachweisung der Kosten für die bauliche Unterhaltung (nachträglich für das Jahr 1875).	
1. Der Staats-Eisenbahnen	68
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	68
F. Mittheilungen über Bauarbeiten auf den betriebenen Bahnen, über Eisenbahn-Neubau und Vorarbeiten für neue Eisenbahnanlagen.	
1. Bauarbeiten auf den betriebenen Bahnen	74
a) Auf den Staats-Eisenbahnen	74
b) Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	78
2. Eisenbahn-Neubau	78
a) Die Südläusitzer Staats-Eisenbahn	78
b) Die Schandau-Neustädter Staats-Eisenbahn	79
c) Die Riesa-Lommatzcher Staats-Eisenbahn	80
d) Die neue Verbindungsbahn bei Leipzig	81
e) Die Bahnverlegung und der Bahnhofsbau bei Altenburg	81
f) Der Uebergabebahnhof in Leipzig	82
g) Die Verlegung der Leipzig-Dresdner Staats-Eisenbahn bei Leipzig	82
h) Die St. Egidien-Stollberger Staats-Eisenbahn	82
3. Vorarbeiten für neue Eisenbahn-Anlagen	83

Abschnitt III. Transportmittel.

A. Uebersicht der Schluss-Resultate sämtlicher Theile dieses Abschnittes mit den Durchschnittsergebnissen.	
1. Bestand der Transportmittel	88
2. Anschaffungskosten derselben	89
3. Leistungen derselben	90
4. Verbrauch durch dieselben an Heiz-, Schmier-, Putzmaterial und Reparaturkosten	92
5. Allgemeine Mittheilungen	95
B. Nachweisung der vorhandenen Locomotiven mit Angabe ihrer Hauptconstructionstheile und Anschaffungskosten.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	114
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	136
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	136
b) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	138
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	138
C. Nachweisung der vorhandenen Tender mit Angabe ihrer Hauptconstructionstheile und Anschaffungskosten.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	142
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	150
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	150
b) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	150
D. Nachweisung der vorhandenen Personenwagen mit Angabe ihrer Raumverhältnisse und Anschaffungskosten.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	152
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	155
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	155
b) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	155
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	155
E. Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güter- etc. Wagen mit Angabe ihrer Ladungsfähigkeit und Anschaffungskosten.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	158
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	163
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	163
b) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	163
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	163
F. Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches (an Heizmaterial und Reparaturkosten) durch die Locomotiven.	
1. Bei den Staats-Eisenbahnen	168
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	179
a) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	179
b) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	179
c) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	179

Abschnitt IV. Personen- und Güterfrequenz etc.

A. Uebersicht der Schluss-Resultate sämtlicher Theile dieses Abschnittes mit den Durchschnittsergebnissen.	
1. Personen- und Gepäckverkehr	186
2. Fahrzeugs- und Thierverkehr	186
3. Güterverkehr	186
4. Durchschnittsergebnisse	187
a) aus dem Personenverkehre	187
b) aus dem Güterverkehre	189
5. Depeschenverkehr	192
6. Allgemeine Mittheilungen mit einem Hinweis unter Punkt a) auf die Einrichtung und den innern Zusammenhang der Verkehrsübersichten B I. II. III. IV., C. u. D I. II. III. IV.	192
B I. Uebersicht des Personen- und Gepäckverkehrs bei den Stationen und Haltestellen*).	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	212
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	248
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	248
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	250
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	252
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	254
B II. Uebersicht über die Bedeutung der Stationen und Haltestellen beim Personenverkehre	256
B III. Specieller Nachweis der directen Verkehre bei der Personenfrequenz**)	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	262
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	278
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	278
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	279
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	280
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	280
B IV. Specieller Nachweis der Durchgangsverkehre bei der Personenfrequenz**).	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	284
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	296
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	296
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	296
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	296
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	296
C. Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte bei den Stationen und Haltestellen.	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	300
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	313
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	313
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	313
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	314
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	314
D I. Uebersicht des Güterverkehrs bei den Stationen und Haltestellen*).	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	316
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	352
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	352
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	354
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	356
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	358
D II. Uebersicht über die Bedeutung der Stationen und Haltestellen beim Güterverkehre	360
D III. Specieller Nachweis der directen Verkehre bei der Güterfrequenz**).	
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	365
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	382
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	382
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	384
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	386
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	386

*) Zur leichteren Aufsuchung der in den Uebersichten ihrer Lage nach geordneten Stationen und Haltestellen dient die alphabetische Uebersichtstafel auf der Rückseite des Haupttitelblattes zu Abschnitt IV.

**) Die Darstellungen der nach den einzelnen Verbänden abgefassten directen und Durchgangsverkehre beginnen mit den Verkehren von und nach Osten. Diesen folgen die Verkehre in den Richtungen von und nach Norden, Westen und Süden.

	Seite	e
DIV. Specieller Nachweis der Durchgangsverkehre bei der Güterfrequenz**).		
1. Auf den Staats-Eisenbahnen	390	0
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	411	1
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	411	1
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	411	1
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	412	2
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	412	2
E. Der Kohlenverkehr.		
1. Der Steinkohlenverkehr	414	4
a) im Versande aus den Sächsischen Abbaubezirken Zwickau, Lugau und Dresden	414	4
b) im Empfange aus Schlesien	433	3
2. Der Braunkohlenverkehr	434	4
a) im Versande aus den Sachsen-Altenburgischen Braunkohlenwerken bei Meuselwitz und Rositz	434	4
b) im Empfange aus Böhmen	437	7
F. Uebersicht des Wechselverkehrs mit fremden Bahnen bei den Anschluss-Stationen.		
1. Der Staats-Eisenbahnen	442	2
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	442	2
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	442	2
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	442	2
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	442	2
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	442	2
G. Uebersicht des Depeschenverkehrs bei den Stationen.		
1. Der Staats-Eisenbahnen	450	0
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	452	2
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	452	2
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	452	2
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	452	2

Abschnitt V. Finanzielle Ergebnisse.

1. Einnahmen.		
a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehre	454	4
b) Aus dem Fahrzeugs- und Thierverkehre	454	4
c) Aus dem Güterverkehre	454	4
d) Aus sonstigen Quellen	455	5
e) Gesamt-Einnahme	455	5
2. Ausgaben.		
a) Für die Bahnverwaltung	455	5
b) Für die Transportverwaltung	456	6
c) Für die allgemeine Verwaltung	457	7
d) Zins für erpachtete Bahnstrecken	457	7
e) Einlagen in den Erneuerungsfond	457	7
f) Einlagen in den Reservefond	457	7
g) Gesamt-Ausgabe	457	7
3. Ueberschuss	458	8
4. Allgemeine Mittheilungen	458	8
5. Erneuerungsfond.		
a) Der Staats-Eisenbahnen	459	9
b) Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	461	1
Gössnitz-Geraer Eisenbahn	461	1
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	461	1
Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	461	1
6. Reservefond.		
Der Gössnitz-Geraer Eisenbahn	461	1
Der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	461	1
Der Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	461	1

***) s. Bemerkung Seite vorher.

Abschnitt VI. Aussergewöhnliche Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe.

1. Unglücksfälle	465
2. Schienen- und Weichentheillbrüche	466
3. Achsbrüche	471

Abschnitt VII. Mittheilungen über die Beamtenunterstützungscassen. 473**Chronologische Zusammenstellung**

der Bahnlängen, Anlagekosten, Transportmittelbestände und Transportmittelleistungen, ingleichen der hauptsächlichsten Ergebnisse des Betriebes in den Jahren 1869 bis mit 1876	479
1. Der Staats-Eisenbahnen	480
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen	480
a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn	480
b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	480
c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn	480
d) Zittau-Reichenberger Eisenbahn	480
e) Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	480
f) Brückenberg-Kohlenbahn bei Zwickau	480
3. Der unter Privatdirection stehenden Sächsischen Eisenbahnen	480
a) Muldenthal-Eisenbahn	480
b) Bockwaer Kohlenbahn	480

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 K. S. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnen seit dem Jahre 1859 alljährlich zurückgelegten Locomotiven-, Personenwagen- und Güterwagenachsmilen. (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 Nullpuncte 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-Weipertter 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 Staats-Eisenbahnen.

1872.

- Abschnitt I. A.** Mittheilungen über die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen im Königreiche Sachsen über dessen einzelne Landestheile im Jahre 1872, mit Rücksicht auf die Volksdichtigkeit.
- Abschnitt II. B.** Mittheilungen über den Bau der Chemnitz-Leipziger, Südläusitzer, Radeberg-Kamenzer, Pirna-Kamenzer und Plauen-Oelsnitzer Staats-Eisenbahnen.

1873.

- Abschnitt I. A.** Mittheilungen über die Werkstätten-Anlagen der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen in Chemnitz und Dresden-Neustadt mit 2 Uebersichtskarten.
- Abschnitt II. F. 2.** Mittheilungen über den Bau der Südläusitzer, Radeberg-Kamenzer, Plauen-Oelsnitzer und Pirna-Kamenzer Staats-Eisenbahnen.

1874.

- Abschnitt I. A.** Mittheilungen über den Verkehr und seine Ansprüche an die Förderungsmittel auf den unter K. S. Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnen im Jahre 1873 mit einer graphischen Darstellung.
- Abschnitt II. F.** Mittheilungen über den Bau der Südlautitzer, Plauen-Oelsnitzer, Pirna-Kamenzer und Schandau-Sebnitz-Neustädter Staats-Eisenbahnen.

1875.

- Abschnitt I. A.** Mittheilungen über die Ausbreitung der Eisenbahnanlagen im Königreiche Sachsen über dessen einzelne Landestheile im Jahre 1875 mit Rücksicht auf die Volksdichtigkeit mit einer graphischen Darstellung.
- Abschnitt II. F.** Mittheilungen über den Bau der Pirna-Kamenzer, Südlautitzer, Schandau-Neustädter Staats-Eisenbahnen.



Register

Das Verzeichniß der in dem vorliegenden Werke enthaltenen Mittheilungen ist nach dem Inhalte folgendermaßen geordnet:

1874.

Abschnitt I. A. 1-10
 Abschnitt II. F. 11-15

1875.

Abschnitt I. A. 16-25
 Abschnitt II. F. 26-30

Das Verzeichniß der in dem vorliegenden Werke enthaltenen Mittheilungen ist nach dem Inhalte folgendermaßen geordnet:

1874.

Abschnitt I. A. 1-10
 Abschnitt II. F. 11-15

1875.

Abschnitt I. A. 16-25
 Abschnitt II. F. 26-30

Abschnitt I.

Mittheilungen

ÜBER

ALLGEMEINES, UMFANG, BAU- UND ANLAGEWERTH

DES VON DER K. S. STAATSVERWALTUNG BETRIEBENEN EISENBAHNNETZES.

A. Allgemeines.

Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Steinkohlenindustrie in Sachsen.

1. Umfang der Production und Abfuhr der Steinkohlen auf den Eisenbahnen.
2. Der Werth der Steinkohlen ohne Fracht.
3. Gesamtwertb der Kohlen am Ende des Absatzgebietes. (Kohlenwerth und Eisenbahnfracht nebeneinander.)

B. Gesamtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.

1. Erweiterung des Bahnnetzes im Jahre 1876.
2. Die Baulängen.
3. Die Betriebslängen.
4. Die Tariflängen.
5. Die Eröffnungszeiten und das durchschnittliche Betriebsalter der Staatseisenbahnen.
6. Die allmälige Ausbreitung derselben vom Jahre 1837 an.
7. Die Prozentverhältnisse der Bahnlängen früherer Jahre zur Bahnlänge des Jahres 1876.

C. Das Bau- und Anlage-Capital.

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

1876.

Abtheilung I.
Mitteltheilungen

ALLGEMEINES, UMFANG, BAU-ANLAGEWERTH

VON DR. K. A. KRAUSE, BILDHAUER UND ANGEZEIGTER

- A. Allgemeines
- Der Umfang der Eisenbahn und die Staatseisenbahnen in Preussen.
 I. Umfang der Eisenbahn und Anteil der Staatseisenbahnen an der Gesamtlänge.
 II. Der Werth der Staatseisenbahnen ohne Löhne.
 III. Der Werth der Staatseisenbahnen mit Löhnen und Eisenbahnmaterialien.
- B. Gesamtbeschaffung und Betriebskosten der Bahnen
- I. Beschaffung der Bahnen im Jahre 1878.
 II. Die Beschaffung.
 III. Die Betriebskosten.
 IV. Die Vollkosten und die durchschnittliche Betriebskosten der Staatseisenbahnen.
 V. Die alljährliche Aufhebung der Bahnen im Jahre 1878.
 VI. Die Kostenverhältnisse der Bahnen im Jahre 1878.
- C. Das Bau- und Anlage-Capital
- I. Nachweisung der zum Bahnen verwendeten Summen.
 II. Bei den Staatseisenbahnen.
 III. Bei den Privat-Eisenbahnen.
 IV. Nachweisung des zum Bahnbau verwendeten Summen als Anlage-Capital für das in Betracht kommende Betriebsjahr.

1878

A.
Allgemeines.

Der Einfluss der Eisenbahnen auf die Steinkohlenindustrie in Sachsen.

1) Umfang der Production und Abfuhr der Steinkohlen auf den Eisenbahnen.

Die folgenden Darstellungen veranschaulichen zunächst die Entwicklung der Steinkohlenproduction in Sachsen in den drei Abbaubezirken Zwickau, Lugau und Dresden zusammen unter dem Einflusse der Eisenbahnen in der Zeit von 1846 bis mit 1875.

Es betrug:

im Jahre	das Gesamt- Ausbringen	die Abfuhr auf den Eisenbahnen	die Zunahme		die Abnahme		Die Abfuhr auf den Eisenbahnen vom Gesamtausbringen	
			des Ge- samt- aus- bringens	der Ab- fuhr auf den Eisen- bahnen	des Ge- samt- aus- bringens	der Ab- fuhr auf den Eisen- bahnen	Jahr um Jahr	in fortlaufendem Durchschnitte
			in Wagenladungen à 100 Centner oder 5000 Kilogramm		%	%	%	%
1846	95 013	7 550	—	—	—	—	7,95	
1847	100 380	12 714	5,05	68,40	—	—	12,67	10,97 im 2jährigen Durchschnitte
1848	106 463	13 671	6,06	7,53	—	—	12,84	11,24 „ 3 „
1849	116 751	16 338	9,66	19,51	—	—	13,99	12,01 „ 4 „
1850	130 475	20 063	11,75	22,80	—	—	15,98	12,91 „ 5 „
1851	153 371	26 366	17,55	31,42	—	—	17,19	13,77 „ 6 „
1852	162 380	32 741	5,87	24,18	—	—	20,10	14,97 „ 7 „
1853	168 531	37 946	3,79	15,90	—	—	22,52	16,20 „ 8 „
1854	189 943	47 994	12,71	26,48	—	—	25,27	17,01 „ 9 „
1855	210 308	57 492	10,72	19,70	—	—	27,24	19,03 „ 10 „
1856	229 970	89 133	9,25	55,44	—	—	38,70	21,70 „ 11 „
1857	235 319	118 844	2,93	33,33	—	—	50,50	25,32 „ 12 „
1858	241 230	120 090	2,51	1,05	—	—	49,78	28,08 „ 13 „
1859	271 157	138 353	12,41	15,21	—	—	51,02	30,08 „ 14 „
1860	292 748	165 039	7,90	19,29	—	—	56,38	33,44 „ 15 „
1861	337 576	191 078	15,21	15,78	—	—	56,00	36,01 „ 16 „
1862	346 214	211 277	2,50	10,57	—	—	61,02	38,27 „ 17 „
1863	380 494	243 447	9,90	15,28	—	—	63,98	41,14 „ 18 „
1864	431 822	297 447	13,49	22,14	—	—	68,48	43,99 „ 19 „
1865	482 515	338 860	11,74	13,92	—	—	70,23	46,69 „ 20 „
1866	440 336	291 621	—	—	8,74	13,94	66,23	48,27 „ 21 „
1867	476 600	323 880	8,24	11,08	—	—	67,90	50,04 „ 22 „
1868	515 140	368 098	8,00	13,05	—	—	71,46	51,84 „ 23 „
1869	516 878	375 187	0,34	1,98	—	—	72,59	53,40 „ 24 „
1870	521 810	385 019	0,96	2,32	—	—	73,70	54,94 „ 25 „
1871	577 683	414 979	10,71	7,78	—	—	71,84	56,20 „ 26 „
1872	589 252	434 019	2,00	4,59	—	—	73,00	57,44 „ 27 „
1873	633 215	477 746	7,40	10,07	—	—	75,45	58,71 „ 28 „
1874	609 462	451 467	—	—	3,75	5,50	74,08	59,89 „ 29 „
1875	612 255	462 077	0,40	2,35	—	—	75,47	60,64 „ 30 „

(Die Mittheilungen über die Productionsmenge für 1876 waren zur Zeit noch nicht zu erlangen.)

Mit Ausnahme der Jahre 1858, 1866, 1871 und 1874 hat in der ganzen dreissigjährigen Periode die Zunahme der Abfuhr auf den Eisenbahnen die Zunahme des Ausbringens alljährlich und oft bedeutend übertroffen. Die Anziehungskraft der Eisenbahnen auf die Kohlen hat sich in dem genannten Zeitumfange nahezu verzehnfacht. Die Abfuhrmenge auf den Eisenbahnen vom Gesamtausbringen betrug im Jahre 1846, als der Zeit der Erschliessung des Zwickauer Revieres durch die Eisenbahnen, nur 7,95 Prozent, im Jahre 1875 dagegen 75,47 Prozent. Von der Gesamtsumme der seit dem Jahre 1846 produzierten 10 175 291 Ladungen kamen 6 170 536 Ladungen oder 60,64 Prozent auf den Eisenbahnen zur Beförderung.

Abschnitt I. A.
Allgemeines.

Das Graphikon I. veranschaulicht in Verbindung Production und Abfuhr. Beide Farbentöne zusammen bedeuten in der Höhe die Produktionsmenge in Centnern, der dunklere Ton allein das Abfuhrquantum auf den Eisenbahnen und die punktirte Linie den Gesamtwert der Produktionsmenge in Millionen Mark. Dieses Graphikon zeigt recht deutlich den Einfluss der Eisenbahnen auf die Kohlenproduction.

Die spezifische Dichtigkeit des Steinkohlenverkehrs auf den Sächsischen Staatsbahnen geht aus den folgenden Zahlen hervor.

im Jahre	1. Mittlere Bahnlänge in Kilometer	2. Mittleres Wachsthum der Bahnen in Kilometer	3. Spezifische Dichtigkeit des Kohlenverkehrs auf der mittleren Länge (im Durchschnitt pro Kilometer Bahn)	
			Jahrum Jahr Ladungen	im fortlaufenden Durchschnitt Ladungen
1846	259,33	68,03	29,1	29,1
1847	315,00	56,87	40,2	35,2
1848	381,41	65,51	35,8	35,5
1849	448,47	67,00	36,4	35,8
1850	463,07	14,00	43,2	37,0
1851	500,91	37,84	52,0	40,8
1852	537,54	36,03	60,9	44,5
1853	563,52	25,98	67,2	48,2
1854	564,29	0,77	85,1	53,4
1855	574,99	10,70	100,0	59,2
1856	587,31	12,02	151,8	69,7
1857	602,73	15,42	197,2	82,9
1858	635,31	32,58	189,0	93,4
1859	713,09	77,78	194,0	103,4
1860	717,45	4,36	230,0	115,0
1861	724,52	7,07	263,7	127,5
1862	735,92	11,41	287,1	140,1
1863	755,97	20,04	322,0	153,8
1864	755,97	—	393,5	170,5
1865	775,21	19,24	437,1	188,2
1866	931,00	156,39	313,0	197,5
1867	953,79	22,19	339,0	207,0
1868	998,21	44,52	368,7	218,7
1869	1 078,88	80,57	347,8	227,0
1870	1 086,71	7,83	354,2	235,0
1871	1 093,59	6,88	379,5	244,7
1872	1 179,12	85,53	368,1	252,4
1873	1 225,15	46,03	389,0	260,8
1874	1 262,02	37,77	357,5	266,5
1875	1 411,81	148,89	327,2	270,2
1876	1 664,40	252,59	274,7	270,5

In Bezug auf die spezifische Dichtigkeit des Kohlenverkehrs Jahr um Jahr — Rubrik 3 — sind einige Schwankungen zu bemerken. Unter dem steten Einflusse der Resultate der vorangegangenen Jahre aber — bei Ausschliessung der Zufälligkeiten der einzelnen Jahre — lässt sich das stete Wachsen der Dichtigkeit des Kohlenverkehrs auf der ebenfalls zunehmenden Bahnlänge fortgesetzt erkennen. Auf jedes Kilometer Bahn kamen im Jahre 1846 durchschnittlich nur 29,1 Ladungen, auf den in der Mitte der hier vorgeführten Zeitperiode liegenden 15jährigen Durchschnitt des Jahres 1860 bereits 115,0 Ladungen und auf den 31jährigen Durchschnitt des Jahres 1876 = 270,5 Ladungen. (Vergl. Rubrik 4 der vorangegangenen Tabelle.)

Die kräftigste Kohlenproduction fiel in die Zeit der hohen Preise der jüngsten Jahre. Auf den 6jährigen Zeitraum von 1870 — dem Anfange der starken Preissteigerungen — bis zum Jahre 1875 kam eine Produktionsmenge von 3 543 677 Ladungen oder 35 Prozent des Gesamtausbringens innerhalb der 30 Jahre von 1846 bis 1875, während auf die unmittelbar vorangegangenen 24 Jahre (1846—1869) die relativ viel geringere Produktionsmenge von 6 631 614 Ladungen oder 65 Prozent desselben 30jährigen Gesamtausbringens fiel.

Die jährliche Durchschnittsproduction betrug:

in dem 24jährigen Zeitraum von 1846—1869 = 276 317 Ladungen,

„ „ 6 „ „ „ 1870—1875 = 590 613 „

Die der letzten 6jährigen Periode war sonach durchschnittlich jährlich um 114 Prozent grösser als die in den ersten 24 Jahren.

Mit dem Maasstabe der ebenfalls rasch gewachsenen Bevölkerungszahl gemessen, lässt sich der grosse Aufschwung der Kohlenproduction noch durch folgende Zahlen darstellen.

Es betrug pro Kopf der Bevölkerung:

im Jahre	bei einer Bevölkerungszahl von	das Ausbringen durchschnittlich in Centnern
1846	1 836 433	5,17
1849	1 894 431	6,16
1852	1 988 078	8,17
1855	2 039 176	10,22
1858	2 122 902	11,26
1861	2 225 240	15,17
1864	2 337 192	18,18
1867	2 423 586	19,67
1871	2 556 244	22,60
1875	2 760 586	22,18

Das Gesamtausbringen vom Jahre 1846 kann nahezu als gleichbedeutend mit der Consumption im Königreiche angesehen werden, da mit geringer Ausnahme für Altenburg und Reuss ein Abfluss über die Landesgrenzen wegen mangelnder Bahnverbindungen kaum stattgefunden haben wird. Vom Ausbringen des Jahres 1875 wurden 47 363 191 Centner im Königreiche verbraucht und 13 862 313 Centner gingen über die Landesgrenzen. Die inländische Consumption betrug 1846 nur rund 5 Centner, 1875 aber rund 17 Centner pro Kopf der Bevölkerung.

2) Der Werth der Steinkohlen ohne Fracht.

Da sich die vorliegenden Darstellungen auf die Vorführung eines Gesamtbildes beschränken müssen, so kann den obigen Ausführungen zunächst auch nur der Gesamtwert der Kohlen gegenübergestellt werden, wie er aus den nach den Werken und Sorten getrennten statistischen Erhebungen der Berginspektionen zusammengefasst hervorgeht.

Seit dem Jahre 1846, wo die Sächsischen Eisenbahnen als Frachtführer und Consumenten zugleich sich für die Kohlenpreise interessirten, ist bis zum Jahre 1870 der Durchschnittswert einer Wagenladung à 5000 Kilogramm (ohne Fracht) nicht über 40,57 Mark gestiegen. Dieser höchste Durchschnittswert bestand im Jahre 1858 ohne hervorragende Produktionsmenge, der niedrigste von 26,52 Mark im Jahre 1863. In den letzten 6 Jahren von 1870—1875 waren die Durchschnittswerte einer Ladung 38,00, 52,00, 54,12, 60,12, 63,00 und 53,85 Mark.

Seit dem Jahre 1846 betragen die Werthe der Steinkohlen aus allen drei Revieren zusammengenommen:

im Jahre	1. in Mark	2. für eine Produktionsmenge von Ladungen	3. durchschnittlich pro Ladung à 5000 Kilogr. Mark
1846	3 139 842	95 013	33,05
1847	3 312 534	100 380	33,00
1848	3 513 267	106 463	33,00
1849	3 852 771	116 751	33,00
1850	4 305 666	130 475	33,00
1851	5 061 000	153 371	33,00
1852	5 100 000	162 380	31,41
1853	5 052 720	168 531	29,98
1854	5 991 630	189 943	31,54
1855	6 749 097	210 308	32,09
1856	7 499 178	229 970	32,61
1857	8 151 801	235 319	34,64
1858	9 786 024	241 230	40,57
1859	9 954 417	271 157	36,71
1860	9 094 971	292 748	31,07
1861	9 691 882	337 576	28,71
1862	9 766 970	346 214	28,21
1863	10 035 945	380 494	26,52
1864	12 070 126	431 822	27,95
1865	16 097 092	482 515	33,36
1866	15 860 655	440 336	36,02
1867	16 359 904	476 600	34,33
1868	17 315 481	515 140	33,61
1869	17 515 836	516 878	33,89
1870	20 187 594	521 810	38,00
1871	30 419 934	577 683	52,00
1872	31 894 677	589 252	54,12
1873	38 109 831	633 215	60,12
1874	38 762 166	609 462	63,00
1875	32 972 971	612 255	53,85

(Zu Rubrik 3 gehört das Graphikon II.)

Abchnitt I. A.
Allgemeines.

Zwischen dem niedrigsten Durchschnittswerthe pro Ladung von 26,98 Mark im Jahre 1863 und dem höchsten von 63,60 Mark im Jahre 1874 liegt eine Differenz von 37,22 Mark oder 141 Prozent und zwischen dem ersteren und dem bereits gesunkenen des Jahres 1875 an 53,95 Mark noch eine solche von 27,47 Mark oder 104 Prozent.

Der Werth der Productionsmenge in dem 24jährigen Zeitraume (1846—1869) von 6 631 614 Ladungen betrug zusammen 215 278 809 Mark und der der 6jährigen Zeitperiode (1870—1875) von 3 543 677 Ladungen 192 347 173 Mark. Der Gesamtwert der 30jährigen Productionsmenge an 407 625 982 Mark vertheilte sich sonach auf die ersten 24 Jahre mit 53 und auf die letzten 6 Jahre mit 47 Prozent.

Es kamen von der Gesammtheit der 30jährigen Resultate:

	auf den Zeitraum Prozent	auf die Production Prozent	auf den Werth Prozent
in 24 Jahren von 1846—1869	80	65	53
„ 6 „ „ 1870—1875	20	35	47
	100	100	100

Es stand sonach die Verhältnisszahl des Werthes aus der Zeitperiode von 1846—1869 hinter der für die Production um 12 und hinter der für den Zeitraum um 27 Prozent zurück, während die Werthverhältnisszahl der Zeitperiode von 1870—1875 die der Production um 12 und die des Zeitraums um 27 Prozent überstieg.

Um den grossen Durchschnitt der Werthe für die gesammte Kohlenproduction einigermaassen und wenigstens vom Jahre 1860 an näher zu beleuchten, von welchem Zeitpunkte die Trennungen mit grösserer Genauigkeit durchgeführt sind, werden in Folgendem noch Mittheilungen über die durchschnittlichen Kohlenwerthe der einzelnen drei Bezirke gegeben.

Es betrug:

im Jahre	im Zwickauer Bezirke		im Lugauer Bezirke		im Dresdner Bezirke	
	die Production	der Werth derselben	die Production	der Werth derselben	die Production	der Werth derselben
	Ladungen	Mark	Ladungen	Mark	Ladungen	Mark
1860	172 771	5 046 732	24 441	863 127	95 536	3 185 112
1861	199 979	5 290 993	33 130	1 028 382	104 467	3 372 507
1862	207 642	5 474 276	36 628	970 461	101 944	3 322 233
1863	230 813	5 605 611	40 450	1 060 395	109 231	3 369 939
1864	279 566	6 926 647	38 099	1 344 411	114 157	3 799 068
1865	321 973	10 101 991	42 113	1 884 675	118 429	4 110 426
1866	285 071	9 775 017	40 827	1 873 668	114 438	4 211 970
1867	321 623	10 271 797	36 695	1 654 575	118 282	4 433 532
1868	359 568	11 403 333	33 587	1 444 368	121 985	4 467 780
1869	371 784	12 053 511	39 272	1 620 270	105 822	3 842 055
1870	373 715	13 774 713	39 041	1 888 284	109 054	4 524 597
1871	413 036	20 952 033	43 315	2 880 024	121 332	6 587 877
1872	421 617	21 738 285	44 739	3 133 692	122 896	7 022 700
1873	457 987	26 829 372	54 084	3 858 918	121 144	7 421 541
1874	422 234	26 520 594	59 023	4 109 349	128 205	8 132 223
1875	424 487	21 894 690	68 163	4 219 575	119 605	6 858 706

Hiernach berechnet sich der Durchschnittswerth einer Ladung à 5000 Kilogramm:

im Jahre	im Zwickauer Bezirke Mark	im Lugauer Bezirke Mark	im Dresdner Bezirke Mark	
1860	29,41	35,31	33,34	
1861	26,40	31,04	32,28	
1862	26,30	26,50	32,59	
1863	24,29	26,21	30,85	
1864	24,78	35,29	33,28	
1865	31,38	44,75	34,71	
1866	34,29	45,89	36,81	
1867	31,94	45,09	37,48	
1868	31,71	43,00	36,02	
1869	32,42	41,20	36,31	
1870	36,80	48,37	41,49	
1871	50,72	66,49	54,99	
1872	51,50	70,04	57,14	
1873	58,58	71,35	61,96	
1874	62,81	69,02	63,42	
1875	51,59	61,90	57,24	
Im 16jährigen Durchschnitt	40,89	50,23	43,07	
Der Durchschnittspreis pro Ladung war am	niedrigsten	1863: 24,29	1863: 26,21	1863: 30,85
	höchsten	1874: 62,81	1873: 71,35	1874: 63,42
Differenz:	38,52	45,14	32,58	
	158,6 %	172,2 %	105,6 %	

Vom Kohlenwerthe des Jahres 1846, wo Production und Consumption gleichbedeutend, kam auf jeden Kopf der Bevölkerung dieses Jahres 1,71 Mark; dagegen im Jahre 1875 vom Werthe des Gesamtausbringens 11,22 Mark und vom Werthe des Consums in Sachsen 9,24 Mark. Es stieg von 1846—1875 der Consum pro Kopf um 232 und der Werth um 440 Prozent.

3) Gesamtwert der Kohlen am Ende des Absatzgebietes.

(Kohlenwerth und Eisenbahnfracht nebeneinander.)

Die Ermittlung der Gesamtlänge des von den Kohlen bis zu ihren Bestimmungsorten zurückgelegten Weges für statistische Zwecke hat erst vom Jahre 1870 an begonnen. Die Mittheilungen über die Frachtwerte der Kohlen bis an ihr Endziel müssen sich daher auf die Zeitperiode vom Jahre 1870 bis 1875 beschränken und obschon das gleiche Resultat für das Jahr 1876 bekannt ist, so fehlen zum nothwendigen Gegensatze für die vorliegenden Darstellungen zur Zeit noch die Mittheilungen über die Kohlenwerthe dieses Jahres. Immerhin ist diese beschränkte Darstellung lehrreich, denn sie beginnt zur Vergleichung mit einem in Bezug auf den Kohlenwerth noch mehr den früheren Verhältnissen entsprechenden Jahre, obgleich der Kohlenpreis sich schon zu heben begann, welcher erst von da an bis zum Jahre 1874 neben den constanten Eisenbahnfrachtsätzen ganz erheblich fortstieg.

Die Grundzahlen, nach welchen die Eisenbahnfrachtbeträge bis an ihr Endziel für die vorliegenden Ausführungen ermittelt wurden, sind Abschnitt IV. E. der statistischen Berichte der Sächsischen Staatsbahnen vom Jahre 1870—1875 zu finden.

Abschnitt I. A.
Allgemeines.

Zur übersichtlichen Darstellung der Berechnungen werden diese Grundzahlen hier noch in Centnern und Meilen ausgedrückt.

Es hat betragen:

im Jahre	der Kohlentransport in Centnern	der von den Kohlen zurückgelegte Weg in Centnermeilen
1870	38 501 860	543 568 140
1871	41 497 850	578 286 250
1872	43 401 930	623 946 427
1873	47 774 610	725 886 507
1874	45 146 730	615 869 480
1875	46 207 710	562 738 067

Aus den vorstehenden Zahlen berechnet sich mit dem durchschnittlichen Tarifsatze von 1,11 Pfennigen pro Centner und Meile und der einmaligen Expeditionsgebühr von 3 Mark pro Ladung à 100 Centner unter entsprechender Berücksichtigung der mit August 1874 eingetretenen 10prozentigen Erhöhung des Frachtsatzes:

im Jahre	die Eisenbahnfracht Mark	die Expeditionsgebühr Mark	die Eisenbahntransportgebühr überhaupt Mark
1870	6 033 606	1 155 057	7 188 663
1871	6 418 977	1 244 937	7 663 914
1872	6 925 805	1 302 057	8 227 862
1873	8 057 340	1 433 238	9 490 578
1874	7 120 991	1 354 401	8 475 392
1875	6 871 032	1 386 231	8 257 263

Nebeneinandergestellt, haben betragen in absoluten Zahlen:

im Jahre	die Kohlenwerthe ohne Fracht Mark	die Eisenbahntransportgebühren Mark	Beide zusammen (Werth der Kohlen am Ende des Absatzgebietes) Mark
1870	14 895 474	7 188 663	22 084 137
1871	21 852 182	7 663 914	29 516 096
1872	23 492 319	8 227 862	31 720 181
1873	28 752 982	9 490 578	38 243 560
1874	28 713 585	8 475 392	37 188 977
1875	24 885 140	8 257 263	33 142 403

(Hierzu Graphikon III.)

Zur übersichtlichen Darstellung des Verhältnisses beider Werthe nebeneinander, werden in Folgendem die vorstehenden Zahlen noch in Prozenten ausgedrückt.

Vom Gesamtwerthe der Kohlen am Ende des Absatzgebietes kamen in Prozenten:

im Jahre	auf den		Differenz zwischen Beiden
	Kohlenwerth	Frachtwerth	
1870	67,45	32,55	34,00
1871	74,00	25,97	48,00
1872	74,00	25,94	48,12
1873	75,18	24,82	50,36
1874	77,21	22,79	54,42
1875	75,00	24,91	50,10

(Hierzu Graphikon IV.)

Die beiden Verhältnisszahlen haben sich in der Zeit von 1870 bis 1874 immer weiter von einander entfernt, das Werthverhältniss der Fracht ist immer mehr herabgegangen; im Jahre 1875 bestand ein ganz ähnliches Mischungsverhältniss wie im Jahre 1873. Die Kohlenwerthe sind über die Frachtwerthe ganz bedeutend gestiegen; selbst die Erhöhung der Kohlenfrachttarife im Jahre 1874 kommt den steigenden Kohlenwerthen gegenüber bei der obigen Darstellung des gegenseitigen Verhältnisses nicht zur augenscheinlichen Wirkung, weil die Kohlenwerthe in einem viel steileren Verhältniss gestiegen sind, als die Frachtwerthe nach der zehnpromtigen Erhöhung der Kohlentarife.

Wie bereits weiter oben nachgewiesen war, betrug der Durchschnittswerth einer Wagenladung Kohlen ohne Fracht im Jahre 1869 = 33,00 Mark; 1870, in welchem die Werthserhöhung bereits begonnen hatte, 38,00 Mark; 1874 = 63,00 Mark und 1875 = 53,00 Mark.

Die Werthsteigerung der Kohlen betrug sonach im Durchschnitt 1874 gegen 1870 = 64,00 Prozent, 1875 gegen 1870 = 39,00 und 1875 gegen 1869 = 58,00 Prozent.

Der Durchschnittswerth einer Ladung Kohlen à 100 Centner oder 5000 Kilogramm am Ende des Absatzgebietes betrug:

im Jahre	für die		Differenz zwischen Beiden Mark.
	Kohlen Mark.	Fracht Mark.	
1870	38,00	18,07	20,02
1871	52,00	18,47	34,10
1872	54,13	18,00	35,17
1873	60,18	19,87	40,31
1874	63,00	18,77	44,33
1875	53,00	17,87	35,00

Die geringen Schwankungen im Frachtwerthe werden hauptsächlich veranlasst durch die verschiedene durchschnittliche Längenausdehnung des Absatzgebietes der einzelnen Jahre. Dieselbe betrug:

1870	=	105,00	Kilometer
1871	=	104,55	"
1872	=	107,52	"
1873	=	113,05	"
1874	=	102,31	"
1875	=	91,34	"

Abschnitt I. A.
Allgemeines.

Diesen Ausführungen über den Einfluss der Eisenbahnen auf die Kohlenproduction, sowie über die beiderseitigen wirthschaftlichen Erfolge im Grossen und Ganzen, werden zum Schluss als kurze Mittheilungen nur noch einige Resultate aus statistischen Erörterungen angefügt, welche im Jahre 1874 über die Rentabilität des Kohlenverkehrs auf den Sächsischen Staatsbahnen unter Zugrundelegung des Verkehres vom Jahre 1873 in eingehender Weise stattgefunden haben.

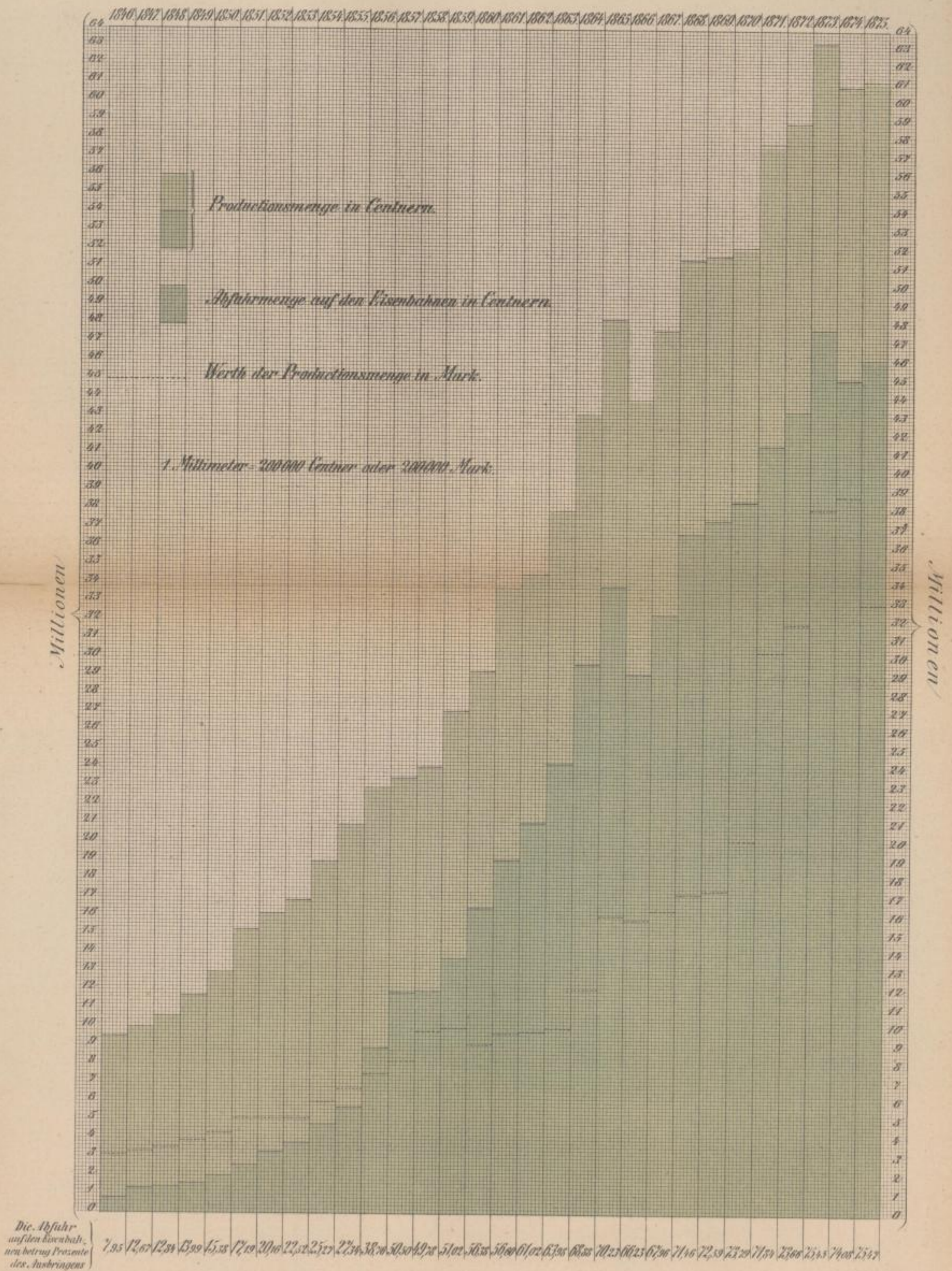
Unter dem durch den Betriebsüberschuss zu verzinsenden Anlagecapitale der Sächsischen Staatsbahnen vom Jahre 1873 an 94 293 107 Thalern verblieben dem Kohlenverkehre für die ihm ganz oder nur theilweise dienenden Anlagen 21 846 784 Thaler allein zu verzinsen.

Die Einnahme aus dem gesammten Kohlenverkehre der Sächsischen Staatsbahnen betrug im genannten Jahre 3 136 535 Thaler und der Betriebsaufwand für denselben 2 453 048 Thaler, so dass aus dem Kohlenverkehre des Jahres 1873 ein Betriebsüberschuss von 683 487 Thalern verblieb. Die Verzinsung des Anlagecapitales von 21 846 784 Thalern zu dem durchschnittlichen Zinsfusse der Anleihen für Eisenbahnzwecke von 4,14 Prozent erforderte aber eine Summe von 904 457 Thaler. Somit zehrte der Kohlenverkehr bei seinen billigen Frachttarifen unter dem Einflusse der hoch gesteigerten Betriebsausgaben und bei der verhältnissmässig kurzen Transportweite, anderen Bahnen mit regem Kohlenverkehr gegenüber, mit 220 970 Thalern an den Ueberschüssen der übrigen Transporte. Der Ueberschuss aus dem Kohlenverkehr gestattete nur eine Verzinsung von 3,13 Prozent, also um 1,01 Prozent weniger, als zur Verzinsung der Staatsschulden für Eisenbahnbauten nothwendig war.

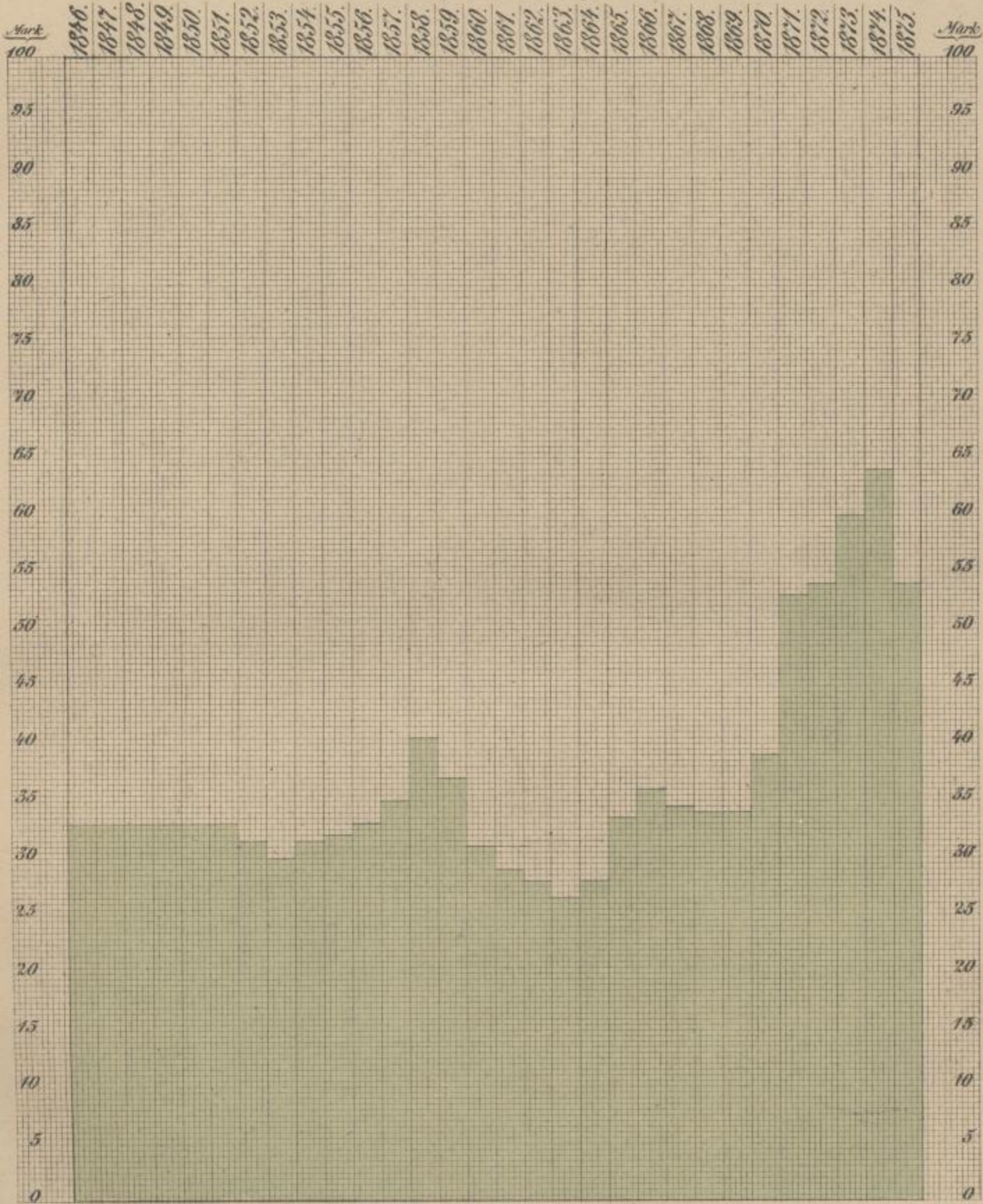
Differenz		Betrag	
1873	1872	1873	1872
100	100	100	100
101	101	101	101
102	102	102	102
103	103	103	103
104	104	104	104
105	105	105	105
106	106	106	106
107	107	107	107
108	108	108	108
109	109	109	109
110	110	110	110
111	111	111	111
112	112	112	112
113	113	113	113
114	114	114	114
115	115	115	115
116	116	116	116
117	117	117	117
118	118	118	118
119	119	119	119
120	120	120	120

I.

Umfang der Production und Abfuhr der Steinkohlen auf den Eisenbahnen im Königreiche Sachsen vom Jahre 1846 bis mit 1875 in absoluten Zahlen.



*Durchschnittswerth
einer Wagenladung Kohlen à 100 Centner
ohne Fracht.*

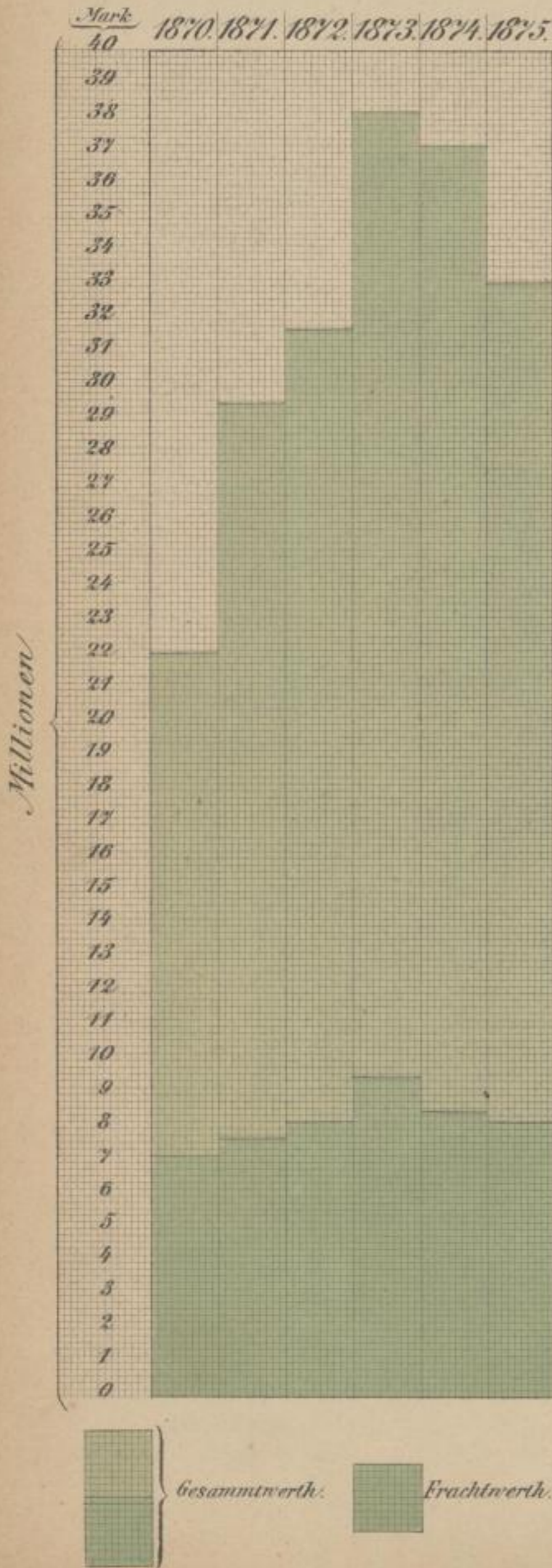


2 Millimeter = 1 Mark.

Gesamtwerth der Steinkohlen

am Endziele des Absatzgebietes

in absoluten Zahlen.



Prozentual-Verhältniss

des

Kohlen- und Frachtwertes nebeneinander.



B.

Gesamtausdehnung und Betriebsalter der Bahnen.**I. Erweiterung des Bahnnetzes**

a) durch Eröffnung neuer Linien.

α. Am 15. September 1876 ward die zur Südläusitzer Linie gehörige, 4,949 Kilometer lange Ergänzungsstrecke Seifhennersdorf-Warnsdorf, von welcher 3,251 Kilometer im Königreiche Böhmen liegen, mit der Haltestelle Altwarnsdorf dem Betriebe übergeben und hierdurch die Verbindung mit der nunmehr einen integrierenden Theil der Südläusitzer Linie bildenden Zittau-Warnsdorfer Bahn hergestellt. Der zwischen beiden Strecken liegende Bahnhof Warnsdorf ist Eigenthum der Böhmisches Nordbahngesellschaft. Derselbe wird auf eine Länge des durchgehenden Hauptgleises von 759 Metern von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung mit benutzt.

Seit Eröffnung der Strecke Warnsdorf-Seifhennersdorf ist ein zusammenhängender Betrieb von Zittau über Warnsdorf nach Ebersbach und Löbau eingerichtet.

β. Ferner ward am 15. August 1876 der Betrieb auf der Fortsetzung der Freiberg-Muldaer Linie von Mulda über Nassau bis Bienenmühle auf eine Länge von 11,949 Kilometern eröffnet.

b) durch Ankauf von Privatbahnen.

Durch den fortgesetzten Ausbau des Staatseisenbahnnetzes wurden die im Königreiche Sachsen und einige an dessen Grenzen gelegene Privateisenbahnen immer enger und vielseitiger in das Netz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen verflochten, so dass sich die Königl. Staatsregierung veranlasst sah, die Mehrzahl dieser Eisenbahnen im Interesse eines einheitlichen und geschlossenen Betriebes zu erwerben.

Ueber die vom Staate hierfür verwendeten Summen ist unter C. 2. dieses Abschnittes, „das Anlage-Capital betreffend“, ein specieller Nachweis gegeben.

Im Laufe des Jahres 1876 gingen die nachgenannten sieben Privatbahnen in das Eigenthum des Staates über.

α. Die der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie** gehörigen Linien, deren Stammbahn zwischen Dresden und Leipzig als die erste Bahn Sachsens in den Jahren 1836 bis 1839 erbaut wurde. Die mit dem Jahre 1860 durch die Zweigbahn von Coswig nach Meissen begonnene Erweiterung des Bahnnetzes setzte sich fort in den Jahren 1865—1868, durch die Weiterführung dieser Bahn über Döbeln zum Wiederanschluss an die Stammbahn bei Borsdorf und nachdem im Jahre 1869 die im Jahre 1862 erbaute Priestewitz-Grossenhainer Bahn von der Gesellschaft angekauft worden war, vergrösserte sich das Bahnnetz im Jahre 1873 um die Nossen-Freiburger und im Jahre 1875 noch um die Freiberg-Muldaer und Riesa-Elsterwerdaer Linien, so dass zum Zeitpunkte der definitiven Uebernahme am 1. Juli 1876 das im Betriebe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie befindliche Bahnnetz 282,927 Kilometer umfasste. Zu jener Zeit befanden sich seitens der Gesellschaft im Bau die oben unter I a. β. genannte Strecke von Mulda bis Bienenmühle und die voraussichtlich im Anfang des Jahres 1877 zur Vollendung kommende 14,534 Kilometer lange Linie von Riesa nach Lommatzsch, deren Weiterführung bis Nossen von der Gesellschaft projectirt war.

Das betriebsfähige Bahnnetz der ehemaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie umfasste am Schlusse des Jahres 1876 = 294,776 Kilometer, welche sich auf die einzelnen historischen Linien vertheilen wie folgt:

mit 115,130	Kilometer	auf die Linie	Leipzig-Riesa-Dresden,
„ 103,321	„	„	Borsdorf-Döbeln-Coswig,
„ 5,055	„	„	Priestewitz-Grossenhain,
„ 23,401	„	„	Nossen-Freiberg,
„ 26,149	„	„	Freiberg-Bienenmühle,
„ 21,900	„	„	Riesa-(Zeithain-) Elsterwerda
			(wovon 6,949 Kilometer im Königreiche Preussen liegen).

Abschnitt I. B¹.
Erweiterung des Bahnnetzes.

Von der letzteren Linie, welche im Bahnhofe Biela-Elsterwerda an der Oberlausitzer Bahn endet, befinden sich 2,350 Kilometer im gemeinschaftlichen Eigenthume mit der Berlin-Dresdner Bahn.

Als Zeitpunkt des Besitzwechsels ward der 1. Januar 1876 bestimmt.

β. Ebenfalls vom 1. Januar 1876 an gerechnet, die in den Jahren 1864 und 1865 erbaute 10,100 Kilometer lange **Greiz-Brunner** Bahn, von welcher 8,310 Kilometer im Fürstenthume Reuss ä. L. und 1,790 Kilometer im Königreiche Sachsen liegen. Vom Tage ihrer Eröffnung an — 23. October 1865 — ward diese Bahn bereits von der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft betrieben.

γ. Am 1. Juli 1876 die **Sächsisch-Thüringische** Bahn. Eine in den Jahren 1873 bis 1875 hergestellte 54,950 Kilometer lange Verbindung der Sächsischen Staatsbahnen bei Weischlitz und Greiz mit der Thüringischen Bahn (Gera-Eichicht) bei Wolfsgefärth, wovon 25,110 Kilometer im Königreiche Sachsen, 16,850 Kilometer im Grossherzogthume Sachsen-Weimar und 12,990 Kilometer im Fürstenthume Reuss ä. L. liegen.

δ. Am 15. Juli 1876 die ebenfalls in den Jahren 1873 bis 1875 erbaute **Chemnitz-Aue-Adorfer** Bahn mit Zweigbahn von Zwota nach Klingenthal zum Anschlusse an die Buschtährader Bahn daselbst. Die Länge beider Linien beträgt zusammen 121,970 Kilometer, von welcher 113,670 Kilometer auf die Hauptbahn und 8,300 Kilometer auf die Zweigbahn kommen. Der Bau der zu Letzterer gehörigen 0,500 Kilometer langen Strecke vom Bahnhof Klingenthal bis zur Landesgrenze ist zur Zeit noch ausgesetzt worden, weil über die Grenzüberschreitung und die Anlage des Grenzbahnhofes noch keine Vereinbarung getroffen worden ist. In der obengenannten Länge der Hauptbahn ist schon Rücksicht auf die veränderte Verbindung der beiden Bahnhöfe in Adorf genommen, welche demnächst für Personen- und Güterverkehr hergestellt wird. Die Königl. Staatsregierung überliess der Gesellschaft die Fortsetzung des im Jahre 1872 begonnenen Baues der einen integrirenden Theil der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn bildenden und von der Ständeversammlung als Regiebau genehmigten Linie Aue-Jägersgrün auf Rechnung des Staates. Gegen Abtretung einer entsprechenden Actienzahl an den Staat erwarb sich alsdann die Gesellschaft das Eigenthumsrecht an der genannten Strecke.

ε. Vom 15. Juli 1876 an die gleichfalls in den Jahren 1873 bis 1875 erbaute 35,200 Kilometer lange **Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner** Eisenbahn, welche die in Zwickau mündenden Bahnen mit der Herlasgrüner Egerer Linie bei Falkenstein verbindet. In der obigen Länge von 35,200 Kilometern ist das zur Zeit noch bestehende 582 Meter lange Güter-Verbindungsgleis, welches die beiden Bahnhöfe in Zwickau verbindet, nicht mit enthalten, da demnächst eine definitive Verbindung für Personen- und Güterverkehr hergestellt wird.

ζ. Vom 10. August 1876 an die in den Jahren 1873 und 1874 hergestellte **Hainichen-Rossweiner** Bahn, welche den Endpunkt der Niederwiesa-Hainichener Staatszweigbahn mit der damals der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gehörenden Coswig-Meissen-Borsdorfer Linie bei Rosswein verbindet. Diese Linie schliesst sich mit einer Baulänge von 17,350 Kilometern, 2,500 Kilometer vor der Station Rosswein an die obengenannte Coswig-Borsdorfer Linie an. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie führte auf eigene Kosten die Hainichen-Rossweiner Bahn gegen einen Pachtzins auf dem Damme ihrer Linie mit einem selbstständigen Gleise auf die genannte Länge von 2,300 Kilometer in den Bahnhof Rosswein. Da nun diese die Hainichen-Rossweiner Bahn aufnehmende Linie ebenfalls Staatsbahn geworden ist, so ist die Baulänge der Hainichen-Rossweiner Bahn nicht mehr bloß bis zum Anschlusspunkte an den Damm der mehrgenannten Linie, sondern als eingleisige Bahn bis in den Bahnhof Rosswein zu rechnen, wie dies bereits bei der Löbau-Ebersbacher Linie von Löbau bis Grossschweidnitz und bei der Zittau-Warnsdorfer Linie von Zittau bis Scheibe der Fall ist, welche beide als Theile einer eingleisigen Bahn auf dem Damme der ebenfalls eingleisig betriebenen Löbau-Zittauer Bahn liegen. Hierdurch erhöht sich die Baulänge der eingleisigen Hainichen-Rossweiner Bahn auf 19,750 Kilometer.

η. Vom 16. December 1876 an die in den Jahren 1872 bis mit 1875 erbaute **Chemnitz-Komotauer** Eisenbahn mit Zweigbahn, 69,150 Kilometer lang. Die Hauptbahn verbindet die Dresden-Chemnitzer Staatsbahnlinie von Flöha aus mit der Buschtährader Zweiglinie Krüma-Neudorf-Reitzenhain. Sie ist bis zur Sächsisch-Oesterreichischen Landesgrenze 57,950 Kilometer lang, von welcher 1,000 Kilometer, vom Bahnhofe Reitzenhain bis zur genannten Grenze, der Buschtährader Eisenbahngesellschaft zum Betriebe überlassen sind, so dass sich von dieser Linie nur 56,950 Kilometer unter diesseitiger Verwaltung befinden. Die Zweiglinie führt von Pockau nach Olbernhau und ist 11,200 Kilometer lang. Vom 4. bis mit 15. December 1876 führte die Sächsische Staatsbahnverwaltung den Betrieb auf dieser Linie für Rechnung der Gesellschaft.

Durch den vorstehend unter a und b nachgewiesenen Zuwachs hat sich die Länge der von der Sächs. Staatsverwaltung betriebenen Staatsbahnen gegen die Länge im Vorjahre an 1065,200 Kilometer (mit Einschluss der erpachteten und Ausschluss der verpachteten Strecken) um 609,970 Kilometer oder 57,30 Prozent vermehrt.

2. Die Baulängen

a) der Staatseisenbahnen

im Eigenthume der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung, welche den Bau- und Anlagekosten unter I. C. entsprechen, betragen am Schlusse des Jahres 1876: 1 618,914 Kilometer.

Hiervon liegen 111,182 Kilometer im Auslande
und zwar:

von der	im						Zu- sammen im Auslande
	Herzog- thume Sachsen- Alten- burg	König- reiche Böhmen	Fürsten- thume Reuss ä. L.	Gross- herzog- thume Sachsen- Weimar	König- reiche Preussen	Fürsten- thume Reuss J. L.	
	K i l o m e t e r .						
Sächsisch-Bayerischen Linie	33,285	.	1,740	.	.	2,347	37,372
Niedererzgebirgischen Linie	3,728	.	.	.	.	.	3,728
Voigtländischen Linie . . . . .	.	19,889	.	.	.	.	19,889
Südlausitzer Linie . . . . .	.	4,799	.	.	.	.	4,799
Sächsisch-Thüringischen Linie . . . . .	.	.	12,975	16,857	.	.	29,832
Greiz-Brunner Linie . . . . .	.	.	8,813	.	.	.	8,813
Riesa-Elsterwerdaer Linie . . . . .	.	.	.	.	6,949	.	6,949
zusammen	37,013	24,688	23,628	16,857	6,949	2,347	111,182

Von den obengenannten 1618,914 Kilometer sind

verpachtet:

die Fortsetzung der Pirna-Kamenzer Verbindungsbahn von Kamenz bis zur Sächsisch-Preussischen Landesgrenze bei Strassgräbchen an die Betriebsverwaltung der Berlin-Görlitzer Bahn	10,631 Kilometer,
die Fortsetzung der Chemnitz-Komotauer Bahn von Reitzenhain bis zur Sächsisch-Oesterreichischen Landesgrenze in der Richtung auf Neudorf an die Betriebsverwaltung der Buschtährader Bahn	1,020 „
zusammen verpachtete Strecken	11,651 Kilometer.

Daher Länge des Königlich Sächsischen Staatsbahneigenthumes im eigenen Betriebe . . . 1 607,263 Kilometer.
Hierzu sind von der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung gepachtet . . . 67,096 Kilometer,
und zwar:

innerhalb der Königlich Sächsischen Landesgrenzen:

die von Lugau nach Wüstenbrand führende von einer Actiengesellschaft erbaute sogenannte Chemnitz-Würschnitzer Bahn	12,333 Kilom.
die von Annaberg bis zur Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze führende Strecke der von einer Actiengesellschaft erbauten Annaberg-Weiperter Bahn (Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn)	18,320 „
zusammen	30,653 Kilom.

ausserhalb der Königlich Sächsischen Landesgrenzen:

die Fortsetzung der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn, von der Sächsisch-Bayerischen Landesgrenze bis Hof	11,513 „
die Fortsetzung der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn, von der Sächsisch-Preussischen Landesgrenze bis Görlitz	14,767 „
die Fortsetzung der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn, von der Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze bis Bodenbach	11,048 „
die Fortsetzung der Annaberg-Weiperter Privatbahn, von der Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze bis Weipert	0,315 „
zusammen	37,543 Kilom.

Die Gesamtlänge der von der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung betriebenen Staatsbahnen einschliesslich der erpachteten Strecken betrug am Schlusse des Jahres 1876: 1 675,358 Kilometer.

Abschnitt I. B².
Baulängen der einzelnen Strecken.

Dieselbe vertheilt sich auf die einzelnen Linien

als:	davon sind:		überhaupt
	ein- gleisig	zwei- gleisig ausgeführt*	
K i l o m e t e r .			
Leipzig - Riesa - Dresden	—	115,130	115,130
Sächsisch- Bayerische. { Leipzig-Hof	—	167,021	167,021
{ Werdau-Zwickau	—	8,235	8,235
{ Verbindungscurve in der Richtung Zwickau-Reichenbach i. V.	—	0,291	0,291
{ Verbindungsbahn in Leipzig	5,000	—	5,000
Sächsisch-Schlesische. Dresden-Neustadt-Görlitz und deren Verbindungsstück mit der Sächsisch-Böhmischen Linie auf dem Leipziger Platze in Dresden-Neustadt	—	102,385	102,385
Nieder- erzgebirgische. { Riesa-Chemnitz	—	66,190	66,190
{ Chemnitz-Zwickau	—	48,237	48,237
{ Schönbörnchen-Görsnitz	11,837	—	11,837
Chemnitz - Würesnitz. Wüstenbrand-Lugau	12,333	—	12,333
Löbau - Zittau	33,982	—	33,982
Sächsisch-Böhmische. Dresden-Neustadt-Badenbach	—	65,261	65,261
Obererzgebirgische. { Zwickau-Schwarzenberg	33,235	7,514	40,749
{ Niederschlema-Schneeberg	5,216	—	5,216
Dresden - Tharandt	—	13,559	13,559
Verbindungsstück zwischen der Sächsisch-Böhmischen und Dresden-Tharandter Linie	—	1,022	1,022
Kohlenbahnen der Dresden-Tharandter Linie mit der Elbzweigbahn	23,024	—	23,024
Borsdorf - Döbeln - Coswig	94,071	8,450	103,521
Tharandt - Freiberg	—	26,393	26,393
Priestewitz - Grossenhain	5,055	—	5,055
Greiz - Brunn	10,195	—	10,195
Voigtländische. Herlasgrün-Eger	63,099	38,700	101,799
Chemnitz - Annaberg	43,389	12,148	55,537
Zittau - Warnsdorf, incl. Zittau-Scheibe	15,000	—	15,000
Freiberg - Flöha	—	26,943	26,943
Niederwiesa - Hainichen	17,777	—	17,777
Pirna - Kamenz	27,700	20,012	48,014 †)
Chemnitz - Leipzig. Chemnitz-Kieritzsch	48,113	12,525	60,638
Narsdorf - Rochlitz	9,319	—	9,319
„ Penig	10,300	—	10,300
Wittgensdorf - Limbach	6,450	—	6,450
Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn. Annaberg-Weipert	18,435	—	18,435
Nossen - Freiberg	23,461	—	23,461
Löbau - Ebersbach, incl. Löbau-Grossschweidnitz	14,021	—	14,021
Hainichen - Rosswein	19,740	—	19,740
Plauen - Oelsnitz	—	19,295	19,295
Südlausitzer, z. L. Warnsdorf-Sohland	33,000	—	33,000
Chemnitz - Komotau. Flöha-Reitzenhain	56,931	—	56,931
Pockau - Olbernhau	11,200	—	11,200
Sächsisch-Thüringische Verbindungsbahn. Wolfesgrün-Weischlitz	54,950	—	54,950
Chemnitz - Aue-Adorf mit Verbindungsbahn in Chemnitz	113,073	—	113,073
Zwota - Klingenthal	8,299	—	8,299
Riesa - Elsterwerda	21,000	—	21,000
Freiberg - Bienenmühle	26,149	—	26,149
Zwickau - Lengsfeld - Falkenstein	35,205	—	35,205
	914,347	760,911	1 675,258
	= 54,52 %	= 45,48 %	
	der Gesamtlänge.		

* Ueber die Anlage der ein- und zweigleisigen Bahnen vergl. Abschnitt II. B. Col. 6 u. 7.

†) Davon kommen 800 Meter auf das, seit der Eröffnung der Pirna-Arnsdorfer Strecke zur Zeit unbefahrene Stück der ehemaligen Radeberg-Kamenzener Linie und zwar von der Abzweigung an der Schlesischen Linie bei Kleinwolmsdorf bis zur Verbindungsstelle des neueren und älteren Theiles der Pirna-Kamenzener Linie bei Arnsdorf.

Die Baulänge der dem Personenverkehre dienenden Staatsbahnen, einschliesslich der Pachtstrecken betrug:
1652,334 Kilometer.

Im mittleren Jahresdurchschnitte berechnet sich die Länge der Sächsischen Staatsbahnen mit den Pachtstrecken nach Maassgabe der Eröffnungs- resp. Erwerbungszeiten der im Laufe des Jahres hinzu getretenen Linien zu 1475,700 Kilometer für den Güterverkehr und
„ 1452,742 „ „ „ „ Personenverkehr.

Mittlerer Jahresdurchschnitt für die betreffenden einzelnen Linien und Strecken:

als:	Eröffnungs- bez. Erwerbungszeit.	Anzahl der Betriebstage i. J. 1876.	Wirkliche Baulänge.	Durch- schnittliche mittlere Länge im Schaltjahre 1876.
				Kilometer.
Wolfsgefäth-Weischlitz	1. Juli 1876.	184	54,950	27,625
Chemnitz-Aue-Adorf mit Zwota-Klingenthal	15. „ „	170	121,972	56,654
Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein	15. „ „	170	35,265	16,380
Hainichen-Rosswein	10. Aug. „	144	19,740	7,767
Mulda-Bienenmühle	15. „ „	139	11,849	4,500
Warnsdorf-Seifhennersdorf	15. Septbr. „	108	4,949	1,460
Flöha-Reitzenhain und Pockau-Olbernhau	16. Decbr. „	16	68,191	2,078
		zusammen	316,856	117,504

Hierzu die Längen:

der Leipzig-Dresdner Bahnen am 1. Januar 1876	282,927
„ Greiz-Brunner Bahn „ 1. „ 1876	10,195
„ Sächsischen Staatsbahnen Ende 1875	1 065,280
Summa im mittleren Jahresdurchschnitte w. o.	1 475,700

b) Baulängen der von der K. S. Staatsverwaltung betriebenen Privateisenbahnen.

Gössnitz-Geraer Bahn	ingleisig	34,500	Kilometer,
Altenburg-Zeitzer Bahn	„	25,575	„ *)
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	„	27,701	„
Zittau-Reichenberger Bahn	„	26,723	„
zusammen		114,500	Kilometer.

Ausserdem:

die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	18,175	„
„ Brückenbergschacht-Kohlenbahn bei Zwickau	4,800	„
zusammen	137,004	Kilometer.

Von der Länge dieser Bahnen liegen:

	im				
	Herzog- thume Sachsen-Alten- burg	Königreiche Sachsen	Königreiche Böhmen	Königreiche Preussen	Fürsten- thume Reuss j. L.
	Kilometer.				
von der Gössnitz-Geraer Bahn	28,004	.	.	.	6,496
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	13,950	.	.	11,625	.
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	7,488	20,272	.	.	.
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	.	4,875	21,858	.	.
die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	.	18,175	.	.	.
„ Brückenbergschacht-Kohlenbahn bei Zwickau	.	4,800	.	.	.
zusammen	49,502	48,122	21,858	11,625	6,496
	137,004 Kilometer.				

*) Mit dieser Bahn haben 14 Braunkohlen-Abbaugesellschaften ihre 23 Schächte durch Zweigbahnen verbunden, deren Betrieb die Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft auf Grund besonderer Verträge übernommen hat. Diese Zweigbahnen haben zusammen eine Länge von 13,25 Kilometer.

Abschnitt I. B² u. 3.

Bau- und Betriebslängen der einzelnen Strecken.

Die **Baulänge** der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen umfasste am Schlusse des Jahres 1876 zusammen

1812,802 Kilometer

und vertheilt sich auf die einzelnen Staatsgebiete wie folgt:

	auf das								Zu- sammen
	König- reich Sachsen	Herzog- thum Sachsen- Altenburg	König- reich Böhmen	König- reich Preussen	Fürsten- thum Reuss ä. L.	Gross- herzog- thum Sachsen- Weimar	König- reich Bayern	Fürsten- thum Reuss j. L.	
	K i l o m e t e r .								
von den Sächsischen Staatsbahnen mit den er- pachteten Strecken	1 526,534	37,013	35,751	21,716	23,528	16,857	11,512	2,847	1 675,258
" " Privatbahnen unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung	48,193	49,502	21,858	11,625	—	—	—	6,496	137,604
zusammen unter Königl. Sächs. Staatsverwaltung .	1 574,727	86,515	57,609	33,341	23,528	16,857	11,512	8,343	1 812,862

238,205 Kilometer ausserhalb der Grenzen des Königreichs.

Im Königreiche Sachsen liegen noch 278,949 Kilometer von Bahnen unter fremder Verwaltung, als:

56,710	Kilometer von der	Muldenthalbahn (Glauchau-Grossbothen),
45,881	" "	Thüringischen Bahn,
47,264	" "	Berlin-Dresdner Bahn (einschliesslich der 1,375 Kilom. langen Verbindungs- in Dresden),
32,331	" "	Berlin-Görlitzer Bahn (einschliesslich des von der K. Sächs. Staatsverwaltung erpach- teten Stückes Kamenz-Landesgrenze an 10,631 Kilometer),
21,320	" "	Berlin-Anhaltischen Bahn,
20,640	" "	Cottbus-Grossenhainer Bahn,
16,472	" "	Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn,
13,450	" "	Halle-Sorau-Gubener Bahn,
11,550	" "	Magdeburg-Leipziger Bahn,
1,620	" "	Buschtêhrader Bahn (Strecke Reitzenhain-Landesgrenze von der K. Sächs. Staatsverwaltung zum Betriebe überlassen),
12,300	" "	Bockwaer Kohlenbahn.

Die Gesamtlänge der im Königreiche Sachsen betriebenen Bahnen betrug Ende 1876:

1853,600 Kilometer.

Das unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehende Bahnnetz zählte Ende 1876:

17 Ausgangslinien mit 39 Anschlusspunkten an fremde Bahnen, 44 Anschlusspunkte im eigenen
Bahngebiete (ohne die Anschlüsse der Zechenbahnen), 8 Endpunkte ohne Fortsetzung und 6
Kreuzungen.

Von den 89 Anschlüssen, bez. Kreuzungspunkten, mit welchen das unter Königlich Sächsischer Staats-
verwaltung stehende Bahnnetz in sich und an fremde Bahnen verknüpft ist, kamen je einer auf:

	19,851	Kilometer Bahnlänge,
gegen	16,335	" im Jahre 1875,
"	21,244	" " 1874,
"	23,222	" " 1873 und
"	24,470	" " 1872.

3. Die Betriebslängen

der K. S. Staats- und der von der Staatsverwaltung zugleich mit betriebenen Privatbahnen zusammen sind
insofern von den Baulängen 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 einer und derselben Linie mehreren Betriebsstrecken dienen.

Gegenüber einer Baulänge von 1812,802 Kilometer, welche das von der K. S. Staatsverwaltung betriebene
Bahnnetz Ende 1876 repräsentirte, betrug die Betriebslänge desselben (incl. der Oberhohndorf-Reinsdorfer und
Brückenbergschacht-Kohlenbahnen an 22,92 Kilometer, sowie der Kohlenbahnen bei Meuselwitz und Rositz an
13,25 Kilometer)

1977,31 Kilometer,

und zwar die Betriebsstrecken:

Görlitz-Dresden-Chemnitz-Zwickau-Hof	329,15 Kilometer	Glauchau-Gössnitz-Gera	51,88 Kilometer
Leipzig- (incl. Verbindungsbahn) Plauen-Eger	199,41 "	Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau	50,82 "
Leipzig-Döbeln-Dresden-Neustadt	128,5 "	Nossen-Bienenmühle	50,00 "
Leipzig-Riesa-Dresden-Neustadt	115,0 "	Werdau-Zwickau-Schwarzenberg	49,70 "
Riesa-Elsterwerda	23,5 "	Niederschlema-Schneeberg	5,18 "
Priestewitz-Grossenhain	5,1 "	Chemnitz-Niederwiesa-Rosswein	46,11 "
Chemnitz-Aue-Adorf	114,84 "	Pirna-Arnsdorf-Kamenz	45,70 "
Zwota-Klingenthal	8,03 "	Gaschwitz-Meuselwitz	27,50 "
Chemnitz-Kieritzsch-Leipzig	82,52 "	Altenburg-Zeitz	25,41 "
Chemnitz-Wittgensdorf-Limbach	16,05 "	Chemnitz-Wüstenbrand-Lugau	24,04 "
Rochlitz-Narsdorf-Penig	20,70 "	Herlasgrün-Falkenstein	22,08 "
Chemnitz-Flöha-Weipert	74,50 "	Ebersbach-Sohland	13,71 "
Chemnitz-Riesa	65,72 "	Neumark-Greiz	11,05 "
Dresden-Neustadt-Bodenbach	65,57 "	Staats-Kohlen- bahnen { im Plauenschen Grunde bei Dresden	20,02 "
Löbau-Zittau-Reichenberg	60,57 "	{ Zwickau-Cainsdorf	4,50 "
Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz	59,51 "	Privat-Kohlen- bahnen { an der Altenburg-Zeitzer Bahn	13,25 "
Flöha-Pockau-Reitzenhain	56,54 "	{ Oberhohndorf-Reinsdorf	18,18 "
Pockau-Obernhau	10,80 "	{ Brückenbergschacht-Zwickau	4,80 "
Wolfsgefärth-Weischlitz	55,10 "		

	Davon kamen	im mittleren Jahresdurchschnitte	überhaupt
		Kilometer	
auf die Staatsbahnen		1 626,75	1 826,38
" " Gössnitz-Geraer Bahn		35,12	35,12
" " Altenburg-Zeitzer Bahn (einschliesslich 13,95 Kilometer der Privat- kohlenbahnen bei Meuselwitz und Rositz)		38,00	38,00
" " Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		27,50	27,50
" " Zittau-Reichenberger Bahn		26,01	26,01
" " Privatkohlenbahnen (Oberhohndorf-Reinsdorf u. Brückenbergschacht)		22,08	22,08
		<u>zusammen</u> 1 777,68	<u>1 977,21</u>

4. Die Tariflängen.

In den Tarifen sind die Bahnlängen folgendermassen angenommen:

a) bei den Staatseisenbahnen:

zu 1 705 Kilometer für den Güterverkehr und zu 1 675 Kilometer für den Personenverkehr,
im mittleren Jahresdurchschnitte aber
zu 1 505,51 Kilometer für den Güterverkehr und zu 1 475,51 Kilometer für den Personenverkehr.
Die Tariflängen an 1 705 resp. 1 675 Kilometer vertheilen sich:

auf die Linien	für den Güter- | Personen- Verkehr Kilometer	auf die Linien	für den Güter- | Personen Verkehr Kilometer
Leipzig-Dresden { Leipzig-Riesa-Dresden-N.	117	117	103
{ Borsdorf-Döbeln-Coswig	105	105	76
{ Priestewitz-Grossenhain	6	6	16
{ Nossen-Freiberg-Bienenmühle	50	50	34
{ Riesa-Zeithain-Elsterwerda	24	24	15
Sächsisch- { Leipzig-Hof	168	168	18
Bayerische { Werdau-Zwickau	10	10	46
{ Verbindungsbahn in Leipzig	10	10	62
Sächsisch-Schlesische (Dresden-N.-Görlitz)	103	103	21
Niedererzgebirgische (Riesa-Zwickau-Gössnitz)	127	127	7
Chemnitz-Würschnitz (Wüstenbrand-Lugau)	11	11	20
Löbau-Zittau	34	34	20
Sächsisch-Böhmische (Dresden-N.-Bodenbach)	73	66	20
Obererz- { Zwickau-Schwarzenberg	41	41	57
gebirgisch. { Niederschlema-Schneeberg	8	6	11
Dresden-Tharandt-Freiberg-Flöha	68	68	54
Kohlenbahnen an derselben (ausschliesslich für den Güterverkehr)	21	—	116
Greiz-Brunn	10	10	8
			35

b) bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privateisenbahnen:

Gössnitz-Geraer Bahn	zu 36 Kilometer	} für Personen- und Güter-Verkehr.
Altenburg-Zeitzer Bahn	" 26*) "	
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	" 28 "	
Zittau-Reichenberger Bahn	" 27 "	

*) Ausserdem 17 Kilometer und zwar 4 Kilometer Verbindungsbahn in Zeitz und 13 Kilometer Kohlenbahnen bei Rositz und Meuselwitz, deren Frachtertragniss in den Einnahmen der Altenburg-Zeitzer Bahn mit inbegriffen ist. Die Berechnungen der Güterverkehrsresultate erfolgten daher auf eine Länge von 43 Kilometer.

Abschnitt I. B 5.

Eröffnungszeiten und durchschnittliches Betriebsalter der Staats-Eisenbahnen.

Die vorstehend unter 2, 3 und 4 aufgeführten Längen finden bei den spezifischen Berechnungen je nach der Frage ihre entsprechende besondere Anwendung und zwar:

- die Baulänge, begrenzt durch den Baunull- und Bauendpunkt, welcher je nachdem vor oder hinter dem Endstationsgebäude liegen kann und welcher bei Anschlüssen mit der innigen Verbindung zweier Linien an der Anschlussweichenspitze zusammenfällt, hauptsächlich in Abschnitt I. Anlagecapital, Abschnitt II. Bahnunterhaltung, Abschnitt V. finanzielle Ergebnisse;
- die Betriebslänge, auf Grund der Baulänge aber von Mitte zu Mitte der Endstationsgebäude der betreffenden Betriebslinie festgesetzt, wobei einzelne Theile einer und derselben Linie mehrfach in Anrechnung kommen können, in Abschnitt III. Transportmittel (und zwar bei den Transportmittelbeständen die volle, bei den Leistungen die mittlere Länge);
- die Tariflänge, die auf volle Kilometer abgerundete Entfernung von Mitte zu Mitte der betreffenden Endstationsgebäude als Maassstab für die Tarife, in Abschnitt IV. Personen- und Güterverkehr.

5. Die Eröffnungszeiten und das durchschnittliche Betriebsalter der Staats-Eisenbahnen mit den Pachtstrecken.

Die durchschnittliche Betriebszeit und Länge der Sächsischen Staatsbahnen incl. der erpachteten Strecken berechnet sich seit der Eröffnung des ersten Theiles derselben bis zum Schlusse des Jahres 1876 wie folgt:

Bahnlinien.	Eröffnete Strecken.		Eröffnungszeiten.		Zuwachs	Zahl	Zahl
					an	der	der
					Kilo-	Betriebs-	Betriebs-
					meter	jahre	klometer-
					Baulänge.	bis Ende	jahre.
						1876.	
Leipzig-Riesa-Dresden	von Leipzig	bis Althen	vom 24. April	1837 an	9,89	39,09	392,53
"	" Althen	" Gerichshain	" 12. November	1837 "	4,21	39,14	164,78
"	" Gerichshain	" Machern	" 11. Mai	1838 "	3,32	38,64	128,28
"	" Dresden	" Weintraube	" 19. Juli	1838 "	7,89	38,45	303,37
"	" Machern	" Wurzen	" 31. Juli	1838 "	8,19	38,42	311,20
"	" Wurzen	" Dahlen	" 16. September	1838 "	17,44	38,29	667,78
"	" Weintraube	" Oberau	" 16. September	1838 "	14,33	38,29	548,70
"	" Dahlen	" Oschatz	" 3. November	1838 "	9,46	38,16	360,99
"	" Oschatz	" Riesa	" 21. November	1838 "	13,37	38,11	509,53
"	" Riesa	" Oberau	" 7. April	1839 "	27,12	37,74	1 023,51
Sächsisch-Bayerische	" Leipzig	" Altenburg	" 19. September	1842 "	38,92	34,28	1 334,18
"	" Altenburg	" Crimmitschau	" 15. März	1844 "	28,54	32,70	935,83
"	" Crimmitschau	" Werdau resp. Zwickau	" 6. September	1845 "	19,08	31,33	596,90
Sächsisch-Schlesische	" Dresden	" Radeberg	" 17. November	1845 "	16,65	31,12	518,15
"	" Radeberg	" Bischofswerda	" 22. December	1845 "	20,58	31,03	638,60
Sächsisch-Bayerische	" Werdau	" Reichenbach i. V.	" 31. Mai	1846 "	17,05	30,58	521,39
Sächsisch-Schlesische	" Bischofswerda	" Bautzen	" 23. Juni	1846 "	19,97	30,52	582,02
"	" Bautzen	" Löbau	" 23. December	1846 "	21,65	30,03	647,15
"	" Löbau	" Reichenbach i. L.	" 1. Juli	1847 "	10,19	29,50	297,93
Niedererzgebirgische	" Riesa	" Döbeln	" 29. August	1847 "	25,36	29,34	744,06
Sächsisch-Schlesische	" Reichenbach i. L.	" Görlitz	" 1. September	1847 "	14,16	29,33	415,31
Niedererzgebirgische	" Döbeln	" Limmritz	" 22. September	1847 "	3,60	29,28	105,41
Löbau-Zittau	" Löbau	" Zittau	" 10. Juni	1848 "	33,98	28,58	970,47
Sächsisch-Böhmische	" Dresden-Altstadt	" Pirna	" 1. August	1848 "	17,70	28,42	503,03
Sächsisch-Bayerische	" Plauen i. V.	" Hof	" 20. November	1848 "	47,92	28,11	1 321,73
Sächsisch-Böhmische	" Pirna	" Königstein	" 9. Mai	1850 "	17,57	26,64	468,06
"	" Königstein	" Krippen	" 9. Juni	1850 "	6,00	26,56	159,36
"	" Krippen	" Bodenbach	" 6. April	1851 "	20,55	25,73	528,75
Sächsisch-Bayerische	" Reichenbach i. V.	" Plauen i. V.	" 15. Juli	1851 "	25,20	25,46	643,13
"	Leipziger Verbindungsbahn		" 20. Juli	1851 "	5,00	25,45	127,25
Sächsisch-Böhmische	Dresdner Verbindungsbahn		" 19. April	1852 "	3,44	24,70	84,97
Niedererzgebirgische	" Limmritz	bis Chemnitz	" 1. September	1852 "	37,23	24,33	905,81
Obererzgebirgische	" Zwickau bis Cainsdorf (Staatskohlenbahn)		" 1. November	1854 "	4,50	22,17	99,77
Dresden-Tharandt	" Dresden	bis Tharandt	" 28. Juni	1855 "	13,56	21,51	291,68
"	Döhlener Kohlenbahn		" 20. November	1855 "	0,46	21,11	9,71
Sächsisch-Bayerische	Verbindungcurve Zwickau-Reichenbach i. V.		" 1. Januar	1856 "	0,39	21,00	8,19
Dresden-Tharandt	Elbzweigbahn		" 2. April	1856 "	2,41	20,75	50,01
"	Deubener Kohlenbahn		" 2. April	1856 "	0,56	20,75	11,62
"	Hänichener Kohlenbahn		" 21. October	1856 "	12,23	20,19	246,92

Eröffnungszeiten und durchschnittliches Betriebsalter der Staats-Eisenbahnen.

Bahnlilien.	Eröffnete Strecken.	Eröffnungszeiten	Zuwachs an Kilometer-Baulänge.	Zahl der Betriebsjahre bis Ende 1876.	Zahl der Betriebskilometerjahre.
Dresden-Tharandt	Rippiener Kohlenbahn	vom 1. December 1856 an	0,94 × 20,08	=	18,88
"	Niederhermsdorfer Kohlenbahn	" 1. December 1856	3,14 × 20,08	=	63,08
"	Windberg-Kohlenbahn	" 30. März 1857	1,36 × 19,75	=	26,86
Obererzgebirgische	von Cainsdorf bis Schwarzenberg	" 15. Mai 1858	36,25 × 18,03	=	675,34
Niedererzgebirgische	" Chemnitz " Zwickau	" 15. November 1858	48,24 × 18,13	=	874,59
"	" Schönbornchen " Gössnitz	" 15. November 1858	11,84 × 18,13	=	214,00
Chemnitz-Würschnitz	" Wüstenbrand " Lugau	" 15. November 1858	12,33 × 18,13	=	221,73
Obererzgebirgische	" Niederschlema " Schneeberg	" 19. September 1859	5,21 × 17,23	=	90,03
Borsdorf-Döbeln-Coswig	" Coswig " Meissen	" 1. December 1860	7,08 × 16,08	=	123,49
Tharandt-Freiberg	" Tharandt " Freiberg	" 11. August 1862	26,39 × 14,59	=	379,75
Priestewitz-Grossenhain	" Priestewitz " Grossenhain	" 14. October 1862	5,00 × 14,22	=	71,95
Greiz-Brunn	" Greiz " Brunn	" 23. October 1865	10,19 × 11,19	=	114,03
Voigtländische	" Herlasgrün " Eger	" 1. November 1865	101,80 × 11,17	=	1137,11
Chemnitz-Annaberg	" Chemnitz " Annaberg	" 1. Februar 1866	55,44 × 10,92	=	605,40
Borsdorf-Döbeln-Coswig	" Borsdorf " Grimma	" 14. Mai 1866	19,74 × 10,64	=	210,03
Chemnitz-Leipzig	" Bornä " Kieritzsch	" 14. Januar 1867	6,94 × 9,90	=	69,12
Borsdorf-Döbeln-Coswig	" Grimma " Leisnig	" 27. October 1867	22,18 × 9,18	=	203,01
Zittau-Warnsdorf	" Zittau " Grossschönau	" 2. Januar 1868	13,87 × 9,00	=	124,83
Borsdorf-Döbeln-Coswig	" Leisnig " Döbeln	" 2. Juni 1868	12,98 × 8,58	=	111,37
Dresden-Tharandt	Segen-Gottes-Schacht-Kohlenbahn	" 13. Juli 1868	0,83 × 8,47	=	7,03
Borsdorf-Döbeln-Coswig	von Döbeln bis Nossen	" 25. October 1868	18,99 × 8,19	=	155,53
"	" Nossen " Meissen	" 22. December 1868	21,75 × 8,03	=	174,05
Freiberg-Flöha	" Freiberg " Flöha	" 1. März 1869	26,95 × 7,93	=	211,02
Sächsisch-Schlesische	Verbindungsstück mit der Sächsisch-Böhmisch. Linie	" 1. März 1869	0,27 × 7,83	=	2,11
Dresden-Tharandt	Verbindungsstück mit der Sächsisch-Böhm. Linie	" 1. März 1869	1,03 × 7,83	=	8,00
Niederwiesa-Hainichen	von Niederwiesa bis Hainichen	" 1. März 1869	17,78 × 7,83	=	139,32
Zittau-Warnsdorf	" Grossschönau " Warnsdorf	" 15. August 1871	1,73 × 5,38	=	9,31
Pirna-Kamenz	" Arnsdorf " Kamenz	" 1. October 1871	24,39 × 5,25	=	130,07
Chemnitz-Leipzig	" Chemnitz " Bornä	" 8. April 1872	53,70 × 4,73	=	254,90
Wittgensdorf-Limbach	" Wittgensdorf " Limbach	" 8. April 1872	6,45 × 4,73	=	30,51
Penig-Rochlitz	" Penig " Rochlitz	" 8. April 1872	19,62 × 4,73	=	92,80
Annaberg-Weipert	" Annaberg " Weipert	" 3. August 1872	18,43 × 4,41	=	81,28
Nossen-Freiberg	" Nossen " Freiberg	" 15. Juli 1873	23,40 × 3,47	=	81,41
Südlausitzer	" Löbau " Ebersbach	" 1. November 1873	14,62 × 3,17	=	46,35
"	im Bahnhofe Ebersbach	" 1. November 1873	0,64 × 3,17	=	2,03
Hainichen-Rosswein	von Hainichen " Rosswein	" 28. August 1874	19,74 × 2,35	=	46,39
Plauen-Oelsnitz	" Plauen i. V. " Oelsnitz	" 1. November 1874	19,30 × 2,17	=	41,88
Südlausitzer	" Seifhennersdorf " Ebersbach	" 1. November 1874	14,56 × 2,17	=	31,60
"	" Ebersbach " Sohland	" 1. Mai 1875	13,52 × 1,67	=	22,58
Chemnitz-Komotau	" Flöha " Marienberg	" 24. Mai 1875	40,82 × 1,61	=	65,72
Pockau-Olbernhau	" Pockau " Olbernhau	" 24. Mai 1875	11,30 × 1,61	=	18,03
Chemnitz-Komotau	" Marienberg " Reitzenhain	" 12. Juli 1875	16,11 × 1,47	=	23,68
Wolfsgefärth-Weischlitz	" Wolfsgefärth " Greiz	" 17. Juli 1875	25,38 × 1,46	=	37,05
Chemnitz-Aue-Adorf	" Aue " Schöneck	" 7. September 1875	45,58 × 1,32	=	60,17
Wolfsgefärth-Weischlitz	" Greiz " Plauen i. V.	" 8. September 1875	22,09 × 1,32	=	29,16
"	" Plauen i. V. " Weischlitz	" 20. September 1875	7,48 × 1,28	=	9,57
Pirna-Kamenz	" Pirna " Arnsdorf	" 15. October 1875	23,72 × 1,21	=	28,70
Riesa-Elsterwerda	" Riesa " Elsterwerda	" 15. October 1875	21,66 × 1,21	=	26,21
Freiberg-Bienenmühle	" Freiberg " Mulda	" 2. November 1875	14,30 × 1,16	=	16,59
Dresden-Tharandt	Carola-Schacht-Kohlenbahn	" 8. November 1875	1,09 × 1,15	=	1,25
Chemnitz-Aue-Adorf	von Chemnitz bis Aue	" 15. November 1875	50,52 × 1,13	=	57,09
"	" Schöneck " Adorf	" 15. November 1875	17,57 × 1,13	=	19,85
Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein	" Zwickau " Falkenstein	" 29. November 1875	35,28 × 1,09	=	38,43
Zwota-Klingenthal	" Zwota " Klingenthal	" 24. December 1875	8,30 × 1,02	=	8,47
Freiberg-Bienenmühle	" Mulda " Bienenmühle	" 15. August 1876	11,95 × 0,38	=	4,50
Südlausitzer	" Warnsdorf " Seifhennersdorf	" 15. September 1876	4,95 × 0,30	=	1,49
			Summa 1 675,25		25 528,35

Hieraus berechnet sich, dass von der gegenwärtigen Bahnlänge an 1675,25 Kilometern seit 24. April 1837 — mithin seit 39,88 Jahren — jedes Jahr durchschnittlich 643,2 Kilometer im Betriebe waren. Mit dem Schlusse des Jahres 1876 hat die vorgenannte Bahnlänge an 1675,25 Kilometer durchschnittlich 15,2 Jahre voll im Betriebe gestanden.

Abchnitt I. B⁶.
Allmälige Ausbreitung der Staats-Eisenbahnen.

6. Die allmälige Ausbreitung der Staats-Eisenbahnen.

Vom Jahre 1837 an sind jährlich im Betriebe gewesen:

im Jahre	Kilometer Baulänge		Zuwachs		Bezeichnung der zugewachsenen Bahnlinien oder Theile derselben.
	überhaupt.	im mittleren Jahres- durch- schnitt.	im Ganzen Kilometer	nach Prozenten von der Baulänge des Jahres 1837.	
1837	14,10	7,41	14,10	0,84	Strecken der Leipzig-Riesa-Dresdner Linie.
1838	88,01	35,37	73,91	4,41	Desgleichen.
1839	115,13	108,08	27,12	1,62	Desgleichen.
1840	115,13	115,13	.	.	
1841	115,13	115,13	.	.	
1842	154,05	126,03	38,92	2,32	Strecke der Sächsisch-Bayerischen Linie.
1843	154,05	154,05	.	.	
1844	182,59	176,60	28,54	1,70	Desgleichen.
1845	238,88	191,30	56,29	3,30	Strecken der Sächsisch-Bayerischen und Sächsisch-Schlesischen Linie.
1846	296,55	259,33	57,67	3,44	Desgleichen.
1847	349,77	315,00	53,22	3,18	Strecken der Sächsisch-Schlesischen und Niedererzgebirgischen Linie.
1848	448,47	381,41	98,70	5,89	Strecken der Löbau-Zittauer, Sächs.-Böhm. und Sächs.-Bayerischen L.
1849	448,47	448,47	.	.	
1850	472,04	463,07	23,57	1,41	Strecken der Sächsisch-Böhmischen Linie.
1851	522,85	500,91	50,91	3,03	Strecken der Sächsisch-Böhmischen und Sächsisch-Bayerischen Linie.
1852	563,53	537,54	40,67	2,43	Strecken der Sächsisch-Böhmischen und Niedererzgebirgischen Linie.
1853	563,53	563,53	.	.	
1854	568,02	564,39	4,50	0,27	Strecke der Obererzgebirgischen Linie (Kohlenbahn).
1855	582,04	574,99	14,02	0,84	Dresden-Tharandter Linie mit einer Kohlenbahn.
1856	601,71	587,31	19,67	1,17	Verbindungscurve Zwickau-Reichenbach i. V. der Sächs.-Bayer. L., vier Kohlenbahnen und die Elbzweigbahn der Dresden-Tharandter L.
1857	603,07	602,73	1,30	0,08	Eine Kohlenbahn der Dresden-Tharandter Linie.
1858	711,03	635,31	108,54	6,48	Strecken der Ober- und Niedererzgebirgischen Linie und Chemnitz-Würschnitzer Linie.
1859	716,84	713,00	5,21	0,31	Strecke der Obererzgebirgischen Linie (Niederschlema-Schneeberg).
1860	724,52	717,45	7,08	0,40	Strecke der Borsdorf-Döbeln-Coswiger Linie.
1861	724,52	724,52	.	.	
1862	755,97	735,93	31,45	1,88	Tharandt-Freiburger und Priestewitz-Grossenhainer Linie.
1863	755,97	755,97	.	.	
1864	755,97	755,97	.	.	
1865	867,90	775,21	111,99	6,69	Greiz-Brunner und Voigtländische Linie.
1866	943,14	931,00	75,18	4,49	Chemnitz-Annaberger und Strecke der Borsdorf-Döbeln-Coswiger Linie.
1867	972,20	953,79	29,12	1,74	Strecken der Chemnitz-Leipziger und Borsdorf-Döbeln-Coswiger Linie.
1868	1 040,08	998,31	68,42	4,05	Strecken der Zittau-Warnsdorfer und Borsdorf-Döbeln-Coswiger Linie, sowie eine Kohlenbahn der Dresden-Tharandter Linie.
1869	1 086,71	1 078,88	46,03	2,75	Freiberg-Flöhaer und Niederwiesa-Hainichener Linie, sowie Verbindungsstücke der Sächs.-Schlesischen und Dresden-Tharandter Linie mit der Sächsisch-Böhmischen Linie.
1870	1 086,71	1 086,71	.	.	
1871	1 113,33	1 093,59	26,62	1,59	Strecken der Zittau-Warnsdorfer und Pirna-Kamenzer Linie.
1872	1 211,53	1 179,12	98,20	5,90	Strecke der Chemnitz-Leipziger, Wittgensdorf-Limbacher, Penig-Rochlitzer und Annaberg-Weipertener Linie.
1873	1 250,25	1 225,15	38,72	2,31	Nossen-Freiburger und Strecke der Südläusitzer Linie.
1874	1 303,85	1 262,92	53,60	3,20	Hainichen-Rosswainer, Plauen-Oelsnitzer und Strecke der Südläusitzer L.
1875	1 658,45	1 411,81	354,00	21,17	Chemnitz-Komotauer und Chemnitz-Aue-Adorfer Linie mit Zweigbahnen, Wolfsgefäth-Weischlitzer, Riesa-Elsterwerdaer und Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Linie. Strecken der Südläusitzer, Pirna-Kamenzer und Freiberg-Bienenmühler Linie, sowie eine Kohlenbahn der Dresden-Tharandter Linie.
1876	1 675,25	1 664,44	16,20	1,00	Strecken der Freiberg-Bienenmühler und Südläusitzer Linie.
			1675,25	100,00	

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

7. Prozentverhältnisse der Bahnlängen früherer Jahre zur Bahnlänge des Jahres 1876.

Von der gegenwärtigen Bahnlänge waren nach Prozenten im Betriebe:

im Jahre	1837	= 0,84 %	im Jahre	1858	= 42,47 %
" "	1838	= 5,25 "	" "	1859	= 42,78 "
in den Jahren	1839 bis mit 1841	= 6,87 "	in den Jahren	1860 und 1861	= 43,24 "
" " "	1842 und 1843	= 9,19 "	" " "	1862 bis mit 1864	= 45,12 "
im Jahre	1844	= 10,89 "	im Jahre	1865	= 51,81 "
" "	1845	= 14,25 "	" "	1866	= 56,30 "
" "	1846	= 17,62 "	" "	1867	= 58,04 "
" "	1847	= 20,87 "	" "	1868	= 62,12 "
in den Jahren	1848 und 1849	= 26,75 "	in den Jahren	1869 und 1870	= 64,87 "
im Jahre	1850	= 28,17 "	im Jahre	1871	= 66,46 "
" "	1851	= 31,20 "	" "	1872	= 72,32 "
in den Jahren	1852 und 1853	= 33,63 "	" "	1873	= 74,63 "
im Jahre	1854	= 33,90 "	" "	1874	= 77,83 "
" "	1855	= 34,74 "	" "	1875	= 99,00 "
" "	1856	= 35,91 "	" "	1876	= 100,00 "
" "	1857	= 35,99 "			

C.
Das Bau- u. Anlage-Capital.

Bis zum Schlusse des Jahres 1876 u. bei den Staats-

Table with 16 columns (I-VI) and 14 rows. Rows include: Vorkosten und sonstige hoher gehöhrige Kosten, Grunderwerb, Erdarbeiten, Kunstbauwerke und Oberbau, Hochbau, Transportmittel, Ingersumme, Summe, and various construction costs for railways and telegraphs.

*) Diese 1000000 Mark sind mit Ende 1875 von der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft und 1000000 Mark im Jahre 1876 von Königl. Sächs. Staatsverwaltg. übernommen.
*) Annehmlich ist zu die im Jahre 1877 eröffnete Bahnhofs-Dampf-Locomotive auch ein Hauptkapital von 2000000 Mark zuzurechnen, wenn betragt bis Ende 1876 das Gesamt-Hauptkapital der Leipzig-Dresdener Linie 652000000 Mark.
*) Und die auf dem Namen der Berlin-Dresdener-Eisenbahn-Linie abgetheilte Mittelvergabe der Heidenau-Kamener Linie zu 20000000 Mark soll mit die Anlagengüter für diese Linie mit nicht zum Hauptkapital der Leipzig-Dresdener Linie gehören.

Anlage-Capital. Capital.

sind im Ganzen verwendet: Eisenbahnen:

Table with 16 columns (I-VI) and 14 rows. Rows include: Tharand-Freiburger Linie, Greiz-Bräunrig Linie, Voigtländische Linie, Chemnitz-Arnshaber Linie, Zittau-Warndorfer Linie, Freiberg-Fähre auf Niederwiesenthaler Linie, Radeberg-Kamener Linie, Chemnitz-Löbnitz Linie, Südostsächsischer Linie u. Z. Warndorfer-Schönbach, Heidenau-Kamener Linie, and various construction costs for railways and telegraphs.

*) Von der Gesamtsumme der Transportmittelvergaben für Eisenbahnen sind die Heidenau-Kamener Linie nach Anlage 200000000 Mark vorzubehalten worden, da die Gesellschaft dieses Transportmittel nicht lassen. Der Dienst auf dieser Linie wurde durch die Transportmittel der Königl. Sächsischen Staatsverwaltung gegen den Zuschlagpreis geleistet.
) und 200000000 Mark Baukosten für Heidenau-Kamener Linie, siehe vorhergehende Anmerkung.)

Das Bau- und Anlage-Capital.

I. Das Bau-Capital.

Bis zum Schlusse des Jahres 1876 sind im Ganzen verwendet:

a. bei den Staats-Eisenbahnen:

für	19.		20.		21.		22.		23.		24.		25.	
	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Vorarbeiten und sonstige hierher gehörige Kosten	1 370	17	8 446	60	188 142	—	45 038	29	320 405	57	71 659	34	1 699 842	94
Grunderwerb	439 349	78	676 679	74	1 451 208	56	3 131 000	—	1 960 409	25	778 190	31	34 345 411	41
Erdarbeiten, Kunstbauobjecte und Oberbau	6 997 758	03	8 342 562	02	14 304 861	22	13 970 724	21	19 148 549	50	4 005 475	17	299 172 755	02
Hochbauten	721 066	47	791 118	60	1 672 856	43	824 788	—	2 364 177	33	614 743	66	34 895 090	89
Transportmittel	1 088 135	17	932 011	72	1 688 895	90	775 357	—	2 775 757	15	758 890	—	86 213 836	86
Insgemein	311 098	73	655 810	79	1 680 573	37	2 596 612	50	2 408 730	80	1 652 481	64	21 567 948	86
Summa	9 558 778	35	11 406 629	47	20 986 537	48	21 343 520	—	28 978 029	60	7 881 440	12	477 894 885	98
Hiervon ab: die Hälfte d. auf d. Dresden- Chemnitzer Linie zu ver- theilenden Herstellungsaufwandes f. d. Güterbahn- hof in Dresden-Altstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	944 999	99
Hierzu antheilig: die Hälfte des Herstellungsaufwandes f. d. Güterbahn- hof in Dresden-Altstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	476 949 885	99
Aufwand f. d. Erweiterung des Güterbahnhofes in Dres- den-Altstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 000	—
Aufwand f. d. Umbau des Per- sonenbahnh. in Chemnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 458 628	57
Aufwand f. d. Werkstätten- anlagen in Chemnitz	2 951	87	2 467	47	—	—	—	—	—	—	—	—	4 314 918	77
Aufwand für Erweiterung der Bahnanlagen	4 832	59	—	—	—	—	115 000	—	181 000	—	40 000	—	19 684 831	38
Aufwand für Einführung eines neuen Signalsystems	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	952 151	05
Summe des Baucapitales Ende 1876	9 566 562	81	11 409 096	94	20 986 537	48	21 458 520	—	29 159 029	60	7 921 440	12	506 375 415	75
Bahnbaulängen im Eigenthum d. K. S. Staatsverwaltg. Kilom.	19,295		23,724		69,151		54,950		121,972		35,265		1 618,914	
Durchschnittl. pro Kilometer Bahn- baulänge Mark	495 805,28		480 909,50		303 488,56		390 509,02		239 068,81		224 626,12		312 787,10	
Gegenüberstell- ung d. Baukosten u. der Bahnbaulängen in Pro- zenten der Ge- samtheit	1,589		2,253		4,144		4,238		5,758		1,564		100,00	
	1,193		1,465		4,273		3,204		7,524		2,378		100,00	

b. bei den von der Staatsverwaltung erpachteten | c. bei den von der Staatsverwaltung auf Rechnung betriebenen

Privat-Eisenbahnen:

für	Chemnitz-Würschnitzer Hauptbahn.		Annaberg-Weipertener Bahn.		Görsnitz-Geraer Bahn.		Altenburg-Zeitzer Bahn.		Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.		Zittau-Reichenberger Bahn.	
	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Vorarbeiten und sonstige hierher gehörige Kosten					46 161	58	51 000	—			25 654	57
Gründerwerb					855 185	75	616 667	60	5 130 575	73	677 909	05
Erdarbeiten, Kunstbau- objecte und Oberbau . .	1 613 580	49	3 180 000	—	2 947 794	20	2 704 249	82			8 149 755	49
Hochbauten					411 504	24	462 010	24	1 145 080	70	988 749	11
Transportmittel					—	—	1 373 123	39			745 175	41
Insgemein.					307 564	—	263 250	—			304 438	94
Summa	1 613 580	49	3 180 000	—	4 568 209	77	5 470 301	05	5 130 575	73	10 891 682	57
Bahnbaulängen . . Kilom.	12,223		18,435		34,560		25,575		27,761		26,733	
Durchschnittlich pro Kilo- meter Bahnbaulänge Mark	131 903,91		172 497,97		132 182,00		213 892,51		184 812,35		407 424,63	

2. Das Anlage-Capital

der Staats-Eisenbahnen.

Die in der vorstehenden Uebersicht aufgeführten 506 375 415,75 Mark sind die Herstellungskosten für die im Eigenthum des K. Sächs. Staatsfiscus befindlichen Bahnen, mit den im Laufe der Zeit aufgewendeten Summen für Vervollständigung der Bahnanlagen und zur Verstärkung des Transportmittelparkes.

Da aber die K. Sächs. Staatsregierung die in der vorstehenden Uebersicht C¹ Col. 1, 4, 5, 7, 10, 18, 21, 22, 23 und 24 aufgeführten Bahnen theils über, theils unter dem Herstellungsaufwande von Privatgesellschaften käuflich erworben hat, so verändert sich die obige Summe unter dem Einflusse der Mehr- und Minderbeträge in das vom Königl. Sächs. Staatsfiscus aufgewendete volle Anlagecapital von

485 294 013,51 Mark

und zwar:

Ordnungs-No. (siehe C ¹ Bau-Capital).	Bahnlinien.	Mark.
1	Leipzig-Dresdner	104 537 662,52 ¹⁾
2	Sächsisch-Bayerische mit Leipz. Verbindungsbahn u. der Abzweigung Werdau-Zwickau	64 065 131,95
3	Sächsisch-Schlesische	28 540 702,94
4	Niedererzgebirgische	41 356 026,24
5	Löbau-Zittauer	8 874 383,30
6	Sächsisch-Böhmische	25 583 364,06
7	Dresden-Tharandter mit der Zweiglinie bei Dresden und dem Verbindungstück zwischen der Sächsisch-Böhmischen und Dresden-Tharandter Linie	11 759 173,36 ²⁾
8	Obererzgebirgische mit Abzweigung Niederschlema-Schneeberg	11 112 755,11
9	Tharandt-Freiberg	11 650 278,45
10	Greiz-Brunn	810 460,93
11	Voigtländische	24 525 254,53
12	Chemnitz-Annaberger	14 139 492,20
13	Zittau-Warnsdorfer	2 208 788,90
14	Freiberg-Flöhaer mit Niederwiesa-Hainichener	20 858 634,63
15	Radeberg-Kamenzer (bis zur Landesgrenze)	7 624 367,30
16	Chemnitz-Leipziger mit Abzweigung von Wittgensdorf nach Limbach und von Narsdorf nach Penig und Rochlitz	29 291 133,40
17	Südlausitzer z. Z. Warnsdorf-Sohland mit Ebersbach-Löbau	11 499 208,09
18	Hainichen-Rossweiner	1 868 082,77
19	Plauen-Oelsnitzer	9 566 562,81
20	Pirna-Arnsdorfer	11 409 096,94
21	Flöha-Reitzenhainer mit Abzweigung von Pockau nach Olbernhau	9 900 000,00
22	Wolfsgefäth-Weischlitzer	11 356 761,71
23	Chemnitz-Aue-Adorfer m. Abzweigung Zwota-Klingenthal u. Verbindungs- in Chemnitz	19 009 085,17 ³⁾
24	Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner	3 747 605,01
		485 294 013,51

das ist pro Kilometer eigenthümliche Bahnbaulänge 299 765,10 Mark.

1) Hierbei ist das für die im Bau befindliche Linie Riesa-Lommatzsch bis mit Ende 1876 aufgewendete Bau-Capital an 2 631 205,41 M. z. Z. noch nicht mit enthalten.

2) excl. eines zur Zeit aus der Staatscasse noch unarhobenen Betrages von 240,00 Mark.

3) incl. 7 500 000,00 Mark bereits im Besitze des Königl. Sächs. Staatsfiscus gewesene Actien.

Anmerkung. Der in der Uebersicht C¹ bei den Linien der Col. 2, 3, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19 und 20 nachgewiesene Aufwand bildet zugleich das Anlagecapital derselben.

Abschnitt I. C².
Das Anlage-Capital.

Das **mittlere Anlagecapital** aber, welches durch den Betriebsüberschuss des Jahres 1876 zu verzinsen ist, beträgt nach Reduction der Kauf- bez. Bausummen der im Laufe des Jahres 1876 angekauften oder neu eröffneten Linien auf die Betriebszeit während des Jahres 1876:

456 707 401,88 Mark,

d. i. pro Kilometer eigenthümliche Bahnbaulänge im mittleren Jahresdurchschnitt von 1 419,422 Kilometer 321 755,90 Mark gegen 322 078,88 Mark im Vorjahre.

Das auf die mittlere Betriebszeit reducirte Anlagecapital, bei den in Frage kommenden Linien, beträgt

a. bei der Südlausitzer Linie	11 006 985,14 Mark.
b. „ „ Hainichen-Rossweiner Linie	898 388,81 „
c. „ „ Flöha-Reitzenhainer Linie mit Abzweigung von Pockau nach Olbernhau	432 786,89 „
d. „ „ Wolfsgefärth-Weischlitzer Linie	5 767 003,22 „
e. „ „ Chemnitz-Aue-Adorfer Linie mit Abzweigung Zwota-Klingenthal und Verbindungsbahn in Chemnitz	8 926 346,25 „
f. „ „ Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Linie	1 762 620,55 „

456 707 401,88 Mark

Abschnitt II.**Mittheilungen**

ÜBER

ANLAGE, BAU UND UNTERHALTUNG

DER BAHNEN.

- A. Die Längen-, Neigungs- und Richtungsverhältnisse,
- B. Die baulichen Anlagen,
- C. Mittheilungen über die auf den Bahnhöfen und Haltestellen befindlichen Hochbauten, mechanischen und anderen baulichen Anlagen daselbst,
- D. Nachweisung der ausgewechselten Oberbaumaterialien,
- E. Nachweisung der Kosten für die bauliche Unterhaltung (nachträglich für 1875),
- F. Mittheilungen über Neubauten auf den betriebenen Bahnen, über Eisenbahneubau und Vorarbeiten für neue Eisenbahnanlagen.

1876.

Abchnitt II

Mitteilungen

ANLAGE, BAU UND UNTERHALTUNG

DER KIRCHEN

- A. Die Anlagen, Neubau- und Restaurationsarbeiten.
- B. Die gebliebenen Anlagen.
- C. Mitteilungen über die auf den Gebäuden und Hallenstellen befindlichen schädlichen Insekten, mechanischen und andere gebliebenen Anlagen derselben.
- D. Zeichnung der angewendeten Oberbaumaterialien.
- E. Zeichnung der Kosten für die deutsche Literatur (ausgegeben für 1876).
- F. Mitteilungen über Kosten mit den betreffenden Jahren, über Kirchbauarbeiten und Verordnungen für neue Kirchbauten.

1876

Abschnitt II.

A.

DIE

LÄNGEN-, NEIGUNGS- UND RICHTUNGS-VERHÄLTNISSE.

1. Der Staats-Eisenbahnen.
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.

1876.

Table with columns for Bahnnummer, Bahnlänge in Kilometer, and Höhen- (Der Anfangspunkt, Der Endpunkt) with sub-columns for height in meters.

1. Staats-

Main table listing railway lines (e.g., Leipzig-Könn-Dresden, Chemnitz-Leipzig) with their respective lengths and elevation data.

Summa: 1.881,000
Hierzu: 14,000
Bahnlänge überhaupt: 1.895,000

2. Von der Staatsverwaltung

Table listing specific railway lines like Glemnitz-Gersdorfer Bahn, Altenberg-Zeitzler Bahn, etc., with their lengths.

Derjenige Teil der Staatsbahnen, welcher gegenwärtig unter der Verwaltung Dresden-Chebnitzler Linie... steht...

Table with columns for verhältnisse (Der Endpunkt) and Neigungsvorhältnisse (Länge, des Steigens, des Fallens, der Horizontalen) with sub-columns for rise and fall in meters.

Eisenbahnen.

Main table listing railway lines (e.g., Dresden Hof, Zwickau, Chemnitz) with their lengths and detailed elevation and slope data.

und Hainichen-Rosswitzer Linie, welche auf der Planie der Lötzen-Zittauer, sowie Borsdorf-Döbeln-Cawwiger Bahn liegen.

betriebs Privat-Eisenbahnen.

Table listing private railway lines like Glemnitz, Altenburg, Meuswitz, Reichenberg with their lengths.

entworfene Bahnanlagen zusammen mit einer von der Dresden-Tharandter Linie... und der Tharandter-Freiburger Linie...

Table listing private railway lines like Chemnitz, Annaberg with their lengths.

Das mit der Errichtung der Pirna-Ansbacher Straße zur Zeit bestehende Stück der chemnitzigen Reichenberg-Kamener Linie...



Table with columns for 'Ordnungsziffer', 'Bahnlinien', and 'Neigungsverhältnisse' (Länge, der Neigungen im Verhältnis). Includes sub-headers for 'bis 1/100 incl. u. schwächer' and 'von 1/100 bis 1/50 incl.'.

1. Staats-

Main data table for '1. Staats-' with columns for line numbers and various statistical values. Includes lines like 'Leipzig-Bismarck-Dresden' and 'Sächsisch-Böhmische Eisenbahn'.

2. Von der Staatsverwaltung

Table for '2. Von der Staatsverwaltung' listing specific lines like 'Görschitz-Görschitz Bahn' and 'Altenberg-Zeitner Bahn'.

(Vergl. Bemerkung auf Seite vorher.)

Table with columns for 'Haltweise', 'Richtungsverhältnisse', and 'Länge'. Includes sub-headers for 'von 1/100 bis 1/50 incl.' and 'von 1/50 bis 1/20 incl.'.

Eisenbahnen.

Main data table for 'Eisenbahnen' with columns for line numbers and various statistical values. Includes lines like 'Leipzig-Bismarck-Dresden' and 'Sächsisch-Böhmische Eisenbahn'.

betriebsene Privat-Eisenbahnen.

Table for 'betriebsene Privat-Eisenbahnen' listing private lines like 'Görschitz-Görschitz Bahn' and 'Altenberg-Zeitner Bahn'.

† Der kleinste Kellerringabstand beträgt bei den Kellerräumen 27 Meter und bei den Bahnen für Personen- und Güterzüge 120 Meter.



Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden										
Kategorie	Titel	Verfasser	Veröffentlichungsjahr					Verlag	Anzahl	Bemerkungen
			1910	1911	1912	1913	1914			
...	

Kategorie	Titel	Verfasser	Veröffentlichungsjahr					Verlag	Anzahl	Bemerkungen
			1910	1911	1912	1913	1914			
...	
...	
...	

Kategorie	Titel	Verfasser	Veröffentlichungsjahr					Verlag	Anzahl	Bemerkungen
			1910	1911	1912	1913	1914			
...	

Abschnitt II.

B.

DIE

BAULICHEN ANLAGEN.

1. Der Staats-Eisenbahnen.
2. Der von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.

1876.

Bedeutung der Typen in Colonne 95:

„Fabriken, aus denen die Schienen bezogen sind.“

AHK. — Annahütte in Königsberg.
 BW. — Bochumer Werke in Bochum.
 ESt. — Eisenwerk zu Stefanau in Mähren.
 F&EH. — Funke und Elbers in Hagen.
 FKH. — Falkenrath, Koch & Co. in Haspe in Westfalen.
 GH. — Gute Hoffnungshütte am Rhein.
 GSt. — Gebrüder Stumm in Neunkirchen.
 HB&H. — Hörder Berg- und Hüttenverein.
 HN. — Hütte Neuschottland in Soest in Westfalen.
 H&S. — Hösch und Söhne in Düren.
 JH. — Jacobi, Haniel & Huyssen.

KE. — Krupp in Essen.
 KMH. — Königin Marienhütte bei Zwickau.
 LS. — Laurahütte in Schlesien.
 MS. — Maxhütte in Sauforst.
 Ost. — Osnabrücker Stahlwerke in Osnabrück.
 PE. — Prager Eisenindustriengesellschaft in Prag.
 Ph. — Hütte Phönix in Laar bei Ruhrort.
 R&Co. — Ruetz & Co. zu „rothe Erde“ bei Aachen.
 StH. — Steinhauser Hütte zu Witten.
 ZG. — Zöbtauer Gewerkschaft in Mähren.

Durchschnittliches Gewicht der Schienen pro laufendes Meter

bei	Eisenschienen von Profil		Puddelstahlkopf- schienen von Profil		Bessemerstahlkopf- schienen von Profil		Bessemerstahl- schienen von Profil		Verschiedene Stahl- schienen von Profil		
	II.	III.	IV.	III.	IV.	III.	IV.	III.	IV.		
	Kilogramm.										
den früheren Staats- und mitverwalteten Privatbahnen (Ordnungsnummer 2 bis mit 24, 26, 28 bis mit 39 und 41 bis mit 44, sowie 2. 1 bis mit 4)	28,84	30,07	36,70	30,71	.	30,71	36,20	31,50	36,70	31,50	36,70
den Linien der ehemaligen Leipzig-Dresdner Bahn (Ordnungsnummer 1, 25, 27, 40, 50 und 51)	27,88	31,44	36,40	31,80	36,71	31,80	.	.	.	33,87	.
der ehemaligen Chemnitz-Komotauer Bahn mit Pockau-Olbernhau (Ordnungsnummer 45 und 46)	28,84	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
der ehemaligen Sächsisch-Thüringischen Bahn (Ordnungsnummer 47)	28,84	30,07	36,70	.	.	.	.	.	36,70	.	.
der ehemaligen Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn mit Zwota-Klingen- thal (Ordnungsnummer 48 und 49)	.	.	36,70	.	36,20	.	.	.	.	.	.
der ehemaligen Zwickau-Lengsfeld-Falkensteiner Bahn (Ordnungsnummer 52)	28,84	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Ordnungsnummer	Bezeichnung der Bahnlilien.	Bahnlänge		Der Bahnkörper		Tunnels		Wehrwerke		Größe	Höhe	Wehrzahl	
		auf freier Strecke	in Halte-Stationen	(in Unterbau)	ein-gleisig	zwei-gleisig	Anzahl	Länge des Tunnel	Anzahl				Größe
		M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S					

1. Staats-

1	Leipzig-Bismarck-Dresden	339 273	22 337	110 139	101 770	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
2	Leipzig-Weitzsch	153 254	14 254	107 021	153 250	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
3	Leipzig-Weitzsch	6 919	1 317	8 233	6 918	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
4	Sächsisch-Bayerische	991		331	331	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
5	Sachsen-Schlesische	34 802	4 797	191 299 ¹⁾	34 803	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
6	Niederergeringische	43 323	8 104	48 297	43 323	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
7	Chemnitz-Würschitz	11 919	1 219	12 253	11 919	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
8	Sächsisch-Böhmische	61 423	2 713	63 127 ²⁾	61 423	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
9	Oberergeringische	4 450	544	5 216	4 450	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
10	Dresden-Tharandt	10 478	4 102	14 584	10 478	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
11	Zwettlitz-Dresden	12 229		12 229	12 229	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
12	Borsdorf-Döhlen-Crawig	30 248	11 000	191 291	30 248	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
13	Praschwitz-Großenhain	4 231	651	1 052	4 231	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
14	Greis-Brann	8 104	1 317	9 108	8 104	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
15	Chemnitz-Kamberg	31 831	4 014	35 427	31 831	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
16	Freiberg-Flöha	24 717	1 424	26 343	24 717	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
17	Chemnitz-Leipzig	34 703	5 700	40 423	34 703	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
18	Narsdorf-Rochlitz	8 219	1 000	9 219	8 219	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
19	Narsdorf-Penzig	8 219	1 000	9 219	8 219	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
20	Wittgenstorf-Limbach	5 216	770	6 000	5 216	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
21	Sachsen-Böhmische Verbindungs- und Hauptbahn	17 223	1 212	18 435	17 223	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
22	Neuen-Freiberg	23 019	1 842	24 861	23 019	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
23	Löhna-Ebersbach	5 003	136	5 139	5 003	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
24	Hainichen-Koselitz	14 233	1 896	17 201 ³⁾	14 233	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
25	Pirnaisch-Oelsnitz	17 200	2 022	19 222	17 200	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
26	Stollwitz, s. I. Verbindungs- und Hauptbahn	22 261	2 022	24 283	22 261	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
27	Chemnitz-Koselitz	31 831	4 014	35 427	31 831	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
28	Fockau-Oberhain	10 000	1 000	11 000	10 000	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
29	Sachs-Thüring Verbindungs- und Hauptbahn	20 718	4 100	24 818	20 718	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
30	Chemnitz-Aue-Adorf	10 000	1 000	11 000	10 000	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
31	Zwettlitz-Klingenthal	7 473	827	8 300	7 473	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
32	Bismarck-Weitzsch	18 000	1 300	19 300	18 000	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
33	Freiberg-Bismarck	23 019	2 022	25 041	23 019	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43
34	Zwickau-Leipzig	31 831	4 014	35 427	31 831	1	321,00	111,00	2	330,00	423,00	5,20	43

Straßen und Externen 1 000 000 113 940 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000

1-4 u. *) Ausserdem befinden sich in Unterhaltung fremder Bahnvorrichtungen...
 5-7) Hierzu gehören noch die auf der Linie der Chemnitz-Kamberg und Borsdorf-Döhlen-Crawiger Linie liegenden Gleise (vergl. Gl. 10)

2. Von der Staatsverwaltung

1	Chemnitz-Gera	33 442	1 114	34 556	33 442								
2	Altenberg-Zella	22 261	2 022	24 283	22 261								
3	Glauchau-Monau	10 000	1 000	11 000	10 000								
4	Zittau-Neichen	23 019	1 842	24 861	23 019								

*) Diese die Ausführung betreffende Konstruktion der Wehrwerke, die nach oben angegeben, vergl. Gl. 10 und 11.

Ordnungsnummer	Bezeichnung der Bahnlilien.	Bahnlänge		Der Bahnkörper		Tunnels		Wehrwerke		Größe	Höhe	Wehrzahl	
		auf freier Strecke	in Halte-Stationen	(in Unterbau)	ein-gleisig	zwei-gleisig	Anzahl	Länge des Tunnel	Anzahl				Größe
		M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S	M + K + S				

2. Privat-

1	Chemnitz-Gera	33 442	1 114	34 556	33 442								
2	Altenberg-Zella	22 261	2 022	24 283	22 261								
3	Glauchau-Monau	10 000	1 000	11 000	10 000								
4	Zittau-Neichen	23 019	1 842	24 861	23 019								

Straßen und Externen 1 000 000 113 940 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000 1 000 000

1-4 u. *) Ausserdem befinden sich in Unterhaltung fremder Bahnvorrichtungen...
 5-7) Hierzu gehören noch die auf der Linie der Chemnitz-Kamberg und Borsdorf-Döhlen-Crawiger Linie liegenden Gleise (vergl. Gl. 10)

2. Von der Staatsverwaltung

1	Chemnitz-Gera	33 442	1 114	34 556	33 442								
2	Altenberg-Zella	22 261	2 022	24 283	22 261								
3	Glauchau-Monau	10 000	1 000	11 000	10 000								
4	Zittau-Neichen	23 019	1 842	24 861	23 019								

*) Diese die Ausführung betreffende Konstruktion der Wehrwerke, die nach oben angegeben, vergl. Gl. 10 und 11.



Table with columns for railway lines, construction details, and statistics. Includes sub-section 'A. Bahnkörper'.

Main table for 'I. Staats-Eisenbahnen' with multiple columns for line names, kilometers, and other metrics.

Summe und Extrazug 199 141 664 739 600 988 5,44 871 907 406 882 20,00 2 431 119 304

Table '2. Von der Staatsverwaltung' listing specific railway lines and their statistics.

Table with columns for construction details and statistics. Includes sub-section 'B. Oberbau'.

Main table for 'I. Staats-Eisenbahnen' (continued) with multiple columns for line names, kilometers, and other metrics.

Summe und Extrazug 199 141 664 739 600 988 5,44 871 907 406 882 20,00 2 431 119 304

Table '2. Von der Staatsverwaltung' (continued) listing specific railway lines and their statistics.



Ordnungszahl	Bezeichnung der Bahnlücken.	B. Oberbau (Cm)									
		Kleinleistung									
		für Schienenprofil II. u. III.		für Schienenprofil IV.		Büchsen-nägeln	Schwedenscheiben	Unterlagsplatten		Weichen	
		La-sche-n	La-sche-nschra-nken	La-sche-n	La-sche-nschra-nken			für Prof. III. IV.	auf der Strecke	in den Weichen	darin	darin

1. Staats-

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		
1	Leipzig-Bres-Dresden	107 319	211 943	332 542	224 033	1 922 160		37 140	64 194	14	834															
2	Leipzig-Weitzsch-Weichen	44 897	229 794	298 140	819 390	2 270 384		78 397	153 843	1	571															
3	Sächsische-Bayrische	14 344	26 249	12 070	28 359	200 542		10 323	21 715	4	129															
4	Häckerisch-Schlesische	1 922	3 784	2 188	4 244	20 552		3 544	382	11	70															
5	Niederw.-gebirgische	22 564	79 129	124 659	209 718	1 286 871		22 015	120 394	2	299															
6	Chebnitz-Wirchowitz	19 124	27 422	89 906	100 244	281 864		29 431	41 790	3	176															
7	Jöhann-Zittau	25 731	49 030	72 483	145 813	316 498		39 229	22 222	2	248															
8	Sächsische-Hörsingische	4 264	8 738	5 134	10 268	42 924		5 267	3 331	1	38															
9	Chemnitz-Oberrheinische	19 844	37 284	56 181	28 362	324 916		19 810	25 424		37															
10	Chemnitz-Weissfischgraben	40 518	82 074	80 978	144 126	1 088 669		29 189	53 201	15	336															
11	Braunschweig-Hannoversche	11 808	22 828	51 794	42 250	422 876		22 422	20 081	27	140															
12	Breslau-Hohenzollernische	2 888	5 788	2 339	3 208	35 152		3 739	2 896		27															
13	Sächsische-Brandenburgerische	12 449	21 399	17 061	24 698	250 237		1 324	12 729	18	140															
14	Sächsische-Sächsische	400	800		1 132			202			1															
15	Sächsische-Sächsische	3 690	11 700		23 371			3 691			2															
16	Sächsische-Sächsische	720	1 440		3 144			207			1															
17	Sächsische-Sächsische	13 088	26 176		30 442			17 238			8															
18	Sächsische-Sächsische	520	1 040		3 078			601			1															
19	Sächsische-Sächsische	2 622	5 244		20 296			2 716			2															
20	Sächsische-Sächsische	1 428	2 856		11 688			372			1															
21	Sächsische-Sächsische	674	1 348		2 524			348			1															
22	Sächsische-Sächsische	2 171	4 342		11 256			494			1															
23	Sächsische-Sächsische	82 242	164 484		981 292			147 781			4															
24	Sächsische-Sächsische	19 267	38 534		164 948			14 929			120															
25	Sächsische-Sächsische	4 228	8 456		16 912			8 456			37															
26	Sächsische-Sächsische	2 000	4 000		8 000			4 000			21															
27	Sächsische-Sächsische	43 690	87 380		174 760			87 380			21															
28	Sächsische-Sächsische	2 108	4 216		8 432			4 216			4															
29	Sächsische-Sächsische	1 100	2 200		4 400			2 200			107															
30	Sächsische-Sächsische	1 356	2 712		5 424			2 712			22															
31	Sächsische-Sächsische	24 620	49 240		98 480			49 240			40															
32	Sächsische-Sächsische	14 821	29 642		59 284			29 642			40															
33	Sächsische-Sächsische	3 793	7 586		15 172			7 586			129															
34	Sächsische-Sächsische	1 990	3 980		7 960			3 980			172															
35	Sächsische-Sächsische	144	288		576			288			35															
36	Sächsische-Sächsische	4	8		16			8			36															
37	Sächsische-Sächsische	1 128	2 256		4 512			2 256			23															
38	Sächsische-Sächsische	1 496	2 992		5 984			2 992			22															
39	Sächsische-Sächsische										36															
40	Sächsische-Sächsische										23															
41	Sächsische-Sächsische										15															
42	Sächsische-Sächsische										22															
43	Sächsische-Sächsische										4															
44	Sächsische-Sächsische										24															
45	Sächsische-Sächsische										46															
46	Sächsische-Sächsische										24															
47	Sächsische-Sächsische										10															
48	Sächsische-Sächsische										4															
49	Sächsische-Sächsische										25															
50	Sächsische-Sächsische										18															
51	Sächsische-Sächsische										172															
52	Sächsische-Sächsische										35															
53	Sächsische-Sächsische										36															
54	Sächsische-Sächsische										36															
55	Sächsische-Sächsische										36															
56	Sächsische-Sächsische										36															
57	Sächsische-Sächsische										36															
58	Sächsische-Sächsische										36															
59	Sächsische-Sächsische										36															
60	Sächsische-Sächsische										36															
61	Sächsische-Sächsische										36															
62	Sächsische-Sächsische										36															
63	Sächsische-Sächsische										36															
64	Sächsische-Sächsische										36															
65	Sächsische-Sächsische										36															
66	Sächsische-Sächsische										36															
67	Sächsische-Sächsische										36															
68	Sächsische-Sächsische										36															

Table with columns for Order number, Line designation, and material types (Weichen- und Langschwellen, Imprägnierte von, nicht Imprägnierte von).

1. Staats-

Main table for State railways with columns for line name, material, and various numerical values.

2. Von der Staatsverwaltung

Table for State administration with columns for line name, material, and numerical values.

Table with columns for track types (Gleise liegen, Weichen- und Langschwellen) and material specifications.

Eisenbahnen.

Main table for railways with columns for line name, material, and various numerical values.

betriebene Privat-Eisenbahnen.

Table for private railways with columns for line name, material, and numerical values.

Abchnitt H. B. Die landlichen Anlagen.

Table with columns for 'Ordnungszahl', 'Bezeichnung der Bahnl. inien.', 'Nebenwege', 'Wärterhäuser', 'Signale' (Optische, Elektrische Telegraphen), and 'Anzahl der Stationen'. Includes sub-section 'C. Nebenanlagen'.

1. Staats-

Main table for '1. Staats-' listing various railway lines (e.g., Leipzig-Riesa-Dresden, Chemnitz-Leipzig) with columns for kilometers, stations, and other metrics.

2. Von der Staatsverwaltung

Table listing railway lines managed by the state administration, including Grömitz-Gersa, Altenburg-Zella, and others.

Abchnitt H. B. Die landlichen Anlagen.

Table detailing technical specifications for railway tracks, including 'der Bahnen', 'Bauwerke', 'Sicherheitsvorrichtungen', 'Mark- und Grenzzeichen', 'Wegübergänge', and 'Streckeneinfriedigungen'.

Eisenbahnen.

Main table for 'Eisenbahnen' listing various railway lines (e.g., Leipzig-Riesa-Dresden, Chemnitz-Leipzig) with columns for kilometers, stations, and other metrics.

betriebs Privat-Eisenbahnen.

Table listing private railway lines, including Grömitz-Gersa, Altenburg-Zella, and others.

* Anmerkung: 2 Nebenbahnhöfe in Dresden, Thurnau und 1 Angl. in Tilsitt, sowie 1 Übergang mit Kettenantrieb auf der Linie Dresden-Zwickau-Chemnitz.



Abchnitt II. B.
Die baulichen Anlagen.

1 Ordnungsnummer.	2. Bezeichnung der Bahnl. nien.	C. Nebenanlagen der Bahnen.					D. Ländereien im Eigenthume der Bahnverwaltung, aber nicht zum Betriebe gehörig.									
		Bahnhofseinfriedigungen				Anpflanzungen auf den Bahnhöfen.	Brunnen an der Bahn.	Gär- ten.	Fel- der.	Wie- sen.	Forst- land.	un- culti- virtes Land.	Bau- stel- len.	Stein- brüche	Sand- und Kies- gru- ben.	zu- sammen.
		aus Bre- tern.	aus Lat- ten.	ei- serne.	an- der- ar- tige.											
		Meter.				□ Met.	Anz.	□ Meter.								

1. Staats-Eisenbahnen.

1	Leipzig-Riesa-Dresden	1 027	5 135	1 145	8 474	17 947	59	31 876	439 130	85 636	33 457	299 952	31 887	1 217	13 880	937 035
2	Leipzig-Werdau-Hof		235	336	4 954	3 753	154	16 428	115 720	14 093	41 660	20 536		8 566	14 749	231 752
3	Werdau-Zwickau				980	980	6	1 414	5 044	9 239						15 697
4	Sächsisch-Bayerische. Verb.-Curve in der Richtung Zwickau-Reichenbach i. V.						1		15 597	1 100						16 697
5	Verbindungsbahn in Leipzig						3		3 138							3 138
6	Sächsisch-Schlesische. Dresden-Görlitz	2 863	709	699	2 784	925	96	10 345	268 697	16 416	475 982	211 830	1 476	11 849	4 420	1 001 015
7	Riesa-Chemnitz	468	1 295		5 149	2 813	59	8 908	43 742	2 649		5 640				60 939
8	Chemnitz-Zwickau				4 864	1 314	40	15 442	4 740							20 182
9	Schönbrüchen-Görsnitz		205		614		10	2 989	166	329						3 484
10	Chemnitz-Würschnitz. Wüstenbrand-Logau (Hauptbahn)						11	1 517	2 501							4 018
11	Löbau-Zittau		482	228	903	4 189	23	2 425	51 832	5 620	6 000	84 300				150 177
12	Sächsisch-Böhmische. Dresden-(Nonstadt-)Bodenbach	84	730	3 316	172	639	70	47 140	160 346	42 602	357 648	101 807	11 115	84 769	16 013	821 440
13	Obererzgebirgische. Zwickau-Schwarzenberg		32		3 930	3 365	19	7 344	26 200	6 262	4 032	3 083				46 921
14	Niederschiema-Schneeberg				655	364		716	428							1 144
15	Dresden-Tharandt mit Verbindungsstück zwischen dieser und der Dresden-Bodenbacher Linie	1 033	142	976	3 669	872	15	5 055	9 135	2 841		29 640				46 671
16	Döhlener Kohlenbahn															
17	Elbzeigbahn						2	182		8 500						8 682
18	Deubener Kohlenbahn									63						63
19	Hänichener Kohlenbahn	367					1	500	10 460							10 960
20	Rippiner Kohlenbahn															
21	Niederhermsdorfer Kohlenbahn															
22	Windberg-Kohlenbahn															
23	Segen-Gottessacht-Kohlenbahn															
24	Carolassacht-Kohlenbahn															
25	Borsdorf-Döbeln-Coswig	242	244	128	3 807	13 822	73	35 009	547 880	151 929	67 777	78 874	270	5 530	34 810	922 079
26	Tharandt-Freiberg	6	235		375	1 466	20	6 410	22 460		2 182	18				31 070
27	Priestewitz-Grossenhain	35	409		136		8	4 110	7 510	13 160						24 780
28	Greiz-Brunn				710	815	7	2 190	4 900	250		420				7 760
29	Voigtländische. Berlasgrün-Eger	3 900	1 610		9 529	13 229	79	25 436	72 095	51 018		11 200	3 944	22 000		185 693
30	Chemnitz-Annaberg				4 013	1 945	41	3 931	12 034	2 739	12 202	5 354				36 260
31	Zittau-Warnsdorf. Scheibe-Warnsdorf				1 334	795	10		5 798					2 738	2 400	10 936
32	Freiberg-Flöha	66			1 514	1 565	17	2 680	7 440		18 326					28 446
33	Niederwiesa-Hainichen				3 240	4 863	12									
34	Pirna-Kamenz		3 458		3 442		36	8 916	21 464	12 001	62 597	33 408	900	5 711	144 997	
35	Chemnitz-Leipzig. Chemnitz-Kieritzsch	48			6 444	1 565	64	8 652	52 816	1 250		13 795		35 000	111 513	
36	Narsdorf-Rochlitz				1 730	106	9	1 675	7 130	1 910		23 810		3 645	38 168	
37	Narsdorf-Penig				1 484	95	10	3 721	15 220	5 100				4 560	28 601	
38	Wittgensdorf-Limbach				1 130	420		1 331	660		800				2 791	
39	Sächs.-Böhm. Verbindungsab. Annaberg-Weipert				733	100	14	623	5 799	2 530		11 481			20 433	
40	Nossen-Freiberg					2 774	12		30 711	11 169	9 455				51 335	
41	Löbau-Ebersbach. Grossschweidnitz-Ebersbach				249		8	2 853	14 429	26 739					44 021	
42	Hainichen-Rosswein						13	1 690	14 080	3 210	1 400	2 500			22 880	
43	Plauen-Oelsnitz		1 184			600	18	7 679	22 055	9 482	4 200	9 391			52 807	
44	Südlausitzer, s. Z. Warnsdorf-Sohland				8 873	3 595	37		11 722	15 212		16 310			43 244	
45	Chemnitz-Komotau. Flöha-Reitzenhain			262	8 420	480	28									
46	Pockau-Olbernhau				1 208		6									
47	Sächs.-Thür. Verbindungsab. Wolfsegräth-Weischlitz				550	36	5	3 002	21 470	26 758	1 959	23 203	3 646	1 500	31 443	112 981
48	Chemnitz-Aue-Adorf mit Verbindungsab. in Chemnitz						82		45 872	49 334		28 263	402		123 871	
49	Zwota-Klingenthal						4									
50	Riesa-Elsterwerda. Zeithain-Elsterwerda				2 091	670	9	230	88 892	12 480		31 590		15 630	148 822	
51	Freiberg-Bienenmühle				748	2 851	6		65 481	17 955	5 847				89 283	
52	Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein						22	4 208	62 798	44 574	6 630	30 868		350	149 428	
	Summa	10 139	16 105	7 090	98 908	88 953	1 219	276 625	2 317 655	654 087	1 112 154	1 077 273	52 740	139 069	182 611	5 812 214

Die Besitzregulirung ist noch nicht beendet.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

1	Görsnitz-Gera				1 869		15	13 855	181	5 453	1 000	1 300		8 484	30 273
2	Altenburg-Zeitz		345		3 584	729	20		19 099	7 103		8 188		7 000	41 390
3	Gaschwitz-Meuselwitz				4 057	1 150	22	7 041	83 883	1 630		4 084		12 000	108 638
4	Zittau-Reichenberg	1 572	19		889	4 518	26	7 455	22 283	31 968		8 984		1 192	71 882

Ordnungsziffer	Bezeichnung der Bahnl.linien.	Gebäude											
		Gesam. Schließ. für die Directie, Bureau mit Besatzungswohn., Post.		Famillenhäuser (ausgeschlossen von Wohnraum bestimmt)		Für den Personen				Besondere bedeckte Wartebäume.			
		Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Anzahl der Familienmitglieder	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.

I. Staats.

1	Leipzig-Bismarck-Dresden	4	3.994	24	98	2.718	11	10.994	3.994	0	200	3	3.441
2	Sächsisch-Bayerische	10	2.129	17	44	1.634	18	10.910	2.027	2	201	3	4.210
3	Sächsisch-Schlesische	2	397	1	1	34	1	1.994	373				
4	Niedererzgebirgische	2	222	9	41	1.911	10	1.485	2.975	2	67	2	1.100
5	Chemnitz-Witzsch	2	1.173	10	28	1.249	20	10.831	2.043	1	60		
6	Löbau-Zittau	2	454	3	4	241	3	830	194				
7	Sächsisch-Böhmische	2	2.424	14	47	2.041	3	4.320	1.700	2	144		
8	Obererzgebirgische	2	400	3	4	240	3	1.700	432				
9	Dresden-Tharandt	2	300	3	1	50	3	1.000	344	1	34		
10	Zweigtalstation bei Dresden	2	147	1	1	50	2	2.400	479				
11	Hersdorf-Döbeln-Carwig	2	420	3	23	1.000	17	6.007	2.472				
12	Tharandt-Freiberg	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
13	Priestewitz-Grossschönau	1	100	1	1	50	2	2.400	479				
14	Greis-Brunn	1	100	1	1	50	2	2.400	479				
15	Foythländecke	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
16	Chemnitz-Ansbach	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
17	Zittau-Warsdorf	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
18	Freiberg-Flöha	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
19	Niederwiesau-Heinrichen	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
20	Pirna-Kamenz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
21	Chemnitz-Leipzig	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
22	Narsdorf-Bocklitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
23	Narsdorf-Furg	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
24	Witzsch-Löbnitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
25	Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
26	Neuen-Freiberg	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
27	Löbau-Ebersbach	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
28	Reichen-Neuen	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
29	Pirna-Oelsnitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
30	Schleizener v. J. Verordn. Bahn	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
31	Chemnitz-Kamenz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
32	Peckau-Oberwiesau	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
33	Sächsisch-Thüringische Verbindungsbahn	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
34	Chemnitz-Aue-Adorf	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
35	Zwickau-Klingenthal	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
36	Bismarck-Ebersbach	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
37	Freiberg-Bismarck	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
38	Zwickau-Leipzig	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
39	Werkstättenbahn Chemnitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
Summe		40	13.280	124	307	16.323	250	121.181	33.015	18	1.200	7	8.224

* Durchschnittlich pro Empfangsstationsgebäude: 472.

2. Von der Staatsverwaltung

1	Chemnitz-Gera	2	1.200	400									
2	Altenberg-Zeitz	1	100	100									
3	Glauchwitz-Neuenhütten	2	600	600									
4	Zittau-Reichenberg	1	2	81									

Ordnungsziffer	Bezeichnung der Bahnl.linien.	und Anlagen.											
		Verkehr.		Wagenschuppen.			Lokomotivschuppen.			Güterschuppen.			
		Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.	Anzahl	Inhalts-Grundfläche, qm.

Eisenbahnen.

1	Leipzig-Bismarck-Dresden	4	3.994	24	98	2.718	11	10.994	3.994	0	200	3	3.441
2	Sächsisch-Bayerische	10	2.129	17	44	1.634	18	10.910	2.027	2	201	3	4.210
3	Sächsisch-Schlesische	2	397	1	1	34	1	1.994	373				
4	Niedererzgebirgische	2	222	9	41	1.911	10	1.485	2.975	2	67	2	1.100
5	Chemnitz-Witzsch	2	1.173	10	28	1.249	20	10.831	2.043	1	60		
6	Löbau-Zittau	2	454	3	4	241	3	830	194				
7	Sächsisch-Böhmische	2	2.424	14	47	2.041	3	4.320	1.700	2	144		
8	Obererzgebirgische	2	400	3	4	240	3	1.700	432				
9	Dresden-Tharandt	2	300	3	1	50	3	1.000	344	1	34		
10	Zweigtalstation bei Dresden	2	147	1	1	50	2	2.400	479				
11	Hersdorf-Döbeln-Carwig	2	420	3	23	1.000	17	6.007	2.472				
12	Tharandt-Freiberg	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
13	Priestewitz-Grossschönau	1	100	1	1	50	2	2.400	479				
14	Greis-Brunn	1	100	1	1	50	2	2.400	479				
15	Foythländecke	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
16	Chemnitz-Ansbach	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
17	Zittau-Warsdorf	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
18	Freiberg-Flöha	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
19	Niederwiesau-Heinrichen	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
20	Pirna-Kamenz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
21	Chemnitz-Leipzig	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
22	Narsdorf-Bocklitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
23	Narsdorf-Furg	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
24	Witzsch-Löbnitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
25	Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
26	Neuen-Freiberg	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
27	Löbau-Ebersbach	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
28	Reichen-Neuen	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
29	Pirna-Oelsnitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
30	Schleizener v. J. Verordn. Bahn	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
31	Chemnitz-Kamenz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
32	Peckau-Oberwiesau	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
33	Sächsisch-Thüringische Verbindungsbahn	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
34	Chemnitz-Aue-Adorf	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
35	Zwickau-Klingenthal	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
36	Bismarck-Ebersbach	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
37	Freiberg-Bismarck	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
38	Zwickau-Leipzig	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
39	Werkstättenbahn Chemnitz	2	100	1	1	50	2	2.400	479				
Summe		40	13.280	124	307	16.323	250	121.181	33.015	18	1.200	7	8.224

gro Güterschuppen: 367,3

betriebs Privat-Eisenbahnen.

1	Chemnitz-Gera	2	1.200	400									
2	Altenberg-Zeitz	1	100	100									
3	Glauchwitz-Neuenhütten	2	600	600									
4	Zittau-Reichenberg	1	2	81									

Abschnitt II. C.
Mittheilungen über Hochbauten etc.

Ordnungsnummer.	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.	Ordnungsnummer.
	Wasserleitungen für Wasserstationen.			Zufuhrstrassen und Plätze.		Mechanische Einrichtungen.														Besondere Mittheilungen.						
	Eisenrohr.	Thonrohr.	Holzrohr.	ge-pflasterte.	chaussierte.	Schiebeebenen		Dreh-schei-ben.		Weichen.				Last-krahne u. Hebe-gerüste.	Gleisbrückenwagen.	Gasanstalten.	Länge der Personengleise (Gleise zum Ein- und Aussteigen der Passagiere.)									
						mit versenktem Gleis.	ohne versenktes Gleis.	grosse.	kleine.	Drehweichen.	Schlepp- oder stumpfe Weichen.	einfache Zugweichen.	englische Weichen.				feste.	mobile.	Teberhaupt innerhalb des Bahnhofes.	im Freien und nicht an Perrons.	an freien Perrons.	an bedeckten Perrons.	in Hallen.			
Meter.			□ Meter.		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.				Anzahl.		Meter.											

1. Staats - Eisenbahnen.

1	1 717			49 284	78 919	7	528	1	14	9	16	1			652		1	14	11	10	2	17 926	12 852	4 007	717	350	1																							
2	10 842	275		16 733	109 979	6	330	2	57	10	15				578	9		13	4	3	1	27 405	22 454	3 940	404	607	2																							
3	1 348			6 680	15 800			1	37	3	2				128	1		2	1			270		174	96		3																							
4	4 442			15 265	73 770	3	181	1	20	5	8	3			384	2		9	3	1		4 164	374	3 316	276	198	4																							
5	4 177		2 124	14 124	155 816			4	38	5	8	2			535	6	1	8	5	1		13 292	7 460	4 274	1 558		5																							
6	114				17 313						1				26	2		1				1 263	1 055	208			6																							
7	336				688						1				22			1				157	100	57			7																							
8	78		395		18 184					1	1				87							934	69	865			8																							
9	2 488		83	18 558	47 027	1	43	2	105	7	20				326	10		8	8			3 961		2 950	1 011		9																							
10	1 697			3 308	56 633					2	1				139	1		4				901		856	45		10																							
11	920				8 408	1	20			1					27			1				160		160			11																							
12	2 156	112	226	21 797	33 887	2	13			4	11		1		139			1				1 414		1 254	160		12																							
13		100	57	11 300							9		2		77			2	2								13																							
14	1 994			4 776	101 766					5	10	1			251			13	2			16 145	10 965	4 955	225		14																							
15	560			430	29 018					2					120			1				1 067		1 008	59		15																							
16	101			256	13 738					1	1				37			1	1			462	258	204			16																							
17	1 096				10 177					1					21			1				989	819	135	35		17																							
18	2 778			31	73 429			1		3	1				216	1		10		1	1	9 277	6 644	2 473	160		18																							
19	184	130			68 155			2	32	2					165	2		4			1	3 379	1 747	1 551	81		19																							
20					37 484										23							752	160	490	102		20																							
21	365				13 734										28	2		1				804		804			21																							
22	365				33 037						1				35	5		2				1 253	829	424			22																							
23	628	360		2 017	43 770					2	1				127	2		6	2			2 695	564	1 877	254		23																							
24	5 853	431		1 049	48 243					1	3				170	3		5				2 147		2 147			24																							
25	2 075				9 589					1					22	3		2		1		322		322			25																							
26	675	526			17 850					1					33	1		1				282		282			26																							
27					9 352					1					23			1				177		177			27																							
28	430	80	1 523		22 852					1					18			1				577	190	387			28																							
29					21 292										22			3				2 844	2 047	797			29																							
30					4 468										4			1				100		100			30																							
31					6 142					1					24							1 493	1 238	255			31																							
32					10 568					1					41	1	4	2				4 336	3 325	927	84		32																							
33	865	62			70 950					2	1				150			8				6 522	4 744	1 496	282		33																							
34	921				33 258	1	20			5					114			2				1 200		1 200			34																							
35	12				5 355					1					18	2						270		270			35																							
36	595				30 731					2					43	3	13					1 939	858	1 081			36																							
37	1 342		67		123 907			1		3					205			1				2 233	59	2 108	66		37																							
38					5 400										9							80		80			38																							
39					17 955						1				14			1				2 732	2 132	600			39																							
40	203	12	316		52 857					1	1				40			2				4 458	3 192	1 266			40																							
41					37 154					1			1		70	4		2				3 949	2 998	951			41																							
42	4 965	32			10 897	5	539	1	85	1	6				54			3			1						42																							
56 322																										2 120	4 791	165 608	1 579 552	26	1 674	16	388	86	119	8	3	5 217	60	19	138	39	17	6	144 331	87 133	50 428	5 615	1 155	

5 307
pro Kilometer Baulänge 3,2
" " Gleislänge 1,6

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

1	76			26 334						2					37							1 989	1 606	383			1
2	43		1 423	15 365						2	1				107			1	1			2 985	2 579	355	51		2
3	1 397			28 484						2					36	1						2 474	1 549	825			3
4	3 795			78 994						3	1				85			1	1			1 345		690	655		4



Abschnitt II.

D.

Nachweisung

der ausgewechselten

OBERBAU - MATERIALIEN.

- 1. Bei den Staats-Eisenbahnen.
- 2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen,

sowie

der ursprünglichen Schienen- und Schwellenbestände vom Jahre 1870 resp. 1871 an.

1876.



Ordnungs-Nummer	Bezeichnung der Bahnlinsen nach ihrer historischen Entstehung	Schienen aller Profile und Sorten mit Aus- nahme der Neben- gleisen	Schienen von			
			Besserer-			
			aus dem Ein-			
			1870	1871	1872	1873

1. Staats-

1	Leipzig-Bismarck-Dresden	20 990,00				
2	Sächsisch-Bayerische	20 225,10	1 791,00	2 177,00	242,10	279,00
3	Sächsisch-Schlesische	2 427,00				
4	Niedererzgebirgische	12 808,00	968,10	914,00	225,00	289,00
5	Chemnitz-Würschwitz	4 909,70	142,00	107,00	48,00	33,00
6	Lößnitz-Zittau	5 074,00	466,00	41,00	15,00	
7	Böhmisch-Böhmisches	142,00	15,00			
8	Osterragergebirgische	2 895,00		18,00	12,00	8,00
9	Dresden-Thumathal	4 450,70				
10	Sächsisch-Böhmische	12 790,00	964,00	95,00	38,00	113,00
11	Dresden-Thumathal	2 804,00				
12	Dresden-Thumathal	2 214,00				
13	Zwickauer-Grübel	8 045,00				
14	Borsdorf-Döbeln-Coswig	17 005,00				
15	Thumathal-Freiberg	1 788,00				
16	Friedrichs-Grünthal	1 101,00				
17	Groß-Börsen	1 813,00				
18	Voigtländische	7 008,00	244,10	241,00	100,70	12,00
19	Chemnitz-Ansbach	4 475,00	231,00	22,00		17,00
20	Zittau-Warnsdorf	344,00				
21	Freiberg-Pölla	2 582,00				
22	Niederweiss-Hainichen	126,70				
23	Pirna-Kamenz	106,00	120,00	0,00		
24	Chemnitz-Leipzig	642,00		291,00		
25	Narsdorf-Böhlitz	145,00		313,00		
26	Narsdorf-Pölla	294,00				
27	Witzschdorf-Löbnitz			0,00		
28	Sächs.-Böhm. Verbindungsbahn			0,00	61,00	
29	Nossen-Freiberg	375,00				2,00
30	Löbau-Ebersbach	24,00				
31	Hainichen-Borsdorf					
32	Flaun-Gehrbitz					
33	Silberstein	25,00				
34	Chemnitz-Konstanz	714,70				
35	Ponau-Oberweiss	0,00				
36	Sächs.-Thüring. Verbindungsbahn	1 382,00				
37	Chemnitz-Ansbach					
38	Zwickau-Klingenthal					
39	Sosa-Ebersbach					
40	Freiberg-Sonnenhütte	0,00				
41	Zwickau-Leipzig	221,00				
42	Zwickau-Leipzig-Falkenstein					
	Summe	143 100,00	4 394,10	4 758,00	1 250,00	482,00

2. Von der Staatsverwaltung betriebene

1	Görschitz-Gera	10 134,00				13,70
2	Altenburg-Zeit	2 179,00				
3	Goschwitz-Moschwitz	2 420,70				
4	Zittau-Reichenberg	13 291,00				

Ordnungs-Nummer	Prof. IV.	Jahreszahl	Ganz Stahl		Schienen überhaupt	Diese Anwechslung betrug Procente der Gesamtmenge der alten 1876 in den Gleisen befindlichen Schienen				Ordnungs-Nummer
			aus dem Einlagejahre	zusammen		aller Profile u. Sorten mit Aus- nahme der Neben- gleisen	von Prof. IV.		überhaupt	
							Bessere- qualität aus dem Einlage- jahre 1870 bis mit 1876	Ganz Stahl aus dem Einlage- jahre 1870 bis mit 1876		
			1871	1872		1873	1874	1875	1876	

Eisenbahnen.

1	Leipzig-Bismarck-Dresden	13,00	17,00			3 302,00	2,00	0,00	14,00	34 051,00	3,00	0,00	0,00	4,00	1
2	Sächsisch-Bayerische	102,00	0,00			156,00	0,00	0,00	0,00	2 333,00	2,00	0,00	0,00	4,00	2
3	Sächsisch-Schlesische	48,00	143,10			2 640,00	0,00	0,00	0,00	14 807,00	10,00	0,00	0,00	5,00	3
4	Niedererzgebirgische	18,00				202,00	0,00	0,00	0,00	2 132,00	5,00	0,00	0,00	1,00	4
5	Chemnitz-Würschwitz	140,00				694,00	0,00	0,00	0,00	2 748,00	3,00	0,00	0,00	0,00	5
6	Lößnitz-Zittau					13,00		0,00		116,00	0,00	0,00		0,00	6
7	Böhmisch-Böhmische									2 800,00	12,00	0,00		0,00	7
8	Osterragergebirgische					34,00				6 390,00	18,00	0,00		0,00	8
9	Dresden-Thumathal									18 200,00	13,00	0,00		0,00	9
10	Sächsisch-Böhmische					143,00				2 090,00	5,00	0,00		0,00	10
11	Dresden-Thumathal									470,00	3,00	0,00		0,00	11
12	Dresden-Thumathal									2 550,00	4,00			0,00	12
13	Zwickauer-Grübel									2 065,00	2,00			0,00	13
14	Borsdorf-Döbeln-Coswig									17 095,00	3,00			0,00	14
15	Thumathal-Freiberg									1 788,00	3,00			0,00	15
16	Friedrichs-Grünthal									1 101,00	0,00			0,00	16
17	Groß-Börsen									1 813,00	11,00			0,00	17
18	Voigtländische	35,00	0,00			624,00	12,00	0,00	0,00	7 803,00	6,00	0,00		0,00	18
19	Chemnitz-Ansbach					259,00				4 944,00	10,00	0,00		0,00	19
20	Zittau-Warnsdorf									344,00	1,00			0,00	20
21	Freiberg-Pölla									2 582,00	2,00			0,00	21
22	Niederweiss-Hainichen									141,00	0,00	0,00		0,00	22
23	Pirna-Kamenz									186,00	1,00	0,00		0,00	23
24	Chemnitz-Leipzig									663,00	10,00	0,00		0,00	24
25	Narsdorf-Böhlitz									100,00	0,00	1,00		0,00	25
26	Narsdorf-Pölla									309,00	0,00	0,00		0,00	26
27	Witzschdorf-Löbnitz									0,00	0,00	0,00		0,00	27
28	Sächs.-Böhm. Verbindungsbahn									61,00	0,00	0,00		0,00	28
29	Nossen-Freiberg									375,00	3,00			0,00	29
30	Löbau-Ebersbach									24,00	0,00	0,00		0,00	30
31	Hainichen-Borsdorf									14,00	0,00	0,00		0,00	31
32	Flaun-Gehrbitz									23,00	0,00	0,00		0,00	32
33	Silberstein									25,00	0,00	0,00		0,00	33
34	Chemnitz-Konstanz									714,70	0,00	0,00		0,00	34
35	Ponau-Oberweiss									0,00	0,00	0,00		0,00	35
36	Sächs.-Thüring. Verbindungsbahn									1 382,00	1,00			0,00	36
37	Chemnitz-Ansbach														37
38	Zwickau-Klingenthal														38
39	Sosa-Ebersbach									0,00	0,00			0,00	39
40	Freiberg-Sonnenhütte									221,00	0,00			0,00	40
41	Zwickau-Leipzig													0,00	41
42	Zwickau-Leipzig-Falkenstein													0,00	42
	Summe	402,10	317,00			12 101,00	11,00	0,00	30,00	101 291,00	3,00	0,00	0,00	2,00	

Privat-Eisenbahnen.

1	Görschitz-Gera									10 134,00	12,00			13,00	1
2	Altenburg-Zeit									2 179,00	0,00			2,00	2
3	Goschwitz-Moschwitz									2 420,70	0,00			3,00	3
4	Zittau-Reichenberg									13 291,00	0,00			13,00	4

* Die im Laufe des Jahres 1876 ausgewechselten 28,00 m. Eisenbahnen sind durch Besserungsqualitäts-Schienen Prof. IV. ersetzt worden.

Ordnungs-Nummer	Bezeichnung der Bahnlinien nach ihrer historischen Einteilung.	Lacken			
		für Profil II und III.		für Profil IV.	
		Stück.	%	Stück.	%

1. Staats-

1	Leipzig-Bismarck-Dresden	12 355	12,00	8 850	0,00
2	Sächsisch-Bayerische	9 222	14,70	467	0,00
3	Sächsisch-Schlesische	2 619	18,20	80	0,00
4	Niederungsgebirgsbahn	999	0,74	100	0,00
5	Chemnitz-Würschitz	97	0,41	10	0,00
6	Löbau-Zittau	348	1,41	102	0,00
7	Sächsisch-Böhmische	23	0,00		
8	Oberrungsgebirgsbahn	178	2,00	4	0,00
9	Dresden-Tharandt	701	1,00	48	0,00
10	Zweigbahnen bei Dresden	2 201	25,00	43	0,00
11	Sondorf-Döbeln-Coswig	1 648	0,00		
12	Tharandt-Freiberg	470	0,00		
13	Friedewitz-Grossenhain	307	2,00	13	0,00
14	Groß-Braun	1 700	3,00		
15	Veitshöchheim-Teleskop-Exp.	20 200	16,00	8	0,00
16	Chemnitz-Annaberg	2 200	10,00	219	0,00
17	Zittau-Warsdorf	4 229	40,00		
18	Freiberg-Flöha	535	4,00	39	0,00
19	Niederwiesenthal-Hainichen	3 983	3,00	1 300	0,00
20	Pirna-Kamenz	229	0,00	1 350	1,00
21	Chemnitz-Leipzig	13	0,00	700	2,00
22	Narsdorf-Rochlitz	5 483	3,00	142	0,00
23	Narsdorf-Pesig	880	0,00		
24	Wittgensteiner-Linsch			298	0,00
25	Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn	4	0,00	1 158	1,00
26	Nossen-Freiberg			44	0,00
27	Löbau-Eberstadt			56	0,00
28	Hainichen-Rosenthal			14	0,00
29	Planen-Oelsnitz	28	0,00	19	0,00
30	Südharz			50	0,00
31	Chemnitz-Kamenz			77	0,00
32	Fockau-Oberrhein	82	0,00	390	0,00
33	Sächsisch-Thüringische Verbindungsbahn			420	0,00
34	Chemnitz-Aue-Adorf			2 650	0,00
35	Zwota-Klingenthal			400	0,00
36	Bismarck-Esterwerda			3 410	0,00
37	Freiberg-Bismarckthal			3 084	0,00
38	Zwickau-Leipzig				
39	Falkenstein				
40	Zwickau-Falkenstein				
41	Summe	61 710	0,00	10 428	0,00

2. Von der Staatsverwaltung betriebene

1	Görschitz-Görs	220	2,00		
2	Altenberg-Zetta	40	0,00	22	0,00
3	Görschitz-Messersitz	198	0,00		
4	Zittau-Reichenberg	1 412	14,00	3	0,00

Die Prozentrechnung der Auswechslung bezieht sich auf den Umlauf

Kleineisenzeug.								Weichen-					
Lackenschrauben				Nüsse und Bolzen		Unterlagsplatten				Anschlagschrauben.		Zangen.	
für Profil II und III.		für Profil IV.				für alle Sorten einschließlich für Profil III.		für Profil IV.					
Stück.	%	Stück.	%	Stück.	%	Stück.	%	Stück.	%	Stück.	%	Stück.	%

Eisenbahnen.

17 000	22,00	12 990	3,00	82 910	4,00	11 077	11,00	13 072	11,00	22	2,00	28	2,00
2 712	22,00	3 370	3,00	75 180	3,00	8 045	10,00	947	0,00	80	3,00	65	0,00
4 844	10,00	800	3,00	6 072	2,00	4 047	25,00	210	0,00	14	3,00	14	3,00
4 852	7,00	2 900	3,00	40 750	3,00	1 309	3,00	82	0,00	20	3,00	17	1,00
2 337	0,00	301	0,00	18 400	2,00	470	1,00	301	0,00	17	4,00	15	0,00
2 383	0,00	1 013	1,00	32 370	2,00	2 745	0,00	260	0,00	3	0,00	5	0,00
428	0,00	11	0,00	1 060	2,00	43	1,00	2	0,00	2	0,00	3	0,00
1 640	11,00			3 900	3,00	1 220	12,00						
689	1,00	24	0,00	8 430	7,00	347	2,00			1	0,00		
15 711	15,00	182	0,00	27 800	3,00	1 428	7,00	66	0,00	100	12,00	60	11,00
6 096	22,00	272	0,00	18 070	3,00	3 840	25,00	7	0,00	26	0,00	19	0,00
470	11,00			804	1,00	419	11,00	4	2,00	4	2,00	4	1,00
307	2,00	21	0,00	4 950	1,00	321	0,00	174	1,00	0	0,00	8	1,00
1 700	3,00			2 894	1,00	227	1,00			11	0,00	5	2,00
20 200	16,00	854	4,00	61 383	0,00	89 607	27,00	222	0,00	43	0,00	42	0,00
2 200	10,00	219	0,00	5 844	1,00	1 484	8,00	107	0,00				
4 229	40,00			4 448	0,00	970	7,00			3	0,00		
535	4,00	39	0,00	3 070	4,00	615	8,00						
3 983	3,00	1 300	0,00	17 349	1,00	8 981	22,00	2 029	3,00	10	0,00	10	0,00
229	0,00	1 350	1,00	7 255	3,00	5 444	10,00	2 232	4,00	7	0,00	14	4,00
13	0,00			700	2,00	2	0,00			2	2,00		
5 483	3,00	142	0,00	2 092	0,00	2 487	0,00	7	0,00				
880	0,00			693	0,00	800	4,00						
		298	0,00	6 133	1,00			84	0,00				
		44	0,00	4 843	1,00			7	0,00				
		56	0,00	204	0,00								
		14	0,00	280	0,00			6	0,00				
28	0,00	19	0,00	3 024	2,00	44	1,00	120	0,00				
		50	0,00	100	0,00								
		470	0,00										
		77	0,00	1 381	1,00								
		390	0,00	3 700	1,00			22	0,00				
		420	0,00										
		2 650	0,00										
		400	0,00										
		3 410	0,00					42	0,00	6	0,00	4	0,00
		3 084	0,00					104	0,00	4	1,00	2	0,00
14	0,00	43	0,00	331	0,00			10	0,00				
52	0,00	22	0,00	1 909	0,00					4	2,00	4	2,00
186 697	10,00	22 448	1,00	428 835	2,00	89 493	11,00	13 056	1,00	289	1,00	144	1,00

Privat-Eisenbahnen.

018	1,00			4 288	1,00	4 043	3,00					5	2,00
1 202	2,00	84	0,00	2 984	3,00	130	0,00			1	0,00	2	0,00
307	1,00			2 915	1,00	22	0,00			10	12,00	20	15,00
437	4,00	22	0,00	4 247	2,00	1 041	7,00	22	0,00	30	11,00	20	11,00

So an Jahresbeginn in der Güter Expedit. Material.

Im Jahre 1876 wurden als gänzlich

Table with columns: Ordnung-Nummer, Bezeichnung der Bahnliesen, and Schwellen (Weichen- und Langschwellen, Gleis-schwellen) for the year 1876. Includes a summary row at the bottom.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene

Table listing specific railway lines and their corresponding switch and track rail quantities.

unbrauchbar ausgewechselt:

Table with columns: Weichen- und Langschwellen, Gleis-schwellen, and a summary row. Includes a note about the percentage of switches replaced in 1876 compared to 1875.

Privat-Eisenbahnen.

Table listing private railway lines and their corresponding switch and track rail quantities.

* Die im Laufe des Jahres 1876 ausgewechselten 217,20 m. weichen Langschwellen sind durch harte diejenigen ersetzt.



Ursprüngliche Bestände der Schienen von Profil IV. vom Jahre 1870 an.

Im Jahre 1870 begann auf den Königlich Sächsischen Staatsbahnen in der Hauptsache der Umtausch der leichteren Schienensorten mit dem schwereren Profil IV., Eisenschienen mit Bessemerstahlkopf, 130 mm. hoch und pro laufendes Meter 36,2 Kilogramm schwer. In der folgenden Uebersicht sind die seit dem Jahre 1870 davon alljährlich neu eingelegten Schienen nach ihrer Gesamtlänge aufgeführt und bilden, nach den einzelnen historischen Linien getrennt, das unveränderte Beobachtungsobject für die Ermittlung und Darstellung der allmäligen Abnutzung. Am Fusse dieser hier folgenden Uebersicht ist für die Gesamtheit der Königlich Sächsischen Staatsbahnen die alljährliche Auswechslung völlig unbrauchbarer Schienen nach den sogenannten ursprünglichen Beständen berechnet, um das allmälige Absterben derselben beobachten zu können, während die procentuale Darstellung der Auswechslung in der vorangegangenen Tabelle im Verhältniss zu den am Schlusse des Jahres in den Gleisen liegenden Beständen, linienweise geschah. Da nun die Berechnung der Auswechslung in der folgenden Tabelle, wie erwähnt, nach den ursprünglichen Beständen nur für die Gesamtheit der Staatsbahnen erfolgen konnte, so muss die gleiche Berechnung für die historischen Linien auf Grund der nachfolgend aufgeführten ursprünglichen Bestände, dem einzelnen Bedürfnissfalle überlassen bleiben (z. B. von den im Jahre 1870 auf der Sächsisch-Schlesischen Linie neu eingelegten 58 019 Meter Schienen von Profil IV. — ursprünglicher Bestand — wurden im Jahre 1875, s. Pag. 48 unter No. 3, 587,95 Meter oder 1,01 Prozent des ursprünglichen Bestandes als völlig unbrauchbar ausgewechselt).

Ordnungs-Nummer.		Schienen von Profil IV. wurden neu eingelegt:									
		auf der Linie	Bessemerstahlkopfschienen						Ganz Bessemerstahlschienen		
			1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1875.	1876.
M e t e r.											
1	Sächsisch- { Leipzig-Werdau- Hof incl. Verbindungsbahn in Leipzig	123 536	141 149	110 171	82 241	80 304	34 942	18 293	8 647	36 717	
2	Bayerische. { Werdau-Zwickau incl. Verbindungseure bei Werdau.	8 840	7 800	4 820	3 876	2 675	4 463	.	.	7 347	
3	Sächsisch-Schlesische. Dresden-Görlitz	58 019	71 895	80 008	79 059	48 302	10 596	1 288	37 687	17 743	
4	Niedererzgebirgische. { Riesa-Chemnitz	51 435	57 303	31 004	30 141	33 419	21 521	574	.	5 369	
5		Chemnitz-Zwickau	44 089	40 858	49 659	47 297	10 906	7 002	682	5 358	4 574
6		Schönbrunnen-Görsnitz	3 298	4 588	4 510	3 119	672	77	.	.	108
7	Löbau-Zittau	779	7 006	7 822	18 138	14 213	5 230	5 878	1 977	11 499	
8	Sächsisch-Böhmische. Dresden-(Neustadt-) Bodenbach	37 026	45 659	43 053	35 658	35 887	35 248	3 506	.	41 412	
9	Obererzgebirgische. { Zwickau-Schwarzenberg	21 741	16 620	15 761	13 838	6 938	7 482	.	.	3 989	
10		Niederschlema-Schneeberg	1 546	1 498	1 741	1 548	309	694	.	.	483
11	Dresden-Tharandt incl. Verbindungstück in Dresden	997	5 120	18 790	4 734	4 905	4 604	504	5 766	6 406	
12	Zweigbahnen bei Dresden	.	.	.	.	.	975	.	.	.
13	Tharandt-Freiberg	15 671	20 133	9 563	10 433	5 524	3 318	.	3 045	22 910	
14	Greiz-Brunn	.	.	1 582	1 739	600	1 343	531	.	1 283	
15	Voigtländische. Bertasgrün-Eger	53 919	29 377	92 999	19 061	33 564	11 439	5 472	.	5 163	
16	Chemnitz-Annaberg	22 727	26 044	24 672	32 234	11 926	12 641	309	2 775	1 670	
17	Zittau-Warndorf. Scheibe-Warndorf	.	3 744	.	115	.	12	742	.	.	
18	Freiberg-Flöha	.	.	.	863	1 969	391	.	2 429	2 984	
19	Niederwiesa-Hainichen	.	.	.	.	891	.	.	.	.
20	Pirna-Kamenz	60 556	4 662	6	1 858	77 487	66	301	13 145	.	
21	Chemnitz-Leipzig. Chemnitz-Kieritzsch	1 008	166 277	4 390	1 333	112	396	696	.	.	
22	Narsdorf-Rochlitz	.	24 299	.	.	.	265	281	.	.	
23	Narsdorf-Penig	.	24 701	.	154	.	2 113	2 563	.	.	
24	Wittgensdorf-Limbach	.	18 803	.	.	.	.	6	.	12
25	Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn. Annaberg-Weipert	.	.	38 484	.	42	101	61	.	.	
26	Löbau-Ebersbach. Grossschweidnitz-Ebersbach	.	48	.	17 878	.	.	64	.	.	
27	Hainichen-Rosswein	.	.	.	.	38 407	12	.	.	.
28	Plauen-Oelsnitz	.	.	.	6	82 583	246	18	.	.	
29	Südlausitzer, z. Z. Warndorf-Sehland	.	.	.	41 513	32 192	10 469	126	.	348	
30	Sächs.-Thür. Verbindungsbahn. Wolfsgedäth-Weischlitz	.	.	.	.	.	.	.	.	1 882
Summa		505 187	717 584	539 035	446 836	523 827	175 646	41 895	80 829	171 899	

Die Auswechslung von Schienen des Profiles IV. betrug vom ursprünglichen Bestande des betreffenden Einlegejahres

in der Zeit von:	P r o z e n t e								
	1870 bis mit 1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
1870 bis mit 1875	2,12	0,96	0,34	0,26	0,28	0,01	.	.	.
1876	0,87	0,86	0,23	0,15	0,16	0,14	.	0,01	0,01

Ursprüngliche Bestände der imprägnirten Gleisquerswellen vom Jahre 1871 an.

Ebenso wie bei den Schienen (s. Seite vorher) sind die wegen völliger Unbrauchbarkeit seit dem Jahre 1871 ausgewechselten imprägnirten Gleisquerswellen nur in der Gesamtheit für die Königlich Sächsischen Staatsbahnen vom ursprünglichen Bestände des betreffenden Einlegejahres am Fusse der folgenden Tabelle prozentual dargestellt worden. Die gleiche Berechnung für die einzelnen Linien ist zur Vermeidung zu grosser Ausdehnung der Tabellen ebenfalls dem einzelnen Bedürfnissfalle zu überlassen (z. B. von den im Jahre 1871 auf der Voigtländischen Linie neu eingelegten 4395 Stück imprägnirten Gleisquerswellen — ursprünglicher Bestand — wurden im Jahre 1875, s. Pag. 53 unter Nr. 15, 49 Stück oder 1,11 Prozent des ursprünglichen Bestandes als völlig unbrauchbar ausgewechselt).

Ordnungs-Nummer.	auf der Linie	Imprägnirte Gleisquerswellen wurden neu eingelegt:						
		1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	
		Stück.						
1	Leipzig-Riesa-Dresden						62 896	
2	Sächsisch- { Leipzig-Werdau-Hof incl. Verbindungsbahn in Leipzig	12 610	80 347	69 840	81 984	66 543	61 114	
3	Bayerische. { Werdau-Zwickau incl. Verbindungsbahn bei Werdau	1 275	7 821	5 761	6 620	5 803	5 787	
4	Sächsisch-Schlesische. Dresden-Görlitz	10 280	46 262	39 842	36 878	47 869	44 870	
5	Niedererzgebirgische. {	Riesa-Chemnitz	606	23 654	21 069	23 481	23 655	24 728
6		Chemnitz-Zwickau	5 969	23 018	25 435	19 909	15 523	17 848
7		Schönbrüchen-Güsnitz	1 000	3 456	2 343	1 681	1 827	2 211
8	Chemnitz-Würschnitz. Wüstenbrand-Lugau		126	1 978	2 550	3 007	2 543	
9	Löbau-Zittau	1 110	9 528	14 651	8 229	8 546	12 678	
10	Sächsisch-Böhmische. Dresden-(Neustadt-)Bodenbach	1 334	21 600	24 610	35 589	33 260	40 477	
11	Obererzgebirgische. {	Zwickau-Schwarzenberg	781	10 666	15 652	13 540	11 895	8 621
12		Niederschlema-Schneeberg	120	1 508	1 258	1 870	940	1 083
13	Dresden-Tharandt incl. Verbindungsstück in Dresden	4 439	4 818	7 261	8 895	18 051	8 491	
14	Zweigbahnen bei Dresden	1 019	4 569	3 060	2 514	6 141	5 168	
15	Borsdorf-Döbeln-Coswig						24 404	
16	Tharandt-Freiberg	2 986	5 869	7 084	7 293	8 656	13 690	
17	Priestewitz-Grossenhain						1 201	
18	Voigtländische. Herlasgrün-Eger	4 395	59 269	19 358	26 860	19 380	19 670	
19	Chemnitz-Annaberg	3 164	10 794	14 831	11 595	7 389	11 496	
20	Zittau-Warndorf. Scheibe-Warndorf		2 124	1 503	2 018	1 049	3 069	
21	Freiberg-Flöha	447	2 461	6 363	9 906	10 344	12 131	
22	Niederwiesa-Hainichen		1 440	2 100	3 633	3 875	3 540	
23	Pirna-Kamenz			1 273	31 763	34 713	7 964	
24	Chemnitz-Leipzig. Chemnitz-Kieritzsch	48 076	2 002	1 542	30	3 347	6 934	
25	Narsdorf-Rochlitz	13 198				50	790	
26	Narsdorf-Penig					1 610	1 235	
27	Wittgensdorf-Limbach	8 948				6	76	
28	Sächs.-Böhm. Verb.-B. Annaberg-Weipert				904	2 888	3 849	
29	Nossen-Freiberg			30 703			260	
30	Löbau-Ebersbach. Grossschweidnitz-Ebersbach		11 142				20	
31	Hainichen-Rosswein					115	1 933	
32	Plauen-Oelsnitz				47 549	39	112	
33	Südlausitzer, z. L. Warndorf-Sohland		1 948	41 856	529	6 106		
34	Riesa-Elsterwerda. Zeithain-Elsterwerda					22 189		
35	Freiberg-Bienenmühle					25 931	11 263	
	Summa	121 757	334 422	359 373	385 820	390 747	422 152	

Die Auswechslung von imprägnirten Gleisquerswellen betrug vom ursprünglichen Bestände des betreffenden Einlegejahres

in der Zeit von:	P r o z e n t e					
	1871 bis mit 1875	1872	1873	1874	1875	1876
1871 bis mit 1875	6,28	1,61	0,36	0,62	.	.
1876	8,41	1,61	0,53	0,69	0,62	.

1.	39.	40.	41.	42.
	Insgemein.			
Bahnlinien.	Schnee- beseitigungs- Kosten.	Kosten der Baugegen- stände, welche in Vorstehen- dem nicht genannt sind.	Zu- sammen.	Gesamt- Summe.
	M a r k.			

1. Staats-Eisenbahnen.

Sächsisch-Bayerische	62 885	4 765	67 650	1 005 791
Sächsisch-Schlesische	50 993	5 779	56 772	628 181
Niedererzgebirgische mit Chemnitz-Würschnitz	60 736	5 577	66 313	901 565
Löbau-Zittau	11 273	161	11 434	122 554
Sächsisch-Böhmische	42 199	6 741	48 940	640 852
Obererzgebirgische m. Nieder- schlema-Schneeberg	7 839	771	8 610	208 921
Dresden-Tharandt mit Ver- bindungsbahn und Kohlen- Zweigbahnen bei Dresden	18 702	1 083	19 785	213 264
Tharandt-Freiberg	18 809	579	19 388	172 077
Voigtländische	18 707	1 660	20 367	290 335
Chemnitz-Annaberg-Weipert	31 576	1 121	32 697	307 981
Zittau-Warnsdorf	3 533	169	3 702	19 106
Freiberg-Flöha	18 450	594	19 044	167 548
Niederwiesa-Hainichen	3 184	426	3 610	43 581
Pirna-Kamenz	7 707	574	8 281	72 897
Chemnitz-Leipzig mit Zweig- bahnen	28 694	2 130	30 824	176 389
Löbau-Ebersbach	2 009	2	2 011	10 733
Plauen-Oelsnitz	4 186	129	4 315	70 606
Seiffhennersdorf-Sohland	10 319	1 344	11 663	62 676
Summa	401 801	33 605	435 406	5 141 542
Durchschnittlich:				
pro Kilom. Bahnbaulänge M.	377,14	31,64	408,72	4 826,47
pro lauf. Meter Gleislänge Pfg.	.	.	.	.
pro Weiche Mark	.	.	.	.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

Gössnitz-Gera	2 180	190	2 370	84 261
Hainichen-Rosswein	2 228	81	2 309	32 189
Altenburg-Zeitz	3 977	272	4 249	42 475
Gaschwitz-Meuselwitz	3 635	543	4 178	26 949
Greiz-Brunn	1 074	147	1 221	35 824
Zittau-Reichenberg	8 792	191	8 983	113 514

Die Gehalte, Remunerationen, Bekleidungs-
gelder und sonstige Emolumente des bei der Bahnbeauf-
sichtigung und Bahnunterhaltung angestellten und
beschäftigten Personals betragen:

2 061 075 Mark.

Abgaben, Feuerversicherung etc.:

33 681 Mark.

Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare:

15 284 Mark.

Sonstige Ausgaben, hauptsächlich Beleuchtung der
Bahnanlagen, Heizung der Wärter- und Bureauräume:

79 319 Mark.

Zusammen: 2 189 359 Mark.

In Verbindung mit dem Unterhaltungsaufwande
an 5 141 542 Mark betrug der Gesamtaufwand für
Zwecke der Bauunterhaltung bei den Königl. Sächs.
Staatsbahnen einschliesslich der erpachteten Strecken
im Jahre 1875:

7 330 901 Mark.

Dies sind pro Kilometer Bahnbaulänge:

6 881,67 Mark.

Hierzu hat der Erneuerungsfond beigetragen pro
Kilometer Bahnbaulänge 2 157,70 Mark oder 31,35 Proz.

Vom Gesamtunterhaltungsaufwand einschliesslich
der Leistungen des Erneuerungsfonds kamen auf:

	1875.	1874.
Unterbau	3,79%	5,30%
Oberbau	70,51 "	77,50 "
Hochbau	6,17 "	4,74 "
Bahn- und Bahnhofs-ausrüstung	11,06 "	9,62 "
Insgemein	8,47 "	2,78 "
	100,00%	100,00%

Abschnitt II.

F.

Mittheilungen

ÜBER

BAUARBEITEN

AUF DEN BETRIEBENEN BAHNEN

SOWIE ÜBER

EISENBAHNNEUBAU

UND

VORARBEITEN FÜR NEUE EISENBAHNANLAGEN

1876.

1. Bauarbeiten

auf den im Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen im Jahre 1876.

a) Leipzig - Riesa - Dresdener Linie.

Station Leipzig: Neubau und Erweiterung von Getreidespeichern um zusammen 1 050 □Meter Grundfläche; Einrichtung von 4 Reserve- zu Heizlocomotivständen; Herstellung von Beamtenwohnungen; Erweiterung der Bahnhofsanlagen (s. unter 2g).

Station Riesa: Beginn des Neubaus der Elbbrücke an Stelle der am 19. Februar 1876 durch Hochfluth zerstörten; Errichtung einer Interimsbrücke, bestehend in Reconstructionsarbeiten und Aufstellung eines Howe'schen Trägers; Erweiterung der Bahnhofsplanie; Neubau einer kreisförmigen Heizhalle für 8 Locomotivstände mit Drehscheibe und Herstellung interimistischer Gleis-, Weichen- und Perronanlagen.

Station Coswig: Herstellung von 850 lfd. Meter Nebengleise mit einer Weiche.

Haltestelle Radebeul: Neubau eines Rangir- und Werkstättenbahnhofes, bestehend in einem Wagenreparaturgebäude von 3 671, einem Wirthschaftsgebäude von 480, einem Wagenreparaturschuppen von 1 120, einer Schmiede von 364, einem Kesselhause mit Dampfösse von 144, einem Cisternenhause von 25 □Meter Grundfläche, einem Ladeperron, einer Schiebebühne, drei Drehscheiben, einer Ladelehre, einem Maschinen- und einem Wirthschaftsbrunnen, sowie einem Waagehause; Herstellung und Chaussirung einer Zufuhrstrasse von 3 870 □Meter Grundfläche, sowie von 12 050 lfd. Meter Wirthschafts- und Parallelstrassen; Anlage von 13 950 lfd. Meter Rangir- und Werkstättingleisen mit 40 Weichen; Herstellung eines Rangirdammes von 180 lfd. Meter mit Stirnfuttermauer; Anlagen zu Entwässerungen.

Station Dresden-Neustadt: Einbau einer Bilettdruckerei in einen Güterspeicher; Errichtung eines Freiabtrittes mit Holzschuppen; Vergrößerung der Gepäckexpedition; Verlegung der Polizeiexpedition in die Ankunftshalle; Umbau einer Postexpedition; Veränderung der Einfahrt zu den Bahnpostamtslocalitäten; Einbau von 6 Rostgruben in das zweite Anheizgebäude des Maschinenbahnhofes zu Pieschen.

Auf freier Strecke: Beendigung der Gleisbauten und Erweiterung des Wärterhauses auf dem Rangirbahnhofs zu Engelsdorf bei Leipzig; Errichtung eines Wärterhauses IV. Classe; Anbau eines Wärterwachtgebäudes; Umbau dreier hölzerner Brücken in eiserne; Erneuerung der Widerlager und der Deckschleusen einer defecten Wölbbrücke mit Einlegung von Eisen- (Zwillings-) Trägern.

b) Sächsisch - Bayerische Linie.

Station Leipzig: Beginn der Erdarbeiten für den Neubau eines Kohlen- und Rangirbahnhofes; theilweise Vollendung der durch diesen Neubau auf eine Länge von 1 704 Metern bedingten Tieferlegung der Hauptbahn; provisorische Verlegung der Hauptbahn mit der Staatstelegraphenleitung auf die Dauer dieser Tieferlegung; Verlängerung einer Wölbseleuse und Erweiterung der Entwässerungsanlagen; Erweiterung der Inspections- und Telegraphen-Räume wegen Einführung der Blocksignale.

Station Gaschwitz: Neubau einer Wartehalle mit überbautem Perron an Stelle der durch Sturm zerstörten früheren Anlagen.

Station Kieritzsch: Erbauung einer Drehscheibe mit Gleis- und Weichenanlagen; Herstellung von Entwässerungsschleusen; Erweiterung der Inspections- und Telegraphen-Räume wegen Einführung der Blocksignale.

Station Altenburg: Beginn der Vorarbeiten für den Umbau des Bahnhofes; theilweiser Abbruch der Bahnhofseinfriedigungen und der Deutschenbachbrücke; Einlegung einer Interimskreuzung und Herstellung von Baugleisen.

Station Werdau: Erweiterung der Bahnhofsplanie mit einer Bewegung von 112 940 Cubikmeter Bodenmassen; die übrigen Erweiterungen des Bahnhofes, als: Neubau eines Anheizgebäudes für 16 Locomotiven, eines Nebengebäudes zur Heizvorrichtung für Wärmflaschenfüllung und einer interimistischen Brücke, sind theils vollendet, theils der Vollendung nahe.

Station Zwickau: Vergrößerung des Wasserstationsgebäudes, desgleichen des zweiten Güterschuppens und des Waagehauses durch Anbau; Einrichtung von Expeditionsräumen in denselben.

Station Neumark: Erbauung eines Hauses mit Heiz-Vorrichtung für Wärmflaschenfüllung.

Station Reichenbach i. V.: Erweiterung der Bahnhofsplanie; Anlegung von 2 800 lfd. Meter Nebengleisen; Herstellung der Hauptschleuse und eines grossen Theiles der Rohrschleusen; Verbreiterung des Administrationsgebäudes durch Anbau einer Osthälfte von 1 064,31 □Meter Grundfläche; Neubau eines Güterschuppens von 1 456,25, eines Eishauses von 78,07, eines interimistischen Postgebäudes von 63,18 □Meter Grundfläche; Errichtung zweier Laderampen; Vollendung der Verlegung der Reichenbach-Greizer Chaussee und deren Ueberführung am

westlichen Bahnhofsende; Erbauung einer Güter- und einer Ladestrasse, sowie Inangriffnahme zweier anderer Ladestrasse.

Station Herlasgrün: Neubau eines Eishauses von 32,22 □Meter Grundfläche.

Station Planen i. V.: Einlegung einer englischen Weiche.

Auf freier Strecke: Errichtung von 15 Wärterhäusern III. Classe, darunter 13 durch Umbau von Nebengebäuden, 9 Wärterhäusern IV. Classe und 2 dergl. für durch Abbruch beseitigte; Erbauung von 29 Nebengebäuden; Erhöhung dreier und Versetzung zweier Wärterhäuser, sowie Vergrößerung eines solchen durch Anbau. Von diesen Neubauten wurden 11 auf der Linie Leipzig-Werdau-Curve behufs Einführung der Blocksignale errichtet, zu welchem Zwecke auch die Aufstellung von 35 Blockapparaten, eines Sprechapparates und der Blocksemaphoren, Vermehrung der Telegraphen-Leitung um einen Draht und Beseitigung der optischen Signale erfolgte.

c) Sächsisch-Schlesische Linie.

Station Dresden-Neustadt: Aplage von 1150 lfd. Meter Rangir- und Nebengleisen mit 4 Weichen; Ueberdachung des hölzernen Freiperrons; Herstellung einer Entwässerungsanlage auf dem Werkstättenbahnhofs mit 927,25 lfd. Meter Thonrohrschleusen; Einlegung einer Drehscheibe.

Haltestelle Klotzsche: Herstellung eines Freiabtrittes.

Station Radeberg: Neubau eines Wirthschafts- und eines Schuppengebäudes.

Haltestelle Harthau: Behufs Umwandlung derselben zur Station: Anlage zweier Nebengleise von 658 lfd. Meter mit 6 Weichen und einer Kreuzung; Neubau eines Stationsgebäudes, eines Güterschuppens, eines Wirthschaftsgebäudes, einer Laderampe, zweier Einsteigeperrons; Aufstellung zweier Sperrsignale, eines Perron-telegraphen, einer Ladelehre, von 15 Stück Laternen, einer Handschlagbarriere; Anbringung einer Perronuhr; Herstellung von 5058,3 □Meter chaussirten Zufuhrstrassen und Ladeplätzen, mehrerer Rohrschleusen und zweier Brunnen.

Station Bischofswerda: Neubau eines Wasserstationsgebäudes für 2 Cisternen nebst Brunnen und Dampfmaschine.

Haltestelle Demitz: Einlegung von 5 Weichen und einer Kreuzung; Anlegung zweier Nebengleise; Neubau einer Wartehalle, eines Güterschuppens und einer Laderampe; Herstellung von 792,6 □Meter chaussirten Zufuhrstrassen und Ladeplätzen; Aufstellung einer Gleisbuffervorrichtung; Herstellung einer Pflasterböschung und einer Rohrschleuse; Umwandlung zweier Vorsichts- in Sperrsignale.

Haltestelle Seitschen: Umwandlung zweier Vorsichts- in Sperrsignale.

Station Bautzen: Für die in Bautzen einmündende, z. Z. noch im Bau befindliche Zweiglinie der Südläusitzer Bahn ist die Erweiterung der Bahnhofspanie mit einer Bodenmassenbewegung von 84727 Cubikmeter und den dazu gehörigen Neubauten etc. nahezu vollendet. Es waren erforderlich: Auslegung mehrerer Nebengleise mit 26 einfachen und einer englischen Weiche; Herstellung einer gewölbten Unterführung der neuen Güterstrasse; Verlängerung der Ueberführung der Bautzen-Neusalzaer Chaussee um einen Wölbbogen; Neubau eines Heizhauses für 8 Maschinen mit Feuergruben, Schleusen, Drehscheibe und Wasserkrahn, eines Wasserstationsgebäudes mit 3 Cisternen, eines Kohlschuppens mit Perron, eines Güterschuppens mit Expeditionsräumen und breitem Perron, eines Getreideschuppens, zweier Ladeperrons, zweier Freiabtritte, eines Hebekrahns, einer Waage mit Waagehaus; Versetzung des Eishauses; Herstellung von 128,66 □Meter Pflasterböschung; Anlage neuer Wasserleitungen und Entwässerungen; Erbauung von Zufuhrstrassen und Ladeplätzen.

Haltestelle Kubschütz: Neubau einer Wartehalle und eines Schuppens.

Haltestelle Pommritz: Umwandlung zweier Vorsichts- in Sperrsignale; Aufstellung einer Holmbarriere.

Station Löbau: Erweiterung der Bahnhofspanie mit einer Bodenmassenbewegung von 56500 Cubikmeter; Herstellung von 3600 lfd. Meter Nebengleisen; Einlegung von 18 Weichen; Verlängerung der Weissenberger Chausseeüberführung um 3 Bogen; Verlängerung der Flösselbrücke; Neubau der Görlitzer Chausseeunterführung mit Deckschleuse; Erhöhung der Stirnmauern des Löbauer Viaducts zur Verlängerung der Bahnhofshorizontale; Neubau eines Güter- und eines Getreideschuppens, eines Ladeperrons, eines Wasserstationsgebäudes, einer Perrondrehscheibe, einer Futtermauer, einer Gleisbrückenwaage mit Waagehäuschen, Pflasterung der Güterstrasse. Sämmtliche vorstehend aufgeführten Neu- und Umbauten waren am Jahresschlusse vollendet oder doch ihrer Vollendung nahe.

Station Reichenbach i. L.: Einlegung einer Weiche; Neubau eines Nebengleises.

Auf freier Strecke: Neubau eines Blockstationsgebäudes, von 7 Weichenwärterhäusern, 4 Wärterhausbrunnen, 11 Bahnwärterhäusern IV. Classe, 21 Nebenhäusern; Herstellung von Schleusen, Einzäunungen und Brückengeländern.

d) Niedererzgebirgische Linie.

Station Stauchitz: Neubau eines Gerätheschuppens und einer Desinfectionsgrube; Aufstellung einer Ladelehre.

Haltestelle Zschaitz: Herstellung einer mechanischen Barriere.

Abschnitt II. F.

Mittheilungen über Bauarbeiten etc.

Station Ostrau: Vollendung der zur Bahnhofserweiterung gehörigen Neu- und Umbauten, insbesondere der Verlängerung einer Wegunterführung, neuer Gleisanlagen von zusammen 1912 lfd. Meter mit 13 Weichen und 2 Kreuzungen; Erbauung eines Freiabtrittes.

Station Grossbauchlitz: Verlegung des Personenperrons und Herstellung neuer Schleussenanlagen nach Abbruch der alten; Herstellung einer Schieebarrière.

Haltestelle Limmritz: Herstellung einer mechanischen Barrière, eines Zufuhrweges und eines Ladeplatzes.

Haltestelle Steina: Errichtung eines Freiabtrittes und einer mechanischen Barrière; Aufstellung eines Perrontelegraphen an Stelle eines Semaphors.

Station Waldheim: Herstellung eines erhöhten Fussweges.

Station Erlau: Anlage einer Desinfectionsgrube.

Station Mittweida: Herstellung eines erhöhten Fussweges.

Haltestelle Altmittweida: Errichtung einer mechanischen Barrière; Aufstellung eines Perrontelegraphen an Stelle eines Semaphors.

Station Oberlichtenau: Verlängerung eines Personenperrons; Anlage einer Desinfectionsgrube.

Station Chemnitz:

a) Hauptbahnhof. Für die Kopfstation der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn waren erforderlich: Vergrößerung der Güterexpeditionslocalitäten um 160 □Meter; Verschiebung des Eilgüterschuppens; Kopfstationsanlage für die Chemnitz-Aue-Adorfer Personenzüge; Errichtung einer Drehbühne für Güterwagen; Verlängerung eines Perrons; Herstellung neuer Gleisanlagen von 430 lfd. Meter mit 5 Weichen; Aufstellung eines Ladekrahs; Vermehrung der Beleuchtungsapparate um 11 Candelaber; Herstellung einer Entwässerungsschleuse.

b) Werkstättenbahnhof. Erweiterung der Planie desselben um 65 072 □Meter mit Bewegung einer Bodenmasse von 104 393 Cubikmeter; Verlängerung der Hauptzufuhr- und Erbauung einer Nebenstrasse; Herstellung von 3 700 □Meter Pflaster; Anlage neuer Entwässerungen; Erweiterung der Gleise um 2 526 lfd. Meter mit 16 Weichen; Herstellung zweier Drehscheiben für Wagen und einer Schiebebühne; Neubau eines Wagenreparaturgebäudes von 5 902 □Meter Grundfläche mit Werkplatz und Expeditionsräumen, den Werkmaschinen, 2 Schiebebühnen mit versenktem Gleis und 794 lfd. Meter Wagenaufstellungsgleis; Neubau eines Kesselhauses von 1 55 □Meter Grundfläche mit 2 Dampfkesseln und Dampfösse; Neubau eines Schmiede- und Giessereigebäudes von 1 070 □Meter Grundfläche, enthaltend: Magazin-, Expeditions-, Schmiede- und Giessereiräume, 8 Doppelfeuer-Kupolöfen und Gelbgiesserei-Einrichtung; Erbauung zweier Brunnen, des einen mit Druckwerk nach dem Cisternenhause, einer Wasserleitung von 633 lfd. Meter Länge mit 8 Feuerhydranten, einer Gleisbrückenwaage; Ergänzungsbauten für Niederlagsräume zu Oberbaumaterial etc. von 2 132 □Meter Grundfläche; Erhöhung des Magazin-Hauptverwaltungsgebäudes um 1 Etage zu Vergrößerung der Expeditionsräume.

Station Siegmars: Umbau des Güterschuppens; Verlegung des Einsteigeperrons.

Station Wüstenbrand: Erweiterung des Stationsgebäudes durch Anbau; Errichtung eines Freiabtrittes; Verlegung des Perrons.

Station Glauchau: Erweiterung der Bahnplanie, hauptsächlich für die westliche Kopfstation; Neubau eines Wirthschafts- und eines Wasserstationsgebäudes, eines Heizhauses für 6 Locomotivstände, einer Hauptschleuse, einer Drehscheibe; Verlängerung des Personeneinsteigeperrons mit eiserner Ueberdachung für die östliche und Inangriffnahme eines neuen Perrons für die westliche Kopfstation; Erweiterung der Gleisanlagen; Herstellung einer Wasserleitung.

Station St. Egidien: Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Auf freier Strecke: Neubau zweier Wärterhäuser I. Classe, des einen mit Nebengebäude und zweier Wärterhäuser IV. Classe; Herstellung von 5 Wärterhausbrunnen.

Ferner wegen Einführung der Blocksignale: Neubau eines Bahnwärterhauses III. und dreier Bahnwärterhäuser IV. Classe; Errichtung von 12 Nebengebäuden und Erhöhung des Dachwerks von 9 Wärterhäusern.

e) Löbau-Zittauer Linie.

Station Neucunnersdorf: Neubau eines hölzernen Ladeperrons.

Station Zittau: Die im Jahre 1874 begonnene Erweiterung der Bahnplanie wurde ziemlich vollendet, es sind im Ganzen 199 778 Cubikmeter Bodenmassen bewegt worden. Für die Kopfstation der Südlautitzer Bahn und Einführung der Berlin-Görlitzer Bahn waren ausser den im Vorjahre ausgeführten Neu- und Umbauten noch erforderlich: Neubau einer Wegunterführung mit eisernem Ueberbau für 3 Gleise; Herstellung von 1 800 lfd. Meter Haupt- und 5 730 lfd. Meter Nebengleisen, 42 einfachen, 1 doppelten englischen Weiche und 5 Kreuzungen; Vollendung des Baues der einen und Fortsetzung des Baues der anderen Futtermauer; Neubau eines

Güterschuppens, eines Holz- und Kohlenschuppens, eines überdachten Personeneinsteigeperrons von 3 848,44 □Meter Grundfläche, zweier Ladeperrons, eines Freiabtrittes; Expeditionsanbau an den Freigüterschuppen; Versetzung des Waagehäuschens; Inangriffnahme der Neubauten eines weiteren Güterschuppens, sowie eines Eilgut- und Wagenschuppens; Herstellung von 2 Drehscheiben, 3 Brunnen, 3 Uebertragungssignalen und Erweiterung der Entwässerungsanlagen; Anlegung eines Brunnens für das Wasserdruckwerk und einer Heberleitung nach dem am Druckwerk hergestellten neuen Sammelbrunnen.

Auf freier Strecke: Zwischen Herrnhut und Obercunnersdorf wurde eine Wegüberführung mit hölzernem Ueberbau eingewölbt; Errichtung eines Schlagwärterhauses III. Classe.

f) Sächsisch-Böhmische Linie.

Station Dresden-Altstadt: Ueberbrückung des Weisseritzmühlgrabens am sogenannten Zell'schen Wege für die Kohlengleise; Errichtung neuer Gleisanlagen innerhalb desselben Weges, neuer Gleisverbindungen in der Richtung nach Dresden-Neustadt; Herstellung einer Zufuhrstrasse; Errichtung einer Drehscheibe, eines Güterschuppens und Abbruch des alten; Herstellung je eines Gebäudes für die Wagenschreiber und Rangirer, eines Freiabtrittes, zweier Ladeperrons; Aufstellung eines Hebegerüstes; Verlängerung des Kohlenschuppens und einer Laderampe; Vermehrung der Gas- und Entwässerungsanlagen.

Haltestelle Heidenau: Neubau zweier Seitenperrons und Abbruch des Mittelperrons.

Station Pirna: Umbau des alten Bahnhofes mit Werkschuppen zu Beamtenwohnungen; Vermehrung der Gleise.

Station Königstein: Neubau eines Wirthschaftsgebäudes; Herstellung eines Brunnens; Aufstellung eines Ueberladegerüstes.

Station Krippen: Erneuerung des durch Brand zerstörten Dachwerkes vom Westflügel des Stationsgebäudes.

Haltestelle Obergund: Neubau zweier Seitenperrons und Abbruch des Mittelperrons.

Station Bodenbach: Aufstellung einer Gleisbrückenwaage und Herstellung der dadurch bedingten Gleisveränderungen.

Auf freier Strecke: Errichtung eines Signalthurmes am Güterbahnhofe Dresden-Altstadt; Neubau eines Schlagwärterhauses, sowie von 4 Bahnwärterhäusern IV. Classe; Umbau eines Wärterhauses.

g) Obererzgebirgische Linie.

Station Zwickau: Neubau eines Wasserdruckwerkes am sogenannten Lerchenmühlgraben; Verlegung der Wasserleitung dahin.

Station Wilkau: Vermehrung der Gleisanlagen mit einer Weiche; Herstellung einer Zufuhrstrasse.

Station Stein: Vergrößerung des Wirthschaftsgebäudes durch Anbau.

Haltestelle Oberschlema: Neubau eines Güterschuppens und einer Laderampe; Einrichtung einer Billet- und Gepäckexpedition im Haltestellengebäude; Vermehrung der Gleise mit einer Weiche; Herstellung von Entwässerungsanlagen.

Auf freier Strecke: Einrichtung von 7 Nebengebäuden zu Wärterhäusern.

h) Dresden-Tharandter Linie.

Elbzweigbahn. Ausführung zweier Anbauten im Packhofe; Neubau einer Brücke mit eisernem Ueberbau über den Weisseritzfluss im Ostragehege und Herstellung der dadurch bedingten Gleisveränderungen; Errichtung eines Hebekrahnes und einer Gleisbrückenwaage, sowie Verlängerung der Gleisanlagen am Kohleneinschiffungsplatze im Ostragehege; Neubau eines Wärterhauses IV. Classe.

Haltestelle Plauen: Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Station Pottschappel: Errichtung eines Spritzenschuppens und einer Desinfectionsgrube.

Haltestelle Deuben: Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Station Hainsberg: Verlegung des Personeneinsteigeperrons und Herstellung einer Desinfectionsgrube.

Station Tharandt: Herstellung einer Desinfectionsgrube.

Auf freier Strecke: (s. Freiberg-Flöhaer Linie unter o.)

i) Borsdorf-Döbeln-Coswiger Linie.

Haltestelle Beucha: Vermehrung der Gleisanlagen mit einer Weiche.

Station Naunhof: Desgl. mit zwei Weichen.

Station Grossbothen: Ausbau des alten Stationsgebäudes im Parterre zu Beamtenwohnungen.

Abchnitt II. F.

Mittheilungen über Bauarbeiten etc.

Haltestelle Tannendorf: Vermehrung der Gleisanlagen mit einer Weiche.

Station Leisnig: Desgl. mit zwei Weichen; Umbau des Eishauses.

Station Döbeln: Verlängerung der Gleise; Einlegung einer Weiche; Verbesserung der Luftheizungs-Ventilation.

Haltestelle Döbeln: Bau einer verdeckten Schleuse.

Station Nossen: Neubau eines Kohlenladeperrons; Herstellung eines Kohlengleises.

Station Deutschenbora: Aufstellung eines Abschlusstelegraphen.

Station Miltitz: Aufstellung eines Vorsignals.

Station Meissen: Neubau eines provisorischen Anheizgebäudes für 2 Locomotiven mit Rostgrube; Herstellung von 114 lfd. Meter Gleis mit einer Weiche.

Auf freier Strecke: Verlegung des Hauptgleises zwischen Miltitz und Deutschenbora auf eine Länge von 495 lfd. Meter; Herstellung von Schleussen, Pflasterungen, Einzäunungen durch Draht und Anpflanzung.

k) Tharandt-Freiberger Linie.

Haltestelle Edle Krone: Errichtung eines Spritzenschuppens.

Station Klingenberg: Herstellung einer Desinfectionsgrube.

Haltestelle Niederbobritzsch: Errichtung eines Spritzenschuppens; Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Station Muldenhütten: Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Station Freiberg: Versetzung und Vergrößerung eines Güterschuppens; Neubau zweier Laderampen und eines Kohlschuppens; Aufstellung von 4 Wasserkrahnen mit eiserner Rohrleitung.

Auf freier Strecke: (s. Freiberg-Flöhaer Linie unter o.)

l) Voigtländische Linie.

Station Falkenstein: Neubau eines Eishauses; Herstellung eines Verbindungsgleises.

Haltestelle Bergen: Erhöhung der Seitenflügel des Haltestellengebäudes.

Station Oelsnitz: Herstellung einer Perronüberdachung; Vergrößerung des Anheizgebäudes um einen Locomotivstand.

Haltestelle Hundsrün: Anbau eines Warte- und eines Expeditionsraumes an das bisherige Wärterhaus; Errichtung eines Freiabtrittes.

Station Adorf: Herstellung eines Wagenabstellgleises mit 2 Weichen.

Auf freier Strecke: Errichtung eines Blocksignalwärterhauses, sowie von 29 Nebengebäuden zu Wärterhäusern.

m) Chemnitz-Annaberger Linie.

Station Flöha: Bau eines Petroleumkellers.

Haltestelle Hennersdorf: Neubau eines Nebengebäudes; Aufstellung eines Vorsignals.

Haltestelle Witzschdorf: Neubau eines Nebengebäudes; Aufstellung eines Vorsignales; Errichtung einer 70 lfd. Meter langen Schutzwehr.

Station Zschopau: Aufstellung einer 195 lfd. Meter langen Holzriegelbarriere.

Station Wolkenstein: Umbau der Posträume im Bahnhofe zu Wohnräumen.

Station Annaberg: Herstellung einer Quellwasserfassung und Umbau des Postwirthschaftsgebäudes zu Beamtenwohnungen.

Auf freier Strecke: Erbauung von 29 Nebengebäuden zu Bahnwärterhäusern III. Classe; Aufstellung eines Vorsignales.

n) Zittau-Warndorfer Linie.

Haltestelle Scheibe: Herstellung eines Zwischenperrons und eines Nebengleises; Ausbau der Wartehalle; Vermehrung der Beleuchtungsapparate.

Haltestelle Hainewalde: Vermehrung der Beleuchtungsapparate.

Station Grossschönau: Neubau eines Zwischenperrons; Vermehrung der Beleuchtungsapparate.

Auf freier Strecke: Neubau von 4 Wärterhäusern IV. Classe und eines Bahnwärterhauses III. Classe mit Schuppengebäude.

o) **Freiberg-Flöhaer Linie.**

Haltestelle Kleinschirma: Anbau an das Nebengebäude; Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Haltestelle Frankenstein: Anbau an das Haltestellengebäude; Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Station Oederan: Einrichtung zu Gasbeleuchtung inner- und ausserhalb der Gebäude.

Haltestelle Falkenau: Verlegung des Personeneinsteigeperrons.

Auf freier Strecke: Von Dresden bis Flöha (zugleich für die Linien unter h und k) Neubau von 2 Bahnwärterhäusern IV. Classe, von 12 Nebengebäuden zu Wärterhäusern; Wiederherstellung der durch Kohlenabbau eingesunkenen Bahnplanie; Herstellung eines eisernen Brückengeländers.

p) **Niederwiesa-Hainichener Linie.**

Station Hainichen: Herstellung einer Thonrohrschleuse von 252 lfd. Meter.

q) **Pirna-Kamener Linie.**

Station Arnsdorf: Neubau eines provisorischen Dienstgebäudes, eines Freiabtrittes; Vermehrung der Gleise um 1688 lfd. Meter; Einlegung 12 neuer Weichen; Verlängerung einer Wegunterführung.

Station Grossröhrsdorf: Bau eines Holz- und Kohlenschuppens am Bahnmeisterhause.

Station Pulsnitz: Desgleichen.

Station Kamenz: Neubau eines Wasserdruckwerkes mit Brunnen und Gebäude; Herstellung neuer Gleise von 370 lfd. Meter; Einlegung von 7 Weichen.

Auf freier Strecke: Neubau zweier Weichenwärterhäuser; Errichtung eines Wärterhausbrunnens.

r) **Chemnitz-Kieritzscher Linie mit Zweiglinien.**

Haltestelle Langenleuba: Neubau einer Wartehalle.

Station Penig: Für Einmündung der Muldenthalbahn: Herstellung von 2306 lfd. Meter neuen Gleisen mit 9 Weichen; Neubau eines Personeneinsteigeperrons; Vermehrung der chausvirten Flächen um 1900 □Meter.

Station Rochlitz: Für gleichen Zweck: Herstellung von 609 lfd. Meter neuen Gleisen mit einer englischen und einer einfachen Weiche; Neubau eines Personeneinsteigeperrons; Vermehrung der chausvirten Flächen um 573 □Meter.

Haltestelle Frauendorf: Errichtung eines Bahnwärterhauses II. Classe, eines Nebengebäudes zu einem Bahnwärterhause, eines Personeneinsteigeperrons und einer Zufuhrstrasse mit Vorplatz.

Auf freier Strecke: Einrichtung von 3 Nebengebäuden zu Wärterhäusern; Verlegung von Wirtschaftswegen.

s) **Annaberg-Weiperter Linie.**

Haltestelle Cranzahl: Errichtung eines Freiabtrittes.

Station Weipert: Aufstellung eines Perrontelegraphen.

t) **Löbau-Ebersbacher Linie.**

Station Dürrhennersdorf: Neubau eines Ladeperrons und einer Gleisbrückenwaage mit Waagehaus.

u) **Plauen-Oelsnitzer Linie.**

Haltestelle Neundorf: Anbau einer Bahnmeisterexpedition an das Haltestellengebäude; Errichtung einer Wartehalle.

Station Weischlitz: Vergrößerung des Stationsgebäudes um 349 □Meter Grundfläche; Neubau eines Wasserstationsgebäudes.

v) **Südlausitzer Linie.**

Station Eibau: Herstellung eines Zwischenperrons.

Station Ebersbach: Verlängerung der Freiperrons; Herstellung eines Brunnens.

Station Taubenheim: Neubau einer Gleisbrückenwaage mit Waagehaus.

Auf freier Strecke: Herstellung einer Schneeschutzbarriere.

Bauarbeiten

auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen im Jahre 1876.

a) Gössnitz-Geraer Bahn.

Auf freier Strecke: Wiedererrichtung eines Beiwärterhauses IV. Classe an Stelle eines abgebrochenen.

b) Altenburg-Zeitzer Bahn.

Auf freier Strecke: Neubau eines Doppelwärterhauses mit Nebengebäude und eines Weichenwärterhauses; Herstellung einer Rohrschleuse; Anlage von 1800 lfd. Meter Schneeschutzvorrichtungen.

c) Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Haltestelle Rüssen: Neubau eines Kohlenschuppens mit Abtritt.

Station Groitzsch: Errichtung eines Schuppengebäudes.

d) Zittau-Reichenberger Bahn.

Station Reichenberg: Neubau eines Wasserdruckwerkes mit Wohnung für den Maschinenwärter und mit einer 530 lfd. Meter langen Druckleitung nach dem Wasserstationsgebäude.

Auf freier Strecke: Erhöhung des Dachwerkes von 6 Wärterhäusern.

2. Eisenbahn-Neubau.

a) Die Südläusitzer Staatseisenbahn.

Die Ergänzungsstrecke Seifhennersdorf-Warnsdorf (V. Section) wurde im Laufe des Jahres fertig gestellt und am 15. September dem Betriebe übergeben.

Ueber den Fortschritt der Bauarbeiten auf den übrigen Strecken dieser Linie ist in der Hauptsache Folgendes zu erwähnen:

Strecke Sohland-Neustadt (VIII. und IX. Section).

An Erd- und Felsenarbeiten blieb am Schlusse des Baujahres nur noch ein kleiner Theil in Rückstand.

Unterbau.

Bis Ende des Jahres wurden auf beiden Sectionen 1 244 413 Kubikmeter Bodenmassen gewonnen und bewegt, so dass nur noch 19 666 Kubikmeter und zwar auf der IX. Section zu gewinnen und zu transportiren verblieben. Die Planie ist auf eine Länge von 28 482,5 Meter hergestellt und es blieben auf der IX. Section nur noch 197,5 Meter zu vollenden.

Oberbau.

Das Oberbaumaterial ist sämmtlich beschafft und zum grössten Theil auch verlegt.

Die Kunstbauten sind auf beiden Sectionen vollendet.

Hochbauten.

Sämmtliche Bahnwärterhäuser mit Nebengebäuden sind vollständig fertig. Die Stationsgebäude Wilthen und Neukirch sind im Rohbau beendet. An den Güterschuppen und Nebengebäuden sind nur noch einige Ausbaurbeiten auszuführen. Auf der Uebergangsstation Niederneukirch (früher Holzladestelle Putzkau) wurden wegen stattfindender Erörterung über die Einmündung der Bischofswerda-Neukircher Verbindungsbahn sämmtliche Hochbaurbeiten unterlassen.

Strecke Wilthen-Bautzen (I. Section).

Unterbau.

Bis Ende des Baujahres wurden 561 920 Kubikmeter Bodenmassen gewonnen und bewegt und es verblieben nur noch 2 000 Kubikmeter zu gewinnen. Von der Gesamtlänge an 14 441,5 Meter waren am Schlusse des Jahres noch 65,5 Meter herzustellen.

Oberbau.

Im Ganzen sind 8 869 Meter Steinbettung für das Hauptgleis und 124 Meter für Nebengleise fertig. Schienen und Schwellen sind auf eine Länge von 6 173 Meter ausgelegt.

Die Kunstbauten sind durchgehends ausgeführt.

Hochbauten.

Sämmtliche Bahnwärterhäuser mit Nebengebäuden sind vollständig fertig. Das Stationsgebäude und der Güterschuppen zu Grosspostwitz sind im Rohbau beendet und an den übrigen Baulichkeiten sind nur noch einige Ausbauarbeiten auszuführen.

Strecke Neustadt-Dürrröhrsdorf (X. Section).

Der Bau dieser Strecke ist nahezu vollendet.

Unterbau:

Im Ganzen sind 420 977 Kubikmeter Bodenmassen zu bewegen gewesen, wovon ca. 9 Prozent als Restarbeit noch auf das verflossene Baujahr fielen.

Der Oberbau ist bis auf die Verbindung der Hauptgleise der Südläusitzer und Pirna-Kamenzer Linien auf Bahnhof Dürrröhrsdorf vollendet.

Die Kunstbauten sind sämmtlich ausgeführt. Es sind überhaupt hergestellt worden: 2 Wölb- und Stützlinienschleussen, 3 Durchgangsschleussen, 33 Deckschleussen, 9 gewölbte Wasser- und Wegdurchlässe, 10 Wasser- und Wegdurchlässe mit Eisenüberbau, 3 Viaducte und 8 Communications- und Wirthschaftswegüberführungen.

Die Hochbauten sind bis auf wenige Ausbauarbeiten an den Stationsgebäuden zu Stolpen und Langenwolmsdorf ebenfalls fertig.

Im Baujahre waren durchschnittlich täglich auf allen fünf Sectionen der Südläusitzer Linie 2 369 Arbeiter beschäftigt, darunter 326 Maurer und 82 Zimmerer. Der höchste Arbeiterbestand fiel in den Monat Mai mit 3 674 Mann, darunter 524 Maurer.

In den fiscalischen Krankenhäusern zu Schirgiswalde, Neukirch, Neustadt und Langenwolmsdorf, sowie in den Stadtkrankenhäusern zu Bautzen und Warnsdorf wurden zusammen 213 erkrankte Arbeiter untergebracht und gepflegt; ausserdem wurden 339 erkrankte Arbeiter in ihren Wohnungen ärztlich behandelt; 5 sind verstorben und 8 Arbeiter verunglückten tödtlich.

Der höchste und niedrigste tägliche Arbeitsverdienst betrug:

	im Accord	im Tagelohn
bei einem Steinmetzen	3,00 bis 6,00 Mark,	—
„ „ Maurer	2,50 „ 5,00 „	2,10 bis 4,20 Mark,
„ „ Zimmerer	3,00 „ 4,00 „	2,00 „ 3,50 „
„ „ Schmied	— —	3,00 Mark,
„ „ Stellmacher	— —	2,75 „
„ „ Hand- oder Erdarbeiter	2,00 bis 4,50 Mark,	1,70 bis 2,50 Mark.
Frauen verdienten		1,30 „ 1,80 „

Das Personal für die technische Leitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues bestand am Schlusse des Jahres bei der I., VIII. und IX. Section aus 1 Oberingenieur, 3 Sectionsingenieuren, 10 Ingenieurassistenten und 27 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungs-Personal, bei der X. Section aus 1 Oberingenieur (zugleich für den Bau der Linie Schandau-Neustadt unter b), 1 Sectionsingenieur, 3 Ingenieurassistenten und 14 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungs-Personal.

b) Die Schandau-Neustädter Staats-Eisenbahn.

Sämmtliche Bauarbeiten auf dieser Linie sind ihrer Vollendung nahe.

Unterbau:

Im Ganzen sind bis Ende des Baujahres 1 287 200 Kubikmeter Boden gewonnen und bewegt worden. Die Restarbeiten davon fielen ungefähr mit 12 Prozent in das vergangene Baujahr. Die Planie ist in einer Ausdehnung von 27 826,5 Meter hergestellt, so dass nur noch 75 laufende Meter auf Bahnhof Schandau (Rietzschgrund) auszuführen verbleiben.

Oberbau:

Bis Ende des Baujahres wurden überhaupt vollendet 27 005,5 Meter Steinbettung für das Hauptgleis und 7 380 Meter für Nebengleise.

Das Oberbaumaterial, darunter 47 Weichen und 2 Kreuzungen, wurde für 25 525,5 Meter Hauptgleis und 7 090 Meter Nebengleise ausgelegt.

Sämmtliche Kunstbauten sind vollendet. Es wurden überhaupt ausgeführt: 7 Tunnels auf eine Gesamtlänge von 956 Meter, eine weiter unten näher beschriebene Brücke über den Elbefluss bei Schandau, 2 Viaducte

Abschnitt II. F.

Mittheilungen über Neubauten etc.

bei Sebnitz von 24 resp. 22 Meter Höhe, 28 grössere Bachbrücken über 7 Meter Weite, 17 Wasser- und Wegdurchlässe mit Eisenüberbau, 24 gewölbte Wasser- und Wegdurchlässe, 6 Wölbschleussen, 1 Durchgangsschleusse, 87 Deckschleussen durch die Bahn, 59 Bahngrabenschleussen und 5 Futtermauern.

Hochbauten:

Auf Bahnhof Schandau (Rietzschgrund) sind nur noch die kleineren Bauten, als: Weichenwärterhäuser, Freiprivets und Eishaus herzustellen. Das Empfangsgebäude daselbst ist im inneren Ausbau begriffen. Die übrigen Hochbauten auf freier Strecke wie auf den Stationen sind nur noch theilweise im Ausbau begriffen. Auf Bahnhof Sebnitz sind noch aufzuführen: das Freiprivet, die Weichenwärterhäuser und das Wasserstationsgebäude.

Der Anschluss der Schandau-Neustädter Bahn an die Sächsisch-Böhmische Linie erfolgt am linken Elbufer circa 1200 Meter unterhalb der Station Krippen in der Richtung nach Dresden. Anfänglich war an der Stelle des jetzigen neuen Bahnhofes die Errichtung eines Rangirbahnhofes in Aussicht genommen; da aber die Räumlichkeiten der Station Krippen für den Localverkehr unzureichend waren und die doppelte Stationsverwaltung auch kostspielig werden musste, so empfahl sich die Verlegung des Bahnhofes an seine gegenwärtige Stelle um so mehr noch, als die angenommene Lage einer Strassenbrücke bei Wendischfähre den Verkehr von Schandau jedenfalls stromabwärts wies. Das neue Empfangsgebäude der Station Schandau ist nur um circa 100 Meter vom Marktplatz in Schandau weiter entfernt als das in Krippen.

Das Planum des neuen Bahnhofes schliesst sich den Bodenbach-Dresdner Gleisen in Bezug auf das Längsgefälle von 1:2000 an und hat eine Gesamtbreite von 80 Meter und eine Länge von 1200 Meter. Die seitherigen Hauptgleise der böhmischen Linie verblieben in ihrer Lage. An der Bergseite sind 2 lange Ueberholungsgleise für die Güterzüge der böhmischen Linie angelegt.

Zur Herstellung des Bahnkörpers und zur Verbreiterung der Planie der böhmischen Bahn war am südlichen Berghang ein Einschnitt von 65 000 Kubikmeter Masseninhalte, meist Felsen, und eine Abgrabung sandiger Massen längs des Elbrandes von 155 000 Kubikmeter anzulegen, wobei die der Bahn parallel laufende Krippen-Königsteiner Chaussee auf circa 800 Meter Länge verlegt werden musste. Längs des Bahnhofes an der südlichen Dammkante verbindet eine Strasse von 11 Meter Kronenbreite die Krippen-Königsteiner Chaussee mit der Elbbrücke.

Im Baujahre waren durchschnittlich täglich beim Bahnbau 847 Arbeiter beschäftigt, darunter 129 Maurer und 36 Zimmerer, beim Brückenbau allein 108 Arbeiter. Ausserdem waren bei Aufstellung des Eisenüberbaues der Elbbrücke während mehrerer Monate 1 Ingenieur, 1 Monteur und 41 Arbeiter von der Königin Marienhütte thätig.

Der höchste Arbeiterbestand fiel beim Bahnbau in den Monat Mai mit 1239 Mann, beim Elbbrückenbau in den Monat August mit 218 Mann.

In den fiscalischen Krankenstuben zu Rathmannsdorf, Sebnitz und Neustadt wurden 66 erkrankte Arbeiter untergebracht und ausserdem 161 kranke Arbeiter in ihren Wohnungen ärztlich behandelt. 4 Arbeiter sind gestorben und 2 verunglückten tödtlich.

Der höchste und niedrigste Arbeitsverdienst betrug:

	bei einem	im Accord	im Tagelohn
	Steinmetzen	3,00 bis 5,00 Mark,	3,00 bis 5,00 Mark,
	Maurer	2,75 „ 5,50 „	2,00 „ 3,00 „
	Zimmerer	2,80 „ 5,25 „	2,00 „ 3,75 „
	Handlanger	1,80 „ 3,00 „	1,50 „ 3,00 „
	Erdarbeiter	1,70 „ 4,00 „	1,50 „ 3,00 „

Frauen verdienten als Handlanger bei der Erdarbeit ein Tagelohn von 1,50 bis 2,00 Mark.

Das Personal für die technische Leitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues bestand am Schlusse des Jahres 1876

beim Bahnbau aus:

1 Oberingenieur (zugleich für den Bau der X. Section der Südlasitzer Staatseisenbahn Neustadt-Dürröhrsdorf unter a), 2 Sectionsingenieuren, 5 Ingenieur-Assistenten und 31 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungs-Personal;

beim Brückenbau aus:

1 bauleitenden Ingenieur, 1 Sectionsingenieur, 1 Ingenieur-Assistenten und 9 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungspersonal.

Nachdem der Bau der Schandau-Neustädter und Neustadt-Dürröhrsdorfer Linien so weit vorgeschritten, so ist die Betriebseröffnung auf denselben Mitte künftigen Jahres zu erwarten, und da sich die Bauberichte für das Jahr 1877 auf die Darstellung geringer Arbeitsleistungen beschränken müssten, so werden die Publicationen über die Bau-

arbeiten auf den genannten Linien hiermit geschlossen und daran nur noch einige speciellere Mittheilungen über die Anlage- und Ausführungsverhältnisse der Elbbrücke bei Schandau nach deren Vollendung gefügt.

Unmittelbar vom neuen Bahnhofs, welcher zugleich Kopfstation für die Schandau-Neustädter Linie ist, führt eine Rampe in einer Curve von 220 Meter Radius und einer Steigung von 1:100 auf die Brücke. Dieselbe beginnt mit einem Viaduct als Fortsetzung der Rampe, bestehend aus vier gewölbten Fluthöffnungen von je 10 Meter Lichtweite, übersetzt die Elbe rechtwinklich zur Stromrichtung und geht hierbei in eine Eisenconstruction von 180 Meter Gesamtweite über, während sie am rechten Elbufer mit zwei gewölbten Fluthöffnungen von ebenfalls je 10 Meter Spannweite endet. Die Gesamtbreite der Eisenbrücke ist durch zwei Strompfeiler in 3 Oeffnungen getheilt, und zwar in eine mittlere von 80 Meter und zwei seitliche von je 50 Meter lichte Weite. Die Brücke erhält hierdurch einen Hochfluthquerschnitt von 2 200 \square Meter für einen Wasserstand, wie im Jahre 1845 als den höchsten bisher beobachteten, welcher eine Höhe am Dresdner Elb-Pegel von 6,1²⁵ Meter und bei Schandau von 8,9 Meter erreichte. Die beiden Strompfeiler sind auf Pfahlrost gegründet, dessen Oberfläche 3,4 Meter unter Nullwasserstand liegt. Für eine Fundirung mittelst sogenannten Senkbrunnens zeigte sich der Baugrund als ungeeignet, während die Methode der mit Erfolg bei verschiedenen Brücken vorgenommenen pneumatischen Gründungen sich als zu kostspielig herausstellte. Die Sondirung der Stromsohle ergab, dass Pfähle von 4,5 Meter Länge die zuverlässigste Pilotage bilden; die Pfähle stehen 0,55 Meter von einander entfernt, so dass jeder Rost bei 128 \square Meter Grundfläche 232 Rundpfähle enthält, deren jeder bei 480 \square Centimeter Querschnitt an Mauerwerk, Eigengewicht und Maximalbelastung des eisernen Ueberbaues 1 496 Kilogramm oder ca. 30 Centner zu tragen hat. Die erforderliche Tragfähigkeit des letzteren ergibt darnach zu 2,7 Kilogramm auf den \square Centimeter, ein so geringes Gewicht, dass an der Zuverlässigkeit der Pilotage nicht zu zweifeln ist. Die Gründung der Strompfeiler wurde in Fangdämmen hergestellt, deren Höhe 0,5 Meter über Nullwasserstand beträgt und welche später zugleich zur Aufstellung der Hoch- und Versetzgerüste, Transportbahnen u. s. w. benutzt wurden. Die beiderseitigen Uferpfeiler sind auf Cementbeton, die Viaduct- und Widerlagspfeiler auf Kalkbeton gegründet. Die Cementbetonschwellen liegen mit der Oberfläche ebenfalls 3,4 Meter unter Nullwasserstand, sind 1 Meter stark und in Schichten von 0,25 Meter Stärke eingebaut worden. Das Mischungsverhältniss von 1 Theil Cement — Stettiner Sternement — zu drei Theilen scharfem Elbkies und vier Theilen Sandsteinknack hat einen sehr guten Beton ergeben, welcher sorgfältig gemengt und steif breiartig angemacht in die trocken gehaltene Baugrube eingebracht wurde. Die Kalkbetonschwellen liegen entsprechend höher, sind aber ebenfalls 1 Meter stark; zu diesen wurde sog. Spitzgrundkalk aus Weinböhl verwendet. Die Stärke der Pfeiler ist durch Berechnung, für welche sowohl der Druck der Hochwässer und der Eisgänge, als auch der für die Auflagerung des eisernen Ueberbaues erforderliche Raum, als endlich die Grösse des von jenen überkommenden Druckes, massgebend sind, zu 4 Meter gefunden worden, welche durch Fundamentalabsätze bis auf 6 Meter in der Grundsicht sich erhöht; die Beanspruchung des Sandsteins auf Druck beträgt in der letzteren wie beim Pfahlrost 2,7 Kilogramm, während bis zu 20 Kilogramm als zulässig erachtet werden. Die Auflagequader für den eisernen Ueberbau sind aus bestem Lausitzer Granit. Die Stabilität der Uferpfeiler, auf welche ausser dem Verticaldrucke der Eisenträger der nach unten geneigt gerichtete Gewölbeschub der anschliessenden Fluthbrücke wirkt, ist durch eine Vergrösserung der Pfeilerstärke auf 4,5 Meter hergestellt. Die Fluthbögen sind mit Sandsteinquadern gewölbt, welche im Scheitel 0,5 Meter Stärke haben.

Für den eisernen Ueberbau der Brücke wurde unter den verschiedenen Systemen von Balkenbrücken das der Halb- oder abgestumpften Parabelträger mit eintheiliger Felderordnung eines regelrechten Fachwerks gewählt. Der statischen Berechnung dieses Trägers wurde für die Eisenbahnbrücke als bewegliche Belastung die Last eines mit drei Maschinen bespannten vollbeladenen Güterzuges zu Grunde gelegt, für die Berechnung der Strassenbrücke aber wurde letztere gedrängt mit Menschen besetzt angenommen. Es berechnete sich hiernach für die Eisenbahnbrücke die bewegliche Belastung pro laufendes Meter auf 76 Centner und pro Knotenpunkt auf ca. 400 Centner, so dass mit Einschluss des Eigengewichts sich eine Gesamtlast von 750 Centner pro Knotenpunkt und Gleis ergab.

Für die Einzelträger der 80 Meter-Oeffnung ergaben sich nach entsprechender Vergrösserung der theoretischen Querschnitte wegen Schwächung der Eisentheile durch die Vernietung, mit Einschluss des Bedarfs an Knotenblechen und Laschen folgende Gewichte:

1 680 Centner für einen Hauptträger der Eisenbahnbrücke (ohne Fahrbahn, Aussteifung u. s. w.)

1 442 bez. 1 750 Centner für einen Hauptträger der Strassenbrücke.

In Bezug auf die Fahrbahn ist zu erwähnen, dass für die Eisenbahnbrücke nur Träger für ein Gleis erforderlich waren, bei der Strassenbrücke musste eine über die ganze Breite sich erstreckende Fahrbahntafel unterstützt werden. Beide Constructionen bestehen aus Längsträgern (der Länge der Brücke nach gestreckt) und Querträgern (zwischen die verticalen Ständer je zweier zusammengehöriger Hauptträger gespannt.) Durch erstere geschieht die Uebertragung der Lasten auf letztere, durch diese auf die Knotenpunkte der Hauptträger. Beide

Abschnitt II. F.

Mittheilungen über Neubauten etc.

sind nach den unmittelbar darauf befindlichen Lasten berechnet, für welche bei der Eisenbahnbrücke eine Locomotive von 1 260 Centner Gewicht, bei der Strassenbrücke ein schwerer Lastwagen und dichte Fussgängerzahl zu 8 Centner pro □Meter angenommen wurde.

An die äusseren Strassenträger schliesst sich ein auf Consolen getragener, 1,7 Meter breiter Fussweg an.

Die Auflagerung der Eisenconstruction erfolgte mittelst fester und beweglicher Kipplager. Diese Kipplager haben den Zweck, durch die Möglichkeit einer Drehung um einen Zapfen den Durchbiegungen der Brücke folgen zu können, während ihre Beweglichkeit in horizontaler Richtung auf Walzen, bez. Pendeln in Folge der Temperatureinwirkungen auf das Eisen nothwendig wird.

Die Gesamtgewichte des eisernen Ueberbaues betragen:

2 Eisenträger der 80 Meter-Oeffnung	3 350 Centner.
4 dergl. der zwei 50 Meter-Oeffnungen	3 100 „
Fahrbahnconstruction der Eisenbahnbrücke	2 506 „
2 Strassenträger der 80 Meter-Oeffnung	3 196 „
4 dergl. der 50 Meter-Oeffnungen	2 655 „
Fahrbahnconstruction der Strassenbrücke	4 400 „

zusammen: 19 207 Centner.

Davon kommen auf die Eisenbahnbrücke 8 957 Centner und auf die Strassenbrücke 10 250 Centner.

Durch die Anlage je zweier massiver Thürme an den beiderseitigen Eingängen zur Eisenbahnbrücke, welche einen geeigneten portalförmigen Abschluss bilden, und durch gusseiserne Candelaber, welche zur Vermittelung eines Ueberganges der Eisenträger unter sich zwischen die Endverticalen eingefügt sind, soll der Gesamtanblick der Brücke gehoben werden.

Die Brücke ist in der Zeit von zwei vollen Jahren hergestellt worden. Die Erbauungskosten betragen bis ultimo März 1877, gegenüber einer Anschlagsumme von 1 250 000 Mark, 1 037 500 Mark.

c) Die Riesa-Lommatzcher Staatseisenbahn

durchschneidet die Fluren Gröba, Weida, Riesa, Pausitz, Nickritz, Jahnishausen, Böhlen, Gostewitz, Prausitz, Mehltheuer, Dörschnitz, Paltzsch, Scheerau, Alt-Lommatzsch, Messa, Lommatzsch und Rauba.

Die Bahn ist zweigleisig angelegt und steigt vom Bahnhofe Riesa der Leipzig-Dresdner Linie mit der Ordinate von 105,203 Meter über dem Ostseespiegel beginnend, auf, überschreitet die Chemnitz-Riesaer Staatsbahnlinie mittelst Ueberführung und erreicht bei Station 42 die Haltestelle Nickritz (Planieordinate 114,000), bei Station 73 + 57 die Güterstation Prausitz (Planieordinate 140,072) und bei Station 139 den Bahnhof Lommatzsch mit einer Planieordinate von 159,500 Meter über Ostsee.

Die Gesamtbaulänge beträgt 14 550 Meter. Nach der Horizontalprojection liegen 10 098,25 Meter oder 69,40 % in gerader Linie und 4 451,75 Meter oder 30,60 % in Krümmungen, deren kleinster Halbmesser 400 Meter beträgt, mit in Summa 398,411 Kreisbogengraden. Nach der Verticalprojection liegen in der beschriebenen Richtung 5 474,00 Meter oder 37,62 % horizontal und 9 075,40 Meter oder 62,38 % in Neigungen.

Die Summe der Steigungen beträgt 62,437 Meter, die der Gefälle 8,200 Meter, so dass sich zwischen dem Anfangs- und Endpunkte der Bahn ein Höhenunterschied von 54,237 Meter ergibt.

Das Neigungsmaximum ist 1 : 100. Im Juli 1875 begann der Bau.

U n t e r b a u :

Bis Ende des Baujahres wurden 574 770 Kubikmeter Boden gewonnen und bewegt und auf der gesammten Länge der Bahn die Planie hergestellt, ferner 13 234 laufende Meter Steinbettung vollendet und 7 600 laufende Meter Hauptgleis gelegt.

Die Kunstbauten wurden mit Ausnahme einiger Rohrschleussen sämmtlich vollendet; überhaupt wurden hergestellt: 5 Wegunterführungen mit eisernem Ueberbau, 4 dergleichen gewölbt, 4 Wegüberführungen mit eisernem Ueberbau, 1 gewölbte Chausseeüberführung, 1 gewölbte Communicationswegüberführung, 1 Bahnunterführung mit eisernem Ueberbau, 3 gewölbte Bachbrücken, 1 dergleichen mit eisernem Ueberbau, 2 gewölbte Hochfluthbrücken, 6 Wölbschleussen, 24 Deckschleussen, 1 offene Schleuse und 4 Rohrschleussen mit gemauerten Köpfen.

An Hochbauten wurden ausgeführt: 1 Stationsgebäude auf der Güterstation Prausitz, 1 dergl. auf Bahnhof Lommatzsch, 2 Güterschuppen, 2 Wirthschaftsgebäude und 2 Freiabtritte auf denselben Stationen. Ferner 3 Bahnwärterwohn- mit Stall-Gebäuden und 11 Wachgebäude.

Im Baujahre wurden durchschnittlich täglich 552 Arbeiter beschäftigt. Darunter 75 Maurer und 13 Zimmerer. Der höchste Arbeiterbestand fiel in den Monat Mai mit 905 Mann, worunter 167 Maurer und 15 Zimmerer.

Der höchste und niedrigste tägliche Arbeitsverdienst betrug:

	im Accord	im Tagelohn
bei einem Steinmetzen von 4,00 bis 7,00 Mark,		von 2,50 bis 4,00 Mark,
„ „ Maurer „ 3,50 „ 4,00 „		„ 2,50 „ 3,00 „
„ „ Zimmerer — —		„ — —
„ „ Handarbeiter „ 3,00 „ 4,20 „		„ 2,40 „ 2,80 „
„ „ Erdarbeiter „ 3,00 „ 4,20 „		„ 2,50 „ 2,70 „
„ einer Frau „ 2,50 „ 3,50 „		„ 1,50 „ 2,40 „

Das Personal für die technische Leitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues bestand am Schlusse des Jahres 1876 aus 1 bauleitenden Ingenieur, 2 Sections-Ingenieuren, 1 Ingenieur-Assistenten und 9 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungs-Personal.

d) Die neue Verbindungsbahn bei Leipzig.

U n t e r b a u :

Im Ganzen sind bis zum Schlusse des Jahres 1876 = 403 000 Kubikmeter oder 97 % der Gesamtbodenmasse gewonnen und bewegt, sowie 6 475,20 laufende Meter oder 94 % der Gesamtbahnlänge Planie hergestellt worden.

O b e r b a u :

Ein Theil der Schwellen und des Kleineisenzeugs, sowie sämtliche zur Einmündung in die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn nöthigen Weichen sind angeliefert.

An Kunstbauten sind vollendet: ein Viaduct mit 20 Oeffnungen bei Sellerhausen, 4 gewölbte Wegunterführungen, 1 gewölbte Wegüberführung, 1 Chaussee- und Wasserleitungsüberführung, 1 gewölbte Wasserleitungsüberführung, 2 Wegunterführungen mit eisernem Ueberbau, 2 Bahn- und Wegunterführungen mit dergleichen, 1 Wegüberführung mit dergleichen, 1 gewölbter Durchlass, 1 Wölbschleuse, 3 Deckschleussen und 11 Röhrenschleussen.

Im Bauangriff befanden sich noch 2 Wegüberführungen mit eisernem Ueberbau, 3 Röhrenschleussen, 1 offene Schleuse durch die Sächsisch-Bayerische Bahn.

Von den Hochbauten sind zwei Wärterhäuser und ein Nebengebäude vollständig fertig, zwei Wärterhäuser mit Nebengebäuden sind nahezu vollendet.

Im Bauangriff befanden sich nur noch 1 Blockwärterhaus und 1 Holzschuppen.

Während der Arbeitsmonate wurden im Baujahre durchschnittlich täglich 366 Arbeiter, darunter 30 Maurer und 5 Zimmerer, beschäftigt. Der höchste Arbeiterbestand von 440 Mann fiel in den Monat September. Im Stadtkrankenhause zu Leipzig wurden 19 erkrankte Arbeiter untergebracht. Der höchste und niedrigste tägliche Arbeitsverdienst betrug

	im Accord	im Tagelohn
bei einem Steinmetzen 5,00 Mark,		—
„ „ Maurer 3,50 bis 4,50 „		3,00 bis 3,75 Mark,
„ „ Zimmerer 3,50 „ 4,50 „		3,00 „ 3,50 „
„ „ Schmied — —		3,00 „
„ „ Erdarbeiter 3,00 bis 4,00 „		2,70 „ 3,50 „

Das Personal für die technische Leitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues (zugleich für die Erbauung des Uebergabebahnhofes in Leipzig unter f) besteht aus 1 Sectionsingenieur, 1 Ingenieur-Assistenten, 1 Zeichner und 6 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungs-Personal.

e) Die Bahnverlegung und der Bahnhofsumbau bei Altenburg.

Mit Beginn des Jahres 1876 kamen die für den Umbau des Bahnhofes Altenburg und die damit zusammenhängende Verlegung der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahnlinie daselbst, angestellten Vorarbeiten und Verhandlungen zur Erledigung, so dass die Bauarbeiten am 15. März beginnen konnten.

U n t e r b a u :

Bis Ende des Jahres wurden 224 000 Kubikmeter Bodenmasse oder 42,5 % der Gesamtmasse bewegt. Von den Kunstbau-Arbeiten wurden ca. 60 % fertig gestellt.

Abschnitt II. F.

Mittheilungen über Neubauten etc.

Es wurden vollendet: Der 145 Meter lange Bachtunnel zur Ableitung des Stadtbaches unter dem Plateauberge, die zur Durchführung des Stadtbaches unter dem Bahnhofs dienende 105 Meter lange und 4 Meter weite Wölbschleusse, die Ueberbrückung der Leipziger Chaussee, der grösste Theil der Bahnhofsentwässerungsanlagen, die Futtermauern am Plateau und zwei kleinere Wölbschleussen.

Dem Tunnelbau hatte die Herstellung eines 860 Meter langen Sohl- und Richtstollens voranzugehen, wovon 680 Meter vollendet sind.

Hochbauten:

Die Fundamente zum Administrations- und Güterexpeditions-Gebäude, welche in einen 6 Meter hohen Damm zu stehen kommen, sind fertig. Der höchste und niedrigste tägliche Arbeitsverdienst betrug:

bei einem Steinmetzen	4,00 bis 5,00	Mark,
„ „ Maurer	3,50 „ 4,00	„
„ „ Zimmerer	3,50 „ 4,50	„
„ „ Tunnelarbeiter	3,00 „ 4,50	„
„ „ Handarbeiter	2,00 „ 2,50	„

Das Personal für die technische Leitung, Beaufsichtigung und Bewachung des Baues besteht aus 1 bauleitenden Ingenieur, 1 Sections-Ingenieur, 1 Ingenieur-Assistenten und 12 Mann Expeditions-, Aufsichts- und Bewachungs-Personal.

f) Der Uebergabebahnhof in Leipzig

wird von der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung auf Kosten sämmtlicher in Leipzig mündender Bahnen erbaut und hat den Zweck, dass die Uebergabe der durchgehenden Güterwagen unter den einzelnen Verwaltungen mit grösster Schnelligkeit und ohne gegenseitige Störung des Betriebes erfolgen kann.

Dieser Bahnhof erhält zwischen den Endweichen eine Länge von 1 320 Meter, wovon 260 Meter horizontal und 1 060 Meter im Neigungsverhältniss 1 : 500 liegen.

Unterbau:

Bis Ende des Baujahres wurden 10 811 Kubikmeter Boden gewonnen und bewegt, während die übrigen zur Herstellung der Planie nothwendigen Massen aus dem Einschnitte der neuen Verbindungsbahn angeliefert worden sind. 33 000 Kubikmeter Boden blieben noch zu schütten übrig.

An Kunstbauten sind vollendet: Die sog. Kirchwegüberführung mit 5 Oeffnungen und eisernem Ueberbau, 2 Deckschleussen und 2 Röhrenschleussen. Herzustellen verblieben noch die Bahnhofsentwässerungen.

Die technische Leitung und Beaufsichtigung dieses Baues ist dem unter d genannten Personal für die Erbauung der neuen Verbindungsbahn bei Leipzig mit übertragen.

Die Lohnverhältnisse sind bei beiden Bauten gleich.

g) Die Verlegung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bei Leipzig.

Die Anlage des unter f genannten Uebergabebahnhofes sowol, als auch die Beseitigung mehrerer sehr frequenter Uebergänge über das Bahn-Niveau in und vor Leipzig bedingten die Verlegung der Bahn zwischen dem Schönfelder Uebergange und dem Dresdner Chausseeübergange bei Sellerhausen. Die Herstellung des 176,5 Meter längeren neuen Bahntheiles erfolgt in mehr nördlicher Richtung durch den Uebergabebahnhof auf eine Länge von 3 672,5 Meter, wovon 1 887,12 Meter auf gerade Linie und 1 785,37 Meter auf Bahnkrümmungen kommen, während 171,5 Meter in der Horizontale und 3 501,4 Meter in der Steigung liegen. Gleichzeitig mit der Bahnverlegung musste auch mit der Erweiterung des Dresdner Bahnhofes in Leipzig begonnen werden, da derselbe dem Verkehre nicht mehr genügte und auch die Bahnverlegung mehrfache bauliche Veränderungen veranlasste.

Unterbau:

Der Bau begann bereits im Jahre 1874 und wurden bis Ende des Jahres 1876 bei der Bahnverlegung 120 276 Kubik-Meter Boden gewonnen und bewegt, sowie 2 100 laufende Meter Planie für 3 Gleise und 2 162 laufende Meter Planie für 4 Gleise hergestellt; dagegen bei der Bahnhofserweiterung 117 940 Kubik-Meter Boden bewegt und 108 684 □Meter Planie fertiggestellt.

An Kunstbauten sind ausgeführt: 2 Wegüberführungen mit eisernem Ueberbau und 6 resp. 2 Oeffnungen, 1 Chaussee- und 1 Bahnüberführung mit eisernem Ueberbau und je 2 Oeffnungen, 2 Deckschleussen und 8 Röhrenschleussen.

Der höchste Arbeiterbestand fiel in den Monat Mai und betrug durchschnittlich täglich 243 Mann.

h) Die im vorigen Jahre ausgeführten Vorarbeiten für die demnächst in Angriff zu nehmende

Egidien-Stollberger Linie

haben folgende Resultate ergeben:

Die Hauptlinie hat eine Baulänge von 19,764 Kilometer, davon liegen nach der Verticalprojection 4 995 Meter = 25 % horizontal, 14 769 Meter = 75 % in Neigungen und nach der Horizontalprojection 10 877 Meter = 55 % in gerader Linie und 8 887 Meter = 45 % in Krümmungen.

Sie zweigt vor der Mitte des Stationsgebäudes vom Bahnhofe St. Egidien in östlicher Richtung ab, wendet sich aber bald nach Süden und übersetzt im oberen Theile des Dorfes St. Egidien das Lungwitzbachthal und führt östlich unmittelbar an den Städten Lichtenstein und Callenberg vorüber. Hinter Callenberg wendet sich die Bahn südöstlich dem Dorfe Rödlitz zu, überschreitet daselbst das Rödlitzbachthal und führt an der Südseite Hohndorfs vorbei, geht über die Lichtenstein-Oelsnitzer Chaussee am Hedwigschachte vorüber nach Oelsnitz, wo sie das Thal auf einem Viaducte übersetzt. Von hier wendet sie sich mehr östlich am sog. Höhlteiche vorüber nach den Dörfern Ober- und Niederwürschnitz und umgeht in einem grossen Bogen den Bergrücken nordwestlich von Stollberg.

An Erd- und Felsenmassen sind im Ganzen 755 425 Kubikmeter zu bewegen.

An Kunstbauten sind auszuführen; an hauptsächlicheren: ein Viaduct über das Lungwitzbachthal bei St. Egidien, von Station 9 + 37 bis Station 10 + 30,4 mit 5 gleichweiten halbkreisförmigen Oeffnungen von je 15 Meter Spannweite und 15 Meter durchschnittlicher Höhe, ein Viaduct über das Rödlitzbachthal von Station 73 + 93,5 bis Station 75 + 24,5 mit 7 ebensolchen Oeffnungen und 16 Meter Höhe, ein Viaduct über das Hergebachthal bei Oelsnitz von Station 118 + 35,4 bis Station 119 + 29,5 wieder mit 5 Oeffnungen, aber 19,7 Meter Höhe; an kleineren: 20 Chaussee- und Wegunterführungen, 10 Chaussee- und Wegüberführungen und 44 Wölb- und Deckschleussen.

Die Bahn wird eingleisig angelegt. Von dieser Hauptbahn führen zwei Zweigbahnen ab, die erste Zweigbahn 1 900 Meter lang vom Bahnhof Oelsnitz bei Station 105 nach der Kaisergrube bei Oelsnitz, die zweite ist 1 250 Meter lang und geht von der Haltestelle am Höhlteiche bei Station 145 + 60 nach Lugau zum Anschlusse an die Chemnitz-Würschnitzer Bahn daselbst.

Der Bahnhof Oelsnitz wird zugleich Sammel- und Rangir-Bahnhof für alle Zechenbahnen der in der Nähe gelegenen Schächte. Zechenbahnen von Bockwa-Hohndorfer Schächten, vom Deutschland-, Oelsnitzer Vereinsglück- und Helenenschacht führen in die Hauptbahn, die Zechenbahnen von der Kaisergrube, dem Gersdorfer Steinkohlenbauvereins- und vom Concordiaschachte münden in die Zweigbahn Oelsnitz-Kaisergrube. Der Bau soll im Frühjahr 1877 beginnen.

3. Vorarbeiten für neue Eisenbahn-Anlagen.

Unter unmittelbarer Leitung des Königlichen Finanz-Ministeriums wurden im Jahre 1876 von der Staatseisenbahnverwaltung specielle Vorarbeiten ausgeführt für eine Bahn von Plagwitz über Lindenau nach Gaschwitz, zur Verbindung der Leipzig-Zeitzer resp. der Thüringischen Bahn mit der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn. Die Bahn soll als Secundärbahn mit normaler Spur angelegt werden; ihre Länge wird 9,2 Kilometer betragen und die Fluren von Klein- und Grossschocher, Gautzsch, Oetzsch, Gross- und Kleinstädteln durchschneiden; auf eine Länge von 2,5 Kilometer soll sie als drittes Gleis auf der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahnlinie geführt werden.

Ferner sind in Folge ständischer Ermächtigung generelle Vorarbeiten für die Anschlusslinie der Südläusitzer an die Sächsisch-Schlesische Staatsbahn, von Nieder-Neukirch über Schmölln nach Bischofswerda, sowie für eine Verbindung der Löbau-Zittauer und Südläusitzer Staatsbahnlinie, zwischen Ober-Oderwitz und Eibau, ausgeführt worden.

Endlich hat das Königliche Finanzministerium generelle Vorarbeiten zu Secundärbahnen von Pirna nach Rottwernsdorf mit Fortsetzung bis Berggiesshübel, 14,5 Kilometer lang und von Wilkau nach Kirchberg, 6,5 Kilometer lang anstellen lassen.

Abschnitt III.

Nachweisung

ÜBER DIE VORHANDENEN

TRANSPORTMITTEL,

DEREN

CONSTRUCTIONSVERHÄLTNISSE, ANSCHAFFUNGSKOSTEN UND LEISTUNGEN,

SOWIE ÜBER DEREN

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

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

1876.

1876

Abchnitt III.

Nachweisung

DER NACHWEISUNG

TRANSPORTMITTEL

DER

CONSTRUCTIONSMETHODEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN UND LEISTUNGEN

UND

VERFAHREN ZUR BESTIMMUNG DER REPARATURKOSTEN

- A. Uebersicht der Neben-Besätze dieses Abschnittes mit den Durchschnittsergebnissen.
- B. Nachweisung über die Locomotiven.
- C. Nachweisung über die Tender.
- D. Nachweisung über die Personenzüge.
- E. Nachweisung über die Gepäck- und Güter- etc. Wagen.
- F. Uebersicht der Leistungen und der Verhältnisse durch die Locomotiven.

1870

Abschnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
	Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.

I. Bestand der Transportmittel. *)

Locomotiven (s. Tabelle B.):								
4rädriige	Anzahl	32	—	—	—	—	32	—
6 " (bei den Staatsbahnen excl. 5 Bauzugslocomotiven)	"	560	—	5	—	6	462	98
8 "	"	8	—	—	—	—	8	—
Tenderlocomotiven { 4rädriige	"	6	—	—	4	—	2	4
{ 6rädriige (b. d. Staatsb. excl. 6 Bauzugslocomotiven)	"	61**)	—	—	—	—	57**)	4
8 "	"	5	—	—	—	—	5	—
Zusammen (excl. 11 Bauzugslocomotiven d. Staatsb.)	Anzahl	672**)	—	5	4	6	566**)	106
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge	"	0,36	—	0,13	0,15	0,23	0,27	0,33
Von den Locomotiven sind:								
mit einer Treibachse versehen	"	31	—	—	—	—	3	28
" zwei Treibachsen "	"	457	—	5	4	6	403	54
" drei "	"	184	—	—	—	—	160	24
Die Locomotiven wurden geliefert von:								
R. Hartmann	"	228	—	—	—	5	218	10
jetzt Sächsische Maschinenfabrik } in Chemnitz. {	"	182	—	—	—	—	182	—
A. Borsig in Berlin	"	54	—	5	—	—	20	34
L. Schwartzkopf in Berlin	"	10	—	—	—	—	10	—
jetzt Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft }	"	57	—	—	—	—	57	—
F. Wöhlert in Berlin	"	9	—	—	—	—	5	4
Cockerill in Seraing	"	1	—	—	—	1	1	—
E. Kessler	"	32	—	—	—	—	—	32
jetzt Maschinenfabrik } in Esslingen {	"	42	—	—	—	—	31	11
F. Schichau in Elbing	"	8	—	—	4	—	8	—
Henschel & Sohn in Cassel	"	38	—	—	—	—	32	6
G. Sigl in Wien	"	8	—	—	—	—	—	8
Maschinenbaugesellschaft Carlsruhe	"	2	—	—	—	—	2	—
Stephenson in New-Castle	"	1	—	—	—	—	—	1
Tender (s. Tabelle C.):								
4rädriige	"	51	—	5	—	—	51	—
6 "	"	489	—	—	—	5	386	103
Zusammen Anzahl		540	—	5	—	5	437	103
Personenwagen (s. Tabelle D.):								
4rädriige	"	1 534	—	13	9	14	1 361	173
6 "	"	301	—	—	—	—	171	130
Zusammen Anzahl		1 835	—	13	9	14	1 532	303
Achsen unter denselben		3 971	—	26	18	28	3 235	736
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge	"	2,16	—	1,92	0,95	1,95	2,14	2,29
Die Personenwagen enthalten Plätze:								
in I. Classe	"	2 313	—	18	12	24	1 820	493
" II. "	"	14 846	—	112	72	112	12 312	2 534
" III. "	"	45 689	—	230	240	380	37 037	8 652
" IV. "	"	7 000	—	90	—	—	5 140	1 860
Zusammen Anzahl		69 848	—	450	324	516	56 309	13 539
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge Plätze		38,64	—	17,71	11,76	19,39	37,19	42,02
" " Achse		17,59	—	17,31	18,00	18,43	17,41	18,40
Passagiergepäckwagen (s. Tabelle E.):								
4rädriige	Anzahl	335	—	2	2	4	297	38
6 "	"	24	—	—	—	—	6	18
Zusammen Anzahl		359	—	2	2	4	303	56
Achsen unter denselben		742	—	4	4	8	612	130
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge	"	0,40	—	0,16	0,15	0,30	0,40	0,40

*) 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-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft gehörige Locomotiven.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
		Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzter Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.
Güterwagen incl. Viehwagen (s. Tabelle E.):							
4 rädriige offene Anzahl	12 844 ¹⁾	—	310	250	80	11 010 ¹⁾	1 834
4 " bedeckte "	5 142	—	15	18	31	4 518	624
6 " offene "	21	—	—	—	—	20	1
6 " bedeckte "	120	—	—	—	—	2	118
8 " offene "	30	—	—	—	—	30	—
8 " bedeckte "	15	—	—	—	—	15	—
Zusammen Anzahl	18 172^{1)u.2)}	—	325	268	111	15 595¹⁾	2 577²⁾
Achsen unter denselben "	36 575 ¹⁾	—	650	536	222	31 302 ¹⁾	5 273
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge "	19,05	—	16,81	19,45	8,34	20,34	16,57
Ladungsfähigkeit der Passagiergepäckwagen . . Kilogr.	1 822 000	—	10 000	10 000	20 000	1 580 000	242 000
" " Güterwagen "	143 805 500 ¹⁾	—	3 220 000	2 590 000	815 000	119 783 000 ¹⁾	24 022 500
Zusammen Kilogr.	145 627 500	—	3 230 000	2 600 000	835 000	121 363 000	24 264 500
Durchschnittlich pro { Kilometer Betriebslänge "	78 235,5	—	89 548,9	94 339,8	31 379,2	78 843,9	75 332,2
{ laufende Achse "	3 902,4	—	4 938,8	4 814,8	3 630,4	3 802,9	4 490,9

2. Anschaffungskosten der Transportmittel.

Locomotiven und Tender Mark	32 341 274,49 ²⁾	—	260 700,00	176 400,00	304 926,58	27 010 724,49 ²⁾	5 330 550,00
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge "	17 374,79	—	6 743,49	6 400,58	11 459,10	17 547,41	16 549,20
Personenwagen "	11 198 717,99	—	85 594,00	67 680,00	98 362,89	9 238 244,99	1 960 473,00
Durchschnittlich pro { Kilometer Betriebslänge "	6 098,59	—	3 368,52	2 455,73	3 696,40	6 101,15	6 086,54
{ Achse "	2 820,13	—	3 292,08	3 760,00	3 512,00	2 855,72	2 663,89
{ Platz "	160,33	—	190,31	208,89	190,82	164,00	144,80
Gepäck- und Güterwagen "	43 141 763,80 ²⁾	—	982 754,25	856 380,00	278 707,93	36 263 011,80 ²⁾	6 878 752,00
Durchschnittlich pro { Kilometer Betriebslänge "	23 177,05	—	25 420,44	31 073,29	10 473,89	23 558,12	21 355,95
{ Achse "	1 156,09	—	1 502,88	1 585,82	1 211,77	1 136,27	1 273,14
{ 5000 Kilogr. Ladungsfähigkeit "	1 481,24	—	1 521,29	1 646,33	1 668,91	1 493,99	1 417,45
Zusammen Mark	86 681 756,28²⁾	—	1 329 048,25	1 100 460,00	681 997,29	72 511 981,28²⁾	14 169 775,00
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge "	46 650,34	—	35 532,80	39 929,80	25 629,86	47 206,68	43 991,85
Von den Anschaffungskosten kamen:							
auf die Locomotiven und Tender Proz.	37,31	—	19,05	16,02	44,71	37,25	37,02
" " Personenwagen "	12,92	—	6,44	6,15	14,42	12,74	13,84
" " Gepäck- und Güterwagen "	49,77	—	73,94	77,82	40,87	50,01	48,54

¹⁾ Hierunter sind die, der Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahngesellschaft gehörigen 186 Stück vier-rädrigen offenen Güterwagen mit 372 Achsen, sowie mit 1 575 000 Kilogr. Ladungsfähigkeit enthalten.

²⁾ Ausserdem 5 ältere sechs-rädrige Postwagen.

³⁾ incl. 87 000 Mark Anschaffungskosten der beiden Chemnitz-Würschnitzer Locomotiven und 390 919,42 Mark Anschaffungskosten der 186 Güterwagen, zusammen 467 919,42 Mark.

Abchnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Anmerkung	Staats-Eisenbahnen	Privateisenbahnen	Staats-Eisenbahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
				Gössnitz-Geraer Bahn.	Altenburg-Zeitzer Bahn.	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.	Zittau-Reichenberger Bahn.	Staats-Eisenbahnen	
								ohne die Leipzig-Dresdner Linien.	Leipzig-Dresdner Linien allein.

4. Verbrauch durch die Transportmittel.

a) Bei den Locomotiven:

an Feuerungsmaterial:

Holz zur Anfeuerung	Kubikmeter	5 607,583	53,640	38,000	28,000	29,970	3 038,099	2 569,183
Durchschnittlich pro								
{ Locomotivkilometer	"	0,000366	0,000299	0,000326	0,000343	0,000320	0,000249	0,000360
{ Nutzkilometer	"	0,000382	0,000306	0,000336	0,000347	0,000329	0,000257	0,000388
Coaks	Kilogramm	1 722 625	—	—	—	—	1 715 275	7 350
Steinkohlen	"	185 233 255	2 239 275	1 767 275	850 575	1 616 800	144 551 255	40 682 000
Braunkohlen	"	9 604 950	—	—	—	—	8 768 250	836 700
Zusammen auf Steinkohlen reducirt	"	192 707 347	2 239 275	1 767 275	850 575	1 616 800	151 516 979	41 190 368
Steinkohlen: Coaks wie 1:1								
Steinkohlen: Braunkohlen wie 1:1,07								
Durchschnittlich pro								
{ Locomotivkilometer	"	12,583	12,500	15,144	10,439	9,703	12,291	13,792
{ Nutzkilometer	"	13,143	12,756	15,609	10,547	10,175	12,838	14,402
{ Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	"	0,320	0,322	0,399	0,276	0,334	0,323	0,311

Kosten des verbrauchten Brennmaterials (excl. der Nebenkosten)

	Mark	2 519 124,25	29 591,83	23 475,87	11 295,56	21 394,12	1 989 948,67	529 175,38
Durchschnittlich pro								
{ Locomotivkilometer	Pf.	16,449	16,519	20,117	13,848	12,839	16,142	17,719
{ Nutzkilometer	"	17,181	16,857	20,735	14,007	13,463	16,861	18,502
{ Wagenachsen- kilometer } n. laufenden Achsen	"	0,4182	0,4287	0,5200	0,3661	0,4414	0,4237	0,3990

Bei einem Preise von

Kubikmeter Holz	Mark	4,447	3,927	3,469	3,472	3,484	3,519	5,546
100 Kilogramm Coaks	"	1,587	—	—	—	—	1,588	1,253
100 " Steinkohlen	"	1,298	1,312	1,321	1,317	1,317	1,312	1,247
100 " Braunkohlen	"	0,654	—	—	—	—	0,631	0,500
100 " Feuerungsmaterial auf Steinkohlen reducirt	"	1,294	1,312	1,321	1,317	1,317	1,306	1,250

Kosten des verbrauchten Brennmaterials (incl. der Nebenkosten [Arbeitslöhne, Körbe, Frachten etc.]

	Mark	2 796 768,50	33 275,63	28 073,16	14 047,60	27 693,35	2 085 206,26	711 562,24
Durchschnittlich pro								
{ Locomotivkilometer	Pf.	18,262	18,576	24,057	17,222	16,619	16,914	23,826
{ Nutzkilometer	"	19,075	18,955	24,795	17,419	17,428	17,569	24,879
{ Wagenachsen- kilometer } n. laufenden Achsen	"	0,4643	0,4933	0,6338	0,4553	0,5713	0,4440	0,5363

		Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
			Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.
an Schmiermaterial:								
im Ganzen	Kilogramm	273 608,54	2 775,65	2 310,70	908,75	2 780,38	217 132,24	56 476,20
Durchschnittlich pro	Locomotivkilometer	0,0179	0,0155	0,0198	0,0111	0,0167	0,0176	0,0189
	Locomotiv- u. Rangirkilom. *)	0,0127	0,0110	0,0130	0,0083	0,0114	0,0124	0,0140
	Nutzkilometer	0,0187	0,0158	0,0204	0,0113	0,0175	0,0184	0,0197
	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,000454	0,000412	0,000522	0,000295	0,000574	0,000463	0,000426
Geldwerth desselben im Ganzen	Mark	202 995,54	2 100,01	1 686,99	668,15	2 037,19	160 837,49	42 158,05
Durchschnittlich pro	Locomotivkilometer	1,326	1,172	1,446	0,819	1,322	1,305	1,412
	Locomotiv- u. Rangirkilometer *)	0,942	0,834	0,953	0,609	0,825	0,918	1,044
	Nutzkilometer	1,385	1,196	1,499	0,829	1,322	1,363	1,474
	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,0327	0,0311	0,0381	0,0217	0,0420	0,0342	0,0318
an Putzmaterial:								
im Ganzen	Kilogramm	155 833,55	1 821,74	1 027,25	916,75	1 389,98	121 127,55	34 706,00
Durchschnittlich pro	Locomotivkilometer	0,01018	0,01017	0,00880	0,01124	0,00824	0,00882	0,01102
	Locomotiv- u. Rangirkilom. *)	0,00723	0,00724	0,00589	0,00826	0,00569	0,00691	0,00859
	Nutzkilometer	0,01003	0,01028	0,00907	0,01137	0,00875	0,01026	0,01213
	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,000259	0,000270	0,000232	0,000297	0,000287	0,000258	0,000262
Geldwerth desselben im Ganzen	Mark	73 253,00	1 005,67	536,38	491,52	713,64	63 619,23	9 633,77
Durchschnittlich pro	Locomotivkilometer	0,472	0,561	0,460	0,603	0,423	0,516	0,323
	Locomotiv- und Rangirkilometer *)	0,340	0,399	0,303	0,448	0,322	0,363	0,289
	Nutzkilometer	0,500	0,572	0,474	0,609	0,449	0,539	0,337
	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,01216	0,01491	0,01211	0,01593	0,01472	0,01354	0,00726
b) Bei den Wagen:								
an Schmiermaterial:								
im Ganzen	Kilogramm	136 670,99	1 060,44	1 401,00	1 768,50	1 318,31	127 929,20	8 741,20
Durchschnittlich pro	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,000227	0,000157	0,000216	0,000373	0,000272	0,000272	0,000066
Geldwerth desselben im Ganzen	Mark	101 481,82	809,66	1 001,46	1 262,92	953,75	92 904,40	8 577,59
Durchschnittlich pro	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,8168	0,0120	0,0226	0,0409	0,0197	0,0198	0,0065
an Putzmaterial:								
im Ganzen	Kilogramm	49 830,82	594,49	349,00	283,50	262,47	41 241,22	8 589,50
Durchschnittlich pro	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,0000527	0,0000881	0,0000783	0,0000819	0,0000541	0,0000878	0,0000648
Geldwerth desselben im Ganzen	Mark	21 488,69	275,50	165,18	130,20	123,85	18 760,63	2 728,61
Durchschnittlich pro	Wagenachsen- kilometer } n. lauf. Achsen	0,00357	0,00409	0,00373	0,00422	0,00256	0,00329	0,00206

*) Die Rangirkilometer sind aus den Rangirdienststunden gewonnen (1 Rangirdienststunde = 10 zurückgelegte Kilometer).

Abschnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat - Eisenbahnen.				Anmerkung.		
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats - Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.	
An Reparaturkosten (einschliesslich der Erneuerung einzelner Theile) sind im Ganzen aufgewendet worden:								
a) bei den Locomotiven†	Mark	1 211 440,97**	—	4 363,77	3 671,33	19 052,01	987 532,94	223 908,03
b) " " Tendern	"	177 533,83	—	537,43	—	—	117 530,31	60 003,62
Zusammen Mark		1 388 974,80	—	4 901,20	3 671,33	19 052,01	1 105 063,15	283 911,65
Durchschnittlich:								
pro Locomotivkilometer	Pfg.	8,965		4,200	4,501	11,433	8,963	9,506
" " excl. Tenderreparatur	"	7,819		3,739	4,501	11,433	8,011	7,497
" Locomotiv- und Rangirkilometer*	"	6,368		2,768	3,348	7,805	6,307	7,030
" " " " excl. Tenderreparatur	"	5,554		2,404	3,348	7,805	6,637	5,544
" Nutzkilometer	"	9,361		4,329	4,552	11,990	9,364	9,927
" " excl. Tenderreparatur	"	8,165		3,854	4,552	11,990	8,568	7,839
" Wagenachsenkilometer nach laufenden Achsen	"	0,2280		0,1107	0,1100	0,3931	0,2353	0,2141
" " excl. Tenderreparatur	"	0,1989		0,0985	0,1100	0,3931	0,2103	0,1688
Die Reparaturkosten für Locomotiven und Tender betragen zusammen Prozente der Anschaffungskosten								
		4,295	—	1,880	2,081	6,248	4,091	5,326
c) bei den Personenwagen	Mark	735 301,71	—	2 169,56	2 189,59	5 526,73	584 039,13	151 262,59
Durchschnittlich:								
pro Personenwagenachse	"	185,168	—	83,445	121,643	197,383	180,538	205,52
" Platz	"	10,597	—	4,821	6,758	10,711	10,372	11,173
" Personenwagenachsenkilometer	Pfg.	0,5713		0,3025	0,3444	0,3868	0,5905	0,5238
" Personenkilometer	"	0,1579		0,0842	0,0991	0,1069	0,1702	0,1371
Die Reparaturkosten für Personenwagen betragen Prozente der Anschaffungskosten								
		6,566	—	2,535	3,235	5,619	6,321	7,716
d) bei den Gepäck- und Güterwagen (excl. Draisinen etc.)	Mark	1 691 732,54	—	12 680,18	8 655,75	12 722,71	1 361 680,78	330 051,76
Durchschnittlich:								
pro laufende Gepäck- und Güterwagenachse	"	45,334	—	19,389	16,029	55,316	42,667	61,087
" 5000 k. Ladungsfähigkeit	"	58,084	—	19,629	16,640	76,184	56,099	68,011
" Güterwagenachsenkilom. nach lauf. Achsen	Pfg.	0,3523		0,3416	0,3533	0,3746	0,3672	0,3163
" Gepäck- und Güterkilogrammkilometer	"	0,000226		0,000180	0,000183	0,000303	0,000237	0,000199
Die Reparaturkosten für Gepäck- und Güterwagen betragen Prozente der Anschaffungskosten								
		3,921	—	1,290	1,011	4,565	3,755	4,798

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

* Vergl. Bemerkung der vorstehenden Seite.

** incl. 1938,00 M. Reparaturkosten für fremde Locomotiven.

5. Allgemeine Mittheilungen.

a.

Durch die fortgesetzte Verstärkung des Transportmittelparkes, hauptsächlich aber durch den Ankauf von Bahnen sind an Transportmitteln (einschliesslich der als Ersatz dienenden) im Laufe des Betriebsjahres zugewachsen

- 201 Locomotiven,
- 173 Tender,
- 601 Personenwagen mit 1 334 Achsen und 24 817 Plätzen,
- 1 335 Gepäck- und bedeckte Güterwagen mit 2 806 Achsen und 10 874 500 Kilogramm Ladungsfähigkeit,
- 2 800 offene Güterwagen mit 5 601 Achsen und 27 165 000 Kilogramm Ladungsfähigkeit.

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

- die Locomotiven um 198 Stück oder 41,77 Procente,
- „ Tender „ 173 „ „ 47,14 „
- „ Personenwagen um 547 Stück mit 1 217 Achsen und 23 163 (oder 49,82 Procente) Plätzen,
- „ Gepäck- und Güterwagen um 3 958 Stück mit 8 049 Achsen und 36 875 500 Kilogramm (oder 33,91 Procente) Ladungsfähigkeit.

Die procentuale Vermehrung der Transportmittel für die Staatsbahnen, einschliesslich der Gössnitz-Geraer Bahn, ergibt gegenüber der Zunahme der Betriebslängen derselben um 49,84 Procente im Jahre 1876 und 1,11 Procente im Jahre 1875 eine

	Plus-		Differenz		Minus-	
	von				1875.	1876.
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
bei den Locomotiven	1,92	—	—	—	—	8,07
„ „ Tendern	1,89	—	—	—	—	2,70
„ „ Personenwagenplätzen	13,67	—	—	—	—	0,22
„ der Gepäck- und Güterwagenladungsfähigkeit	2,21	—	—	—	—	15,92

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	Pers.-Wagenachsenkilom.	Güterwagenachsenkilom.
im Jahre 1875	um 2,18 Procente,	um 5,72 Procente,	um 0,06 Procente,
„ „ 1876	„ 27,92 „	„ 30,62 „	„ 28,00 „

	Plus-		Differenz		Minus-	
	von				1875.	1876.
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
bei den Locomotiven	0,88	13,85	—	—	—	—
„ „ Tendern	0,22	19,22	—	—	—	—
„ „ Personenwagenplätzen	9,07	18,94	—	—	—	—
„ der Gepäck- und Güterwagenladungsfähigkeit	3,27	5,82	—	—	—	—

Reducirt man, gegenüber der Zahl der am Jahresschlusse bei den Staatsbahnen vorhandenen 672 Stück Locomotiven, die Präsenzzeit der im Laufe des Betriebsjahres zerschlagenen 3 Stück, sowie die neu angeschafften beziehentlich übernommenen 201 Stück auf das volle Betriebsjahr, so ergeben sich durchschnittlich 621,7 Locomotiven-Jahresleistungen (mit Ausschluss der 11,6 Jahresleistungen der 11 zurückgestellten und 1 zerschlagenen 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 687 Locomotiven haben bei den Staatsbahnen 682 Stück (incl. der zurückgestellten resp. zerschlagenen 12 Stück) im Dienste gestanden, hiervon 8 Stück ausschliesslich im Rangirdienste und 1 Stück ausschliesslich vor Zügen.

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 bewegten.

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

Anzahl der Locomotiven, welche im Jahre 1876 durchlaufen haben
Locomotivkilometer, Rangirkilometer

vom Anschaffungs- Jahre:	von														Zusammen.											
	1 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												
1844:	1							2							1	2										
1846:	2	2		1	2		2		1						5	5										
1847:	1			1											1	1										
1848:	2	5	3												5	5										
1849:	2				2										2	2										
1850:	1			1											1	1										
1851:	6		2	2	1	2	2	2	1	1	1				11	11										
1852:	9	1	3	1	1	2	1	2	2	8	1		1		13	13										
1853:	1	1	2	2	2	1		1							5	5										
1854:	4	1	3		1	1		1	1	3	1				7	9										
1855:	5	2	4	2	2	3	2	1	1						12	12										
1856:	4	1	1	5	1	1	1	2	1	1	2				13	13										
1857:	4	6	6	2	2	7	4	2	4	2	2	2	1	1	23	23										
1858:	4	8	3	7	6	1	3	2	3	3	1	2	2	1	23	23										
1859:	1	9	4	2	1	2	1	1	2	1	5	1	1		16	16										
1860:		4		1						2				1	5	5										
1861:	1	7		2	1	1	1	3	1	3					12	12										
1862:	1	7		2	1	4	1		2	2	1	1		1	12	13										
1863:	1	1	1	1	1		1		1	2					6	6										
1864:	1	2	1		2	2	3		2		1				7	7										
1865:	3	25	3	20	1	2	8	3	7	3	9	10	1	7	54	54										
1866:	1	5	1	8	3	6	2	1	5	1	5	1	1	2	23	23										
1867:		10	2	8	1	5	2	1	2	1	5	4	2	1	25	25										
1868:	3	16	1	7	3	6	2	3	4	1	6	11	1	4	34	34										
1869:	2	14		5	1	4	3		5		4	1	3	3	24	24										
1870:		15		8	1	1		4		5		1	4	3	24	24										
1871:	1	17		8	3	5	2	4	9		10	7	1	1	35	35										
1872:		25	3	28	8	8	3	6	11	3	16	2	10	3	75	75										
1873:	6	17	6	15	1	3	2	3	9	1	4	6	4	7	49	49										
1874:	14	42	7	9	2	4	3		1	2	4	3	13	12	61	64										
1875:	1	26	6	20	9	6			4		9		7	4	46	46										
1876:	5	37	4	6	10	1	8		7		2		3	2	44	44										
	87	304	59	176	65	65	60	43	84	26	93	31	86	21	72	11	32	3	25	1	4	4	1	2	674	681

Unter den aufgeführten 682 Stück Locomotiven befanden sich:

- 1 Stück vom Jahre 1844, 1 Stück vom Jahre 1854 und
- 1 " " " 1846, 44 " " " 1876,
- 1 " " " 1852,

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

- 5 Stück vom Jahre 1846, 2 Stück vom Jahre 1849 und
- 1 " " " 1847, 2 " " " 1851,
- 1 " " " 1848,

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

Die höchsten Leistungen an Locomotivkilometern erreichten im Betriebsjahre 1876 die Locomotiven:

Coblenz vom Jahre 1866 mit 69 913, ^s	München vom Jahre 1860 mit 55 600, ^s
Nancy " " 1867 " 65 587, ^s	Paris " " 1867 " 55 592, ^s
Luzern " " 1870 " 63 742, ^s	Montreal " " 1873 " 54 884, ^s
Eybau " " 1874 " 58 071, ^s	Dresden " " 1860 " 53 319, ^s
Kissingen " " 1872 " 55 617, ^s	Strassburg " " 1867 " 52 187, ^s

während ihrer ganzen Dienstzeit die Locomotiven:

Darmstadt vom Jahre 1862 mit 770 161, ^s	Biber vom Jahre 1855 mit 660 618, ^s
Wien " " 1860 " 755 152, ^s	München " " 1860 " 657 786, ^s
Strauss " " 1848 " 707 493, ^s	Dresden " " 1860 " 655 179, ^s
Mainz " " 1862 " 704 114, ^s	Alligator " " 1851 " 644 172, ^s
Prag " " 1860 " 700 505, ^s	Löbau " " 1846 " 643 274, ^s
Berlin " " 1860 " 698 183, ^s	Silesia " " 1846 " 633 758, ^s

Im Reserve- und Rangirdienste hat während des Betriebsjahres 1876 jede der auf volle Jahresleistungen reducirten 621,7 Locomotiven der Staatsbahnen durchschnittlich 61 volle Tage zugebracht und wurden demnach 103 Locomotiven oder 16,57 Prozent des Durchschnittsbestandes zu den genannten Dienstleistungen täglich verwendet. Rechnet man hierzu die Reparaturzeiten mit 94 Locomotiven oder 15,12 Prozent des durchschnittlichen Bestandes, so waren 197 Locomotiven oder 31,69 Prozent des Bestandes der Verwendung auf freier Bahn entzogen.

Im Vorjahre waren durch den Reserve- und Rangirdienst 16,57 Prozent und durch die Reparaturzeiten 19,32 Prozent, demnach 35,72 Prozent des Durchschnittsbestandes an Locomotiven für den Dienst auf freier Bahn un verwendbar.

Werden die Transportmittelbestände der Staats- und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen vereinigt auf die gemeinschaftliche Betriebslänge berechnet (vergl. Abschnitt I. B³ S. 17), so ergeben sich folgende Resultate:

Es kamen:	durchschnittlich	Anzahl	pro Kilometer Betriebslänge		Zunahme.	Abnahme.
			1875.	1876.	1876.	1876.
Locomotiven			0,346	0,353	—	0,013
Personenwagenachsen	"	"	2,105	2,110	—	0,055
Personenwagenplätze	"	"	36,731	37,131	0,400	—
Passagiergepäckwagenachsen	"	"	0,411	0,396	—	0,015
laufende Güterwagenachsen	"	"	22,405	19,456	—	2,949
Gepäck- und Güterwagenladungsfähigkeit	"	Kilogramm	85 745	77 930	—	7 815

c.

Auf sämtlichen von der Staatsverwaltung betriebenen Bahnen wurden (ohne die Bauzüge) im Jahre 1876 zusammen

320 379 Züge

abgelassen und zwar:

auf die Entfernungen zwischen den Anfangs- und Endpunkten der Touren				Courier- und Schnellzüge.	Personenzüge.	Gemischte Züge.	Güterzüge m. Personenbeförderung.	Güterzüge.	Züge überhaupt.
von über	0	bis mit	10,0 Kilometer	2 506 *)	19 076 *)	1 637	2 472	72 277	97 968
" "	10,0	" "	20,0 "	1	12 177	10 929	1 808	6 778	31 693
" "	20,0	" "	30,0 "	—	7 210	15 264	3 090	12 348	37 912
" "	30,0	" "	40,0 "	—	2 938	1 534	732	3 927	9 131
" "	40,0	" "	50,0 "	1 464	12 845	2 751	—	15 482	32 542
" "	50,0	" "	60,0 "	—	6 100	3 431	916	2 837	13 284
" "	60,0	" "	70,0 "	1 772	13 921	1	—	14 578	30 272
" "	70,0	" "	80,0 "	1	196	130	366	8 189	8 882
" "	80,0	" "	90,0 "	—	4 543	130	—	8 837	13 510
" "	90,0	" "	100,0 "	—	948	2	1 464	9 983	12 397
" "	100,0	" "	110,0 "	426	1 006	2	—	4 800	6 234
" "	110,0	" "	120,0 "	969	3 466	589	—	3 567	8 591
" "	120,0	" "	130,0 "	153	3 260	9	—	3 653	7 075
" "	130,0	" "	140,0 "	—	—	1	—	—	1
" "	140,0	" "	150,0 "	—	733	—	—	—	733
" "	150,0	" "	160,0 "	—	—	4	—	—	4
" "	160,0	" "	170,0 "	—	6	—	—	—	6
" "	170,0	" "	180,0 "	—	3	—	—	—	3
" "	180,0	" "	190,0 "	—	427	—	—	—	427
" "	190,0	" "	200,0 "	1 500	2 774	—	—	—	4 274
" "	200,0	" "	210,0 "	732	—	2	—	—	734
" "	210,0	" "	220,0 "	—	307	—	—	—	307
" "	220,0	" "	230,0 "	—	429	—	—	—	429
" "	230,0	" "	240,0 "	—	1	—	—	—	1
" "	240,0	" "	250,0 "	—	—	—	—	—	—
" "	250,0	" "	260,0 "	—	—	—	—	—	—
" "	260,0	" "	270,0 "	—	—	—	—	—	—
" "	270,0	" "	280,0 "	732	3 235	2	—	—	3 969
Summa				10 256	95 601	36 418	10 848	167 256	320 379
Summa im Vorjahre				6 313	68 253	28 725	10 016	148 344	261 651

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

Durch folgende detaillirte Darstellung wird die Zugsfrequenz genau so verzeichnet, wie sie ebensowol innerhalb der zufälligen, als planmässigen Grenzen der Zugstouren im Betriebsjahre 1876 stattgefunden hat. Die Bauzüge sind aber dabei unberücksichtigt geblieben.

*) In den Eil- und Personenzügen auf die Entfernungen von über 0 bis mit 10,0 Kilometern befinden sich diejenigen selbstständigen Züge, welche in Dresden die Verbindung zwischen Altstadt und Neustadt und in Leipzig zwischen dem Sächs.-Bayerischen und dem Berlin-Anhaltischen Bahnhofe vermitteln.

im Jahre 1876.

Abschnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Länge in Kilo- metern.	Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge					in Summa.	Länge in Kilo- metern.	Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge					in Summa.
		in den Gattungen								in den Gattungen					
		ununter- brochene Courier- und Schnell- züge.	Per- sonen- züge (einschl. der theil- weisen Courier- züge.)	Ge- mischte Züge.	Güter- züge mit Personen- beför- derung.	Güter- züge.				ununter- brochene Courier- und Schnell- züge.	Per- sonen- züge. (einschl. der theil- weisen Courier- züge.)	Ge- mischte Züge.	Güter- züge mit Personen- beför- derung.	Güter- züge.	
47,02	Wolfsgefärth-Plauen i. V.	—	—	1	—	—	1	25,82	Dresden-A.-Meissen	—	5	—	—	—	5
47,02	Oelsnitz-Auerbach-Herlasgr.	—	2 880	—	—	508	3 448	25,60	Wolfsgefärth-Greiz	—	—	78	—	—	78
47,00	Plauen i. V.-Hof	—	—	—	—	1	1	25,5	Leipzig-Wurzen	—	44	—	—	212	256
46,82	Dresden-N.-Kamenz	—	2	—	—	—	2	25,41	Altenburg-Zeitz	—	732	1 465	1 098	366	3 661
46,7	Dresden-N.-Röderau	1 463	1 923	19	—	2 366	5 771	25,32	Zwickau-Niederschlema	—	6	—	—	—	6
46,11	Chemnitz-Rosswein	—	1 098	366	—	—	1 464	25,19	Riesa-Döbeln	—	6	—	—	—	6
45,70	Pirna-Arnsdorf-Kamenz	—	2 852 ¹⁾	810 ²⁾	—	2 476	6 138	25,10	Plauen-Reichenbach i. V.	—	—	—	—	254	254
45,51	Aue-Schöneck	—	2	—	—	—	2	25,0	Riesa-Elsterwerda (O.-L.-B.)	—	278	485	—	—	763
44,93	Dresden-N.-Krippen	—	3	—	—	—	3	24,95	Oelsnitz-Falkenstein	—	—	—	—	148	148
44,1	Dresden-N.-Nossen	—	2	—	—	9	11	24,93	Kamenz-Arnsdorf	—	—	288	287	1	576
43,65	Leipzig (Verb.-B.)-Altenburg	—	3	—	—	—	3	24,64	Chemnitz-Lugau	—	—	—	1 464	78	1 542
43,1	Leipzig-Dahlen	—	2	—	—	11	13	24,60	Görsnitz-Ronneburg	—	—	—	—	7	7
43,04	Flöha-Annaberg	—	640	—	—	744	1 384	24,4	Riesa-Röd.-Elsterw. (Ber.-Dr.B.)	—	—	197	—	—	197
42,42	Reichenbach i. V.-Schönberg	—	—	—	—	1	1	24,4	Leipzig-Grosssteinberg	—	2	—	—	—	2
42,30	Werdau-Plauen	—	—	—	—	143	143	24,24	Görlitz-Löbau	—	—	—	—	16	16
42,21	Chemnitz-Lössnitz	—	2	—	—	2	4	23,9	Nossen-Freiberg	—	377	135	135	4	651
41,21	Dresden-A.-Krippen	—	83	—	—	602	685	23,5	Riesa-Elsterwerda (B.-Dr. B.)	—	20	611	—	4	635
40,8	Döbeln-Meissen	—	—	—	—	1	1	23,07	Zwickau-Reichenbach i. V.	—	11	—	—	3 131	3 142
40,53	Chemnitz-Döbeln	—	4	—	—	2	6	22,8	Riesa-Dahlen	—	4	—	—	—	4
40,11	Zwickau-Schwarzenberg	—	8	—	—	1 690	1 698	22,6	Röder.-Elsterwerda (O.-L.B.)	—	—	306	—	—	306
39,97	Dresden-A.-Freiberg	—	467	4	—	330	801	22,2	Dresden-N.-Meissen	—	1 913	1 858	—	5	3 776
39,89	Alchemnitz-Lössnitz	—	2	—	—	—	2	22,15	Tharandt-Muldenhütten	—	—	—	—	2	2
39,40	Werdau-Altenburg	—	—	—	—	587	587	22,08	Herlasgrün-Falkenstein	—	390	234	—	148	772
39,05	Flöha-Marienberg	—	—	—	—	24	24	22,02	Plauen i. V.-Greiz	—	1	—	—	—	1
38,78	Leipzig-Altenburg	—	—	—	—	1	1	22,00	Dresden-N.-Arnsdorf	—	1 830	366	—	2 196	4 392
38,45	Dresden-N.-Königstein	—	1	—	—	—	1	21,99	Chemnitz-Cossen	—	56	—	—	1	57
38,2	Nossen-Freiberg-Mulda	—	589	957	—	—	1 546	21,9	Meissen-Nossen	—	—	—	—	1	1
37,9	Leipzig-Grossbothen	—	2	—	—	1	3	21,80	Hof-Reuth	—	—	—	—	1	1
36,72	Chemnitz-Geithain	—	—	—	—	2	2	21,67	Bautzen-Löbau	—	2	—	—	—	2
36,80	Bautzen-Ebersbach	—	2	—	—	—	2	21,1	Röder.-Elsterwerd. (B.-Dr.B.)	—	—	217	—	—	217
35,96	Zwick.lbb.-Lengenf.-Falkenst.	—	—	—	—	197	197	20,96	Leipzig-Kieritzsch	—	37	2	—	—	39
35,89	Zittau-Warnsdorf-Ebersbach	—	108	108 ³⁾	—	—	216	20,87	Pirna-Arnsdorf	—	—	—	—	281	281
35,70	Zwickau-Lauter	—	2	—	—	—	2	20,70	Rochlitz-Penig	—	2	3 660	—	—	3 662
35,7	Dresden-N.-Grossenhain	—	690	—	—	—	690	20,64	Bodenbach-Krippen	—	2	—	—	181	183
35,6	Leipzig-Dornreichenbach	—	—	—	—	10	10	20,49	Zwickau-Crimmitschau	—	—	—	—	1	1
35,12	Görsnitz-Gera	—	—	3	732	—	735	20,10	Hainichen-Rosswein	—	—	732	—	526	1 258
35,1	Grimma-Döbeln	—	1	—	—	—	1	20,1	Leipzig-Naunhof	—	2	—	—	3	5
34,82	Dresden-A.-Königstein	—	91	—	—	—	91	19,8	Dresden-N.-Niederlau	—	—	—	—	7	7
34,50	Zwick.lbb.-Lengenf.-Falkenst.	—	278	460	—	181	919	19,47	Zwickau-Stein	—	—	—	—	2	2
34,11	Niedersiedlitz-Meissen	—	2	—	—	—	2	19,19	Bautzen-Bischofswerda	—	4	—	—	7	11
34,06	Alchemnitz-Zwönitz	—	3	—	—	—	3	19,02	Annaberg-Weipert	—	769	363	1 808	91	3 031
33,90	Löbau-Herrnhut-Zittau	—	314	1	—	2 188	2 503	18,9	Döbeln-Nossen	—	1	—	—	4	5
33,1	Röderau-Coswig	—	—	—	—	3	3	18,71	Herrnhut-Zittau	—	—	—	—	2	2
32,01	Reichenbach i. V.-Falkenst.	—	2	—	—	—	2	18,5	Riesa-Priestewitz	—	32	—	—	—	32
32,27	Glauchau-Chemnitz	—	7	—	—	5	12	18,48	Chemnitz-Hohenstein	—	10	—	—	—	10
31,9	Döbeln-Miltitz	—	1	—	—	—	1	17,93	Rochlitz-Cossen	—	—	—	—	1	1
31,1	Dresden-N.-Miltitz	—	1	—	—	1	2	17,7	Meissen-Deutschenbora	—	—	—	—	3	3
30,60	Chemnitz-Narsdorf	—	4	—	—	18	22	17,63	Niederwiesa-Hainichen	—	—	698	—	—	698
30,6	Dresden-N.-Priestewitz	—	337	—	—	378	715	17,44	Krippen-Mittelgrund	—	—	—	—	1	1
30,50	Zwickau-Schneeberg	—	2	1	—	—	3	17,20	Werdau-Reichenbach i. V.	—	2	—	—	2 475	2 477
30,4	Leipzig-Grimma	—	32	—	—	1	33	17,07	Dresden-A.-Pirna	—	364	—	—	—	364
29,70	Zwickau-Görsnitz	—	—	—	—	606	606	17,0	Priestewitz-Coswig	—	—	—	—	10	10
29,67	Zwickau-Aue	—	3	—	—	2	5	16,85	Chemnitz-Frankenber	—	8	—	—	—	8
29,50	Löbau-Seifhennersdorf	—	631 ⁴⁾	1 302	—	217	2 150	16,65	Chemnitz-Limbach	—	—	3 660	—	—	3 660
29,50	Greiz-Weischlitz	—	—	78	106	—	184	16,52	Chemnitz-Erdmannsdorf	—	50	—	—	—	50
29,47	Flöha-Wolkenstein	—	—	—	—	1	1	16,26	Görsnitz-Glauchau	—	1 464	—	—	1	1 465
27,50	Gaschwitz-Meuselwitz	—	70	2 196	—	592	2 858	16,15	Glauchau-Zwickau	—	1	—	—	1	2
27,52	Leipzig-Borna	—	6	3	—	—	9	16,1	Röderau-Priestewitz	1	2	—	—	—	3
27,10	Flöha-Freiberg	—	—	—	—	61	61	15,88	Zittau-Warnsdorf	—	738 ⁵⁾	1 854	—	1 017	3 609
26,81	Zittau-Reichenberg	—	—	—	—	2 151	2 151	15,7	Riesa-Gröditz	—	—	—	—	1	1
26,41	Flöha-Pockau	—	—	—	—	2	2	15,26	Zwickau-Fährbrücke	—	—	—	—	1	1
26,28	Tharandt-Freiberg	—	—	—	—	421	421	15,08	Bischofswerda-Arnsdorf	—	—	—	—	3	3
26,1	Freiberg-Bienenmühle	—	2	—	—	—	2	14,92	Ebersbach-Löbau	—	322	627	—	1 094	2 043
26,01	Chemnitz-Hainichen	—	732	766	—	728	2 226	14,85	Chemnitz-Burgstädt	—	6	—	—	—	6
25,9	Ries.-Röder.-Elsterw. (O.-L.-B.)	—	44	285	—	—	329	14,8	Leipzig-Beucha	—	—	—	—	389	389
25,82	Leipzig (Verb.-B.)-Kieritzsch	—	2	—	—	—	2	14,62	Chemnitz-Wüstenbrand	—	4	—	—	—	4

1) Hiervon verkehrten 366 zwischen Pirna-Arnsdorf als gemischte Züge.

2) " " 78 " " " " Personenzüge.

3) " " 108 " " " " Grossschönau-Zittau als Personenzüge.

4) Hiervon verkehrten 135 zwischen Seifhennersdorf-Ebersbach als gemischte Züge.

5) " " 123 " " " " Warnsdorf-Grossschönau " " "

Länge in Kilo- metern.	Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge					in Summa.	Länge in Kilo- metern.	Bezeichnung der Zugstouren nach Stationen.	Anzahl der Züge					in Summa.
		in den Gattungen								in den Gattungen					
		ununter- brochene Courier- und Schnell- züge.	Per- sonen- züge (einschl. der theil- weisen Courier- züge.)	Ge- mischte Züge.	Güter- züge mit Personen- beför- derung.	Güter- züge.				ununter- brochene Courier- und Schnell- züge.	Per- sonen- züge (einschl. der theil- weisen Courier- züge.)	Ge- mischte Züge.	Güter- züge mit Personen- beför- derung.	Güter- züge.	
14,57	Ebersbach-Seifhennersdorf	—	34	651	—	—	685	8,02	Zwota-Klingenthal	—	184	1 176	—	—	1 360
14,41	Aue-Zwönitz	—	2	—	—	—	2	7,55	Bischofswerda-Harthau	—	—	—	—	2	2
14,40	Zwickau-Neumark	—	—	—	—	249	249	7,00	Oberoderwitz-Herrnhut	—	1	—	—	—	1
14,2	Freiberg-Mulda	—	3	—	—	—	3	6,88	Pirna-Lohmen	—	2	—	—	816	818
13,71	Ebersbach-Sohland	—	877	2 793	—	—	3 670	6,84	Dresden-A.-Pottschappel	—	—	—	—	892	892
13,69	Dresden-A.-Tharandt	—	3 044	—	—	1	3 045	6,83	Dresden-N.-Klotzsche	—	—	—	—	379	379
13,6	Coswig-Dresden-N.	—	1	—	—	6	7	6,64	Eger-Franzensbad	—	42	—	—	—	42
13,52	Grossschönau-Zittau	—	4	—	—	—	4	6,59	Langenleuba-Penig	—	—	1	—	—	1
13,32	Schöneck-Klingenthal	—	—	—	—	8	8	6,41	Limbach-Wittgensdorf	—	—	2	—	—	2
13,2	Riesa-Oschatz	—	—	—	—	2	2	6,0	Leipzig-Eugelsdorf	—	—	—	—	9	9
13,0	Nossen-Miltitz	—	1	—	—	—	1	6,0	Coswig-Niederlau	—	—	—	—	1	1
13,0	Döbeln-Leisnig	—	—	—	—	1	1	5,8	Dresden-N.-Radebeul	—	3	—	—	1	4
12,84	Flöha-Waldkirchen	—	2	—	—	—	2	5,54	Zwickau-Wilkau	—	2	—	—	4	6
12,50	Flöha-Chemnitz	—	—	—	—	201	201	5,52	Dorfchemnitz-Zwönitz	—	—	—	—	6	6
12,06	Chemnitz-Braunsdorf	—	4	—	—	—	4	5,44	Warnsdorf-Seifhennersdorf	—	8	—	—	3	11
11,91	Dresden-N.-Niedersedlitz	—	1	—	—	—	1	5,3	Nossen-Zellwald	—	—	—	—	29	29
11,84	Zwota-Adorf (Haltest.)	—	—	184	—	3	187	5,29	Zwota-Schöneck	—	—	—	—	3	3
11,8	Mulda-Bienenmühle	—	—	3	—	—	3	5,18	Niederschlema-Schneeberg	—	5 856	—	—	32	5 888
11,65	Greiz-Neumark	—	4 401	—	—	113	4 514	5,1	Priestewitz-Grossenhain	—	7 899	78	—	1 288	9 265
11,64	Tharandt-Klingenberg	—	—	—	—	255	255	5,0	Gaschwitz-Zwenkau	—	2	—	—	—	2
11,63	Zittau-Oberoderwitz	—	13	—	—	—	13	4,9	Zellwald-Grossvoigtsberg	—	—	—	—	6	6
11,2	Leipzig-Borsdorf	—	—	—	—	33	33	4,87	Verbindungsbahn Leipzig	1 096	19	7	—	7 980	9 102
11,11	Seifhennersd.-A. u. Neugersd.	—	1	—	—	—	1	4,85	Narsdorf-Langenleuba	—	—	1	—	—	1
11,11	Zwickau-Wiesenburg	—	—	—	—	10	10	4,77	Demnitz-Bischofswerda	—	—	—	—	1	1
11,10	Bischofswerda-Seitschen	—	—	—	—	3	3	4,2	Nossen-Deutschenbora	—	—	—	—	2	2
11,08	Plauen i. V.-Mehltheuer	—	—	—	—	1	1	3,90	Glauchau-Schönbörnchen	—	2	—	—	—	2
10,99	Pockau-Olbernhau	—	—	96	—	—	96	3,77	Zwickau-Cainsdorf	—	—	—	—	157	157
10,84	Crimmitschau-Werdau	—	4	—	—	99	103	3,75	Dresden-A.-Dresden-N.	1 410	1 988	1	—	9 745	13 144
10,77	Gössnitz-Schmölln	—	—	—	—	1	1	3,69	Dresden-A.-Plauen b. Dr.	—	—	—	—	1	1
10,7	Döbeln-Rosswein	—	3	—	—	—	3	3,6	Borsdorf-Beucha	—	—	—	—	6	6
10,66	Glauchau-Meerane	—	—	—	—	11	11	3,46	Ebersbach-A.-u. Neugersdorf	—	6	—	—	—	6
10,58	Dresden-A.-Klotzsche	—	—	—	—	108	108	3,37	Riesa-Rödera	—	1 788	—	—	468	2 256
10,52	Gera-Ronneburg	—	4	—	—	—	4	3,32	Grottau-Poritzsch	—	—	—	—	19	19
10,2	Nossen-Grossvoigtsberg	—	—	—	—	3	3	3,25	Poritzsch-Zittau	—	8	—	—	19	27
10,2	Freiberg-Lichtenberg	—	1	—	—	—	1	3,25	Eibau-Alt- u. Neugersdorf	—	—	—	—	2	2
10,01	Lugau-Wüstenbrand	—	—	—	—	456	456	2,70	Meuselwitz-Kriebitzsch	—	—	—	—	1 204	1 204
9,65	Werdau-Zwickau	—	1 102	365	—	3	1 470	2,68	Annaberg-Buchholz	—	—	—	—	2	2
9,5	Dresden-N.-Kötzschenbroda	—	11	—	—	—	11	2,55	Adorf (Haltst.)-Markneukirchen	—	—	—	—	2	2
9,24	Leipzig-Gaschwitz	—	55	6	—	—	73	2,52	Chemnitz-Altchemnitz	—	1	—	—	5	6
8,8	Meissen-Coswig	—	2	—	—	—	2	2,01	Niederschlema-Oberschlema	—	—	—	—	1	1
8,59	Werdau-Neumark	—	—	—	—	2	2	1,50	Chemnitz-Werkstättenbahnh.	—	—	—	2 472	—	2 472
8,47	Annaberg-Cranzahl	—	—	—	—	2	2	1,21	Adorf (Haltst.)-Adorf (Station)	—	—	—	—	3	3
8,29	Dresden-A.-Niedersedlitz	—	32	—	—	—	32	1,0	Verbindungsb. in Zwickau	—	—	—	—	1 168	1 168
8,27	Chemnitz-Siegmar	—	61	—	—	—	61	—	Staatskohlenb. b. Dresden	—	—	—	—	19 623	19 623
8,2	Nossen-Rosswein	—	—	—	—	2	2	—	" " Zwickau*)	—	—	—	—	12 997	12 997
8,2	Döbeln-Klosterbuch	—	—	—	—	47	47	—	Kohlenb. b. Lugau	—	—	—	—	3 965	3 965
8,11	Aue-Bockau	—	2	—	—	—	2	—	" " Meuselwitz etc.	—	—	—	—	11 472	11 472

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 im Betriebsjahre 1876, jedoch ohne Rücksicht auf die Zugsstärken. 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 wiederum die Strecke zwischen Neumark und Brunn, auf welcher im Jahre 1876 in Summa 32 788 Züge (gegen 33 952 im Vorjahre) und ausserdem noch 1 099 einzelne Locomotiven verkehrten, so dass durchschnittlich auf jeden Tag des Jahres 93 (gegen 96 im Vorjahre) oder allstündlich Tag und Nacht 3,33 Zugs- resp. Locomotivleerläufe kamen. Der nächste lebhafteste Verkehr fand auf den Strecken zwischen dem Curvendreiecke bei Werdau in der Richtung nach Neumark sowol als auch nach Zwickau statt.

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

*) Mit Ausschluss der 1 769 Züge von und nach dem Brückenbergschacht, sowie 9 334 Züge der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn.

Die Zugsfrequenz auf den einzelnen Theilen des Bahnnetzes i. J. 1876.

Ordnungs-Nummer.	Anzahl der Züge							Anzahl der Locomotiv-leerläufe.	Anzahl der Züge und Locomotiv-leerläufe durchschnittlich pro Tag.	Anzahl der Gleise.	
	auf der Strecke	in den Zugsgattungen					in Summa.				durchschnittlich pro Tag.
		Courier- u. Schnell-züge.	Personen-züge.	Ge-mischte Züge.	Güter-züge mit Personen-beförderung	Güter-züge.					
1	Neumark-Brunn.	3 660	12 481	4	732	15 911	32 788	89,68	1 099	92,59	II
2	Curvendreieck b. Werdau-Neumark	3 660	8 080	4	732	16 049	28 525	77,94	1 258	81,38	II
3	Zwickau-Curvendreieck b. Werdau	1 464	9 181	1 102	732	16 688	29 167	79,69	565	81,22	II
4	Brunn-Reichenbach i. V.	3 660	8 080	4	732	15 798	28 274	77,25	1 091	80,22	II
5	Radebeul-Dresden-N., Leipz. Bahnh.	2 587	11 395	2 026	—	10 584	26 592	72,66	1 088	75,62	II
6	Kötzensbroda-Radebeul	2 587	11 392	2 026	—	10 583	26 588	72,64	1 070	75,57	II
7	Coswig-Kötzensbroda.	2 587	11 381	2 026	—	10 583	26 577	72,61	1 068	75,52	II
8	Reichenbach i. V.-Herlasgrün	3 270	6 450	4	1 830	13 256	24 810	67,79	363	68,78	II
9	Herlasgrün-Plauen i. V.	3 270	6 448	4	1 830	13 180	24 732	67,57	344	68,51	II
10	Werdau-Curvendreieck b. Werdau	2 196	8 435	1 098	—	12 563	24 292	66,37	774	68,49	II
11	Dresden-N.-Dresden-A.	3 912	9 230	4	—	9 853	22 999	62,84	1 901	68,02	II
12	Zwickau-Cainsdorf	—	2 951	734	—	14 863	18 548	50,68	2 641	57,89	II
13	Klotzsche-Dresden-N.	732	7 021	378	—	7 505	15 636	42,72	5 284	57,16	II
14	Leipzig-Gaschwitz	2 196	8 186	11	—	9 838	20 231	55,28	363	56,27	II
15	Gaschwitz-Kieritzsch	2 196	8 139	5	—	9 826	20 166	55,10	338	56,02	II
16	Glauchau-Schönbörnchen	1 464	8 758	738	366	8 469	19 795	54,08	292	54,88	II
17	Niederwiesa-Chemnitz	1 464	9 386	1 136	—	6 686	18 672	51,02	324	51,90	II
18	Dresden-A.-Plauen b. Dr.	1 464	7 975	8	—	7 953	17 400	47,54	836	49,84	II
19	Plauen b. Dr.-Gittersee	1 464	7 975	8	—	7 952	17 399	47,54	836	49,83	II
20	Leipzig-(Dresd. B.) Engelsdorf	1 124	7 671	141	546	8 302	17 784	48,59	307	49,42	II
21	Engelsdorf-Borsdorf	1 124	7 671	141	546	8 293	17 775	48,57	267	49,20	II
22	Gittersee-Pottschappel	1 464	7 975	8	—	7 368	16 815	45,94	882	48,25	II
23	Tharandt-Klingenberg	1 464	4 931	8	—	5 031	11 434	31,24	6 164	48,08	II
24	Crimmitschau-Werdau	2 196	4 411	1	78	10 198	16 884	46,13	572	47,09	II
25	Radeberg-Klotzsche	732	7 021	378	—	7 018	15 149	41,39	2 246	47,53	II
26	Gössnitz-Crimmitschau	2 196	4 409	1	78	10 099	16 783	45,86	239	46,51	II
27	Chemnitz-Siegmars	1 464	4 808	6	1 542	8 461	16 281	44,48	293	45,28	II
28	Pottschappel-Deuben	1 464	7 975	8	—	6 568	16 015	43,76	546	45,25	II
29	Siegmars-Wüstenbrand	1 464	4 747	6	1 542	8 461	16 220	44,32	290	45,11	II
30	Altenburg-Gössnitz	2 196	4 412	—	—	9 572	16 180	44,31	101	44,48	II
31	Arnsdorf-Radeberg	732	7 021	378	—	7 018	15 149	41,39	925	43,92	II
32	Deuben-Hainsberg	1 464	7 975	8	—	5 510	14 957	40,87	834	43,14	II
33	Hainsberg-Tharandt	1 464	7 975	8	—	5 112	14 559	39,78	982	42,46	II
34	Dresden-A.-Niedersedlitz	1 770	5 789	—	—	7 726	15 285	41,76	89	42,01	II
35	Mügeln-Pirna	1 770	5 744	—	—	7 726	15 240	41,64	87	41,88	II
36	Niedersedlitz-Mügeln	1 770	5 744	—	—	7 726	15 240	41,64	84	41,87	II
37	Flöha-Niederwiesa	1 464	7 544	4	—	5 958	14 970	40,90	276	41,66	II
38	Wüstenbrand-Glauchau	1 464	4 743	6	78	8 388	14 674	40,09	568	41,64	II
39	Breitungen-Altenburg	2 196	4 415	—	—	8 378	14 989	40,95	235	41,60	II
40	Kieritzsch-Breitungen	2 196	4 415	—	—	8 376	14 987	40,95	235	41,59	II
41	Pirna-Königstein	1 770	5 380	—	—	7 726	14 876	40,64	41	40,76	II
42	Königstein-Krippen	1 770	5 288	—	—	7 726	14 784	40,39	47	40,52	II
43	Plauen i. V.-Mehltheuer	1 770	3 669	4	1 098	7 874	14 415	39,39	223	39,99	II
44	Mehltheuer-Schönberg	1 770	3 669	4	1 098	7 869	14 410	39,37	222	39,98	II
45	Schönberg-Reuth	1 770	3 669	4	1 098	7 866	14 407	39,36	222	39,97	II
46	Krippen-Schöna	1 770	5 204	—	—	7 306	14 280	39,02	42	39,12	II
47	Schöna-Mittelgrund	1 770	5 202	—	—	7 306	14 278	39,01	42	39,12	II
48	Reuth-Hof	1 770	3 669	4	1 098	7 407	13 948	38,11	183	38,61	II
49	Verbindungsbahn in Leipzig	2 921	1 488	7	—	7 982	12 398	33,87	1 537	38,07	I
50	Niederau-Coswig	2 434	6 068	25	—	5 013	13 540	36,99	310	37,84	II
51	Priestewitz-Niederau	2 434	6 068	25	—	5 005	13 532	36,97	308	37,81	II
52	Oederan-Flöha	1 464	4 460	4	—	4 084	10 012	27,20	3 533	37,01	II
53	Schönbörnchen-Zwickau	1 464	4 723	4	—	7 142	13 333	36,43	105	36,72	II
54	Mittelgrund-Bodenbach	1 038	5 200	—	—	7 148	13 386	36,57	54	36,72	II
55	Meissen-Coswig	153	5 314	2 001	—	5 582	13 050	35,66	368	36,66	II
56	Seitschen-Demnitz	732	5 193	12	—	4 832	10 769	29,49	1 902	34,62	II
57	Demnitz-Bischofswerda	732	5 193	12	—	4 833	10 770	29,49	1 902	34,62	II
58	Bautzen-Seitschen	732	5 193	12	—	4 829	10 766	29,48	1 902	34,61	II
59	Miltitz-Meissen	153	3 393	144	—	5 583	9 273	25,34	3 111	33,84	I
60	Deutschenbora-Miltitz	153	3 394	144	—	5 582	9 273	25,34	3 098	33,80	I
61	Zeithain-Langenberg	2 435	5 072	25	—	4 617	12 149	33,19	169	33,66	II
62	Langenberg-Priestewitz	2 435	5 073	25	—	4 617	12 150	33,20	170	33,66	II
63	Görlitz-Reichenbach i. L.	732	5 456	2	—	4 815	11 005	30,67	949	32,66	II
64	Reichenbach i. L.-Löbau	732	5 456	2	—	4 815	11 005	30,67	926	32,60	II
65	Riesa-Zeithain	971	5 275	1 581	—	2 721	10 548	28,82	1 290	32,24	II
66	Scheibe-Zittau	—	5 884	2 055	—	3 637	11 576	31,63	178	32,11	II
67	Löbau-Bautzen	732	5 192	5	—	4 821	10 750	29,37	947	31,96	II
68	Bischofswerda-Harthau	732	5 189	12	—	4 827	10 760	29,40	875	31,79	II
69	Harthau-Arnsdorf	732	5 189	12	—	4 825	10 758	29,39	875	31,78	II
70	Elster-Hengstberg	1 500	2 777	—	732	4 096	9 105	24,88	2 363	31,32	II
71	Klingenberg-Muldenhütten	1 464	4 931	8	—	4 776	11 179	30,54	182	31,04	II
72	Muldenhütten-Freiberg	1 464	4 931	8	—	4 774	11 177	30,54	181	31,02	II
73	Rödera-Zeithain	1 464	4 213	1 027	—	2 837	9 541	26,07	1 202	29,55	I
74	Nossen-Deutschenbora	153	3 394	144	—	5 581	9 272	25,32	1 001	28,97	I
75	Freiberg-Oederan	1 464	4 460	4	—	4 084	10 012	27,26	183	27,86	II
76	Schwemmtsch-Grossbothen	153	3 467	141	546	4 573	8 880	24,26	1 235	27,64	I

Table with columns: Station, Anzahl der Züge (in den Zugstellungen), Anzahl der Züge und Leereschleife, Anzahl der Züge und Leereschleife durchschnittlich pro Tag. Rows list various stations like Prietowitz, Wittgensdorf, Pirna, etc.

Table with columns: Station, Anzahl der Züge (in den Zugstellungen), Anzahl der Züge und Leereschleife, Anzahl der Züge und Leereschleife durchschnittlich pro Tag. Rows list stations like Braun-Gutla, Niederweiss, Retzdorf, etc.

Aus der vorstehenden Darstellung der Streckenfrequenz wird in Folgenden ein Nachweis über die Anzahl der Züge gegeben, welche bei den Stationen ein- und ausgehen sind. Hierbei ist jeder die Station passierende Zug als ein- und ausgegangener Doppelt gezählt.

Abchnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Bei den Stationen im Jahre 1876 aus- und eingelaufene Züge.

Ordnungs-Nummer.	Stationen.	Anzahl der aus- und eingegangenen				Ordnungs-Nummer.	Stationen.	Anzahl der aus- und eingegangenen			
		Züge		leeren Locomotiven				Züge		leeren Locomotiven	
		überhaupt	durchschnittlich pro Tag	überhaupt	durchschnittlich pro Tag			überhaupt	durchschnittlich pro Tag	überhaupt	durchschnittlich pro Tag
		excl. Bau- und Rangirzüge, sowie Rangirlocomotiven.									
a) bei Knotenstationen im eigenen Bahnberreiche:											
1	(Curvendreieck bei Werdau)	81 984	224,00	2 597	7,10	23	Tharandt	25 993	71,02	7 146	19,52
2	(Brunn)	65 576	179,17	2 200	6,01	24	Klingenberg	22 613	61,79	6 346	17,33
3	Zwickau*)	64 224	175,48	3 616	9,88	25	Muldenhütten	22 356	61,08	363	0,99
4	†Chemnitz	54 291	156,91	1 209	6,34	26	Meissen	22 323	60,99	3 479	9,51
5	Dresden-Altstadt	55 684	152,14	2 826	7,72	27	Reichenbach i. L.	22 010	60,14	1 875	5,12
6	Herlasgrün	53 841	147,11	714	1,95	28	Bischofswerda	21 550	58,93	2 777	7,58
7	Coswig	53 167	145,27	1 746	4,77	29	Bautzen	21 516	58,79	2 849	7,78
8	Plauen, oberer Bahnhof	48 254	131,84	622	1,70	30	Oederan	20 024	54,71	3 716	10,15
9	Gössnitz	44 393	121,29	501	1,37	31	Miltitz	18 546	50,67	6 209	16,90
10	Gaschwitz	43 257	118,19	723	1,97	32	Deutschenbora	18 545	50,67	4 099	11,20
11	Werdau	41 176	112,50	1 346	3,68	33	Franzensbad	18 252	49,87	150	0,41
12	Kieritzsch	41 018	112,07	671	1,83	34	Elster	18 212	49,76	2 473	6,70
13	(Schönbörnchen)	39 588	108,10	583	1,60	35	Brambach	18 210	49,75	103	0,28
14	Arnsdorf	39 042	106,07	3 115	8,51	36	Voitersreuth	18 210	49,75	94	0,26
15	Dresden-Neustadt, Schles. B.	38 635	105,58	7 185	19,63	37	Leisnig	17 979	49,12	128	0,35
16	Niederwiesa	38 042	103,94	635	1,73	38	Grimma	17 786	48,60	339	0,92
17	Pirna	37 353	102,08	2 583	7,05	39	Grossbothen	17 757	48,52	1 293	3,53
18	Priestewitz	35 640	97,28	619	1,69	40	Zittau	17 414	47,58	435	1,19
19	(Borsdorf)	35 533	97,08	529	1,45	41	Wurzen	16 639	45,40	320	0,87
20	Altenburg	34 850	95,10	372	1,02	42	Dahlen	16 356	44,39	308	0,84
21	†Flöha	31 714	94,42	3 863	10,67	43	Ohsatz	16 358	44,39	308	0,84
22	Löbau	33 682	92,03	2 205	6,02	44	Lohmen	13 656	37,31	3 529	9,64
23	Wüstenbrand	32 892	89,87	896	2,45	45	Grossröhrsdorf	13 482	36,70	502	1,37
24	Döbeln	31 637	86,44	262	0,72	46	Pulsnitz	13 432	36,70	333	0,91
25	Freiberg	26 852	73,37	419	1,14	47	Erdmannsdorf	13 154	35,94	68	0,19
26	Dresden-Neustadt, Leipz. B.	26 592	72,68	1 088	2,97	48	Waldkirchen	13 102	35,80	32	0,09
27	Riesa	25 212	68,89	1 471	4,02	49	Zschopau	13 100	35,79	32	0,09
28	(Scheibe)	23 152	63,26	356	0,97	50	Wilischthal	13 100	35,79	32	0,09
29	Oelsnitz	22 553	61,82	119	0,34	51	Scharfenstein	13 100	35,79	32	0,09
30	Nossen	21 989	60,08	1 756	4,89	52	Wolkenstein	13 099	35,79	43	0,12
31	†Weischlitz	20 086	59,92	126	0,33	53	Schönfeld	13 098	35,79	54	0,15
32	Rosswein	21 785	59,52	272	0,74	54	Stauchitz	12 958	35,40	32	0,09
33	†Adorf, Station	18 842	57,81	182	0,54	55	Ostrau	12 956	35,40	32	0,09
34	Wittgensdorf	19 196	52,45	473	1,29	56	Grossbauchlitz	12 956	35,40	32	0,09
35	Narsdorf	19 061	52,08	463	1,27	57	Waldheim	12 956	35,40	34	0,09
36	†Aue	14 041	48,80	359	2,10	58	Erlau	12 956	35,40	34	0,09
37	Niederschlema	16 633	45,45	51	0,14	59	Mittweida	12 956	35,40	34	0,09
38	Menselwitz (incl. Zweigbahn)	15 599	42,82	300	0,82	60	Oberlichtenau	12 956	35,40	29	0,08
39	Ebersbach	13 510	36,91	295	0,81	61	Meerane	12 909	35,27	225	0,62
40	†Falkenstein	10 420	34,00	25	0,10	62	Oberoderwitz	12 894	35,22	190	0,52
41	†Zwota	4 782	28,13	37	0,92	63	Herrnhut	12 879	35,19	229	0,62
42	†Pockau	354	22,13	37	2,81	64	Neucunnersdorf	12 876	35,18	272	0,74
						65	Dürrröhrsdorf	12 838	35,08	2 128	5,81
						66	Burgstädt	11 868	32,43	483	1,32
						67	Cossen	11 806	32,26	448	1,23
						68	Borna	11 723	32,02	298	0,81
						69	Geithain	11 718	32,02	401	1,10
						70	Froburg	11 716	32,01	400	1,09
						71	Grottau	11 641	31,81	492	1,34
						72	Kratzau	11 622	31,75	587	1,60
						73	Dürrhennersdorf	10 978	29,99	392	1,07
						74	Wilkau	10 782	29,46	63	0,17
						75	Wiesenburg	10 766	29,42	50	0,14
						76	Stein	10 752	29,38	36	0,10
						77	Lauter	10 718	29,28	—	—
						78	†Warnsdorf	6 640	28,07	90	0,21
						79	Grossschönau	10 242	27,98	161	0,44
						80	Schmölln	9 961	27,92	246	0,67
						81	Ronneburg	9 957	27,20	157	0,43
						82	Annaberg	9 584	26,19	51	0,14
						83	†Seiffhennersdorf	5 867	25,95	15	0,10
						84	Frankenberg	8 784	24,00	70	0,19
						85	Alt- u. Neugersdorf	8 699	23,77	28	0,08
						86	Leutersdorf	8 692	23,75	14	0,04
						87	Eibau	8 694	23,75	14	0,04
						88	Treuen	8 598	23,49	14	0,04
						89	Lengenfeld, oberer Bahn.	8 598	23,49	14	0,04
						90	Auerbach, oberer Bahnhof	8 598	23,49	14	0,04
						91	Rositz (incl. Zweigb.)	8 058	22,02	435	1,19

b) bei Binnenstationen:

1	Neumark	61 313	167,52	2 357	6,44
2	Kötzschenbroda	53 165	145,26	2 138	5,84
3	Reichenbach i. V.	53 084	145,04	1 454	3,97
4	Netzschkau	49 620	135,57	726	1,99
5	Pottschappel (incl. Zweigb.)	36 329	99,28	1 536	4,20
6	Crimmitschau	33 667	91,99	811	2,21
7	Glauchau	34 469	94,18	860	2,35
8	Siegmarsdorf	32 501	88,80	583	1,59
9	Mügelwitz	30 480	83,28	171	0,47
10	Radeberg	30 298	82,78	3 171	8,67
11	Breitungen	29 976	81,90	470	1,29
12	Königsberg	29 660	81,04	88	0,24
13	Hainsberg	29 516	80,84	1 816	4,97
14	Hohenstein	29 348	80,19	1 136	3,10
15	St. Egidien	29 348	80,19	1 136	3,10
16	Krippen	29 064	79,41	89	0,24
17	Mehltheuer	28 825	78,76	445	1,21
18	Schönberg	28 817	78,73	444	1,22
19	Reuth	28 355	77,47	405	1,11
20	Mittelgrund	27 664	75,58	96	0,27
21	Niederau	27 072	73,97	618	1,69
22	Mosel	26 666	72,98	210	0,57

*) Unter Hinzurechnung der 1769 Züge und 105 Locomotivleerfahrten der Brückenbergschachtbahn.
†) Den Durchschnittsberechnungen pro Tag ist die Zahl der Betriebstage der betreffenden Strecken zu Grunde gelegt worden.

Bei den Stationen im Jahre 1876 aus- und eingelaufene Züge.

Ordnungs-Nummer.	Stationen.	Anzahl der aus- und eingegangenen				Ordnungs-Nummer.	Stationen.	Anzahl der aus- und eingegangenen			
		Züge		leeren Locomotiven				Züge		leeren Locomotiven	
		überhaupt	durchschnittlich pro Tag	überhaupt	durchschnittlich pro Tag			überhaupt	durchschnittlich pro Tag	überhaupt	durchschnittlich pro Tag
		excl. Bau- und Rangirzüge, sowie Rangirlocomotiven.						excl. Bau- und Rangirzüge, sowie Rangirlocomotiven.			
92	†Markneukirchen	3 592	21,13	21	0,12	c) bei Endstationen ohne Fortsetzung:					
93	†Lengenfeld, unterer Bahnhof	3 564	20,96	28	0,16						
94	†Auerbach, unterer Bahnhof.	3 564	20,96	18	0,11						
95	†Elsterberg	3 748	20,37	68	0,37						
96	†Plauen i. V., unterer Bahnh.	3 746	20,36	60	0,33						
97	†Alchemnitz	2 502	20,20	331	4,04						
98	†Zwönitz	3 427	20,16	227	1,34						
99	†Einsiedel	3 422	20,13	60	0,35						
100	†Burkhardtsdorf	3 422	20,13	60	0,35						
101	†Thalheim	3 422	20,13	60	0,35						
102	†Lößnitz	3 414	20,08	378	2,22						
103	†Neusalza-Spremberg	7 340	20,05	164	0,45						
104	†Taubenheim	7 340	20,05	172	0,47						
105	†Rehmsdorf	7 322	20,01	68	0,19						
106	†Greiz, unterer Bahnhof.	3 641	19,79	120	0,65						
107	†Hainichen	7 110	19,43	37	0,10						
108	†Berga	3 534	19,21	172	0,93						
109	†Schöneck	3 229	18,99	29	0,17						
110	†Bockau	3 222	18,95	242	1,42						
111	†Wolfsgrün	3 220	18,94	136	0,80						
112	†Eibenstock	3 220	18,94	119	0,70						
113	†Schönheide	3 220	18,94	92	0,54						
114	†Rautenkranz	3 220	18,94	50	0,29						
115	†Jägersgrün	3 220	18,94	37	0,22						
116	†Adorf, A.-A.-B.	2 425	18,62	14	0,11						
117	†Grossvoigtsberg	6 317	17,26	960	2,03						
118	†Buchholz	6 068	16,58	48	0,13						
119	†Grünhainichen	260	16,25	4	0,25						
120	†Zöblitz	256	16,00	70	4,38						
121	†Zwenkau	5 718	15,63	44	0,12						
122	†Groitzsch	5 716	15,62	44	0,12						
123	†Lucka	5 716	15,62	44	0,12						
124	†Böhrgen	5 444	14,87	4	0,01						
125	†Marienberg	232	14,50	38	2,38						
126	†Zwickau, Haltestelle	3 189	14,32	242	0,60						
127	†Mulda	3 470	13,77	8	0,04						
128	†Lichtenberg	5 017	13,71	11	0,03						
129	†Gröditz	4 895	13,37	17	0,05						
130	†Greiz, oberer Bahnhof	4 514	12,33	10	0,03						
		c) bei Endstationen ohne Fortsetzung:				1	†Schneeberg	5 892	16,10	29	0,08
						2	†Schwarzenberg	5 358	14,64	—	—
						3	†Sohland	3 670	10,03	86	0,23
						4	†Limbach	3 662	10,01	7	0,02
						5	†Klingenthal	1 368	8,05	9	0,05
						6	†Bienenmühle	962	6,92	4	0,03
						7	†Olbernhau	96	6,00	—	—
						8	†Lugau	1 998	5,46	38	0,10
						mit Anschluss an fremde Bahnen:					
						1a	Leipzig, Bayr. Bahnh. incl. Verbindb.	32 629	89,16	1 900	5,19
						1b	Leipzig, Dresd. Bahnh.	17 784	48,59	307	0,84
						2	†Hof	13 948	38,11	183	0,50
						3	†Bodenbach	13 386	36,67	54	0,15
						4	†Görlitz	11 005	30,07	949	2,59
						5	†Grossenhain	9 958	27,21	141	0,39
						6	†Röderau	9 541	26,07	1 202	3,28
						7	†Eger	9 147	24,89	103	0,28
						8	†Kamenz	6 716	18,35	92	0,25
						9	†Reichenberg	5 811	15,88	352	0,96
						10	†Gera	4 977	13,60	33	0,09
						11a	†Elsterwerda, Berl.-Dr. Bh.	3 845	10,51	59	0,16
						11b	†Elsterwerda, Oberl. Bahnh.	1 398	3,82	51	0,14
						12	†Penig	3 663	10,01	18	0,05
						13	†Rochlitz	3 663	10,01	32	0,09
						14	†Zeitz	3 661	10,00	34	0,09
						15	†Wolfsgefärth	1 767	9,00	86	0,47
						16	†Weipert	3 031	8,28	39	0,11
						17	†Reitzenhain	104	6,50	—	—

Anmerkung. Die Stationen Franzensbad, Grossbothen, Mittelgrund, Warnsdorf und Zittau sind als Knotenstationen im eigenen Bahnbereiche nicht angesehen worden, weil in der Zugsfrequenz dieser Stationen der Verkehr der fremden Anschlussbahn nicht mit zum Ausdruck kommt.

Im Personenverkehr wurden die unter Königl. Sächs. Staatsverwaltung stehenden Bahnen täglich in 33 selbstständigen Coursen mit 395 Touren (hin und zurück = 2) befahren und zwar:

	Touren		Touren
Görlitz - Dresden - Hof	30	Chemnitz - Riesa	10
Leipzig - Riesa - Bodenbach - Tetschen	30	Dresden - Röderau (Berlin)	10
Priestewitz - Grossenhain	24	Pirna - Arnsdorf - Kamenz	10
Leipzig - Reichenbach - Eger	20	Reichenberg - Zittau - Löbau	10
Leipzig - Döbeln - Dresden	20	Ebersbach - Sohland	10
Werdau - Schwarzenberg	16	Zeitz - Altenburg	9
Niederschlema - Schneeberg	16	Zwickau - Falkenstein - Oelsnitz	8
Gera - Glauchau	16	Herlasgrün - Falkenstein	8
Zittau - Warnsdorf - Ebersbach - Löbau	12	Nossen - Freiberg - Bienenmühle	8
Neumark - Greiz	12	Riesa - Elsterwerda	8
Chemnitz - Rosswein	11	Zwota - Klingenthal	8
Wolfsgefärth - Weischlitz	11	Gaschwitz - Meuselwitz	6
Leipzig - Bornä - Chemnitz	10	Dresden - Arnsdorf	6
Rochlitz - Narsdorf - Penig	10	Flöha - Reitzenhain	6
Chemnitz - Limbach	10	Pockau - Olbernhau	6
Chemnitz - Aue - Adorf	10	Chemnitz - Lugau	4
Chemnitz - Annaberg - Weipert	10		

†) Siehe Bemerkung der vorstehenden Seite.

Abchnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

d.

In der folgenden Uebersicht finden die Verhältnisse der Nutzkilometer zu den überhaupt zurückgelegten Kilometern, sowie die procentualen Verhältnisse der Leerkilometer zu den Nutzkilometern und der durchschnittlichen Wagenachsenkilometer pro Nutzkilometer auf den einzelnen Betriebslinien ihren Ausdruck.

	Die Nutzkilometer verhielten sich zu den Locomotivkilometern überhaupt:		Zu- | Ab- nahme der Nutzkilom. 1876.		Die Leerkilometer betrugten Procente der Nutzkilometer		Auf 1 Loc.-Nutzkilometer kamen durchschnittlich Wagenachsenkilometer		Zu- | Ab- nahme 1876.	
	1875.	1876.	Procente.		1875.	1876.	1875.	1876.	Procente.	
Leipzig-Zwickau	1 : 1,018	1 : 1,019	0,30	—	1,93	1,92	44,66	44,51	0,34	—
Zwickau-Hof	1 : 1,018	1 : 1,023	—	6,37	1,79	2,28	34,28	34,56	0,82	—
Leipzig-Chemnitz mit Zweigbahnen	1 : 1,012	1 : 1,026	0,67	—	1,89	2,02	34,43	34,92	1,42	—
Riesa-Zwickau	1 : 1,018	1 : 1,016	—	1,66	1,84	1,64	40,00	38,90	—	2,75
Schwarzenberg-Zwickau incl. Niederschlema-Schneeberg	1 : 1,049	1 : 1,044	—	1,13	4,95	4,36	40,65	40,42	—	0,57
Reichenbach-Eger	1 : 1,028	1 : 1,031	—	8,73	2,80	3,06	29,58	31,55	6,66	—
Annaberg-Chemnitz	1 : 1,007	1 : 1,004	—	2,40	0,73	0,88	33,82	31,65	—	6,58
Weipert-Annaberg	1 : 1,029	1 : 1,018	—	9,32	2,56	1,81	33,51	33,24	—	0,81
Hainichen-Chemnitz	1 : 1,007	1 : 1,009	—	—	0,73	0,89	26,92	26,41	—	1,89
Chemnitz-Hainichen-Rosswein	—	1 : 1,005	—	—	—	0,55	—	25,27	—	—
Dresden-Chemnitz	1 : 1,129	1 : 1,123	3,42	—	12,91	12,29	39,79	36,79	—	7,54
Bodenbach-Dresden	1 : 1,013	1 : 1,012	8,19	—	1,29	1,16	74,79	71,86	—	4,59
Görlitz-Dresden	1 : 1,149	1 : 1,130	0,61	—	14,88	12,02	47,69	46,78	—	1,70
Pirna-Kamenz	1 : 1,100	1 : 1,104	—	—	10,01	10,39	31,12	33,42	7,48	—
Zittau-Herrnhut-Löbau	1 : 1,061	1 : 1,018	—	15,28	6,10	1,79	34,67	30,10	—	13,18
Warnsdorf-Zittau	1 : 1,042	1 : 1,033	—	—	4,16	2,35	32,81	28,39	—	13,47
Seiffenhersdorf-Löbau	1 : 1,029	1 : 1,010	—	—	2,85	1,02	25,27	24,50	—	3,05
Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau	—	1 : 1,038	—	—	—	3,30	—	27,51	—	—
Ebersbach-Sohland	1 : 1,008	1 : 1,040	—	—	0,76	3,08	18,25	19,95	9,32	—
Leipzig-Riesa-Dresden	—	1 : 1,036	—	—	—	2,59	—	44,02	—	—
Leipzig-Döbeln-Dresden	—	1 : 1,060	—	—	—	5,99	—	52,42	—	—
Priestewitz-Grossenhain	—	1 : 1,014	—	—	—	1,40	—	22,70	—	—
Nossen-Freiberg-Bienenmühle	—	1 : 1,071	—	—	—	7,06	—	20,63	—	—
Riesa-Elsterwerda	—	1 : 1,027	—	—	—	2,78	—	18,32	—	—
Greiz-Neumark	1 : 1,006	1 : 1,003	1,97	—	0,61	0,28	19,95	21,89	9,72	—
Wolfsgefärth-Weischlitz	—	1 : 1,040	—	—	—	3,97	—	20,87	—	—
Chemnitz-Aue-Adorf mit Zweigbahnen	—	1 : 1,042	—	—	—	4,19	—	21,42	—	—
Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein	—	1 : 1,033	—	—	—	2,29	—	17,48	—	—
Zwickau-Oelsnitz	—	1 : 1,011	—	—	—	1,08	—	16,25	—	—
Flöha-Reitzenhain mit Zweigbahnen	—	1 : 1,064	—	—	—	6,41	—	20,96	—	—
bei den Staatsbahnen überhaupt	1 : 1,047	1 : 1,045	29,41	—	4,72	4,45	41,63	41,08	0,12	—
Gössnitz-Gera	1 : 1,030	1 : 1,020	—	2,53	2,97	2,04	40,32	38,42	—	4,74
Zeitz-Altenburg	1 : 1,024	1 : 1,021	—	0,85	2,39	3,07	39,45	39,12	—	0,84
Gaschwitz-Meuselwitz	1 : 1,021	1 : 1,011	—	5,19	2,13	1,15	36,97	38,26	3,49	—
Zittau-Reichenberg	1 : 1,070	1 : 1,049	—	13,85	7,01	4,87	31,98	30,50	—	4,63

Anmerkung. Bei den Strecken, welche 1875 oder 1876 nur einen Jahrestheil im Betriebe waren, ist die Berechnung der Zu- bez. Abnahme der Nutzkilometer als wirkungslos unterblieben.

e.

Die Wagenfrequenz bei der Station Dresden-Altstadt hat sich im Jahre 1876 um 16,16 Prozent verringert.

Bei dieser Station liefen in Summa aus und ein:

im Jahre 1875: im Jahre 1876:

1 616 588 1 355 372 Wagen überhaupt. Hierunter befanden sich
366 405 333 751 Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Postwagen, welche in folgender Weise verkehrten:

im Jahre 1875: im Jahre 1876:

64 873	54 969	in der Richtung von Bodenbach,
64 206	54 470	„ „ „ nach „
82 621	77 546	„ „ „ von Chemnitz,
83 342	76 957	„ „ „ nach „
35 621	31 405	„ „ „ von Dresden-Neustadt,
35 104	31 763	„ „ „ nach „
319	3 317	„ „ „ von Dresden-Friedrichstadt,
319	3 324	„ „ „ nach „
demnach zusammen:		
183 434	167 237	in der Richtung nach der Station,
182 971	166 514	„ „ „ von „
Ferner liefen bei der genannten Station		
1 250 183	1 021 621	Güterwagen aus und ein und zwar:
624 976	508 798	abgegangene und
625 207	512 823	angekommene Güterwagen, mithin pro Tag durchschnittlich:
3 425	2 791	Wagen.

Der stärkste Verkehr an Güterwagen fand im Monat November mit 100 835 Wagen = 3 361 pro Tag statt.

Der Verkehr auf dem Kohlenbahnhofe in Dresden bezifferte sich

im Jahre 1875: im Jahre 1876:

mit 152 841 141 037 aus- und eingangener Güterwagen und Kohlenhunte, davon gingen:
77 341 69 985 aus und
75 500 71 052 ein.

Am Dresden-Altstädter Elbquai verkehrten:

1875: 1876:
17 210 16 960 Güterwagen und zwar:
8 623 8 480 Wagen im Zugange und
8 587 8 480 „ „ Abgange.

Die nach und von dem Elbquai transportirten Güter betragen:

81 804 580 79 479 763 Kilogramm.

Die Wagenfrequenz bei der Station Chemnitz stieg im Jahre 1876 gegen das Vorjahr um 2,00 Prozent.

Es liefen in Summa aus und ein:

im Jahre 1875: im Jahre 1876:

1 037 301 1 064 961 Wagen überhaupt. Hierunter befanden sich:
254 843 255 681 Personen- und zum Personenverkehr ausgerüstete Packwagen und zwar:
127 310 127 793 in der Richtung nach der Station,
127 533 127 888 „ „ „ von „ „

Ferner gingen bei der genannten Station

782 458 809 280 Güterwagen aus und ein und zwar:
390 493 404 614 abgegangene,
391 965 404 666 angekommene Güterwagen, mithin pro Tag durchschnittlich:
2 144 2 211 Wagen.

Hier war im Monat September der Güterwagen-Verkehr am stärksten und zwar:

71 729 aus- und eingegangene Wagen = 2 391 pro Tag.

Die Station Chemnitz vermittelt den Verkehr mit dem Werkstättenbahnhof daselbst. Die gesammte Wagenbewegung, welche in der Wagenfrequenz der Station Chemnitz oben bereits mit enthalten ist, betrug in diesem Dienste 53 230 Stück, davon waren 24 240 Personenwagen in den Arbeiterzügen, 8 164 Güterwagen zur Ab- und Zufuhr der Materialien und 20 826 leere Wagen, von denen 10 981 in der Richtung nach Chemnitz und 9 845 als defect nach den Reparaturwerkstätten liefen.

f.

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

Leistungen der Transportmittel.

Ueber jeden Punkt der Bahn sind durchschnittlich gelaufen:

	1875.	1876.	Zu- Ab- nahme. nahme.		1875.	1876.	Zu- Ab- nahme. nahme.		
			1876.	Prozente.			1876.	Prozente.	
Locomotiven:									
bei den Staatsbahnen	11 394,5	10 377,3	—	8,93	Güterwagenachsen:				
der Gössnitz-Geraer Bahn	5 365,3	5 183,3	—	3,39	bei den Staatsbahnen	353 888,0	321 921,5	—	9,03
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	2 998,4	3 005,7	0,24	—	der Gössnitz-Geraer Bahn	167 948,3	153 047,2	—	8,87
„ „ Gaschwitz-Meuselw. B.	3 129,1	2 938,3	—	6,10	„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	97 649,7	95 607,2	—	2,09
„ „ Zittau-Reichenberger B.	7 383,4	6 233,4	—	15,68	„ „ Gaschwitz-Meuselw. B.	88 541,7	88 243,2	—	0,34
					„ „ Zittau-Reichenberger B.	163 070,4	127 030,1	—	22,10
Personenwagenachsen:									
bei den Staatsbahnen	94 565,0	87 587,0	—	7,38	Gesamtachsen überhaupt:				
der Gössnitz-Geraer Bahn	42 214,0	42 120,7	—	0,22	bei den Staatsbahnen	448 453,0	409 509,4	—	8,08
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	26 793,7	28 041,3	4,00	—	der Gössnitz-Geraer Bahn	210 163,1	195 167,0	—	7,14
„ „ Gaschwitz-Meuselw. B.	24 723,4	22 904,3	—	7,30	„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	124 443,4	123 649,0	—	0,64
„ „ Zittau-Reichenberger B.	57 565,1	54 285,0	—	5,70	„ „ Gaschwitz-Meuselw. B.	113 265,1	111 147,5	—	1,97
					„ „ Zittau-Reichenberger B.	220 635,5	181 315,1	—	17,82

Abschnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Auf fremden Bahnen haben die eigenen Wagen zurückgelegt:

	1875.	1876.	Zunahme.	Abnahme.
	Achsenkilometer.		1876. Prozente.	
a) Personenwagen:				
der Staatsbahnen	7 117 530,3	9 821 272,0	37,99	—
„ Altenburg-Zeitzer Bahn	—	—	—	—
„ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	144,0	—	—	—
„ Zittau-Reichenberger Bahn	591 352,0	640 056,0	8,24	—
b) Güterwagen:				
der Staatsbahnen	120 823 884,1	148 400 011,7	22,92	—
„ Altenburg-Zeitzer Bahn	4 043 566,0	4 177 670,0	3,32	—
„ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	2 600 902,0	2 631 038,0	1,10	—
„ Zittau-Reichenberger Bahn	1 787 616,0	1 741 166,0	—	2,00

Auf eigenen Bahnen haben die fremden Wagen zurückgelegt:

	1875.	1876.	Zunahme.	Abnahme.
	Achsenkilometer.		1876. Prozente.	
a) Personenwagen:				
auf den Staatsbahnen	6 027 218,7	5 950 208,0	—	1,28
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	63 248,0	5 504,0	—	91,20
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	11 960,0	11 608,0	—	2,04
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	913 626,0	847 152,0	—	7,28
b) Güterwagen (excl. Postwagen):				
auf den Staatsbahnen	151 715 510,3	200 998 850,0	32,48	—
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	2 048 432,0	1 975 966,0	—	3,54
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	1 114 478,0	1 215 722,0	9,08	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	3 632 682,0	2 697 150,0	—	25,75

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

	1875.	1876.	Zunahme.	Abnahme.
	Kilometer.		1876. Prozente.	
bei den Staatsbahnen	35 391,0	33 017,8	—	6,71
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	28 272,8	27 371,7	—	3,19
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	37 473,0	34 679,9	—	7,40
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	43 450,5	44 432,3	2,26	—

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

	1875.	1876.	Zunahme.	Abnahme.
	Kilometer.		1876. Prozente.	
bei den Staatsbahnen	12 161,8	11 006,7	—	9,50
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	7 923,0	9 042,3	14,12	—
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	6 837,5	7 157,5	4,68	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	11 631,9	9 887,1	—	15,00

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

	1875.	1876.
bei den Staatsbahnen	= 2,910 : 1	3,000 : 1
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	= 3,508 : 1	3,027 : 1
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	= 5,481 : 1	4,845 : 1
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	= 3,725 : 1	4,494 : 1

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

Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich benutzt:

	1875.	1876.
	Prozente.	
bei den Staatsbahnen	21,93	20,31
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	23,52	23,66
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	22,83	20,79
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	18,30	19,31
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	18,84	19,33

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

	1875.	1876.
	Prozente.	
bei den Staatsbahnen	41,44	41,59
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	42,09	38,94
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	47,43	39,92
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	45,39	40,41
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	35,47	35,83

Im Jahre 1876 ist gegen das Vorjahr die durchschnittliche Ausnutzung der bewegten Personenwagen-Plätze bei den Staatsbahnen um 1,02 Prozent gefallen und die durchschnittliche Belastung der Ladefähigkeit der Güterwagen um 0,15 Prozent gestiegen.

Mit Ausschluss der Leistungen für die Post, sowie der in Militär- und Bauzügen, sowohl im Jahre 1875 als 1876 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 Bahnbetriebslänge gegen das Vorjahr um 439,12 Kilometer sind bei den Staatsbahnen im Jahre 1876 im Vergleiche zu 1875

überhaupt:

	gestiegen:	gefallen:	Diese prozentuale Zu- oder Abnahme der Wagenfrequenz stellt sich zur prozentualen Zu- oder Abnahme der Transporte:
die Personenwagenachsenkilometer	um 32,25 %	—	} 1 : 0,96
„ Personenkilometer	„ 30,99 %	—	
„ Güter- und Gepäckwagenachsenkilometer	„ 28,07 %	—	
„ Kilogrammkilometer	„ 25,34 %	—	
pro Kilometer Bahnlänge			
die Personenwagenachsenkilometer	—	4,53 %	} 1 : 4,03
„ Personenkilometer	—	18,27 %	
„ Güter- und Gepäckwagenachsenkilometer	—	7,07 %	
„ Kilogrammkilometer	—	11,40 %	

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

	dargebotene Plätze.	beförderte Personen nach der spezifischen Frequenz.
	Prozente:	
in I. Classe	3,31	1,19
„ II. „	21,26	22,30
„ III. „	65,41	66,20
„ IV. „	10,02	10,31

Abschnitt III. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Verbrauch durch die Transportmittel

	bei den Staatsbahnen		bei der							
			Görsnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		Zittau-Reichenberger	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
1) Durch die Locomotiven										
an Anheilmaterial:										
Holz pro Locomotivkilom. Kbk.m.	0,000201	0,000200	0,000241	0,000299	0,000292	0,000226	0,000305	0,000343	0,000275	0,000180
an Feuerungsmaterial: (auf Steinkohlen reducirt)										
pro Locomotivkilometer Kilogr.	13,072	12,583	13,300	12,500	16,318	15,144	10,740	10,428	11,419	9,703
„ Nutzkilometer . . . „	13,089	13,143	13,701	12,758	16,708	15,509	10,975	10,547	12,210	10,175
„ Wagenachsenkilom.* „	0,334	0,320	0,340	0,322	0,424	0,399	0,297	0,270	0,382	0,324
Kosten desselben: (excl. Nebenkosten)										
pro Nutzkilometer . . . Pfg.	20,510	17,191	20,415	16,957	24,791	20,735	16,370	14,007	18,491	13,403
„ Wagenachsenkilometer* „	0,4999	0,4182	0,5001	0,4387	0,6282	0,5300	0,4428	0,3661	0,5780	0,4414
Durchschnittspreis:										
pro Kubikmeter Holz . Mark	4,291	4,447	4,921	3,927	3,970	3,409	4,246	3,472	4,308	3,484
„ 100 Kilogramm Coaks „	1,899	1,587	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 100 Kilogr. Steinkohlen „	1,481	1,298	1,481	1,212	1,476	1,221	1,480	1,317	1,502	1,317
„ 100 Kilogr. Braunkohlen „	1,185	0,854	—	—	—	—	—	—	—	—
an Schmiermaterial:										
pro Locomotivkilometer Kilogr.	0,0177	0,0179	0,0148	0,0155	0,0177	0,0198	0,0100	0,0111	0,0147	0,0107
„ Wagenachsenkilometer* „	0,000452	0,000454	0,000372	0,000412	0,000400	0,000522	0,000293	0,000295	0,000492	0,000574
Kosten desselben:										
pro Locomotivkilometer . Pfg.	1,111	1,320	0,927	1,172	1,110	1,446	0,671	0,819	0,924	1,222
„ Wagenachsenkilometer* „	0,0284	0,0327	0,0229	0,0311	0,0288	0,0381	0,0185	0,0217	0,0309	0,0420
an Putzmaterial:										
pro Locomotivkilometer Kilogr.	0,01051	0,01018	0,00870	0,01017	0,00860	0,00830	0,01214	0,01124	0,00870	0,00834
„ Wagenachsenkilometer* „	0,000208	0,000259	0,000222	0,000270	0,000223	0,000232	0,000335	0,000297	0,000291	0,000287
Kosten desselben:										
pro Locomotivkilometer . Pfg.	0,594	0,478	0,494	0,561	0,478	0,460	0,674	0,602	0,474	0,428
„ Wagenachsenkilometer* „	0,01517	0,01310	0,01262	0,01491	0,01240	0,01211	0,01862	0,01593	0,01586	0,01472
2) Durch die Wagen										
an Schmiermaterial:										
pro Wagenachsenkilom.* Kilogr.	0,000204	0,000227	0,000169	0,000157	0,000519	0,000318	0,000428	0,000373	0,000255	0,000272
Kosten desselben:										
pro Wagenachsenkilom.* Pfg.	0,0102	0,0105	0,0107	0,0120	0,0312	0,0224	0,0261	0,0409	0,0156	0,0197
an Putzmaterial:										
pro Wagenachsenkilom.* Kilogr.	0,0000829	0,0000827	0,0000777	0,0000881	0,0000514	0,0000728	0,0001167	0,0000919	0,0000409	0,0000541
Kosten desselben:										
pro Wagenachsenkilom.* Pfg.	0,00432	0,00357	0,00401	0,00409	0,00265	0,00373	0,00610	0,00422	0,00231	0,00256

Durchschnittlich hat jede Locomotive im vollen Betriebsjahre in Reparatur gestanden:

bei den Staatsbahnen	55,6	Tage	=	15,1	%	des Locomotivenbestandes (gegen 19,8 % im Vorjahre).
„ der Altenburg-Zeitzer Bahn	52,2	„	=	14,3	„	„
„ „ Gaschwitz-Meuselw. B.	62,5	„	=	17,1	„	„
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	90,8	„	=	24,8	„	„

* Die Durchschnittsergebnisse pro Wagenachsenkilometer basiren auf der Berechnung nach laufenden Achsen.

Die Reparaturkosten betragen:

	bei den Staatsbahnen		bei der					
			Altenburg-Zeitzer		Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn		Zittau-Reichenberger	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
1. bei den Locomotiven und Tondern:								
pro Locomotiv- und Rangirkilometer . . . Pfg.	6,312	6,368	3,633	2,768	2,328	3,548	8,066	7,805
„ Locomotivkilometer „	8,973	8,965	5,604	4,200	3,224	4,501	12,011	11,433
„ Nutzkilometer „	9,396	9,361	5,738	4,329	3,293	4,553	12,852	11,990
„ Wagenachsenkilometer*) „	0,2299	0,2280	0,1454	0,1197	0,0891	0,1190	0,4019	0,3931
Prozente der Anschaffungskosten	4,67	4,30	2,47	1,88	1,59	2,08	7,78	6,35
2. bei den Personenwagen:								
pro Personenwagenachsenkilometer . . . Pfg.	0,4833	0,5713	0,9141	0,3025	0,1240	0,3444	0,6070	0,3808
Prozente der Anschaffungskosten	6,01	6,57	8,24	2,54	1,26	3,24	9,59	5,62
3. bei den Güterwagen:								
pro Güterwagenachsenkilometer*) . . . Pfg.	0,3375	0,3525	0,3184	0,3416	0,4692	0,3533	0,5770	0,3746
Prozente der Anschaffungskosten	3,75	3,92	1,23	1,39	1,35	1,01	9,03	4,57

Bemerkungen zu den Resultaten der Staatsbahnen.

Die Reparaturkosten für die Locomotiven und Tender haben gegen das Vorjahr pro Locomotivkilometer um 0,005 Pf., pro Nutzkilometer um 0,035 Pf. und pro Wagenachsenkilometer um 0,0010 Pf. abgenommen.

Bei den Wagen dagegen hat eine Zunahme der Reparaturkosten pro Wagenachsenkilometer stattgefunden und zwar bei den Personenwagen um 0,0880 Pf. und bei den Güterwagen um 0,0150 Pf.

Der durchschnittliche Verbrauch durch die Locomotiven ist gegen das Vorjahr bei dem Holz als Anheizmaterial pro Locomotivkilometer um 0,000005 Kubikmeter gestiegen, dagegen bei dem Feuerungsmaterial pro Locomotivkilometer um 0,459 Kilogramm, pro Nutzkilometer um 0,540 Kilogramm und pro Wagenachsenkilometer um 0,014 Kilogramm gefallen.

Der Durchschnittspreis des Holzes als Anheizmaterial ist pro Kubikmeter um 0,150 Mark gestiegen, dagegen pro 100 Kilogramm Coaks um 0,303 Mark, pro 100 Kilogramm Steinkohlen um 0,183 Mark und pro 100 Kilogramm Braunkohlen um 0,531 Mark gefallen.

*) Siehe Bemerkung auf vorstehender Seite.

Abchnitt III. B. Beschreibung der im Jahresabschluss vorhandenen Locomotiven.

Table with columns for Locomotive Name, Manufacturer, Year, Cylinder, and Boiler (Kessel) details.

I. Staats-Eisenbahnen.

Main table listing locomotives for state railways, including columns for location, name, manufacturer, year, and technical specifications.

Abchnitt III. B. Beschreibung der im Jahresabschluss vorhandenen Locomotiven.

Table with columns for Wheels and Axles (Räder und Achsen), Weight (Gewicht), and other technical specifications.

Eisenbahnen. Locomotiven.

Main table listing locomotives for railways, including columns for location, name, manufacturer, year, and technical specifications.

Not. B. VI. - B. VI.: Die größte Achse hat keine der Funktionen der Vorderachse im Locomotive...

Not. Mech. VI.: Die größte Achse hat keine der Funktionen der Vorderachse im Locomotive...

Not. B. VI.: Vorder- und Hinterachse (letzte Achse) der Eisenbahnen...

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

Table with columns for locomotive number, name, manufacturer, year, cylinder, boiler, and weight. Includes entries for various models like 'Sasle', 'Linsmühle', 'Schlema'.

Personenzugs- Locomotiven.

Table listing passenger locomotives with columns for number, name, manufacturer, year, cylinder, boiler, and weight. Includes entries like 'Spreenberg', 'Egersdorf', 'Cottbus'.

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

Table with columns for locomotive number, name, manufacturer, year, cylinder, boiler, and weight. Includes detailed technical specifications and a 'Weitere Angaben' section.

Notiz N. VII. und N. VIII. Vor- und Rückwärts-Gebirgsbau... (Technical notes regarding locomotive construction and operation.)

Notiz N. VIII. Die beiden Locomotiven... (Additional technical notes on specific locomotive models.)

Locomotiven.

Table listing general locomotive data with columns for number, name, manufacturer, year, cylinder, boiler, and weight.



Table with columns for Locomotive Number, Name, Manufacturer, and detailed specifications for Cylinders and Boilers (Kessel). Includes sub-sections for 'Aberdonian' and 'Locomotiven für gemischte Züge'.

Table with columns for Locomotive Number, Name, Manufacturer, and detailed specifications for Wheels and Axles (Räder und Achsen), Weight (Gewicht), and Acquisition Costs (Anschaffungskosten). Includes notes on specific models like 'Kad. N. 112' and 'Kad. Schw. 113'.

Locomotiven für

gemischte Züge.

Summary table for locomotives for mixed trains, listing numbers, names (e.g., Saxonia, Bavaria), and various technical specifications.

Summary table for locomotives for mixed trains, listing numbers, names, and various technical specifications.

Weitere Angaben über die Construction-Verhältnisse.

Kad. N. 112: Die Locomotiv-Achsen sind...

Kad. Schw. 113: Die Achsen sind...



Abchnitt III. B. Nachweisung der im Jahresklasse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns for Locomotive No., Year, Name, Manufacturer, Cylinders, and various boiler specifications (Kessel). Includes sub-sections for 'Cylinder' and 'Kessel' with detailed technical data.

Abchnitt III. B. Nachweisung der im Jahresklasse vorhandenen Locomotiven.

Table with columns for Locomotive No., Year, Name, Manufacturer, and detailed specifications for wheels, weight, and purchase price. Includes sub-sections for 'Räder und Achsen', 'Gewicht', and 'Anschaffungskosten'.

Not. W. III. - B. III. - A. ...

Not. B. III. - W. III. ...

Not. B. III. - B. III. ...



Table with columns: Nr., Baujahr, Name, Fabrikant, Jahr der Anschaffung, Cylinder (Bauart, Durchmesser, Lage), Kessel (Rundkessel, Material, Durchmesser, Material, Anzahl, Heißeiche, Feuerkasten, Feuerfläche, Feuerkraft), and other technical specifications.

Lastzuge-

Table listing locomotives with columns for number, name, manufacturer, year, and various technical details.

Table with columns: Nr., Baujahr, Name, Fabrikant, Jahr der Anschaffung, Cylinder, Kessel, Räder und Achsen (Anzahl, Durchmesser, Achsenlänge), Gewicht (Gesamt, auf die Achsen, auf die Räder), and other technical specifications.

Locomotiven.

Table listing locomotives with columns for number, name, manufacturer, year, and various technical details.

Wahl. Nr. 111. ...

Wahl. Nr. 112. ...

Abchnitt III. B.

Nachweisung der von Jahresklassen vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Stückzahl, Nummer, Locomotive, Namen, Namen der Fabrikanten, Jahres der Anschaffung, Cylind., Kessel, and various technical specifications.

Abchnitt III. B.

Nachweisung der von Jahresklassen vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Räder und Achsen, Gewicht, and Ansetzkosten, with detailed technical data for locomotives.

Notiz zu den Abweichungen... (Footnote or explanatory text regarding locomotive specifications and measurements.)



Abchnitt III. B. Nachweisung der im Jahresabschluss vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Schienen-Nr., Kaprie, Namen, Namen der Fabrikanten und der Fabrikate, Jahre der Anschaffung, Cylinder, Kessel (Rendkessel, Ständer, Waßfläche), and other technical specifications.

Abchnitt III. B. Nachweisung der im Jahresabschluss vorhandenen Locomotiven.

Table with columns: Räder und Achsen, Gewicht, and other technical specifications. Includes sub-sections for wheels, axle material, and weight distribution.

Rad. Schw. V. 1 Achsen, Federn, ...

Rad. H. V. 1 Achsen, Achsen ...



Abschnitt III. B.

Nachweisung der an Zahnradtrieb verbundenen Locomotiven.

Table with columns for Locomotive name, manufacturer, year, cylinder type, boiler type, and various technical specifications like pressure, weight, and dimensions.

Diverse

Table listing various locomotives with columns for name, manufacturer, year, and technical details.

Abschnitt III. B.

Nachweisung der an Zahnradtrieb verbundenen Locomotiven.

Table with columns for locomotive name, manufacturer, year, cylinder type, boiler type, and detailed technical specifications including axle load, weight, and dimensions.

Locomotiven

Table listing locomotives with columns for name, manufacturer, year, and technical details.

Vertical text notes on the right side of the page, providing additional information or references for specific locomotives.



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

Table with columns for Locomotive details: Name, Manufacturer, Year, Cylinders, Boiler, and various technical specifications.

411 Stück in No.

Anmerkung sind 11 Stück aussergeleitet und bereits ersetzte Locomotiven aus den Jahren 1842 bis 1847 vorhanden, welche noch

2. Von der Staatsverwaltung

a. Althessing-Zeller

Table with columns for Locomotive details: Name, Manufacturer, Year, Cylinders, Boiler, and various technical specifications.

1 Stück in No.

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

Table with columns for Locomotive details: Name, Manufacturer, Year, Cylinders, Boiler, and various technical specifications.

zur Dienst für Bahnunterhaltungszwecke verwendet werden und am Schlusse der Tabelle E. dieses Abschnittes spezielle Erwähnung finden.

betriebene Privat-Eisenbahnen.

Eisenbahn.

Table with columns for Locomotive details: Name, Manufacturer, Year, Cylinders, Boiler, and various technical specifications.

1 Stück in No.

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

Table with columns for Stückzahl, Nummer, Kategorie, Namen, Fabrikanten, and Kessel details (Rundkessel, Stecker, Heizfläche).

Table 'a. Gasmotiv-Becken' listing locomotives like Zwickau, Wiprecht v. Grotzsch, Lucka, Gasmotiv.

Table 'c. Zittau-Becken' listing locomotives like Reichenberg, Richard Hartmann, Saturn, Jupiter, Mars, Neptun.

Die Gesamtzahl der Locomotiven bei

Table 'a) nach der Verwendung' showing counts and percentages for different locomotive types.

Table 'b) nach den Kategorien' showing counts and percentages for specific locomotive models.

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

Table with columns for Räder und Achsen, Gewicht, and Anschaffungskosten. Includes sub-tables for wheels, weight, and purchase costs.

Table 'a. Gasmotiv-Becken' (continued) with columns for Stückzahl, Nummer, Namen, and various technical specifications.

Table 'c. Zittau-Becken' (continued) with columns for Stückzahl, Nummer, Namen, and various technical specifications.

des Staats-Eisenbahnen bestand Ende 1878:

Table 'a) nach den Anschaffungsdaten' showing counts and percentages for locomotives purchased in different years.



Abschnitt III. C.

Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.	
										Eigengewicht					
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Elzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen-durchmesser in der Nabe.	Aeus-serer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlengewicht.	leer mit Werkzeug.	dienstfor-tig mit Wasser und Kohlen.	Anschaf-fungskosten in Mark.	Bemerkungen.		
										Kilogramm.					
													Millimeter.		
1. Staats-Eisenbahnen.															
1	1	Eigene Werkstatt.	1858	PG.	6	108	2 667	5 650	2 500	7 750	15 900	4 278,43	Hufeisenförmige Cisterne, hölzernes Untergestelle.		
2	2	" "	1860	E.	"	"	2 743	"	"	8 000	16 150	4 620,35			
3	3†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 620,35			
4	4	" "	1857	PG.	"	"	2 667	"	"	"	"	4 755,93			
5	5	" "	1860	"	"	"	2 743	"	"	"	"	4 620,35			
6	6	" "	1861	"	"	"	"	"	"	"	"	4 196,70			
7	7	" "	1860	"	"	"	"	"	"	7 850	16 000	4 620,35			
8	8†	" "	1869	"	"	"	"	"	"	9 000	17 150	6 075,00			
9	9	" "	1857	"	"	"	2 667	5 100	"	7 100	14 700	5 079,94			
10	10	" "	1861	"	"	"	2 743	5 650	"	7 850	16 000	4 428,08			
11	11	" "	1860	"	"	"	"	"	"	8 000	16 150	4 620,35			
12	12	" "	1859	"	"	"	2 667	"	"	7 750	15 900	4 818,11			
13	13	" "	1857	"	"	"	"	5 100	"	7 100	14 700	4 920,33			
14	14	" "	1862	E.	"	"	2 743	5 650	"	8 000	16 150	4 991,25			
15	15	" "	1863	PG.	"	"	"	"	"	7 850	16 000	4 967,23			
16	16	" "	1860	"	"	"	"	"	"	"	"	4 620,35			
17	17	" "	1859	"	"	"	2 667	"	"	7 750	15 900	4 920,53			
18	18	" "	1863	"	"	"	2 743	"	"	7 850	16 000	4 967,22			
19	19†	" "	1870	E.	"	"	"	"	"	8 700	16 850	6 212,12			
20	20	" "	1873	PG.	"	115	"	"	"	8 600	16 750	6 972,06			
21	21	" "	1875	"	"	"	"	7 000	2 600	8 900	18 500	5 865,97			
22	22	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,97			
23	23	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,97			
24	24	" "	1865	"	"	108	2 743	5 650	2 500	7 850	16 000	4 562,16			
25	25	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	4 834,23			
26	26	" "	1871	"	"	"	"	"	"	8 600	16 750	5 086,84			
27	27 ^a	" "	1859	"	"	"	2 667	4 500	2 000	6 700	13 200	4 227,00			
28	27	" "	1876	"	"	115	2 740	7 000	2 600	8 600	18 200	4 923,07			
29	28 ^a	" "	1854	"	"	108	2 667	4 500	2 000	6 700	13 200	5 157,52			
30	28	" "	1875	"	"	115	2 743	7 000	2 600	8 900	18 500	5 865,97			
31	29	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96			
32	30	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96			
33	31	" "	1854	"	"	108	2 667	4 500	2 000	6 700	13 200	5 141,50			
34	32	" "	1855	"	"	"	"	"	"	"	"	4 473,61			
35	33	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 473,61			
36	34	" "	1865	"	"	"	2 743	5 650	2 500	7 850	16 000	4 562,16			
37	35	" "	1857	"	"	"	2 667	"	"	7 750	15 900	5 058,93			
38	36	" "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	4 603,31			
39	37	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 603,31			
40	38	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 603,31			
41	39	" "	1857	"	"	"	"	5 100	"	7 100	14 700	4 750,94			
42	40	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 750,94			
43	41	" "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	4 750,94			
44	42	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 750,94			
45	43	Hütte in Sorge.	1846	"	"	115	"	4 200	2 000	9 300	15 500	6 000,00			
46	44	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 000,00			
47	45	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 000,00			
48	46	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 000,00			
49	47 ^a	" "	1848	"	"	"	"	"	"	"	"	6 348,00			
50	47	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	"	2 740	7 000	2 600	8 600	18 200	4 923,07			
51	48	Hütte in Sorge.	1848	"	"	"	2 667	4 200	2 000	9 300	15 500	6 348,00			
52	49	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00			
53	50 ^a	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00			
54	50	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	"	2 740	7 000	2 600	8 600	18 200	4 923,07			
55	51	Hütte in Sorge.	1854	"	"	"	2 875	5 650	2 500	8 950	17 100	7 326,18			
56	52	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	"	2 835	"	"	9 500	17 650	7 997,70			
57	53	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 035,23			
58	54	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 161,35			
59	55	" "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00			
60	56	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00			
61	57	" "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00			
62	58	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00			
63	59	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00			
64	60	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00			
65	61	Eigene Werkstatt.	1859	"	"	108	2 667	"	"	8 000	16 150	4 818,11			
66	62	" "	1867	E.	"	"	2 743	"	"	"	"	4 537,93			
67	63	" "	1859	PG.	"	"	2 667	"	"	7 750	15 900	4 818,11			
68	64	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 818,11			
69	65	" "	1860	E.	"	"	2 743	"	"	8 000	16 150	4 596,33			

† in Colonne 2 bedeutet Einrichtung für Dampfheizung.

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

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.
										Eigengewicht				
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsens-	Aeus-	Wassergewicht.	Kohlengewicht.	leer	dienstfer-	Anschaf-	Bemerkungen.	
						durch-	serer			mit	tig mit			Wasser	und	Mark.
						messer	Radstand.			Werk-	Wasser	fungs-		
						in der				zeug.	und	kosten		
						Nabe.					Kohlen.	in		
												Mark.		
						Millimeter.								
70	66	Eigene Werkstatt.	1860	E.	6	108	2 743	5 650	2 500	8 000	16 150	4 596,33		
71	67	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 596,33		
72	68	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 596,34		
73	69	" "	1861	"	"	"	"	"	"	"	"	5 711,00		
74	70	" "	"	PG.	"	"	"	"	"	7 850	16 000	5 710,99		
75	71	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99		
76	72	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99		
77	73	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 710,99		
78	74	" "	1864	"	"	"	"	"	"	"	"	6 151,01		
79	75	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,90		
80	76	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,90		
81	77	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,90		
82	78	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,90		
83	79	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,90		
84	80	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 150,90		
85	81	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
86	82	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
87	83	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67	Wie bei Nr. 1.	
88	84	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
89	85	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
90	86	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
91	87	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
92	88	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
93	89	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
94	90	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
95	91	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
96	92	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
97	93	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
98	94	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
99	95	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
100	96	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
101	97†	" "	"	E.	"	"	"	"	"	8 000	16 150	5 627,67		
102	98†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
103	99	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
104	100	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,67		
105	101	" "	1867	PG.	"	127	3 048	6 200	"	10 350	19 050	7 726,75	Wie bei Nr. 8.	
106	102	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74		
107	103	" "	1870	"	"	108	2 743	"	"	8 600	17 300	5 730,00	Wie bei Nr. 19.	
108	104	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 730,00		
109	105	" "	1873	"	"	115	"	5 650	"	"	16 750	6 972,00	Wie bei Nr. 1.	
110	106	Hütte in Zorge.	1846	"	"	120	3 048	5 900	"	12 200	20 600	6 492,00	Wie bei Nr. 19.	
111	107	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	2 743	5 650	"	8 600	16 750	6 972,00	Wie bei Nr. 19.	
112	108	Hütte in Zorge.	1846	"	"	"	"	5 900	"	12 200	20 600	6 492,00	Wie bei Nr. 1.	
113	109	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 492,00		
114	110	Eigene Werkstatt.	1871	"	"	108	"	5 650	"	8 600	16 750	5 086,84	Wie bei Nr. 19.	
115	111	" "	1870	"	"	"	"	6 200	"	"	17 300	5 730,00	Wie bei Nr. 19.	
116	112	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 730,00		
117	113 ^a	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1848	"	"	120	2 692	4 350	"	7 250	14 100	6 330,00	Wie bei Nr. 1.	
118	113	Eigene Werkstatt.	1875	"	"	115	2 743	7 000	2 600	8 900	18 500	5 865,90	Wie bei Nr. 19.	
119	114	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1848	"	"	120	2 692	4 350	2 500	6 800	13 650	6 330,00	Wie bei Nr. 1.	
120	115	" "	1850	"	"	"	"	5 900	"	5 900	14 300	6 090,00	Wie bei Nr. 19.	
121	116	Eigene Werkstatt.	1875	"	"	115	2 743	7 000	2 600	8 900	18 500	5 865,90	Wie bei Nr. 19.	
122	117	" "	1871	"	"	108	"	5 650	2 500	8 600	16 750	5 086,84	Wie bei Nr. 19.	
123	118	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1851	"	"	120	2 692	"	"	7 250	15 400	6 480,00	Wie bei Nr. 19.	
124	119	Henschel & Sohn in Cassel.	1850	"	"	"	3 048	5 900	"	10 900	19 300	8 100,00	Wie bei Nr. 1.	
125	120	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Wie bei Nr. 1.	
126	121	" "	1851	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Wie bei Nr. 1.	
127	122	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Wie bei Nr. 1.	
128	123	Leipzig-Dresdner Wagenbau-Anstalt.	1853	"	"	"	2 692	"	"	5 900	14 300	6 030,00	Wie bei Nr. 1.	
129	124	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	2 740	5 650	"	8 600	16 750	4 923,67	Wie bei Nr. 27.	
130	125	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	124	3 048	5 900	"	9 650	18 050	8 180,85	Wie bei Nr. 8.	
131	126	" "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	8 180,86	Wie bei Nr. 8.	
132	127	" "	1858	"	"	"	"	"	"	8 750	17 150	8 250,15	Wie bei Nr. 27.	
133	128	Eigene Werkstatt.	1876	"	"	115	2 740	7 000	2 600	8 600	18 200	4 923,67	Wie bei Nr. 27.	
134	129	Hartmann in Chemnitz.	1857	"	"	124	3 048	"	"	9 650	19 250	8 180,86	Wie bei Nr. 8.	
135	130	" "	1858	"	"	"	"	5 900	2 500	"	18 050	8 250,15	Wie bei Nr. 8.	
136	131	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 250,16	Wie bei Nr. 8.	

† Siehe S. 142.

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

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.
										Eigengewicht				
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen-durchmesser in der Nabe.	Aeus-serer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlengewicht.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.	
										Kilogramm.				
						Millimeter.								
137	132	Hartmann in Chemnitz.	1861	PG.	6	124	2 820	6 500	2 500	11 150	20 150	9 069,35		
138	133†	" " "	"	E.	"	"	"	"	"	10 750	19 750	9 069,35		
139	134†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,35		
140	135†	" " "	1862	"	"	"	3 048	5 900	"	8 750	17 150	7 796,32		
141	136	" " "	"	PG.	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32		
142	137	" " "	1861	"	"	"	2 820	6 500	"	11 150	20 150	9 069,35		
143	138	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 069,35		
144	139	" " "	1862	"	"	"	3 048	5 900	"	8 750	17 150	7 796,32		
145	140	" " "	1861	"	"	"	2 820	6 500	"	11 150	20 150	8 808,00		
146	141	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00		
147	142	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00		
148	143	" " "	1862	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00		
149	144	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00		
150	145	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 808,00		
151	146	" " "	1863	"	"	"	3 048	5 900	"	8 750	17 150	7 796,32		
152	147	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32		
153	148	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 796,32		
154	149	Eigene Werkstatt.	1865	"	"	127	"	6 200	"	10 350	19 050	7 580,50		
155	150	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50		
156	151	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50	Wie bei Nr. 8.	
157	152	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,50		
158	153	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 580,51		
159	154	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,34		
160	155	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 723,33		
161	156	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74		
162	157	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74		
163	158	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75		
164	159	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,74		
165	160	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75		
166	161	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 726,75		
167	162	" " "	1868	"	4	140	2 438	5 500	"	8 750	16 750	6 811,21		
168	163	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 811,20		
169	164	" " "	1869	"	"	"	"	5 650	"	8 900	17 050	6 618,07		
170	165	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,07		
171	166	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,07		
172	167	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 618,07		
173	168	" " "	"	"	6	108	2 743	"	"	9 000	17 150	6 056,01		
174	169	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,01		
175	170	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,01		
176	171	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 056,01		
177	172	Hartmann in Chemnitz.	1855	"	"	140	"	"	"	8 300	16 450	9 000,00	Flache Cisterne, eisernes Unter-gestelle.	
178	173	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
179	174	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
180	175	Eigene Werkstatt.	1873	"	"	115	"	"	"	8 600	16 750	6 972,00	Wie bei Nr. 12.	
181	176	Hartmann in Chemnitz.	1863	"	"	140	"	5 800	"	8 200	16 500	9 000,00	Wie bei Nr. 172.	
182	177	Eigene Werkstatt.	1865	E.	"	108	"	5 650	"	8 000	16 150	5 627,07		
183	178†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,07		
184	179	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,07		
185	180†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 627,07		
186	181	" " "	"	PG.	"	"	"	"	"	7 850	16 000	5 627,08		
187	182	" " "	1866	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
188	183	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
189	184	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
190	185	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
191	186	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
192	187	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
193	188	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
194	189	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57	Wie bei Nr. 1.	
195	190	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
196	191	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
197	192	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
198	193	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
199	194	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
200	195	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
201	196†	" " "	"	E.	"	"	"	"	"	8 000	16 150	5 553,57		
202	197†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
203	198†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
204	199	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
205	200†	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		

† Siehe S. 142.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.
										Eigengewicht				
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Elzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen-durchmesser in der Nabe.	Aeus-serer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlengewicht.	leer	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaf-fungskosten in Mark.	Bemerkungen.	
										Kilogramm.				
						Millimeter.								
206	201	Eigene Werkstatt.	1866	E.	6	108	2 743	5 650	2 500	8 000	16 150	5 553,57	Wie bei Nr. 1.	
207	202†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
208	203	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 553,57		
209	204	" "	1872	PG.	"	115	"	"	"	8 600	16 750	5 728,09	Wie bei Nr. 19.	
210	205	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09		
211	206	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09		
212	207	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 728,09	Wie bei Nr. 8.	
213	208†	" "	1869	E.	"	108	"	"	"	8 100	16 250	6 073,59		
214	209	" "	"	PG.	"	"	"	"	"	7 850	16 000	6 073,59		
215	210	" "	"	"	4	138	2 591	"	"	"	"	5 436,56	Wie bei Nr. 172.	
216	211	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 436,56		
217	212	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	2 438	"	"	8 600	16 750	6 780,00		
218	213	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Wie bei Nr. 172.	
219	214	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00		
220	215	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00		
221	216	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Wie bei Nr. 172.	
222	217	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00		
223	218	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00		
224	219	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 780,00	Wie bei Nr. 172.	
225	220	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 367,44		
226	221	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 367,44		
227	222†	Eigene Werkstatt.	1870	E.	6	108	2 743	"	"	8 700	16 850	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
228	223†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
229	224†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
230	225†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
231	226†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81		
232	227†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81		
233	228†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81	Wie bei Nr. 19 und Heberlein-sche Bremse.	
234	229†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81		
235	230†	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
236	231†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
237	232†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
238	233†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
239	234†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
240	235†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
241	236†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
242	237†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
243	238	" "	"	PG.	"	"	"	"	"	8 600	16 750	6 212,12		
244	239	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
245	240	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
246	241	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
247	242†	Schwartzkopff in Berlin.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81		
248	243†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.	
249	244	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81		
250	245	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 851,81		
251	246	Eigene Werkstatt.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.	
252	247	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
253	248	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
254	249	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
255	250	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
256	251	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
257	252	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12	Wie bei Nr. 19.	
258	253	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 212,12		
259	254	" "	1871	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
260	255†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19.	
261	256	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
262	257	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
263	258	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.	
264	259†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
265	260†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
266	261	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19 und Exter'sche Bremse.	
267	262†	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
268	263	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
269	264	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19.	
270	265	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
271	266	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
272	267	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41	Wie bei Nr. 19.	
273	268	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		
274	269	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 491,41		

† Siehe S. 142.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.
										Eigengewicht				
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Elzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen- durch- messer in der Nabe.	Achs- serer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlegewicht.	loer mit Werk- zeug.	dienstfer- tig mit Wasser und Kohlen.	Anschaf- fungs- kosten in Mark.	Bemerkungen.	
						Millimeter.	Kilogramm.							
343	338	Eigene Werkstatt.	1873	PG.	6	115	2 743	5 650	2 500	8 600	16 750	6 972,66		
344	339	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66		
345	340	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74		
346	341	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,74		
347	342	" "	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66		
348	343	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66		
349	344	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66		
350	345	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 972,66		
351	346	" "	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
352	347	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
353	348	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
354	349	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
355	350	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
356	351	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
357	352	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
358	353	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
359	354	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
360	355	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
361	356	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
362	357	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
363	358	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
364	359	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
365	360	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
366	361	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 268,75		
367	362	" "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96		
368	363	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96		
369	364	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96		
370	365	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96		
371	366	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96		
372	367	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5 865,96		
373	368	" "	1876	"	"	"	2 740	"	"	"	"	4 947,67		
374	369	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,67		
375	370	" "	"	"	"	"	"	7 000	2 600	"	18 200	4 923,68		
376	371	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
377	372	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
378	373	" "	"	"	"	"	"	5 650	2 500	"	16 750	4 923,68		
379	374	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
380	375	" "	"	"	"	"	"	7 000	2 600	"	18 200	4 923,68		
381	376	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
382	377	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
383	378	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
384	379	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
385	380	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
386	381	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
387	382	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
388	383	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
389	384	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
390	385	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4 923,68		
391	386	A. Borsig in Berlin.	1857	E.	"	128	2 840	6 500	2 500	10 750	19 750	9 150,00		
392	387	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
393	388	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
394	389	" "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
395	390	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
396	391	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
397	392	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
398	393	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
399	394	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
400	395	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
401	396	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
402	397	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
403	398	" "	1865	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
404	399	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
405	400	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
406	401	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
407	402	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
408	403	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
409	404	Hartmann in Chemnitz.	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
410	405	" "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		

Die Tender Nr. 386—413 können nur mit den Locomotiven Bv1^a, Nr. 544—561; H v1^a, Nr. 562—571 u. Hach. v1 Nr. 572—583 gekuppelt werden.

Abschnitt III. C.

Nachweisung der am Jahreschlusse vorhandenen Tender.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.
										Eigengewicht				
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen-durchmesser in der Nabe.	Aussen-erer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlegewicht.	leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.	
										Kilogramm.				
						Millimeter.								
411	406	Hartmann in Chemnitz.	1857	E.	6	128	2 840	6 500	2 500	10 750	19 750	9 000,00		
412	407	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
413	408	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
414	409	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
415	410	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
416	411	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
417	412	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
418	413	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
419	414	A. Borsig in Berlin.	1852	PG.	"	"	"	"	"	10 250	19 250	6 600,00		
420	415	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00		
421	416	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6 600,00		
422	417	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00	Wie bei Nr. 386.	
423	418	" " "	1854	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00		
424	419	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00		
425	420	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 100,00		
426	421	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
427	422	" " "	1856	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
428	423	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
429	424	" " "	1857	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
430	425	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
431	426	" " "	1858	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
432	427	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
433	428	" " "	1859	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
434	429	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
435	430	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
436	431	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 150,00		
437	432	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1874	"	"	130	3 160	7 000	3 500	11 000	21 500	10 500,00		
438	433	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00		
439	434	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00		
440	435	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10 500,00	Eis. Untergestelle mit flacher Cisterne.	
441	436	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
442	437	" " "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
443	438	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
444	439	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
445	440	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
446	441	E. Kessler in Esslingen.	1866	"	"	"	"	7 500	3 000	10 000	20 500	9 450,00		
447	442	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
448	443	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
449	444	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
450	445	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
451	446	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
452	447	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
453	448	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Wie bei Nr. 386.	
454	449	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
455	450	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
456	451	" " "	1867	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
457	452	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
458	453	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
459	454	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
460	455	" " "	1868	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
461	456	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
462	457	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Eis. Untergest., hufeisenf. Cist.	
463	458	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
464	459	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
465	460	" " "	"	"	"	"	"	8 000	"	11 000	22 000	9 450,00		
466	461	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
467	462	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
468	463	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
469	464	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
470	465	" " "	1869	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Wie bei Nr. 386.	
471	466	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
472	467	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
473	468	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
474	469	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
475	470	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
476	471	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
477	472	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
478	473	Maschinenfabrik in Esslingen (Kessler).	1872	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Eis. Untergest., hufeisenf. Cist.	

Die Tender Nr. 414—431, 441—472 und 485—496 können nur mit den Locomotiven K. III. Nr. 584—603; K. V. Nr. 514—525; Hsch. V. Nr. 538—543 und B. II. Nr. 613—615, 617—626 gekuppelt werden.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.		12.	13.	14.
										Eigengewicht				
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen-durchmesser in der Nabe.	Aeus-serer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlengewicht.	leer	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.	Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.	
										Kilogramm.				
						Millimeter.								
479	474	Maschinefabrik in Esslingen (Kessler).	1872	PG.	6	130	3 160	8 000	3 000	11 000	22 000	9 450,00	Wie bei Nr. 473.	
480	475	"	1873	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00		
481	476	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 450,00	Eisernes Untergestelle mit flacher Cisterne.	
482	477	G. Sigi in Wien.	1874	"	"	"	3 175	"	4 000	12 000	24 000	9 000,00		
483	478	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
484	479	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
485	480	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
486	481	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
487	482	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
488	483	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
489	484	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
490	485	Henschel & Sohn in Cassel.	1875	"	"	"	"	9 500	3 750	12 700	25 950	9 000,00		
491	486	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
492	487	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
493	488	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
494	489	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	9 000,00		
495	490	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
496	491	"	1876	"	"	140	"	"	"	"	"	7 000,00		
497	492	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
498	493	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
499	494	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
500	495	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 000,00		
501	496	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
502	497	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
503	498	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
504	499	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
505	500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
506	501	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
507	502	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 425,00		
508	503	Sächs. Maschinenfabrik (Hartmann) in Chemnitz.	1874	"	4	160	2 800	8 000	3 000	10 250	21 250	7 500,00	Wie bei Nr. 473.	
509	504	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
510	505	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
511	506	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
512	507	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
513	508	"	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
514	509	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
515	510	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00		
516	511	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
517	512	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
518	513	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
519	514	"	1876	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00		
520	515	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 420,00		
521	516	"	1874	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
522	517	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
523	518	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
524	519	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
525	520	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
526	521	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
527	522	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
528	523	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
529	524	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
530	525	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
531	526	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
532	527	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	8 500,00		
533	528	F. Schichau in Elbing.	1875	"	"	170	3 030	8 250	4 000	11 700	23 950	12 000,00		
534	529	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
535	530	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
536	531	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
537	532	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
538	533	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
539	534	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		
540	535	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	12 000,00		

Die Tender Nr. 528—535 können nur mit den Locomotiven Schi. III Nr. 663—670 gekuppelt werden.

Abschnitt III. C.

Nachweisung der am Jahresschlusse vorhandenen Tender.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Ordnungs-Nr.	Tendernummer.	Erbauer.	Jahr der Erbauung.	Für Eilzug = E. für Personen- oder Güterzug = PG.	Anzahl der Räder.	Achsen-durchmesser in der Nabe.	Aeusserer Radstand.	Wassergewicht.	Kohlegewicht.	Eigengewicht		Anschaffungskosten in Mark.	Bemerkungen.
										leer mit Werkzeug.	dienstfertig mit Werkzeug, Wasser und Kohlen.		
						Millimeter.	Kilogramm.						

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

1	1	A. Borsig in Berlin.	1872	PG.	4	144	2 510	7 750	2 500	9 950	20 200	7 500,00	Wie bei Nr. 19 der Staatsbahnen. Die Tender können nur mit den Locomotiven der A.-Z. E. gekuppelt werden.
2	2	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
3	3	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
4	4	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 500,00	
5	5	" " "	1875	"	"	"	"	"	"	"	"	9 525,00	

b. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

1	1	Hartmann in Chemnitz.	1857	PG.	6	124	3 018	5 800	2 500	9 500	17 800	6 369,30	Wie bei Nr. 8 der Staatsbahnen.
2	2	Wühlert in Berlin.	1859	"	"	120	"	5 950	"	9 850	18 300	7 481,17	
3	3	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 481,17	
4	4	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 481,16	
5	5	" " "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7 481,16	

Die Gesamtzahl der Tender bei den Staats-Eisenbahnen bestand Ende 1876:

a) nach den Anschaffungsjahren:

aus 7 Stück vom Jahre 1846 = 1,296 Prozent.				aus 7 Stück vom Jahre 1862 = 1,296 Prozent.			
"	2	"	1847 = 0,370	"	7	"	1863 = 1,296
"	6	"	1848 = 1,111	"	8	"	1864 = 1,481
"	1	"	1849 = 0,185	"	39	"	1865 = 7,322
"	3	"	1850 = 0,556	"	32	"	1866 = 5,926
"	3	"	1851 = 0,556	"	15	"	1867 = 2,778
"	4	"	1852 = 0,741	"	19	"	1868 = 3,519
"	1	"	1853 = 0,185	"	31	"	1869 = 5,741
"	7	"	1854 = 1,296	"	37	"	1870 = 6,852
"	8	"	1855 = 1,481	"	21	"	1871 = 3,889
"	9	"	1856 = 1,667	"	40	"	1872 = 7,407
"	19	"	1857 = 3,519	"	36	"	1873 = 6,867
"	18	"	1858 = 3,333	"	53	"	1874 = 9,815
"	10	"	1859 = 1,852	"	35	"	1875 = 6,481
"	10	"	1860 = 1,852	"	37	"	1876 = 6,852
"	15	"	1861 = 2,778	540 Stück in Sa.			

b) nach den Erbauern:

aus 309 Stück von eigenen Werkstätten			= 57,222 Prozent.
"	50	Hartmann	= 9,259
"	25	Sächsische Maschinenfabrik } in Chemnitz	= 4,629
"	32	E. Kessler	= 5,926
"	13	Maschinenfabrik } in Esslingen	= 2,407
"	36	A. Borsig in Berlin	= 6,667
"	22	Henschel & Sohn in Cassel	= 4,074
"	18	Schwartzkopf in Berlin	= 3,333
"	12	Hütte in Zorge	= 2,222
"	8	G. Sigl in Wien	= 1,481
"	8	F. Schichau in Elbing	= 1,481
"	7	Leipzig-Dresdner Wagenbauanstalt	= 1,296
540 St. in Sa.			

c) nach der Verwendung:

aus 466 Stück für Personen- oder Güterzüge		= 86,298 Prozent.	
"	74	Eilzüge	= 13,704



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 Bahn.
 - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

Abschnitt III. D.
Nachweisung der vorhandenen Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	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.
	Anzahl der Wagen mit		Anzahl der Plätze eines Wagens				Anzahl der im Ganzen				Anschaffungs- kosten					
	4	6	in				in				Wagen mit Brems- vor- rich- tung.	ge- brems- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.	I. II. III. IV. Classe.				I. II. III. IV. Classe.				M a r k.						

1. Staats-Eisenbahnen.

Salonwagen I. Classe mit Waschoilette und Retirade.	1	—	9	—	—	—	9	—	—	—	—	1	2	10 756	10 756,00	1868	1
" " " " " " " "	1	—	9	—	—	—	9	—	—	—	—	1	2	13 349	13 348,94	1874	1
" " " " " " " "	1	—	12	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	11 625	11 625,00	1871	1
Krankwagen I. Classe	1	—	10	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	7 500	7 500,00	1873	1
" " " " " " " "	1	—	16	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	6 368	6 368,45	1866	1
Personenwagen " " " " " " " "	1	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	8 094	8 093,55	1862	1
" " " " " " " "	—	2	24	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	11 820	23 640,00	1848	2
" " " " " " " "	—	2	24	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	11 400	22 800,00	1849	1
" " " " " " " "	—	2	24	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	12 600	25 200,00	1850	1
" " " " " " " "	—	2	24	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	12 600	25 200,00	1851	2
" " " " " " " " Salon u. II. Cl. mit Waschoilette und Retirade.	1	—	12	8	—	—	12	8	—	—	—	1	2	9 981	9 981,00	1875	1
" " " " " " " " I. und II. Classe	4	—	3	24	—	—	12	96	—	—	—	3	6	8 466	33 862,58	1865	4
" " " " " " " " " " " "	7	—	3	24	—	—	21	168	—	—	—	7	14	7 541	52 787,98	1867	7
" " " " " " " " " " " "	7	—	3	24	—	—	21	168	—	—	—	—	—	7 265	50 855,98	1868	7
" " " " " " " " " " " "	10	—	3	24	—	—	30	240	—	—	—	5	10	6 800	68 003,35	1869	10
" " " " " " " " " " " "	12	—	3	24	—	—	36	288	—	—	—	5	10	6 974	83 691,03	1870	12
" " " " " " " " " " " "	4	—	3	24	—	—	12	96	—	—	—	—	—	8 338	33 353,38	1871	4
" " " " " " " " " " " "	6	—	3	24	—	—	18	144	—	—	—	4	8	8 664	51 986,04	1872	6
" " " " " " " " " " " "	1	—	3	24	—	—	3	24	—	—	—	—	—	7 656	7 656,00	1875	1
" " " " " " " " " " " "	2	—	6	16	—	—	12	32	—	—	—	2	4	4 079	8 157,10	1847	2
" " " " " " " " " " " "	6	—	6	16	—	—	36	96	—	—	—	—	—	6 000	36 000,00	1849	2
" " " " " " " " " " " "	6	—	6	16	—	—	36	96	—	—	—	—	—	6 000	36 000,00	1850	3
" " " " " " " " " " " "	6	—	6	16	—	—	36	96	—	—	—	—	—	6 000	36 000,00	1851	1
" " " " " " " " " " " "	1	—	6	16	—	—	6	16	—	—	—	—	—	5 400	5 400,00	1853	1
" " " " " " " " " " " "	21	—	6	16	—	—	126	336	—	—	—	—	—	7 420	155 819,00	1865	21
" " " " " " " " " " " "	6	—	6	16	—	—	36	96	—	—	—	6	12	7 345	44 069,70	1869	6
" " " " " " " " " " " "	3	—	6	16	—	—	18	48	—	—	—	—	—	8 307	24 921,00	1872	3
" " " " " " " " " " " "	9	—	6	16	—	—	54	144	—	—	—	—	—	8 080	72 731,04	1873	9
" " " " " " " " " " " "	3	—	6	16	—	—	18	48	—	—	—	1	2	8 773	26 318,79	1874	3
" " " " " " " " " " " "	8	—	6	16	—	—	48	128	—	—	—	5	10	8 922	71 373,44	1875	8
" " " " " " " " " " " "	9	—	6	16	—	—	54	144	—	—	—	3	6	6 035	54 317,35	1876	9
" " " " " " " " " " " " I. u. II. Cl. mit Retirade	18	—	6	16	—	—	108	288	—	—	—	9	18	6 967	125 411,50	1870	18
" " " " " " " " " " " " I. und II. Classe	17	—	6	16	—	—	102	272	—	—	—	6	12	8 549	145 334,15	1872	17
" " " " " " " " " " " " " " " "	27	—	6	20	—	—	162	540	—	—	—	11	22	8 481	229 000,01	1873	27
" " " " " " " " " " " " " " " "	12	—	6	20	—	—	72	240	—	—	—	4	8	8 700	104 410,33	1874	12
" " " " " " " " " " " " " " " "	23	—	6	20	—	—	138	460	—	—	—	6	12	7 975	183 433,50	1875	23
" " " " " " " " " " " " " " " "	2	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	—	8 067	16 133,14	1859	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	15	—	6	24	—	—	90	360	—	—	—	—	—	8 249	123 731,53	1865	15
" " " " " " " " " " " " " " " "	2	—	6	24	—	—	12	48	—	—	—	—	—	8 345	16 690,55	1868	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	4	—	6	24	—	—	24	96	—	—	—	1	2	7 994	31 977,00	1874	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	5	—	6	24	—	—	30	120	—	—	—	2	4	8 779	43 897,00	1875	5
" " " " " " " " " " " " " " " "	8	—	6	24	—	—	48	192	—	—	—	2	4	{6 à 7 279}	63 385,24	1876	8
" " " " " " " " " " " " " " " "	3	—	9	16	—	—	27	48	—	—	—	—	—	{2 à 9 854}	27 746,07	1862	3
" " " " " " " " " " " " " " " "	3	—	9	16	—	—	27	48	—	—	—	3	6	8 685	26 055,00	1874	3
" " " " " " " " " " " " " " " "	5	—	9	16	—	—	45	80	—	—	—	—	—	7 644	38 220,00	1875	5
" " " " " " " " " " " " " " " " I. Cl. u. Salon II. Cl.	2	—	6	12	—	—	12	24	—	—	—	—	—	6 775	13 550,92	1842	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	1	—	6	12	—	—	6	12	—	—	—	—	—	5 628	5 627,80	1845	1
" " " " " " " " " " " " " " " " I. u. II. Cl. mit Post	—	2	6	26	—	—	12	52	—	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1858	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	2	6	16	—	—	12	32	—	—	—	2	4	6 053	12 106,00	1860	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	1	6	32	—	—	6	32	—	—	—	1	2	9 375	9 375,00	1845	1
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	4	6	32	—	—	24	128	—	—	—	4	8	8 919	35 676,00	1852	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	6	6	32	—	—	36	192	—	—	—	4	8	8 429	50 573,10	1853	6
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	1	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1854	1
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	4	6	32	—	—	24	128	—	—	—	4	8	9 525	38 100,00	1855	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	1	6	32	—	—	6	32	—	—	—	—	—	9 000	9 000,00	1856	1
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	7	6	32	—	—	42	224	—	—	—	—	—	9 185	64 297,00	1857	7
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	2	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1858	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	6	6	32	—	—	36	192	—	—	—	6	12	8 571	51 426,92	1859	6
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	4	6	32	—	—	24	128	—	—	—	4	8	9 986	39 945,20	1860	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	6	6	32	—	—	36	192	—	—	—	6	12	10 229	61 375,35	1862	6
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	2	6	32	—	—	12	64	—	—	—	—	—	9 000	18 000,00	1863	2
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	4	6	32	—	—	24	128	—	—	—	1	2	9 131	36 525,00	1864	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	9	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	—	9 053	81 480,00	1865	1
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	9	6	32	—	—	54	288	—	—	—	—	—	9 053	81 480,00	1867	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	10	6	32	—	—	60	320	—	—	—	—	—	9 600	96 000,00	1869	4
" " " " " " " " " " " " " " " "	—	10	6	32	—	—	60	320	—	—	—	—	—	9 600	96 000,00	1870	10

Abschnitt III. D.
Nachweisung der vorhandenen Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. Anzahl der Wagen mit		4. 5. 6. 7. Anzahl der Plätze eines Wagens				8. 9. 10. 11. Anzahl der Plätze im Ganzen				12. 13. Anzahl der		14. 15. Anschaffungs- kosten		16. Jahr der An- schaf- fung.	17. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.	
	4 Rädern.	6	in				in				Wagen mit Brems- vor- rich- tung.	ge- brems- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen. M a r k.	im Ganzen. M a r k.			
			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.							
			Classe.				Classe.										
Personenwagen I. und II. Classe	—	2	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	11 100	22 200,00	1875	2	
" " " " "	—	2	6	32	—	—	12	64	—	—	2	4	7 542	15 084,67	1876	2	
" " " " "	—	3	9	24	—	—	27	72	—	—	3	6	11 931	35 793,00	1848	3	
" " " " "	—	2	12	16	—	—	24	32	—	—	—	—	{1 = 11 400}	24 000,00	{1850}	1	
" " " " "	—	2	12	16	—	—	24	32	—	—	—	—	{1 = 12 600}	24 000,00	{1851}	1	
" " " " "	—	4	12	16	—	—	48	64	—	—	—	—	{2 à 9 000}	34 560,00	{1852}	2	
" " " " "	—	4	12	16	—	—	48	64	—	—	—	—	{2 à 8 280}	34 560,00	{1856}	2	
" " " " "	—	4	12	24	—	—	48	96	—	—	4	8	9 252	37 008,00	1845	4	
" " " " "	—	4	12	24	—	—	48	96	—	—	4	8	4 250	4 250,67	1857	1	
" " " " " II. Classe	1	—	—	24	—	—	—	24	—	—	—	—	6 380	44 656,84	1865	7	
" " " " "	7	—	—	24	—	—	—	168	—	—	—	—	6 805	95 263,24	1873	14	
" " " " "	14	—	—	24	—	—	—	336	—	—	4	8	8 378	50 267,52	{1874}	2	
" " " " "	6	—	—	24	—	—	—	144	—	—	3	6	8 378	50 267,52	{1875}	4	
" " " " "	5	—	—	24	—	—	—	120	—	—	1	2	4 910	24 548,50	1876	5	
" " " " "	6	—	—	28	—	—	—	168	—	—	3	6	7 069	42 415,00	1870	6	
" " " " "	4	—	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	7 812	31 248,00	1873	4	
" " " " "	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	2	4	7 740	15 480,00	1856	2	
" " " " "	6	—	—	32	—	—	—	192	—	—	—	—	7 555	45 329,22	1857	6	
" " " " "	8	—	—	32	—	—	—	256	—	—	6	12	7 617	60 938,29	{1859}	1	
" " " " "	8	—	—	32	—	—	—	256	—	—	6	12	7 617	60 938,29	{1865}	7	
" " " " "	30	—	—	32	—	—	—	960	—	—	15	30	7 067	212 024,57	1870	30	
" " " " "	2	—	—	32	—	—	—	64	—	—	—	—	7 972	15 944,68	1871	2	
" " " " "	11	—	—	32	—	—	—	352	—	—	5	10	8 598	94 572,92	1872	11	
" " " " "	12	—	—	32	—	—	—	384	—	—	6	12	7 928	95 135,54	1873	12	
" " " " "	22	—	—	32	—	—	—	704	—	—	8	16	8 263	181 788,70	1874	22	
" " " " "	36	—	—	32	—	—	—	1 152	—	—	11	22	7 759	279 321,65	1875	36	
" " " " "	12	—	—	32	—	—	—	384	—	—	5	10	6 131	73 574,74	1876	12	
" " " " " mit Post	7	—	—	8	—	—	—	56	—	—	—	—	6 656	46 595,02	1865	7	
" " " " "	7	—	—	8	—	—	—	56	—	—	—	—	6 656	46 595,02	{1857}	1	
Salonwagen II. Classe	2	—	—	16	—	—	—	32	—	—	1	2	{1 = 3 749}	8 480,79	{1859}	1	
" " " " "	1	—	—	22	—	—	—	22	—	—	—	—	{1 = 4 732}	6 000,00	{1850}	1	
" " " " "	—	4	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	6 000	6 000,00	{1850}	2	
" " " " "	—	4	—	28	—	—	—	112	—	—	—	—	8 670	34 680,00	{1851}	2	
Personenwagen II. Classe	—	3	—	32	—	—	—	96	—	—	2	4	{1 à 9 510}	26 670,00	1848	3	
" " " " "	—	4	—	32	—	—	—	128	—	—	3	6	{2 à 8 580}	8 888	35 550,00	1850	4
" " " " "	—	3	—	32	—	—	—	96	—	—	3	6	8 888	35 550,00	1851	4	
" " " " "	—	3	—	32	—	—	—	96	—	—	3	6	9 120	27 360,00	1851	3	
" " " " "	—	2	—	40	—	—	—	80	—	—	2	4	10 602	21 204,00	1845	2	
" " " " " I., II. u. III. Classe	1	—	6	8	20	—	6	8	20	—	—	—	5 418	5 418,00	1845	1	
" " " " " II. u. III. Classe	2	—	—	8	20	—	—	16	40	—	2	4	4 434	8 868,00	1852	2	
" " " " "	4	—	—	8	30	—	—	32	120	—	4	8	6 014	24 055,62	1865	4	
" " " " "	4	—	—	8	30	—	—	32	120	—	2	4	6 107	24 427,20	1874	4	
" " " " "	7	—	—	8	30	—	—	56	210	—	2	4	5 937	41 560,00	1875	7	
" " " " "	1	—	—	16	20	—	—	16	20	—	1	2	5 208	5 208,00	1845	1	
" " " " "	5	—	—	16	20	—	—	80	100	—	5	10	7 770	38 852,07	1862	5	
" " " " "	7	—	—	16	20	—	—	112	140	—	5	10	{2 à 6 150}	44 113,06	{1864}	2	
" " " " "	7	—	—	16	20	—	—	112	140	—	5	10	{5 à 6 363}	44 113,06	{1865}	5	
" " " " "	8	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	{4 à 6 300}	49 500,00	{1866}	4	
" " " " "	8	—	—	16	20	—	—	128	160	—	5	10	{4 à 6 075}	49 500,00	{1867}	4	
" " " " "	3	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 000	18 000,00	{1868}	1	
" " " " "	3	—	—	16	20	—	—	48	60	—	—	—	6 000	18 000,00	{1871}	2	
" " " " "	—	3	—	8	40	—	—	24	120	—	2	4	{2 à 10 781}	31 221,00	{1847}	2	
" " " " "	—	3	—	8	40	—	—	24	120	—	2	4	{1 = 9 660}	31 221,00	{1848}	1	
" " " " "	—	3	—	8	40	—	—	24	120	—	3	6	7 858	23 573,08	{1853}	1	
" " " " "	—	3	—	8	40	—	—	24	120	—	3	6	7 858	23 573,08	{1854}	2	
" " " " "	—	4	—	16	30	—	—	64	120	—	—	—	10 701	42 804,00	1854	4	
" " " " "	—	5	—	16	40	—	—	80	200	—	5	10	{1 = 7 725}	39 765,00	{1845}	1	
" " " " "	—	5	—	16	40	—	—	80	200	—	5	10	{4 à 8 010}	39 765,00	{1847}	4	
" " " " "	—	2	—	16	40	—	—	32	80	—	—	—	7 500	15 000,00	1864	2	
" " " " "	—	3	—	24	20	—	—	72	60	—	—	—	7 830	23 490,00	1856	3	
" " " " " III. Classe	3	—	—	30	—	—	—	—	90	—	3	6	{2 à 4 527}	13 814,38	1844	3	
" " " " "	3	—	—	30	—	—	—	—	90	—	3	6	{1 = 4 760}	13 814,38	1844	3	
" " " " "	8	—	—	30	—	—	—	—	240	—	8	16	4 661	37 284,12	{1847}	4	
" " " " "	8	—	—	30	—	—	—	—	240	—	8	16	4 661	37 284,12	{1848}	4	
" " " " "	5	—	—	30	—	—	—	—	150	—	1	2	{1 = 4 884}	20 532,00	1852	5	
" " " " "	5	—	—	30	—	—	—	—	150	—	1	2	{4 à 3 912}	20 532,00	1852	5	
" " " " "	6	—	—	30	—	—	—	—	180	—	6	12	4 905	29 430,84	1857	6	
" " " " "	2	—	—	30	—	—	—	—	60	—	2	4	4 515	9 030,10	1859	2	
" " " " "	1	—	—	35	—	—	—	—	35	—	1	2	4 232	4 231,83	1870	1	
" " " " "	18	—	—	35	—	—	—	—	630	—	12	24	4 890	88 013,88	1873	18	
" " " " "	11	—	—	35	—	—	—	—	385	—	6	12	5 737	63 101,65	1874	11	
" " " " "	40	—	—	35	—	—	—	—	1 400	—	11	22	4 998	199 931,69	1875	40	



Abchnitt III. D.
Nachweisung der vorhandenen Personenwagen.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. Anzahl der Wagen mit		4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. Anzahl der Plätze eines Wagens im Ganzen								12. 13. Anzahl der		14. 15. Anschaffungs- kosten		16. Jahr der An- schaf- fung.	17. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.				
	4	6	in				in				Wagen mit Brem- s- vor- rich- tung.	ge- brems- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.						
			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.			M a r k.							
	Rädern.		C l a s s e.				C l a s s e.													
Personenwagen III. Classe.	25	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	875	—	19	38	4 071	101 785,52	1876	25	
"	8	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	312	—	4	8	5 813	46 500,00	1875	8	
"	6	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	240	—	4	8	{5 à 4 811}	28 704,00	{1847	5	
"	7	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	280	—	4	8	{1 = 4 650}	34 110,00	{1848	1	
"	2	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	80	—	2	4	4 873	11 190,00	1849	7	
"	2	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	80	—	2	4	{1 = 4 650}	11 190,00	{1850	1	
"	2	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	80	—	2	4	{1 = 6 540}	11 183,14	{1856	1	
"	15	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	600	—	15	30	{6 à 5 238}	87 780,34	{1859	2	
"	8	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	320	—	3	6	{9 à 6 261}	38 370,00	{1861	6	
"	58	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	2 320	—	58	116	{4 796}	303 785,03	{1862	9	
"	13	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	520	—	13	26	{21 à 5 173}	67 231,42	{1864	8	
"	31	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	1 240	—	16	32	{10 à 5 863}	150 740,09	{1865	58	
"	6	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	240	—	6	12	{27 à 5 056}	32 621,10	{1866	13	
"	20	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	800	—	20	40	{4 à 5 855}	99 946,00	{1867	6	
"	68	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	2 720	—	68	136	{2 à 4 600}	312 912,04	{1869	20	
"	2	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	80	—	2	4	4 997	9 399,72	1870	68	
"	37	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	1 480	—	20	40	4 602	194 789,50	1871	2	
"	140	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	5 600	—	77	154	4 700	765 208,52	1872	37	
"	66	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	2 640	—	31	62	5 265	356 041,90	1873	140	
"	166	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	6 640	—	83	166	5 395	766 379,74	1874	66	
"	92	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	3 680	—	56	112	4 617	366 696,00	1875	166	
" mit Post.	1	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	15	—	1	2	3 986	5 932,03	1876	92	
"	7	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	140	—	6	12	5 933	36 379,01	1875	1	
"	3	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	60	—	3	6	5 197	15 600,00	1872	7	
"	4	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	80	—	1	2	{2 à 5 040}	18 958,00	{1873	2	
"	1	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	45	—	1	2	{1 = 5 521}	7 776,00	{1874	1	
"	1	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	50	—	1	2	4 740	10 740,00	1875	4	
"	8	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	400	—	6	12	7 776	63 660,00	1848	1	
"	20	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	1 000	—	12	24	{6 à 8 190}	147 960,00	{1847	8	
"	3	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	150	—	2	4	{2 à 7 260}	22 380,00	{1849	10	
"	8	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	400	—	7	14	7 398	61 473,00	{1850	10	
"	9	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	450	—	9	18	7 460	65 155,42	1851	3	
"	12	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	720	—	12	24	7 684	87 813,00	1856	8	
"	6	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	360	—	6	12	7 239	66 000,00	{1857	3	
"	13	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	780	—	10	20	{3 à 7 752}	81 069,00	{1858	6	
"	11	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	660	—	3	6	{9 à 7 173}	66 000,00	{1854	4	
"	2	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	120	—	1	2	{1 = 7 725}	12 450,00	{1855	6	
"	15	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	900	—	15	30	{5 à 7 575}	114 272,03	{1856	1	
"	3	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	180	—	1	2	{6 à 6 287}	18 450,00	{1857	2	
"	15	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	900	—	—	—	{7 à 6 193}	90 000,00	{1858	6	
"	10	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	600	—	10	20	6 000	66 000,00	1854	4	
"	16	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	960	—	13	26	6 225	69 900,00	1855	1	
"	12	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	720	—	—	—	6 225	124 500,00	1856	2	
"	4	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	240	—	—	—	7 618	90 000,00	1858	2	
" u. IV. Classe.	2	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	120	—	2	4	6 150	24 000,00	1866	13	
IV. Classe.	60	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	2400	—	30	60	6 000	11 328,00	{1867	2	
"	19	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	760	—	8	16	6 990	216 531,52	1867	2	
"	18	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	1080	—	—	—	6 990	77 640,42	1868	10	
"	2	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	120	—	2	4	6 654	79 380,00	1869	16	
"	16	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	960	—	7	14	6 150	11 328,00	1870	12	
"	27	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—	1620	—	12	24	6 000	70 127,70	{1873	3	
Summa	1534	301	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 313	14 846	45 689	7000	983	1 966	—	—	1 835
mit																				
69 848 = 17,59 Plätze pro Achse.																				
3 971 Achsen und 15 010 315 k. Eigengewicht.																				

1. Benennung der Wagen.	2. 3. Anzahl der Wagen mit		4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. Anzahl der Plätze eines Wagens im Ganzen								12. 13. Anzahl der		14. 15. Anschaffungs- kosten		16. Jahr der An- schaf- fung.	17. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	in				in				Wagen mit Brems- vor- rich- tung.	ge- brems- ten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
			I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.	IV.						
	Rädern.			Classe.				Classe.				M a r k.				

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Personenwagen I. u. II. Classe . . .	3	—	6	24	—	—	18	72	—	—	—	—	8 054	24 162,00	1872	3
" II. u. III. " . . .	5	—	—	8	30	—	—	40	150	—	5	10	7 244	36 220,00	1872	5
" III. " . . .	2	—	—	—	40	—	—	—	80	—	—	—	4 800	9 600,00	1875	2
" IV. " . . .	3	—	—	—	—	30	—	—	—	90	—	—	5 204	15 612,00	1872	3
Summa	13	—	—	—	—	—	18	112	230	90	5	10	—	—	—	13
mit 26 Achsen und 109 900 k. Eigengewicht. 450 Plätze = 17,31 pro Achse.																

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

Personenwagen I. u. II. Classe . . .	1	—	6	16	—	—	6	16	—	—	—	—	9 600	9 600,00	1873	1
" I. u. III. " . . .	1	—	6	—	30	—	6	—	30	—	—	—	7 080	7 080,00	1873	1
" II. u. III. " . . .	7	—	—	8	30	—	—	56	210	—	4	8	7 286	51 000,00	1873	7
Summa	9	—	—	—	—	—	12	72	240	—	4	8	—	—	—	9
mit 18 Achsen und 69 165 k. Eigengewicht. 324 Plätze = 18,00 pro Achse.																

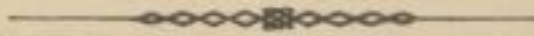
c. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Personenwagen I., II. u. III. Classe . . .	2	—	6	8	20	—	12	16	40	—	—	—	9 597	19 194,00	1857	2
" I. u. III. Classe . . .	2	—	6	—	30	—	12	—	60	—	—	—	8 856	17 712,00	1857	2
" II. u. III. Classe . . .	6	—	—	16	20	—	—	96	120	—	6	12	6 602	39 614,40	1857	6
" III. Classe . . .	4	—	—	—	40	—	—	—	160	—	4	8	5 461	21 842,40	1857	4
Summa	14	—	—	—	—	—	24	112	380	—	10	20	—	—	—	14
mit 28 Achsen und 100 200 k. Eigengewicht. 516 Plätze = 18,43 pro Achse.																

Bei den Staats-Eisenbahnen kamen nach den Anschaffungsjahren:

Personen- wagen	mit einer Anzahl von Plätzen					zusammen.	Proz.	Jahrgang. auf 1842	mit einer Anzahl von Plätzen					zusammen.	Proz.	Jahrgang. auf 1860	
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	I. Cl.				II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.						
2	12	24	—	—	36	0,052	"	1842	6	36	160	—	—	196	0,281	"	1860
3	—	—	90	—	90	0,129	"	1844	6	—	—	240	—	240	0,344	"	1861
23	66	260	800	—	1 126	1,612	"	1845	39	85	320	1 360	—	1 765	2,527	"	1862
1	—	—	60	—	60	0,086	"	1846	2	12	64	—	—	76	0,109	"	1863
23	12	112	910	—	1 034	1,489	"	1847	16	24	192	440	—	656	0,939	"	1864
23	75	176	645	—	896	1,283	"	1848	132	234	1 384	2 720	—	4 338	6,211	"	1865
20	36	32	780	—	848	1,214	"	1849	31	16	64	1 380	—	1 460	2,099	"	1866
23	54	270	540	—	864	1,227	"	1850	48	45	360	1 440	—	1 845	2,641	"	1867
12	66	184	150	—	400	0,573	"	1851	27	42	232	860	—	1 134	1,623	"	1868
19	48	176	550	—	774	1,108	"	1852	56	90	464	1 760	—	2 314	3,313	"	1869
15	42	216	460	—	718	1,028	"	1853	157	204	2 024	3 475	—	5 703	8,165	"	1870
11	6	112	440	—	558	0,799	"	1854	11	24	192	120	—	336	0,481	"	1871
10	24	128	360	—	512	0,733	"	1855	99	138	816	1 620	1 080	3 654	5,231	"	1872
18	30	200	560	—	790	1,131	"	1856	234	226	1 516	6 482	180	8 404	12,032	"	1873
24	42	456	330	—	828	1,185	"	1857	190	150	1 216	3 225	2 400	6 991	10,009	"	1874
12	24	116	420	—	560	0,802	"	1858	348	288	2 188	8 777	1 720	12 973	18,573	"	1875
14	48	288	140	—	476	0,681	"	1859	180	114	904	4 555	1 620	7 193	10,298	"	1876

Von der Gesamtzahl der Plätze kamen nach Prozenten: 3,31 auf I. Classe, 21,26 auf II. Classe, 65,41 auf III. Classe, 10,02 auf IV. Classe.



Verzeichnis der im Jahre 1872 erschienenen Bücher

Nr.	Titel	Verlag	Preis		Bibliogr. Nr.	Anmerkungen
			geb.	ungeb.		
1	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
2	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
3	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
4	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
5	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
6	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
7	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
8	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
9	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
10	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
11	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
12	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
13	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
14	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
15	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
16	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
17	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
18	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
19	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
20	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
21	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
22	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
23	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
24	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
25	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
26	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
27	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
28	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
29	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
30	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
31	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
32	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
33	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
34	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
35	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
36	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
37	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
38	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
39	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
40	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
41	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
42	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
43	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
44	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
45	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
46	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
47	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
48	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
49	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	
50	Die Kunst der Buchdruckerei	Verlag v. G. Neumann, Neudamm	1 50	1 50	1872	

Abschnitt III.

Nachweisung

DER AM JAHRESSCHLUSSE VORHANDENEN

GEPÄCK- UND GÜTER- ETC. WAGEN

MIT ANGABE IHRER LADUNGSFÄHIGKEIT UND ANSCHAFFUNGSKOSTEN.

- 1. Bei den Staats-Eisenbahnen.
- 2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

No.	Anschaffungskosten	Anzahl der Wagen	Ladungsfähigkeit		Anzahl der Wagen	Anschaffungskosten	Anzahl der Wagen	Anschaffungskosten	Anzahl der Wagen	Anschaffungskosten
			in Kubikfuß	in Centnern						
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

*) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich:
 1. Güterwagen mit Kesselwagen IV. Cl.
 2. Güterwagen mit Kesselwagen V. Cl.
 3. Güterwagen mit Kesselwagen VI. Cl.
 4. Güterwagen mit Kesselwagen VII. Cl.
 5. Güterwagen mit Kesselwagen VIII. Cl.
 6. Güterwagen mit Kesselwagen IX. Cl.
 7. Güterwagen mit Kesselwagen X. Cl.

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

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen mit			Ladungsfähigkeit		Anzahl der		Anschaffungskosten		An- schaf- fungs- Jahr.	Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8	durch- schnittlich pr. Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Brems- vorrichtung.	gebremsten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.			Kilogramm.				Mark.			

1. Staats - Eisenbahnen.

Passagiergepäckwagen	9	—	—	4 000	36 000	—	—	2 797	25 170,00	1852	9
"	6	—	—	"	24 000	—	—	2 790	16 740,00	1858 1859 1860	3 1 2
"	1	—	—	"	4 000	1	2	3 540	3 540,00	1862	1
"	22	—	—	"	88 000	22	44	3 825	84 150,00	1868 1871 1872 1874	8 7 3 4
"	2	—	—	5 000	10 000	2	4	4 461	8 922,00	1845	2
"	3	—	—	"	15 000	3	6	5 400	16 200,00	1848	3
"	3	—	—	"	15 000	3	6	3 490	10 470,00	1852	3
"	4	—	—	"	20 000	4	8	3 182	12 728,00	1854	4
"	2	—	—	"	10 000	2	4	3 084	6 167,50	1857	2
"	3	—	—	"	15 000	3	6	3 382	10 146,72	1860 1861	1 2
"	20	—	—	"	100 000	20	40	2 845	56 894,91	1862	20
"	6	—	—	"	30 000	6	12	2 935	17 612,44	1863	6
"	2	—	—	"	10 000	2	4	3 026	6 051,28	1864	2
"	18	—	—	"	90 000	18	36	2 787	50 171,02	1865	18
"	4	—	—	"	20 000	4	8	{ 3 à 2 766 1 = 2 150 }	10 449,21	1866 1867	3 1
"	8	—	—	"	40 000	8	16	{ 4 à 2 723 4 à 2 541 }	21 057,59	1868 1869	4 4
"	18	—	—	"	90 000	18	36	{ 1 = 2 561 17 à 3 064 }	54 645,50	1870	18
"	22	—	—	"	110 000	22	44	3 057	67 245,80	1871	22
"	23	—	—	"	115 000	23	46	2 869	65 995,28	1872	23
"	34	—	—	"	170 000	34	68	3 440	116 969,58	1873	34
"	39	—	—	"	195 000	39	78	3 781	147 449,04	1874	39
"	51	—	—	"	255 000	51	102	3 450	175 952,82	1875	51
"	25	—	—	"	125 000	25	50	3 278	81 950,80	1876	25
"	4	—	—	10 000	40 000	4	8	4 791	19 164,00	1874	4
"	6	—	—	"	60 000	6	12	4 100	24 600,00	1875	6
"	—	2	—	5 000	10 000	—	—	3 900	7 800,00	1854	2
"	—	3	—	"	15 000	2	4	3 970	11 910,00	1855	3
"	—	13	—	"	65 000	9	18	3 900	50 700,00	1857 1858 1860	7 5 1
"	—	6	—	7 500	45 000	6	12	4 650	27 900,00	1852	6
Summa	335	24	—	—	1 822 000	337	674	—	—	—	359
bedeckte*)	mit 742 Achsen und 2 550 325 k. Eigengewicht.										
Güterwagen	1	—	—	4 000	4 000	1	2	5 295	5 295,00	1847	1
"	3	—	—	5 000	15 000	1	2	3 122	9 366,00	1845	3
"	1	—	—	"	5 000	—	—	4 275	4 275,00	1846	1
"	19	—	—	"	95 000	7	14	3 437	65 310,00	1847	19

*) Unter den bedeckten Güterwagen befinden sich:
 8 Stück einfachladige mit Einrichtung als Personenwagen IV. Cl.,
 3 " " " " " " Postgepäckwagen,
 12 " " " " " " Gepäckwagen mit Zollverschluss,
 10 " doppelladige " " zum Maschinentransport.

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit			5. 6. Ladungsfähigkeit		7. 8. Anzahl der		9. 10. Anschaffungskosten		11. An- schaf- fungs- Jahr.	12. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8	durch- schnittlich pr. Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Brems- vorrichtung.	gebremsten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.			Kilogramm.				Mark.			
<u>bedeckte</u> Güterwagen	27	—	—	5 000	135 000	13	26	3 226	87 115,00	1848	27
"	20	—	—	"	100 000	6	12	3 007	60 147,48	1849	20
"	28	—	—	"	140 000	3	6	2 800	78 405,00	1850	28
"	63	—	—	"	315 000	16	32	2 853	179 761,00	1851	63
"	169	—	—	"	845 000	75	150	2 882	487 109,40	1852	169
"	118	—	—	"	590 000	47	94	2 571	303 329,40	1853	118
"	26	—	—	"	130 000	1	2	2 634	68 486,27	1854	26
"	64	—	—	"	320 000	2	4	2 943	188 367,79	1855	64
"	149	—	—	"	745 000	97	194	3 014	449 155,00	1856	149
"	87	—	—	"	435 000	49	98	2 823	245 576,19	1857	87
"	20	—	—	"	100 000	18	36	2 490	49 807,14	1858	20
"	72	—	—	"	360 000	21	42	2 675	192 581,58	1859	72
"	50	—	—	"	250 000	17	34	2 306	115 299,23	1860	50
"	110	—	—	"	550 000	16	32	2 178	239 616,57	1861	110
"	52	—	—	"	260 000	45	90	2 478	128 845,14	1862	52
"	109	—	—	"	545 000	97	194	2 371	258 416,05	1863	109
"	199	—	—	"	995 000	149	298	2 144	426 624,54	1864	199
"	180	—	—	"	900 000	70	140	2 124	382 368,02	1865	180
"	63	—	—	"	315 000	46	92	2 078	130 918,78	1866	63
"	128	—	—	"	640 000	72	144	2 096	268 231,22	1867	128
"	270	—	—	"	1 350 000	110	220	2 189	591 042,72	1868	270
"	66	—	—	"	330 000	51	102	1 912	126 172,24	1869	66
"	211	—	—	"	1 055 000	87	174	2 337	493 178,97	1870	211
"	272	—	—	"	1 360 000	137	274	2 286	621 743,23	1871	272
"	403	—	—	"	2 015 000	223	446	2 585	1 041 873,45	1872	403
"	501	—	—	"	2 505 000	254	508	2 774	1 389 914,58	1873	501
"	385	—	—	"	1 925 000	170	340	2 857	1 100 109,42	1874	385
"	315	—	—	"	1 575 000	149	298	2 433	766 432,34	1875	315
"	43	—	—	"	215 000	36	72	{12 à 2 610} {31 à 1 997}	93 215,07	1876	43
"	99	—	—	10 000	990 000	49	98	3 440	340 545,00	1866	99
"	99	—	—	"	990 000	25	50	3 001	297 120,00	1867	99
"	100	—	—	"	1 000 000	40	80	3 233	322 280,00	1868	100
"	62	—	—	"	620 000	50	100	2 940	182 287,21	1869	62
"	124	—	—	"	1 240 000	—	—	3 039	376 836,00	{1870 1871}	{50 74}
"	100	—	—	"	1 000 000	30	60	3 311	331 050,00	1872	100
"	1	—	—	"	10 000	—	—	2 880	2 880,00	1873	1
"	53	—	—	"	530 000	15	30	2 855	151 335,00	1875	53
"	237	—	—	"	2 370 000	76	152	2 303	545 728,84	1876	237
"	—	2	—	5 000	10 000	2	4	3 881	7 761,00	1852	2
"	—	39	—	10 000	390 000	8	16	3 394	132 360,00	1854	39
"	—	32	—	"	320 000	12	24	3 467	110 940,00	1855	32
"	—	23	—	"	230 000	2	4	3 337	76 740,00	{1856 1857}	{12 11}
"	—	22	—	"	220 000	16	32	3 633	79 920,00	1858	22

Abschnitt III. E.

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

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit			3. Ladungsfähigkeit		4. Anzahl der		5. Anschaffungskosten		6. An- schaf- fungs- Jahr.	7. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8	durch- schnittlich pr. Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Brems- vorrichtung.	gebremsten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.			Kilogramm.				Mark.			
bedeckte											
Güterwagen	—	2	—	10 000	20 000	—	—	3 300	6 600,00	{1861 1862}	1 1
"	—	—	7	"	70 000	4	8	6 858	48 003,00	{1845 1847 1848}	1 5 1
"	—	—	4	"	40 000	—	—	{ 2 à 6 444 2 à 5 868 }	24 624,00	{1852 1859}	2 2
"	—	—	4	"	40 000	—	—	5 881	23 524,18	1870	4
Pferdewagen	2	—	—	5 000	10 000	—	—	2 490	4 980,00	1850	2
"	8	—	—	"	40 000	—	—	2 745	21 960,00	1851	8
"	2	—	—	"	10 000	—	—	3 300	6 600,00	1853	2
"	3	—	—	"	15 000	—	—	2 372	7 116,06	1863	3
"	10	—	—	"	50 000	10	20	2 337	23 373,94	1865	10
Viehwagen	3	—	—	"	15 000	—	—	2 580	7 740,00	1852	3
"	15	—	—	6 500	97 500	—	—	2 340	35 100,00	{1853 1858 1865}	5 5 5
Summa der bedeckten Güterwagen	5 142	120	15	—	31 446 500	2 425	4 850	—	—	—	5 277
mit 10 704 Achsen und 28 316 175 k. Eigengewicht.											
Ausserdem:											
Postbureauwagen	—	5	—	—	—	5	10	7 500	37 500,00	1853	5
offene*)											
Güterwagen	12	—	—	4 000	48 000	12	24	{ 1 — 1 476 11 à 1 759 }	20 827,00	{1845 1846}	1 11
"	44	—	—	"	176 000	42	84	1 768	77 790,00	1847	44
"	6	—	—	"	24 000	6	12	1 788	10 725,00	{1848 1849}	4 2
"	2	—	—	"	8 000	2	4	2 342	4 683,00	1851	2

*) Von den offenen Güterwagen sind ausschliesslich bestimmt:

967	Stück	einfachladige	der Hauptbahnen	zum Steinkohlentransport	von Zwickau (incl. 97 Stück mit Aufsatzbords zum Coaktransport),
1990	"	doppelladige	"	"	"
370	"	einfachladige	Zweigbahnen	"	aus dem Plauenschen Grunde,
316	"	"	Hauptbahnen	"	"
238	"	doppelladige	"	"	"
1405	"	"	"	Braunkohlentransport aus Böhmen	(incl. 653 Stück für den Braunkohlentransport von der Dux-Bodenbacher Bahn),
78	"	einfachladige	"	Langholztransport,	"
426	"	doppelladige	"	"	"
215	"	einfachladige	"	(mit Dächern) zum Kalktransport,	"
113	"	"	"	zum Kalktransport (von Ostrau),	"
35	"	doppelladige	"	"	"
18	"	einfachladige	"	(mit Gatterbords) zum Viehtransport,	"
20	"	"	"	(mit Aufsatzbords) zum Coaktransport,	"
18	"	doppelladige	"	"	(Waldenburg-Sandersleben),
17	"	"	"	"	(Dresden-Berlin via Kamenz),
5	"	einfachladige	"	zum Säuretransport in Ballons,	"
2	"	"	"	Chemikallientransport,	"
6	"	"	"	Equipagentransport,	"
2	"	doppelladige	"	"	"
24	"	"	"	Strohtransport ab Löbau,	"
409	"	einfachladige	"	(ältere) zu Bahnunterhaltungs- und Bauzwecken.	"

1. Benennung der Wagen.	2. 3. 4. Anzahl der Wagen mit			5. 6. Ladungsfähigkeit		7. 8. Anzahl der		9. 10. Anschaffungskosten		11. An- schaf- fungs- Jahr.	12. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8	durch- schnittlich pr. Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Brems- vorrichtung.	gebremsten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.			Kilogramm.				Mark.			
offene Güterwagen	8	—	—	5 000	40 000	—	—	1 801	14 408,00	{1842 1843	1 7
"	40	—	—	"	200 000	7	14	1 766	70 636,00	{1844 1845	10 30
"	37	—	—	"	185 000	18	36	1 648	60 964,00	1846	37
"	63	—	—	"	315 000	23	46	2 020	127 245,55	1847	63
"	83	—	—	"	415 000	37	74	1 692	140 406,70	1848	83
"	12	—	—	"	60 000	1	2	1 437	17 241,30	1849	12
"	8	—	—	"	40 000	2	4	1 721	13 770,00	1850	8
"	54	—	—	"	270 000	13	26	1 557	84 080,85	1851	54
"	197	—	—	"	985 000	69	138	1 379	271 678,79	1852	197
"	100	—	—	"	500 000	37	74	1 763	176 301,68	1853	100
"	45	—	—	"	225 000	8	16	1 746	78 552,47	1854	45
"	145	—	—	"	725 000	57	114	2 604	377 627,12	1855	145
"	295	—	—	"	1 475 000	115	230	2 219	654 588,01	1856	295
"	151	—	—	"	755 000	17	34	1 847	278 905,42	1857	151
"	186	—	—	"	930 000	48	96	1 939	360 726,62	1858	186
"	76	—	—	"	380 000	41	82	1 919	145 850,18	1859	76
"	52	—	—	"	260 000	14	28	1 635	85 028,12	1860	52
"	160	—	—	"	800 000	115	230	1 793	286 904,78	1861	160
"	†) 218	—	—	"	1 090 000	175	350	1 795	391 226,87	1862	218
"	199	—	—	"	995 000	137	274	1 435	285 655,99	1863	199
"	†) 84	—	—	"	420 000	29	58	1 528	128 312,92	1864	84
"	†) 99	—	—	"	495 000	58	116	1 508	149 262,26	1865	99
"	264	—	—	"	1 320 000	53	106	1 499	395 853,76	1866	264
"	178	—	—	"	890 000	113	226	1 444	257 069,08	1867	178
"	78	—	—	"	390 000	18	36	1 294	100 946,35	1868	78
"	88	—	—	"	440 000	30	60	1 227	107 952,42	1869	88
"	25	—	—	"	125 000	4	8	1 157	28 933,74	1870	25
"	1	—	—	"	5 000	1	2	1 342	1 342,35	1871	1
"	14	—	—	"	70 000	4	8	1 637	22 918,80	1873	14
"	6	—	—	"	30 000	—	—	1 800	10 800,00	{1874 1875	4 2
Zweigbahnwagen	290	—	—	"	1 450 000	243	486	1 184	343 331,53	{1856 1857 1858	150 100 40
"	80	—	—	"	400 000	80	160	1 347	107 760,00	1874	80
Güterwagen	40	—	—	6 000	240 000	8	16	2 278	91 104,00	1866	40
"	72	—	—	9 000	648 000	23	46	2 430	174 948,00	1857	72
"	56	—	—	10 000	560 000	13	26	2 246	125 778,91	1854	56
"	201	—	—	"	2 010 000	49	98	2 195	441 265,00	1855	201
"	45	—	—	"	450 000	18	36	2 143	96 439,48	1856	45
"	263	—	—	"	2 630 000	105	210	2 362	621 315,00	1857	263
"	†) 118	—	—	"	1 180 000	55	110	2 438	287 671,55	1858	118
"	62	—	—	"	620 000	16	32	2 128	131 923,83	1859	62
"	121	—	—	"	1 210 000	43	86	1 893	229 095,78	1860	121

†) Siehe S. 162.

Abschnitt III. E.

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

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit			3. Ladungsfähigkeit		4. Anzahl der		5. Anschaffungskosten		6. An- schaf- fungs- Jahr.	7. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8	durch- schnittlich pr. Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Brems- vorrichtung.	gebremsten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.			Kilogramm.				Mark.			
offene Güterwagen †)	527	—	—	10 000	5 270 000	429	858	2 091	1 102 008,47	1861	527
"	438	—	—	"	4 380 000	99	198	2 024	886 396,79	1862	438
"	147	—	—	"	1 470 000	121	242	1 989	292 348,92	1863	147
"	199	—	—	"	1 990 000	120	240	1 941	386 223,92	1864	199
"	445	—	—	"	4 450 000	151	302	2 152	957 560,92	1865	445
"	584	—	—	"	5 840 000	331	662	2 299	1 342 638,24	1866	584
"	250	—	—	"	2 500 000	96	192	2 321	580 214,88	1867	250
"	115	—	—	"	1 150 000	78	156	2 062	237 169,20	1868	115
"	293	—	—	"	2 930 000	90	180	1 987	582 165,20	1869	293
"	399	—	—	"	3 990 000	179	358	2 043	815 173,54	1870	399
"	581	—	—	"	5 810 000	274	548	2 109	1 225 442,45	1871	581
"	1 209	—	—	"	12 090 000	385	770	2 264	2 737 330,92	1872	1 209
"	1 256	—	—	"	12 560 000	521	1 042	2 586	3 247 506,27	1873	1 256
"	850	—	—	"	8 500 000	367	734	2 630	2 235 677,68	1874	850
"	812	—	—	"	8 120 000	223	446	2 276	1 847 919,99	1875	812
"	228	—	—	"	2 280 000	105	210	1 804	411 425,82	1876	228
"	10	—	—	15 000	150 000	—	—	2 337	23 370,00	1865	10
"	69	—	—	"	1 035 000	18	36	2 465	170 115,00	1866	69
"	3	—	—	"	45 000	3	6	2 820	8 460,00	1867	3
"	50	—	—	"	750 000	17	34	2 503	125 160,00	1868	50
"	1	—	—	"	15 000	—	—	2 340	2 340,00	1875	1
"	—	20	—	7 500	150 000	16	32	2 866	57 310,00	1852	20
"	—	1	—	10 000	10 000	—	—	3 000	3 000,00	1855	1
"	—	—	2	"	20 000	—	—	3 298	6 596,20	{ 1857 1858	1 1
"	—	—	3	"	30 000	—	—	3 351	10 054,06	1870	3
"	—	—	3	"	30 000	—	—	6 125	18 374,52	1873	3
"	—	—	13	"	130 000	—	—	5 852	76 074,20	1874	13
"	—	—	2	20 000	40 000	—	—	4 625	9 250,28	1860	2
"	—	—	3	"	60 000	—	—	4 660	13 979,22	1870	3
"	—	—	4	"	80 000	—	—	7 317	29 269,00	1873	4
Summa der offenen Güterwagen †)	12 844	21	30	—	112 359 000	5 582	11 164	—	—	—	12 895
	mit 25 871 Achsen und 57 970 870 k. Eigengewicht.										
Summa aller Gepäck- und Güterwagen	18 321	165	45	—	145 627 500	8 344	16 688	—	—	—	18 531
(359 Passagiergepäckwagen 18 172 Güterwagen)	18 531 Wagen mit { 88 837 370 k. Eigengewicht, 37 317 Achsen (pr. Stck. 3 902,4 k. Ladungsfähigkeit u. 2 380,6 k. Wagengewicht).										
†Hierbei befinden sich die der Chemnitz - Würsch- nitzer Eisenbahn-Gesell- schaft gehörigen offenen Güterwagen an:	21	—	—	5 000	105 000	—	—	—	37 342,20	1862	21
	12	—	—	"	60 000	12	24	—	18 957,00	1864	12
	24	—	—	"	120 000	24	48	—	37 913,58	1865	24
	59	—	—	10 000	590 000	15	30	—	144 581,20	1858	59
	69	—	—	"	690 000	29	58	—	140 433,45	1861	69
	1	—	—	"	10 000	—	—	—	1 691,89	1876	1
Summa	186	—	—	—	1 575 000	80	160	—	—	—	186

1. Benennung der Wagen.	2. Anzahl der Wagen mit			3. Ladungsfähigkeit		4. Anzahl der		5. Anschaffungskosten		6. An- schaf- fungs- Jahr.	7. Stück- zahl pro Jahr und in Sa.
	4	6	8	durch- schnittlich pr. Wagen.	im Ganzen.	Wagen mit Brems- vorrichtung.	gebremsten Achsen.	durch- schnittlich pro Wagen.	im Ganzen.		
	Rädern.			Kilogramm.		Mark.		Mark.			

2. Von der Staatsverwaltung betriebene **Privat-Eisenbahnen.**a. **Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.**

Passagiergepäckwagen mit Post	2	—	—	5 000	10 000	2	4	6 044	12 088,00	1872	2
bedeckte Güterwagen	15	—	—	8 000	120 000	5	10	3 384	50 760,00	1872	15
offene "	110	—	—	10 000	1 100 000	20	40	2 725	299 740,00	1872	110
" "	199	—	—	"	1 990 000	83	166	3 101	620 166,25	1873	199
" "	1	—	—	"	10 000	1	2					1874	1
Sa. der Gepäck- und Güterwagen	327	—	—	—	3 230 000	111	222	—	—	—	327

327 Wagen mit { 1 796 050 k. Eigengewicht,
654 Achsen (pr. Stück 4 938,8 k. Ladungsfähigkeit u. 2 746,8 k. Wagengewicht).

Ausserdem 10 Stück vierrädrige Bauwagen mit zusammen 50 000 k. Ladungsfähigkeit.

b. **Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.**

Passagiergepäckwagen mit Postbureau	2	—	—	5 000	10 000	2	4	5 160	10 320,00	1874	2
<u>bedeckte</u> Güterwagen	18	—	—	"	90 000	5	10	3 580	64 440,00	1873	18
<u>offene</u> Güterwagen	168	—	—	10 000	1 680 000	32	64	3 099	520 560,00	1873	168
" "	82	—	—	"	820 000	35	70	3 184	261 060,00	1874	82
Sa. der Gepäck- und Güterwagen	270	—	—	—	2 600 000	74	148	—	—	—	270

270 Wagen mit { 1 325 325 k. Eigengewicht,
540 Achsen (pr. Stck. 4 814,8 k. Ladungsfähigkeit u. 2 454,8 k. Wagengewicht).

c. **Zittau-Reichenberger Eisenbahn.**

Passagiergepäckwagen	4	—	—	5 000	20 000	4	8	2 923	11 691,00	1856	4
<u>bedeckte</u> Güterwagen	20	—	—	"	100 000	8	16	2 614	52 289,33	1856	20
" "	10	—	—	"	50 000	10	20	2 430	24 301,80	1863	10
" "	1	—	—	"	5 000	—	—	2 614	2 614,40	1867	1
<u>offene</u> Güterwagen	26	—	—	"	130 000	13	26	2 124	55 224,32	1857	26
" "	1	—	—	"	5 000	—	—	2 124	2 124,01	1866	1
" "	1	—	—	"	5 000	—	—	2 124	2 124,02	1867	1
" "	36	—	—	10 000	360 000	11	22	2 482	89 345,49	1856	36
" "	12	—	—	"	120 000	12	24	2 482	29 781,84	1857	12
" "	1	—	—	"	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1864	1
" "	1	—	—	"	10 000	1	2	2 482	2 481,82	1873	1
" "	2	—	—	"	20 000	2	4	2 124	4 248,02	1876	2
Sa. der Gepäck- und Güterwagen	115	—	—	—	835 000	62	124	—	—	—	115

115 Wagen mit { 525 450 k. Eigengewicht,
230 Achsen (pr. Stck. 3 630,8 k. Ladungsfähigkeit und 2 284,8 k. Wagengewicht).

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

Bei den Staats-Eisenbahnen kamen nach den Anschaffungsjahren:

Gepäck- und Güterwagen.				Achsen		Ladungsfähigkeit.		Gepäck- und Güterwagen.				Achsen		Ladungsfähigkeit.	
bedeckte	offene	zusammen	mit		Kilogramm	Proz. auf	Jahr	bedeckte	offene	zusammen	mit		Kilogramm	Proz. auf	Jahr
—	1	1	mit	2	5 000	= 0,003	1842	54	175	229	mit	463	1 778 000	= 1,321	1860
—	7	7	"	14	35 000	= 0,024	1843	113	687	800	"	1 601	6 640 000	= 4,500	1861
—	10	10	"	20	50 000	= 0,034	1844	74	656	730	"	1 461	5 844 000	= 4,013	1862
6	31	37	"	76	189 000	= 0,130	1845	118	346	464	"	928	3 055 000	= 2,008	1863
1	48	49	"	98	234 000	= 0,161	1846	201	283	484	"	968	3 415 000	= 2,345	1864
25	107	132	"	274	640 000	= 0,439	1847	213	554	767	"	1 534	6 167 500	= 4,235	1865
31	87	118	"	238	591 000	= 0,406	1848	165	957	1 122	"	2 244	9 755 000	= 6,600	1866
20	14	34	"	68	168 000	= 0,115	1849	228	431	659	"	1 318	5 070 000	= 3,481	1867
30	8	38	"	76	190 000	= 0,130	1850	382	243	625	"	1 250	4 692 000	= 3,222	1868
71	56	127	"	254	633 000	= 0,435	1851	132	381	513	"	1 026	4 340 000	= 2,980	1869
194	217	411	"	854	2 121 000	= 1,456	1852	283	430	713	"	1 446	5 890 000	= 4,044	1870
125	100	225	"	450	1 132 500	= 0,778	1853	375	582	957	"	1 914	8 053 000	= 5,530	1871
71	101	172	"	385	1 335 000	= 0,917	1854	529	1 209	1 738	"	3 476	15 232 000	= 10,400	1872
99	347	446	"	928	3 400 000	= 2,335	1855	536	1 277	1 813	"	3 640	15 425 000	= 10,599	1873
161	490	651	"	1 314	3 540 000	= 2,431	1856	432	947	1 379	"	2 784	11 226 000	= 7,709	1874
107	587	694	"	1 408	5 133 000	= 3,525	1857	425	815	1 240	"	2 480	10 565 000	= 7,255	1875
55	345	400	"	829	2 709 500	= 1,800	1858	305	228	533	"	1 066	4 990 000	= 3,427	1876
75	138	213	"	430	1 384 000	= 0,950	1859								
								5 636	12 895	18 531	mit	37 317	145 627 500 k.	Ladungsfähigkeit.	

Die Gepäck- und Güterwagenachsen bestanden aus:

266 Stück Achsen à 7 500 k. Ladungsfähigkeit	= 0,713 Prozent.	15 970 Stück Achsen à 2 500 k. Ladungsfähigkeit	= 42,705 Prozent.
20 204 " " " 5 000	= 54,143 "	206 " " " 2 000	= 0,552 "
144 " " " 4 500	= 0,386 "	60 " " " 1 667	= 0,161 "
357 " " " 3 333	= 0,957 "		
30 " " " 3 250	= 0,080 "	11 446 Stück Achsen unter bedeckten Wagen	= 30,072 "
80 " " " 3 000	= 0,214 "	25 871 " " " offenen	= 69,328 "

Stückzahl	Ladungsfähigkeit (k)	Prozent	Stückzahl	Ladungsfähigkeit (k)	Prozent
266	7 500	0,713	15 970	2 500	42,705
20 204	5 000	54,143	206	2 000	0,552
144	4 500	0,386	60	1 667	0,161
357	3 333	0,957			
30	3 250	0,080	11 446	unter bedeckten Wagen	30,072
80	3 000	0,214	25 871	offenen	69,328

Die Wagen mit 110 Achsen (Proz. 2,00) sind Ladungsfähigkeit und 7,00 k. Ladungsfähigkeit

Abschnitt III.

F.

Uebersicht

DER **LEISTUNGEN,** DES **VERBRAUCHES**
(AN HEIZMATERIAL UND REPARATURKOSTEN)

DURCH DIE

LOCOMOTIVEN.

1. Bei den Staats-Eisenbahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - b. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - c. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

Bedeutung der Typen in Colonne 2 und 13:

T. = Tender-Locomotive.
 LZ. = Betriebsstrecke Leipzig-Zwickau.
 ZH. = " Zwickau-Hof.
 LC. = " Leipzig-Chemnitz.
 RZ. = " Riesa-Zwickau.
 SZ. = " Schwarzenberg-Zwickau.
 RE. = " Reichenbach-Eger.
 HÖ. = " Herlasgrün-Ölsnitz.
 WA. = " Weipert-Annaberg.
 AC. = " Annaberg-Chemnitz.
 DC. = " Dresden-Chemnitz.
 DCK. = Kohlenbahnen bei Dresden.
 BD. = Betriebsstrecke Bodenbach-Dresden.

GD. = Betriebsstrecke Görlitz-Dresden.
 KD. = " Kamenz-Dresden.
 PK. = " Pirna-Kamenz.
 ZL. = " Zittau-Löbau.
 SL. = " Seifhennersdorf-Löbau.
 ES. = " Ebersbach-Sohland.
 WZ. = " Warnsdorf-Zittau.
 GN. = " Greiz-Neumark.
 LRD. = " Leipzig-Riesa-Dresden.
 LDD. = " Leipzig-Döbeln-Dresden.
 REI. = " Riesa-Elsterwerda.
 NB. = " Nossen-Bienenmühle.

WW. = Betriebsstrecke Wolfsgefärdh-Weischlitz.
 CAA. = " Chemnitz-Aue-Adorf.
 ZFÖ. = " Zwickau-Falkenstein-Ölsnitz.
 CHR. = " Chemnitz-Hainichen-Rosswein.
 ZWEL. = " Zittau-Warnsdorf-Ebersbach-Löbau.
 Fl.Rtz. = " Flöha-Reitzenhain.
 GG. = " Gössnitz-Gera.
 ZA. = " Zeitz-Altenburg.
 GM. = " Gaschwitz-Meuselwitz.
 ZR. = " Zittau-Reichenberg.

Bei den in Colonne 11 und 12 aufzeichneten Locomotivkilometern beziehentlich Reparaturkosten sind die von den Locomotiven der vormaligen Chemnitz-Aue-Adorfer Bahn (Nr. 639 bis mit 662), Sächsisch-Thüringischen Bahn (Nr. 663 bis mit 670), Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Bahn (Nr. 671 bis mit 675) und Chemnitz-Komotauer Bahn (Nr. 676 bis mit 689) geleisteten Kilometer resp. beanspruchten Reparaturkosten vom Tage der Anschaffung bis zu deren Uebergang in Staatseigenthum eingestellt worden.
 Bei den Locomotiven Nr. 514 bis mit 636 und 639 bis mit 689 der vormaligen in Staatseigenthum übergegangenen Privateisenbahnen sind — Colonne 13 — nur diejenigen Reparaturtage eingestellt worden, welche dieselben im letzten Halbjahre beansprucht haben.

Abchnitt 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. Anschaffungs- jahr).	5, 6, 7, 8.				9, 10.		11, 12.		13.			
				Im Betriebsjahre wurden								Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen.	
				geleistet				verbraucht				überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht	Lieferung vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Locomotiven	Reparaturkosten	Kilogramm.	Mark.					Kilometer.	Mark.
Nutz-	Leer-	Dienststunden.	Mark.												
1. Staats-Eisenbahnen.															
96	II. VI.	Dresden	16	53 134,0	184,0	—	609	384 650	2 041,50	601 860,0	33 305,37	LZ. ZH.	67		
97	"	München	16	55 370,8	230,0	585	435	476 225	1 761,25	602 185,8	22 404,17	ZH. LZ. RZ.	32		
98	"	Berlin	16	46 851,8	229,1	389	377	382 450	2 184,97	651 102,9	23 044,11	ZH. RZ.	92		
99	"	Wien	16	30 495,8	78,2	—	360	206 000	1 867,82	724 578,8	28 842,49	ZH. LZ.	80		
100	"	Prag	16	31 500,1	199,4	348	263	286 250	2 693,08	668 805,8	21 903,49	ZH. RZ.	173		
101	"	Mainz	14	49 323,9	206,4	—	514	379 500	883,91	654 583,9	22 133,07	RZ. ZH.	22		
102	"	Darmstadt	14	47 771,5	252,7	—	488	370 700	4 570,27	722 137,7	26 258,40	ZH. LZ.	156		
103	"	Trier	10	38 310,2	129,8	2	341	333 000	3 168,48	378 111,8	16 818,97	LZ. ZH.	103		
104	"	Cöln	10	35 653,3	57,3	10	483	289 750	1 079,38	403 992,9	15 403,36	LZ. ZH.	75		
66	"	Coblenz	10	69 913,8	—	—	801	479 750	1 998,02	463 134,7	18 199,20	ZH. LZ.	40		
67	"	Hannover	10	46 991,2	125,4	7	860	382 050	1 527,98	408 642,4	14 132,30	LZ. ZH.	42		
68	"	Braunschweig	10	25 446,4	—	—	365	203 500	706,48	404 123,0	13 394,00	LZ. ZH.	51		
164	"	Kufstein	10	48 363,9	73,7	38	369	373 150	2 096,66	383 184,0	11 189,88	LZ. ZH. RZ.	35		
165	"	Dreihundert	9	47 828,6	246,4	11	130	389 850	2 017,57	346 204,5	12 883,70	RZ.	35		
166	"	Rhein	9	31 891,4	17,2	316	241	278 000	2 732,03	366 472,7	12 516,74	ZH. RZ. LZ.	91		
167	"	Main	9	34 512,4	120,4	12	345	287 500	2 724,89	375 859,3	11 428,43	RZ. ZH. LZ.	77		
168	"	Metz	9	32 066,1	91,8	13	90	261 450	2 905,05	329 212,0	12 800,74	RZ.	81		
169	"	Nancy	9	65 302,4	284,8	895	521	594 500	989,57	404 218,9	12 923,66	ZH. RZ.	—		
170	"	Strassburg	9	52 152,7	34,4	—	273	423 250	672,15	382 747,1	13 740,57	RZ. ZH.	—		
171	"	Paris	9	55 592,4	—	10	148	474 400	1 315,57	349 899,7	13 411,24	RZ.	32		
172	"	Carlsruhe	9	46 738,8	105,1	4	543	355 300	1 531,46	357 836,2	13 225,68	ZH. LZ. RZ.	83		
173	"	Mühlhausen	9	42 874,5	73,3	—	682	370 600	2 158,84	373 227,4	13 147,30	LZ. ZH.	63		
174	"	Waldenburg	9	38 506,9	155,9	366	264	327 300	3 824,47	385 303,2	10 350,09	ZH. LZ. RZ.	63		
205	"	Mylau	9	29 334,0	38,9	8	440	254 500	848,11	389 193,4	14 347,19	LZ. ZH.	54		
209	"	Münster	6	29 517,9	268,5	992	825	248 050	838,00	194 430,3	6 769,32	RE.	30		
214	"	Radeberg	6	22 456,7	130,9	613	502	199 000	1 615,28	212 164,0	5 455,43	LZ. ZH.	119		
215	"	Teplitz	6	39 316,1	224,0	13	523	300 000	2 049,81	228 103,2	9 099,25	LZ. ZH.	74		
216	"	Pirna	6	52 018,4	60,8	45	232	424 250	1 673,46	254 034,0	8 325,42	—	66		
217	"	Bern	6	43 643,4	506,0	51	276	386 250	3 854,22	229 793,0	8 364,80	—	106		
222	"	Luzern	6	63 393,2	348,8	83	174	528 750	1 190,74	249 334,7	8 097,33	GD.	13		
230	"	Austria	6	37 609,8	383,2	42	185	318 300	5 390,82	230 560,7	10 154,26	—	142		
11	B. VI.	Hochkirch	6	45 528,2	146,9	13	211	393 700	2 682,12	252 751,3	7 305,44	—	100		
12	"	Kempten	11	47 953,5	235,2	—	577	354 000	220,12	406 959,3	13 915,97	LZ. ZH.	37		
15	"	Straubing	11	33 948,2	554,0	226	102	255 093	4 826,02	429 359,1	14 805,09	BD. GD.	83		
22	"	Donau	11	46 205,7	109,0	317	255	387 833	1 242,76	354 053,1	14 590,33	—	29		
145	"	Aschaffenburg	11	25 784,1	433,1	216	141	212 440	2 168,42	327 271,0	15 516,54	BD.	67		
146	"	Trient	11	30 430,8	261,8	151	194	270 096	4 239,92	409 590,0	16 281,05	—	127		
147	"	Botzen	11	25 201,4	404,8	126	85	193 150	3 098,59	404 436,0	16 053,21	—	160		
148	"	Zürich	11	35 844,4	68,8	—	371	258 250	2 014,42	422 896,4	14 276,51	LZ. ZH.	108		
149	"	Chur	11	34 405,0	300,1	190	128	270 499	1 834,55	343 422,0	14 699,24	BD.	91		
572	II. VI.	Mailand	11	48 867,0	51,0	—	493	381 850	1 385,00	446 102,2	14 213,37	RZ. ZH.	33		
573	"	Lauter	1	37 254,8	519,0	970	585	435 500	569,00	16 673,0	390,20	—	1		
574	"	Würzen	1	38 200,8	486,7	1 095	596	494 050	498,53	16 145,4	379,22	—	28		
575	"	Oschatz	1	37 913,0	557,2	1 004	719	428 200	647,90	15 781,0	332,86	—	1		
576	"	Wilhelm Einert	1	26 901,3	272,0	624	845	372 450	725,48	16 553,0	371,44	—	27		
577	"	Frankenberg	1	39 627,0	517,8	1 043	589	476 750	860,49	16 182,0	324,13	—	34		
*578	"	Lissabon	1	34 809,4	213,7	924	481	428 350	859,34	15 067,2	337,10	LDD. LRD.	—		
*579	"	Rom	unter 1	5 945,7	22,8	175	126	60 800	389,39	—	—	—	108		
*580	"	Florenz	" 1	15 084,0	22,4	391	253	173 500	122,67	—	—	—	—		
*581	"	Neapel	" 1	19 355,2	86,2	423	253	227 750	110,20	—	—	—	—		
*582	"	Düsseldorf	" 1	17 941,2	241,3	445	231	215 900	89,14	—	—	—	—		
*583	"	Brüssel	" 1	16 933,4	—	442	237	204 250	191,67	—	—	—	7		
249	II. VI.	Wilh. Seyfferth	" 1	11 113,9	49,1	262	198	130 300	104,09	—	—	—	—		
250	"	Prometheus	15	30 906,5	693,2	127	121	248 083	2 682,53	511 662,3	26 620,14	BD.	110		
257	"	Phaëton	15	32 609,0	594,2	134	103	268 334	3 640,70	502 409,0	25 930,48	—	112		
569	"	Aurora	14	26 707,0	654,8	77	101	201 784	1 915,28	422 552,8	27 989,43	—	136		
570	"	Saale	19	35 840,9	801,2	2 084	461	353 300	1 089,89	593 961,4	37 552,23	—	23		
571	"	Limmitz	19	21 307,0	637,3	1 143	222	211 900	3 485,25	518 016,4	37 878,05	—	22		
562	"	Schlema	19	14 851,7	350,1	891	168	149 900	898,97	479 774,0	34 421,64	—	30		
563	"	Schellenberg	8	35 536,8	1 057,1	1 879	366	319 100	992,79	241 682,1	10 605,58	LDD. LRD.	14		
564	"	Riesa	8	31 608,3	942,0	1 767	417	290 750	1 606,22	238 254,8	10 247,03	—	25		
565	"	Kieritzsch	8	28 771,7	784,4	1 556	410	247 800	4 870,39	245 643,8	7 789,08	—	5		
566	"	Gera	8	34 822,1	965,9	2 043	516	332 500	2 224,12	250 845,8	7 307,56	—	4		
566	"	Bautzen	8	34 168,0	633,7	2 133	528	311 900	583,42	131 068,7	4 908,47	—	—		

* Die Locomotiven Nr. 578 bis mit 583 kamen neu in den Dienst, und zwar Nr. 578 bis mit 580 im Monat Juli, Nr. 581 bis mit 583 im Monat August.

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- fungs- jahr).	5. 6. 7. 8. Im Betriebsjahre wurden				9. 10. verbraucht		11. 12. Bis Ende des Vor- jahres haben die Lo- comotiven seit ihrer Anschaffung		13. Bemerkungen.	
				geleistet		verbraucht		über- haupt zurück- gelegt	an Re- paratur- kosten be- ansprucht	liefen vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken (siehe Titelblatt).	haben in Repa- ratur ge- stan- den Tage.		
				Nutz- Kilometer.	Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.					Heiz- material (auf Stein- kohle reducirt) für Locomotiven Kilogramm.	Repa- ratur- kosten Mark.
								Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Heiz- material (auf Stein- kohle reducirt) für Locomotiven Kilogramm.	Repa- ratur- kosten Mark.		
567	II. VIa.	Dahlen	8	24 327,2	629,0	1 424	342	222 550	3 420,00	234 486,0	8 504,00	14	
568	"	Althen	8	17 564,1	461,2	1 055	187	149 050	735,88	243 395,4	9 217,00	39	
544	B. VIa.	Amsterdam	19	25 336,1	356,8	1 040	426	248 350	1 361,97	595 087,0	33 171,00	63	
545	"	Siegmar	19	22 773,4	539,1	974	457	237 900	635,70	511 576,0	34 790,10	13	
546	"	Triest	19	15 293,0	225,5	651	191	153 350	4 675,10	564 319,0	28 333,10	18	
547	"	Borsig	18	10 367,2	357,3	823	738	125 100	2 877,50	548 520,1	31 558,01	—	
548	"	Weser	18	32 922,7	607,0	1 965	587	300 650	702,70	533 911,2	32 340,71	39	
549	"	Ronneburg	18	7 717,5	140,5	257	47	74 400	5 156,32	560 078,2	25 731,50	—	
550	"	Schmölln	18	18 382,4	585,1	1 035	780	191 300	799,50	534 626,0	27 816,40	20	
551	"	Stein	18	19 905,2	851,3	980	732	226 150	3 936,81	561 513,4	25 839,00	26	
552	"	Görlitz	18	17 936,7	471,7	648	290	182 450	3 555,70	544 220,0	28 610,00	LDD. IRL. REL. 8	
553	"	Böhlen	18	24 597,5	393,2	1 546	400	211 700	2 981,00	524 885,7	28 307,00	6	
554	"	Posen	18	11 962,4	593,2	369	518	162 100	428,00	523 559,0	32 220,70	44	
555	"	Lindau	18	26 549,2	747,2	1 493	611	267 450	460,20	460 850,0	24 541,27	27	
556	"	Breitungen	11	35 680,4	953,1	2 087	552	307 350	985,20	271 610,7	12 901,00	24	
557	"	Mosel	11	7 849,5	125,2	223	130	86 900	8 564,37	316 974,0	16 206,40	11	
558	"	Fährbrücke	11	25 666,0	602,0	1 026	713	287 400	494,54	351 571,0	15 153,00	—	
559	"	Gustav Harkort	11	18 240,0	680,7	877	742	201 550	3 529,70	350 630,0	13 517,00	2	
560	"	Elberfeld	11	31 976,0	902,3	1 289	453	302 950	885,51	336 160,7	12 576,04	23	
561	"	Weimar	11	34 181,0	732,0	2 102	585	279 150	1 545,30	329 460,7	13 998,00	26	
193	K. VIII.	Amerika	6	42 354,5	224,5	403	334	438 650	1 543,40	215 515,0	8 607,70	43	
194	"	Wartburg	6	47 621,8	321,4	467	428	482 650	973,00	219 421,7	9 169,70	17	
195	"	Worms	6	47 279,1	447,7	525	468	517 000	740,50	198 980,7	11 029,44	10	
196	"	Ems	6	39 108,3	605,8	416	525	416 250	1 314,40	209 762,0	9 405,72	22	
197	"	Moskau	6	43 597,7	289,0	356	339	458 500	1 252,70	201 536,0	10 917,00	39	
198	"	Madrid	6	23 839,0	849,5	487	371	270 400	1 958,00	189 290,1	8 896,20	50	
199	"	Warschau	6	47 829,2	138,0	457	399	495 500	700,00	182 770,0	8 834,00	12	
200	"	Kessler	6	33 795,0	195,0	309	294	352 250	2 526,41	183 970,0	7 455,41	107	
294	II. IIIb.	Kamenz	5	20 490,0	4 706,4	519	1 224	302 750	2 196,24	167 442,0	8 256,74	PK. GD. 87	
295	"	Spremberg	5	18 344,1	3 453,0	581	1 368	278 800	1 668,00	145 020,0	9 430,70	GD. PK. 48	
296	"	Röhrsdorf	5	7 985,4	4 818,5	421	1 625	176 750	3 297,70	152 249,2	7 923,10	GD. 114	
297	"	Cottbus	5	32 796,1	1 385,7	904	1 529	331 000	914,00	164 183,0	8 033,00	PK. 22	
298	"	Senftenberg	5	162,4	320,4	254	3 529	178 350	509,77	212 993,0	5 648,27	—	
299	"	Lübben	5	18 183,7	7 028,2	529	1 363	268 000	2 251,00	182 422,4	5 506,01	75	
300	"	Sorau	5	47 570,2	272,8	18	305	395 750	1 849,00	185 102,0	5 583,00	GD. 41	
301	"	Pulsnitz	5	12 956,1	2 306,7	309	1 696	187 750	2 005,10	151 654,0	6 137,00	70	
302	"	Fünfhundert	5	45 692,0	667,0	74	415	392 750	3 166,30	150 167,4	5 532,01	88	
303	"	Krieg	5	32 548,8	17,0	408	687	439 144	590,00	127 611,1	5 276,00	BD. 1	
304	"	Sedan	5	26 094,4	161,0	267	522	426 739	2 750,00	153 692,0	5 681,07	BD. GD. 74	
305	"	Wörth	5	15 104,7	5 256,4	361	970	216 250	3 172,07	131 835,0	4 262,00	GD. 138	
306	"	Kaiser	5	24 632,0	142,0	278	516	387 672	3 130,00	130 589,0	5 056,47	BD. 65	
307	"	Friede	5	23 301,0	1 297,4	588	1 062	257 500	2 970,72	157 357,7	3 525,72	PK. 108	
308	"	Marienbad	5	24 264,8	5 569,2	816	1 229	313 000	1 385,50	124 950,0	3 770,00	GD. ZH. LZ. 35	
309	"	Karlsbad	5	14 224,0	715,1	288	1 892	270 975	795,00	168 978,5	5 213,00	ZH. GD. 12	
201	"	Alsen	4	27 074,0	1 597,8	812	1 300	322 250	3 303,47	149 045,0	4 233,00	PK. GD. 65	
202	"	Düppel	4	9 462,0	2 571,0	602	2 572	208 050	565,54	94 428,0	3 864,70	GD. SL. ZL. —	
203	"	Kissingen	4	55 147,4	469,0	126	785	478 050	1 248,50	136 272,0	5 424,30	GD. 20	
204	"	Meissen	4	34 683,0	1 359,0	967	1 605	385 500	908,14	147 130,0	4 755,41	PK. 4	
206	"	Dux	4	20 593,0	8 132,7	616	1 553	314 500	1 383,07	134 847,0	4 868,01	GD. 27	
310	"	Borna	4	33 756,0	15,0	405	290	545 167	866,50	164 128,0	6 046,00	BD. 2	
311	"	Frohburg	4	43 279,4	241,0	306	714	411 000	1 955,00	185 984,0	5 499,10	LZ. ZH. 58	
312	"	Lobstädt	4	24 810,4	713,5	461	481	258 750	1 215,40	141 764,0	6 644,00	BD. RZ. 18	
313	"	Geithain	4	46 583,0	352,7	278	817	392 500	1 292,40	178 165,0	6 142,50	LZ. ZH. 28	
314	"	Regis	4	39 371,0	307,1	84	523	371 500	1 476,00	162 528,0	3 155,10	RZ. ZH. 50	
315	"	Rochlitz	4	34 864,0	1 065,4	300	709	368 300	1 164,00	129 359,0	5 384,00	LC. LZ. 51	
316	"	Penig	4	33 481,0	1 606,4	327	1 427	336 500	648,54	88 136,0	4 872,44	GD. —	
317	"	Wittgensdorf	4	29 507,8	2 586,0	555	1 369	402 750	563,00	126 613,0	4 501,00	LZ. ZH. 8	
318	"	Narsdorf	4	28 335,2	933,0	245	631	301 250	2 157,04	129 905,0	5 512,00	LC. LZ. 102	
319	"	Limbach	4	39 983,5	195,4	289	571	329 750	1 243,17	151 654,1	5 262,00	LZ. ZH. 73	
320	"	Rötha	4	38 424,2	845,0	174	647	385 750	1 156,10	124 414,7	5 012,20	LZ. ZH. LC. 38	
321	"	Zwenkau	4	35 258,2	898,4	195	920	363 800	1 249,00	137 666,0	5 006,50	LZ. LC. RZ. 44	
348	"	St. Privat	4	40 116,4	818,2	21	678	471 750	925,00	146 069,4	4 543,10	LZ. 42	
349	"	Gravelotte	4	18 341,5	1 003,0	327	424	206 500	2 469,00	142 079,0	5 618,77	LC. LZ. RZ. 139	
350	"	Bitsch	4	27 554,7	283,0	74	443	239 500	1 515,00	146 845,1	3 615,31	ZH. 69	

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. Anschaffungs- jahr).	5. 6. 7. 8.				9. 10.		11. 12.		13.			
				Im Betriebsjahre wurden								Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen.	
				geleistet				verbraucht				überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht	Lieferung vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparatur gestanden Tage.
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Locomotiven	Reparaturkosten	Kilogramm.	Mark.					Kilometer.	Mark.
Nutz-	Leer-	Dienststunden.	Kilogramm.	Mark.											
351	II. IIIb.	Breisach	4	20 899,0	105,1	1	235	200 000	886,79	167 601,7	6 274,09	LC.	26		
352	"	Colmar	4	24 577,3	1 469,0	774	865	349 600	2 196,91	109 622,0	3 109,19	LZ. ZH.	55		
353	"	Forbach	4	34 600,0	894,0	189	493	335 900	1 589,83	112 232,8	3 702,30	RZ. ZH. LZ.	39		
354	"	Villiers	4	30 295,3	416,7	88	500	306 000	2 259,53	122 773,9	3 140,83	LZ.	92		
355	"	Beaumont	4	29 242,4	1 682,7	599	1 206	379 350	625,00	116 473,9	3 368,45	ZH. LZ.	17		
356	"	Kehl	4	42 913,4	375,8	3	848	398 000	683,95	152 333,3	4 378,79	ZH.	—		
357	"	Pfalzburg	4	28 200,8	310,2	988	931	352 450	1 379,33	93 964,5	3 514,00	ZH. LZ.	54		
383	"	Saarburg	4	48 498,4	583,4	756	769	492 500	865,09	107 548,7	3 192,30	ZH. RZ. LZ.	24		
384	"	Weissenburg	4	38 041,2	1 007,0	30	593	478 250	1 943,00	127 698,7	4 795,00	LZ.	66		
385	"	Genf	4	23 486,7	7 315,3	727	1 363	332 000	811,01	84 361,3	4 158,10	GD. PK.	6		
386	"	Thionville	4	45 373,9	195,0	287	268	447 877	1 302,03	109 327,1	3 601,89	BD.	12		
387	"	Thann	4	19 203,9	7 447,4	603	1 390	311 000	1 343,62	110 142,7	4 161,92	GD.	29		
388	"	Rosswein	4	9 788,1	406,3	217	1 916	201 750	2 403,38	62 817,7	3 182,05	GD.	85		
389	"	Nassau	4	35 926,4	341,9	127	523	506 419	852,03	107 114,1	4 926,10	BD.	3		
390	"	Nossen	4	38 438,3	601,5	199	310	394 894	1 251,05	114 673,1	5 590,20	BD. PK.	10		
391	"	Rosenthal	4	32 771,2	7,5	357	649	507 222	874,40	99 547,0	5 036,27	BD.	1		
392	"	Wittenberg	4	20 814,8	1 379,1	381	868	226 750	2 670,41	140 054,2	5 909,41	PK. GD.	89		
393	"	Ulm	4	7 627,7	4 203,2	577	3 026	214 200	545,35	80 383,0	4 111,55	GD. ZL.	2		
394	"	Brünn	4	38 092,7	264,5	9	249	297 500	3 488,15	163 740,1	3 944,34	GD.	108		
395	"	Pilsen	4	6 202,0	3 007,2	481	2 020	163 831	2 349,45	68 255,9	3 458,50	GD. ZL.	78		
396	"	Coburg	4	18 712,9	9 710,4	1 456	1 552	337 750	677,01	108 409,1	3 702,57	GD.	—		
397	"	Erfurt	4	38 303,8	85,2	241	553	463 836	948,89	113 430,0	4 820,27	BD.	1		
398	"	Dessau	3	39 644,2	1 860,0	111	491	323 500	2 600,29	150 788,8	4 471,10	GD.	38		
399	"	Torgau	3	19 953,3	2 652,1	360	1 634	263 100	2 245,49	49 538,8	2 796,91	GD.	60		
400	"	Deutschland	3	309,2	330,2	287	3 152	157 250	1 016,80	77 996,5	3 467,39	GD.	27		
401	"	Hörde	3	5 193,0	3 392,7	596	3 124	184 400	464,92	82 067,5	3 353,05	GD. ZL.	—		
402	"	Witten	3	27 876,4	162,3	321	512	335 114	2 334,20	89 815,7	2 755,27	BD.	100		
403	"	Bochum	3	16 038,5	4 974,1	585	892	254 057	5 558,99	91 676,0	2 786,79	GD. BD.	104		
404	"	Neuss	3	17 313,0	2 501,0	380	1 818	235 950	1 845,75	83 120,1	2 877,39	GD.	47		
405	"	Gladbach	3	46 094,7	573,2	215	186	370 000	2 038,03	103 397,8	2 712,91	GD.	76		
673	"	Montevideo	2	11 111,8	116,4	498	182	134 500	1 407,55	28 010,7	** —	ZFÖ.	48		
674	"	Michigan	2	10 984,4	188,8	493	204	130 400	1 305,22	41 440,0	—	ZFÖ.	54		
675	"	Schwanfeld	2	14 846,1	160,2	628	200	174 250	534,22	26 901,0	—	—	—		
676	"	Milwaukee	2	1 666,4	98,4	19	7	17 250	36,80	43 257,9	928,91	—	—		
677	"	Caracas	2	1 463,1	98,4	7	16	18 250	43,25	58 500,0	651,14	—	2		
678	"	Providence	2	572,4	—	64	22	6 000	47,18	46 475,8	709,34	—	2		
679	"	Bogota	2	737,7	36,9	9	14	9 500	104,00	44 835,0	782,30	Fl.Rtz.	9		
680	"	New-Haven	2	1 011,0	61,5	8	12	12 000	32,52	45 832,3	976,37	—	—		
681	"	Rochester	2	254,4	—	30	15	4 000	108,80	46 206,4	464,74	—	12		
682	"	Newark	2	226,0	—	—	—	2 000	30,72	21 868,2	305,50	—	—		
683	"	Valparaiso	2	1 701,4	98,4	26	18	21 000	34,58	37 878,0	846,25	—	—		
376	K. IIIb.	Ischl	4	40 078,2	47,4	7	322	370 250	1 250,33	115 509,9	4 723,57	ZH. RZ. LC.	35		
377	"	Essen	4	17 818,8	54,9	16	253	173 500	1 183,91	143 965,0	5 805,89	RZ. ZH.	32		
378	"	Gastein	4	40 804,5	246,3	278	763	361 250	2 044,10	134 466,7	4 645,07	LZ. ZH.	70		
379	"	Ragatz	4	20 816,4	33,2	—	933	207 000	530,99	77 872,7	3 971,42	LC.	—		
380	"	Pfäfers	4	25 601,1	827,8	1 052	1 158	328 900	1 654,49	107 172,7	3 726,04	ZH. LZ. RZ.	56		
381	"	Wildbad	4	13 737,0	—	—	101	130 000	962,01	113 986,5	4 772,09	ZH. RZ.	25		
382	"	Genua	4	23 799,8	29,0	3	299	237 200	2 243,30	114 621,1	3 770,10	—	43		
421	"	Stolpen	2	28 805,3	131,0	28	396	263 250	917,20	79 449,9	1 952,28	RZ. ZH.	26		
422	"	Neustadt	2	38 820,0	57,0	—	201	331 750	1 489,75	73 957,7	1 857,20	—	38		
423	"	Ebersbach	2	30 388,0	1 661,9	571	1 347	388 000	496,00	60 256,4	1 459,77	ZH. LZ.	—		
424	"	Eybau	2	57 864,8	206,2	2	452	506 500	1 837,49	112 960,3	2 937,45	ZH. RZ.	55		
425	"	Colditz	2	32 950,3	6 230,9	193	828	409 750	642,32	64 087,1	1 324,94	—	18		
426	"	Bockau	2	28 571,4	1 621,0	666	1 220	381 000	660,80	53 122,9	1 535,57	ZH. LZ.	10		
427	"	Dohna	2	28 075,3	362,0	873	1 081	366 900	732,05	55 686,8	1 082,35	—	61		
428	"	Eibenstock	2	33 044,0	371,9	1 318	720	426 350	613,01	55 292,5	1 164,82	LZ. ZH.	18		
429	"	Geyer	2	28 447,0	1 569,2	563	1 169	363 750	630,04	62 292,5	1 301,20	ZH. LZ.	13		
430	"	Grünthal	2	16 796,3	97,5	46	329	161 500	1 736,46	79 224,0	1 880,28	LC. RZ.	52		
431	"	Herrnhut	2	39 874,2	182,2	3	275	370 150	1 802,07	107 708,3	3 074,28	ZH. RZ.	43		
432	"	Kohren	2	36 976,3	1 629,3	79	582	413 250	1 523,86	60 438,0	1 875,81	LZ. LC.	50		
433	"	Hartha	2	41 499,0	—	—	290	372 250	1 683,40	114 192,3	3 003,21	ZH. RZ.	61		
434	"	Brandis	2	46 109,5	430,0	56	815	430 750	894,08	93 244,7	3 239,90	ZH. LC.	28		
406	Schw. IIIb	Boston	3	28 597,7	417,9	749	614	254 000	526,23	99 508,0	4 356,84	RE. AC.	1		
407	"	Chicago	3	38 155,3	422,9	342	968	439 250	1 174,42	94 302,5	4 307,00	RZ. DC.	20		

** Ueber die bis zur Zeit der Uebernahme aufgewandeten Reparaturkosten bei der Zw.-Lengenf.-Falkenst. Bahn war ein Nachweis nicht zu erlangen.

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungsjahr).	5. 6. 7. 8.				9. 10.		11. 12.		13.			
				Im Betriebsjahre wurden				Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen.					
				geleistet				verbraucht		überhaupt zurückgelegt		an Reparaturkosten beansprucht		Die Locomotiven liefern vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Locomotiven	Reparaturkosten	Kilogramm.	Mark.	Kilometer.	Mark.	haben in Reparaturge-standenen Tagen.	
Nutz-	Leer-	Kilometer.	Dienststunden.												
408	Schw. III ^b	Jackson	3	22 599,5	347,7	70	1 124	298 700	2 229,93	125 483,3	4 233,58	LC. AC.	76		
409	"	Montreal	3	54 549,8	334,8	—	257	443 250	672,93	93 691,6	4 307,17	RE.	—		
410	"	Brooklyn	3	36 134,0	667,4	487	507	332 500	1 207,92	103 083,4	3 610,30	RE. DC. AC.	68		
411	"	New-York	3	19 604,8	206,8	185	1 569	329 500	1 537,19	55 175,2	3 121,60	AC.	29		
412	"	Philadelphia	3	41 249,9	199,7	62	620	435 250	883,44	90 175,6	3 529,77	RE.	4		
413	"	Richmond	3	48 508,8	193,3	—	257	381 250	1 859,91	88 945,1	2 441,03	RE. GD.	61		
414	"	Washington	3	21 980,2	1 669,9	191	999	243 000	527,79	73 214,9	3 727,43	RE. GD.	8		
415	"	Cincinnati	3	45 649,2	86,0	7	255	385 300	1 278,21	88 757,7	3 048,81	RE.	58		
435	"	Albany	3	22 951,9	101,5	—	254	213 500	784,76	114 173,5	5 008,45	LC.	26		
436	"	Baltimore	3	38 755,8	351,6	789	663	350 750	537,40	89 233,6	4 194,14	RE. DC.	22		
437	"	Buffalo	3	34 313,8	627,7	912	725	301 000	615,34	102 454,3	4 713,21	RE. LC.	—		
438	"	Charleston	3	28 535,4	16,0	—	1 298	290 000	1 469,00	81 682,1	2 498,11	LC.	37		
439	"	Cleveland	3	31 694,8	221,0	1 123	782	286 250	506,91	56 117,0	5 412,03	RE.	6		
440	"	Detroit	3	41 629,5	194,5	467	1 390	478 550	1 154,40	96 086,1	3 698,87	RZ.	26		
441	"	St. Louis	3	35 463,5	510,3	659	498	325 000	505,77	82 626,9	4 569,81	RE. DC.	35		
442	"	Mobile	3	43 111,0	150,0	529	310	372 000	1 792,56	77 344,9	2 373,70	RE. ZFÖ.	47		
443	"	Louisville	3	25 835,2	2 554,0	702	734	273 550	622,91	89 496,7	3 772,14	RE. ZFÖ. GD.	3		
444	"	New-Orleans	3	36 851,0	324,9	422	435	389 900	538,06	72 205,7	3 114,01	DC.	3		
445	"	Ottawa	3	32 595,8	225,5	1 365	731	323 000	1 985,49	78 683,7	1 837,45	RE. ZFÖ.	38		
446	"	Pittsburg	3	40 955,2	153,1	1 192	608	379 250	1 804,67	70 347,3	1 947,85	RE. ZFÖ.	30		
*480	flsch. III ^b	Alabama	unter 1	33 418,7	557,0	161	253	351 750	848,72	—	—	DC. LC. GD.	30		
*481	"	Carolina	" 1	37 579,9	574,7	284	877	378 750	641,42	—	—	LC. RZ.	23		
*482	"	Dakota	" 1	40 474,3	462,3	63	496	358 500	562,10	—	—	LC.	29		
*483	"	Erie	" 1	28 509,9	1 753,6	300	298	323 500	700,52	—	—	DC. LC.	19		
*484	"	Georgia	" 1	20 307,6	1 784,5	794	1 050	267 000	341,72	—	—	RZ. LC.	—		
*485	"	Halifax	" 1	20 562,1	1 829,4	847	931	275 900	371,48	—	—	RZ.	—		
*486	"	Jersey	" 1	35 475,5	328,8	207	263	356 000	639,47	—	—	DC. LC.	7		
*487	"	Kensington	" 1	22 714,4	1 555,7	692	906	273 600	382,54	—	—	LC. RZ.	8		
*488	"	Lima	" 1	42 094,0	57,0	24	105	337 250	420,22	—	—	RZ.	—		
*489	"	Mexico	" 1	21 009,7	1 627,5	742	866	254 250	348,13	—	—	RZ. LC.	8		
*490	"	Mississippi	" 1	31 157,2	58,0	—	353	276 400	1 015,54	—	—	LC.	50		
*491	"	Missouri	" 1	25 614,8	225,3	214	815	285 800	300,53	—	—	RZ. LC.	—		
*492	"	Nevada	" 1	38 460,2	118,2	14	94	315 750	369,00	—	—	RZ.	3		
*493	"	Ohio	" 1	19 774,7	207,7	—	219	171 000	883,23	—	—	LC.	50		
*494	"	Panama	" 1	27 636,0	369,2	54	398	273 850	510,82	—	—	LC. RZ.	12		
1	II. III.	Saxonia	22	40,0	17,8	121	2 668	112 500	2 807,16	503 455,4	57 090,89	BD. DC.	128		
2	"	Bavaria	22	4 858,4	87,6	72	1 771	138 431	7 489,37	507 048,0	44 494,05	ES.	151		
3	"	Iris	22	18 888,7	249,9	271	760	174 300	1 085,49	534 375,7	58 516,60	ZWEL. SL. ES.	2		
4	"	Löwe	22	25 375,7	895,3	591	715	250 150	4 870,41	443 975,4	47 071,78	BD.	98		
41	"	Jaguar	22	212,2	129,2	151	3 404	154 598	1 480,55	489 085,2	52 265,93	BD.	51		
74	"	Mittweida	22	38 184,2	471,5	84	665	445 000	517,43	572 960,8	49 498,12	LZ.	30		
42	"	Biber	21	32 698,2	472,9	130	514	347 300	2 444,60	627 448,2	52 250,78	LZ. ZH.	78		
43	"	Wallross	21	20 484,7	133,5	243	426	352 579	3 651,11	509 306,1	41 821,60	BD.	129		
47	"	Drache	21	15 538,8	272,5	18	210	186 500	9 031,00	516 047,8	40 293,11	LZ.	238		
48	"	Altenburg	21	15 675,1	4 714,5	1 020	1 182	251 850	3 383,08	511 648,7	39 128,32	PK.	66		
49	"	Werdau	21	18 984,5	968,1	122	755	286 076	1 815,38	555 649,3	47 834,83	LZ. BD.	134		
75	"	Ostrau	21	1 526,1	489,2	436	1 891	124 300	4 435,04	558 526,2	42 687,18	DC. CHR. RZ.	99		
50	"	Plauen	20	114,3	80,9	172	1 387	81 750	5 848,38	495 096,1	43 307,39	LC. CHR.	157		
51	"	Pleisse	20	26 199,3	20,4	272	502	393 793	2 703,37	460 577,0	44 665,47	BD.	69		
52	"	Mulde	20	4 967,4	2 432,7	429	3 282	178 550	488,55	526 637,0	48 816,44	GD. ES. PK.	1		
76	"	Stauchitz	20	9 422,0	651,0	706	540	158 800	2 813,22	571 442,8	43 117,24	RZ. LDD. LRD.	153		
77	"	Oberlichtenau	20	16 354,4	510,8	379	1 847	280 250	1 269,09	554 174,9	42 046,11	LZ. ZH.	30		
78	"	Ernstthal	20	442,4	115,6	313	2 045	122 850	880,86	517 359,5	46 220,18	RZ. CHR.	22		
229	"	Bastei	20	4 167,9	236,7	369	3 663	227 019	763,91	297 928,2	50 533,16	ZWEL. BD.	25		
240	"	Lilienstein	20	1 555,3	141,1	250	3 927	202 292	960,27	199 699,4	41 635,45	BD.	23		
241	"	Spree	20	11 000,3	774,0	156	2 909	245 875	2 384,18	366 017,9	54 548,85	PK.	55		
242	"	Neisse	20	25 310,0	7,6	378	532	359 250	1 404,72	468 951,9	67 155,06	BD.	43		
5	"	Hirsch	19	10 533,7	813,2	636	1 808	191 500	512,71	517 618,7	39 529,08	LC.	32		
6	"	Adler	19	5 060,3	563,5	327	2 989	208 932	2 646,34	470 727,0	34 896,94	ES. BD.	74		
10	"	Tiger	19	13 824,6	4 059,5	960	1 104	215 445	2 736,77	470 524,8	35 559,90	PK.	74		
79	"	Erlau	19	3 133,6	466,4	497	3 008	200 000	457,59	541 375,1	37 928,08	CHR. LC.	—		
80	"	Lichtenstein	19	8 076,0	969,0	899	2 241	218 100	1 469,09	524 965,0	40 035,03	RZ. LC.	37		
81	"	St. Egidien	19	364,5	67,4	250	1 407	82 200	7 253,55	480 608,7	34 348,40	CHR. RZ.	152		
243	"	Atalante	19	59,0	22,8	201	3 953	198 000	480,74	203 946,9	45 442,88	DC. BD.	—		

* Die Locomotiven Nr. 480 bis mit 494 kamen neu in den Dienst, und zwar Nr. 480 bis mit 489 im Monat April, Nr. 490 bis mit 493 im Monat Mai und Nr. 494 im Monat Juni.

Abchnitt 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- fungsjahr).	5. 6. 7. 8.				9. 10.		11. 12.		13.			
				Im Betriebsjahre wurden								Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		Bemerkungen.	
				geleistet				verbraucht				überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht	Lieferung vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparaturgestanden Tage.
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Locomotiven	Reparaturkosten	Kilogramm.	Mark.					Kilometer.	Mark.
Nutz-	Leer-	Dienststunden.	Kilogramm.	Mark.	Kilometer.							Mark.			
244	II. III.	Pillnitz	19	27 654,7	1 012,8	545	1 490	240 500	1 176,22	326 073,5	44 169,72	WZ. ZL. ZWEL.	49		
245	"	Gravenstein	19	17 975,1	496,9	298	901	184 000	5 306,15	414 734,8	54 209,14	ZL. SL.	162		
246	"	Friedland	19	17 166,5	5 175,6	1 184	1 454	300 695	1 051,10	453 684,8	51 841,54	PK. BD.	14		
337	"	Hammerstein	19	5 486,9	1 344,0	749	1 919	129 150	2 763,30	445 541,5	46 072,87	ES.	117		
82	"	Glauchau	18	30 746,9	522,9	151	499	337 650	764,00	536 294,0	40 546,00	LZ.	—		
83	"	Schönburg	18	9 328,1	928,3	872	2 308	222 300	837,81	519 497,5	41 690,14	RZ.	16		
84	"	Meerane	18	4 687,2	389,6	237	207	54 500	6 677,57	526 709,9	33 963,40	LC.	167		
85	"	Hohenstein	18	23 058,6	1 640,7	532	458	270 700	1 002,59	522 517,3	40 768,63	CHR. LDD. LC.	33		
247	"	Mercur	15	8 827,1	1 398,8	650	2 253	149 750	1 388,45	428 183,2	31 719,43	ZWEL. WZ. ZL.	87		
248	"	Uranus	15	14 331,1	6 357,9	1 346	1 872	277 250	948,79	391 340,1	31 252,77	GD. PK. ZL.	38		
258	"	Bodenbach	14	4 272,0	92,9	145	3 142	207 165	796,88	232 924,3	19 556,09	BD.	19		
259	"	Venus	14	17 931,1	739,0	923	2 511	199 750	583,77	381 506,9	25 076,81	GD. WZ. ZL.	—		
260	"	Tellus	14	8 519,0	1 567,7	643	1 975	157 350	2 140,45	340 497,3	24 208,08	WZ. ZWEL. ZL.	36		
261	"	Pallas	13	25 143,4	3 471,8	786	1 276	318 674	2 327,97	319 482,9	28 259,29	ZL. PK. BD.	60		
262	"	Ceres	13	5 364,5	1 928,0	1 013	3 050	144 100	920,78	267 894,2	20 452,17	GD.	9		
263	"	Vesta	13	10 638,8	599,4	253	2 699	173 500	979,45	281 526,1	22 044,90	WZ. GD.	11		
338	"	Ehrenstein	13	19 997,1	318,1	329	971	193 500	6 884,47	403 224,3	24 301,03	WZ. ZL.	149		
118	"	Treuen	12	24 826,2	1 801,7	390	1 043	333 000	2 033,89	327 758,9	11 085,79	ZH. LZ.	77		
119	"	Leugenfeld	12	6 440,9	531,5	227	1 323	147 750	2 460,00	303 728,2	11 240,17	ZH. LZ.	75		
120	"	Auerbach	12	324,7	182,5	287	3 102	142 750	496,29	312 756,4	11 418,97	ZH. RZ. RE.	—		
121	"	Falkenstein	11	354,0	279,8	278	3 083	140 500	488,19	309 274,2	11 181,05	ZH. RE.	—		
122	"	Oelsnitz	11	23 294,8	387,4	1 352	345	216 000	2 343,43	323 190,9	10 666,07	RE.	129		
123	"	Schöneck	11	25 739,7	3 071,5	443	1 016	340 800	800,97	303 840,5	12 487,87	ZH. LZ. RE.	—		
124	"	Adorf	11	9 259,5	8 467,9	2 894	265	250 650	764,70	273 979,2	11 841,82	RE.	13		
125	"	Neukirchen	11	30 739,0	2 405,9	464	1 065	433 000	543,25	244 566,4	10 537,84	ZH. LZ.	—		
126	"	Elster	11	17 587,0	2 351,8	1 376	375	209 000	1 966,68	309 191,0	12 311,70	RE.	120		
127	"	Brambach	11	35 683,9	2 372,6	1 088	762	345 850	904,17	314 767,9	12 890,74	RE. ZH.	26		
128	"	Franzensbad	11	31 447,5	559,7	1 445	544	301 750	2 533,56	316 633,0	11 316,20	RE. LZ. ZH.	61		
129	"	Eger	11	7 232,7	280,5	431	2 246	182 300	661,04	352 263,4	12 583,50	LZ. ZH. RE.	43		
130	"	Bayreuth	11	11 447,2	283,1	379	280	122 750	2 279,28	377 070,8	12 601,22	RE. ZH. LZ.	88		
131	"	Amberg	11	16 582,9	244,7	618	410	190 750	2 354,01	390 498,2	13 219,18	ZH. LZ. RE.	110		
132	"	Voigtland	11	20 718,9	1 738,9	744	726	250 250	2 358,23	378 698,6	12 311,10	ZH.	67		
133	"	Osterland	11	255,9	129,1	184	2 047	105 500	1 050,42	340 940,6	13 009,25	RE. ZH.	107		
134	"	Landshut	11	1 076,6	939,9	346	1 141	84 250	2 408,71	321 522,9	12 531,60	ZH. LZ.	12		
135	"	Passau	11	29 642,1	1 901,5	488	1 262	414 750	654,86	355 370,0	12 451,64	RE.	12		
136	"	Linz	11	9 046,3	9 036,8	3 428	23	284 500	552,77	393 272,0	13 942,38	ZWEL. WZ. ZL.	91		
264	"	Odin	11	8 039,7	1 674,5	404	2 358	146 450	2 458,41	360 389,4	24 280,83	GD.	117		
265	"	Thor	11	8 881,6	9 161,1	1 504	933	228 750	2 785,94	332 085,9	18 914,47	SL. ES. ZL.	124		
266	"	Baldur	11	22 698,5	452,7	623	779	206 200	3 430,18	349 293,4	20 663,72	WZ.	29		
267	"	Freia	11	23 659,7	1 005,1	1 046	1 877	229 800	1 192,09	345 292,2	20 699,19	SL. ZL. ZWEL.	194		
268	"	Iduna	11	14 841,0	493,6	129	689	170 000	7 506,75	295 514,7	20 267,01	ZL. SL. ZWEL.	42		
339	"	Mandau	11	30 829,1	373,2	478	1 557	281 500	1 177,30	345 740,0	26 092,29	BD.	134		
269	"	Atlas	10	11 594,2	247,6	251	1 949	263 299	4 462,21	228 750,1	17 065,44	BD.	99		
270	"	Vulcan	10	20 803,1	436,9	257	672	356 558	3 999,51	209 156,6	18 029,05	SL. ZWEL.	74		
271	"	Titan	9	26 028,9	1 012,0	504	792	289 700	1 967,78	279 799,7	14 165,12	BD.	74		
272	"	Cyclop	9	26 032,5	165,4	345	540	383 182	2 549,14	225 565,9	16 443,51	BD. ES.	64		
273	"	Amazone	9	8 572,0	208,1	223	2 278	202 524	2 953,68	183 393,5	15 078,10	SL. ZWEL.	35		
274	"	Carl der Grosse	9	33 541,1	672,4	821	1 017	361 750	1 206,71	256 020,7	15 713,95	PK. BD.	56		
275	"	Centaur	9	14 716,6	4 413,7	936	1 297	297 847	2 869,64	278 096,4	13 635,98	BD.	49		
276	"	Gigant	9	24 323,8	66,4	274	732	399 364	1 093,00	185 447,0	17 402,39	ES. ZL. ZWEL.	70		
277	"	Triton	9	23 373,7	1 337,0	503	1 281	243 175	1 622,29	216 351,3	17 113,41	BD. GD.	192		
278	"	Boreas	9	7 685,4	397,6	116	1 070	166 039	7 784,77	249 494,4	13 036,71	PK. ZL. ZWEL.	102		
279	"	Argo	8	10 733,0	1 729,5	477	1 694	202 500	2 835,35	246 882,9	10 991,79	BD. SL.	34		
280	"	Jason	8	2 932,2	169,6	75	3 283	194 737	725,65	230 817,4	11 499,86	ZL. SL. ZWEL.	1		
340	"	Hochwald	8	35 777,3	453,2	965	1 639	342 500	747,80	299 648,3	19 311,86	SL. ZWEL. ZL.	16		
341	"	Lausche	8	35 794,0	652,2	815	958	336 100	1 877,82	289 156,1	20 308,89	SZ. LZ.	46		
35	W. III.	Phönix	24	152,7	26,9	177	2 582	110 000	592,87	564 601,2	61 988,17	LZ.	118		
36	"	Büffel	24	8 200,9	36,5	121	1 751	176 250	538,51	544 376,5	64 467,35	LZ. ZH. SZ.	19		
37	"	Salamander	24	256,8	66,9	284	3 194	154 800	407,17	519 295,3	64 260,50	LZ. SZ.	151		
44	B. III.	Leipzig	21	659,7	288,3	192	1 172	58 050	3 161,86	456 614,2	45 650,19	LZ.	67		
45	"	Zwickau	21	95,6	114,2	215	2 739	123 500	2 347,53	474 188,8	37 085,84	LZ. SZ. ZH.	82		
46	"	Hof	21	483,7	252,1	123	984	57 050	2 642,98	503 512,0	39 254,13	BD.	63		
73	E. III.	Waldheim	23	316,0	212,8	150	3 852	192 637	1 939,88	476 033,1	45 774,23	GD.	153		
225	W. III.	Breslau	23	7 341,3	7 306,8	1 223	784	173 500	8 135,48	290 041,4	63 914,78				

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungsjahr).	5. 6. 7. 8. Im Betriebsjahre wurden				9. 10. verbraucht		11. 12. Bis Ende des Vor- jahres haben die Lo- comotiven seit ihrer Anschaffung		13. Bemerkungen.	
				geleistet				verbraucht		über- haupt zurück- gelegt	an Re- paratur- kosten be- ansprucht	Die Locomotiven	
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heiz- material (auf Stein- kohle reducirt) für Locomotiven	Repa- ratur- kosten			liefen vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken (siehe Titelblatt).	haben in Repa- ratur ge- stan- den Tage.
				Nutz-	Leer-					Kilometer.	Dienststunden.			Kilogramm.	Mark.
226	W. III ^a .	Wöhlert	23	3 972,9	4 324,7	780	594	111 750	5 550,59	265 173,0	63 241,90	GD.	187
227	II. III ^a .	Göthe	23	5 649,9	5 800,9	657	1 209	183 442	3 950,35	358 558,2	58 950,18		154
228	K. III.	Eisenach	23	2 878,7	3 056,9	471	425	84 500	11 141,07	396 347,0	61 442,78	265	
584		Borsdorf	10	24 732,7	379,9	1 253	1 498	294 500	542,59	264 237,4	15 530,70	15	
585		Leisnig	10	14 352,1	9 000,0	2 535	730	338 250	742,07	202 345,3	12 919,07	10	
586		Deutschenbora	10	22 343,3	513,6	1 174	1 028	292 700	581,28	264 257,4	14 360,64	—	
587		Grossbothen	10	12 709,4	7 700,4	2 271	551	283 450	782,08	196 175,0	12 524,09	21	
588		Lichtenberg	10	25 835,6	994,2	981	1 068	315 800	949,72	241 076,2	14 265,82	52	
589		Grimma	10	12 292,4	7 924,9	2 108	552	305 950	6 343,56	239 152,3	11 634,67	12	
590		Tannndorf	10	25 886,0	724,7	1 280	1 434	293 750	1 313,72	262 349,4	14 915,24	—	
591		Sayda	10	13 512,8	1 848,2	1 947	921	229 850	281,06	254 395,2	14 413,33	—	
592		Grossenhain	10	4 751,4	1 645,0	1 349	468	89 750	5 879,31	310 508,0	15 305,17	—	
593		Zella	10	25 450,8	773,7	1 171	1 142	291 200	3 232,00	218 724,0	12 455,05	5	
594		Pest	9	24 505,5	1 203,8	1 285	1 649	329 900	512,90	271 211,9	12 275,06	4	
595		Priestewitz	9	27 187,5	1 298,1	1 066	895	290 550	1 138,00	305 169,2	15 372,54	12	
596		Coswig	9	12 776,4	634,3	648	1 224	208 850	2 273,03	281 461,0	12 998,84	12	
597		Mannheim	9	14 321,8	5 219,3	1 980	752	301 700	490,10	278 888,3	13 508,29	9	
598		Dortmund	8	31 155,8	1 218,9	1 227	1 083	361 500	359,80	236 204,7	11 238,37	5	
599		Minden	8	30 742,2	1 096,2	1 150	1 064	355 100	474,34	141 162,4	6 344,20	—	
600	Gotha	8	28 612,8	1 344,3	1 061	1 089	341 650	439,00	237 692,0	10 328,70	14		
601	Aachen	8	9 795,7	1 635,7	439	237	127 100	4 669,72	206 330,4	8 482,98	41		
602	Giessen	8	25 690,4	978,5	948	785	277 200	4 793,78	197 137,4	7 443,01	3		
603	Ortrand	8	23 293,0	220,5	1 268	1 479	295 550	657,95	187 672,9	8 465,53	29		
604	Moldau	2	32 627,9	4 816,7	1 147	411	465 421	1 041,52	69 355,0	2 070,17	—		
605	Ruhland	2	30 962,2	86,1	819	217	436 200	549,70	71 961,0	2 876,38	78		
606	Kohlfurt	2	29 973,4	4 911,7	1 413	493	423 330	2 442,98	68 481,1	2 216,33	—		
607	Triebisch	2	32 288,0	4 026,5	1 133	354	466 366	2 880,10	68 698,0	2 218,00	1		
608	Esslingen	2	35 031,1	117,3	868	253	451 000	4 129,64	71 228,9	2 488,15	48		
609	Lohmen	1	39 415,9	270,8	1 012	348	517 000	756,20	12 626,8	316,37	18		
610	Gmunden	1	40 983,7	238,3	1 067	435	481 450	881,70	12 396,2	386,00	1		
611	Gratz	1	40 834,9	458,2	1 000	324	529 000	940,03	9 718,2	286,25	—		
612	Miltitz	1	40 689,5	117,1	962	326	516 250	876,94	3 846,2	237,34	22		
663	Seib. III.	Heidelberg	1	14 263,2	697,0	488	625	167 350	2 296,02	**)	—	29	
664	"	Cassel	1	11 482,8	835,0	511	532	164 900	824,00	—	—	—	
665	"	Falkenau	1	16 932,7	635,5	569	725	180 750	330,82	—	—	—	
666	"	Frankenstein	1	9 855,2	570,4	286	503	117 600	1 135,08	—	—	79	
667	"	Wolfsgefärth	1	17 380,0	389,2	271	740	199 500	1 189,82	—	—	13	
668	"	Weischlitz	1	16 178,8	543,2	574	598	161 750	1 226,87	—	—	5	
669	"	Berga	1	12 927,0	132,3	574	453	141 450	761,82	—	—	20	
670	"	Elsterberg	1	5 921,7	216,1	253	237	65 750	1 336,43	—	—	81	
25	II. VII.	Euler	8	2 890,0	369,5	449	2 264	152 400	2 170,08	205 413,5	8 020,30	CHR. AC. CAA.	55
181	"	Mariotte	8	12 304,2	5 615,8	2 029	251	223 500	2 083,10	179 211,1	6 372,42	RE. CAA. CHR.	67
281	"	Abraham Werner	8	1 819,3	2 052,3	331	1 864	132 150	3 117,02	180 864,8	15 663,11	DC.	120
282	"	Heinrich Cotta	8	16 063,7	16 098,9	1 901	873	571 500	3 021,27	101 636,2	14 992,73		45
283	"	Wittekind	7	23 651,1	137,7	199	535	348 796	1 532,43	109 641,3	11 488,43	80	
284	"	Friedr. d. Weise	7	23 530,9	90,7	227	499	427 053	3 305,81	106 773,1	11 776,40	BD.	91
285	"	Kurfürst Moritz	7	30 498,2	30,0	320	590	458 874	1 247,41	158 170,7	13 911,77		21
286	"	August d. Starke	7	30 075,8	22,0	374	767	477 335	624,40	176 624,4	12 094,30	—	
655	"	Keppler	2	6 237,9	490,9	51	115	74 500	1 246,53	1 249,5	535,50	58	
656	"	Watt	2	5 467,0	657,9	414	132	70 500	1 185,87	7 669,4	237,30	35	
657	"	Fulton	2	577,8	35,1	13	9	5 050	1 071,00	8 588,5	409,83	CAA.	62
658	"	Leibnitz	2	4 530,0	87,1	286	154	54 700	1 156,00	9 492,3	1 414,17		55
659	"	Siegfried	2	4 171,7	654,2	573	225	61 750	1 296,49	7 339,0	797,33	48	
684	"	Breithaupt	2	—	—	—	—	—	29,40	23 600,0	262,43	—	
685	"	Humboldt	2	63,9	90,2	28	130	6 750	29,40	43 252,0	102,42	Fl.Rtz.	1
686	"	Bernoulli	2	79,7	26,7	188	14	4 500	29,40	34 000,0	358,62		—
687	"	Liebig	2	190,8	—	20	10	2 500	29,40	33 881,0	254,02	—	
660	"	Schill	1	3 373,0	91,9	108	91	44 650	1 141,42	3 403,8	498,48	58	
661	"	Volta	1	6 631,9	152,3	288	136	74 450	1 008,94	7 399,2	798,07	CAA.	71
662	"	Blücher	1	5 167,0	228,4	102	265	76 350	1 109,52	7 041,6	527,00		67
*671	"	Hengist	unter 1	12 195,0	—	596	229	126 500	581,78	8 393,2	†) —	ZFÖ.	33
*672	"	Horsa	" 1	6 325,2	420,3	612	249	97 450	898,40	6 626,0	—		62
182	Schw.VII.	Otto der Reiche	7	16 995,0	8 237,2	2 137	399	362 000	1 631,76	159 185,4	8 861,34	DC. AC.	38
183	"	Frdr. der Streitbare	7	17 236,3	7 831,5	1 874	381	367 500	2 300,64	142 135,4	10 817,93		18

* Die Locomotiven Nr. 671 und 672 kamen im Monat Januar neu in den Dienst.

** Ueber die Leistungen etc. der Locomotiven Nr. 663 bis 670 auf der Sächs.-Thüringischen Bahn in den Jahren 1875 und 1876 bis zur Zeit der Uebernahme waren die Nachweise nicht zu erlangen.

† Ueber die bis zur Zeit der Uebernahme aufgewendeten Reparaturkosten bei der Zw.-Lengenf.-Falkenst. Bahn war ein Nachweis nicht zu erlangen.

Abschnitt III. F.

Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.				6.		9.	10.	11.		12.		13.		
				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				verbraucht		überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht		Die Locomotiven	
								Nutz-	Leer-			Reserve-	Rangir-				Heizmaterial (auf Steinkohle reduziert) für Locomotiven	Reparaturkosten	liefer vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt).	haben in Reparaturgeständen Tage.
Kilometer.		Dienststunden.		Kilogramm.	Mark.	Kilometer.	Mark.											
184	Schw.VII.	Albr. d. Beherzte.	7	12 310,9	6 486,9	1 447	283	246 000	1 494,62	198 687,0	11 972,69	DC. AC.	40					
185	"	Luther	7	22 858,7	6 03,0	1 353	1 373	287 250	1 699,11	178 956,5	8 664,74	LC.	66					
186	"	Stephenson	7	8 962,0	6 083,7	2 730	571	202 000	2 498,47	107 611,7	10 232,08	LC. RZ.	50					
187	"	G. E. Lessing	7	14 872,4	6 559,6	1 806	378	336 500	2 680,13	135 713,0	10 760,10	DC. AC.	61					
188	"	Haus Wettin	7	24 919,1	250,3	1 455	1 366	276 500	980,94	175 998,4	10 509,05	LC.	54					
189	"	Herschel	7	16 099,5	592,8	933	897	206 250	1 029,70	136 363,7	8 799,12	DC. AC.	64					
190	"	Melanchton	7	15 754,5	7 530,5	1 818	389	320 000	2 601,78	85 090,0	9 965,35	LC.CAA.RZ.	64					
191	"	Barb. Uttmann	7	1 285,1	1 100,3	526	2 817	149 250	3 386,72	60 542,4	8 576,34	RE. ZH.	69					
60	II. V.	Reichenbach	17	35 389,2	199,0	16	294	500 000	1 752,36	489 309,5	32 434,47	ZH.	54					
61	"	Hamburg	17	32 946,5	214,0	86	854	470 000	1 157,70	466 871,2	30 171,52	DC. RZ.	67					
62	"	Magdeburg	17	22 576,0	80,0	57	411	332 500	2 236,08	381 806,2	46 193,08	DC.	121					
63	"	Gebhardsberg	17	28 035,1	101,3	—	369	480 750	3 888,27	453 791,9	35 990,25	ZH. RE.	101					
90	"	Nürnberg	17	24 960,8	218,2	22	433	343 750	1 881,50	501 799,0	29 439,45	DC.	55					
91	"	Reuth	17	22 289,2	68,7	—	328	357 750	1 131,49	348 185,0	48 847,99	RE.LDD.LZ.	60					
92	"	Bremen	17	28 604,2	768,7	42	421	436 000	1 562,82	435 940,1	31 906,57	DC.	47					
93	"	Frankfurt	17	20 338,4	8 848,5	1 475	436	514 000	1 267,64	413 514,7	30 993,15	ZL. ZWEL. BD.	98					
94	"	Crimmitschau	17	26 233,0	186,0	715	1 077	304 475	3 194,78	348 409,7	31 213,87	LC. LZ.	99					
95	"	Bamberg	17	15 810,0	82,4	—	242	230 750	2 739,54	481 217,0	30 510,55	LC. RZ.	2					
7	"	Falke	15	36 819,5	56,3	—	698	502 650	948,28	365 722,5	27 617,15	RE.	119					
8	"	Schwan	15	29 263,8	191,0	—	245	405 250	3 496,06	524 319,7	21 460,60	ZH. RE.	67					
9	"	Bär	15	26 986,3	259,2	41	440	373 250	2 044,50	497 533,0	18 408,61	ZH.	57					
103	"	Regensburg	15	25 641,0	478,0	262	306	348 500	807,34	483 567,5	20 561,51	DC.	127					
104	"	Salzburg	15	24 530,4	—	100	630	355 750	2 614,18	502 845,0	21 050,38	DC. GD.	114					
251	"	Granaten	15	12 145,0	5 538,2	946	163	283 900	2 078,41	272 976,4	34 359,50	DC.	—					
252	"	Edle Krone	15	16 640,2	6 021,7	1 140	222	366 000	4 171,02	217 484,0	25 751,54	RE. ZH.	56					
253	"	Silberblick	15	3 534,7	1 328,2	473	3 321	260 125	491,59	275 639,8	29 131,49	LC. RZ.	119					
105	"	Innsbruck	14	29 376,4	34,8	50	460	408 250	881,94	340 234,2	19 859,28	ZH. RE.	26					
106	"	Augsburg	14	15 881,8	—	—	331	230 000	6 959,52	419 666,4	22 566,66	DC. GD.	3					
107	"	Würzburg	14	16 835,8	113,0	68	300	218 750	532,08	467 250,5	19 498,83	DC. GD.	127					
254	"	Himmelfahrt	14	27 797,2	6 694,7	1 278	443	541 500	898,47	273 117,2	33 608,93	ZL.	3					
255	"	Goldne Pforte	14	12 051,2	5 940,7	1 005	260	294 000	6 487,10	326 661,4	25 507,87	RE. ZH.	35					
256	"	Freudenstein	14	42 260,6	33,9	1 144	966	458 250	997,30	297 310,0	33 001,83	RE.	30					
138	"	Neumark	11	29 463,0	86,4	38	283	453 000	1 944,77	332 868,5	12 296,40	RE. ZH.	42					
139	"	Netzschkau	11	40 407,2	190,2	4	302	541 600	614,61	419 734,1	15 539,50	RE.	44					
140	"	Herlasgrün	11	26 404,2	245,8	142	287	385 750	814,90	348 558,4	15 352,64	RE.	132					
141	"	Heidelspitz	11	36 998,4	17,2	—	209	541 000	1 003,94	398 921,0	15 490,80	ZH.	87					
142	"	Mehltheuer	11	23 580,4	—	77	596	338 750	2 568,00	384 273,0	12 786,84	DC. GD.	63					
143	"	Abendberg	11	28 501,1	8,0	62	772	389 250	1 914,50	330 653,3	16 999,74	DC. BD.	14					
144	"	Bellalp	11	20 838,0	75,0	45	532	343 000	4 302,74	350 471,5	12 451,20	ZH.	13					
151	"	Birghorn	11	20 291,0	4 609,0	750	405	442 000	2 638,17	368 038,8	18 344,97	DC. BD.	10					
152	"	Birghorn	11	19 746,6	6 459,0	1 314	747	451 918	850,85	299 451,0	18 615,74	DC.	32					
154	"	Bötzberg	11	36 237,2	89,2	105	953	488 750	539,71	334 938,7	15 485,15	RE.	18					
155	"	Stockhorn	11	42 822,2	34,4	1	356	656 250	852,69	347 461,5	15 220,09	PK.	26					
156	"	Bundalp	10	254,5	105,0	239	3 674	211 500	677,32	312 579,8	14 918,87	RE. ZH.	46					
158	"	Breithorn	10	10 753,0	2 301,8	492	2 297	322 375	1 871,64	313 228,4	12 975,71	LC. RZ. LZ.	33					
159	"	Klausen	10	14 381,0	664,8	1 349	2 738	292 750	903,21	238 242,8	15 446,04	DC.	57					
162	"	Dündengrat	10	29 027,8	1 243,6	642	691	562 117	1 482,20	307 312,4	15 782,40	BD. GD.	18					
137	"	Sulzfluh	8	27 012,0	257,8	125	330	395 250	776,18	268 043,7	10 521,05	RE. ZH.	46					
150	"	Feehorn	8	31 474,4	397,0	—	624	433 000	2 124,54	214 395,8	12 465,99	LC. RZ. LZ.	33					
153	"	Mont-Collon	8	31 058,4	1 328,7	689	841	538 759	1 283,98	234 146,4	13 962,87	PK.	16					
157	"	Franzenhöhe	8	21 938,0	621,2	188	1 053	345 900	2 005,05	233 875,8	10 724,51	GD. DC.	81					
160	"	Fornopass	8	20 849,2	682,0	45	125	273 000	2 921,21	258 365,2	7 520,36	RE. ZH.	127					
161	"	Sattelhorn	8	9 079,8	—	—	116	151 000	759,22	224 414,7	14 388,09	DC.	18					
177	"	Contoberg	8	9 101,0	953,8	1 150	1 069	214 275	2 356,09	142 191,7	12 411,51	BD.	43					
178	"	Glyshorn	8	24 856,0	566,8	315	480	273 827	5 902,49	202 754,9	12 640,80	ZL. GD. PK.	142					
179	"	Untersberg	8	25 666,5	2 389,1	533	463	523 900	2 540,42	198 735,2	14 189,67	DC.	57					
180	"	Sustenhorn	7	10 339,8	1 166,6	1 237	1 089	240 875	616,10	136 570,8	11 043,17	BD.	—					
192	"	Mönch	6	21 463,6	886,1	139	304	304 247	2 980,82	199 147,9	10 971,43	GD.	49					
287	"	Taunus	6	38 062,5	898,0	793	985	398 050	1 888,43	175 705,8	11 211,34	ZL. ZWEL.	40					
288	"	Semmering	6	28 816,5	637,7	163	518	518 299	2 652,50	184 983,9	10 979,35	DC. GD.	60					
289	"	Gotthard	6	11 000,3	944,5	357	1 199	242 250	2 166,81	151 309,9	10 809,21	DC. GD.	48					
290	"	Simplon	6	25 768,4	1 202,3	199	345	332 549	2 723,77	172 220,1	12 917,74	GD.	111					
291	"	Splügen	6	27 305,3	1 287,1	160	306	351 798	2 960,93	193 701,0	6 687,85	GD. DC.	97					
292	"	Jungfrau	6	22 713,1	1 030,0	109	609	339 700	3 016,18	189 219,5	9 024,88							

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungs- jahr).	5. 6. 7. 8. 9. 10.						11. 12.		13. Bemerkungen.	
				Im Betriebsjahre wurden						Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung			
				geleistet				verbraucht		überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht		
				Nutz- Kilometer.	Leer- Kilometer.	Reserve- Dienststunden.	Rangir- Dienststunden.	Heizmaterial (auf Steinkohle reduziert) für Locomotiven Kilogramm.	Reparaturkosten Mark.				Kilometer.	Mark.
293	H. V.	Spessart	6							28 960,0	978,4	119			501	364 750	2 069,99	196 461,9	8 936,93	GD. ZL. ZWEL.	78
297	"	Pöhlberg	5	32 572,4	906,0	234	558	558 650	1 147,97	123 076,0	9 355,85	} DC.	20
298	"	Pabststein	5	19 796,1	780,4	125	345	322 450	4 367,57	142 323,4	6 632,46		137
210	"	Bärenstein	5	24 297,2	1 771,4	183	292	335 596	2 514,61	160 047,0	6 707,03	} GD.	80
211	"	Fichtelberg	5	26 121,5	1 597,0	291	406	384 560	1 593,92	147 374,7	7 881,04		32
212	"	Landskrone	5	32 042,1	1 255,0	246	327	436 847	1 340,84	144 905,5	8 640,95	} GD.	59
332	"	Montblanc	5	32 956,1	1 648,8	228	405	445 198	1 151,48	145 503,8	7 523,02		25
333	"	Wellhorn	5	27 312,1	999,0	177	320	358 758	2 960,02	137 042,7	6 800,02	} DC.	71
334	"	Sentis	5	27 414,0	903,0	218	540	457 250	3 214,89	137 780,5	8 516,38		102
335	"	Eiger	5	32 026,4	1 451,9	217	336	443 849	1 665,05	157 691,0	8 112,12	} GD.	48
358	"	Auersberg	4	47 597,0	118,8	12	656	600 698	1 375,21	121 006,9	4 624,21		9
359	"	Colmberg	4	39 811,0	167,1	31	548	499 796	1 829,48	130 446,0	4 751,49	} PK.	57
360	"	Kahlenberg	4	30 209,0	1 421,8	623	716	492 148	1 822,41	115 880,2	6 111,13		30
361	"	Greifenstein	4	27 122,0	162,0	3	383	385 750	3 791,19	116 953,7	4 704,34	} GD.	111
362	"	Katzenstein	4	20 788,2	1 369,4	381	491	310 460	2 305,09	125 078,3	5 491,20		78
363	"	Sandberg	4	27 843,0	1 456,0	246	279	384 040	2 084,26	125 754,5	5 997,00	} GD.	71
461	"	Aetna	1	31 890,0	14,0	134	652	464 500	1 528,01	30 572,4	517,30		RZ.	54
462	"	Dolomit	1	30 956,2	340,2	158	511	406 950	692,73	30 781,3	423,35	} RZ.	47
463	"	Faulhorn	1	34 041,7	284,1	109	528	441 500	1 073,05	28 485,1	422,73		ZH. ZH. LZ.	40
464	"	Hochjoch	1	32 811,1	244,8	111	513	430 750	574,00	26 786,6	436,70	} RZ.	50
465	"	Julier	1	29 565,8	230,0	75	468	405 500	677,30	21 004,3	660,00		21
466	"	Leopoldsberg	1	34 485,0	287,4	44	433	443 500	634,20	28 685,7	351,95	} ZH. RZ. LZ.	21
467	"	Matterhorn	1	34 593,5	349,2	60	513	468 550	556,33	27 915,3	362,03		39
468	"	Ortler	1	33 348,0	253,0	128	555	478 350	676,20	21 832,7	558,36	} RZ. ZH. LZ.	98
469	"	Finstermünz	1	27 149,8	206,2	87	456	397 550	766,53	9 012,1	673,39		21
470	"	Niederwald	1	35 740,0	286,0	117	540	469 800	634,30	27 009,0	343,38	} ZH. RZ. LZ.	29
471	"	Rheinstein	1	28 122,1	398,0	154	495	361 550	563,42	21 100,4	460,15		47
472	"	Rosstrappe	1	29 936,8	259,0	108	394	395 750	756,01	24 887,2	370,13	} RZ. ZH. LZ.	47
473	"	Waldspitz	1	37 312,8	411,2	134	540	501 250	624,75	25 741,1	374,82		ZH. RZ. LZ.	2
474	"	Vesuv	1	32 570,4	366,4	91	480	434 000	736,29	25 325,7	434,52	} RZ. ZH. LZ.	22
*507	"	Bernkogel	unter 1	1 209,8	—	4	27	15 250	176,75	—	—		RZ.
*508	"	Fuchsberg	" 1	1 424,2	—	—	26	18 250	49,38	—	—	} LC. RZ.	—
*509	"	Grossglockner	" 1	1 202,4	—	4	20	13 500	51,00	—	—		—
*510	"	Kaiserkrone	" 1	1 104,0	—	—	23	15 250	33,70	—	—	} RZ.	—
*511	"	Monte Baldo	" 1	1 365,4	—	—	16	11 500	47,54	—	—		—
322	Schw. V.	Pilatus	5	26 116,7	167,2	87	731	372 500	2 850,83	147 997,4	4 665,19	ZH.	86
323	"	Furka	5	25 078,8	51,0	2	208	312 500	1 128,89	138 513,4	7 266,87	} RE.	133
324	"	Harz	5	21 813,2	157,2	87	239	308 250	1 818,02	146 945,7	5 798,24		RE. ZH.	110
325	"	Monte Rosa	5	16 171,8	51,0	—	105	240 500	1 416,85	154 562,1	6 782,59	} RE.	104
326	"	Wetterhorn	5	23 889,0	93,8	—	180	344 250	2 690,17	125 527,9	6 183,86		87
327	"	Bernina	5	36 341,0	68,8	—	142	525 000	689,80	108 532,3	6 628,38	} RZ.	58
328	"	Schreckhorn	5	21 600,3	83,1	38	620	374 000	3 320,05	120 982,5	7 529,90		91
329	"	Zermatt	5	31 679,0	367,0	—	466	510 750	2 790,02	136 646,2	7 293,02	} LC.	77
330	"	Tödi	5	22 688,8	169,4	67	373	284 000	505,71	101 616,9	6 046,33		ZH. RZ. LZ.	10
331	"	Grimmel	5	10 604,5	138,8	30	148	140 250	1 805,49	94 785,0	5 462,64	} RZ. ZH. LZ.	80
369	"	Rothhorn	4	34 085,3	102,1	—	633	528 750	3 246,00	119 109,5	5 799,90		DC. LC. RZ.	57
370	"	Burgberg	4	20 243,1	0,7	—	468	325 500	2 562,10	113 687,8	4 872,29	} LC. RZ.	40
371	"	Wendelstein	4	25 654,7	216,5	41	506	370 750	1 911,81	109 956,2	5 766,28		RZ. LZ.	48
372	"	Borsberg	4	25 172,8	230,0	101	354	336 350	1 060,40	104 909,0	4 063,65	} ZH. RZ. LZ.	109
373	"	Scheibenberg	4	27 800,5	287,5	101	271	394 000	923,02	90 588,7	4 629,11		RE. ZH.	61
374	"	Gemmi	4	17 999,7	182,0	37	286	239 950	615,07	88 252,8	4 987,32	} LZ. RZ. ZH.	18
375	"	Watzmann	4	21 069,1	49,1	—	309	371 500	1 565,05	101 618,8	5 827,77		DC.	33
416	"	Albis	3	24 524,8	57,1	24	738	427 250	1 343,07	80 895,1	4 586,42	} DC. RZ.	29
417	"	Winterberg	3	13 654,0	212,2	45	301	208 500	749,80	79 217,0	2 832,03		ZH. RZ. LZ.	48
418	"	Drachenfels	3	38 722,4	17,2	—	303	531 500	1 528,04	95 214,0	2 592,94	} RE.	49
419	"	Brocken	3	5 540,2	34,4	—	47	84 000	1 442,09	95 996,9	2 524,50		80
447	"	Rolandseck	3	21 581,0	82,4	2	343	360 000	1 704,32	77 077,9	3 045,89	} DC. RZ.	69
448	"	Loreley	3	20 698,4	231,0	54	302	294 450	1 807,06	62 544,4	1 832,38		ZH. LZ. RZ.	91
449	"	Gaisberg	3	22 135,4	—	73	611	329 700	1 145,08	78 454,0	1 363,17	} ZH.	127
450	"	Hirtstein	3	34 400,0	—	—	464	613 000	1 796,08	51 657,9	2 290,01		DC.	46
451	"	Arlberg	2	34 110,0	17,2	97	903	462 500	802,84	38 513,1	610,22	} ZH.	26
452	"	Brenner	2	17 321,8	—	90	373	215 500	664,58	34 441,7	1 245,21		RZ.	6
453	"	Donnersberg	2	37 013,6	256,4	109	580	509 500	476,28	32 722,8	655,22	} ZH. RZ. LZ.	4
454	"	Eifel	2	30 377,7	362,2	150	512	420 100	1 668,02	37 464,2	1 115,99		RZ. LDD.	50

* Die Locomotiven Nr. 507 bis mit 511 kamen im Monat December neu in den Dienst.



Abchnitt 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. Anschaffungsjahr).	5. 6. 7. 8.				9. 10.		11. 12.		13. Bemerkungen. Die Locomotiven liefen vorzugsweise auf den Betriebsstrecken (siehe Titelblatt), haben in Reparaturgestanden Tage		
				Im Betriebsjahre wurden									Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung	
				geleistet				verbraucht					überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heizmaterial (auf Steinkohle reduziert) für Locomotiven	Reparaturkosten	Kilogramm.	Mark.				Kilometer.	Mark.
Nutz-	Leer-	Dienststunden.	Kilogramm.	Mark.	Kilometer.							Mark.		
455	Schw. V.	Forstenberg	2	29 295,3	166,8	123	377	395 850	1 253,01	17 621,0	770,51	RZ. LDD.	44	
456	"	Grenzhorn	2	37 850,8	313,3	111	376	562 800	1 542,01	32 083,8	981,50	LDD. LRD. RZ.	35	
457	"	Hohe Salve	2	37 130,7	587,1	—	673	507 750	1 360,40	45 581,0	548,14	LZ. LC.	70	
458	"	Hohe Göll	2	39 970,2	83,8	86	390	582 700	1 069,71	40 903,5	562,40	RZ. LDD. LRD.	23	
459	"	Karst	2	22 264,0	110,4	117	434	295 250	1 257,00	36 514,2	1 029,00	RZ. ZH.	25	
460	"	Martinswand	2	26 917,0	11,2	150	529	397 950	1 171,10	40 906,8	532,10	RZ.	78	
516	K. V.	Arniberg	8	31 835,2	460,0	21	78	463 300	1 256,02	218 789,1	13 722,20		28	
517	"	Balmhorn	8	30 284,4	85,2	75	45	443 700	6 587,02	228 328,0	15 877,25		2	
518	"	Beatenberg	8	31 247,0	403,1	41	145	481 000	6 112,84	238 817,1	14 716,00		27	
519	"	Hasliberg	8	32 444,4	911,4	50	65	490 700	690,50	237 821,0	14 552,82		12	
514	"	St. Bernhard	7	40 803,4	209,1	172	120	570 450	1 429,10	241 363,0	14 603,04		10	
515	"	Dachstein	7	26 157,4	8,2	72	138	415 100	6 014,58	246 732,7	14 012,04		—	
520	"	Bieberstein	7	38 292,2	16,0	58	207	553 100	1 945,05	232 285,2	15 425,54		34	
521	"	Blümlisalp	7	35 077,0	951,7	289	146	543 500	1 083,07	232 913,0	15 643,22		17	
522	"	Kynast	7	41 941,3	339,4	191	248	658 850	1 407,88	253 396,0	13 976,00		4	
523	"	Plassenstein	7	34 009,4	811,8	135	48	491 250	2 221,11	244 631,0	13 157,77		32	
524	"	Daubenhorn	7	41 289,0	185,2	129	76	584 300	1 703,50	212 129,8	12 843,11		8	
525	"	Distelalp	7	38 858,7	297,1	115	250	620 600	1 875,28	251 177,0	13 754,50	LDD. LRD.	15	
526	"	Thorstein	4	29 817,4	709,1	285	101	459 650	3 684,30	83 003,0	6 615,07		25	
527	"	Kesselberg	4	26 716,1	562,0	72	128	444 400	6 031,70	81 408,0	8 693,08		—	
528	"	Dorenberg	3	36 995,1	380,8	73	57	592 500	1 186,83	97 008,0	6 330,38		43	
529	"	Zwiselalp	3	40 002,2	387,7	101	112	598 150	1 132,09	88 311,0	7 761,44		15	
530	Sigl. V.	Tauern	2	34 085,0	192,6	260	300	598 750	3 679,81	66 842,8	2 845,70		7	
531	"	Engelhorn	2	36 711,8	110,4	173	54	596 000	3 360,12	64 247,3	3 230,00		20	
532	"	Axenstein	2	30 195,3	289,1	37	152	526 500	4 334,13	68 989,0	2 896,18		6	
533	"	Grindelwald	2	32 220,3	—	93	254	595 950	6 315,10	69 148,0	2 690,77		8	
534	"	Etzelstock	2	34 386,1	49,1	146	204	621 700	3 993,35	65 354,0	3 341,02		41	
535	"	Hohenstaufen	2	35 767,3	397,0	80	90	644 000	1 519,50	59 966,5	3 094,02		2	
536	"	Mont Cenis	2	35 068,3	52,8	155	218	642 950	3 110,22	61 498,0	3 960,18		12	
537	"	Rigi	2	33 010,3	257,0	39	88	633 150	3 315,78	57 791,5	2 908,22		—	
*475	Hsch. V.	Badelwand	unter 1	23 179,0	—	—	467	312 000	396,88	—	—	LC. RZ.	—	
*476	"	Kyffhäuser	" 1	21 019,2	103,4	99	446	294 000	503,02	—	—		—	
*477	"	Gotzenalp	" 1	19 186,7	106,7	112	393	195 250	967,22	—	—	RZ.	35	
*478	"	Schwarzwald	" 1	22 390,8	66,2	128	513	252 450	429,07	—	—		8	
*479	"	Odenwald	" 1	15 002,2	42,5	81	315	183 000	571,20	—	—		35	
*538	"	Finsteraarhorn	" 1	12 751,0	—	54	94	223 900	259,57	—	—		—	
*539	"	Galmihorn	" 1	12 560,7	115,0	8	74	208 700	437,80	—	—		—	
*540	"	Zugspitz	" 1	10 369,2	—	42	87	170 450	399,09	—	—	LDD. LRD.	—	
*541	"	Glärnisch	" 1	9 224,5	—	44	64	146 650	279,02	—	—		20	
*542	"	Burgenstein	" 1	9 431,0	—	54	172	175 350	236,30	—	—		—	
*543	"	Doldenhorn	" 1	9 567,7	—	60	72	164 450	199,50	—	—		—	
231	H. Va.	Glückauf	21	11 568,0	1 296,3	46	1 932	208 250	703,70	406 571,0	57 757,04	DC.	16	
232	"	Richard	21	9 068,5	965,4	48	1 553	170 000	2 937,88	398 510,5	46 864,75		90	
233	"	Tharandt	21	—	87,0	64	567	25 250	10 343,04	444 221,8	46 038,00		274	
234	"	Neue Hoffnung	13	347,0	203,3	195	2 695	107 000	4 703,00	267 158,2	24 823,00	DC. GD.	126	
18	B. I.	Strauss	28	7 270,0	1 350,4	330	316	78 000	1 540,70	698 873,2	56 859,08	ZH. LZ.	61	
19	"	Giraffe	28	4 878,8	1 481,1	223	268	37 450	417,00	582 843,5	62 252,00	LC. LZ.	18	
20	"	Nashorn	28	408,0	120,0	47	35	6 250	1 672,28	616 825,2	55 011,28	ZH. LZ.	81	
21	"	Panther	28	4 705,3	520,0	95	97	30 000	634,25	613 672,0	62 715,28	LZ.	96	
72	H. I. I.	Döbeln	24	10 029,3	1 808,0	662	758	120 800	874,28	465 696,4	39 412,03	RZ. DC. LC.	27	
220	H. I. I.	Psyche	26	276,8	14,4	114	1 721	67 750	831,22	51 964,0	49 726,75	DC.	41	
70	"	Zschopau	24	3 040,2	114,5	432	3 074	150 500	1 625,49	359 562,5	39 538,22	RZ.	51	
71	"	Erzgebirge	24	4 575,8	302,7	570	1 242	89 750	1 085,21	334 402,7	33 379,02		50	
88	"	Würschnitz	19	535,5	199,2	413	2 937	159 600	1 891,11	164 815,8	31 690,00	RZ.AC.CHR.	44	
86	"	Gössnitz	18	497,0	143,2	406	2 638	137 000	3 175,00	135 253,8	28 240,00	RZ.	68	
87	"	Schönbörnchen	18	296,2	45,8	359	2 325	127 500	2 368,41	99 934,1	27 777,00	RZ. AC.	106	
89	"	Lugau	18	181,0	95,5	379	2 610	144 100	3 768,85	174 461,2	30 889,07	RZ.	78	
637	"	Greiz	11	15 838,8	80,7	397	738	192 455	1 006,30	266 170,8	8 564,58	GN.	84	
638	"	Brunn	11	36 047,0	90,9	1 037	1 592	397 750	153,71	261 315,3	8 259,24		—	
336	C. I.	Zittau	7	2 385,0	382,5	119	1 494	50 250	4 481,04	3 913,5	10 386,70	GD.	172	
26	H. II. I.	Luchs	25	30 956,7	151,2	451	765	246 750	2 261,17	534 442,7	67 310,32	CHR.	43	
27	"	Wolf	25	187,2	264,0	984	3 715	181 500	634,72	450 304,0	61 250,22	LZ.	32	
28	"	Hyäne	25	20 842,0	212,4	406	1 712	221 250	2 653,14	464 431,5	61 756,60	CHR.	64	
29	"	Eber	25	37 297,2	251,7	567	962	300 750	2 604,00	584 194,0	51 333,22		56	

*) Die Locomotiven Nr. 475 bis mit 479 und Nr. 538 bis mit 543 kamen neu in den Dienst, und zwar Nr. 475 bis mit 477 im Monat Mai, Nr. 478 und 479 im Monat Juni, Nr. 538 bis mit 541 im Monat September und Nr. 542 und 543 im Monat October.

1. No.	2. Kategorie	3. Namen der Locomotiven.	4. Dienst- alter der Loco- motiven in vollen Jahren (excl. Anschaf- fungsjahr).	5. 6. 7. 8.				9. 10.		11. 12.		13. Bemerkungen.		
				Im Betriebsjahre wurden									Bis Ende des Vor- jahres haben die Lo- comotiven seit ihrer Anschaffung	
				geleistet				verbraucht					über- haupt zurück- gelegt	an Re- paratur- kosten be- ansprucht
				Locomotiven-		Reserve-	Rangir-	Heiz- material (auf Stein- kohle reduciert)	Repa- ratur- kosten für Locomotiven	Kilogramm.	Mark.				Kilometer.	Mark.
Nutz-	Leer-	Kilometer.	Dienststunden.	Kilogramm.	Mark.									
30	H. II. I.	Alligator	25	24 737,4	50,4	368	603	201 000	3 302,20	619 384,0	53 718,43	CHR.	58	
31	"	Göltzschthal	25	6,5	715,9	114	1 317	68 250	3 775,17	457 977,8	55 192,14	LZ.	168	
32	"	Nilpferd	25	17 897,1	223,4	504	1 833	208 800	932,44	498 096,2	57 252,00	CHR.	17	
33	"	Casuar	25	—	160,0	128	2 391	79 625	3 886,81	469 832,9	48 221,00	BD.	101	
34	"	Elsterthal	25	6,5	667,8	295	2 479	114 500	1 174,24	436 890,7	59 781,00	LZ.	89	
38	H. II.	Delphin	24	1 524,5	1 672,0	310	2 794	142 600	764,33	592 162,3	48 710,43	ZH. LZ.	31	
39	"	Vampyr	24	203,0	160,8	413	2 315	79 750	393,32	516 679,5	41 345,53	ZH.	—	
40	"	Gazelle	24	3 653,4	737,2	267	222	45 450	1 749,47	582 941,0	42 634,10	RE. ZH.	76	
613	"	Komet	24	4 697,1	1 265,1	287	1 593	138 835	535,00	429 346,0	42 512,13	—	86	
614	"	Faust	24	1 973,5	3 110,0	424	3 584	250 238	647,10	393 482,0	42 002,23	LDD. LRD.	35	
615	"	Blitz	24	326,2	340,5	110	4 589	251 542	193,85	386 211,8	45 027,87	—	16	
†616	"	Windsbraut	24	174,1	116,5	28	3 261	159 190	866,00	467 711,1	41 014,01	—	6	
617	"	Harburg	20	9 399,0	1 554,5	730	576	136 850	163,01	440 947,0	34 929,12	LDD. LRD. NB.	—	
618	"	Kötzschenbroda	20	8 918,0	5 377,5	3 355	385	193 800	443,50	474 190,0	38 980,74	LDD. LRD.	18	
619	"	Elsterwerda	19	21 307,3	618,0	1 457	1 158	228 150	1 682,12	446 356,3	33 603,82	LRD. REL.	—	
620	"	Gröditz	19	3 151,7	3 236,7	373	2 295	171 619	858,04	280 519,7	25 322,48	—	26	
621	"	Basel	18	7 734,0	5 266,4	1 728	1 855	248 308	1 359,73	410 957,5	27 670,19	—	45	
622	"	Röderau	18	3 801,5	3 932,0	1 562	1 601	215 518	2 547,04	462 412,4	28 327,57	—	—	
623	"	Oder	17	7 539,9	785,3	1 502	2 750	180 000	58,29	382 740,5	26 032,40	LDD. LRD.	—	
624	"	Oederan	17	35,7	35,7	3	3	600	916,22	389 712,0	24 628,03	—	—	
625	"	Neckar	17	7 881,0	1 989,8	1 682	2 177	192 050	298,98	435 036,5	33 147,94	—	8	
626	"	Hainichen	17	4 385,3	5 232,3	205	1 991	148 150	263,91	333 216,1	27 152,00	—	—	
†627	"	Schönberg	22	—	—	—	—	—	311,04	465 193,0	29 340,09	—	—	
632	H. II. I.	Stollen	22	—	—	381	3 477	193 150	1 220,84	465 030,0	37 787,04	—	14	
633	"	Erz	22	—	—	365	3 429	181 050	1 326,79	543 020,2	44 839,32	LDD.	7	
634	"	Leder	22	3 756,0	—	30	490	56 250	8 843,90	466 828,7	30 276,70	—	—	
635	H. II. I.	Glocke	32	—	65,0	1 359	3 557	153 400	154,08	474 460,0	—	—	31	
†636	"	Halde	32	—	—	—	3 996	166 854	473,80	466 230,1	—	—	—	
639	H. III. I.	Stahl	1	13 777,7	691,4	556	268	166 300	1 064,34	15 873,4	799,40	—	25	
640	"	Granit	1	11 547,5	392,7	294	346	144 800	1 021,48	25 407,0	619,51	—	33	
641	"	Marmor	1	11 944,3	427,0	358	342	137 650	1 089,73	29 121,0	964,30	—	36	
642	"	Gold	1	17 296,7	365,0	451	244	171 450	558,38	18 751,0	848,72	—	26	
643	"	Kobalt	1	18 736,0	666,3	540	199	199 400	546,15	13 023,0	638,04	—	12	
644	"	Nickel	1	8 427,5	489,9	367	146	91 450	1 268,03	15 955,2	537,40	—	41	
645	"	Arsen	1	10 646,0	357,8	404	421	128 600	1 092,01	21 489,0	680,37	—	31	
646	"	Basalt	1	7 585,1	347,4	325	473	82 500	412,00	14 512,0	595,70	CAA.	5	
647	"	Silber	1	17 232,8	377,0	547	297	172 950	498,74	12 472,3	564,45	—	7	
648	"	Kalk	1	7 444,3	148,0	246	648	87 350	432,00	22 704,0	301,03	—	45	
649	"	Albit	1	12 838,4	616,0	478	208	143 400	1 024,37	22 058,7	606,09	—	22	
*650	"	Epidot	unter 1	15 012,7	605,3	618	214	152 200	812,54	2 527,1	27,59	—	26	
*651	"	Topas	" 1	13 242,5	270,0	447	329	141 200	902,71	2 555,3	—	—	32	
*652	"	Felsit	" 1	13 505,7	396,0	463	238	140 500	889,27	2 461,3	—	—	25	
*653	"	Demant	" 1	11 113,0	199,4	363	255	116 800	662,00	700,8	—	—	21	
*654	"	Korund	" 1	10 848,7	331,3	395	341	122 000	782,21	—	—	—	75	
54	H. IV.	Hundert	18	38 870,0	96,2	890	330	350 100	4 286,52	550 903,5	35 529,49	SZ. LZ.	107	
55	"	Wiesenburg	18	14 331,7	150,0	296	390	162 100	4 100,10	521 204,2	28 692,70	SZ. LZ. ZH.	—	
56	"	Hartenstein	18	18 260,3	736,4	345	829	255 000	466,12	387 594,4	33 239,48	DC.	11	
57	"	Aue	18	3 479,2	330,2	76	2 222	132 150	604,32	461 010,5	33 512,19	SZ. LZ.	85	
109	"	London	13	37 046,0	—	619	373	359 250	987,22	337 930,2	20 623,77	AC.	75	
110	"	Annaberg	12	25 832,0	28,8	59	317	294 431	2 713,77	371 597,5	21 004,55	—	48	
111	"	Buchholz	12	20 126,3	107,7	520	1 536	343 550	600,47	248 471,9	11 771,54	SZ. LZ.	41	
112	"	Wildeck	12	22 428,2	112,2	518	1 739	350 550	1 479,58	278 460,1	11 984,77	—	51	
113	"	Augustusburg	12	24 154,2	58,2	16	356	300 817	2 049,01	272 298,5	14 757,07	—	44	
114	"	Scharfenstein	11	39 473,0	—	90	434	407 034	1 915,14	286 814,3	15 330,00	AC.	25	
115	"	Waldkirchen	11	33 492,2	13,8	267	265	333 500	842,24	311 565,0	15 880,49	—	47	
116	"	Wolkenstein	11	43 960,2	59,4	256	342	459 277	1 913,00	343 922,0	17 196,01	—	29	
117	"	Flöha	11	25 028,0	57,8	19	376	266 500	1 780,50	315 846,9	14 687,39	SZ. LZ.	20	
175	"	Wiesa	9	46 110,1	—	986	464	460 000	699,49	319 148,0	12 970,02	—	62	
176	"	Cainsdorf	9	34 943,2	167,2	231	264	351 500	2 865,01	245 729,1	12 307,45	AC.	70	
342	"	Hilbersdorf	4	32 552,2	24,0	12	462	354 500	2 375,08	126 901,4	6 186,42	—	48	
343	"	Komotau	4	21 831,8	362,0	156	972	308 550	1 364,41	139 690,1	7 396,00	SZ. ZFÖ. LZ.	43	
344	"	Schlettau	4	22 993,1	426,2	631	887	278 000	1 540,02	67 911,4	3 679,90	—	58	
345	"	Wilkau	4	20 786,4	145,7	652	1 607	322 500	1 383,14	74 241,8	5 036,21	SZ.	32	
346	"	Saatz	4	22 654,7	91,1	683	1 633	353 100	576,27	77 280,0	5 208,01	—	—	

† Von den unter † aufgeführten 3 Locomotiven wurde Nr. 616 im Monat September, Nr. 627 und 636 im Monat November zerschlagen.
* Die Locomotiven Nr. 650 und 651 kamen im Monat Juni, Nr. 652 bis mit 654 im Monat Juli neu in den Dienst.

Abchnitt III. F.

Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1.	2.	3.	4.	5.				6.		9.	10.	11.		12.		13.		
				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				verbraucht		überhaupt zurückgelegt	an Reparaturkosten beansprucht		Die Locomotiven	
								Nutz-	Leer-			Reserve-	Rangir-				Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Locomotiven	Reparaturkosten	liefer vorzugsweise auf den Betriebsstrecken	haben in Reparaturgestanden
Kilometer.	Dienststunden.	Kilogramm.	Mark.	Kilometer.	Mark.	(siehe Titelblatt).	Tage.											
347	II. IV.	Weipert	4	12 781,8	243,8	163	1 005	222 300	424,89	123 273,7	5 274,00	AC.	—					
53	II. IV. T.	Schwarzenberg	20	12 245,0	343,7	840	684	156 850	3 670,62	233 067,2	34 408,64	SZ. CAA.	140					
58	"	Schneeberg	17	13 813,2	228,5	1 266	1 015	200 250	4 756,72	243 868,1	22 681,77	SZ.	107					
59	"	Neustädtel	17	8 408,4	249,1	753	627	123 250	3 622,80	223 559,2	26 811,63	SZ.	91					
108	"	Hercules	14	—	—	2 166	2 785	121 500	475,22	14 517,9	14 664,07	RZ.	—					
235	II. VIII. T.	Döhlen	19	4 531,0	1 154,8	29	569	88 650	9 965,08	368 137,8	41 557,28	—	226					
236	"	Windberg	19	8 933,9	1 823,2	8	1 032	170 050	3 821,36	430 259,0	45 886,64	—	111					
237	"	Hainsberg	19	8 309,9	1 538,5	26	1 010	142 150	3 783,24	384 333,2	44 446,18	DCK.	113					
238	"	Freiberg	18	9 113,1	1 742,0	12	1 027	138 550	4 636,51	355 247,0	47 915,30	—	109					
239	"	Burgk	10	8 740,8	1 631,4	52	1 009	147 750	3 373,72	154 085,4	18 141,25	—	95					
364	II. V. T.	Knappe	4	4 769,8	1 105,4	232	2 288	186 500	1 764,50	34 757,2	2 903,24	SZ.	59					
365	"	Schacht	4	12 890,4	485,0	419	3 186	332 550	1 255,41	1 556,7	3 830,17	RZ.	27					
366	"	Wetter	4	11 640,8	2 269,0	332	3 272	267 250	399,28	25 768,0	3 932,40	LZ.	3					
367	"	Hunt	4	5 852,4	1 367,4	360	2 336	200 000	1 707,19	32 166,9	2 954,84	SZ. LZ.	48					
368	"	Tiefbau	4	8 928,4	1 700,5	289	2 736	217 250	1 880,22	26 163,7	3 797,81	LZ.	61					
16	"	Kohle	3	7 338,4	1 287,0	208	2 501	188 500	1 341,97	16 161,5	2 701,22	—	71					
17	"	Adhäsion	3	1 574,1	550,9	341	2 798	133 000	1 315,55	479,0	1 836,25	SZ. LZ.	49					
23	"	Kraft	3	1 168,1	352,0	215	2 580	125 050	1 479,92	575,2	1 279,27	SZ. LZ. ZH.	69					
24	"	Leistung	3	7 359,5	1 442,0	336	2 638	215 750	1 517,07	5 451,5	1 540,28	—	35					
64	"	Eisen	3	6 590,9	1 449,0	245	2 369	201 100	1 561,22	6 466,1	1 493,29	SZ.	58					
65	"	Kaue	3	2 088,0	625,0	253	2 752	159 000	513,20	4 853,5	1 566,50	—	26					
69	"	Fahrt	3	8 107,2	1 578,1	268	2 760	209 500	1 444,41	22 767,2	2 099,64	LZ.	115					
213	"	Morgengang	3	549,2	136,2	395	3 204	177 100	876,70	3 775,0	1 882,00	RZ. LC.	14					
420	"	Schlagel	3	364,5	191,0	407	3 367	184 475	620,58	1 015,0	2 247,17	RZ. LZ. LC.	—					
218	"	Bohrer	2	5 017,7	789,0	209	2 493	163 700	919,57	9 453,4	922,66	LZ.	24					
219	"	Rolle	2	7 276,2	1 447,7	477	2 564	224 500	610,64	11 399,1	1 037,20	SZ.	15					
221	"	Meisel	2	7 070,1	1 587,7	378	2 582	207 750	617,59	9 420,0	783,40	—	19					
223	"	Seil	2	6 721,2	1 471,0	258	2 508	198 250	749,42	11 932,0	724,94	SZ. LZ.	27					
224	"	Haspel	2	6 884,2	1 274,1	287	2 486	194 250	700,80	11 587,0	720,20	SZ.	37					
628	W. VII. I.	Grube	2	—	—	44	4 117	258 826	679,77	344,2	1 846,28	—	20					
629	"	Kunst	2	—	—	46	3 676	226 125	694,72	114,7	1 446,22	LDD. I.RD.	43					
630	"	Blende	2	—	—	134	4 426	253 946	846,84	—	2 309,17	—	21					
631	"	Curve	2	—	—	433	4 070	246 800	553,92	114,8	1 743,05	—	13					
688	Grst. VII. I.	Sauger	3	—	—	—	—	—	29,40	25 000,0	334,45	Fl.Rtz.	—					
689	"	Klappe	3	—	—	—	—	—	29,61	20 000,0	132,14	—	—					
Hierüber:																		
† 64	St. II. T.	Steiger	30	—	7,0	172	2 695	82 000	1 474,00	341 448,0	50 484,25	BD.	52					
† 65	"	Elbe	30	—	—	—	—	—	387,72	381 939,8	60 956,52	—	—					
† 69	"	Chemnitz	30	—	12,8	314	1 514	73 500	1 444,79	426 167,7	52 450,28	AC.	—					
† 208	St. I.	Silesia	30	4 922,4	790,7	80	3 570	161 000	1 491,09	628 045,1	70 837,62	BD.	42					
† 211	"	Löbau	30	5 410,4	160,0	38	2 901	116 250	1 519,12	637 703,2	74 562,22	GD.	101					
† 212	"	Schneekoppe	30	14 542,8	2 301,4	55	1 876	117 000	666,00	601 788,8	69 070,85	BD.	62					
† 213	C. I. T.	Stettin	29	—	160,0	122	1 790	57 625	4 182,44	465 047,2	70 888,10	—	192					
† 16	K. I. T.	Greif	28	3 312,2	362,2	420	395	42 300	378,28	383 767,6	60 768,96	ZH. LZ.	27					
† 23	H. I. T.	Hartmann	27	—	3,8	181	2 401	86 125	2 353,63	376 237,2	62 408,17	BD.	58					
† 24	"	Crocodil	27	535,2	28,0	708	2 268	104 500	1 956,06	364 830,7	54 743,42	RZ.	60					
† 223	II. I.	Bohemia	25	840,0	871,0	202	2 803	128 850	593,25	598 324,7	51 082,51	ES.	26					
† 224	"	Juno	25	—	80,0	187	2 684	85 250	2 155,09	543 286,8	53 539,91	DC.	68					
Hauptsumme pro 1876				14 836 639,6	658 720,4	304 761	629 912	194 246 641	1 210 102,27	—	—	—	—	32 172				
" " 1875				11 678 876,1	548 077,2	194 790	511 416	158 960 766	962 629,70	—	—	—	—	34 016				
Pro 1876 entfielen:																		
1. auf die Staatsbahnen mit den erpachteten Strecken				14 489 475,1	648 264,2	300 264	615 618	190 331 141	—	—	—	—	—	—	—			
2. auf die Göasnitz-Geraer Bahn				175 204,4	3 414,4	485	7 247	2 231 625	—	—	—	—	—	—	—			
3. auf die Hainichen-Rosswainer Bahn				34 212,2	110,0	430	858	267 050	—	—	—	—	—	—	—			
4. auf die Altenburg-Zeitzer Bahn				370,4	54,0	26	26	1 500	—	—	—	—	—	—	—			
5. auf die Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn				10,4	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—			
6. auf die Zittau-Reichenberger Bahn				128 168,2	6 334,5	3 556	5 539	1 302 650	—	—	—	—	—	—	—			
7. auf die Brückenbergschachtbahn b. Zwickau				9 198,2	542,0	—	624	112 625	—	—	—	—	—	—	—			
Ausserdem haben fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht				172 420,2	4 266,1	4 082	9 009	2 376 206	—	—	—	—	—	—	—			
Auf den Staatsbahnen wurden demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht				14 661 895,2	652 530,4	304 346	624 627	192 707 347	—	—	—	—	—	—	—			

† Von den unter † aufgeführten ausrangirten Locomotiven, welche wieder ersetzt und deshalb in den Bestandsnachweisungen nicht mit enthalten sind, wurde die Locomotive No. 691 im Monat August zerschlagen.
Anmerkung zur Tabelle. Seit dem 1. Juli 1876 werden die Wagenachsenkilometer nicht mehr nach den Ladungsachsen, sondern nach laufenden Achsen gezählt; da sich diese beiden Resultate für jede einzelne Locomotive nicht correct verbinden lassen, musste für dieses Jahr von einer Aufführung der Wagenachsenkilometer bei jeder Locomotive abgesehen werden. In der Endsumme sind die laufenden Wagenachsenkilometer bekannt.



Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches durch die Locomotiven.

1. No.	2. Kategorie	3. Namen	4. Dienstalter der Locomotiven in vollen Jahren (excl. Anschaffungsjahr).	5. Im Betriebsjahre wurden geleistet				6. verbraucht		7. Bis Ende des Vorjahres haben die Locomotiven seit ihrer Anschaffung		8. Bemerkungen	
				9. Locomotiven-		10. Heizmaterial (auf Steinkohle reducirt) für Locomotiven	11. Reparaturkosten	12. über- haupt zurück- gelegt	13. an Re- paratur- kosten be- ansprucht	14. Die Locomotiven			
				15. Nutz-	16. Leer-					17. Reserve-	18. Rangir-	19. liefern vorzugs- weise auf den Betriebs- strecken	20. haben in Re- paratur ge- stan- den
				Kilometer.	Dienststunden.	Kilogramm.	Mark.	Kilometer.	Mark.	(siehe Titelblatt).	Tago.		

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

—	B. III.	Zeit	4	26 174,9	469,0	233	953	389 500	831,47	84 050,1	4 414,99	} ZA.	55
—	"	Meuselwitz	4	26 570,1	382,2	261	996	389 575	1 078,38	93 387,5	4 199,48		53
—	"	Wilhelm I.	4	27 477,9	650,6	343	1 015	411 200	1 204,82	93 409,6	3 676,29		52
—	"	Herzog Ernst	4	18 249,0	998,3	201	1 140	275 700	713,72	73 889,2	3 700,59		76
—	"	Rositz	1	13 911,4	763,0	429	1 883	294 200	535,38	8 251,2	519,54		25
Hauptsumme pro 1876				112 383,8	3 263,1	1 467	5 987	1 760 175	4 363,77	—	—	—	261
" " 1875				103 323,1	2 282,1	335	4 674	1 680 750	4 661,97	—	—	—	210
Ausserdem haben fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht				836,8	212,4	41	51	7 100	—	—	—	—	—
Auf der Altenburg-Zeitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht				113 220,6	3 475,5	1 508	6 038	1 767 275	—	—	—	—	—

b. Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

—	Schl. VII. T.	Zwenkau	2	22 021,8	223,5	628	762	230 850	885,07	27 858,4	1 596,24	} GM.	50
—	"	Wiprecht v. Groitzsch	2	18 814,3	230,0	516	652	187 575	1 314,92	29 334,6	1 856,69		78
—	"	Lucka	2	23 613,7	217,0	647	866	259 850	510,84	28 013,4	1 233,92		37
—	"	Gaschwitz	2	16 183,2	255,0	491	528	172 250	960,40	32 069,2	1 204,45		85
Hauptsumme pro 1876				80 633,0	926,1	2 282	2 808	850 525	3 671,23	—	—	—	250
" " 1875				85 372,2	1 852,4	2 454	3 384	943 000	2 800,97	—	—	—	208
Ausserdem haben fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht				10,4	—	—	—	50	—	—	—	—	—
Auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht				80 643,4	926,1	2 282	2 808	850 575	—	—	—	—	—

c. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

—	0. I.	Reichenberg	7	185,6	545,9	609	2 286	101 600	3 254,04	10 751,3	5 654,88	} GD. ZL. SL. ZR.	122
—	II. III.	Richard Hartmann	19	33 940,9	436,4	739	1 568	320 300	1 429,31	449 799,2	47 132,73		18
—	"	Saturn	17	15 631,0	11,0	180	1 295	147 000	1 185,25	447 937,8	38 664,40		69
—	"	Jupiter	17	15 737,8	1 621,2	545	2 402	237 200	909,20	391 243,7	38 364,80	} ZL. ZR. ZWEL.	29
—	"	Mars	17	28 866,4	495,3	516	1 552	268 350	1 383,80	491 213,0	45 624,25		51
—	"	Neptun	17	7 422,0	567,0	115	437	85 250	10 890,41	484 292,0	40 242,45		256
Hauptsumme pro 1876				101 783,7	3 678,2	2 704	9 540	1 159 700	19 052,01	—	—	—	545
" " 1875				91 654,7	5 962,1	4 028	8 918	1 631 209	22 040,78	—	—	—	794
Pro 1876 entfielen:													
1. auf die Zittau-Reichenberger Bahn				30 736,7	1 397,5	1 005	2 208	314 150	—	—	—	—	—
2. auf die Staatsbahnen				71 047,0	2 280,8	1 699	7 332	845 550	—	—	—	—	—
Ausserdem haben fremde Locomotiven geleistet resp. verbraucht				128 168,3	6 334,5	3 556	5 539	1 302 650	—	—	—	—	—
Auf der Zittau-Reichenberger Bahn wurden demnach von eigenen und fremden Locomotiven geleistet resp. verbraucht				158 905,0	7 732,0	4 561	7 747	1 616 800	—	—	—	—	—

Abschnitt 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-Dienststunden.	Heizmaterial in Kilogramm pro Nutzkilometer incl. Verbrauch für Leerfahrten, Reserve- und Rangirdienst.	excl.	Reparatur-Kosten in Mark.

a. nach den Kategorien:

Eilzugs- Locomotiven.	H. VI.	32	32,0	43 419,1	156,4	152,1	402,2	8,178	7,715	2 110,49
	B. VI.	9	9,0	36 515,8	268,9	136,2	260,7	7,869	7,467	2 336,64
	Hsch. VI.	12	8,5	35 421,2	351,7	917,4	601,5	12,116	10,929	608,08
	H. VI ^a .	13	13,0	28 386,3	708,0	1 254,8	303,2	8,961	7,729	2 165,09
	B. VI ^e .	18	18,0	21 518,8	548,1	1 076,9	497,8	9,930	8,078	2 420,64
	K. VIII.	8	8,0	40 678,2	384,1	427,5	394,8	10,544	9,920	1 376,22
Personenzugs- Locomotiven.	H. III ^b .	77	67,7	27 680,8	1 820,2	406,8	1 063,8	11,775	9,615	1 679,50
	K. III ^b .	21	21,0	31 946,6	751,9	274,0	644,5	10,424	9,328	1 215,60
	Schw. III ^b .	22	22,0	34 987,4	453,5	466,0	709,0	9,776	8,654	1 100,72
	Hsch. III ^b .	15	10,1	44 038,5	1 139,0	435,2	784,6	10,110	9,090	825,29
Locomotiven für gemischte Züge.	H. III.	85	85,0	15 020,4	1 304,7	573,1	1 523,9	15,467	10,178	2 323,96
	W. III.	3	3,0	2 870,1	42,8	194,0	2 509,0	51,222	12,987	512,85
	B. III.	3	3,0	413,7	218,2	176,7	1 631,7	—	—	2 717,46
	B. III ^a .	1	1,0	316,0	212,8	150,0	3 852,0	—	—	1 939,88
	W. III ^a .	2	2,0	5 657,1	5 815,8	1 001,5	689,0	25,212	12,589	6 843,04
	H. III ^a .	2	2,0	4 264,2	4 428,9	564,0	817,0	31,417	16,461	7 545,71
	K. III.	29	29,0	25 267,4	2 117,2	1 260,8	786,6	13,525	11,062	1 757,19
	Schi. III.	8	4,0	26 235,7	1 004,8	881,5	1 103,2	11,426	8,956	2 275,61
	H. VII.	22	12,8	15 300,5	2 137,0	711,6	734,5	17,827	14,438	2 180,95
	Schw. VII.	10	10,0	15 129,4	4 527,0	1 607,9	885,4	18,198	12,722	2 030,29
Güterzugs- Locomotiven.	H. V.	91	86,2	26 436,9	1 041,2	292,7	617,6	15,627	13,694	1 889,26
	Schw. V.	35	35,0	25 755,9	141,7	52,1	408,4	14,606	13,877	1 533,88
	K. V.	16	16,0	34 735,7	419,9	117,4	122,8	15,132	14,876	2 772,72
	Sigl V.	8	8,0	33 930,7	168,5	122,9	170,0	17,000	17,610	3 703,59
	Hsch. V.	11	4,5	36 596,2	96,4	151,6	599,2	14,125	13,355	1 040,20
	H. V ^a .	4	4,0	5 246,2	638,2	88,2	1 686,8	24,227	9,842	4 672,29
Diverse Locomotiven.	B. I.	4	4,0	4 315,0	868,1	173,8	179,0	8,788	5,484	1 066,20
	H. I.	1	1,0	10 029,2	1 808,9	662,0	755,0	12,045	7,015	874,28
	H. I. T.	9	9,0	6 810,1	120,8	467,4	2 097,8	23,925	9,722	1 767,27
	C. I.	1	1,0	2 385,0	382,2	119,0	1 494,0	21,060	—	4 481,04
	H. II. T.	9	9,0	14 659,0	299,7	424,1	1 753,0	12,298	6,686	2 358,22
	B. II.	18	17,6	4 926,4	2 013,2	820,2	1 883,5	32,092	11,444	798,22
	B. II. T.	3	3,0	1 252,0	—	258,7	2 465,2	—	—	3 797,29
	St. II. T.	2	1,9	—	34,5	715,2	3 975,2	—	—	330,82
	H. III. T.	16	7,2	27 561,7	915,4	938,6	680,7	10,912	9,197	1 788,78
	H. IV. T.	4	4,0	8 616,8	205,2	1 256,2	1 277,8	17,462	8,861	3 131,24
	H. IV.	21	21,0	26 720,6	152,9	356,4	800,1	11,877	10,378	1 665,17
	H. VIII. T.	5	5,0	7 925,9	1 578,1	25,4	929,4	17,222	11,280	5 116,01
	H. V. T.	19	19,0	5 904,9	1 111,2	311,0	2 706,2	33,741	12,595	1 119,84
	W. VII. T.	4	4,0	—	—	164,2	4 072,2	—	—	693,81
Criss. VII. T.	2	0,1	—	—	—	—	—	—	—	

b. nach der Verwendung:

Eilzugslocomotiven	92	88,5	35 038,2	367,9	599,0	411,1	9,087	8,282	1 993,99
Personenzugslocomotiven	135	120,8	31 120,7	1 328,6	396,6	902,9	10,928	9,365	1 422,07
Locomotiven für gemischte Züge	165	151,8	16 413,2	1 781,5	779,9	1 280,0	15,462	10,920	2 280,20
Lastzugslocomotiven	165	153,7	27 281,7	688,2	201,4	522,1	15,152	14,111	2 042,65
Diverse Locomotiven	118	106,9	11 805,2	792,0	487,6	1 730,2	17,226	10,165	1 712,48
Im Ganzen pro 1876	675	621,7	23 817,1	1 051,9	486,4	973,2	13,647	10,799	1 916,52
Zurückgestellte Locomotiven	12	11,6	2 548,5	412,0	213,7	2 146,2	—	—	1 603,72
Im Ganzen pro 1875	474	470,2	24 752,4	1 155,2	407,5	1 027,9	13,542	11,212	2 015,19
1876 gegen 1875	+ 201	+ 147,7	— 935,2	— 103,2	+ 78,9	— 54,7	— 0,495	— 0,512	— 98,67

Abchnitt III. 2.
Uebersicht der Leistungen und des Verbrauches nach den Betriebsarten.

Locomotiven-Leistungen und Heizmaterialverbrauch nach den Betriebsarten.

Betriebsart	Leistungen		Heizmaterialverbrauch		Verbrauch	
	in Kilo- calorien	in Tonne	in Tonne	in Tonne	in Tonne	in Tonne
1. Lokomotiv- leistungen	100 000 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
2. Lokomotiv- leistungen	200 000 000	200 000	200 000	200 000	200 000	200 000
3. Lokomotiv- leistungen	300 000 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
4. Lokomotiv- leistungen	400 000 000	400 000	400 000	400 000	400 000	400 000
5. Lokomotiv- leistungen	500 000 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
6. Lokomotiv- leistungen	600 000 000	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
7. Lokomotiv- leistungen	700 000 000	700 000	700 000	700 000	700 000	700 000
8. Lokomotiv- leistungen	800 000 000	800 000	800 000	800 000	800 000	800 000
9. Lokomotiv- leistungen	900 000 000	900 000	900 000	900 000	900 000	900 000
10. Lokomotiv- leistungen	1 000 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000

1. Die Leistungen sind in Kilo-calorien angegeben und sind in Tonne umgerechnet.
 2. Der Verbrauch ist in Tonne angegeben und ist in Kilo-calorien umgerechnet.
 3. Die Leistungen sind in Tonne angegeben und sind in Kilo-calorien umgerechnet.
 4. Der Verbrauch ist in Tonne angegeben und ist in Kilo-calorien umgerechnet.

Betriebsart	Leistungen	Verbrauch
1. Lokomotiv- leistungen	100 000 000	100 000
2. Lokomotiv- leistungen	200 000 000	200 000
3. Lokomotiv- leistungen	300 000 000	300 000
4. Lokomotiv- leistungen	400 000 000	400 000
5. Lokomotiv- leistungen	500 000 000	500 000
6. Lokomotiv- leistungen	600 000 000	600 000
7. Lokomotiv- leistungen	700 000 000	700 000
8. Lokomotiv- leistungen	800 000 000	800 000
9. Lokomotiv- leistungen	900 000 000	900 000
10. Lokomotiv- leistungen	1 000 000 000	1 000 000

Uebersichtstafel

zur Erläuterung der Stationen und Haltestellen in den Tabellen B, C und D.

Abschnitt IV.

Nachweisung

ÜBER DIE

PERSONEN- UND GÜTERFREQUENZ,

UND

SOWIE ÜBER DIE

GEPÄCK-, FAHRZEUGS- UND THIERTRANSPORTE.

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

1876.

Uebersichtstafel

zur Aufsuchung der Stationen und Haltestellen in den Uebersichten B¹, C. und D¹.

	Seitenzahl				Seitenzahl				Seitenzahl				Seitenzahl		
	für den Personen-Verkehr.	f. d. Fahrzeugs- und Thiertransporte.	für den Güter-Verkehr.		für den Personen-Verkehr.	f. d. Fahrzeugs- und Thiertransporte.	für den Güter-Verkehr.		für den Personen-Verkehr.	f. d. Fahrzeugs- und Thiertransporte.	für den Güter-Verkehr.		für den Personen-Verkehr.	f. d. Fahrzeugs- und Thiertransporte.	für den Güter-Verkehr.
Adorf	216	301	320	Flöha	226.260	305	328.364	Limbach	224	305	328	Reichenbach i. V.	212	300	316
Adorf (Haltestelle)	218.258	302	—	Frankenberg	226	305	328	Limmritz	222	—	326	Reichenberg	254	314	358
Alchemnitz	220.260	303	—	Frankenstein	230	307	332	Lobstädt	224	—	326	Reifland	228.260	306	330.364
Altenbach	—	—	342	Franzensbad	216	302	320	Löbau	234	308	336	Reitzenhain	228.260	306	332.364
Altenburg	212.250	300.343	346.354	Frauendorf	224	—	—	Lohmen	232	307	334	Rentzschmühle	214.258	301	318.362
Altmittweida	222	—	324	Freiberg	230.244	307.341	332.346	Lössnitz	220.259	303	324.363	Reuth	214	300	318
Alt-u. Neugersdorf	236	309	338	Frohbürg	224	305	326	Lottengrün	—	—	320	Riesa	224.240	304.310	326.342
Altwarnsdorf	236	—	338	Gaschwitz	242.252	300.314	346.356	Lucka	252	314	356	Rochlitz	224	305	328
Annaberg	228	306	330	Geithain	224	305	326	Lugau	222	304	324	Rodewisch	246.258	302	320.362
Arnsdorf	232	307	334	Gelobthland	228.260	—	332.364	Machendorf	254	—	358	Röderau	240	310	342
Aue	248.259	302	322.363	Gera	248	313	352	Machern	240	—	342	Ronneburg	248	313	352
Auerbach, oberer B.	216	301	318	Gersdorf	234	308	336	Marienberg	228.260	306	332.364	Rositz	250	313	354
Auerbach, unterer B.	216.258	302	320.362	Glauchau	220	304	324	Markneukirchen	218.259	302	322.362	Rosswein	226.242	305.311	328.344
Bärenstein	228	306	330	Görlitz	234	308	336	Meerane	220	304	324		260	—	364
Bahrmühle	224	304	326	Gössnitz	212.248	300.343	346.352	Mehltheuer	214	300	316	Rüssen	252	—	356
Bautzen	234	308	336	Greiz, oberer Bahnhof	214	301	318	Meissen	242	311	344	Scharfenstein	226	306	330
Berbersdorf	226.260	—	328.364	Greiz, unterer Bahnhof	244.258	301	348.362	Meuselwitz	250.252	343.344	354.356	Scheibe	236	308	338
Berga	244.258	301	348.362	Grimma	242	310	344	Miltitz	242	311	344	Schmöln	248	313	352
Bergen	216	301	320	Groitzsch	252	314	356	Mitteloderwitz	236	—	338	Schneeberg	218	302	322
Berthelsdorf	244	—	346	Grossenhain	240	310	342	Mittweida	222	304	324	Schöna	232	—	334
Beucha	242	310	344	Grossbardau	—	—	344	Molsdorf	214	301	318	Schönberg	214	300	318
Bienenmühle	244	311	346	Grossbauchlitz	222	304	326	Mosel	220	303	324	Schöneck	248.259	303	322.363
Bischheim	232	308	336	Gröditz	244	311	346	Mügeln	230	307	334	Schönfeld	228	306	330
Bischofswerda	234	308	336	Grossbothen	242	311	344	Mulda	244	311	346	Schönheide	220.259	303	322.363
Blauenthal	220.259	303	322.363	Grossröhrsdorf	232	307	334	Muldenhütten	230	—	332	Schwarzenberg	218	302	322
Blumenau	228.260	—	—	Grossschirma	242	311	346	Narsdorf	224	305	326	Schweikershain	222	—	—
Bodenbach	232	307	334	Grossschönau	236	309	338	Nassau	244	311	346	Seerhausen	224	—	—
Böhlen	212	300	316	Grosssteinberg	242	310	344	Naunhof	242	310	344	Seiffenhennersdorf	236	309	338
Böhrigen	226.260	305	328.364	Grossvoigtsberg	242	311	346	Netzschkau	212	300	316	Seitschen	234	308	336
Bockau	220.259	303	322.363	Grottau	254	314	358	Neucunnersdorf	234	308	338	Siegmär	222	304	324
Borna	224	305	326	Grüna	222	—	—	Neumark	212	300	316	Sohland	236	309	340
Bornitz	240	310	342	Grünhainichen	228.260	306	330.364	Neumühle	244.258	301	348.362	Stauchitz	224	304	326
Borsdorf	240	310	344	Grunau	226.260	—	328.364	Neundorf	214	—	—	Stenn	246.258	302	320.362
Brambach	216	301	320	Gutenfürst	214	—	—	Neusalza-Spremberg	236	309	338	Stein	218	302	320
Braunsdorf	226	305	328	Hainewalde	236	309	338	Neusörnnewitz	242	—	344	Steina	222	—	326
Breitenborn	224	—	328	Hainichen	226.260	305	328.364	Niederau	240	310	342	Tanndorf	242	311	344
Breiteningen	212	300	316	Hainsberg	230	307	332	Niederbobritzsch	230	307	332	Taubenheim	236	309	340
Brunn	214	301	318	Hammerbrücke	248.259	303	322.363	Niedergrund	232	—	334	Tetschen	232	307	334
Buchholz	228	306	330	Harthau	234	—	—	Niederschlema	218	302	322	Thalheim	220.259	303	324.363
Burgstädt	214	304	326	Hartmannsdorf	224	305	326	Niederschlitz	230	307	334	Tharandt	230	307	332
Burkhardtsdorf	220.259	303	324.363	Heidenau	230	—	334	Niederstrieß	230	307	334	Treuen	216	301	318
Cainsdorf	218	302	—	Hennersdorf	226	305	328	Niederwiesa	242	311	344	Untermarxgrün	216	—	320
Chemnitz	222	304	324	Herlasgrün	212	300	316	Nöbdenitz	226	305	328	Voigtsgrün	246.258	302	320.362
Chemnitz-Nicolaivorst.	222	—	—	Herrnhut	234	308	338	Nossen	248	313	352	Voitersreuth	216	301	320
Cossen	224	304	326	Hof	214	300	318	Oberau	242	311	344	Waldheim	222	304	326
Coswig	240	310	342	Hohenfichte	228.260	306	330.364	Obercunnersdorf	—	—	330	Waldkirchen	226	305	330
Cranzahl	228	306	330	Hohenstein	222	304	324	Obergrund	234	308	338	Warnsdorf	236	309	338
Crimmitschau	212	300	316	Hundsgrün	216	—	—	Oberlichtenau	232	—	—	Weintraube	240	310	342
Dahlen	240	310	342	Jägersgrün	220.259	303	322.363	Oberoderwitz	222	304	324	Weipert	228	306	330
Demitz	234	308	336	Jocketa	212	300	316	Oberschlema	234	308	338	Weischlitz	244.258	301	318.362
Deuben	230	—	332	Kamenz	232	308	336	Obervogelgesang	218	302	322	Weiskirchen	254	—	358
Deutschenbora	242	311	344	Kieritzsch	212	300	316	Oschatz	232	—	334	Werdau	212	300	316
Dittersdorf	220.259	303	324.364	Kleinschirma	230	—	—	Oederan	240	310	342	Wiesbaden	228	306	330
Dorfchemnitz	220.259	303	324.363	Kleinwaltersdorf	244	311	346	Oelsnitz	230	306	332	Wiesenburg	218	302	320
Döbeln	222.242	304.344	326.344	Klingenberg	230	307	332	Olbernhau	216	301	320	Wilischthal	226	306	330
Döbeln (Haltestelle)	242	—	—	Klingenthal	248.259	303	322.363	Ostrau	230.260	306	332.364	Wilkau	218	302	320
Dornreichenbach	240	310	342	Klotzsche	234	—	336	Paditz	224	304	326	Wilzschhaus	220.259	303	322.363
Dresden-Altstadt	230	307	332	Klosterbuch	242	311	344	Penig	—	—	316	Wittgensdorf	224	304	326
Dresden-N., Leipz. L.	240	310	342	Königstein	232	307	334	Pirk	226	305	328	Witzschdorf	226	305	328
Dresden-N., Schles. L.	232	308	336	Königswalde	228	—	—	Pirna	214	—	318	Wolfsgefäth	244.258	301	318.362
Dürrhennersdorf	236	309	338	Kötzschenbroda	240	310	342	Plauen	232	307	334	Wolfsgrün	220.259	303	322.363
Dürrröhrsdorf	232	307	334	Köttwitzsch	224	—	328	Plauen b. Dresden	230	—	332	Wolkenstein	226	306	330
Ebersbach	236	309	338	Kratzau	254	314	358	Plauen i. V., ob. B.	212	300	316	Wülknitz	244	311	346
Edle Krone	230	307	332	Krippen	232	307	334	Plauen i. V., unt. B.	244.258	301	348.362	Wünschendorf	244.258	—	362
Eger	216	302	320	Kubschütz	234	—	336	Pommritz	234	308	336	Wüstenbrand	222	304	324
St. Egidien	222	304	324	Kürbitz	244.258	—	—	Pockau-Lengefeld	228.260	306	330.364	Wurzen	240	310	342
Eibau	236	309	338	Langebrück	234	308	336	Posthausen	—	—	344	Zeitz	250	313	354
Eibenstock	220.259	303	322.363	Langenberg	240	310	342	Pötzscha	—	—	334	Zellwald	—	—	346
Einsiedel	220.260	303	324.364	Langenleuba	226	305	328	Pottschappel	230	307	332	Zittau	236.254	308.314	338.358
Elster	216	301	320	Lauter	218	302	322	Priestewitz	240	310	342	Zoblitz	234	—	336
Elsterberg	244.258	301	348.362	Leipzig, Bayer. L.	212	300	316	Pulsnitz	232	307	334	Zöblitz	228.260	306	332.364
Elsterwerda	244	311	346	Leipzig, Dresd. L.	240	310	344	Radeberg	234	308	336	Zschaitz	222	—	—
Erdmannsdorf	226	305	328	Leisnig	242	311	344	Radebeul	240	310	342	Zschopau	226	305	330
Erlau	222	304	326	Lengenfeld, ob. B.	216	301	318	Rathen	232	—	334	Zwenkau	252	314	356
Fährbrücke	218	302	320	Lengenfeld, unt. B.	246.258	302	320.362	Rauenstein	228.260	—	—	Zwickau	212	300	316
Falkenau	230	306	332	Leubsdorf	228.260	306	330.364	Rautenkranz	220.259	303	322.363				

Abschnitt IV.

A. I. im Personen- und Gepäckverkehr.

Uebersicht

SCHLUSS-RESULTATE

DER

DER

DIESEN ABSCHNITT BILDENDEN THEILE

MIT DEN

DURCHSCHNITTS-ERGEBNISSEN.

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

1876.

Abschnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.

Es wurden befördert:

I. im Personen- und Gepäckverkehre.

Personen in I. Wagenklasse	Anzahl	60 929	423	148	141	335	44 098	21 467
" " II. "	"	2 563 978	37 363	23 429	22 387	38 682	1 983 562	626 934
" " III. "	"	11 914 651	287 077	144 123	160 424	289 841	9 529 007	2 484 609
" " IV. "	"	2 565 070	—	31 700	—	—	1 791 789	773 281
" zu ermässigten Fahrpreisen (Militärpersonen in gewöhnlichen Zügen)	"	347 944	7 732	2 938	2 842	1 638	258 669	89 275
Zusammen Anzahl		17 452 572	332 595	202 338	185 794	330 496	13 607 125	3 995 566
Davon kamen:								
auf den Binnenverkehr	"	16 547 060	189 887	181 876	66 523	278 080	12 768 788	3 664 643
" " directen Verkehr { abgegangene	"	422 744	70 379	10 075	58 753	25 954	388 029	145 264
" " " { angekommene	"	433 704	70 104	9 819	60 051	26 104	384 972	159 231
" " Durchgangsverkehr	"	49 064	2 225	568	467	358	65 336	26 428
Extrazüge	"	36	1	—	—	—	29	12
Salon-, Personen-, Gepäck- und Krankenwagen	"	32	—	—	—	—	16	16
Gepäcküberfracht	Kilogramm	14 164 043	308 760	111 085	119 130	458 105	11 965 670	2 744 703
Hunde	Stück	47 859	809	287	431	733	39 059	8 805

2. im Fahrzeugs- und Thierverkehre.

Eisenbahnfahrzeuge	Stück	996	4	—	—	—	995	74
Equipagen und andere Fahrzeuge	"	2 172	52	71	27	8	1 844	338
Pferde	Stück	2 799	19	9	6	12	1 464	1 348
	Wagenladungen	1 305,5	56,0	12,0	3,0	28,0	820,0	504,5
Rind- und anderes Vieh	Kilogramm	613 990	66 120	5 830	260	30	584 990	39 810
	Stück	22 104	493	291	351	268	18 009	4 102
	Wagenladungen	28 568,0	377,5	297,0	76,0	274,5	21 148,5	7 766,5

3. im Güterverkehre.

Eilgüter	Kilogramm	59 918 865	1 659 885	512 420	284 360	1 405 030	47 440 030	19 075 850
Normalgüter	"	331 073 230	9 807 555	5 701 810	1 173 010	9 001 110	284 201 975	88 242 265
Güter in ermässiger Fracht:								
nach den Stückgutfrachtsätzen	"	2 665 500 085	48 226 415	35 459 930	11 731 750	66 424 660	2 297 177 435	806 618 525
" " Wagenladungsfrachtsätzen	"	5 809 606 945	182 075 500	493 754 800	175 231 950	93 891 650	5 426 891 885	1 389 230 860
Güter in vereinbarter Fracht	"	46 561 445	382 795	46 695	22 070	49 260	38 503 115	8 464 760
Zusammen Kilogramm		8 912 660 570	242 152 150	535 475 655	188 443 140	170 771 710	8 094 214 440	2 311 632 200
Davon kamen:								
auf den Binnenverkehr	"	3 870 810 705	7 852 240	59 525 670	46 411 600	37 963 590	3 148 731 530	477 888 220
" " directen Verkehr { abgegangene	"	1 095 757 295	19 749 840	416 843 970	131 549 410	24 851 460	1 117 265 735	225 949 415
" " " { angekommene	"	2 384 743 190	127 400 590	20 038 425	9 894 470	93 301 110	1 950 478 920	657 190 200
" " Durchgangsverkehr	"	1 561 349 380	87 149 480	39 067 590	587 660	14 655 550	1 877 738 255	950 604 365

Anmerkung. Tariflängen vergl. Abschnitt I B. 4.

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.				Anmerkung.	
	Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzner Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.

4. Durchschnittsergebnisse.

a) aus dem Personenverkehre.							
Durchschnittlich kamen auf jedes Kilometer mittlere Tariflänge beförderte Personen	11 828	9 239	7 782	6 636	12 241	11 528	13 536
Von der Gesamtzahl der Reisenden kamen auf:							
I. Wagenklasse	0,35	0,13	0,07	0,08	0,10	0,33	0,54
II. "	14,69	11,23	11,58	12,05	11,77	14,58	15,69
III. " (incl. Militär)	70,36	88,64	72,08	87,87	88,13	71,93	64,42
IV. "	14,70	—	15,67	—	—	13,17	19,35
Von den beförderten Personen kamen:							
auf den Binnenverkehr	94,81	57,09	89,89	35,51	84,14	93,84	91,72
" " directen Verkehr	4,91	42,24	9,83	63,94	15,75	5,08	7,09
" " Durchgangsverkehr	0,28	0,67	0,28	0,25	0,11	0,48	0,60
Sämtliche Personen haben zurückgelegt:							
in I. Wagenklasse	5 330 707	13 006	3 189	1 948	8 387	3 840 809	1 489 898
" II. "	100 052 056	841 280	313 166	273 287	693 667	74 984 590	25 067 466
" III. "	297 025 677	4 982 107	1 823 811	1 901 352	4 438 555	228 347 689	68 677 988
" IV. "	46 267 950	—	383 484	—	—	26 102 666	20 165 284
Militärpersonen	13 556 356	167 144	54 011	33 964	28 778	9 918 355	3 638 001
Zusammen Personenkilometer	462 232 746	6 003 537	2 577 661	2 210 551	5 169 387	343 194 109	119 038 637
und zwar:							
im Binnenverkehre	411 372 273	2 493 565	2 247 662	651 510	4 000 801	301 361 002	100 703 486
" directen Verkehre	43 291 493	3 429 872	322 047	1 545 965	1 158 920	34 315 435	16 857 258
" Durchgangsverkehre	7 568 980	80 100	7 952	13 076	9 666	7 517 672	1 477 893
Durchschnittlich kamen:							
auf jedes Kilometer mittlere Tariflänge	313 269,8	166 764,9	99 140,8	78 948,3	191 458,8	290 761,2	403 274,7
" " Personenwagenachsenkilometer*)	3,28	4,16	3,00	3,48	3,56	3,52	4,22
" jede vorhandene Personenwagenachse	117 913,9		99 140,8	122 808,4	184 621,0	107 943,6	161 737,3
" jeden vorhandenen Platz	6 703,6		5 728,1	6 822,7	10 018,2	6 201,5	8 792,3
Durchschnittlich haben durchfahren:							
jede Person in I. Wagenklasse	87,49	30,75	21,55	13,82	25,04	87,10	69,40
" " II. "	39,02	22,53	13,27	12,21	17,93	37,50	39,98
" " III. "	24,93	17,35	12,05	11,58	15,31	23,06	27,04
" " IV. "	18,04	—	12,10	—	—	14,57	26,08
" Militärperson	38,98	21,62	18,38	11,95	17,57	38,34	40,75
" Person überhaupt	26,49	18,05	12,74	11,90	15,64	25,32	29,79
und zwar:							
im Binnenverkehre	24,86	13,13	12,36	9,79	14,39	23,00	27,48
" directen Verkehre	50,55	24,41	16,19	13,01	22,20	44,59	55,36
" Durchgangsverkehre	154,27	36,00	14,00	28,00	27,00	115,06	55,92
Die von den Personen durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl betrug Prozente der vollen Tariflänge:							
für jede Person in I. Wagenklasse	5,22	85,42	82,83	49,36	92,74	6,34	22,98
" " II. "	2,33	62,56	51,42	43,01	66,41	2,75	13,24
" " III. "	1,49	48,19	48,05	42,32	56,70	1,75	9,15
" " IV. "	1,08	—	46,54	—	—	1,06	8,64
" Militärperson	2,33	60,06	70,69	42,08	65,07	2,79	13,49
" Person überhaupt	1,38	50,14	49,00	42,50	57,03	1,84	9,86
und zwar:							
im Binnenverkehre	1,48	36,47	47,54	34,96	53,30	1,72	9,10
" directen Verkehre	3,02	67,81	62,27	46,46	82,44	3,23	18,33
" Durchgangsverkehre	9,21	100,00	53,85	100,00	100,00	8,38	18,52

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

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
		Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meuselwitzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.
Von den Einnahmen für Transporte in Personenwagen kamen durchschnittlich:							
auf jede vorhandene Personenwagenachse Mark	4 183,55		3 159,92	4 191,13	6 551,94	3 917,67	5 352,18
auf jedes Personenwagenachsenkilometer excl. der Leistungen und Einnahmen für aussergewöhnliche Militärtransporte Pfg.	13,04	12,32	11,43	11,80	12,64	12,79	13,00
Von der Personengeleinnahme kamen auf jedes Kilometer mittlere Tariflänge (specifische Einnahme):							
I. Wagenklasse Mark	333,58	27,12	9,99	5,78	29,75	305,71	445,04
II. " "	3 580,07	967,48	572,68	448,87	1 324,90	3 425,38	4 198,67
III. " (excl. Militär) "	6 380,89	3 881,78	2 222,55	2 222,34	5 423,05	6 225,64	7 000,69
IV. " "	663,02	—	318,14	—	—	478,06	1 402,58
Von der specifischen Einnahme kamen auf:							
I. Wagenklasse Proz.	3,05	0,56	0,32	0,21	0,44	2,92	3,41
II. " "	32,67	19,84	18,33	16,77	19,55	32,82	32,18
III. " (excl. Militär) "	58,22	79,00	71,10	83,02	80,01	59,66	53,66
IV. " "	6,05	—	10,19	—	—	4,58	10,75
Von der Einnahme aus dem Gepäckverkehre kamen durchschnittlich:							
auf jedes beförderte Kilogramm bezahltes Reisegepäck überhaupt Pfg.	3,08	1,31	1,22	0,84	0,92	2,88	3,22
und zwar:							
im Binnenverkehre "	2,48	1,04	1,20	1,00	0,92	2,28	3,18
" directen Verkehre "	4,57	1,40	1,07	0,79	0,94	4,20	3,70
" Durchgangsverkehre "	8,11	1,85	0,80	1,40	1,20	6,67	2,72
b) aus dem Güterverkehre.							
Durchschnittlich kamen auf jedes Kilometer mittlere Tariflänge beförderte Güterkilogramm	5 920 027	6 726 449	12 452 922	6 730 112	6 324 878	6 687 610	7 831 263
Von der Gesamtzahl der Güterkilogramm kamen:							
auf Eilgüter Proz.	0,67	0,88	0,10	0,15	0,82	0,59	0,82
" Normalfrachtgüter "	3,72	4,05	1,06	0,63	5,27	3,51	3,82
" Güter in ermässiger Fracht:							
nach den Stückgutfrachtsätzen "	29,91	19,92	6,62	6,23	38,90	28,28	34,80
" " Wagenladungsfrachtsätzen "	65,18	75,19	92,21	92,99	54,98	67,05	60,10
" Güter in vereinbarter Fracht "	0,52	0,16	0,01	0,01	0,02	0,47	0,27
Von den beförderten Güterkilogrammen kamen:							
auf den Binnenverkehr "	43,42	3,24	11,12	24,63	22,23	38,90	20,67
" " directen Verkehr "	39,05	60,77	81,59	75,98	69,19	37,90	38,21
" " Durchgangsverkehr "	17,52	35,99	7,29	0,21	8,58	23,90	41,12
Sämmtliche Güter-Kilogramm haben zurückgelegt:							
Eilgüter Kilomtr.	5 304 557 490	49 478 690	11 826 550	4 299 330	34 200 130	4 077 654 580	1 226 902 910
Normalfrachtgüter "	36 473 976 565	314 958 170	139 103 220	18 241 790	206 980 630	29 506 389 835	6 967 586 730
Güter in ermässiger Fracht:							
nach den Stückgutfrachtsätzen "	255 829 982 400	1 325 239 740	777 292 330	157 678 290	1 642 210 110	194 371 744 540	61 458 237 860
" " Wagenladungsfrachtsätzen "	439 716 729 865	5 926 844 950	6 119 918 300	4 499 439 550	3 299 873 900	344 678 254 085	95 038 475 780
" in vereinbarter Fracht "	1 634 527 505	9 979 620	1 221 700	198 940	1 330 020	1 143 515 260	491 012 245
Zusammen Kilogrammkilometer *)	738 959 773 825	7 626 501 170	7 049 362 100	4 679 857 900	4 184 594 790	573 777 558 300	165 182 215 525
und zwar:							
im Binnenverkehre "	209 283 543 332	124 786 660	895 504 260	1 022 784 870	780 803 700	166 045 440 170	18 001 439 620
" directen Verkehre "	315 896 303 118	4 364 333 230	5 040 905 500	3 640 618 550	3 008 091 240	241 941 819 700	62 085 953 020
" Durchgangsverkehre "	213 779 927 375	3 137 381 280	1 112 952 340	16 454 480	395 699 850	165 790 298 430	85 094 822 885
*) Ausserdem das Gesamtreisegepäck (Uebersicht B.) "	2 057 902 861	21 639 069	5 730 851	3 790 796	16 005 613	1 565 178 796	492 724 065
" " Vieh nach Gewicht (Uebersicht C.) "	33 444 230	1 617 790	142 760	5 980	510	31 763 970	1 680 260

Abchnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung. Staats-Eisenbahnen	
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.
Von den Güterkilogrammkilometern kamen durchschnittlich: auf jedes Kilometer mittlere Tariflänge. Kilogrammkilomtr.	490 836 842	211 847 255	163 938 653	167 137 782	154 984 992	474 067 038	559 598 264
Von den Güterkilogrammkilometern, einschliesslich vom Gesamtreisegepäck und Vieh nach Gewicht, kamen durchschnittlich: auf jedes Güter- u. Gepäckwagenachsenkilometer *)	1 622,93	1 519,63	1 927,00	1 945,74	1 301,35	1 613,32	1 657,22
„ jede vorhandene Güter- und Gepäckwagen- achse (laufende Achse *)	20 063 266		10 787 822	8 673 435	18 263 482	18 268 605	30 663 820
„ je 5000 Kilogramm Ladungsfähigkeit der Güter- und Gepäckwagen	25 706 027		10 921 418	9 007 028	25 153 299	24 019 852	34 139 714
Durchschnittlich haben durchfahren:							
jedes Kilogramm Eilgut Kilomtr.	88,53	29,81	23,08	15,12	24,34	85,95	64,32
„ „ Normalgut „	110,17	32,11	24,40	15,55	23,00	103,82	78,96
„ „ Gut in ermässiger Fracht: nach den Stückgutfrachtsätzen „	95,98	27,48	21,02	13,44	24,72	84,61	76,19
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen „	75,69	32,55	12,39	25,68	24,49	63,51	68,41
„ „ Gut in vereinbarter Fracht „	35,10	26,97	26,16	9,01	27,00	29,79	58,01
„ „ Gut überhaupt „	82,91	31,49	13,16	24,83	24,50	70,89	71,46
und zwar:							
im Binnenverkehre „	54,07	15,89	15,04	22,04	20,57	52,72	37,67
„ directen Verkehre „	90,76	29,66	11,54	25,74	25,46	78,87	70,30
„ Durchgangsverkehre „	136,92	36,00	28,49	28,00	27,00	88,29	89,52
Die von den Gütern durchschnittlich durchfahrene Kilometerzahl betrug Procente der vollen Tariflänge:							
für jedes Kilogramm Eilgut	5,19	82,81	53,67	54,00	90,15	6,12	21,20
„ „ Normalgut	6,46	89,19	56,74	55,54	85,19	7,40	26,15
„ „ Gut in ermässiger Fracht: nach den Stückgutfrachtsätzen	5,63	76,32	50,98	48,00	91,56	6,03	25,22
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen	4,44	90,42	28,81	91,71	90,70	4,53	22,65
„ „ Gut in vereinbarter Fracht	2,00	72,42	60,84	32,12	100,00	2,12	19,21
„ „ „ überhaupt	4,80	87,47	30,60	88,68	90,74	5,04	23,66
und zwar:							
im Binnenverkehre	3,17	44,14	34,98	78,71	76,19	3,76	12,47
„ directen Verkehre	5,82	82,39	26,84	91,92	94,30	5,62	23,22
„ Durchgangsverkehre	8,02	100,00	66,26	100,00	100,00	6,29	29,64
Von den Güterkilogrammkilometern kamen auf jedes Kilometer mittlere Tariflänge (specifische Güterfrequenz):							
von den Eilgütern Kilomtr.	3 523 429	1 374 408	275 036	153 547	1 266 671	3 369 044	4 156 457
„ „ Normalfrachtgütern „	24 226 991	8 748 838	3 224 959	651 493	7 665 949	24 378 797	23 604 535
„ „ Gütern in ermässiger Fracht: nach den Stückgutfrachtsätzen	169 929 115	36 812 215	18 076 566	5 631 368	60 822 597	160 594 007	208 205 969
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen	292 071 610	164 634 582	142 323 681	160 694 270	85 180 515	284 780 394	321 967 870
„ „ Gütern in vereinbarter Fracht	1 085 697	277 212	28 412	7 105	49 260	944 796	1 663 433
Von der specifischen Güterfrequenz kamen auf:							
Eilgüter Proz.	0,72	0,65	0,17	0,09	0,82	0,71	0,74
Normalfrachtgüter „	4,94	4,13	1,97	0,39	4,95	5,14	4,22
Güter in ermässiger Fracht: nach den Stückgutfrachtsätzen	34,82	17,38	11,03	3,37	39,24	33,88	37,21
„ „ „ Wagenladungsfrachtsätzen	59,50	77,71	86,82	96,15	54,96	60,07	57,52
„ „ vereinbarter Fracht	0,22	0,12	0,01	—	0,02	0,20	0,20

*) Vom Jahre 1876 an wurden die Achsen und Achsenkilometer nur noch nach laufenden und nicht mehr wie früher nach Ladungsachsen gezählt. Zur entsprechenden Vergleichung sind im Folgenden die betreffenden Resultate vom Jahre 1875 nach laufenden Achsen umgerechnet worden:

auf jedes Güter- und Gepäckwagenachsenkilom. Kilogrammkilom.	1 641,64	1 509,03	1 998,52	1 960,74	1 348,00	1 641,64	—
„ jede vorhandene Güter- und Gepäckwagenachse	20 490 885		11 373 131	8 607 572	24 994 045	20 490 885	33 107 372

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.		
		Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen		
						ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.	
Von der Güterfrachteinnahme kamen excl. der Ein- nahmen für Post-, Baumaterialien- und ausser- gewöhnliche Militärtransporte auf:								
Eilgut	Proz.	3,58	2,78	0,69	0,66	3,33	3,43	4,21
Normalfrachtgut	"	12,24	10,73	4,10	1,40	11,33	12,31	11,98
Gut in ermässiger Fracht:								
nach den Stückgutfrachtsätzen	"	43,30	25,61	13,18	7,17	50,50	42,57	46,20
" " Wagenladungsfrachtsätzen	"	40,48	60,50	81,92	90,77	34,72	41,27	37,02
" " vereinbarter Fracht	"	0,46	0,38	0,11	0,01	0,13	0,42	0,58
und zwar:								
auf den Binnenverkehr	"	35,26	2,69	15,66	25,71	27,54	34,82	17,11
" " directen Verkehr	"	43,61	62,32	75,55	73,70	63,55	42,85	45,38
" " Durchgangsverkehr	"	21,13	34,99	8,79	0,50	8,91	22,32	37,51
Von der Güterfrachteinnahme kamen durchschnittlich auf jedes beförderte Kilogramm:								
Eilgut	Pfg.	2,41	0,82	0,79	0,57	0,69	2,33	1,78
Normalfrachtgut	"	1,49	0,54	0,42	0,30	0,37	1,40	1,09
Gut in ermässiger Fracht:								
nach den Stückgutfrachtsätzen	"	0,66	0,20	0,22	0,15	0,22	0,60	0,46
" " Wagenladungsfrachtsätzen	"	0,38	0,10	0,10	0,13	0,11	0,35	0,32
" " vereinbarter Fracht	"	0,31	0,35	0,44	0,08	0,35	0,39	0,35
" überhaupt	"	0,45	0,20	0,11	0,13	0,17	0,40	0,35
und zwar:								
im Binnenverkehre	"	0,37	0,17	0,16	0,14	0,31	0,36	0,29
" directen Verkehre	"	0,51	0,21	0,19	0,13	0,16	0,40	0,41
" Durchgangsverkehre	"	0,55	0,20	0,13	0,21	0,18	0,38	0,32
Pro Kilometer								
wurden durchschnittlich eingenommen:								
für jedes Kilogramm Eilgut	"	0,027257	0,027483	0,034316	0,037545	0,028279	0,027139	0,027681
" " " Normalgut	"	0,013551	0,016678	0,017289	0,019144	0,015910	0,013478	0,013865
" " " Gut in ermässiger Fracht:								
nach den Stückgutfrachtsätzen	"	0,006332	0,009458	0,010002	0,011324	0,008939	0,007076	0,006063
" " Wagenladungsfrachtsätzen	"	0,002711	0,004995	0,007893	0,005020	0,004389	0,003868	0,003143
" " Kilogramm Gut in vereinbarter Fracht	"	0,008725	0,013567	0,016993	0,008570	0,012798	0,009845	0,006118
" " " " überhaupt	"	0,005458	0,006410	0,008359	0,005318	0,006942	0,005626	0,005053
und zwar:								
im Binnenverkehre	"	0,006799	0,010564	0,010309	0,006256	0,010252	0,006774	0,007668
" directen Verkehre	"	0,005565	0,008988	0,008339	0,005044	0,006142	0,005715	0,005874
" Durchgangsverkehre	"	0,008986	0,005457	0,004638	0,007585	0,008545	0,004346	0,003551
Von der Güterfrachteinnahme kamen auf jedes Kilom. mittlere Tariflänge (spec. Frachteinnahme):								
von den Eilgütern	Mark	960,39	377,72	94,38	57,65	358,20	914,01	1 150,57
" " Normalfrachtgütern	"	3 283,09	1 459,12	562,23	124,72	1 219,63	3 285,70	3 272,27
" " Gütern in ermässiger Fracht:								
nach den Stückgutfrachtsätzen	"	11 610,34	3 480,90	1 808,27	637,72	5 437,01	11 363,09	12 624,12
" " Wagenladungsfrachtsätzen	"	10 839,72	8 223,57	11 234,22	8 067,46	3 738,34	11 015,36	10 119,52
" " Gütern in vereinbarter Fracht	"	121,07	51,94	15,23	0,61	13,22	111,76	158,51
Von den Einnahmen für Transporte in Gepäck- und Güterwagen kamen durchschnittlich auf jede vorhandene Gepäck- und Güterwagenachse* auf jedes Gepäck- und Güterwagenachsenkilometer excl. der Leistungen und Einnahmen für Post-, Baumaterialien- und aussergewöhnliche Militärtransporte*	Pfg.		1 152,18	910,25	464,62	1 319,70	1 075,33	1 606,12
* Vergl. Bemerkung pag. 190.								
auf jede vorhandene Gepäck- und Güterwagenachse	Mark		1 209,47	976,63	464,62	1 712,78	1 209,47	1 626,63
auf jedes Gepäck- und Güterwagenachsenkilometer	"		9,55	10,76	17,13	10,58	9,19	9,55

Abschnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.			
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.

5. Depeschen-Verkehr.

Für Privatcorrespondenz eingerichtete Telegraphenstationen	Anzahl	161	4	3	3	—
Gebührenfrei beförderte Staatsdepeschen:						
abgegangene	"	2 346	23	21	21	—
angekommene	"	2 291	38	29	19	—
Privatdepeschen:						
abgegangene	"	123 187	1 129	1 513	623	—
angekommene	"	98 405	1 176	2 187	703	—
Ueberhaupt erhobene Telegraphengebühren	Mark	126 686,70	997,20	770,56	927,07	—
Einnahmeantheil der Bahnverwaltung	"	74 694,04	525,58	401,63	527,34	—
Durchschnittlich kamen:						
von der Gesamteinnahme						
auf jedes Kilometer Baulänge	"	85,84	28,66	30,13	33,39	—
„ jede aufgegebene Privatdepesche	"	1,02	0,88	0,51	1,49	—
von dem Einnahmeantheile						
auf jedes Kilometer Baulänge	"	50,61	15,21	15,71	19,00	—
„ jede aufgegebene Privatdepesche	"	0,61	0,47	0,27	0,85	—

6. Allgemeine Mittheilungen.

a)

Ueber Einrichtung und Zusammenhang der Tabellen dieses Abschnittes.

Die Tabelle B^I giebt für den Personenverkehr,
die Tabelle C. für die Fahrzeugs- und Thiertransporte,
die Tabelle D^I 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 Verkehrs 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 besondere Darstellung in der obengenannten Tabelle C.

Die Tabelle B^{II}. dient für den Personen-,
die Tabelle D^{II}. 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^I und D^I. hervorgehen, vereinigt ausgedrückt und nach ihrer Höhe geordnet dargestellt.

Unter den Zahlenwerthen, welche die Bedeutung der Stationen und Haltestellen hinsichtlich der Frequenzeinnahme charakterisiren 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^{III}. und D^{III}.

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

Diese Tabellen erläutern die am Schlusse der Stationsfrequenz jeder Bahn (Tab. B^I. und D^I.) 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 Güterverkehre (Tab. D^{III}.) sind vom Jahre 1873 an, nach Massgabe der Abrechnungen getrennt aufgeführt, und in der letzten Spalte dieser Tabelle ist die Ordnungsnummer des Durchgangsverkehres (aus Tabelle D^{IV}.) angegeben, welcher dem betreffenden Verkehre angehört. Der bei den Haltestellen verzeichnete directe Verkehr betrifft den gegenseitigen Verkehr mit den unter K. Sächs. Staatsverwaltung stehenden Bahnen.

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

Die Tabellen B^{IV}. und D^{IV}.

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^I. und D^I.) 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, sind in der Tabelle über die Durchgangsverkehre nicht speciell, sondern nur nach den eingeschlagenen Richtungen getrennt aufgeführt. Dagegen ist aber auf die Folgenummern derjenigen directen Verkehre (Tab. B^{III}. und D^{III}.) der correspondirenden Bahn verwiesen, welche zusammen den entsprechenden Durchgangsverkehr ergaben.

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

In der Tabelle F

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

b.

Die Zu- (+) und Abnahme (—) gegen das Vorjahr betrug

im Personenverkehre:

	in der		
	Personenzahl.	Personengeld-Einnahme.	Personen-Kilometerzahl.
	%	%	%
bei den Staatsbahnen	+ 31,72	+ 31,40	+ 30,00
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	+ 1,05	— 2,60	+ 3,22
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	— 0,21	— 3,20	— 2,02
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn . .	— 8,08	+ 0,05	— 1,71
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn . . .	+ 2,07	— 4,24	— 3,27

Abchnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

im Güterverkehre:

	in der		
	Kilogramm- zähl.	Fracht- Einnahme.	Kilogramm- Kilometerzahl.
	0/0	0/0	0/0
bei den Staatsbahnen	+ 10,10	+ 21,07	+ 25,05
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	- 10,50	- 17,04	- 9,53
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	- 4,13	- 6,83	- 5,15
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	- 0,03	- 0,07	+ 0,70
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	- 24,33	- 23,35	- 27,01

Vergleichung der wichtigsten Frequenzresultate vom Jahre 1876 mit den gleichen Ergebnissen des Jahres 1875.

Beim Personenverkehre.

Anzahl der beförderten Personen:

	1875.	1876.	Zunahme	Abnahme
			1876	1876
			in Prozenten.	in Prozenten.
bei den Staatsbahnen	13 249 386	17 452 572	31,72	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	326 247	332 595	1,03	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	202 763	202 338	—	0,21
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	202 122	185 794	—	8,08
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	323 778	330 496	2,07	—

Zurückgelegte Personenkilometer:

	1875.	1876.	Zunahme	Abnahme
			1876	1876
			in Prozenten.	in Prozenten.
auf den Staatsbahnen	353 113 946	462 232 746	30,00	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	5 816 070	6 003 537	3,22	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	2 631 203	2 577 661	—	2,02
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	2 249 077	2 210 551	—	1,71
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	5 343 941	5 169 387	—	3,27

Die Zu- bez. Abnahme der absoluten Personenzahl verhielt sich zur Zu- bez. Abnahme der zurückgelegten Entfernungen:

	Zunahme	Abnahme
bei den Staatsbahnen	= 1 : 0,37	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	= 1 : 1,03	—
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	= —	1 : 9,07
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	= —	1 : 0,21
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	= 1 : 0,19	—

Von jeder Person durchschnittlich durchfahrene Kilometerzahl:

	im Verhältnisse zur Bahnlänge			
	1875.	1876.	1875.	1876.
	Prozente.			
auf den Staatsbahnen	26,03	26,40	2,62	1,53
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	17,83	18,03	49,53	50,14
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	12,08	12,74	49,02	49,00
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	11,13	11,00	39,75	42,50
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	16,50	15,04	61,11	57,03

Benutzung der Wagenklassen nach der specifischen Personenfrequenz in Prozenten:

	bei der									
	bei den Staatsbahnen		Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Gaschwitz-Meuselw. Bahn		Zittau-Reichenberger	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
I. Wagenklasse	1,23	1,10	0,20	0,22	0,12	0,13	0,08	0,09	0,24	0,10
II. „	24,01	22,30	16,00	14,22	14,25	12,41	12,09	12,50	14,34	13,50
III. „	69,03	66,20	83,33	85,34	70,15	72,27	87,33	87,35	85,42	86,34
IV. „	5,13	10,01	—	—	15,38	15,19	—	—	—	—

Abschnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

Bei den Staatsbahnen hat wiederum eine Verschiebung der Frequenzbedeutung nach der IV. Wagenklasse zu stattgefunden. Im vorigen Jahre war die Bedeutung derselben 5,13 %/o, 1876 aber (ohne den Einfluss der Leipzig-Dresdner Linien) 7,82 %/o der Gesamtfrequenz. Bei den Leipzig-Dresdner Linien allein war die Frequenzbedeutung der IV. Wagenklasse 1876: 17,47 %/o. Die Vereinigung beider Resultate ergab eine Frequenzbedeutung der IV. Wagenklasse von 10,31 %/o. Bei der Gössnitz-Geraer Bahn fand ebenfalls eine Neigung nach der untersten Wagenklasse (III.) statt. Bei der Altenburg-Zeitzer Bahn ist die Bedeutung der III. Wagenklasse um die Abnahme in der II. Wagenklasse fast genau grösser geworden. Bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn war die Bedeutung der Frequenz in den einzelnen Wagenklassen nahezu dieselbe wie im Vorjahre. Bei der Zittau-Reichenberger Bahn hat sich die Bedeutung der Frequenz ebenfalls etwas nach der untersten Wagenklasse (III.) geneigt.

Durchschnittliche Einnahme pro Person und Kilometer in Pfennigen:

	bei den Staatsbahnen		bei der Gössnitz-Geraer Altenburg-Zeitzer Gaschwitz-Meuselwitzer Zittau-Reichenberger B a h n											
			1875.		1876.		1875.		1876.		1875.		1876.	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
für jede Person in I. Wagenklasse	9,39	9,23	7,70	7,51	8,01	8,14	8,33	8,31	9,76	9,58				
" " " " II. " "	4,97	5,28	4,83	4,14	4,50	4,75	4,50	4,00	5,30	5,10				
" " " " III. " "	3,12	3,17	2,95	2,90	3,25	3,17	3,21	3,37	3,30	3,30				
" " " " IV. " "	2,04	2,11	—	—	2,17	2,16	—	—	—	—				
" " Militärperson	1,33	1,33	1,25	1,16	1,41	1,26	1,48	1,40	1,52	1,53				
" " Person überhaupt	3,52	3,54	3,13	2,90	3,22	3,48	3,36	3,41	3,58	3,55				

Die durchschnittliche Einnahme pro Person überhaupt ist gegen das Vorjahr gestiegen: bei den Staatsbahnen um 0,02 Pfennige; bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn um 0,02 Pfennige; gefallen dagegen: bei der Gössnitz-Geraer Bahn um 0,17 Pfennige; bei der Altenburg-Zeitzer Bahn um 0,04 Pfennige und bei der Zittau-Reichenberger Bahn um 0,03 Pfennige.

Specifische Einnahme in Prozenten:

	bei den Staatsbahnen		bei der Gössnitz-Geraer Altenburg-Zeitzer Gaschwitz-Meuselwitzer Zittau-Reichenberger B a h n											
			1875.		1876.		1875.		1876.		1875.		1876.	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
bei I. Wagenklasse	3,21	3,05	0,64	0,56	0,29	0,32	0,20	0,21	0,66	0,44				
" II. " "	33,97	32,07	22,28	19,84	19,75	18,33	16,78	16,77	21,13	19,55				
" III. " " (excl. Militär)	59,91	58,23	77,08	79,00	69,74	71,16	83,02	83,02	78,21	80,01				
" IV. " "	2,91	6,05	—	—	10,22	10,19	—	—	—	—				

Die procentuale Bedeutung der specifischen Einnahme in der I. Wagenklasse ist nur bei der Altenburg-Zeitzer und Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn ein wenig gewachsen; in der II. Wagenklasse ist sie allenthalben gesunken; in der III. Wagenklasse hat sie bei allen unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen zugenommen, oder ist gleich geblieben (Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn). Unter diesen ist nur auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn die IV. Wagenklasse eingeführt. Bei den Staatsbahnen ist die Bedeutung der specifischen Einnahme gegen das Vorjahr lediglich in der IV. Wagenklasse gewachsen.

Von den verkauften Billets fielen in Prozenten:

	bei den Staatsbahnen*)		bei der Gössnitz-Geraer Altenburg-Zeitzer Gaschwitz-Meuselwitzer Zittau-Reichenberger B a h n											
			1875.		1876.		1875.		1876.		1875.		1876.	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
auf Eilzugsbillets I. Wagenklasse	0,111	0,104	0,003	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,001	0,001
" " " " II. " "	1,259	1,173	0,023	0,002	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " III. †) " "	0,106	0,201	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Tourbillets I. " "	0,217	0,189	0,156	0,154	0,081	0,089	0,088	0,092	0,149	0,106				
" " " " II. " "	5,183	4,434	4,908	4,249	3,697	3,235	3,426	3,247	3,941	3,596				
" " " " III. " "	27,576	25,801	31,474	32,002	27,878	24,918	32,017	33,421	30,006	30,599				
" " " " IV. " "	13,246	19,891	—	—	25,304	24,502	—	—	—	—				
" Tagesbillets I. " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
" " " " II. " "	8,008	6,801	6,182	5,391	5,023	5,544	6,740	6,628	6,900	6,697				
" " " " III. " "	41,261	38,800	54,597	55,418	33,899	38,450	55,840	55,071	55,421	55,184				
" " " " IV. †) " "	0,287	0,156	—	—	—	—	—	—	—	—				
" Abonnem.-u. Schülerbill. I. Wagencl.	0,008	0,009	—	—	—	—	—	—	—	—				
" " " " " II. " "	0,758	0,721	0,175	0,203	1,353	1,264	0,529	0,598	0,972	0,961				
" " " " " III. " "	1,809	1,740	2,482	2,532	1,656	2,006	0,760	0,923	2,608	2,845				
" Rundreisebillets I. Wagenklasse	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			0,009	0,006
" " " " " II. " "	0,025	0,026	—	—	—	—	—	—	—	—			0,031	0,006
" " " " " III. " "	0,046	0,034	—	—	—	—	—	—	—	—			—	—

*) In den Endresultaten des Verkehrs sind allenthalben auch die Resultate der Leipzig-Dresdner Linien mitbegriffen, nur bei dieser einen Lösung mussten sie ausgeschlossen werden.

†) Tagesbillets IV. Classe bestehen nur auf der Dresden-Tharandter und Eilzugsbillets III. Classe nur auf der Dresden-Bodenbacher Linie.

Abschnitt IV. A.

Uebersicht der Schlussresultate.

Die Zunahme in der procentualen Bedeutung der verkauften Billets nach Sorten fiel bei den Staatsbahnen ohne die Leipzig-Dresdner Linien wiederum auf die Tourbillets IV. Classe, wobei die Bedeutung fast aller übrigen Billetsorten gegen das Vorjahr relativ abnahm; bei der Gössnitz-Geraer Bahn sind hauptsächlich die Tour- und Tagesbillets III. Classe in der Bedeutung gestiegen, auch die Bedeutung der Abonnementskarten hat etwas zugenommen; bei der Altenburg-Zeitzer Bahn nahmen unter allen Billets hauptsächlich die Tagesbillets III. Classe zu; bei der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn kam die hauptsächlichste Zunahme auf die Tourbillets III. Classe, wogegen die Tagesbillets III. Classe etwas abgenommen haben; bei der Zittau-Reichenberger Bahn waren geringe Veränderungen in der Bedeutung der einzelnen Billetsorten nach ihrer Anzahl zu bemerken, nur eine geringe Abnahme der Tourbillets II. Classe fiel als Zunahme auf die Tourbillets III. Classe.

Beim Güterverkehre

(excl. der Baumaterialientransporte).

Anzahl der beförderten Kilogramm:

	1875.	1876.	Zunahme Abnahme 1876 in Prozenten.	
auf den Staatsbahnen	8 095 126 927	8 912 660 570	10,10	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	270 730 465	242 152 150	—	10,50
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	558 566 655	535 475 655	—	4,13
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	188 483 460	188 443 140	—	0,02
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	227 180 590	170 771 710	—	24,83

Zurückgelegte Kilogrammkilometer:

	1875.	1876.	Zunahme Abnahme 1876 in Prozenten.	
auf den Staatsbahnen	589 511 906 106	738 959 773 825	25,35	—
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	8 458 324 705	7 626 501 170	—	9,82
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	7 431 809 310	7 049 362 100	—	5,15
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	4 644 597 110	4 679 857 900	0,70	—
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	5 733 124 640	4 184 594 790	—	27,01

Von jedem Kilogramm durchschnittlich durchfahrene Kilometerzahl:

	im Verhältniss zur Bahnlänge. Prozente.			
	1875.		1876.	
	1875.	1876.	1875.	1876.
auf den Staatsbahnen	72,82	82,01	6,70	4,80
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	31,24	31,49	86,78	87,47
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	13,30	13,10	30,03	30,00
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	24,64	24,83	88,00	88,03
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	25,24	24,50	93,48	90,74

Die durchschnittliche Länge der Transporte gegen das Vorjahr ist:

bei den Staatsbahnen	um 10,00	Kilometer gestiegen,
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	„ 0,25	„ „
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	„ 0,14	„ gefallen,
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	„ 0,19	„ gestiegen,
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	„ 0,74	„ gefallen.

Procentuales Gewichtsverhältniss der Frachtclassen zu einander nach der specifischen Güterfrequenz:
bei der

	bei den Staatsbahnen		Gössnitz-Geraer Altenburg-Zeitzer Gaschwitz-Meuselwitzer Zittau-Reichenberger B a h n											
			1875.		1876.		1875.		1876.		1875.		1876.	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
Eilgüter	0,70	0,72	0,71	0,05	0,23	0,17	0,11	0,09	0,07	0,02	0,07	0,02	0,02	0,02
Normalfrachtgüter	5,02	4,94	3,65	4,13	1,83	1,97	0,30	0,39	4,00	4,95	4,00	4,95	4,00	4,95
Güter in ermässiger Fracht:														
nach den Stückgutfrachtsätzen	35,40	34,02	19,14	17,38	12,10	11,03	3,52	3,37	41,10	39,24	41,10	39,24	41,10	39,24
n.d. Wagenladungsfrachtsätzen	58,50	59,50	76,37	77,71	85,82	86,82	96,00	96,15	53,55	54,90	53,55	54,90	53,55	54,90
Güter in vereinbarter Fracht	0,20	0,22	0,12	0,12	0,02	0,01	0,01	—	0,20	0,02	0,20	0,02	0,20	0,02

Bei den Staatsbahnen und der Gaschwitz-Meuselwitzer Privatbahn ist das Gewichtsverhältniss der Güter in den verschiedenen Frachtclassen ein ähnliches geblieben wie im Vorjahre. Bei den übrigen Privatbahnen nahmen in der procentualen Bedeutung der Gewichtsmengen der verschiedenen Frachtclassen die Wagenladungsgüter ein wenig zu.

Durchschnittliche Einnahme pro Kilogramm und Kilometer in Pfennigen:

vom	bei den Staatsbahnen		bei der							
			Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Gaschwitz-Meuselwitzer		Zittau-Reichenberger	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
Eilgut	0,02773	0,02720	0,02803	0,02748	0,03329	0,03432	0,03078	0,03755	0,02893	0,02828
Normalfrachtgut	0,01357	0,01355	0,01738	0,01668	0,01754	0,01728	0,01904	0,01914	0,01527	0,01591
Gut in ermässiger Fracht:										
nach den Stückgutfrachtsätzen	0,00098	0,00083	0,00058	0,00040	0,00040	0,01000	0,01079	0,01133	0,00821	0,00894
" " Wagenladungsfrachtsätzen	0,00389	0,00371	0,00566	0,00500	0,00813	0,00789	0,00507	0,00502	0,00454	0,00439
Gut in vereinbarter Fracht	0,01008	0,00873	0,01069	0,01357	0,01384	0,01699	0,01827	0,00857	0,00508	0,01280
Gut überhaupt	0,00567	0,00540	0,00702	0,00641	0,00851	0,00838	0,00520	0,00522	0,00669	0,00694

Die durchschnittliche Frachteinnahme für jedes Kilogramm Gut überhaupt ist pro Kilometer gegen das Vorjahr:

bei den Staatsbahnen	um 0,00031	Pfennig gefallen,
„ der Gössnitz-Geraer Bahn	„ 0,00001	„ „
„ „ Altenburg-Zeitzer Bahn	„ 0,00015	„ „
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	„ 0,00004	„ „
„ „ Zittau-Reichenberger Bahn	„ 0,00015	„ gestiegen.

Güterfrachteinnahme in den einzelnen Frachtclassen nach Abzug der Rabatte in Procenten:

vom	bei den Staatsbahnen		bei der							
			Gössnitz-Geraer		Altenburg-Zeitzer		Gaschwitz-Meuselwitzer		Zittau-Reichenberger	
	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.	1875.	1876.
Eilgut	3,59	3,58	2,91	2,78	0,92	0,89	0,74	0,65	2,88	3,33
Normalfrachtgut	12,00	12,24	9,03	10,73	3,70	4,10	1,29	1,40	9,00	11,33
Gut in ermässiger Fracht:										
nach den Stückgutfrachtsätzen	43,52	43,30	26,00	25,61	13,35	13,18	7,10	7,17	50,50	50,50
" " Wagenladungsfrachtsätzen	40,10	40,43	61,84	60,50	81,30	81,92	90,84	90,77	36,38	34,72
Gut in vereinbarter Fracht	0,44	0,45	0,43	0,38	0,09	0,11	0,03	0,01	0,22	0,12

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

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

Abschnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

vom	bei den Staatsbahnen		bei der																	
			Gössnitz-Geraer				Altenburg-Zeitzer				Gaschwitz-Menselwitzer				Zittau-Reichenberger					
			die		die		die		die		die		die		die					
			Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente	Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente	Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente	Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente	Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente	Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente	Gesamt- güterlast Prozente	Fracht- einnahme Prozente				
1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876	1875	1876					
Eilgut	0,07	0,07	3,27	3,57	0,18	0,08	2,01	2,78	0,13	0,10	0,92	0,69	0,17	0,15	0,74	0,65	0,69	0,82	2,87	3,33
Normalfrachtgut	3,50	3,72	11,97	12,20	3,01	4,05	9,03	10,72	1,01	1,00	3,77	4,10	0,58	0,62	1,29	1,40	4,40	5,27	9,94	11,32
Stückgut, als: *)																				
Al.					6,97	7,33	11,80	13,14	1,07	1,00	5,30	5,10	1,15	1,25	2,09	2,23	10,13	11,18	18,07	20,00
All.					2,38	2,91	3,22	3,86	0,52	0,72	1,42	1,75	0,27	0,31	0,53	0,54	9,69	8,89	11,83	10,83
AIII.	29,52	29,51	43,55	43,54	5,87	6,57	4,70	5,20	1,85	2,32	2,02	3,25	3,55	3,54	3,25	3,20	14,80	13,06	14,50	13,00
AIV.					5,73	3,11	6,28	3,31	2,82	1,97	4,04	2,92	1,30	1,13	1,13	1,10	6,47	5,77	5,91	5,34
Wagenladungsgut, als: *)																				
Bl.					9,53	9,82	10,09	10,75	2,26	2,90	1,93	2,07	5,75	3,82	4,53	2,97	5,30	4,47	4,33	3,14
BII.	65,09	65,18	40,17	40,42	64,30	65,26	51,45	49,75	89,65	89,31	79,92	79,25	87,32	89,17	86,31	87,80	48,22	50,51	31,97	31,50
vereinbarten Gut	0,50	0,52	0,44	0,40	0,18	0,16	0,42	0,38	0,01	0,01	0,09	0,11	0,01	0,01	0,03	0,01	0,24	0,02	0,22	0,12

Die vielseitig verzweigte Gesamtheit der Sächsischen Staatsbahnen zerfällt hinsichtlich der Frequenz, je nach dem industriellen Charakter der von ihr berührten Landestheile, je nach dem Werthe als vermittelnder Theil im deutschen Eisenbahnnetz 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 Gesamtbahnlänge, 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 Darstellungen dienen.

Beim Personenverkehre:

Auf der Gesamtlänge von 1373 Kilometer für den Personenverkehr eröffneter Staatsbahnen (ohne die Leipzig-Dresdner Linien) hat im Jahre 1876 jede beförderte Person durchschnittlich 25,22 Kilometer oder 1,84 Prozent der genannten Bahnlänge befahren.

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

Die auf den Staatsbahnen im Jahre 1876 beförderten 13 607 125 Reisenden legten zusammen 343 194 109 Kilometer zurück, die eine Hälfte der letztgenannten Summe ward von 11 450 429 Personen oder mit 84,15 Prozent (gegen 84,87 Prozent im Vorjahre) der gesammten Personenfrequenz auf den Entfernungen von 1 bis 40 Kilometer, die andere Hälfte dagegen von nur 2 156 696 Personen oder mit 15,85 Prozent (gegen 15,13 Prozent im Vorjahre) der gesammten Personenfrequenz auf den Entfernungen von 41 bis 475 Kilometer erreicht.

Die geringe Zunahme der Personenfrequenz fand in diesem Jahre vorzugsweise auf den längeren Strecken statt.

Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen untereinander ist die von unter bis mit 10 Kilometer am frequentesten gewesen; auf ihr allein kamen von sämmtlichen Reisenden 4 524 695 oder 33,25 Prozent zur Beförderung. Die Zahl der Fälle, dass je 2 und 2 verschiedene Stationen im Binnenverkehre auf die vorgenannte Entfernung in wechselseitiger Verkehrsverbindung gestanden haben, betrug 363

auf die Entfernung von	über	10 Kilometer	421
" "	" "	20	370
" "	" "	30	302
" "	" "	40	262
" "	" "	50	234
" "	" "	60	188
" "	" "	70	163
" "	" "	80	148
" "	" "	90	112
		u. s. w.	

(vergl. die ein Blatt weiter folgende Tabelle),

so dass im wechselseitigen Personenverkehre unter Berücksichtigung der Beschränkung der Billetsorten bei den Stationen und Haltestellen auf eine gewisse Anzahl von Verkehrsverbindungen 3 008 verschiedene Verbindungen zu zählen waren.

*) Bei der Verschmelzung dieser Resultate der Staatsbahnen mit denen der Leipzig-Dresdner Linien musste wegen ungleicher Classification die Darstellung der Specialtarifclassen unterbleiben.

Die frequenteste Verkehrsverbindung bestand, wie schon mehrere Jahre hintereinander, zwischen Dresden-Altstadt und Pottschappel auf die Entfernung von 7 Kilometer, mit einem wechselseitigen Verkehre von 391 555 Personen (gegen 401 142 im Vorjahre, 393 957 im Jahre 1874, 367 528 im Jahre 1873, 298 871 im Jahre 1872, 258 114 im Jahre 1871 und 201 059 Personen im Jahre 1870.)

Diesem folgten als die wichtigsten im Binnenverkehre:

	mit Personen		mit Personen		mit Personen
Dresden-Altstadt und Pirna	242 928	Löbau und Zittau	42 874	Altchemnitz und Burkhardttsdorf	28 783
Dresden-Altstadt und Niedersedlitz	186 981	Reichenbach i. V. und Zwickau	42 805	Herrnhut und Löbau	28 508
Werdau und Zwickau	162 389	Königstein und Krippen	41 792	Aue und Schneeberg	28 505
Dresden-Neustadt und Radeberg	160 485	Frankenberg und Hainichen	41 162	Bodenbach und Krippen	28 500
Dresden-Altstadt und Tharandt	158 842	Dresden-Neustadt und Löbau	40 738	Cainsdorf und Zwickau	28 359
Gaschwitz und Leipzig	157 375	Altchemnitz und Einsiedel	39 548	Chemnitz und Hartmannsdorf	28 295
Dresden-Altstadt und Freiberg	120 912	Döbeln und Ostrau	38 952	Crimmitschau und Gössnitz	28 161
Chemnitz und Limbach	111 907	Bautzen und Pommritz	38 101	Plauen i. V. ob. B. u. Reichenbach i. V.	28 150
Dresden-Altstadt und Mügeln	111 542	Chemnitz und Oederan	38 071	Leipzig und Zwickau	28 027
Dresden-Altstadt und Hainsberg	110 431	Glauchau und Hohenstein	38 053	Döbeln und Riesa	28 009
Chemnitz-Nicolaivorst. u. Siegmar	106 837	Chemnitz und Zschopau	37 958	Königstein und Pirna	27 767
Burgstädt und Chemnitz	106 029	Dresden-Altst. und Dresden-Neust.	37 380	Chemnitz und Waldheim	27 658
Böhlen und Leipzig	93 591	Mehitheuer und Plauen i. V. ob. B.	37 337	Plauen i. V. ob. B. und Schönberg	27 597
Deuben und Dresden-Altstadt	90 740	Gössnitz und Meerane	36 572	Kamenz und Pulsnitz	27 441
Chemnitz und Dresden-Altstadt	86 893	Löhmen und Pirna	36 555	Dürrröhrsdorf und Pirna	26 645
Altenburg und Leipzig	86 592	Ebersbach u. Neusalza-Spremberg	36 519	Aue und Zwickau	25 859
Bautzen und Dresden-Neustadt	86 540	Arnsdorf und Dresden-Neustadt	36 081	Pottschappel und Tharandt	25 636
Chemnitz und Flöha	80 780	Dresden-Neustadt und Pulsnitz	36 058	Freiberg und Klingenberg	25 072
Chemnitz und Niederwiesa	79 568	Chemnitz und Freiberg	35 873	Frankenstein und Freiberg	25 043
Chemnitz und Frankenberg	78 284	Bautzen und Bischofswerda	35 800	Burgstädt und Cossen	24 696
Glauchau und Zwickau	72 981	Jocketa und Plauen i. V. ob. B.	35 537	Löbau und Reichenbach i. L.	24 431
Chemnitz und Mittweida	71 420	St. Egidien und Glauchau	35 503	Netzschkau und Reichenbach i. V.	24 144
Borna und Leipzig	70 337	Chemnitz und Zwickau	35 448	Neusalza-Spremberg u. Taubenheim	24 128
Dresden-Neustadt und Langebrück	70 099	Chemnitz und Hohenstein	35 332	Hainewalde und Zittau	24 016
Dresden-Altstadt und Krippen	69 431	Mügeln und Pirna	34 501	Alt- und Neugersdorf und Ebersbach	23 809
Chemnitz und Leipzig	68 871	Herrnhut und Zittau	34 304	Riesa und Stauchitz	23 681
Crimmitschau und Werdau	68 041	Annaberg und Wolkenstein	34 251	Dresden-Altstadt und Rathen	23 335
Warnsdorf und Zittau	67 495	Chemnitz und Siegmar	34 100	Schneeberg und Zwickau	23 288
Wilkau und Zwickau	67 394	Dresden-Neustadt und Klotzsche	33 986	Oelsnitz und Plauen i. V. ob. B.	23 203
Oberoderwitz und Zittau	64 749	Chemnitz-Nicolaivorst. und Lugau	33 521	Neusalza-Spremberg und Sohland	22 877
Dresden-Altstadt und Königstein	63 956	Freiberg und Oederan	33 382	Hainsberg und Tharandt	22 743
Bischofswerda u. Dresden-Neustadt	63 136	Chemnitz und Cossen	33 379	Löbau und Obercunnersdorf	22 727
Bahrmühle und Chemnitz	63 099	Crimmitschau und Zwickau	33 104	Borna und Kieritzsch	22 565
Grossschönau und Zittau	62 940	Freiberg und Niederbobritzsch	32 950	Bischofswerda und Demitz	22 444
Görlitz und Reichenbach i. L.	60 925	Chemnitz und Hainichen	32 580	Hof und Plauen i. V. ob. B.	22 326
Dresden-Neustadt und Görlitz	58 642	Kieritzsch und Leipzig	32 476	Stein und Zwickau	22 192
Ebersbach und Löbau	55 461	Dresden-Neustadt u. Grossröhrsdorf	32 070	Reichenbach i. V. und Werdau	21 385
Wiesenburg und Zwickau	53 259	Mosel und Zwickau	32 025	Herrnhut und Oberoderwitz	21 251
Glauchau und Meerane	52 979	Altenburg und Gössnitz	31 963	Frohburg und Leipzig	21 052
Görlitz und Löbau	51 800	Grossröhrsdorf und Pulsnitz	31 930	Greiz ob. B. und Molsdorf	20 615
Bautzen und Löbau	51 448	Chemnitz und Glauchau	31 333	Schwarzenberg und Zwickau	20 553
Bautzen und Seitschen	51 050	Chemnitz und Wittgensdorf	31 328	Dürrhennersdorf und Löbau	20 535
Bodenbach und Dresden-Altstadt	49 760	Borna und Frohburg	31 231	Krippen und Pirna	20 534
Chemnitz und Erdmannsdorf	49 352	Dresden-Altstadt und Pötzscha	30 639	Ebersbach und Sohland	20 425
Döbeln und Waldheim	49 048	Annaberg und Chemnitz	30 405	Niedersedlitz und Pirna	20 384
Chemnitz und Oberlichtenau	48 931	Adorf und Oelsnitz	30 117	Plauen i. V. unt. B. und Weischlitz	20 201
Chemnitz-Nicolaivorst. und Gräna	48 252	Chemnitz und Döbeln	29 940	Lauter und Schwarzenberg	20 163
Dresden-Neustadt und Kamenz	47 528	Krippen und Schöna	29 832	Pirna und Pötzscha	20 107
Eger und Franzensbad	46 892	Elsterberg und Greiz unt. B.	29 526	Adorf und Plauen i. V. ob. B.	20 089
Chemnitz-Nicolaivorst. u. Hohenstein	46 518	Dresden-Altstadt und Klingenberg	29 028	Bautzen und Görlitz	20 038
Aue und Schwarzenberg	44 099	Leutersdorf und Seifhennersdorf	28 832		
Mitteloderwitz und Zittau	43 793	Dresden-Neustadt und Zittau	28 804		

u. s. w.

Von der ganzen Personenfrequenz kamen auf die durchfahrenen Strecken von:

unter	bis	mit	Kilometer	33,25240	Prozent	über	130	Kilometer	0,15190	Prozent	über	260	Kilometer	0,00000	Prozent
über	10	10	31,29313	"	"	140	"	0,10853	"	"	270	"	0,01900	"	"
"	20	20	12,31050	"	"	150	"	0,11008	"	"	280	"	0,00127	"	"
"	30	30	7,19422	"	"	160	"	0,21508	"	"	310	"	0,00384	"	"
"	40	40	4,52241	"	"	170	"	0,14355	"	"	320	"	0,00256	"	"
"	50	50	2,14043	"	"	180	"	0,06693	"	"	340	"	0,00284	"	"
"	60	60	2,52222	"	"	190	"	0,17591	"	"	350	"	0,00720	"	"
"	70	70	1,79049	"	"	200	"	0,07022	"	"	360	"	0,00170	"	"
"	80	80	1,20512	"	"	210	"	0,01917	"	"	380	"	0,00115	"	"
"	90	90	0,60013	"	"	220	"	0,09147	"	"	410	"	0,00028	"	"
"	100	100	0,09117	"	"	230	"	0,00803	"	"	470	"	0,00233	"	"
"	110	110	0,57075	"	"	240	"	0,01298	"	"				"	"
"	120	120	0,29779	"	"	250	"	0,04194	"	"				"	"

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 Entfernungsangaben.

Abchnitt IV. A. Uebersicht der Schlussresultate.

Die Personenfrequenz nach der Länge der Touren auf

Table with columns: Länge der Tour in Klassen, Anzahl der wöchentlich verkehrenden Personenzüge, Anzahl der beförderten Personen, 1. im Binnenverkehr, 2. im Fernverkehr, Anzahl der beförderten Personen.

15744 786

772 661

den K. S. Staatsbahnen (das die Leipzig-Dresdener Linie) i. J. 1876.

Abchnitt IV. A. Uebersicht der Schlussresultate.

Table with columns: directen Verkehre, 3. im Durchgangsverkehre, Summe in allen 3 Verkehren, Anzahl der beförderten Personen, Anzahl der beförderten Personen.

* 1, V. B. = Leipziger Verkehrsgebiete. * 2) s. oben. Durchgangsverkehr mit Durchschmitteln (resp. Anzahl, Tab. No.).



Beim Güterverkehre.

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

Auf der Gesamtlänge der Staatsbahnen mit Ausschluss der Leipzig-Dresdner Linien an 1403 Kilometer hat jedes beförderte Kilogramm Gut im Jahre 1876 durchschnittlich 70,89 Kilometer oder 5,05 % der vorgeannten Bahnlänge durchfahren.

Die auf den Staatsbahnen im Jahre 1876 beförderten 8 094 214 440 Kilogramm Güter (ausschliesslich der Vieh- und Baumaterialientransporte) haben zusammen 573 777 558 300 Kilometer zurückgelegt; die eine Hälfte der letztgenannten Summe ward mit 6 604 268 170 Kilogramm oder mit 81,59 % (gegen 73,79 % im Vorjahre) aller beförderten Güter auf den Entfernungen von 2 bis mit 93 Kilometer, die andere Hälfte dagegen mit 1 489 946 270 Kilogramm oder mit 18,41 % (gegen 26,21 % im Vorjahre) auf den Entfernungen von 94 bis mit 378 Kilometer erreicht.

Unter den verschiedenen Entfernungen im Verkehre aller Stationen unter einander sind auf die Entfernung von über 70 bis mit 80 Kilometer die meisten Güter transportirt worden. Auf diese allein kamen 1 240 608 815 Kilogramm oder 15,33 % der ganzen Güterlast. Der dominirende Einfluss, welcher die vorgenannte Entfernung zur frequentesten erhob, war dem Durchgangsverkehre über Bodenbach bez. Tetschen und Dresden-Neustadt zuzuschreiben. Auf der nächstfrequentesten Entfernung von über 100 bis mit 110 Kilometer wurden 871 937 526 Kilogramm = 10,77 % der Gesamtgüterlast transportirt. Auf diese Entfernung wirkten hauptsächlich der lebhafteste Verkehr der Kohlenbahnen bei Zwickau über Leipzig und Hof, sowie der Binnen-, directe und Durchgangsverkehr zwischen Dresden und Görlitz.

Die Zahl der Fälle, dass je 2 und 2 verschiedene Stationen im Binnenverkehre auf die vorgeannten Entfernungen mit einander im wechselseitigen Verkehre gestanden haben, betrug 694, beziehentlich 560,

auf die Entfernung von über 50 Kilometer	740,	auf die Entfernung von über 20 Kilometer	500,
„ „ „ „ 80	702,	„ „ „ „ 120	428,
„ „ „ „ 60	650,	„ „ „ „ 10	422,
„ „ „ „ 40	630,	„ „ „ „ 130	372,
„ „ „ „ 90	616,		etc. etc.
„ „ „ „ 30	610,		(vergl. die ein Blatt weiter folgende Tabelle.)
„ „ „ „ 110	503,		

Die Summe der verschiedenen Verbindungen je zweier Stationen im wechselseitigen Verkehre betrug bei 154 Stationen und 70 am Güterverkehre beteiligten Haltestellen 10 268 (gegen 8 261 im Vorjahre, 7 301 im Jahre 1874, 6 519 im Jahre 1873, 5 954 im Jahre 1872 und 4 461 im Jahre 1871) und überstieg die Anzahl der Stationsverbindungen im Personenverkehre um 7 260.

Von der im Binnenverkehre beförderten Gütermasse kamen auf den wechselseitigen Verkehr der Stationen Leipzig und Zwickau allein 232 378 245 Kilogramm.

Dieser bedeutendsten Verkehrsverbindung folgten im beiderseitigen Güterausstausche:

	mit Kilogramm.		mit Kilogramm.		mit Kilogramm.
Zwickau u. Umgeb. incl. Cainsdorf	139 787 940	Schwarzenberg und Zwickau	29 930 965	Chemnitz und Leipzig	12 862 725
Dresden-A. und Pottschappel	132 961 805	Hainsberg und Pottschappel	28 056 620	Dresden-A. und Freiberg	12 445 865
Chemnitz und Lugau	92 488 030	Freiberg und Tharandt	28 016 880	Dresden-A. und Zwickau	11 628 435
Chemnitz und Zwickau	89 190 060	Eger und Zwickau	25 304 900	Döbeln und Zwickau	10 750 940
Crimmitschau und Zwickau	82 853 240	Aue und Zwickau	20 351 765	Bodenbach und Dresden-A.	10 647 510
Werdau und Zwickau	66 530 560	Döbeln und Lugau	16 807 420	Görlitz und Löbau	10 490 490
Greiz und Zwickau	60 261 570	Dresden-N. und Görlitz	15 901 515	Chemnitz und Riesa	10 347 900
Reichenbach i. V. und Zwickau	55 062 880	Altenburg und Leipzig	15 191 785	Netzschkau und Zwickau	10 213 420
Hof und Zwickau	48 500 330	Bautzen und Dresden-N.	14 668 375	Freiberg und Lugau	10 167 340
Plauen i. V. und Zwickau	44 268 650	Dresden-A. und Pirna	14 632 410	Schönberg und Zwickau	10 000 770
Glauchau und Zwickau	35 948 465	Siegmarsberg und Zwickau	14 534 730	Chemnitz und Dresden-A.	9 962 930
Meerane und Zwickau	35 394 645	Chemnitz und Penig	12 993 880	Bischofswerda und Dresden-N.	9 480 395
Dresden-A. und Plauen b. Dr.	33 424 220	Mittweida und Zwickau	12 899 190	Deuben und Pottschappel	9 408 590

	mit Kilogramm.		mit Kilogramm.		mit Kilogramm.
Schneeberg und Zwickau	9 377 040	Werdau und Wiesenburg	6 024 880	Bischofswerda und Zwickau	4 261 140
Dresden-A. und Königstein	9 363 710	Bautzen und Löbau	6 020 355	Leipzig und Werdau	4 257 735
Borna und Leipzig	9 197 630	Gössnitz und Zwickau	5 979 320	Dresden-A. und Niedersedlitz	4 251 000
Altenburg und Zwickau	8 770 835	Oberschlema und Zwickau	5 972 490	Chemnitz und Glauchau	4 229 235
Frankenberg und Lugau	8 742 460	Dresden-A. und Radeberg	5 943 730	Erlau und Zwickau	4 109 010
Mügeln und Niedersedlitz	8 724 190	Ostrau und Riesa	5 846 460	Dresden-N. und Zittau	4 084 235
Freiberg und Zwickau	8 659 900	Freiberg und Muldenhütten	5 801 730	Burgstädt und Lugau	4 065 280
Bautzen und Görlitz	8 651 400	Oederan und Zwickau	5 675 630	Flöha und Zwickau	3 998 400
Mehltheuer und Zwickau	8 640 910	Chemnitz und Freiberg	5 615 260	Mosel und Zwickau	3 981 200
Lugau und Siegmarsdorf	8 343 600	Leipzig und Reichenbach i. V.	5 562 365	Eger und Weischlitz	3 930 600
Görlitz und Reichenbach i. L.	8 266 700	Hainichen und Lugau	5 421 670	Eger und Lugau	3 929 140
Geithain und Leipzig	8 158 380	Dresden-A. und Krippen	5 418 565	Lugau und Meerane	3 767 530
Altenburg und Paditz	8 110 900	Dresden-A. und Lugau	5 350 500	Einsiedel und Lugau	3 685 800
Riesa und Riesa-Elbe	8 031 320	Oelsnitz und Zwickau	5 331 155	Warnsdorf und Zittau	3 683 325
Dresden-N. und Zwickau	7 836 785	Leipzig und Meerane	5 256 015	Gössnitz und Leipzig	3 659 490
Dresden-N. und Radeberg	7 749 330	Frankenberg und Zwickau	5 204 650	Leipzig und Penig	3 621 070
Glauchau und Lugau	7 693 580	Reuth und Zwickau	5 193 220	Grossschönau und Zittau	3 607 555
Burgstädt und Zwickau	7 636 690	Hof und Leipzig	5 131 680	Bischofswerda und Dresden-A.	3 566 755
Leipzig und Lugau	7 597 020	Burgstädt und Chemnitz	5 089 900	Geithain und Zwickau	3 474 060
Niederschlema und Zwickau	7 555 390	Neumark und Zwickau	5 029 130	Ebersbach und Görlitz	3 414 480
Limbach und Zwickau	7 343 080	Chemnitz und Flöha	4 943 270	Bischofswerda und Görlitz	3 389 920
Annaberg und Schönfeld	7 179 930	Leipzig und Schwarzenberg	4 883 430	Chemnitz und Hohenstein	3 309 580
Hainichen und Zwickau	7 058 450	Paditz und Werdau	4 800 000	Hohenstein und Zwickau	3 294 720
Muldenhütten und Tharandt	6 944 680	Wiesenburg und Zwickau	4 751 480	Dresden-N. und Freiberg	3 294 015
Chemnitz und Cossen	6 873 360	Chemnitz und Mittweida	4 737 360	Lugau und Mittweida	3 274 240
Döbeln und Riesa	6 775 990	Chemnitz und Waldheim	4 678 930	Bautzen und Dresden-A.	3 262 105
Treuen und Zwickau	6 643 120	Crimmitschau und Leipzig	4 673 660	Zschopau und Zwickau	3 235 680
Dresden-A. und Mügeln	6 610 630	Annaberg und Chemnitz	4 662 380	Böhlen und Leipzig	3 229 025
Waldheim und Zwickau	6 584 370	Glauchau und Leipzig	4 638 255	Lauter und Zwickau	3 220 890
Döbeln und Grossbauchlitz	6 532 780	Lugau und Waldheim	4 632 280	Kamenz und Pulsnitz	3 167 035
Dresden-N. und Löbau	6 523 865	Döbeln und Ostrau	4 525 240	Leipzig und Plauen i. V.	3 133 335
Borna und Geithain	6 429 450	Wüstenbrand und Zwickau	4 459 660	Dresden-A. und Hainsberg	3 070 545
Dresden-N. und Kamenz	6 369 580	Rochlitz und Zwickau	4 436 680	Chemnitz und Geithain	3 056 740
Annaberg und Zwickau	6 348 375	Chemnitz und Döbeln	4 407 200	Döbeln und Waldheim	3 013 500
Bischofswerda und Löbau	6 340 220	Lugau und Wüstenbrand	4 401 160	Dresden-A. und Tetschen	3 011 030
Crimmitschau und Paditz	6 340 000	Döbeln und Limmritz	4 365 460		u. s. w.
Wilkau und Zwickau	6 087 490	Chemnitz und Oederan	4 340 020		

Von der gesammten Güterlast wurden transportirt auf Entfernungen von:

über	70 Kilometer	1 240 608 815 Kilogr.	= 15,32711 Prozent	über	190 Kilometer	56 923 880 Kilogr.	= 0,70327 Prozent
"	100 "	871 937 526	" = 10,77235 "	"	150 "	47 909 370	" = 0,59190 "
"	20 "	711 482 865	" = 8,79002 "	"	330 "	25 397 700	" = 0,31378 "
"	60 "	664 430 795	" = 8,20871 "	"	220 "	21 667 820	" = 0,26770 "
unter bis mit	10 "	663 560 160	" = 8,19796 "	"	230 "	15 824 505	" = 0,19550 "
über	10 "	656 411 140	" = 8,10963 "	"	250 "	10 453 320	" = 0,12915 "
"	90 "	637 202 334	" = 7,87232 "	"	210 "	9 630 905	" = 0,11898 "
"	30 "	548 210 235	" = 6,77287 "	"	360 "	5 154 470	" = 0,06368 "
"	40 "	502 788 950	" = 6,21171 "	"	240 "	4 297 310	" = 0,05310 "
"	50 "	402 676 205	" = 4,97466 "	"	280 "	2 225 700	" = 0,02750 "
"	80 "	224 671 150	" = 2,77570 "	"	260 "	1 925 185	" = 0,02378 "
"	130 "	142 322 280	" = 1,75832 "	"	340 "	1 736 920	" = 0,02146 "
"	110 "	112 296 605	" = 1,38737 "	"	300 "	1 705 590	" = 0,02107 "
"	140 "	112 110 220	" = 1,38507 "	"	370 "	682 570	" = 0,00843 "
"	120 "	96 500 410	" = 1,19221 "	"	320 "	596 150	" = 0,00736 "
"	200 "	94 008 740	" = 1,16143 "	"	270 "	555 350	" = 0,00686 "
"	170 "	90 687 650	" = 1,12040 "	"	290 "	440 080	" = 0,00544 "
"	180 "	57 437 705	" = 0,70961 "	"	350 "	424 870	" = 0,00525 "
"	160 "	56 993 570	" = 0,70413 "	"	310 "	324 790	" = 0,00401 "

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

Abschnitt IV. A. Uebersicht der Schlußresultate. Die Güterfrequenz nach der Länge des Weges auf den

Table with 4 main columns: 1. im Binnenverkehr, 2. im directen Verkehre, 3. im Durchgangsverkehre, and Summa der in allen 3 Verkehren. Each column contains sub-columns for 'Anzahl der beförderten Güter-Kilogramme' and 'Bezeichnung der Stationenverbindungen...'. The table lists various railway routes and their corresponding freight volumes.

*) E. K. B. = Eisenbahn-Einkaufsstellen. **) Dr. A. V. B. = Deutsche-Alte Vertriebsgesellschaft. †) L. V. B. = Leipziger Verkehrsbehörde.

K. S. Staatsbahnen (mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener Eisenbahn) i. J. 1876. Uebersicht der Schlußresultate.

Table with 4 main columns: directen Verkehre, 3. im Durchgangsverkehre, and Summa der in allen 3 Verkehren. Each column contains sub-columns for 'Anzahl der beförderten Güter-Kilogramme' and 'Bezeichnung der Stationenverbindungen...'. The table lists various railway routes and their corresponding freight volumes.

*) Unter Ausschluss der ungetrennten Länge der zwischenliegenden Strecken.



Abschnitt IV. A.

Uebersicht der Schlussresultate.

d.

Um die Spaltung des Verkehrs innerhalb des von der Königlich Sächsischen Staatsverwaltung betriebenen Eisenbahnnetzes nach der Zahl der verschiedenen einzelnen Stationsverbindungen darzustellen und dadurch Merkmale zur Beobachtung der Ausbreitung des Verkehrs der einzelnen Stationen und Haltestellen zu gewinnen, dienen nachstehende Mittheilungen. Darin ist summarisch ausgedrückt die Anzahl der Stationen und Haltestellen, mit denen jede Station oder Haltestelle im Jahre 1876 in Verkehrsverbindung gestanden hat.

Es waren eröffnet:

(ausgenommen von 27 Stationen und 21 Haltestellen des früher der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gehörigen Complexes, deren Verkehrsnachweisungen im Jahre 1876 von den der übrigen Staatsbahnen noch getrennt geführt wurden).

Für den Personenverkehr	
Staatsbahnstationen	154
Staatsbahnhaltestellen	87
mitverwaltete Privatbahnstationen	13
mitverwaltete Privatbahnhaltestellen	4
zusammen 258	

Für den Güterverkehr	
Staatsbahnstationen	154
Staatsbahnhaltestellen	70
mitverwaltete Privatbahnstationen	13
mitverwaltete Privatbahnhaltestellen	4
zusammen 241	

Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Verkehrsverbindungen im Personen- | im Güter- Verkehre.				Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Verkehrsverbindungen im Personen- | im Güter- Verkehre.				Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Verkehrsverbindungen im Personen- | im Güter- Verkehre.			
	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.		Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.		Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.
Leipzig	94	97	143	144	Lengenfeld (Voigtl. L.)	31	31	92	135	Rautenkranz	25	25	77	58
Gaschwitz	29	28	65	62	Auerbach (Voigtl. L.)	42	41	129	148	Wilzschhaus	16	16	16	19
Böhlen	13	19	57	70	Falkenstein	40	39	120	132	Schönheide	25	25	92	81
Kieritzsch	49	49	123	113	Bergen	11	11	38	40	Eibenstock	25	25	84	81
Breitungen	20	20	101	82	Lottengrün			31		Wolfsgrün	25	25	72	60
Altenburg	81	81	184	184	Untermarxgrün	8	10	24	26	Blauenthal	18	18	59	36
Paditz			16	4	Oelsnitz	45	46	137	140	Bockau	19	18	67	58
Gössnitz	61	60	156	146	Hundsgrün	4	4			Lössnitz	25	25	84	85
Crimmitschau	68	65	176	172	Adorf	38	39	115	133	Zwönitz	27	25	85	87
Werdau	76	76	163	175	Elster	42	42	97	101	Dorfchemnitz	9	9	8	14
Zwickau	122	119	229	201	Brambach	19	19	67	77	Thalheim	23	22	73	66
Neumark	33	33	80	103	Voitersreuth	15	15	45	46	Burkhardtendorf	23	23	79	82
Reichenbach i. V.	78	77	164	173	Franzensbad	27	29	82	66	Dittersdorf	9	9	12	21
Netzschkau	30	30	99	116	Eger	43	43	163	139	Einsiedel	20	21	74	69
Herlasgrün	31	31	80	87	Auerbach (Zw.-L.-F.L.)	6	7	6	6	Altchemnitz	25	25		
Jocketa	8	17	42	38	Rodewisch	6	6	6	6	Mosel	8	7	88	83
Plauen i. V. (Bayer. L.)	70	71	169	173	Lengenfeld (Zw.-L.-F. L.)	7	6	6	7	Meerane	71	70	158	165
Mehlthener	34	33	130	125	Voigtsgrün	6	6	5	5	Glauchau	89	85	173	180
Schönberg	27	27	104	103	Stenn	6	6	5	4	St. Egidien	43	43	130	152
Reuth	30	29	100	95	Zwickau (Haltest.)	9	9			Hohenstein	62	62	155	164
Gutenfürst	5	8			Cainsdorf	13	14			Wüstenbrand	17	17	91	116
Hof	51	50	192	181	Wilkau	30	29	154	155	Lugau	5	5	162	166
Neundorf	6	6			Wiesenburg	25	24	105	120	Grüna	16	16		
Weischlitz	33	33	75	77	Fährbrücke	8	10	40	37	Siegmar	29	29	144	143
Pirk	7	7	53	43	Stein	22	22	86	106	Chemnitz Nic.-Vorst.	14	14		
Kürbitz	2	2			Niederschlema	23	22	72	89	Chemnitz	180	181	217	219
Plauen i. V. (Thür. L.)	14	13	7	6	Oberschlema	8	11	64	74	Oberlichtenau	19	17	96	102
Rentzschmühle	8	8	5	6	Schneeberg	54	55	155	162	Altmittweida	6	8	1	
Elsterberg	13	11	32	44	Aue	54	53	154	150	Mittweida	46	45	158	161
Greiz (Thür. L.)	13	12	7	6	Lauter	17	14	145	137	Erlau	19	18	100	100
Neumühle	8	8	7	8	Schwarzenberg	56	56	161	164	Schweickershain	10	10		
Berga	13	8	17	19	Adorf (Haltest.)	23	23			Waldheim	43	42	156	156
Wünschendorf	8	8			Markneukirchen	23	24	76	79	Steina	8	10	16	24
Wolfsgefärbth	8	8	10	10	Zwota	22	23	31	44	Limmritz	5	11	44	42
Greiz (Gr.-Br. L.)	43	46	144	153	Klingenthal	24	24	75	82	Döbeln	49	49	124	125
Molsdorf	3	3	42	44	Schöneck	25	25	65	71	Grossbauchlitz	13	12	71	68
Brunn	3	3	32	35	Hammerbrücke	16	16	13	15	Zschaitz	9	10		
Treuen	34	34	130	137	Jägersgrün	25	25	64	55	Ostrau	16	13	87	88

Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Verkehrsverbindungen im Personen- | im Güter- Verkehre.				Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Verkehrsverbindungen im Personen- | im Güter- Verkehre.				Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Verkehrsverbindungen im Personen- | im Güter- Verkehre.			
	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.		Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.		Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.	Abgangs- verkehre.	Ankunfts- verkehre.
Stauchitz	15	13	69	74	Rauenstein	15	15	.	.	Harthau	9	9	.	.
Seerhausen	2	7	.	.	Pockau-Lengefeld	16	15	44	36	Bischofswerda	35	35	127	125
Riesa	40	39	119	119	Zöblitz	15	15	50	41	Demitz	10	10	32	30
Bahrmühle	8	8	.	3	Marienberg	16	16	45	48	Seitschen	10	11	55	48
Wittgensdorf	23	23	89	108	Gelobtland	6	6	9	6	Bautzen	59	56	149	156
Burgstädt	48	48	148	151	Reitzenhain	15	14	30	25	Kubschütz	6	6	.	2
Cossen	32	31	109	122	Blumenau	9	9	.	.	Pommritz	11	12	49	55
Narsdorf	30	29	81	85	Olbernhau	16	16	65	55	Löbau	57	56	148	147
Geithain	34	34	130	137	Falkenau	6	6	44	40	Zoblitz	5	5	11	3
Fraundorf	7	8	.	.	Oederan	44	44	162	153	Reichenbach i. L.	19	19	50	69
Frohbürg	26	26	115	138	Frankenstein	11	12	66	70	Gersdorf	3	5	11	7
Borna	43	44	150	156	Kleinschirma	5	5	.	.	Görlitz	66	66	171	166
Lobstädt	13	12	57	57	Freiberg	93	93	185	181	Neucunnersdorf	19	19	46	43
Hartmannsdorf	8	8	64	84	Muldenhütten	7	7	123	65	Obercunnersdorf	11	15	22	21
Limbach	36	36	132	155	Niederbobritzsch	8	8	61	53	Herrnhut	25	26	84	94
Rochlitz	31	30	149	161	Klingenberg	17	17	91	91	Oberoderwitz	21	21	122	86
Köttwitzsch	4	4	24	26	Edle Krone	9	9	66	46	Mitteloderwitz	10	14	7	3
Breitenborn	5	5	26	15	Tharandt	41	40	121	126	Zittau	48	47	150	152
Langenleuba	4	3	47	53	Hainsberg	13	13	116	112	Scheibe	13	13	27	26
Penig	34	33	95	130	Deuben	11	12	.	2	Hainewalde	13	13	40	36
Niederwiesa	23	23	107	115	Pottschappel	34	34	138	131	Grossschönau	29	29	82	87
Braunsdorf	5	5	33	32	Plauen b. Dresden	8	9	12	20	Warnsdorf	29	29	67	66
Frankenberg	49	48	178	176	Dresden-Altstadt	128	128	189	192	Altwarnsdorf	13	12	3	6
Hainichen	38	38	174	160	Niedersedlitz	13	13	48	54	Seiffenhennersdorf	26	26	127	87
Berbersdorf	5	5	17	12	Müglitz	25	25	96	104	Leutersdorf	22	20	70	70
Böhrigen	8	8	51	41	Heidenau	12	14	7	7	Eibau	19	19	114	94
Grunau	5	5	17	12	Pirna	38	39	152	161	Alt- u. Neu-Gersdorf	19	19	94	91
Rosswein	9	9	87	90	Obervogelgesang	12	12	7	5	Ebersbach	27	27	104	98
Flöha	56	56	171	163	Pötzscha	13	13	12	16	Dürrehennersdorf	13	13	43	32
Erdmannsdorf	34	33	117	129	Rathen	13	13	7	8	Neusalza-Spremberg	12	12	84	74
Hennersdorf	7	9	49	31	Königsstein	26	26	103	113	Taubenheim	12	12	63	44
Witzschdorf	7	7	49	43	Krippen	26	26	107	110	Sohland	12	12	78	70
Waldkirchen	31	29	122	102	Schöna	13	13	25	16	Schmölln	28	28	106	123
Zschopau	43	43	160	152	Niedergrund	9	9	6	7	Nöbdenitz	10	10	37	44
Wilischthal	13	13	96	77	Obergrund	7	7	.	.	Ronneburg	30	30	123	130
Scharfenstein	12	10	76	75	Bodenbach	32	33	112	91	Gera	52	55	167	170
Wolkenstein	40	39	134	135	Tetschen	26	28	72	59	Rositz	15	15	72	53
Oberau . . . . .	.	.	.	2	Lohmen	21	18	64	60	Meuselwitz	22	22	108	113
Wiesenbad	13	16	75	80	Dürrröhrsdorf	21	21	68	75	Rehmsdorf	9	9	94	60
Schönfeld	11	11	109	110	Arnsdorf	37	36	58	70	Zeitz	24	25	151	157
Annaberg	64	63	159	166	Grossröhrsdorf	18	18	129	101	Zwenkau	15	15	68	68
Buchholz	12	12	123	133	Pulsnitz	23	22	112	105	Rüssen	10	10	16	16
Cranzahl	6	6	69	80	Bischoheim	7	7	40	35	Groitzsch	22	21	71	80
Königswalde	5	5	.	.	Kamenz	26	26	104	109	Lucka	19	19	59	61
Bärenstein	5	5	48	61	Dresden-Neustadt	98	94	178	169	Grottau	16	15	36	39
Weipert	24	24	97	93	Klotzsche	3	3	.	2	Weisskirchen	6	6	16	10
Hohenfichte	13	12	14	20	Langebrück	4	8	2	5	Kratzau	15	13	37	50
Leubsdorf	15	14	30	23	Radeberg	36	37	118	124	Machendorf	6	6	8	11
Grünhainichen	15	16	42	41	Fischbach . . . . .	.	.	66	75	Reichenberg	25	25	106	105
Reifland	14	14	28	29										

Summa der Verkehrsverbindungen	6 329	6 329	19 666	19 666
„ des Vorjahres	7 246	7 246	16 828	16 828
mithin Zu- resp. Abnahme	-917	-917	+2838	+2838

Trotz der Vermehrung der Stationen und Haltestellen um 51 (ohne die der Leipzig-Dresdner Linien) ist die Zahl der Verkehrsverbindungen im Personenverkehre gegen das Vorjahr um 917 gefallen. Diese Abnahme erklärt sich dadurch, dass im Laufe des Jahres 1875 bei den Billetstellen die nach verschiedenen Stationen wenig gangbaren Billets, zur Vermeidung allzugrosser Ausdehnung und Spaltung der Billetdepots der Stationen, eingezogen worden sind. Dagegen ist die Anzahl der Verkehrsverbindungen im Güterverkehre bei einer Zunahme der Stationen und Haltestellen um 40 gegen das Vorjahr um 2838 gewachsen. Die zahlreichsten Verkehrsverbindungen im Personenverkehre hatte die im Mittelpunkte des Bahnnetzes gelegene Station Chemnitz mit 181 gegen 149 im Vorjahre; im Güterverkehre dagegen die Station Zwickau mit 229 gegen 164 im Vorjahre, in welchem auch im Güterverkehre die Station Chemnitz die zahlreichsten Verkehrsverbindungen und zwar 180 aufzuweisen hatte. Obgleich ihre Zahl im Jahre 1876 auf 209 stieg, blieb sie doch gegen Zwickau noch um 10 zurück.

Abschnitt IV. A.
Uebersicht der Schlussresultate.

e.

Die Monatsfrequenz.

Die Gesamtzahl der im Jahre 1876 auf den Königlich Sächsischen Staatsbahnen, ohne die auf den Leipzig-Dresdner Linien beförderten Personen und Güter, vertheilte sich mit den entsprechenden Transporteinnahmen auf die einzelnen Monate wie folgt:

Monat.	im Personenverkehre				im Güterverkehre			Durchschnittlich pro Tag				
	Billets.	Anzahl der darauf be- förderten Personen (Tagesbillets u. Abonn.-Karten dopp. gezählt.)	Billets-Einnahme		Kilogramm.	Fracht-Einnahme		Billets	Touren.	Billet- geld- Ein- nahme.	Güter- Kilo- gramm.	Fracht- Ein- nahme.
			überhaupt	durch- schnitt- lich pro Person		überhaupt	durch- schnitt- lich pro Kilogr.					
Januar	553 209	833 398	689 733,97	0,83	640 338 440	2 536 938,08	0,396	17 845	26 884	22 249,48	20 656 079	81 836,71
Februar	514 572	777 082	627 818,18	0,81	615 343 625	2 484 261,54	0,404	17 744	26 796	21 648,90	21 218 746	85 664,19
März	616 407	920 662	768 473,01	0,83	648 293 145	2 681 288,11	0,414	19 884	29 699	24 789,45	20 912 682	86 493,10
April	764 070	1 128 264	1 050 856,02	0,93	578 318 790	2 461 797,09	0,426	25 469	37 609	35 028,56	19 277 293	82 059,96
Mai	735 995	1 095 017	1 057 599,41	0,97	687 187 175	2 730 465,23	0,397	23 742	35 323	34 116,11	22 167 328	88 079,52
Juni	935 073	1 400 007	1 415 808,74	1,01	625 021 185	2 435 272,02	0,390	31 169	46 667	47 193,02	20 834 040	81 175,73
Juli	1 006 879	1 484 494	1 497 913,85	1,01	658 709 570	2 564 616,88	0,389	32 480	47 887	48 319,80	21 248 696	82 729,88
August	939 901	1 365 641	1 422 990,82	1,04	731 095 180	2 868 899,18	0,392	30 319	44 053	45 902,93	23 583 715	92 545,13
September	871 362	1 273 875	1 232 964,25	0,97	791 515 965	3 179 722,29	0,402	29 045	42 463	41 098,81	26 383 866	105 990,74
October	893 514	1 316 371	1 124 918,02	0,85	776 187 685	3 103 200,81	0,400	28 823	42 464	36 287,70	25 038 312	100 103,25
November	684 958	991 236	764 250,75	0,77	772 746 320	3 023 711,56	0,391	22 832	33 041	25 475,03	25 758 211	100 790,89
December	700 969	1 021 078	788 633,02	0,77	569 457 360	2 370 340,60	0,416	22 612	32 938	25 439,79	18 369 592	76 462,00

Die obenstehenden absoluten Zahlen betragen in Prozenten der Gesamtheit

Die Gesamtsumme der in den einzelnen Monaten verkauften Billets bestand aus

im Monat	Billets. o/o	Touren. o/o	Billets-Einnahme. o/o	Güter- Kilogr. o/o	Fracht- Einnahme o/o	Eilzugs- Billets. Stück.	Tour- Billets. Stück.	Militär- Billets. Stück.	Tages- Billets. Stück.	Abonnements- karten und Schülerbillets. Stück.	Rundreise- Billets. Stück.	im Monat
Januar .	6,00	6,12	5,54	7,91	7,82	9 067	252 895	10 979	264 634	15 555	79	Januar
Februar .	5,58	5,71	5,04	7,00	7,68	8 209	235 748	8 009	247 330	15 180	96	Februar
März . .	6,60	6,77	6,18	8,01	8,26	10 109	291 946	9 986	286 015	18 240	111	März
April . .	8,29	8,29	8,45	7,14	7,59	15 105	353 302	31 202	346 818	17 340	303	April
Mai . . .	7,99	8,05	8,50	8,49	8,42	22 346	337 867	16 385	338 265	20 625	507	Mai
Juni . . .	10,15	10,29	11,38	7,72	7,51	30 757	398 302	39 697	445 182	19 620	1 515	Juni
Juli . . .	10,92	10,91	12,04	8,14	7,90	36 433	468 768	21 387	457 047	20 400	2 844	Juli
August .	10,20	10,04	11,44	9,02	8,84	34 481	458 375	19 076	404 524	21 120	2 325	August
Septbr. .	9,45	9,36	9,91	9,78	9,80	25 456	413 759	28 728	384 918	17 475	1 026	Septbr.
Octbr. . .	9,69	9,67	9,04	9,59	9,56	17 031	431 123	22 302	401 281	21 450	327	Octbr.
Novbr. .	7,43	7,29	6,14	9,55	9,23	9 832	346 861	22 046	289 115	16 995	109	Novbr.
Decbr. .	7,61	7,50	6,34	7,04	7,31	8 950	343 008	28 872	304 452	15 645	42	Decbr.

Die stärkste Personenfrequenz und Billets-Einnahme fiel mit 1 484 494 Personen und 1 497 913,85 Mark Einnahme auf den Monat Juli, die niedrigste auf den Monat Februar mit 777 082 Personen und 627 818,18 Mark Einnahme. Auch nach der Tagesfrequenz war der Februar der schwächste Monat.

Im Güterverkehr kam die grösste Güterlast auf den Monat September mit 791 515 965 Kilogramm, die niedrigste auf den Monat December mit 569 457 360 Kilogramm. Auch nach der Tagesfrequenz war der December der schwächste Monat.

Die durchschnittliche Tagesleistung der K. Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich der Leipzig-Dresdner Linien, im Jahre 1876 war 47 685 Personen und 24 351 532 beförderte Kilogramm Güter bei einer durchschnittlich täglichen Einnahme von 46 140,88 Mark im Personen-, 2 131,95 Mark im Fahrzeugs- und Thier-, 112 739,84 Mark im Güterverkehre und 161 012,48 Mark in Summa incl. aller Einnahmen aus den aussergewöhnlichen Transporten.

Abschnitt IV.

B¹

Uebersicht

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 Bahn.
 - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

Vorbemerkung:

Die Verkehrsergebnisse bei den Stationen der angekauften Bahnen sind in dieser Tabelle vom Tage der Erwerbung an enthalten; ein Nachweis über den Jahresverkehr derselben befindet sich hinter der Tabelle B^u.

Die Verkehrsresultate bei den Stationen der angekauften Bahnen sind in dieser Tabelle vom Tage der Erwerbung an enthalten; ein Nachweis über den Jahresverkehr derselben befindet sich hinter der Tabelle B^u.

Stationen und Haltestellen	Personen												
	in				Zu- kommen	auf							
	I.	II.	III.	IV.		Kilger- billets	Tage- billets	Tage- billets in einer Reise	sonstige Reise- billets	sonstige Reise- billets	Billets übertrag.		
	Wagenklasse												
17. Wehlthener	1	2 280	24 220	—	345	16 550	20	5 043	12 725	30	40	—	16 549
18. Schönberg	14	1 942	23 894	—	445	26 290	—	6 800	10 820	—	40	—	17 677
19. Buth	4	1 298	17 024	—	202	19 024	—	5 522	7 804	—	10	—	13 341
20. Gutenfürst	—	587	6 098	—	21	7 985	—	1 107	4 382	75	—	—	5 564
21. Hof (Anschluß an die Royalbahn Chemnitz)	335	10 267	38 423	—	364	45 051	5 288	19 948	9 940	—	—	—	41 476
22. Neustadt	—	461	9 862	—	47	10 780	—	2 428	3 560	45	—	—	6 210
23. Weischütz +	10	3 051	39 724	—	324	50 293	1 120	9 132	11 512	240	—	—	19 672
24. Pirk	—	1 344	14 989	—	196	16 548	—	4 225	1 060	75	129	—	11 201
25. Kärbitz	1	423	2 962	—	—	2 961	—	625	1 512	—	90	—	2 227
26. Planen L. V. (an Bahnh.)	12	1 710	10 547	—	179	14 742	—	9 395	14 548	355	—	—	24 275
27. Rostschnefke	8	1 415	11 448	—	—	12 963	—	2 765	2 988	156	—	—	5 718
28. Elsterberg	10	2 499	20 018	—	261	25 180	—	5 689	10 694	645	40	—	17 245
29. Greiz (an Bahn) +	10	6 757	45 980	—	722	50 217	—	12 000	18 921	570	—	—	31 860
30. Neustadt	4	491	6 274	—	—	6 459	—	2 443	3 225	105	67	—	5 889
31. Bergr	10	1 254	11 271	—	126	12 631	—	2 903	4 434	100	30	—	7 472
32. Wärschendorf	8	324	4 424	—	—	4 744	—	1 850	1 589	—	—	—	3 439
33. Wolfsgärtch (Anschluß an die Thüringerbahn)	11	551	4 727	—	194	5 173	—	2 000	1 547	—	—	—	4 047
34. Greiz (an Bahn) +	10	7 281	40 500	—	465	48 424	474	16 183	23 643	470	—	—	30 247
35. Moldorf	—	1 120	11 902	—	91	13 143	—	3 281	6 300	255	—	—	9 836
36. Braun	—	181	3 103	—	4	3 340	—	824	1 250	470	15	—	2 480

Für andere Stationen verkaufte Abfahrtsbillets	Billets Einnahmen	Reisegepäck			Hände (an Reisenden)		Von der Gesamt-Ein- nahme kamen auf den		In beidseitige Ver- kehr		
		Gesamt- Gewicht	Reisliche Gewicht	Fracht- betrag	Stück	Fracht- betrag	Reise- Verkehr	direktes Verkehr	Reise- Verkehr	direktes Verkehr	
		Mark	Kilogramm	Mark	Stück	Mark	Mark	Mark	Mark	Mark	
		1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	
—	21 226,00	48 134	16 235	166,00	280	38,00	21 908,00	21 182,00	36,00	30 938	11
—	14 437,00	41 074	14 075	223,00	279	72,00	14 660,00	14 750,00	92,00	27 628	10
—	22 225,00	70 105	41 920	60,00	172	20,00	22 165,00	22 111,00	54,00	38 256	28
—	25 225,00	45 013	22 220	122,00	113	21,00	25 103,00	25 008,00	95,00	35 220	23
—	24 225,00	73 000	47 545	98,00	171	40,00	24 175,00	24 125,00	50,00	19 548	10
—	20 770,00	47 677	28 880	102,00	103	16,00	20 668,00	20 330,00	338,00	19 770	14
—	5 505,00	12 190	6 405	172,00	47	18,00	5 333,00	5 401,00	—	7 200	—
—	5 505,00	—	—	—	30	8,00	5 505,00	5 505,00	—	7 720	—
—	160 972,00	362 202	87 120	4 071,00	250	64,00	160 918,00	159 040,00	11 878,00	62 070	1 076
—	163 277,00	281 212	26 430	542,00	300	30,00	163 207,00	162 007,00	11 900,00	48 745	1 770
—	5 202,00	12 000	1 000	10,00	11	4,00	5 192,00	5 192,00	—	10 780	—
—	5 202,00	—	—	—	3	1,00	5 201,00	5 201,00	—	10 770	—
210	14 021,00	42 713	10 700	232,00	225	44,00	14 047,00	13 144,00	1 204,00	30 220	167
—	12 302,00	29 145	12 718	217,00	221	42,00	12 329,00	12 023,00	1 906,00	30 034	161
—	6 126,00	17 131	3 170	36,00	42	10,00	6 090,00	6 242,00	—	16 614	—
—	4 794,00	—	—	—	25	5,00	4 789,00	4 789,00	—	10 400	—
—	747,00	2 207	80	9,00	—	—	747,00	747,00	—	2 884	—
—	607,00	—	—	—	—	—	607,00	607,00	—	2 200	—
15	23 001,00	27 074	19 880	304,00	254	72,00	23 001,00	17 007,00	5 994,00	31 741	1 001
—	28 000,00	64 024	21 280	442,00	330	92,00	28 000,00	18 007,00	10 000,00	39 000	1 100
—	2 000,00	4 075	1 340	15,00	20	30,00	2 000,00	2 000,00	—	12 000	102
—	4 000,00	200	—	—	10	10,00	4 000,00	4 000,00	—	4 000	200
—	9 107,00	20 334	8 840	94,00	84	16,00	9 091,00	8 220,00	871,00	25 271	712
—	7 077,00	20 397	9 335	95,00	—	18,00	7 095,00	6 728,00	367,00	25 420	647
100	24 225,00	76 281	29 490	282,00	139	42,00	24 200,00	17 257,00	7 000,00	41 090	9 120
—	23 557,00	50 302	24 003	452,00	290	62,00	23 609,00	16 674,00	7 000,00	41 210	9 075
—	2 000,00	10 284	1 880	21,00	120	22,00	2 000,00	2 400,00	200,00	9 000	420
—	2 000,00	267	200	3,00	77	12,00	2 000,00	2 000,00	—	9 771	441
—	4 971,00	17 617	6 070	73,00	62	16,00	4 964,00	4 066,00	1 898,00	9 547	9 134
—	5 220,00	12 724	7 430	77,00	65	14,00	5 220,00	4 066,00	1 254,00	9 172	8 130
—	1 707,00	4 605	1 260	12,00	38	11,00	1 707,00	1 508,00	277,00	4 404	1 342
—	1 717,00	400	400	—	44	—	1 717,00	1 530,00	187,00	3 104	1 347
—	8 981,00	7 077	2 105	36,00	112	38,00	8 981,00	8 918,00	—	5 170	—
—	8 114,00	10 378	8 700	41,00	100	37,00	8 114,00	8 218,00	—	4 981	—
80	54 309,00	127 070	35 780	1 073,00	105	37,00	54 319,00	54 927,00	591,00	65 304	300
—	49 800,00	128 094	48 440	2 000,00	104	21,00	49 800,00	50 474,00	1 274,00	65 927	270
—	3 406,00	—	—	—	34	14,00	3 406,00	3 470,00	—	13 140	—
—	2 287,00	9 122	280	15,00	75	9,00	2 287,00	2 310,00	—	10 092	—
—	804,00	—	—	—	7	0,00	804,00	804,00	—	1 340	—
—	545,00	300	20	7,00	23	3,00	545,00	500,00	—	8 490	—



Abchnitt IV. B.
Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen

Es sind

Table with columns: Stationen und Haltestellen, Personen (I-IV), Zugnummern, and various ticket types (Kilometer, Tour, Tages, Monats, etc.). Rows include stations like Yresen, Leugersfeld, Auerbach, Falkenstein, etc.

Abchnitt IV. B.
Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen

abgegangen und angekommen:

Table with columns: Stationen, Reisegepäck (Gesamtgewicht, Anzahl), Frachtbeitrag, and various ticket types (Gesamt-Einnahme, Einzel-Einnahme, etc.). Rows include stations like Yresen, Leugersfeld, Auerbach, Falkenstein, etc.



Stations- und Haltestellen	Personen														
	in				Zusammen	auf									
	I.	II.	III.	IV.		Kilometer- billets	Tag- billets	Tag- billets	Wochen- billets	sonstige Billets	Billets überhaupt				
16. Zwickau	9	3 029	16 739	2 354	77	21 498	—	8 261	4 120	15	—	—	—	—	14 430
17. Chemnitz	—	3 382	14 253	14 399	182	42 365	—	29 913	7 703	315	—	—	—	—	37 931
18. Wilkau	25	6 134	36 224	45 994	796	78 130	—	43 034	20 999	1 156	—	—	—	—	67 179
19. Wiesaenburg	24	3 261	22 356	22 942	145	38 779	—	20 947	9 229	30	—	—	—	—	40 196
20. Fährtenke	—	1 092	5 394	5 793	26	12 669	—	6 784	2 144	45	—	—	—	—	8 974
21. Stein	3	3 430	19 304	20 080	33	43 373	—	29 869	4 499	191	10	—	—	—	34 704
22. Niederschlesien +	12	3 104	11 413	10 308	212	25 369	—	15 008	5 471	750	90	—	—	—	21 409
23. Oberschlesien	—	1 321	4 925	4 554	277	10 280	—	6 695	1 572	—	240	—	—	—	8 497
24. Schneeberg	10	8 345	31 049	23 302	2 669	35 310	24	45 971	12 296	540	—	—	—	—	58 806
25. Annaberg	—	1 222	22 259	21 520	1 070	22 116	—	12 969	13 194	1 297	—	—	—	—	27 460
26. Annaberg +	29	9 608	31 423	26 260	2 185	47 226	—	34 000	24 994	1 790	10	—	—	—	69 754
27. Lauter	14	1 040	6 518	10 080	200	28 932	—	21 034	4 244	260	—	—	—	—	25 863
28. Schwarzenberg	16	1 427	36 982	30 345	1 192	74 742	10	41 320	14 026	109	—	—	—	—	55 799
29. Adorf	23	2 086	8 414	4 741	210	15 469	—	8 726	2 366	—	—	—	—	—	11 092
30. Marktschlösschen	14	1 849	6 720	6 177	110	14 221	—	8 572	4 122	120	—	—	—	—	11 899
31. Zwettl +	2	477	2 815	3 396	37	1 297	—	4 616	1 227	—	—	—	—	—	5 843
32. Klingenthal	4	1 094	7 792	6 096	120	15 011	—	8 408	4 082	75	—	—	—	—	12 565
33. Schlöben	3	815	5 080	5 329	118	12 149	—	6 787	2 010	—	—	—	—	—	8 797
34. Hammerbrück	—	148	1 973	2 266	21	4 389	—	2 796	796	—	—	—	—	—	3 592

Stationen- und Haltestellen	Billets- Gehalte	Reisegepäck			Räder		Gesamt- Einnahmen	Von der Gesamt-Ein- nahme kommen auf den		In welchem Prozen- te von der		
		Gesamt- Gewicht	Reisbares Gewicht	Frecht- betrag	Räder	Frecht- betrag		Binnen- Verkehr	direkten Verkehr	Binnen- Verkehr	direkten Verkehr	
		Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.		Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	
16. Zwickau	16 255,00	39 225	15 545	292,00	93	22,00	10 444,00	10 044,00	—	—	25 808	—
17. Chemnitz	20 227,00	27 132	13 820	—	—	—	17 662,00	17 662,00	—	—	23 534	—
18. Wilkau	20 529,00	27 027	9 955	192,00	130	35,00	21 031,00	21 031,00	—	—	42 365	—
19. Wiesaenburg	13 078,00	—	—	—	—	—	11 368,00	11 368,00	—	—	41 094	—
20. Fährtenke	43 095,00	25 016	12 790	704,00	174	26,00	40 682,00	45 621,00	86,00	—	78 130	30
21. Stein	22 219,00	10 234	5 230	—	—	—	10 342,00	10 342,00	—	—	20 947	—
22. Niederschlesien +	36 292,00	81 931	72 905	1 143,00	172	33,00	28 141,00	28 088,00	62,00	—	41 440	31
23. Oberschlesien	19 898,00	42 643	22 080	—	—	—	20 258,00	20 258,00	—	—	38 779	—
24. Schneeberg	3 587,00	2 233	960	—	—	—	2 233,00	2 233,00	—	—	6 784	—
25. Annaberg	4 925,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 669	—
26. Annaberg +	19 366,00	55 521	45 987	762,00	263	57,00	20 397,00	20 397,00	—	—	43 373	—
27. Lauter	19 071,00	10 928	5 630	—	—	—	10 928,00	10 928,00	—	—	22 116	—
28. Schwarzenberg	11 292,00	6 082	3 425	—	—	—	11 292,00	11 292,00	—	—	25 369	—
29. Adorf	5 365,00	1 432	4 220	—	—	—	4 220,00	4 220,00	—	—	10 280	—
30. Marktschlösschen	3 246,00	2 329	830	—	—	—	2 329,00	2 329,00	—	—	9 608	—
31. Zwettl +	2 293,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 969	—
32. Klingenthal	49 451,00	110 443	39 570	890,00	263	41,00	39 264,00	40 345,00	962,00	—	73 718	1 397
33. Schlöben	53 545,00	127 265	47 490	1 286,00	342	71,00	39 798,00	40 779,00	722,00	—	80 712	1 465
34. Hammerbrück	72 289,00	161 541	43 050	534,00	425	107,00	72 160,00	72 573,00	413,00	—	122 084	292
35. Fährtenke	65 167,00	109 070	49 080	805,00	291	124,00	67 182,00	67 038,00	475,00	—	125 134	319
36. Annaberg	11 876,00	10 485	4 456	95,00	44	8,00	11 904,00	11 904,00	—	—	28 932	—
37. Lauter	10 089,00	10 908	4 290	72,00	41	12,00	10 145,00	10 145,00	—	—	21 034	—
38. Schwarzenberg	38 737,00	106 128	37 730	667,00	150	31,00	29 424,00	27 745,00	1 689,00	—	12 270	2 466
39. Adorf	38 842,00	110 898	39 541	934,00	286	71,00	40 974,00	40 093,00	1 701,00	—	21 098	2 699
40. Marktschlösschen	39 010,00	90 217	7 030	143,00	84	19,00	10 178,00	10 178,00	—	—	15 469	—
41. Zwettl +	14 422,00	25 320	9 420	131,00	71	21,00	14 885,00	14 785,00	—	—	22 116	—
42. Klingenthal	6 934,00	12 827	5 000	80,00	41	11,00	7 042,00	7 042,00	—	—	14 221	—
43. Schlöben	4 144,00	13 942	5 041	84,00	42	12,00	4 211,00	4 211,00	—	—	10 280	—
44. Hammerbrück	2 226,00	2 248	695	8,00	29	7,00	2 220,00	2 220,00	—	—	4 616	—
45. Klingenthal	2 393,00	1 368	777	—	—	—	1 368,00	1 368,00	—	—	4 792	—
46. Klingenthal	10 015,00	17 882	4 166	143,00	30	14,00	10 672,00	10 423,00	—	—	15 011	—
47. Schlöben	5 291,00	2 265	2 115	—	—	—	2 265,00	2 265,00	—	—	6 787	—
48. Hammerbrück	1 704,00	948	405	—	—	—	1 704,00	1 704,00	—	—	2 796	—

* Personen, welche das Kilogramm-Gewicht übersteigen, werden verhältnismäßig höhere als Abnehmer und Träger gezählt.



Stationen und Haltestellen	Personen													
	in				Zusammen	auf								
	Wagenklassen					Eilzüge Mittelb.	Tage- Mittelb.	Tage- Mittelb.	Wochen- Mittelb.	Wochen- Mittelb.	Wochen- Mittelb.			
	I.	II.	III.	IV.										
112. Oelzen	45	4 100	30 713	2 986	317	35 280	—	9 903	34 774	30	—	—	—	30 707
113. Stauchitz	43	2 304	20 087	2 082	442	30 918	—	7 798	10 301	40	—	—	—	14 500
114. Beerhausen	—	400	3 434	1 232	96	5 091	—	2 200	1 000	—	—	—	—	4 200
115. Kless +	48	7 607	44 427	5 291	1 589	58 112	—	19 291	14 423	120	15	—	—	53 701
116. Börsenthal	—	1 618	20 428	12 725	194	35 205	—	15 640	10 908	2 440	45	—	—	31 063
117. Wittgensdorf +	46	2 730	24 408	12 786	377	40 391	—	19 308	12 238	615	100	—	—	32 957
118. Bergfeld	31	10 007	19 906	11 920	765	102 075	—	27 249	40 008	1 770	30	—	—	69 057
119. Cussen	33	4 106	34 360	4 716	411	43 019	—	14 291	17 633	385	—	—	—	32 321
120. Sarsdorf +	39	5 928	46 385	8 085	1 044	61 763	—	21 071	21 016	150	60	—	—	32 297
121. Getheln	49	3 929	35 322	4 567	1 400	45 200	—	19 704	15 860	75	15	—	—	29 054
122. Freudenort (Abfahrt am 1. Juni 1906)	—	374	5 389	915	148	6 686	—	1 000	3 975	45	—	—	—	5 070
123. Froberg	32	4 117	35 446	4 082	944	45 351	—	12 901	18 268	115	15	—	—	30 904
124. Berns	141	10 772	78 447	6 232	3 212	108 624	—	31 707	33 430	1 170	—	—	—	30 081
125. Leisnitz	—	1 104	14 145	1 187	424	16 860	—	4 015	4 419	450	130	—	—	11 013
126. Hartmannsdorf	—	1 734	9 452	31 856	108	35 151	—	13 869	4 736	785	—	—	—	19 150
127. Limbach	17	8 531	49 196	30 463	472	89 620	—	27 832	35 760	3 070	35	—	—	67 177
128. Rothlitz (Abfahrt von der Haltestelle)	78	5 362	31 151	2 391	1 408	42 352	—	14 019	11 400	283	—	—	—	26 904
129. Kötzschau	—	301	3 019	646	129	4 095	—	1 650	1 200	255	—	—	—	3 105
130. Breitenowen	—	307	2 577	294	84	3 262	—	978	1 108	105	—	—	—	2 289

Stationen und Haltestellen	Eilzüge Mittelb.	Belastungsgüter			Waren (für Kolonnen)		Vom der Gesamt-Ein- nahme können auf dies		In den letzten Perio- den auf die			
		Gesamt- Gewicht	Spezial- Gewicht	Fracht- betrag	Eink.	Fracht- betrag	Gesamt- Einnahme	Direkten Verkehr	Indirekten Verkehr	Direkten Verkehr	Indirekten Verkehr	
												Kilogramm
		Mark.	Met.	Met.	Met.	Met.	Met.	Met.	Met.	Met.	Met.	
—	—	21 620,00	20 334	11 025	100,00	65	16,00	21 812,00	20 643,00	1 170,00	34 357	1 108
—	—	15 547,00	42 030	14 610	103,00	100	10,00	15 590,00	15 174,00	788,00	29 708	1 301
—	—	13 316,00	25 400	10 108	133,00	50	3,00	13 361,00	13 225,00	414,00	25 191	990
—	—	9 334,00	27 311	9 445	101,00	75	3,00	9 373,00	9 210,00	358,00	24 401	420
—	—	1 195,00	2 277	566	3,00	5	0,00	1 204,00	1 204,00	—	5 201	—
—	—	1 375,00	—	—	—	11	1,00	1 375,00	1 375,00	—	4 600	—
—	—	47 754,00	89 491	28 291	565,00	130	40,00	48 094,00	44 283,00	4 022,00	54 439	4 073
—	—	70 715,00	89 010	50 389	408,00	105	33,00	71 023,00	66 811,00	4 207,00	38 032	4 208
—	—	12 041,00	29 431	14 830	136,00	60	13,00	12 092,00	12 092,00	—	39 215	—
—	—	7 970,00	—	—	—	27	10,00	7 970,00	7 970,00	—	39 105	—
45	45	14 394,00	30 963	8 280	95,00	101	20,00	14 509,00	14 309,00	—	40 371	—
—	—	7 705,00	13 147	32 835	217,00	110	25,00	7 730,00	7 730,00	—	40 301	—
45	45	60 168,00	290 941	102 085	1 301,00	324	81,00	61 364,00	60 942,00	422,00	102 340	330
—	—	10 101,00	182 568	72 320	1 033,00	313	73,00	10 174,00	10 006,00	168,00	102 709	313
—	—	20 258,00	32 278	29 200	444,00	150	30,00	20 702,00	20 198,00	504,00	47 437	181
—	—	25 274,00	54 716	32 200	332,00	140	33,00	25 606,00	25 190,00	416,00	48 330	171
33	33	31 416,00	30 862	10 805	291,00	328	38,00	31 646,00	31 162,00	704,00	60 321	1 441
—	—	11 304,00	14 791	15 205	195,00	303	19,00	11 377,00	11 377,00	—	10 321	1 431
43	43	34 800,00	30 018	29 770	343,00	123	45,00	35 153,00	34 402,00	751,00	44 087	1 100
—	—	30 142,00	49 000	30 215	335,00	107	43,00	30 477,00	30 062,00	415,00	43 313	1 011
—	—	3 200,00	5 325	4 435	105,00	10	3,00	3 295,00	3 295,00	—	6 499	—
—	—	1 307,00	—	—	—	8	0,00	1 307,00	1 307,00	—	6 323	—
30	30	22 801,00	61 800	26 080	484,00	110	29,00	23 315,00	22 957,00	358,00	44 494	737
—	—	20 103,00	55 118	35 230	431,00	84	21,00	20 634,00	20 276,00	358,00	44 200	485
40	40	69 707,00	108 830	70 065	1 180,00	160	56,00	70 885,00	68 403,00	2 482,00	97 544	1 291
—	—	63 342,00	131 021	54 700	661,00	120	30,00	63 903,00	61 551,00	2 352,00	97 344	1 281
—	—	4 169,00	7 398	3 694	39,00	32	3,00	4 208,00	4 162,00	—	16 899	—
—	—	3 101,00	—	—	—	29	2,00	3 101,00	3 101,00	—	17 450	—
300	300	4 784,00	11 442	8 015	98,00	42	5,00	4 882,00	4 882,00	—	55 151	—
—	—	1 255,00	—	—	—	17	0,00	1 255,00	1 255,00	—	33 320	—
—	—	34 716,00	67 072	49 090	721,00	192	16,00	35 437,00	34 034,00	1 403,00	89 743	39
—	—	40 743,00	89 369	51 230	771,00	143	12,00	41 514,00	40 381,00	1 133,00	90 318	160
60	60	33 883,00	71 365	38 085	494,00	150	11,00	34 377,00	33 415,00	962,00	81 430	613
—	—	30 682,00	75 262	39 460	465,00	120	9,00	31 147,00	30 331,00	816,00	80 940	307
—	—	978,00	2 003	600	3,00	30	0,00	981,00	981,00	—	4 295	—
—	—	705,00	—	—	—	30	0,00	705,00	705,00	—	4 147	—
—	—	736,00	642	320	2,00	12	0,00	740,00	740,00	—	3 242	—
—	—	673,00	—	—	—	10	0,00	673,00	673,00	—	4 006	—

Stationen und Haltestellen.	P E R S O N E N														
	in				Zu- sammen.	auf									
	I.	II.	III.	IV.		Eilzug- billets.	Tag- billets.	Tag- billets.	Strom- billets.	sonstige auf sonstigen Bahn- arten.	sonstige auf sonstigen Bahn- arten.				
	Wagenklassen.														
I. II. III. IV.				I. II. III. IV. V. VI. VII. VIII. IX. X.											
131. Lützenfels	—	657	10 130	4 185	222	35 044	—	6 171	5 777	139	15	—	—	—	13 081
132. Peitz (Anschluss an die Mitteldeutsche)	22	4 046	23 660	3 852	913	32 593	—	11 789	9 081	285	—	—	—	—	21 733
133. Niedereßwitz +	26	3 403	48 425	8 148	511	62 287	—	25 065	19 998	2 160	146	—	—	—	47 229
134. Reinsdorf	—	2 815	10 800	1 405	93	15 189	—	3 413	2 109	223	—	—	—	—	7 778
135. Frankenberg	42	14 000	67 289	10 601	706	83 431	—	26 077	24 508	939	—	—	—	—	62 023
136. Hainichen +	25	6 379	29 329	9 072	428	55 886	—	19 673	18 682	186	80	—	—	—	37 455
137. Ebersdorf	—	150	1 430	754	10	2 389	—	1 094	586	150	—	—	—	—	1 830
138. Hühner	—	421	2 029	2 506	30	5 080	—	2 215	861	240	—	—	—	—	4 136
139. Grunau	—	329	429	386	—	1 127	—	522	287	316	—	—	—	—	1 094
140. Roschwitz +	2	520	4 566	3 187	307	8 604	—	3 108	1 032	190	15	—	—	—	6 365
141. Elba +	222	13 013	74 380	5 407	4 932	89 240	225	24 067	20 941	1 515	388	—	—	—	46 988
142. Erdmannsdorf	48	7 550	31 580	5 888	279	45 299	—	13 071	12 479	1 390	—	—	—	—	27 089
143. Reinsdorf	—	354	3 219	1 041	45	4 673	—	2 000	1 289	—	—	—	—	—	3 289
144. Witzschdorf	—	328	2 410	429	97	3 664	—	1 288	1 443	45	—	—	—	—	2 794
145. Waldkireben	1	1 428	10 550	2 342	191	14 719	—	5 280	5 067	150	10	—	—	—	10 509
146. Zschopau	32	8 667	45 335	11 820	767	66 500	—	25 040	19 164	710	15	—	—	—	45 130
147. Wildschthal	1	1 344	9 989	2 594	98	7 417	—	3 422	1 892	600	—	—	—	—	5 914
148. Scharfstein	15	2 045	12 714	3 104	278	22 138	—	8 771	6 036	285	—	—	—	—	15 092
149. Wolkenstein	35	4 927	22 081	4 147	873	43 108	—	13 899	13 854	130	80	—	—	—	27 909

Stationen und Haltestellen.	P E R S O N E N	G E P Ä C K											
		Kilogramm.			Stück.			Gesamt- Einsch.		Von der Gesamt-Ein- schreibung kamen auf den		Von der letzten Per- iode auf die	
		Gesamt- Gewicht.	Beschrift- Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Gesamt- Einsch.	Binnen- Verkehr.	direkten Verkehr.	Binnen- Verkehr.	direkten Verkehr.		
		Kilogramm.			Stück.			Mark.		Mark.		Mark.	
131. Lützenfels	—	3 527,00	11 018	4 375	81,00	30	4,00	3 562,00	3 562,00	—	—	15 044	—
132. Peitz (Anschluss an die Mitteldeutsche)	—	2 143,00	—	—	40	6,00	2 133,00	2 133,00	—	—	—	13 088	—
133. Niedereßwitz +	—	31 289,00	57 219	20 070	438,00	98	31,00	32 090,00	31 711,00	378,00	—	32 101	409
134. Reinsdorf	—	22 444,00	42 083	6 489	119,00	214	45,00	22 095,00	22 464,00	—	—	42 792	185
135. Frankenberg	—	60 499,00	225 709	120 080	2 013,00	109	44,00	72 024,00	70 077,00	1 946,00	—	35 571	2 050
136. Hainichen +	—	41 211,00	119 072	43 888	737,00	125	38,00	41 076,00	40 443,00	632,00	—	34 126	1 799
137. Ebersdorf	—	322,00	1 000	650	8,00	17	4,00	324,00	324,00	—	—	2 599	—
138. Hühner	—	1 709,00	2 136	1 000	12,00	16	2,00	1 724,00	1 673,00	51,00	—	4 905	141
139. Grunau	—	474,00	273	180	2,00	34	3,00	479,00	479,00	—	—	1 327	—
140. Roschwitz +	—	4 970,00	10 756	4 120	62,00	47	3,00	5 042,00	5 042,00	—	—	8 820	—
141. Elba +	15	65 808,00	161 344	69 130	736,00	425	184,00	67 749,00	67 008,00	741,00	—	99 128	118
142. Erdmannsdorf	—	23 416,00	50 280	25 165	271,00	171	41,00	24 034,00	24 000,00	34,00	—	45 349	31
143. Reinsdorf	—	1 701,00	3 624	1 245	17,00	29	3,00	1 783,00	1 783,00	—	—	4 473	—
144. Witzschdorf	—	2 179,00	3 421	880	70,00	41	5,00	2 187,00	2 187,00	—	—	3 944	—
145. Waldkireben	—	11 294,00	15 440	6 080	159,00	29	8,00	11 463,00	11 463,00	—	—	14 702	—
146. Zschopau	—	50 706,00	141 034	56 042	1 108,00	259	86,00	51 972,00	51 942,00	30,00	—	66 495	15
147. Wildschthal	—	3 420,00	6 329	1 849	28,00	42	10,00	3 729,00	3 729,00	—	—	7 417	—
148. Scharfstein	—	10 161,00	16 147	4 045	78,00	103	11,00	11 071,00	11 071,00	—	—	22 158	—
149. Wolkenstein	—	22 163,00	43 554	30 320	602,00	294	73,00	23 089,00	23 030,00	59,00	—	43 057	49

Abchnitt IV. B.
Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

Es sind

Stationen und Haltestellen.	Personen												
	in				Zu- sammen	auf							
	Wagenklassen					Kiloge- billets,	Tour- billets,	Tages- billets,	Sonstige Billets,	Billets auf Kilometer	Billets auf Kilometer		
	I.	II.	III.	IV.									
207. Klotzsche	—	401	9 034	8 434	273	18 768	—	12 060	1 020	480	15	—	14 175
208. Langbrück	—	4 980	31 400	7 804	392	44 044	—	14 073	11 944	975	—	—	27 022
209. Ratsberg	208	16 911	90 506	14 982	4 480	125 093	—	36 454	63 000	1 470	360	—	81 229
210. Hartau	—	1 170	14 504	574	286	16 534	—	3 048	7 704	890	15	—	11 657
211. Bischofswerda	54	13 108	75 090	2 728	2 083	90 117	—	34 003	28 248	1 440	180	—	63 931
212. Dömitz	—	2 704	16 287	1 311	229	20 570	—	4 433	9 790	1 250	—	—	15 303
213. Seitschen	30	4 843	31 588	1 965	565	38 019	—	5 840	17 389	1 635	15	—	24 889
214. Bautzen	417	31 776	146 229	4 729	1 947	180 820	221	51 866	56 183	1 675	116	69	110 235
215. Kabackitz	—	1 161	10 847	710	170	12 788	—	2 349	5 737	829	15	—	9 096
216. Pommnitz	—	4 150	28 847	922	408	34 447	—	6 812	14 028	510	—	—	23 961
217. Löhau +	106	27 960	153 608	64 787	4 679	201 390	344	112 067	29 270	1 685	1 140	137	175 079
218. Kohla	—	108	8 056	567	69	9 200	—	1 815	3 543	1 119	—	—	6 487
219. Reichenbach i. L.	35	5 576	42 533	1 018	238	50 418	—	10 711	21 530	2 140	45	—	34 428
220. Gersdorf	—	1 108	10 466	1 393	158	13 123	—	2 589	5 745	35	—	—	9 267
221. Görlitz (Abchnitt an die Stadtkönigliche Militär- und Zivill-Güter Bahn)	568	21 806	101 144	3 581	1 409	130 448	1 823	51 908	22 710	845	—	3	85 880
222. Nonnenhain	83	1 254	8 284	8 293	323	18 910	—	10 528	4 740	980	—	—	16 297
223. Oberzennsdorf	—	781	7 418	11 075	460	26 714	—	18 425	2 021	765	—	—	21 211
224. Herrnhut	10	4 125	31 301	30 473	940	68 962	—	35 261	14 854	365	—	49	56 425
225. Obersderwitz	41	2 287	21 461	31 863	1 008	56 717	—	26 932	8 674	245	—	—	35 851

Abchnitt IV. B.
Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

abgegangen und angekommen:

Stationen und Haltestellen.	Billet- Einzeln.	Reisegepäck.			Hände (über Stationen).		Var. der Gesamt-Ein- nahme kann auf den		für die billettirte Person- enanzahl		
		Gesamt- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Gesamt- Einnahme.	Einzel- Verkehr.	Direkten Verkehr.	Einzel- Verkehr.	Direkten Verkehr.
		Mark.	Kilogramm.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
—	3 128,00	8 674	490	9,00	14	2,00	3 371,00	3 171,00	—	18 768	—
—	4 455,00	—	—	—	33	7,00	4 455,00	4 455,00	—	13 430	—
15	15 161,00	28 201	11 900	117,00	201	45,00	15 327,00	15 327,00	—	44 044	—
—	12 290,00	—	—	—	201	45,00	12 335,00	12 335,00	—	81 229	—
—	73 704,00	162 929	67 940	351,00	330	102,00	74 386,00	73 994,00	707,00	121 326	717
—	72 125,00	264 702	133 000	1 000,00	632	151,00	73 125,00	73 545,00	618,00	227 612	694
225	20 028,00	17 189	10 440	148,00	50	20,00	19 887,00	19 697,00	—	16 534	—
—	7 405,00	—	—	—	62	23,00	7 427,00	7 427,00	—	11 657	—
50	28 958,00	191 943	73 156	1 480,00	171	69,00	29 438,00	29 150,00	1 217,00	63 931	619
—	13 281,00	226 033	95 785	1 715,00	265	93,00	14 996,00	14 537,00	763,00	95 075	364
—	9 862,00	12 363	9 845	33,00	69	7,00	9 895,00	9 895,00	—	20 570	—
—	5 791,00	—	—	—	47	5,00	5 796,00	5 796,00	—	20 429	—
15	27 900,00	26 580	9 470	225,00	65	17,00	28 125,00	27 945,00	—	38 019	—
—	17 031,00	—	—	—	69	19,00	17 050,00	17 050,00	—	34 889	—
250	180 743,00	509 733	245 500	6 207,00	301	107,00	181 950,00	180 818,00	3 682,00	180 235	2 099
—	210 110,00	327 289	128 115	5 825,00	320	119,00	210 935,00	211 307,00	4 288,00	128 079	1 569
—	4 324,00	1 094	1 080	22,00	36	7,00	4 346,00	4 346,00	—	12 778	—
—	2 207,00	—	—	—	62	15,00	2 222,00	2 222,00	—	12 715	—
—	22 562,00	31 413	10 325	275,00	31	13,00	22 837,00	22 837,00	—	34 447	—
—	15 353,00	—	—	—	41	15,00	15 368,00	15 368,00	—	34 465	—
240	207 808,00	600 977	172 206	5 406,00	301	109,00	213 214,00	212 584,00	3 000,00	210 239	2 562
—	200 779,00	430 840	171 850	5 211,00	301	109,00	201 990,00	201 776,00	4 213,00	210 210	2 267
—	3 482,00	1 067	815	57,00	12	2,00	3 539,00	3 539,00	—	9 200	—
—	3 000,00	—	—	—	17	3,00	3 003,00	3 003,00	—	9 229	—
—	29 002,00	55 200	21 880	231,00	61	24,00	29 233,00	29 071,00	168,00	50 380	82
—	21 454,00	50 771	24 899	345,00	55	14,00	21 799,00	21 799,00	—	30 250	17
—	4 515,00	4 740	2 145	31,00	104	35,00	4 546,00	4 546,00	—	13 123	—
—	4 165,00	—	—	—	113	22,00	4 187,00	4 187,00	—	13 099	—
30	243 568,00	692 570	190 510	6 337,00	404	151,00	249 905,00	248 944,00	22 430,00	127 094	3 414
—	237 914,00	331 195	173 240	7 035,00	424	159,00	238 949,00	238 711,00	13 238,00	127 067	2 965
—	8 862,00	4 647	2 186	31,00	33	6,00	8 903,00	8 874,00	44,00	18 910	39
—	6 009,00	3 226	1 260	40,00	33	5,00	6 054,00	6 054,00	—	21 431	—
130	9 517,00	9 229	3 166	37,00	19	4,00	9 554,00	9 554,00	—	26 714	—
—	8 281,00	—	—	—	33	5,00	8 286,00	8 286,00	—	26 732	—
—	41 503,00	80 163	31 885	655,00	89	29,00	42 158,00	41 983,00	1 256,00	68 967	800
—	35 172,00	75 913	28 855	573,00	74	26,00	35 745,00	35 481,00	1 003,00	66 611	733
30	27 895,00	20 049	10 310	178,00	125	37,00	28 073,00	27 963,00	609,00	50 142	1 289
—	19 021,00	35 490	14 230	143,00	103	37,00	19 164,00	19 032,00	972,00	50 374	1 243



Stationen und Haltestellen.	Personen												
	in				Zu- sammen.	auf							
	Wagenklassen					Eilzüge- billets	Yon- billets	Tages- billets	Gesamt- billets mit sonstigen auf sonstigen Wagen- klassen abgerechnet	Bundes- billets	Billets überhaupt.		
I.	II.	III.	IV.										
226. Mittelsdorf	—	676	6724	24.022	477	32.801	—	26.283	3.668	15	15	—	29.961
227. Zittau (Anschluss an die Eisenbahnstation und Haltestellen Netz. — Lokale Ordnung.)	274	25.181	102.384	86.496	7.908	221.493	—	117.978	44.228	1.005	73	540	163.721
228. Sekwitz +	—	720	4.201	10.065	153	20.212	—	17.340	2.411	393	—	—	21.111
229. Hainswalde	—	1.114	5.310	15.400	163	22.027	—	16.897	2.538	343	—	—	19.799
230. Grossschönau	19	4.081	20.849	24.148	409	53.374	—	29.302	12.157	1.425	—	136	43.029
231. Warmdorf (Anschluss an die Eisenbahnstation.)	94	8.289	41.615	12.629	340	62.917	—	20.976	17.258	300	45	20	43.099
232. Altensdorf (Anschluss an die Eisenbahnstation.)	—	822	2.204	1.350	5	4.880	—	2.184	979	15	—	—	3.184
233. Seiffenwerder	13	3.700	19.108	20.436	267	48.984	—	39.442	6.980	300	15	—	46.737
234. Lauterbach	17	2.110	10.994	20.937	119	33.486	—	22.986	5.364	325	30	—	28.927
235. Eibau	7	2.027	13.632	19.767	211	25.664	—	23.194	6.044	716	15	—	30.428
236. Alt- und Neugersdorf	15	2.312	12.612	23.108	213	34.200	—	31.869	6.006	399	—	—	38.268
237. Ebersbach + (Anschluss an die Eisenbahnstation.)	18	2.346	11.424	47.509	675	200.297	—	61.257	23.820	300	125	—	85.399
238. Dörfchenwerder	—	898	9.056	12.062	101	22.147	—	13.540	3.475	510	15	—	17.540
239. Neusalza-Spremberg	30	4.157	22.731	26.685	309	54.678	—	31.768	9.651	450	—	—	41.889
240. Taubenheim	12	1.414	9.040	17.712	85	28.283	—	19.997	4.753	390	—	—	24.990
241. Nebland	4	2.424	15.560	17.332	104	35.908	—	20.229	10.802	90	—	—	31.298

Stationen und Haltestellen.	Billets Einnahme.	Reisegeld.			Hände über Reisegeld.		Gesamt- Einnahme.	Von der Gesamt-Ein- nahme können auf den		In in Betrieb Personen von und zu		
		Gesamt- Gewicht.	Bezahltes Gewicht.	Frucht- beitrag.	Stück.	Frucht- beitrag.		Binnen- Verkehr.	Äußerer Verkehr.	Binnen- Verkehr.	Äußerer Verkehr.	
		Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.		Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	
—	8.299,00	—	—	—	20	4,00	8.303,00	8.303,00	—	—	22.801	—
—	1.500,00	—	—	—	54	31,00	1.531,00	1.531,00	—	—	33.059	—
90	120.812,00	244.093	140.395	4.930,00	305	186,00	175.221,00	164.965,00	10.256,00	219.042	2.481	
—	127.813,00	328.811	141.705	4.061,00	401	187,00	182.045,00	176.384,00	5.661,00	234.841	1.499	
15	6.041,00	8.085	1.575	17,00	20	4,00	6.062,00	6.062,00	—	—	22.212	—
—	5.023,00	—	—	—	24	3,00	5.026,00	5.026,00	—	—	20.541	—
—	5.319,00	4.082	1.813	21,00	54	8,00	5.340,00	5.340,00	—	—	22.087	—
—	4.716,00	—	—	—	47	9,00	4.725,00	4.725,00	—	—	21.919	—
30	20.490,00	26.905	10.240	257,00	74	17,00	26.143,00	26.088,00	1.901,00	52.284	999	
—	22.217,00	47.254	20.685	331,00	104	22,00	22.671,00	21.815,00	654,00	54.291	770	
—	31.192,00	171.040	112.390	1.099,00	184	39,00	32.300,00	21.817,00	10.483,00	45.974	10.943	
—	31.737,00	155.719	92.210	837,00	124	32,00	32.608,00	22.681,00	9.927,00	46.728	12.289	
—	1.429,00	2.226	2.220	27,00	11	3,00	1.456,00	1.456,00	—	—	4.289	204
—	1.640,00	—	—	—	6	0,00	1.640,00	1.640,00	—	—	3.646	155
240	21.574,00	25.408	11.100	241,00	59	10,00	21.825,00	21.386,00	440,00	68.781	195	
—	17.675,00	23.886	12.406	205,00	60	12,00	18.097,00	17.740,00	357,00	60.312	176	
15	10.312,00	14.225	8.280	154,00	56	8,00	10.466,00	10.311,00	155,00	33.450	33	
—	6.421,00	11.779	4.910	92,00	41	7,00	6.513,00	6.428,00	102,00	24.150	26	
700	13.436,00	23.658	9.090	196,00	40	7,00	13.590,00	13.436,00	154,00	26.416	88	
—	11.137,00	17.909	9.045	112,00	45	7,00	11.257,00	11.130,00	126,00	26.915	43	
60	17.949,00	21.463	17.090	292,00	31	12,00	17.989,00	17.375,00	614,00	47.308	190	
—	18.202,00	20.751	13.945	190,00	30	11,00	18.342,00	18.090,00	252,00	24.104	190	
90	51.344,00	100.684	46.145	797,00	226	38,00	52.029,00	50.344,00	1.677,00	109.586	412	
—	49.445,00	77.251	31.345	348,00	220	33,00	49.667,00	47.941,00	1.726,00	107.584	419	
—	7.306,00	4.809	2.220	34,00	25	11,00	7.341,00	7.341,00	—	22.247	—	
—	5.056,00	4.436	2.573	25,00	31	6,00	5.087,00	5.087,00	—	22.820	—	
—	14.331,00	24.222	10.435	177,00	89	19,00	14.470,00	14.470,00	—	34.602	—	
—	13.903,00	23.630	12.437	159,00	80	16,00	14.067,00	14.067,00	—	29.280	—	
—	6.394,00	4.971	2.645	31,00	24	3,00	6.398,00	6.398,00	—	28.263	—	
—	4.914,00	6.071	4.150	35,00	27	5,00	4.955,00	4.955,00	—	20.945	—	
—	10.551,00	18.341	11.295	142,00	37	22,00	10.706,00	10.396,00	310,00	26.908	—	
—	10.543,00	17.797	11.070	135,00	43	14,00	10.692,00	10.692,00	—	26.981	—	



bei den Stationen und Haltestellen.	P E R S O N E N										
	in				Wieder- gehende in III. Wagen- klasse (mit an- weiliger Lohn- Ergänzung)	Zu- sammen.	auf				
	I.	II.	III.	IV.			Kilger- billets.	Tag- billets.	Tag- billets mit Mittelsitz- abgabe u. ohne abgabe des III. Klassen- billets.	Billets überhaupt.	
	Wagenklasse.										

Leipzig

242. Dresden-N. (s. d. B. d. S. 1.)	6 650	128 963	898 100	123 250	25 025	822 017	32 283	373 379	245 689	2 010	—	118	553 626
243. Badelstedt	151	15 701	51 280	10 944	1 940	85 426	—	29 737	26 121	2 500	30	—	58 498
244. Weitzendorf	183	18 255	40 365	14 563	975	81 682	—	24 641	29 445	1 740	30	—	55 856
245. Kötzeschütz	151	29 512	129 108	32 707	3 383	193 321	—	58 189	38 419	5 270	—	—	192 336
246. Coswig +	130	4 500	45 827	21 115	1 634	74 845	—	34 672	21 545	545	—	—	57 342
247. Niederau	86	502	7 499	4 571	580	13 349	—	4 071	4 246	165	—	—	10 882
248. Priestewitz +	117	9 965	47 298	12 188	1 768	70 586	1 822	24 245	22 211	1 390	30	—	69 234
249. Grossschänke (Anschluß an die Ostbahn-Grossschänke)	175	15 185	71 437	10 430	4 072	103 226	1 344	37 823	31 040	1 215	—	—	72 060
250. Langenberg	24	816	5 985	9 457	963	16 245	—	11 247	3 194	225	—	—	14 666
251. Köderau (Anschluß an die Ostbahn-Köderau)	64	2 042	3 810	7 709	947	21 269	1 405	15 947	3 689	—	—	—	18 432
252. Hlisa +	238	12 774	65 514	24 919	3 380	106 826	3 189	49 667	26 054	120	—	—	78 060
253. Bornitz	6	571	4 191	4 380	236	9 284	—	5 561	2 311	—	—	—	7 872
254. Oeritz	105	7 628	46 742	17 597	2 887	74 817	1 786	31 583	20 923	30	—	—	54 278
255. Dahlen	48	3 113	29 870	14 107	744	47 874	—	31 063	18 002	—	—	—	34 671
256. Dorschenbach	7	876	4 386	8 225	341	15 642	—	9 085	3 379	—	—	—	12 464
257. Wurzen	190	12 737	64 247	26 590	1 684	106 726	1 919	40 060	35 685	526	—	—	76 264
258. Maslitz	50	2 147	14 059	10 151	155	27 199	—	12 891	7 069	73	—	—	20 034
259. Borsdorf +	131	2 450	30 906	9 804	598	43 761	—	16 103	15 389	810	45	—	62 345
260. Leipzig (Dresden-Bahnhof) + (Anschluß an die Ostbahn-Leipzig- Hbf., Ostbahn-Anschluß, Thüring- bahn u. Halle-Saale-Oberharz-Bahn.)	2 874	78 329	378 382	90 181	12 773	862 519	20 062	196 500	119 574	240	—	308	625 260

Für andere Bahnen verkauft Abreisenzahl.	Billet- Einnahme.	Reisegepäck.			Haare (im Reisegepäck).		Gesamt- Einnahme.	Von der Gesamt-Ein- nahme kamen auf den		In Anbetracht Pen- sion auf den	
		Gesamt- Gewicht.	Besaltes Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.		Hinsen- Verkehr.	directes Verkehr.	Hinsen- Verkehr.	directen Verkehr.

Dresdner Linien.

—	1 064 965,00	1 869 010	705 214	27 685,00	2 268	1 211,00	1 086 561,00	814 145,00	222 412,00	750 739	64 278
—	1 101 607,00	1 704 304	697 016	27 200,00	1 656	1 565,00	1 120 356,00	877 554,00	242 752,00	179 239	72 112
—	11 805,00	—	—	—	159	17,00	17 972,00	17 872,00	—	80 438	—
—	17 787,00	—	—	—	16	2,00	17 785,00	17 785,00	—	67 782	7
30	20 882,00	—	—	—	140	14,00	20 896,00	20 896,00	—	80 682	—
—	18 701,00	—	—	—	339	42,00	18 743,00	18 743,00	—	80 688	1
30	65 174,00	89 792	41 330	568,00	323	67,00	89 811,00	88 567,00	1 224,00	192 649	672
—	65 235,00	84 812	42 825	618,00	425	75,00	84 846,00	85 324,00	1 322,00	193 193	693
41	28 134,00	50 354	17 525	384,00	204	38,00	28 574,00	27 767,00	806,00	24 079	764
—	33 021,00	40 039	17 962	410,00	234	34,00	33 431,00	33 045,00	451,00	15 963	589
—	7 433,00	—	—	—	27	5,00	7 438,00	7 438,00	—	18 343	—
—	3 445,00	—	—	—	83	34,00	3 479,00	3 479,00	—	10 891	—
—	32 914,00	59 211	12 482	212,00	220	44,00	33 171,00	32 172,00	999,00	68 344	2 264
—	37 423,00	57 145	12 828	233,00	287	54,00	37 736,00	37 126,00	610,00	71 396	2 381
30	81 296,00	130 622	51 083	1 142,00	374	81,00	82 519,00	81 224,00	1 294,00	100 634	844
—	73 096,00	120 334	33 726	1 178,00	317	114,00	73 661,00	73 041,00	1 145,00	105 641	1 014
—	11 108,00	—	—	—	30	4,00	11 112,00	11 112,00	—	16 745	—
—	7 581,00	—	—	—	27	11,00	7 592,00	7 592,00	—	15 944	3
—	20 151,00	20 444	5 720	117,00	67	20,00	20 299,00	20 277,00	22,00	22 452	29
—	19 077,00	24 813	9 559	105,00	45	25,00	19 961,00	19 908,00	30,00	21 333	64
—	100 995,00	144 899	60 810	1 017,00	41	30,00	101 937,00	100 401,00	1 256,00	100 667	1 729
—	102 977,00	131 971	60 911	1 064,00	248	108,00	104 155,00	102 982,00	1 173,00	102 311	1 713
—	3 309,00	—	—	—	17	4,00	3 313,00	3 313,00	—	9 294	—
—	3 537,00	—	—	—	9	3,00	3 540,00	3 540,00	—	8 895	—
—	72 713,00	86 098	41 985	1 017,00	117	47,00	73 772,00	73 201,00	571,00	74 156	942
—	69 985,00	113 429	45 115	1 061,00	89	35,00	70 995,00	69 492,00	729,00	75 685	925
—	40 974,00	44 322	16 345	411,00	117	46,00	40 832,00	40 107,00	674,00	41 561	313
—	43 401,00	34 947	30 510	503,00	133	22,00	43 914,00	43 125,00	415,00	47 948	319
—	9 381,00	—	—	—	25	3,00	9 384,00	9 384,00	—	15 642	—
—	8 203,00	—	—	—	19	2,00	8 205,00	8 205,00	—	15 697	—
—	96 085,00	128 711	45 910	926,00	114	45,00	97 008,00	96 103,00	906,00	104 329	909
—	80 582,00	114 143	64 089	1 225,00	123	35,00	81 855,00	81 085,00	750,00	104 434	274
—	11 459,00	—	—	—	32	4,00	11 463,00	11 463,00	—	26 041	—
—	11 865,00	—	—	—	39	5,00	11 870,00	11 870,00	—	27 198	—
—	19 307,00	—	—	—	94	14,00	19 321,00	19 321,00	—	43 791	—
—	13 353,00	—	—	—	57	11,00	13 370,00	13 370,00	—	41 967	—
—	851 280,00	1 093 065	494 650	21 967,00	1 120	917,00	874 574,00	795 858,00	118 341,00	423 647	28 672
—	102 718,00	1 428 813	679 026	23 134,00	894	911,00	985 665,00	793 912,00	102 421,00	429 527	35 519

Abchnitt IV. B¹ Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

Es sind

Table with columns: Stationen und Haltestellen, Wagenklassen (I, II, III, IV), Personen (Zahl, Männer, Frauen, Kinder), and Gepäck (Kilogramm, Tonnen, Tages, etc.). Rows include stations like 261. Borsika, 262. Naumburg, 263. Grossschönberg, etc.

Breslau: Döbeln-Crossen-Löhne

Abchnitt IV. B¹ Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

abgegangen und angekommen:

Table with columns: Stationen, Billettdaten, Reisegepäck (Gesamtgewicht, Heubstreu, Frucht), Hunde, Gesamt-Eisenbahn, and Verkehr (Haupt, Neben). Rows include stations like 264. Götzen, 265. Grossschönberg, 266. Klosterhain, etc.

Für andere Stationen verhältn. Abrechnungsbillets



Abchnitt IV. B¹ Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

Es sind

Table with columns: Stationen, Haltestellen, Wagenklassen (I, II, III, IV), and various passenger and baggage metrics.

Hauptsumme des Personen- und Gepäck-

Summary table for passenger and baggage statistics, including categories like 'Direktverkefhr', 'Durchgangsverkehr', and 'Finanzielle Ergebnisse'.

Abchnitt IV. B¹ Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

abgegangen und angekommen:

Table showing arrival and departure statistics for passengers and baggage, categorized by station and class.

Verkehres (für die Leipzig-Dresdner Linien allein)

Table detailing traffic statistics specifically for the Leipzig-Dresden lines.

1) Incl. des H. verkehrten Paketes für Extrazüge.



Vorbe

Die Verkehrsresultate der vom 1. Januar 1884 an an den Sächsischen Staatseisenbahnen getriebenen Linien des ständigen Leistung und abgeschlossen worden. Um aber eine entsprechende Vergleichung der Gesamt-Ergebnisse im künftigen Jahre anzustellen, sind die mitigen Verkehrsverhältnisse Doppelbildungen der beförderten Personen etc. ausgeschlossen worden.

P E R S O N E N										
in				Wagenklasse	Zusammen	auf				
I.	II.	III.	IV.			Kilogramm	Tonnen	Tage	Monat	Quartal	Jahr

Gesamtsumme des Personen- und

Dieselbe besteht aus:	Gesamtsumme des Personen- und												
	I.	II.	III.	IV.	Zusammen	Kilogramm	Tonnen	Tage	Monat	Quartal	Jahr		
den Hauptverkehrs (Abgang)	19 982	2 779 276	11 380 366	2 567 068	340 784	16 547 080	131 267 5 731	380 05 029	110 229 185	13 480	—	11 204 922	
den direkten Verkehrs (Abgang)	12 151	125 084	279 945	2 157	3 457	422 744	64 262	141 222	95 511	300	—	5 725	309 054
den direkten Verkehrs (Ankunft)	13 324	180 026	280 691	5 250	3 482	633 704	71 026	153 147	112 185	705	—	—	107 862
den Durchgangsverkehr, welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt	0 422	20 082	10 500	—	—	49 064	15 896	9 310	1 081	—	—	3 806	47 083
Summe	33 803	2 924 368	11 661 552	2 572 325	347 241	17 632 912	142 441 0 054	393 5 308	121 230	13 680	0 321	11 858 922	
Hierüber:													
Kinokausentheil auf der gewerkschaftlichen Strecke zwischen Wittenberg und Eger aus dem bayrischen Verkehrs (Personenstand)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Für aussergewöhnliche Beförderungen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Für Transporte aus d. Jahre 1883	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Für Eisenwege, bei denen die Personen nicht geschäft werden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Für Eisen-, Holz-, Personen-, Gepäck- und Krankenwagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Für aussergewöhnliche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hervon ab an Institutionen:													
Finanzielle Ergebnisse des Personenvorkehrens	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von der Einnahme kamen durchschnittlich:													
auf jede Person	5,00	2,00	0,70	0,50	0,50	0,50	—	—	—	—	—	—	—
auf jede Person und jedes Kilometer	9,00	5,00	3,70	2,50	1,70	3,70	—	—	—	—	—	—	—
Staatliche Personen haben zurückgelegt	Kilometer	1 28 787	189 62 96	27 42 67	4 28 94	11 58 24	—	—	—	—	—	—	—
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren	Kilometer	37,00	19,00	24,00	18,00	35,00	—	—	—	—	—	—	—
Von der Gesamtzahl der Beförderungen kamen auf die einzelnen Klassen	Procent	0,30	14,00	70,00	14,00	4,00	—	—	—	—	—	—	—
Nach den von dieser Einnahme aus der von dem Militär zurückgelegten Entfernungen war die Bedeutung der Fragenz in den einzelnen Klassen	Procent	1,00	22,00	68,00	10,00	—	—	—	—	—	—	—	—

* Anmerkung: Im Jahre 84 die Dresdener Verkehrsregeln (Eisenbahn- u. Personverkehr) im Vergleich mit den Dresdener Verkehrsregeln III. C. & 1. Personen.

merkung.

Dresdener-Eisenbahn-Compagnie sind in dem genannten Jahre auch in der frühesten Weise von den übrigen Staatseisenbahnen getrennt getrennt Verkehrsmittel beider Compagnien in der Eisenbahn nachfolgende vereinigt und dabei alle in dem vorangegangenen Uebersichten in gegen-

Für jedes Stationen verkehrte Abrechnungsabteilung	Billets-Einnahme	Reisegepäck			Masse (in Kilogramm)		Gesamt-Einnahme
		Gesamt-Gewicht	Besichtigtes Gewicht	Frachtbetrag	Stück	Frachtbetrag	

Gepäck-Verkehres für alle Linien.							
12 943	13 705 565,00	10 287 032	10 935 021	271 226,00	47 260	11 808,00	10 884 230,00
150	1 119 540,00	3 504 521	1 373 074	62 207,00	257	117,00	1 181 886,00
—	1 150 524,00	3 140 160	1 381 608	63 579,00	261	242,00	1 214 505,00
—	477 963,00	823 030	473 340	18 420,00	1	2,00	516 400,00
13 093	15 343 018,00	10 896 669	14 144 043	435 122,00	47 520	12 158,00	12 797 370,00
—	7 944,00	—	—	100,00	—	30,00	8 216,00
—	—	—	—	—	—	—	2 916,00
—	—	—	—	—	—	—	4 000,00
—	—	—	—	—	—	—	20 000,00
—	—	—	—	—	—	—	1 800,00
—	—	—	—	—	—	—	54 256,00
—	10 201 543,00	—	—	435 674,00	—	19 257,00	10 897 150,00
—	3 069,00	—	—	51,00	—	—	3 069,00
—	15 346 431,00	—	—	435 622,00	—	19 257,00	10 897 430,00

* Anmerkung: Im Jahre 84 die Dresdener Verkehrsregeln (Eisenbahn- u. Personverkehr) im Vergleich mit den Dresdener Verkehrsregeln III. C. & 1. Personen.



bei den Stationen und Haltestellen.	PERSONEN												
	in				Zwischenstationen	auf							
	Wagenklassen					Milieu- billets	Tour- billets	Tage- billets	Personen- billets aus sonstigen Anlässen	sonstige Personen- billets	Billets überhaupt		
I.	II.	III.	IV.	Kilometer									
2. Von der Staatsverwaltung													
a. Güstlich													
291. Göbenitz (Anschlüsse an die Bahn, Hauptstation)	16	1 385	16 990	—	410	19 331	—	4 850	8 786	100	30	—	13 711
	3	1 710	16 393	—	270	19 331	—	3 304	1 325	257	—	—	5 511
291. Schmölla	20	5 211	51 046	—	825	57 268	—	12 250	30 669	150	30	—	30 669
	24	5 127	50 286	—	802	54 533	—	10 651	29 077	144	—	—	24 894
292. Nöbdenitz	—	1 451	17 297	—	242	19 180	—	3 233	9 770	225	15	—	13 265
	—	1 862	19 292	—	212	20 155	—	3 968	4 142	193	—	—	10 344
293. Reusberg	34	6 985	70 100	—	1 718	78 220	—	14 850	30 086	2 085	75	—	47 700
	25	7 182	63 642	—	1 702	77 861	—	14 435	29 798	745	—	—	35 008
294. Gera (Anschlüsse an die Thüringer und Weimarer Eisenbahn)	120	10 929	72 687	—	2 300	85 989	3	22 560	37 917	323	60	—	31 859
	112	10 732	73 986	—	1 274	87 264	32	24 730	34 073	2 935	—	—	38 732
Hauptsumme des Personen-													
Dieses besteht aus:													
dem Binnen-Verkehr (Abgang)	56	14 190	172 289	—	3 350	189 987	—	35 619	73 009	5 215	210	—	112 723
dem direkten Verkehr (Abgang) (vergl. Tabelle III. über Abfahrten entsprechendes Druck)	159	11 309	56 730	—	2 154	70 579	3	22 553	34 236	575	—	—	47 181
dem direkten Verkehr (Ankunft) (vergl. Tabelle III. über Abfahrten entsprechendes Druck)	131	11 806	16 384	—	3 195	30 104	32	22 240	23 018	510	—	—	45 540
dem Durchgangsverkehr, welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Einzeichnung kommt (vergl. Tabelle III. über Abfahrten)	17	508	1 650	—	—	2 225	—	1 807	179	—	—	—	2 086
Summe:	403	37 803	282 077	—	7 702	302 095	35*	82 288	120 426	4 560	210	—	207 439
Hierüber für Extrawagen, bei denen die Personen nicht gezählt wurden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
für aussergewöhnliche Militärsendungen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von der Einnahme können durch- schnittlich:													
auf jede Person Mark	2,00	0,00	0,00	—	0,00	0,00	—	—	—	—	—	—	—
auf jede Person und jedes Kilometer Pfg.	7,00	4,00	2,00	—	2,00	3,00	—	—	—	—	—	—	—
Sämtliche Personen haben zurück- gelegt	13 000	841 260	4 882 107	—	167 134	6 000 527	—	—	—	—	—	—	—
Jede Person hat durchschnittlich durch- fahren	30,00	22,00	17,00	—	21,00	15,00	—	—	—	—	—	—	—
Von der Gesamtzahl der Reisenden können auf die einzelnen Classen Prozente	0,10	11,00	85,00	—	0,10	100,00	—	—	—	—	—	—	—
Nach den von diesen Reisenden er- zielten von dem Militär zurückgelegten Erfahrungen war die Bedeutung der Frequenz in den einzelnen Classen Prozente	0,10	14,00	85,00	—	—	100,00	—	—	—	—	—	—	—

* Einlage verkehren auf ihrer Linie nicht. Die über verkehrten Militärsendungen abgeben den Eisenbahn als solche von der Anzahlreisenden übrige.

Für andere Stationen verfälschte Abrechnungen.	Stilletgeld- Einnahme.	Kilogramm-Gepäck.			Hand- (über Personen).		Gesamt- Einnahme.	Von der Gesamt-Ein- nahme können auf den		In beliebigen Perio- den abge-	
		Gesamt- Gewicht.	Resabiles Gewicht.	Frei- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.		Binnen- Verkehr.	direkten Verkehr.	Binnen- Verkehr.	direkten Verkehr.
		Mark.	Kilogramm.	Stück.	Stück.	Mark.		Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
betriebliche Privat-Eisenbahnen.											
Gerzer Bahn.											
—	12 736,00	30 844	15 310	174,00	144	47,00	12 952,00	12 623,00	329,00	19 147	904
—	1 900,00	20 241	9 075	112,00	259	68,00	8 192,00	7 892,00	300,00	18 201	294
25	18 978,00	101 736	41 340	1021,00	112	17,00	19 318,00	12 839,00	6 479,00	34 036	28 672
—	25 019,00	107 378	42 156	321,00	92	11,00	19 394,00	10 332,00	9 062,00	33 018	23 514
—	7 085,00	15 288	4 780	62,00	46	6,00	7 104,00	5 105,00	1 999,00	16 071	2 909
—	5 071,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
75	31 213,00	134 907	44 080	492,00	218	33,00	31 736,00	19 970,00	11 766,00	42 919	15 380
—	25 436,00	112 160	10 225	367,00	126	23,00	30 215,00	20 342,00	9 873,00	41 716	15 153
80	31 774,00	249 092	79 910	1 258,00	275	74,00	33 090,00	30 887,00	2 203,00	57 114	29 254
—	40 036,00	350 941	92 169	1 391,00	358	61,00	41 144,00	38 567,00	2 577,00	58 037	29 547
und Gepäck-Verkehr.											
100	70 612,00	247 717	84 470	881,00	725	170,00	71 864,00	—	—	—	—
60	30 980,00	230 704	100 560	1 399,00	17	0,00	52 387,00	—	—	—	—
—	38 563,00	296 706	117 540	1 441,00	18	0,00	34 213,00	—	—	—	—
—	3 184,00	19 965	6 390	118,00	—	—	3 252,00	—	—	—	—
180	177 492,00	850 142	308 700	4 040,00	809	182,00	181 717,00	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	172,00	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	1 506,00	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	183 491,00	—	—	—	—
Spezieller Nachweis											
in											
a. der Personenfrequenz											
I. (Vergl. I.)	2 930	11 709	612	13 006	—	—	—	—	—	—	—
II. —	314 280	604 030	29 088	641 280	—	—	—	—	—	—	—
III. —	2 225 091	2 692 184	20 400	4 982 207	—	—	—	—	—	—	—
Summe	30 254	116 720	—	167 134	—	—	—	—	—	—	—
Summe	2 495 540	2 429 872	80 100	6 100 232	—	—	—	—	—	—	—
b. der Stilletgeld-Einnahme in Mark											
I. (Vergl. I.)	62,00	845,00	46,00	976,00	—	—	—	—	—	—	—
II. —	9 250,00	24 388,00	967,00	34 825,00	—	—	—	—	—	—	—
III. —	60 874,00	26 728,00	2 141,00	129 744,00	—	—	—	—	—	—	—
Summe	62,00	2 923,00	2 394,00	1 345,00	—	—	—	—	—	—	—
Summe	10 812,00	300 561,00	3 184,00	177 491,00	—	—	—	—	—	—	—
Billetfrequenz											
im Abgangsverkehr:											
I. Wagen-Classen	—	215	—	—	—	—	215	—	—	—	215
II. —	—	4 794	8 021	4 290	—	—	15 809	—	—	—	15 809
III. —	—	31 173	88 008	3 870	210	—	143 961	—	—	—	143 961
Prozente der Gesamtzahl gegen das Vorjahr	— 51	+ 1 858	+ 3 554	+ 905	—	—	+ 109,000	—	—	—	+ 5 782
im Ankunftsverkehr:											
I. Wagen-Classen	—	246	—	—	—	—	246	—	—	—	246
II. —	—	4 765	9 292	4 290	—	—	18 612	—	—	—	18 612
III. —	—	30 828	80 806	3 910	—	—	115 544	—	—	—	115 544
Prozente der Gesamtzahl gegen das Vorjahr	— 19	+ 2 159	+ 3 793	+ 1 291	—	—	+ 100,000	—	—	—	+ 5 064
Es hat gegen das Vorjahr nach Prozentsatz zu- resp. abgenommen:											
in 1. Wagen-Classen											
— II. —	— 15,00	— 14,00	— 11,00	—	—	—	—	—	—	—	—
— III. —	+ 10,00	+ 12,00	+ 9,00	+ 2,00	—	—	—	—	—	—	—
Überhaupt	+ 1,00	+ 0,00	+ 2,00	+ 2,00	—	—	—	—	—	—	—
Die Gesamtsumme											
— 1,00											

Table with columns: Stationen, Wagenklasse (I-IV), Personen (Kilogramm, Tages, Wochen, Monate, Jahre), and various freight categories (Kilogramm, Tonnen, etc.). Includes sub-sections for Altenburg, Hauptsumme des Personen-, and various transport types.

Table with columns: Stationen, Billetts, Gesamtgewicht, Besatzgewicht, Frachtkontrag, etc. Includes sub-sections for Zeitzler Bahn and und Gepäck-Verkehr.

Table with columns: Stationen, Billetts, Gesamtgewicht, Besatzgewicht, Frachtkontrag, etc. Includes sub-sections for Zeitzler Bahn and und Gepäck-Verkehr.

Table with columns: Stationen, Billetts, Gesamtgewicht, Besatzgewicht, Frachtkontrag, etc. Includes sub-sections for Zeitzler Bahn and und Gepäck-Verkehr.

Table with columns: Stationen, Billetts, Gesamtgewicht, Besatzgewicht, Frachtkontrag, etc. Includes sub-sections for Zeitzler Bahn and und Gepäck-Verkehr.

Table with columns: Stationen, Billetts, Gesamtgewicht, Besatzgewicht, Frachtkontrag, etc. Includes sub-sections for Zeitzler Bahn and und Gepäck-Verkehr.



Es sind

bei den Stationen und Haltestellen.	Personen													
	in				Zwischenstationen	auf								
	I.	II.	III.	IV.		Einsparbillets	Tagesbillets	Tagesbillets	Abgangs- u. Ankunfts- u. andere nach zu geben nach dem 1. Okt. 1904	Einsparbillets	Billets überhaupt			
	Wagenklassen													
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z														
00. GutsMuths	14	1 180	7 218	—	222	7 536	—	3 540	2 884	45	99	—	—	6 537
(Anschluß an die sächsische Staatsbahn.)	14	1 110	6 658	—	217	10 029	—	4 500	2 307	091	—	—	—	7 079
01. Zwickau	17	4 248	28 139	—	387	30 341	—	8 930	12 015	610	—	—	—	21 730
	17	4 256	27 701	—	418	32 047	—	7 288	11 581	129	—	—	—	23 017
02. Riesa	—	875	5 301	—	285	6 509	—	1 871	2 300	100	—	—	—	4 476
	—	938	5 295	—	102	6 341	—	1 708	1 818	23	—	—	—	3 561
03. Gersdorf	24	3 484	21 767	—	540	20 129	—	8 274	17 867	300	15	—	—	27 246
	21	3 613	22 169	—	611	20 413	—	6 480	11 819	37	—	—	—	21 341
04. Lucka	18	2 170	22 180	—	209	24 358	—	5 032	11 504	130	10	—	—	16 076
	18	2 220	21 882	—	212	25 092	—	6 140	7 264	45	—	—	—	14 141
05. Meuselwitz	5	1 600	10 092	—	162	12 280	—	3 328	5 140	15	—	—	—	8 478
(Anschluß an die Abteufel-Schneeberg-Bahn.)	12	1 500	10 511	—	201	13 017	—	3 240	5 096	120	—	—	—	7 140
Hauptsumme des Personen-														
Dieses besteht aus:														
dem Eisenverkehrs (Abgang)	79	5 758	39 123	—	1 015	61 525	—	20 173	22 200	900	73	—	—	83 348
dem direkten Verkehrs (Abgang)	46	8 213	49 813	—	681	66 350	—	11 170	30 339	810	15	—	—	81 893
dem direkten Verkehrs (Ankunft)	62	8 348	51 094	—	540	60 054	—	12 048	16 750	305	—	—	—	79 228
dem Durchgangsverkehr, welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt.	1	72	394	—	—	467	—	147	160	—	—	—	—	307
Sonstige:	141	27 567	190 124	—	2 942	185 794	—	45 058	69 608	1 280	90	—	—	114 076
Erhöhter für aussergewöhnliche Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Von der Eisenbahn können durchschnittlich:														
auf jede Person	1,10	0,30	0,30	—	0,10	0,40	—	—	—	—	—	—	—	—
auf jede Person u. jedes Kilogramm Pkg.	8,10	4,00	3,00	—	3,00	8,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Sämtliche Personen haben zurückgelegt	1 948	232 297	1 901 300	—	30 364	2 250 501	—	—	—	—	—	—	—	—
Jede Person hat durchschnittlich durchfahren	12,00	12,00	11,00	—	11,00	11,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Von der Gesamtzahl der Reisenden können auf die einzelnen Klassen														
Prozente	0,00	12,00	82,00	—	4 18,00	100,00	—	—	—	—	—	—	—	—
Nach den von diesen Reisenden aus der von dem Militär zurückgelegten Entfernungen war die Bedeutung der Frequenz in den einzelnen Klassen														
Prozente	0,00	12,00	87,00	—	—	100,00	—	—	—	—	—	—	—	—

abgegangen und angekommen:

Für andere Stationen verkehrt Abkommensbillets.	Personen												
	Reisegepäck				Kasse (für Reisende)		Gesamt-Einnahmen	Von der Gesamt-Einnahme können auf den		zu beifolgende Posten laut ad in			
	Gesamt-Gewicht	Besatz-Gewicht	Frachtbetrag	Stück	Frachtbetrag	Binnen-Verkehr		direkter Verkehr	Binnen-Verkehr	direkter Verkehr			
	Mark				Mark		Mark		Mark				
A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z													
00. Meuselwitz-Bahn	—	2 814,00	33 013	3 480	38,00	54	11,00	2 804,00	1 884,00	—	9 504	—	—
	—	2 822,00	33 207	3 480	40,00	51	9,00	2 814,00	1 914,00	—	20 000	—	—
01. Zwickau	436	8 870,00	29 140	10 700	49,00	90	11,00	8 804,00	4 000,00	4 868,00	13 507	19 704	
	—	7 890,00	23 501	10 323	62,00	60	9,00	7 891,00	3 501,00	4 390,00	11 902	20 051	
02. Riesa	80	2 162,00	5 940	2 300	19,00	26	4,00	2 180,00	1 079,00	1 107,00	3 680	2 800	
	—	1 892,00	—	—	—	27	8,00	1 897,00	162,00	975,00	2 440	2 807	
03. Gersdorf	30	15 268,00	60 734	29 805	126,00	161	25,00	15 007,00	6 316,00	12 291,00	19 289	19 856	
	—	12 700,00	75 741	31 700	200,00	111	25,00	12 725,00	6 105,00	6 710,00	19 400	20 121	
04. Lucka	91	12 076,00	35 009	12 295	125,00	44	11,00	12 011,00	4 238,00	6 773,00	10 000	11 486	
	—	9 395,00	41 940	13 021	121,00	41	14,00	9 340,00	3 025,00	4 303,00	13 710	13 793	
05. Meuselwitz	30	5 088,00	19 429	7 445	98,00	21	6,00	5 090,00	2 908,00	5 415,00	7 425	8 607	
	—	6 325,00	13 800	5 000	73,00	20	26,00	6 301,00	3 080,00	3 091,00	7 321	4 360	
und Gepäck-Verkehres.													
15	21 576,00	79 099	21 135	212,00	228	47,00	22 800,00	—	—	—	—	—	
600	22 506,00	104 196	30 170	428,00	109	26,00	22 938,00	—	—	—	—	—	
—	20 290,00	97 218	43 843	341,00	100	27,00	20 095,00	—	—	—	—	—	
—	440,00	2 034	1 020	14,00	—	—	404,00	—	—	—	—	—	
673	70 632,00	282 747	110 181	955,00	611	97,00	74 502,00	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	5,00	—	—	—	—	—	
Spezieller Nachweis													
in													
s. der Personen-Dienste:													
I. Wagen-Classe	461	1 476	28	1 040	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. —	17 437	213 854	9 024	273 287	—	—	—	—	—	—	—	—	
III. —	675 767	3 148 813	11 038	1 961 352	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wagen	18 105	15 842	—	33 964	—	—	—	—	—	—	—	—	
s. der Billettfrequenz in Mark:													
I. Wagen-Classe	35,00	129,00	0,00	101,00	—	—	—	—	—	—	—	—	
II. —	2 708,00	9 706,00	102,00	12 088,00	—	—	—	—	—	—	—	—	
III. —	19 586,00	42 234,00	345,00	62 225,00	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wagen	242,00	233,00	—	475,00	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summe													
22 571,00 132 409,00 440,00 75 632,00													
Billettfrequenz													
in Abgangsverkehr:													
Einsparbillets	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tagesbillets	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tagesbillets	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Abgangs- u. Ankunfts- u. andere nach zu geben nach dem 1. Okt. 1904	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sonstige	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Billets überhaupt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
I. Wagen-Classe													
II. —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
III. —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
in Prozent der Gesamtzahl gegen das Vorjahr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Es hat gegen das Vorjahr nach Personen zu resp. abgenommen:													
in I. Wagen-Classe													
II. —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
III. —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
überhaupt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Die Gesamt-Einnahme													
+ 0,00													



Table with columns for Stations and Haltestellen, and a large section for 'Personen' with sub-columns for 'auf' and 'ab' directions, and 'Wagenclassen' (I, II, III, IV).

Table with 14 columns: Station, and 13 columns for passenger counts. Includes stations like 304. Zittau, 307. Großhau, 308. Weiskirchen, 309. Kretzau, 310. Maslowitz, 311. Reichenberg.

Hauptsumme des Personen-

Summary table for passenger counts, including rows for 'dem Hin- u. Rückverkehr', 'dem direkten Verkehr', and 'dem Durchgangsverkehr'.

Summary table for 'Bilanz: Hieraus ab an Reststationen' and 'Finanz-Ergebnisse des Pers.-Verkehres'.

Table with 6 columns showing 'Von der Eisenbahn kamen durchschnittlich auf jede Person' and 'Jede Person hat durchschnittlich durchfahren'.

Table with columns for 'Billetgeld-Einnahmen', 'Reisegepäck', 'Hande', 'Gesamt-Einnahmen', and 'Von der Gesamt-Einnahme kamen auf den'. Includes sub-columns for 'Gesamt-Gewicht', 'Beschltes Gewicht', 'Frucht-lotrag', etc.

Table with 14 columns: Station, and 13 columns for revenue and weight. Includes stations like 312. Leipzig, 313. Chemnitz, 314. Dresden, 315. Riesa, 316. Bautzen, 317. Zwickau, 318. Plauen, 319. Hof, 320. Bayreuth.

und Gepäck-Verkehres.

Summary table for revenue and weight, including rows for 'dem Hin- u. Rückverkehr', 'dem direkten Verkehr', and 'dem Durchgangsverkehr'.

Spezieller Nachweis

Table with 4 columns: 'Einnahme', 'Gewicht', 'Frucht-lotrag', 'Summe'. Includes sub-sections 'a. der Personalkonten' and 'b. der Billetgeld-Einnahme in Mark'.

Billetfrequenz

Table with 14 columns: 'I. Wagen-Klassen', 'II. Wagen-Klassen', 'III. Wagen-Klassen', and various ticket types like 'Kilogramm-billets', 'Tour-billets', etc.

Es hat gegen das Vorjahr nach Prozenten zu- resp. abgenommen:

Table with 3 columns: 'In I. Wagen-Klasse', 'II. Wagen-Klasse', 'III. Wagen-Klasse', and 'Überhaupt'.



B¹¹ Ueber

Über die Bedeutung der Stationen und

Die in der Uebersicht B¹ aufgeführten Stationen und Haltestellen der Sachs. Staats- und der univ. Staatsverwaltung Personen, sowie hinsichtlich der Gesamtzuzunahme aus dem Personen-

a. Hinsichtlich der Personenzahl.

Table with 10 columns: Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Anzahl der im Jahre 1900, Anzahl der im Jahre 1890, Differenz, Stationen und Haltestellen, Anzahl der im Jahre 1900, Anzahl der im Jahre 1890, Differenz, Stationen und Haltestellen, Anzahl der im Jahre 1900, Anzahl der im Jahre 1890, Differenz. Lists various stations like Dresden, Leipzig, Chemnitz, etc.

1) Preuss. staatsl. 1890 Stat. über die Eisenbahnen, Deutsche Linsen. 2) Preuss. staatsl. 1890 Stat. über die Eisenbahnen, Deutsche Linsen. 3) Preuss. staatsl. 1890 Stat. über die Eisenbahnen, Deutsche Linsen. 4) Preuss. staatsl. 1890 Stat. über die Eisenbahnen, Deutsche Linsen. 5) Preuss. staatsl. 1890 Stat. über die Eisenbahnen, Deutsche Linsen.

sicht

Haltestellen beim Personen-Verkehr.

Abnehmend Privatzahm folgen hinsichtlich der Gesamtzahl der bei denselben abgegangenen und angekommenen und Gepäckverkehr in nachstehender Ordnung auf einander:

b. Hinsichtlich der Distanz 1)

Table with 10 columns: Ordnungsnr., Stationen und Haltestellen, Distanz in km, Stationen und Haltestellen, Distanz in km, Stationen und Haltestellen, Distanz in km. Lists stations and their distances, such as Dresden, Leipzig, Chemnitz, etc.

1) Unter den Stationen, welche die Bedeutung der Stationen an der Eisenbahn für den allgemeinen Verkehr, sondern auch die entsprechenden Eisenbahnen von dem Eisenbahn-Verkehr zu verstehen. 2) Unter den Stationen, welche die Bedeutung der Stationen an der Eisenbahn für den allgemeinen Verkehr, sondern auch die entsprechenden Eisenbahnen von dem Eisenbahn-Verkehr zu verstehen.



Abschnitt IV. B¹.

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

In der Personenfrequenztafel B¹ ist der Verkehr bei den Stationen derjenigen Bahnen, welche im Laufe des Jahres 1876 angekauft wurden, erst vom Tage der Uebernahme enthalten, so wie dieser den betreffenden Verkehrseinnahmen für die Staatscasse entspricht. Zur Beurtheilung der Bedeutung dieser Stationen aber wird in der folgenden Uebersicht der Verkehr derselben auf das volle Jahr 1876 mitgetheilt.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	P e r s o n e n												
	in					Zu- sammen.	auf						
	I.	II.	III.	IV.	Militär- personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Zügen).		Eilzugs- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	Absonern- und Schülerbillets.	an anderen Statio- nen gelabte Absonern-Billets.	Rundreise- billets.	Billets überhaupt.
	Wagenklasse.					S t ü c k.							
A n z a h l.					S t ü c k.								
1. Weischlitz	48	4 807	36 408	—	415	41 678	265	10 825	13 897	300	15	—	25 302
	57	4 486	36 292	—	414	41 249	148	10 513	16 136	240	—	—	27 037
2. Kürbitz	1	482	3 014	—	—	3 497	—	887	1 890	—	90	—	2 867
	5	511	3 586	—	—	4 102	—	1 492	570	60	—	—	2 122
3. Plauen i. V. (unt. Bahnh.)	53	7 390	55 627	—	712	63 782	—	16 067	26 978	315	—	—	43 360
	42	7 283	53 797	—	671	61 793	—	14 078	20 122	300	—	—	34 500
4. Rentzschmühle	13	2 752	20 623	—	—	23 388	—	5 202	5 563	165	—	—	10 930
	24	2 927	20 647	—	—	23 598	—	5 412	12 308	150	—	—	17 870
5. Elsterberg	26	5 654	44 343	—	492	50 515	—	11 450	20 204	645	45	—	32 344
	11	5 455	44 785	—	456	50 707	—	11 642	17 781	390	—	—	29 813
6. Greiz (unt. Bahnh.)	79	11 809	80 487	—	1 434	93 809	—	22 828	36 967	570	—	—	60 365
	71	11 957	80 623	—	1 389	94 040	—	23 059	32 619	825	—	—	56 503
7. Neumühle	11	923	15 584	—	—	16 518	—	4 484	5 785	105	45	—	10 419
	5	913	15 237	—	—	16 155	—	4 121	5 949	150	—	—	10 220
8. Berga	28	2 479	21 563	—	252	24 322	—	5 636	8 518	105	30	—	14 289
	27	2 389	20 964	—	249	23 629	—	4 943	9 958	75	—	—	14 976
9. Wünschendorf	8	629	7 946	—	—	8 583	—	3 239	2 746	—	—	—	5 985
	18	657	7 959	—	—	8 634	—	3 290	2 553	45	—	—	5 888
10. Wolfsgefärth	17	544	8 622	—	311	9 494	—	4 619	2 760	—	—	—	7 379
	16	554	8 269	—	434	9 273	—	4 398	2 010	105	—	—	6 513
11. Falkenstein	20	4 985	33 829	2 254	768	41 856	—	14 100	14 623	15	—	—	28 738
	30	4 695	33 437	2 288	719	41 169	—	13 413	12 683	435	—	—	26 531
12. Auerbach (unt. Bahnh.)	37	4 274	19 443	2 435	403	26 592	—	9 460	8 422	375	—	—	18 257
	18	4 236	18 422	2 649	395	25 720	—	8 588	8 245	90	—	—	16 923
13. Rodewisch	—	1 155	8 291	2 111	215	11 772	—	5 049	3 517	30	—	—	8 596
	—	1 105	8 442	2 196	198	11 941	—	5 218	3 086	90	—	—	8 394
14. Lengenfeld (unt. Bahnh.)	9	4 088	28 250	4 026	546	36 919	—	11 653	13 187	930	—	—	25 770
	16	4 073	27 213	3 821	481	35 604	—	10 338	10 984	165	—	—	21 487
15. Voigtsgrün	—	1 359	9 473	1 484	140	12 456	—	3 493	3 777	585	—	—	7 855
	—	1 372	10 159	1 378	179	13 088	—	4 125	4 556	45	—	—	8 726
16. Stenn	—	1 533	9 901	1 667	82	13 183	—	4 166	4 416	1 170	—	—	9 752
	—	1 550	11 013	1 834	97	14 494	—	5 477	3 356	75	—	—	8 908
17. Zwickau	28	6 655	33 103	5 107	1 571	46 464	—	15 634	12 625	60	—	—	28 319
	29	6 680	32 303	4 737	1 608	45 357	—	14 527	15 850	2 295	—	—	32 672
18. Adorf	65	4 283	17 251	9 742	337	31 678	—	17 491	4 740	20	—	—	22 251
	53	4 267	17 095	10 641	420	32 476	—	18 289	9 192	235	—	—	27 716

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	P e r s o n e n												
	in				Militär- personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Zügen).	Zu- sammen.	auf						
	I.	II.	III.	IV.			Eilzugs- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	Abonnements- und Schülerbillets.	an anderen Stati- onen geläuf- te Abonnem.-Billets.	Rundreise- billets.	Billets überhaupt.
	Wagenklasse.												
A n z a h l.						S t ü c k.							
19. Markneukirchen .	29	3 075	13 758	11 924	207	28 993	—	16 702	6 871	275	—	—	23 848
	44	3 229	14 305	10 774	149	28 501	—	16 210	5 075	70	—	—	21 355
20. Zwota	9	1 759	7 579	6 967	107	16 421	—	8 794	2 999	10	—	—	11 803
	27	1 756	7 619	7 938	81	17 421	—	9 791	4 563	55	—	—	14 412
21. Klingenthal	22	3 883	17 486	11 953	305	33 649	—	16 988	10 011	155	—	—	27 154
	21	3 816	17 499	11 856	281	33 473	—	16 812	6 360	135	—	—	23 307
22. Schöneck	23	1 918	11 865	10 841	215	24 862	—	13 325	4 699	10	—	—	18 034
	16	1 905	11 864	10 479	205	24 469	—	12 932	6 828	—	—	—	19 760
23. Hammerbrücke	—	352	3 824	4 621	89	8 886	—	5 523	1 744	—	—	—	7 267
	—	378	3 773	5 278	103	9 532	—	6 169	1 619	—	—	—	7 788
24. Jägersgrün	11	843	4 892	5 567	185	11 498	—	7 356	2 146	30	—	—	9 532
	7	822	4 865	5 285	191	11 170	—	7 028	1 936	30	—	—	8 994
25. Rautenkranz .	10	1 718	5 441	5 142	65	12 376	—	6 672	2 526	30	—	—	9 228
	18	1 620	5 886	5 208	50	12 277	—	6 573	3 103	45	—	—	9 721
26. Wilzschhaus	—	523	1 989	3 913	25	6 450	—	5 012	598	135	—	—	5 745
	—	450	1 617	3 722	25	5 814	—	4 376	680	25	—	—	5 081
27. Schönheide	51	2 804	13 070	16 465	279	32 669	—	21 157	6 019	40	—	—	27 216
	59	2 785	12 983	17 674	234	33 735	—	22 223	5 338	115	—	—	27 676
28. Elbenstock	59	3 113	8 559	3 430	123	15 284	—	8 252	2 913	45	—	—	11 210
	72	3 503	9 079	4 456	152	17 262	—	10 230	4 074	—	—	—	14 304
29. Wolfgrün .	27	739	2 874	4 149	50	7 839	—	5 457	989	40	—	—	6 486
	21	632	2 751	4 135	56	7 595	—	5 213	1 328	25	—	—	6 566
30. Blauenthal	—	827	5 901	11 906	155	18 789	—	13 989	2 270	10	—	—	16 269
	—	695	5 547	9 727	136	16 105	—	11 305	2 505	15	—	—	13 825
31. Bockau	—	890	4 734	7 855	114	13 593	—	9 525	2 098	30	—	—	11 653
	—	792	4 730	9 705	133	15 360	—	11 292	1 940	—	—	—	13 232
32. Aue	134	12 270	63 925	74 826	3 011	154 166	—	96 850	30 937	735	15	—	128 537
	90	12 108	63 382	72 990	3 069	151 639	—	94 323	25 224	405	—	—	119 952
33. Lössnitz	21	2 568	12 551	12 406	178	27 724	—	16 392	5 557	55	—	—	22 004
	53	2 580	12 702	12 261	173	27 769	—	16 437	5 620	100	—	—	22 157
34. Zwönitz	52	3 608	19 958	20 991	291	44 900	—	25 983	8 946	275	10	—	35 214
	23	3 697	20 369	23 658	253	48 000	—	29 083	9 636	50	—	—	38 769
35. Dorfchemnitz	—	665	5 448	11 755	63	17 931	—	13 232	2 867	25	—	—	16 124
	—	567	5 201	9 922	63	15 753	—	11 054	1 767	40	—	—	12 861
36. Thalheim	9	1 482	12 833	14 943	137	29 404	—	17 234	7 116	610	—	—	24 960
	17	1 477	12 801	15 481	129	29 905	—	17 735	4 319	125	—	—	22 179
37. Burkhardtsdorf	25	3 352	26 413	21 494	280	51 564	—	25 426	13 931	900	—	—	40 257
	24	3 271	26 607	20 929	254	51 085	—	24 947	11 222	85	—	—	36 254
38. Dittersdorf	—	1 354	9 875	14 077	34	25 340	—	15 940	3 703	720	—	—	20 363
	—	1 380	10 176	13 377	40	24 973	—	15 573	4 942	35	—	—	20 550

Abschnitt IV. B.
Personen- u. Gepäck-Frequenz der Stationen und Haltestellen.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	P e r s o n e n															
	in				Militär- personen in III. Wagen- klasse (mit ge- wöhn- lichen Zügen).	Zu- sammen.	auf									
	I.	II.	III.	IV.			Eilzugs- billets.	Tour- billets.	Tages- billets.	Abnenn- und Schülerbillets.	an anderen Statio- nen gelöste Abnenn-Billets.	Rundreise- billets.	Billets überhaupt.			
	Wagenklasse.				A n z a h l.											
S t u c k.																
39. Einsiedel	54	7 184	32 652	15 059	268	55 217	—	20 256	11 297	3 560	15	—	35 128			
	25	7 207	31 846	14 805	289	54 173	—	19 212	19 264	825	—	—	39 301			
40. Altchemnitz	95	14 021	72 668	48 826	1 291	136 901	—	62 389	36 610	745	15	—	99 759			
	96	14 194	73 458	49 222	1 301	138 271	—	63 759	31 647	5 495	—	—	100 901			
41. Hainichen	35	8 131	47 120	13 381	561	69 228	—	25 610	22 116	135	60	—	47 921			
	28	8 187	46 485	14 561	567	69 828	—	26 210	20 572	735	—	—	47 517			
42. Berbersdorf	—	399	3 938	1 990	40	6 367	—	2 904	1 452	285	—	—	4 641			
	—	377	4 100	1 596	37	6 110	—	2 647	1 666	60	—	—	4 373			
43. Böhrgen	2	1 149	5 156	6 526	57	12 890	—	8 180	2 029	405	—	—	10 614			
	5	1 133	5 040	5 816	205	12 199	—	7 489	2 081	195	—	—	9 765			
44. Grunau	—	521	1 611	922	3	3 057	—	1 326	592	345	—	—	2 263			
	—	541	1 663	951	29	3 184	—	1 453	644	150	—	—	2 247			
45. Rosswein	6	2 128	11 239	6 914	504	20 791	—	11 393	4 185	360	15	—	15 953			
	3	2 040	10 932	6 963	269	20 207	—	10 809	4 133	705	—	—	15 647			
46. Flöha	242	15 857	86 111	19 615	7 195	129 020	225	54 573	36 612	1 590	315	—	93 315			
	175	16 019	85 186	18 162	6 997	126 539	1 112	51 205	34 310	1 395	—	—	88 022			
47. Hohenfichte	18	800	4 524	2 779	—	8 121	—	3 850	2 243	45	—	—	6 138			
	42	804	4 523	2 671	—	8 040	—	3 769	1 983	—	—	—	5 752			
48. Leubsdorf	1	922	7 634	6 964	—	15 521	—	8 530	4 086	90	—	—	12 706			
	—	892	7 518	8 111	—	16 521	—	9 530	2 800	15	—	—	12 345			
49. Grünhainichen	18	2 090	14 349	15 404	245	32 106	—	18 356	8 015	105	—	—	26 476			
	7	2 123	14 606	15 446	270	32 452	—	18 702	5 585	45	—	—	24 332			
50. Reifland	2	510	2 981	3 134	—	6 627	—	3 813	1 655	30	—	—	5 498			
	—	494	3 065	2 910	—	6 469	—	3 655	1 099	30	—	—	4 784			
51. Rauenstein	10	1 084	8 563	5 189	—	14 846	—	7 167	4 120	—	—	—	11 287			
	7	1 112	8 694	5 464	—	15 277	—	7 598	3 559	—	—	—	11 157			
52. Pockau-Lengefeld	13	3 211	18 731	10 303	294	32 552	—	15 115	9 550	30	30	—	24 725			
	7	3 107	18 459	8 813	371	30 757	—	13 320	7 752	75	—	—	21 147			
53. Zöblitz	14	2 402	12 787	9 009	579	24 791	—	13 338	6 237	210	—	—	19 785			
	11	2 195	12 724	8 881	338	24 149	—	12 696	4 976	30	—	—	17 702			
54. Marienberg	19	4 405	22 081	14 997	2 066	43 568	—	22 377	8 106	210	—	—	30 693			
	34	4 610	22 120	13 122	2 441	42 327	—	21 136	12 725	150	—	—	34 011			
55. Gelobthland	—	61	977	1 623	—	2 661	—	1 859	532	—	—	—	2 391			
	1	59	1 144	1 664	—	2 868	—	2 066	270	—	—	—	2 336			
56. Reitzenhain	16	1 367	7 611	8 544	272	17 810	—	10 797	3 359	—	—	—	14 156			
	9	1 257	7 477	13 137	262	22 142	—	15 129	3 534	120	—	—	18 783			
57. Blumenau	2	222	2 814	5 052	—	8 090	—	5 686	1 531	—	—	—	7 217			
	2	228	2 750	4 439	—	7 419	—	5 015	873	—	—	—	5 888			
58. Olbernhau	20	3 886	21 789	14 384	493	40 572	—	20 186	8 868	15	—	—	29 069			
	41	3 927	21 886	14 901	483	41 238	—	20 862	11 473	30	—	—	32 355			

Abschnitt IV.

B^{III}.

Spezieller Nachweis

DER

DIRECTEN VERKEHRE

BEI DER

PERSONENFREQUENZ.

1. Auf den Staats-Eisenbahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Gössnitz-Geraer Bahn.
 - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

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

Ordnungs-Nummer	in	Per				
		in				Zu- satz- wert.
		I.	II.	III.	IV.	
		Wagenklassen				Zusatz- wert.
directen Verkehre						
VII						
Ausschl.						

1. Staats-

1. mit Sachsen	Görlitz	1227	9565	4580	—	—	17712
		1046	9047	4517	—	—	18910
2. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Görlitz	6	65	107	—	—	258
		5	60	143	—	—	238
3. mit der Cottbus-Grossschmiede Bahn	Kamenz	17	628	2559	—	—	3196
		23	559	1492	—	—	3177
4. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Leipzig	429	3657	1547	—	—	5433
		567	10212	4300	—	—	16208
5. mit Hamburg	Leipzig	19	199	249	—	—	457
		55	325	57	—	—	337
6. mit der Magdeburg-Hallerstädter Bahn	Leipzig	29	619	653	—	—	1299
		13	384	588	—	—	987
7. mit der Halle-Cassel-Zweigbahn	Leipzig	1	17	49	—	—	67
		3	34	45	—	—	79

Ordnungs-Nummer	auf	Billets überhaupt	Für andere Stationen verkauft Abzugszuschläge	Reisegepäck			Kasse (für Reisende)		Gesamt- Einnahme.
				Gesamt- Gewicht	Bezahltes Gewicht	Fracht- betrag	Stück	Fracht- betrag	
				Stück		Stück		Stück	
Eisenbahnen.									
1. mit Sachsen	Görlitz	1227	9565	4580	—	—	—	—	17712
2. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Görlitz	6	65	107	—	—	—	—	258
3. mit der Cottbus-Grossschmiede Bahn	Kamenz	17	628	2559	—	—	—	—	3196
4. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Leipzig	429	3657	1547	—	—	—	—	5433
5. mit Hamburg	Leipzig	19	199	249	—	—	—	—	457
6. mit der Magdeburg-Hallerstädter Bahn	Leipzig	29	619	653	—	—	—	—	1299
7. mit der Halle-Cassel-Zweigbahn	Leipzig	1	17	49	—	—	—	—	67

Eisenbahnen.

1. mit Sachsen	Görlitz	1227	9565	4580	—	—	—	—	17712
2. mit der Berlin-Görlitzer Bahn	Görlitz	6	65	107	—	—	—	—	258
3. mit der Cottbus-Grossschmiede Bahn	Kamenz	17	628	2559	—	—	—	—	3196
4. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Leipzig	429	3657	1547	—	—	—	—	5433
5. mit Hamburg	Leipzig	19	199	249	—	—	—	—	457
6. mit der Magdeburg-Hallerstädter Bahn	Leipzig	29	619	653	—	—	—	—	1299
7. mit der Halle-Cassel-Zweigbahn	Leipzig	1	17	49	—	—	—	—	67

Ordnungs-Nummer	im	P a s s					
		in				MISSE- personen in III. Wagen- klassen für per- sönliche Eigent- l. Güter	Zu- samm. 1911.
		I.	II.	III.	IV.		
	direkten Verkehre	Wagenklassen					
	via	Anzahl					
9. mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	Leipzig	4	351	98	—	—	253
	Dresden	11	377	73	—	—	351
10. mit den Norddeutschen Verbandsstationen (Hannover, Harburg und Bremen)	Leipzig	—	4	—	—	—	4
	Leipzig	13	115	322	—	—	450
	Dresden	1	23	12	—	—	36
11. mit Braunschweig	Leipzig	—	17	—	—	—	17
	Dresden	8	20	—	—	—	28
	Dresden	4	24	—	—	—	40
	Wolgast	1	12	—	—	—	13
	Wolgast	89	5 489	15 192	—	519	19 287
	Wolgast	70	4 376	12 541	—	413	15 302
12. mit Thüringen	Werdau	—	—	3	—	—	3
	Werdau	—	2	3	—	—	5
	Werdau	5	100	153	—	—	258
	Werdau	4	20	79	—	—	103
13. mit der Nordhausen-Erfurter Bahn	Görsnitz	—	—	3	—	—	3
	Görsnitz	—	—	1	—	—	1
14. mit der Weimar-Geraer Bahn	Görsnitz	3	145	334	—	—	482
	Görsnitz	4	183	265	—	—	552
15. mit der Gera-Eichichtener Bahn	Görsnitz	5	104	428	—	—	537
	Görsnitz	5	125	497	—	—	627
16. mit der Sächsisch-Thüringischen Ostseebahn	Werdau	—	2	24	—	—	26
	Werdau	—	5	34	—	—	39
17. mit Frankfurt a. M.	Dresden	12	47	—	—	—	60
	Dresden	10	25	—	—	—	35
	Dresden	—	13	—	—	—	13
	Dresden	1	14	—	—	—	15
18. mit Hessen	Hof	6	121	—	—	—	127
	Hof	4	74	—	—	—	82
	Dresden	—	1	—	—	—	1
	Hof	11	27	—	—	—	38
	Hof	9	116	—	—	—	125
19. mit Württemberg	Hof	75	428	389	—	—	804
	Hof	79	651	118	—	—	1 048
20. mit der Schweiz (via Botschach)	Hof	29	222	—	—	—	251
	Hof	15	71	—	—	—	86

Ordnungs-Nummer	von	auf	Personen	MISSE- personen in III. Wagen- klassen für per- sönliche Eigent- l. Güter	Zu- samm. 1911.	Reisegepäck			Fracht		Gesamt- Einnahme.	
						Hilfsgeld- Einnahme.	Gesamt- Gewicht.	Bruttogewicht.	Fracht- betrag.	Fracht- betrag.		
										Stück.		Met.	Stück.	Met.
9.	Leipzig	Dresden	253	—	1 441,00	4 080	2 710	110,00	—	—	1 591,00	
10.	Leipzig	Dresden	351	—	1 945,00	4 191	2 120	194,00	—	—	1 701,00	
11.	Leipzig	Braunschweig	4	—	1,00	10	—	—	—	—	1,00	
12.	Leipzig	Thüringen	450	—	2 705,00	6 445	8 445	842,00	—	—	1 548,00	
13.	Leipzig	Thüringen	482	—	2 892,00	7 200	9 600	960,00	—	—	1 680,00	
14.	Leipzig	Frankfurt a. M.	17	—	250,00	70	70	8,00	—	—	267,00	
15.	Leipzig	Frankfurt a. M.	28	—	425,00	140	140	17,00	—	—	442,00	
16.	Leipzig	Frankfurt a. M.	40	—	590,00	1 800	2 400	24,00	—	—	614,00	
17.	Leipzig	Frankfurt a. M.	33	—	495,00	1 485	1 980	19,00	—	—	514,00	
18.	Leipzig	Frankfurt a. M.	11 287	7 323	6 023	—	—	13 850	—	—	21 250,00	
19.	Leipzig	Frankfurt a. M.	15 302	7 289	6 022	—	—	12 790	—	—	19 880,00	
20.	Leipzig	Frankfurt a. M.	3	—	2,00	20	—	—	—	—	2,00	
21.	Leipzig	Frankfurt a. M.	5	—	4,00	—	—	—	—	—	4,00	
22.	Leipzig	Frankfurt a. M.	258	—	168,00	3 420	4 560	45,00	—	—	219,00	
23.	Leipzig	Frankfurt a. M.	252	—	151,00	3 020	4 027	40,00	—	—	191,00	
24.	Leipzig	Frankfurt a. M.	3	—	4,00	—	—	—	—	—	4,00	
25.	Leipzig	Frankfurt a. M.	1	—	2,00	—	—	—	—	—	2,00	
26.	Leipzig	Frankfurt a. M.	482	—	2 892,00	7 200	9 600	960,00	—	—	1 680,00	
27.	Leipzig	Frankfurt a. M.	552	—	3 312,00	8 400	11 200	1 120,00	—	—	2 192,00	
28.	Leipzig	Frankfurt a. M.	627	—	3 762,00	9 480	12 640	1 264,00	—	—	2 496,00	
29.	Leipzig	Frankfurt a. M.	26	—	18,00	207	276	27,00	—	—	45,00	
30.	Leipzig	Frankfurt a. M.	39	—	27,00	303	404	40,00	—	—	64,00	
31.	Leipzig	Frankfurt a. M.	60	—	42,00	474	632	63,00	—	—	105,00	
32.	Leipzig	Frankfurt a. M.	35	—	24,00	270	360	36,00	—	—	60,00	
33.	Leipzig	Frankfurt a. M.	804	—	4 824,00	12 360	16 480	1 648,00	—	—	3 176,00	
34.	Leipzig	Frankfurt a. M.	1 048	—	6 288,00	16 160	21 544	2 154,00	—	—	4 134,00	
35.	Leipzig	Frankfurt a. M.	251	—	1 506,00	3 765	5 020	502,00	—	—	908,00	
36.	Leipzig	Frankfurt a. M.	86	—	516,00	1 296	1 728	172,00	—	—	258,00	

Ordnungs-Nummer.	III directen Verkehre	IV					Zusammen.
		Wagenklassen.				Abgangspersonen in III. Wagen- klassen mit ge- wöhnlicher Klasse.	
		I.	II.	III.	IV.		
		Anzahl.					
29. mit den Oesterreichischen Staatsbahnen und der Aussig-Teplitzer Bahn	Ebersbach	2	26	61	—	—	89
	—	8	87	173	—	—	268
	Warschdorf	10	101	169	—	—	280
30. mit der Dux-Bodenbacher Bahn	Bodenbach	30	429	890	—	—	1349
	—	41	549	884	—	—	1474
	Rage	2	45	9	—	—	56
31. mit der Böhmischen Westbahn	Bodenbach	4	92	139	—	—	234
	—	4	119	154	—	—	257
	Ebersbach	8	182	434	—	—	624
32. mit der Böhmischen Nordbahn	Warschdorf	1	68	274	—	—	343
	—	—	69	280	—	—	349
	Tetschen	586	1971	564	—	—	3121
33. mit der Oesterreichischen Nordwest- und Südwestdeutschen Verbindungsbahn	Zittau	—	4	1	—	—	5
	—	4	29	—	—	—	33
	Görlitz	—	—	—	—	—	—
34. mit der Ungarischen Staatsbahn	Dresden	335	3741	7345	—	—	11421
	—	171	2987	5130	—	—	8488
	Hess	65	345	2900	—	—	3310
35. mit dem Leipzig-Dresdner Linien	Döbeln	143	7336	31130	—	—	38609
	—	151	7134	30335	—	—	38410
	Leipzig	25	356	529	—	—	910
36. mit der Berlin-Dresdner Bahn	Roschwitz	1	406	1889	—	—	2296
	—	1	393	1759	—	—	2153
	Hainichen	—	86	425	—	—	511
37. mit der Chemnitz-Kamenzener Bahn	Dresden	42	368	366	—	—	776
	—	25	297	244	—	—	546
	Flöha	82	5407	26083	—	—	31572
—	62	5528	28500	—	—	33190	

Kilogramm Billets	Tonnen Billets	Tage Billets	Abgangs- und Ankünfte in allen Klassen mit ge- wöhnlicher Klasse Billets	Billets überhaupt	Für andere Stationen verkauft Abgangsbillets	Billets Einnahme.	Belastungszon.			Handel (in Tonnen)		Gesamt- Einnahme.			
							Gesamt- Gewicht	Bezahltes Gewicht	Fracht- Integ.	Stück	Fracht- Integ.				
													Mark.		Stück
													Mark.	Stück	
—	94	—	—	—	—	158,00	1900	380	9,00	—	—	167,00			
—	144	—	—	—	—	233,00	2104	1230	36,00	—	—	269,00			
—	273	—	—	—	—	202,00	5043	1335	13,00	—	—	215,00			
—	166	—	—	—	—	153,00	3221	827	11,00	—	—	164,00			
—	19	—	—	—	—	12,00	30	30	0,10	—	—	12,10			
—	13	—	—	—	—	7,00	16	15	0,10	—	—	7,20			
841	25	409	—	—	—	1274,00	4929	5340	151,00	—	—	5000,00			
747	37	595	—	—	—	1985,00	2107,00	1700	139	—	—	1091,00			
—	40	40	—	—	—	15,00	139	700	1,00	—	—	14,00			
—	6	61	—	—	—	32,00	304	1320	2,00	—	—	34,00			
—	234	—	—	—	—	254,00	3977	1275	40,00	—	—	400,00			
—	257	—	—	—	—	257,00	2729	720	26,00	—	—	283,00			
—	603	—	—	—	—	603,00	5019	1790	31,00	—	—	565,00			
—	512	—	—	—	—	512,00	4771	3239	26,00	—	—	5100,00			
—	445	—	—	—	—	445,00	4411	2260	18,00	—	—	470,00			
—	210	—	—	—	—	210,00	2021	1791	15,00	—	—	205,00			
2429	620	36	—	—	—	3124,00	13475,00	25840	662,00	—	—	14761,00			
2294	616	21	—	—	—	2450,00	12791,00	25530	560,00	—	—	13251,00			
—	5	—	—	—	—	8,00	40	60	1,00	—	—	9,00			
—	20	—	—	—	—	65,00	254	210	5,00	—	—	70,00			
—	2	—	—	—	—	30,00	—	—	—	—	—	30,00			
146	9748	183	—	—	—	11412,00	39121,00	378892	64200	2470,00	—	41568,00			
1329	6537	32	—	—	—	8295,00	26054,00	195362	34710	1460,00	—	29400,00			
—	2802	—	—	—	—	2802,00	4287,00	34767	9230	197,00	—	4764,00			
—	1150	—	—	—	—	1150,00	1343,00	21927	7400	28,00	—	3721,00			
—	11778	15515	75	—	—	27268,00	34834,00	145379	47305	638,00	—	35912,00			
—	11438	11341	—	—	—	22850,00	29395,00	116736	42525	618,00	—	29471,00			
—	2	209	—	—	—	312,00	734,00	4590	1845	67,00	—	802,00			
—	226	—	—	—	—	226,00	378,00	832	1215	30,00	—	494,00			
—	846	775	15	—	—	1424,00	1612,00	11422	2599	28,00	—	1942,00			
—	680	640	—	—	—	1399,00	1435,00	7916	2199	28,00	—	1480,00			
—	183	183	—	—	—	366,00	194,00	2721	1129	7,00	—	381,00			
—	169	147	—	—	—	311,00	254,00	1210	625	4,00	—	358,00			
168	346	—	—	—	—	708,00	1854,00	6145	6145	120,00	—	2010,00			
223	45	—	—	—	—	69,00	1895,00	3485	1485	194,00	—	2000,00			
—	1984	10397	—	—	—	12840,00	24167,00	98460	40489	632,00	—	24760,00			
—	1671	10921	—	—	—	21230,00	11300,00	49130	672,00	—	—	22572,00			

Ordnungs-Nummer	in	Per				Zu- kunft 1904
		Wagenklasse				
		I.	II.	III.	IV.	
	via	Anzahl				
		Wagenklasse				
		I.	II.	III.	IV.	
		Anzahl				
28. mit der Chemnitz-Aue-Adorf-Bahn (auf der Bahn bis mit 31. Juli 1904)	Aue	14	1 205	4 248	—	5 467
		5	1 228	4 104	—	5 337
	Glauchau	20	1 888	11 130	—	13 018
		30	1 999	11 054	—	13 053
29. mit der Muldenhalbahn	Penig	15	493	2 318	—	2 811
		25	506	2 335	—	2 841
	Roßdorf	1	419	3 394	—	3 713
		2	411	3 045	—	3 456
40. mit der Sächsisch-Thüringischen Bahn (auf der Bahn bis mit 30. Juni 1904)	Weischlitz	—	288	1 210	—	1 500
		—	290	1 160	—	1 450
	Görsnitz	177	10 967	54 507	2 193	67 664
		141	10 904	55 125	2 154	68 184
41. mit der Görsnitz-Geraer Bahn	Penig-Glauchau-Görsnitz	—	5	30	—	35
	Görsnitz-Glauchau-Penig	—	4	25	—	29
42. mit der Elbische-Bismarck-Bahn (auf der Bahn bis mit 1. August 1904)	Hainichen	—	344	1 812	322	2 478
		3	305	2 045	357	2 710
	Altenberg	9	324	2 963	—	3 287
		9	309	2 927	—	3 236
43. mit der Altenberg-Zöfcher Bahn	Gaschwitz-Messelwitz	—	50	222	—	272
	Messelwitz-Gaschwitz	1	59	170	—	229
	Gaschwitz	40	1 858	40 493	640	43 991
		44	1 717	40 403	681	43 801
44. mit der Gaschwitz-Messelwitzer Bahn	Altenberg-Messelwitz	1	25	222	—	247
	Messelwitz-Altenberg	—	55	264	—	319
45. mit der Zittau-Bautzener Bahn	Zittau	74	3 022	20 027	—	23 049
		45	2 945	20 244	—	23 189
46. zwischen Sächsischen Staatsbahnstationen (über die Muldenhalbahn)	Glauchau-Penig	—	108	502	—	610
	Penig-Glauchau	—	42	201	—	243
	Penig-Glauchau	1	97	469	—	566
	Glauchau-Penig	—	50	235	—	285
	Dresden	—	6	11	—	17
		—	6	11	—	17
	mit Berlin	—	—	—	—	—
	mit München u. Nürnberg	3	197	—	—	200
		3	197	—	—	200
47. auf Unterbahnstrecken (in be- sonderen Zügen)	Eger	—	15	41	—	56
		—	15	41	—	56
	mit Wismar	—	94	20	—	114
		—	94	20	—	114

Kilogramm- Einsätze	auf							Billetts- Einnahme	Beladungsgesack			Hande (für Reisende)		Gesamt- Einnahme	
	Vore- billets	Tage- billets	Haupt- billets	sonstige Billets	sonstige Billets	sonstige Billets	Billets Gesamt		Gesamt- Gewicht	Besatzes Gewicht	Fracht- betrag	Stück	Fracht- betrag		
															Mark
—	1 812	1 700	—	—	—	—	3 512	—	3 004,00	24 267	8 335	—	—	—	3 170,00
—	1 732	1 550	—	—	—	—	3 282	—	2 990,00	24 954	8 300	101,00	—	—	4 461,00
—	2 241	3 479	—	—	—	—	5 720	—	9 000,00	30 787	12 415	194,00	—	—	9 150,00
—	3 091	3 000	—	—	—	—	6 091	—	11 514,00	35 969	13 070	190,00	—	—	11 510,00
—	701	1 070	—	—	—	—	1 771	—	2 883,00	9 826	3 425	81,00	—	—	2 964,00
—	865	1 034	—	—	—	—	1 899	—	3 228,00	11 701	3 265	85,00	—	—	3 313,00
—	1 040	1 002	—	—	—	—	2 042	—	2 801,00	9 085	3 405	55,00	—	—	2 856,00
—	765	1 002	—	—	—	—	1 767	—	2 660,00	8 110	2 845	41,00	—	—	2 701,00
—	384	307	—	—	—	—	691	—	802,00	3 000	1 055	35,00	—	—	837,00
—	719	900	—	—	—	—	1 619	—	2 190,00	6 595	2 280	35,00	—	—	2 225,00
—	20 818	22 704	210	—	—	—	43 732	15	61 298,00	228 479	110 420	1 758,00	34	4,00	63 087,00
—	21 308	21 790	375	—	—	—	43 473	—	60 021,00	271 415	94 250	1 553,00	17	3,00	62 585,00
—	25	9	—	—	—	—	34	—	62,00	225	—	—	—	—	62,00
—	12	8	—	—	—	—	20	—	40,00	100	30	1,00	—	—	41,00
—	100	708	—	—	—	—	1 044	—	1 594,00	7 472	3 115	30,00	—	—	1 554,00
—	1 411	921	—	—	—	—	2 332	—	2 608,00	7 919	2 745	28,00	—	—	2 636,00
—	1 129	1 405	—	—	—	—	2 534	—	3 258,00	17 220	5 705	120,00	—	—	3 378,00
—	1 937	505	—	—	—	—	2 442	—	4 394,00	20 541	8 225	212,00	—	—	4 596,00
—	112	82	—	—	—	—	194	—	103,00	1 268	440	5,00	—	—	108,00
—	35	79	—	—	—	—	114	—	62,00	1 200	580	3,00	—	—	65,00
—	10 857	15 407	105	—	—	—	26 369	60	15 032,00	64 435	40 060	277,00	100	20,00	15 309,00
—	7 742	20 222	120	—	—	—	28 014	—	23 008,00	50 775	18 980	315,00	100	20,00	23 343,00
—	145	69	—	—	—	—	214	—	300,00	2 780	1 090	17,00	—	—	317,00
—	335	60	—	—	—	—	395	—	504,00	2 470	225	10,00	—	—	514,00
—	9 119	6 704	15	—	—	—	15 838	15	22 798,00	100 570	100 240	1 143,00	—	—	24 941,00
—	8 618	7 912	—	—	—	—	16 530	—	22 508,00	102 959	99 945	1 101,00	—	—	24 609,00
—	327	303	—	—	—	—	630	—	1 228,00	4 100	1 280	27,00	—	—	1 304,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	319	286	—	—	—	—	605	—	1 497,00	4 202	1 510	35,00	—	—	1 532,00
—	—	17	—	—	—	—	17	—	65,00	—	—	—	—	—	65,00
—	—	300	—	—	—	—	300	—	2 625,00	—	—	—	—	—	2 625,00
—	—	41	—	—	—	—	41	—	415,00	—	—	—	—	—	415,00
—	—	15	—	—	—	—	15	—	90,00	—	—	—	—	—	90,00
—	—	41	—	—	—	—	41	—	300,00	—	—	—	—	—	300,00
—	—	21	—	—	—	—	21	—	120,00	—	—	—	—	—	120,00

Ordnungs-Nummer	im direkten Verkehre	P e r					Zu- samm- man.
		in				Wagen- klassen	
		I.	II.	III.	IV.		
	in den Trassen:	A n n a h m e					
	in den Trassen:	A n n a h m e					
	Dresden - Dresden	4	313	—	—	—	317
	Dresden - Dresden	—	30	133	—	—	163
	Dresden - Dresden	—	22	14	—	—	36
	Dresden - Dresden	—	27	38	—	—	65
	Dresden - Dresden	—	2	11	—	—	13
	Dresden - Dresden	—	198	314	—	—	512
	Dresden - Dresden	—	31	21	—	—	52
	Dresden - Dresden	3	48	19	—	—	70
	Dresden - Dresden	—	21	1	—	—	22
	Dresden - Dresden	—	14	15	—	—	29
	Dresden - Dresden	10	728	312	—	—	1048
	Dresden - Dresden	—	701	1795	—	—	2496
	Dresden - Dresden	—	2	1	—	—	3
	Dresden - Dresden	2	30	3	—	—	34
	Leipzig - Leipzig	—	8	20	—	—	28
	Leipzig - Leipzig	4	109	41	—	—	150
	Leipzig - Leipzig	—	17	10	—	—	27
	Leipzig - Leipzig	3	91	30	—	—	120
	Leipzig - Leipzig	—	14	117	—	—	131
	Leipzig - Leipzig	—	24	17	—	—	41
	Reichenberg - Reichenberg	—	1	17	—	—	18
	Breslau - Breslau	—	5	1	—	—	6
	Breslau - Breslau	1	9	14	—	—	24
	Breslau - Breslau	—	1	1	—	—	2
	Berlin - Berlin	—	—	2	—	—	2
	Berlin - Berlin	—	1	—	—	—	1
	Berlin - Berlin	—	11	5	—	—	16
	Berlin - Berlin	—	—	4	—	—	4
	Berlin - Berlin	—	7	20	—	—	27
	Prag - Prag	—	1	—	—	—	1
	Prag - Prag	—	2	—	—	—	2
	Prag - Prag	—	2	19	—	—	21
	Prag - Prag	—	23	23	—	—	46
	Prag - Prag	—	4	3	—	—	7
	Wien - Wien	—	52	—	—	—	52
	Summe	8 375	102 078	273 311	382	3 272	389 029
	Summe totale	17 498	267 204	540 328	1 195	6 743	773 043

48. auf Handreise-Billets

Eilzuge- billets	Tour- billets	Tages- billets	Sonntags- und Ferien- billets	in einer Reise auf mehreren Tagen	in einer Reise auf mehreren Tagen	Billets überhaupt	Für andere Spezial- verkehre Abrechnungsbillets	Billetgeld- Einnahme	Reisegeräth.			Hand- gepäck		Gesamt- Einnahme	
									Gewicht	Gewicht	Fracht- betrag	Stück	Fracht- betrag		
															Kilogramm
—	—	—	—	—	—	317	317	4 254,00	—	—	—	—	—	—	4 254,00
—	—	—	—	—	—	143	143	1 941,00	—	—	—	—	—	—	1 941,00
—	—	—	—	—	—	28	28	357,00	—	—	—	—	—	—	357,00
—	—	—	—	—	—	65	65	932,00	—	—	—	—	—	—	932,00
—	—	—	—	—	—	10	10	122,00	—	—	—	—	—	—	122,00
—	—	—	—	—	—	452	452	5 407,00	—	—	—	—	—	—	5 407,00
—	—	—	—	—	—	32	32	397,00	—	—	—	—	—	—	397,00
—	—	—	—	—	—	70	70	855,00	—	—	—	—	—	—	855,00
—	—	—	—	—	—	22	22	275,00	—	—	—	—	—	—	275,00
—	—	—	—	—	—	29	29	371,00	—	—	—	—	—	—	371,00
—	—	—	—	—	—	1 048	1 048	14 318,00	—	—	—	—	—	—	14 318,00
—	—	—	—	—	—	2 516	2 516	34 636,00	—	—	—	—	—	—	34 636,00
—	—	—	—	—	—	3	3	31,00	—	—	—	—	—	—	31,00
—	—	—	—	—	—	44	44	628,00	—	—	—	—	—	—	628,00
—	—	—	—	—	—	28	28	310,00	—	—	—	—	—	—	310,00
—	—	—	—	—	—	211	211	2 528,00	—	—	—	—	—	—	2 528,00
—	—	—	—	—	—	27	27	438,00	—	—	—	—	—	—	438,00
—	—	—	—	—	—	130	130	1 633,00	—	—	—	—	—	—	1 633,00
—	—	—	—	—	—	131	131	163,00	—	—	—	—	—	—	163,00
—	—	—	—	—	—	41	41	578,00	—	—	—	—	—	—	578,00
—	—	—	—	—	—	18	18	220,00	—	—	—	—	—	—	220,00
—	—	—	—	—	—	4	4	76,00	—	—	—	—	—	—	76,00
—	—	—	—	—	—	24	24	298,00	—	—	—	—	—	—	298,00
—	—	—	—	—	—	2	2	13,00	—	—	—	—	—	—	13,00
—	—	—	—	—	—	3	3	17,00	—	—	—	—	—	—	17,00
—	—	—	—	—	—	1	1	3,00	—	—	—	—	—	—	3,00
—	—	—	—	—	—	14	14	188,00	—	—	—	—	—	—	188,00
—	—	—	—	—	—	4	4	57,00	—	—	—	—	—	—	57,00
—	—	—	—	—	—	27	27	321,00	—	—	—	—	—	—	321,00
—	—	—	—	—	—	1	1	9,00	—	—	—	—	—	—	9,00
—	—	—	—	—	—	2	2	26,00	—	—	—	—	—	—	26,00
—	—	—	—	—	—	21	21	214,00	—	—	—	—	—	—	214,00
—	—	—	—	—	—	31	31	394,00	—	—	—	—	—	—	394,00
—	—	—	—	—	—	7	7	91,00	—	—	—	—	—	—	91,00
—	—	—	—	—	—	51	51	625,00	—	—	—	—	—	—	625,00
44 328	123 204	96 890	420	—	5 329	282 044	150	807 911,00	4 002 130	1 127 285	48 246,00	110	25,00	941 892,00	
29 886	121 798	116 299	710	—	3 527	257 020	—	831 325,00	2 479 777	1 089 375	40 943,00	148	76,00	927 645,00	
14 442	101 406	80 591	410	—	1 802	125 024	—	1 776 586,00	1 522 353	2 147 910	7 303,00	62	49,00	1 864 737,00	



Ordnungsnummer	in direkten Verkehre	P e r					Zu- samm. 1898.
		Wagenklassen					
		I	II	III	IV	Wagen- klassen III, IV mit Kilometer- Zählung	
		A n z a h l					
14. mit Mitteldeutsch-Schweizerische Verbandsstationen	Leipzig	3	2	—	—	—	5
		1	30	—	—	—	31
15. mit Sächsisch-Elektischen Verbandsstationen	Leipzig	13	37	15	—	—	65
		—	34	21	—	—	55
	Leipzig	15	175	222	—	—	312
		20	220	228	—	—	721
16. mit Norddeutschen Verbandsstationen	Bismarck	9	39	16	—	—	64
		4	26	17	—	—	47
17. mit Berlin-Köln Verbandsstationen	Leipzig	221	2103	708	—	—	3132
		224	2120	705	—	—	3249
18. mit Preussisch-Brandenburgischen Verbandsstationen	Leipzig	—	—	—	—	—	—
		6	—	10	—	—	16
19. mit den Harzvereehen Staatsbahnen	Leipzig	10	47	17	—	—	74
		6	21	12	—	—	39
20. mit Thüringen	Leipzig	190	1320	1400	—	—	3470
		180	1245	1300	—	—	3425
21. mit der Werra-Elbe	Leipzig	1	31	28	—	—	60
		1	24	22	—	—	47
22. mit der Stadtbahn	Leipzig	12	124	125	—	—	261
		16	167	173	—	—	356
23. mit der Bergisch-Märkischen Bahn	Leipzig	20	198	10	—	—	318
		12	201	102	—	—	415
24. mit Oberhausen	Leipzig	20	142	9	—	—	171
		25	154	11	—	—	210
25. mit Baden	Leipzig	61	371	—	—	—	432
		53	325	—	—	—	378
26. mit Oesterreich	Dresden	221	1465	688	—	—	2474
		212	1331	671	—	—	2314
27. mit der Sax-Böhmischer Bahn	Dresden	—	—	—	—	—	—
		7	21	21	—	—	49
28. mit der Oesterreichischen Nordwest-Bahn	Dresden	84	226	14	—	—	324
		80	224	12	—	—	316
29. mit London, Paris, Brüssel und Lüttich	Leipzig	29	53	—	—	—	82
		2	20	—	—	—	22
30. mit der Mitteldeutschen	Grossbothen	104	3348	11239	—	—	21791
		114	3500	11699	—	—	22313

A B G A N G										R e i s e g e l d e r			H a n d e l s b e t r a g		Gesamt- Einnahme.	
a u f										Einnahme- Einnahme.	Gesamt- Gewicht.	Brennstoff- Gewicht.	Fracht- betrag.	Stück		Fracht- betrag.
Menge Wägen	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer	Yen- Kilometer								Stück	Kilogramm	Stück	Mark
5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	50,00
11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	80,00
72	16	—	—	—	—	—	—	—	—	68	—	—	—	—	—	547,00
17	20	—	—	—	—	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	303,00
154	126	—	—	—	—	—	—	—	—	312	—	—	—	—	—	2020,00
221	200	—	—	—	—	—	—	—	—	721	—	—	—	—	—	4471,00
28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	155,00
16	42	—	—	—	—	—	—	—	—	57	—	—	—	—	—	154,00
3062	675	—	—	—	—	—	—	—	—	2732	—	—	—	—	—	29071,00
3129	200	—	—	—	—	—	—	—	—	2622	—	—	—	—	—	26725,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	—	—	—	—	—	211,00
21	100	—	—	—	—	—	—	—	—	184	—	—	—	—	—	640,00
44	129	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	341,00
420	2220	—	—	—	—	—	—	—	—	3170	—	—	—	—	—	19820,00
516	2528	—	—	—	—	—	—	—	—	3424	—	—	—	—	—	21500,00
—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	70	—	—	—	—	—	411,00
—	112	—	—	—	—	—	—	—	—	112	—	—	—	—	—	555,00
—	201	—	—	—	—	—	—	—	—	201	—	—	—	—	—	1300,00
—	229	—	—	—	—	—	—	—	—	229	—	—	—	—	—	1670,00
290	64	—	—	—	—	—	—	—	—	310	—	—	—	—	—	2340,00
528	90	—	—	—	—	—	—	—	—	418	—	—	—	—	—	4542,00
177	—	—	—	—	—	—	—	—	—	177	—	—	—	—	—	1311,00
253	—	—	—	—	—	—	—	—	—	253	—	—	—	—	—	1622,00
322	—	—	—	—	—	—	—	—	—	322	—	—	—	—	—	2125,00
228	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228	—	—	—	—	—	2220,00
2160	220	—	—	—	—	—	—	—	—	2420	—	—	—	—	—	18563,00
2229	270	—	—	—	—	—	—	—	—	2500	—	—	—	—	—	18724,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	285,00
294	70	—	—	—	—	—	—	—	—	364	—	—	—	—	—	2974,00
228	225	2*)	—	—	—	—	—	—	—	726	—	—	—	—	—	5325,00
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	150,00
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	—	151,00
—	4704	7121	—	—	—	—	—	—	—	19425	—	—	—	—	—	19218,00
—	5725	8347	—	—	—	—	—	—	—	18328	—	—	—	—	—	22484,00

*) Die hier tabellarisch genannten Werte beziehen sich auf die in der Tabelle angegebenen Personen.

Ordnungs-Nummer.	im direkten Verkehre	P e r					
		in				Wagen- klassen nach ge- wöhnlichen Abzähl- system.	Zu- samm- tlich.
		I.	II.	III.	IV.		
		Wagenklasse.				Anzahl	
	vsn	Dresden	181	3 055	5 563	—	8 717
			255	3 933	7 337	—	11 194
	Riesa		22	506	1 411	—	1 939
			55	745	2 032	—	2 832
21 mit den sächsischen Staatsbahnen und mit- verwalteten Privatbahnen	Döbeln		154	7 154	30 935	—	38 999
			143	7 334	31 130	—	38 607
	Leipzig		16	140	72	—	228
			35	199	128	—	312
	Rosenitz		6	894	4 076	—	4 966
			4	393	4 429	—	5 485
22 zwischen Stationen der Leipzig-Dresdner Liniennetze (über die Stationen Leipzig-Dresdner Liniennetze)	Döbeln-Riesa		—	36	455	—	506
		Riesa-Döbeln	—	35	450	—	485
		Riesa-Döbeln	—	37	473	—	510
		Döbeln-Riesa	—	33	415	—	448
23 auf Unternehmerräten (mit Wien) (in beidseitigen Zügen)	Döbeln		—	4	6	—	10
			—	4	6	—	10
24 auf Bundesbahnen in den Touren:	Dresden-Dresden	Dresden, Nicht auf Leipzig	1	68	45	—	117
		Leipzig-Leipzig	—	83	43	—	140
		Leipzig-Döbeln	—	—	30	—	30
		Döbeln, Nicht auf Leipzig	—	53	—	—	53
Summa		4 692	45 006	91 554	2 345	143 294	
Summa		5 072	50 196	99 729	4 442	159 431	
Summa totalis		9 679	96 744	190 844	6 808	304 495	

2. Von der Staatsverwaltung
a. Gesellschaften

1 mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Görsnitz und Leipzig	9	81	56	—	96
	Leipzig und Görsnitz	4	45	89	—	131
2 mit Thüringen	Gera	1	58	368	—	427
		6	89	436	—	531
3 mit der Gera-Eichrichter Bahn	Gera	5	48	267	—	390
		—	16	377	—	393
4 mit der Weimar-Geraer Bahn	Gera	2	55	214	—	271
		—	61	213	—	274
5 mit den Bayerischen Staatsbahnen	Görsnitz und Eger	—	6	1	—	7
	Eger und Görsnitz	1	27	12	—	40

Reise- klasse	Yours- billets	Voyage- billets	Stamm- und Kontingents- billets	sonstige Billets auf sonstigen Linien des Bayerischen Staats- bahnen- systems	Billets überhaupt	Für andere Stationen verkehrende Abkommensbillets	Reisegepäck			Fracht (per Stationen)		Gesamt- Einnahme.	
							Einnahme	Gesamt- Gewicht	Bezahltes Gewicht	Fracht- betrag	Stück		Fracht- betrag
							Mark	Kilogramm	Mark	Mark	Mark		
2 540	5 985	49	—	—	8 534	—	48 516,00	182 593	39 935	2 047,00	—	50 563,00	
2 434	5 489	165	—	—	12 037	—	67 159,00	238 171	72 006	2 664,00	—	70 824,00	
37	1 965	—	—	—	1 960	—	2 862,00	31 667	7 891	139,00	—	3 002,00	
—	3 000	—	—	—	3 000	—	4 135,00	34 267	9 239	152,00	—	4 287,00	
—	11 409	11 241	—	—	22 650	—	44 362,00	166 596	43 515	985,00	—	45 347,00	
—	11 729	15 015	75	—	27 389	—	57 162,00	165 829	47 165	1 115,00	—	58 283,00	
8	220	—	—	—	228	—	1 569,00	3 161	1 135	89,00	—	1 658,00	
59	385	—	—	—	312	—	1 239,00	4 076	1 861	85,00	—	1 324,00	
—	2 548	1 458	—	—	3 000	—	3 257,00	14 163	5 169	128,00	—	3 385,00	
—	2 070	1 940	15	—	4 005	—	7 269,00	27 093	4 716	112,00	—	7 491,00	
—	229	279	—	—	508	—	931,00	2 002	769	10,00	—	941,00	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	129	118	—	—	240	—	474,00	631	229	13,00	—	499,00	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	30	—	—	30	—	72,00	—	—	—	—	72,00	
—	—	—	—	—	117	117	741,00	—	—	—	—	741,00	
—	—	—	—	—	140	140	864,00	—	—	—	—	864,00	
—	—	—	—	—	30	30	90,00	—	—	—	—	90,00	
—	—	—	—	—	53	53	363,00	—	—	—	—	363,00	
25 920	64 048	39 439	—	—	205	108 733	326 000,00	1 116 941	465 854	17 092,00	139	32,00	375 284,00
26 294	69 661	39 141	90	—	139 739	—	432 628,00	1 259 619	533 119	19 899,00	203	104,00	434 627,00
52 114	133 709	64 880	90	—	235	239 525	758 628,00	2 376 560	998 973	36 991,00	341	237,00	809 911,00

betrieblene Privat-Eisenbahnen.
a. Gesellschaften

—	96	—	—	—	96	—	71,00	1 187	545	6,00	—	—	84,00
—	137	—	—	—	137	—	104,00	440	410	7,00	—	—	111,00
—	427	—	—	—	427	—	117,00	5 598	1 839	14,00	—	—	328,00
—	321	—	—	—	321	—	45,00	6 622	2 109	17,00	—	—	579,00
—	340	—	—	—	340	—	297,00	6 160	2 085	30,00	—	—	318,00
—	265	—	—	—	265	—	322,00	5 074	1 629	15,00	—	—	337,00
—	150	79	—	—	229	—	222,00	1 967	440	5,00	—	—	227,00
—	147	29	—	—	176	—	162,00	439	439	3,00	—	—	165,00
5	4	—	—	—	7	—	22,00	190	56	1,00	—	—	13,00
26	14	—	—	—	40	—	16,00	199	199	5,00	—	—	71,00

Ordnungsnummer	Gesamt-Einnahmen	Haupterlöse		Nebenerlöse		Bilanz-Einnahmen	Sonstige Einnahmen	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	Einnahmen aus dem Verkauf von	
		Grundbesitz	Handel	Gewerbe	Industrie														
1	100000	50000	30000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
2	200000	100000	60000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000	20000
3	300000	150000	90000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
4	400000	200000	120000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000	40000
5	500000	250000	150000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000	50000
6	600000	300000	180000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000	60000
7	700000	350000	210000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000	70000
8	800000	400000	240000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000	80000
9	900000	450000	270000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000	90000
10	1000000	500000	300000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000	100000

Das Jahr wurden

Personenverkehr

Abschnitt IV.		Personenverkehr	
IV	III	II	I

B^{IV}.

Spezieller Nachweis

DER

DURCHGANGS-VERKEHRE

BEI DER

PERSONENFREQUENZ.

1. Auf den Staats-Eisenbahnen.
2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Gössnitz-Geraer Bahn.
 - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Ordnungs-Nummer	in	P a r					
		in				Zu- sammen 1000	Zu- sammen 1000
		I.	II.	III.	IV.		
		Wagenklasse				Wagenklasse	
	zwischen	sta					

1. Staats-

1. Schleusen und Mitteldeutsches Verkehrs- stationen	Wetz. auf Brno	22	255	—	—	—	277
	Brno auf Wetz.	20	227	—	—	—	247
2. Schleusen und Baden etc.	Wetz. auf Brno	2	7	—	—	—	9
	Brno auf Wetz.	—	13	—	—	—	13
3. Schleusen und den Leipzig-Dresdener Linien	Wetz. auf Brno	173	1 862	1 864	—	—	3 729
	Brno auf Wetz.	107	1 491	1 291	—	—	2 782
4. Schleusen und der Magdeburg-Halle- Bahnen	Wetz. auf Brno	3	134	—	—	—	137
	Brno auf Wetz.	—	43	—	—	—	43
5. Schleusen und der Halle-Cannizer Zweigbahn	Wetz. auf Brno	1	23	—	—	—	24
	Brno auf Wetz.	—	15	—	—	—	15
6. Warschau und Mitteldeutsches Verkehrs- stationen	Wetz. auf Brno	—	2	—	—	—	2
	Brno auf Wetz.	—	2	—	—	—	2
7. Schleusen und Marienbad	Wetz. auf Eger	21	187	—	—	—	208
	Eger auf Wetz.	17	68	—	—	—	135
8. Russische Stationen und Marienbad	Wetz. auf Eger	—	11	—	—	—	11
9. Breslau und den Bayerischen Staatsbahnen	Wetz. auf Eger	19	117	24	—	—	150
	Eger auf Wetz.	8	75	42	—	—	125
10. Petersburg und den Bayerischen Staatsbahnen	Wetz. auf Eger	2	7	—	—	—	9
	Eger auf Wetz.	—	4	—	—	—	4
11. Breslau und Carlsbad	Wetz. auf Karlsbad	10	96	—	—	—	106
	Karlsbad auf Wetz.	4	47	—	—	—	51
12. Breslau und Teplitz	Wetz. auf Karlsbad	6	67	—	—	—	73
	Karlsbad auf Wetz.	5	33	—	—	—	38
13. Russische Stationen und Teplitz	Wetz. auf Karlsbad	7	18	—	—	—	25
	Karlsbad auf Wetz.	6	13	—	—	—	19
14. der Berlin-Görlitzer und Oesterreichischen Nordbahn	Kann. auf Tetschen	2	4	—	—	—	6
	Tetschen auf Kann.	11	17	—	—	—	28
15. Berlin und Baden	Leipzig auf Bf.	—	1	—	—	—	1
	Bf. auf Leipzig	—	1	—	—	—	1
16. Berlin und Württemberg	Leipzig auf Bf.	22	123	—	—	—	145
	Bf. auf Leipzig	24	228	—	—	—	252
17. Berlin und der Schweiz (via Rommelsch)	Leipzig auf Bf.	29	111	—	—	—	140
	Bf. auf Leipzig	11	72	—	—	—	83
18. Berlin und der Schweiz (via Rommelsch)	Leipzig auf Bf.	4	41	—	—	—	45
	Bf. auf Leipzig	14	119	—	—	—	133
	Leipzig auf Bf.	624	3 797	324	—	—	4 145
	Bf. auf Leipzig	626	3 100	502	—	—	3 628
	Leipzig auf Eger	200	1 015	271	—	—	1 486
	Eger auf Leipzig	242	1 292	333	—	—	1 867

Kiloge- wichte	auf					Billetts- Einnahmen	Reisegepäck			Hand- (der Reisenden)		Gesamt- Einnahmen
	Tage- billets	Tage- billets	Tage- billets	Handge- päckbillets	Billets durchausgeh.		Gesamt- Gewicht	Beschlus- Gewicht	Frachtbeitrag	Stück	Frachtbeitrag	
Eisenbahnen												
637	—	—	—	—	637	5 182,00	15 445	3 295	367,20	—	—	3 295,00
301	—	—	—	—	301	2 312,00	2 213	2 650	156,00	3	1,00	3 071,00
9	—	—	—	—	9	72,00	205	120	5,00	—	—	91,00
13	—	—	—	—	13	100,00	210	70	8,00	—	—	108,00
2 027	2 014	—	—	—	4 041	38 075,00	100 905	27 642	1 548,00	—	—	29 623,00
1 239	1 713	—	—	—	2 952	17 111,00	44 089	75 473	868,00	—	—	18 000,00
129	—	—	—	—	129	1 095,00	2 015	910	36,00	—	—	1 131,00
66	—	—	—	—	66	537,00	1 419	470	29,00	—	—	566,00
36	—	—	—	—	36	189,00	605	220	18,00	—	—	197,00
16	—	—	—	—	16	140,00	309	120	7,00	—	—	147,00
2	—	—	—	—	2	12,00	39	40	1,00	—	—	13,00
2	—	—	—	—	2	17,00	113	70	3,00	—	—	20,00
217	—	—	—	—	217	3 884,00	2 600	2 000	218,00	—	—	4 402,00
105	—	—	—	—	105	2 805,00	1 553	1 351	122,00	—	—	2 927,00
11	—	—	—	—	11	309,00	20	20	7,00	—	—	316,00
130	24	—	—	—	154	1 512,00	1 402	1 023	298,00	—	—	1 710,00
54	45	—	—	—	99	2 972,00	885	885	100,00	—	—	3 147,00
4	—	—	—	—	4	22,00	800	800	107,00	—	—	429,00
4	—	—	—	—	4	37,00	110	133	15,00	—	—	118,00
108	—	—	—	—	108	1 417,00	1 400	1 400	104,00	—	—	1 541,00
46	—	—	—	—	46	601,00	1 200	1 100	99,00	—	—	699,00
57	—	—	—	—	57	706,00	614	614	55,00	—	—	761,00
26	—	—	—	—	26	707,00	600	600	70,00	—	—	777,00
21	—	—	—	—	21	229,00	692	697	61,00	—	—	697,00
14	—	—	—	—	14	171,00	290	293	36,00	—	—	197,00
6	—	—	—	—	6	41,00	13	13	6,00	—	—	47,00
29	—	—	—	—	29	175,00	249	249	96,00	—	—	271,00
1	—	—	—	—	1	15,00	28	—	—	—	—	28,00
1	—	—	—	—	1	15,00	—	—	—	—	—	15,00
165	—	—	—	—	165	2 213,00	2 113	2 113	199,00	—	—	2 312,00
492	—	—	—	—	492	3 000,00	6 723	6 723	634,00	—	—	4 007,00
141	—	—	—	—	141	1 708,00	1 210	1 210	128,00	—	—	1 836,00
63	—	—	—	—	63	1 017,00	639	630	97,00	—	—	1 114,00
63	—	—	—	—	63	602,00	565	540	50,00	—	—	717,00
142	—	—	—	—	142	1 523,00	2 070	2 070	190,00	—	—	1 713,00
4 207	418	—	—	—	4 625	30 412,00	112 909	91 696	1 805,00	—	—	32 217,00
2 299	629	—	—	—	2 928	21 473,00	36 213	28 215	1 404,00	—	—	34 628,00
1 134	392	—	—	—	1 526	21 721,00	32 167	31 329	2 148,00	—	—	34 481,00
1 889	400	—	—	—	2 289	20 689,00	17 470	17 400	1 901,00	—	—	21 590,00

Ordnungs-Nummer	im	Durchgangsverkehr	P a r					Zu- samm- nach- weis.
			in				Wagen- klassen	
			I	II	III	IV		
			zwischen						via
20. der Magdeburg-Halbsteädter Bahn und den Bayerischen Staatsbahnen	Leipzig mit Bf.	4	20	—	—	—	24	
	Bf. mit Leipzig	19	83	—	—	—	102	
	Leipzig mit Eger	14	22	—	—	—	36	
	Eger mit Leipzig	18	143	—	—	—	161	
	Leipzig mit Bf.	101	943	—	—	—	1044	
	Bf. mit Leipzig	102	142	—	—	—	244	
21. der Berlin-Ankaltischen Bahn und Italien	Leipzig mit Eger	14	49	—	—	—	63	
	Eger mit Leipzig	14	31	—	—	—	45	
22. Berlin und der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Leipzig mit Eger	149	180	84	—	—	413	
	Eger mit Leipzig	141	190	82	—	—	413	
23. der Magdeburg-Halbsteädter und Kaiser Franz-Josef-Bahn	Leipzig mit Eger	19	30	—	—	—	49	
	Eger mit Leipzig	21	30	—	—	—	51	
24. der Kaiser Franz-Josef-Bahn und Hamburg	Eger mit Leipzig	1	3	—	—	—	4	
25. Hannover und der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Leipzig mit Eger	—	0	—	—	—	0	
	Eger mit Leipzig	2	4	—	—	—	6	
26. der Bayerischen Staatsbahnen und Hamburg	Eger mit Leipzig	14	106	80	—	—	220	
	Leipzig mit Eger	17	132	80	—	—	229	
27. der Bayerischen und Hannoverischen Staatsbahnen	Eger mit Leipzig	1	0	2	—	—	3	
28. Carlsbad und Hamburg	Eger mit Leipzig	21	124	—	—	—	145	
	Leipzig mit Eger	64	213	—	—	—	277	
29. Carlsbad und Bismarcksweg	Eger mit Leipzig	0	23	—	—	—	23	
	Leipzig mit Eger	0	22	—	—	—	22	
30. Carlsbad und den Hannoverischen Staatsbahnen	Eger mit Leipzig	10	142	—	—	—	152	
	Leipzig mit Eger	18	84	—	—	—	102	
	Eger mit Leipzig	144	410	22	—	—	576	
	Leipzig mit Eger	153	484	142	—	—	867	
31. Carlsbad und der Berlin-Ankaltischen Bahn	Leipzig mit Eger	43	190	800	—	—	1033	
	Leipzig mit Eger	210	910	364	—	—	1484	
32. Carlsbad und der Magdeburg-Halbsteädter Bahn	Eger mit Leipzig	21	113	—	—	—	134	
	Leipzig mit Eger	23	150	—	—	—	173	
33. Marienbad und Hamburg	Eger mit Leipzig	34	83	—	—	—	117	
	Leipzig mit Eger	—	2	—	—	—	2	
34. Marienbad und den Hannoverischen Staatsbahnen	Eger mit Leipzig	—	11	—	—	—	11	
35. Marienbad und Magdeburg	Eger mit Leipzig	10	47	—	—	—	57	
	Leipzig mit Eger	—	25	—	—	—	25	
36. Marienbad und Bremen	Eger mit Leipzig	1	0	—	—	—	1	
37. Norddeutsches Verkehrs-Netzwerk und Osterrösch	Bremen mit Carlsbad	100	1347	8100	—	—	9547	
	Carlsbad mit Bremen	964	1353	8034	—	—	9351	
38. der Berlin-Dresdener Bahn und Osterrösch	Bremen mit Carlsbad	12	88	113	—	—	213	
	Carlsbad mit Bremen	63	223	143	—	—	429	
39. Posen und Carlsbad	Bremen mit Carlsbad	—	12	21	—	—	33	
	Carlsbad mit Bremen	—	13	11	—	—	24	

Kilometer- Mittel	Tages- Mittel	Tages- Mittel	Wochen- Mittel	Mittel- Mittel	Billets- Mittel	Billets- Mittel	Reisungsgeld			Runde (aus beiden)		Gesamt- Einnahme					
							Billets- Einnahme	Gesamt- Gewicht	Besetzte Geselle	Frachttbetrag	Stück		Frachttbetrag				
														Mark		Mark	
														Kilogramm		Mark	
24	—	—	—	—	24	101,66	310	310	22,20	—	—	101,66					
100	—	—	—	—	100	1.363,66	840	840	42,20	—	—	1363,66					
40	—	—	—	—	40	1.243,66	600	600	36,20	—	—	1243,66					
151	—	—	—	—	151	1.234,66	700	700	34,20	—	—	1234,66					
406	—	—	—	—	406	6.222,66	19.734	9.867	195,20	—	—	2.205,66					
220	—	—	—	—	220	3.220,66	6.747	3.373	147,20	—	—	3.470,66					
42	—	—	—	—	42	869,66	1.844	922	112,20	—	—	1.199,66					
30	—	—	—	—	30	309,66	2.271	1.135	122,20	—	—	331,66					
210	473	—	—	—	624	14.025,66	20.337	11.168	2.222,20	—	—	11.927,66					
—	514	—	—	—	514	11.082,66	20.437	10.190	1.229,20	—	—	12.311,66					
44	—	—	—	—	44	972,66	2.848	1.424	104,20	—	—	1.076,66					
46	—	—	—	—	46	728,66	1.810	905	94,20	—	—	822,66					
2	—	—	—	—	2	33,66	22	11	3,20	—	—	36,66					
2	—	—	—	—	2	33,66	42	21	4,20	—	—	37,66					
4	—	—	—	—	4	99,66	230	115	23,20	—	—	122,66					
122	84	—	—	—	206	2.716,66	1.480	740	110,20	—	—	2.826,66					
179	60	—	—	—	239	2.044,66	2.240	1.120	229,20	—	—	2.273,66					
7	2	—	—	—	9	142,66	129	64	12,20	—	—	154,66					
145	—	—	—	—	145	2.228,66	1.560	780	202,20	—	—	2.430,66					
271	—	—	—	—	271	4.231,66	3.420	1.710	353,20	—	—	4.584,66					
14	—	—	—	—	14	223,66	205	102	25,20	—	—	248,66					
14	—	—	—	—	14	223,66	191	95	21,20	—	—	244,66					
113	—	—	—	—	113	1.748,66	1.281	640	113,20	—	—	1.861,66					
120	—	—	—	—	120	1.683,66	1.280	640	113,20	—	—	1.796,66					
244	44	—	—	—	288	7.299,66	20.200	10.100	118,20	—	—	7.417,66					
229	453	—	—	—	687	11.422,66	22.923	11.461	148,20	—	—	12.570,66					
274	—	—	—	—	274	3.682,66	22.137	1.106	22,20	—	—	2.908,66					
1.409	—	—	—	—	1.409	7.142,66	23.234	11.617	172,20	—	—	7.314,66					
191	—	—	—	—	191	3.014,66	2.274	1.137	122,20	—	—	3.136,66					
164	—	—	—	—	164	2.246,66	1.474	737	170,20	—	—	2.416,66					
41	—	—	—	—	41	644,66	1.099	549	104,20	—	—	748,66					
2	—	—	—	—	2	29,66	—	—	—	—	—	29,66					
11	—	—	—	—	11	164,66	390	195	30,20	—	—	194,66					
27	—	—	—	—	27	300,66	330	165	64,20	—	—	364,66					
23	—	—	—	—	23	264,66	340	170	27,20	—	—	291,66					
2	—	—	—	—	2	91,66	10	5	1,20	—	—	92,66					
4.420	244	—	—	—	4.420	22.213,66	144.579	72.289	2.220,20	—	—	23.433,66					
2.924	487	—	—	—	2.924	20.425,66	144.834	72.417	2.526,20	—	—	22.951,66					
99	91	—	—	—	190	646,66	1.244	622	42,20	—	—	728,66					
64	220	—	—	—	410	1.220,66	2.100	1.050	124,20	—	—	1.344,66					
22	—	—	—	—	22	124,66	200	100	7,20	—	—	131,66					
34	—	—	—	—	34	101,66	100	50	4,20	—	—	105,66					

Ordnungs-Nummer	im	P * *						Zu- samm. zahl.
		in				Mittel- wert in III. Wagen- abteil. (mit ge- wöhnl. Dienst- Platz).	Zu- samm. zahl.	
		I.	II.	III.	IV.			
		Wagenabteile				a b c d e		
	zwischen	von						
40. der Berlin-Dresdener Bahn und Carlshof	Dresden auf Carlshof	29	224	159	—	—	312	
	Carlshof auf Dresden	14	116	236	—	—	366	
41. Posen und Tegelitz	Dresden auf Tegelitz	—	3	11	—	—	20	
	Tegelitz auf Dresden	—	11	14	—	—	25	
42. der Berlin-Dresdener Bahn und Tegelitz	Dresden auf Tegelitz	29	428	442	—	—	899	
	Tegelitz auf Dresden	101	628	442	—	—	1171	
43. der Berlin-Hamburger und Pilsen-Prager Bahn	Dresden auf Pilsen	—	3	—	—	—	3	
	Pilsen auf Dresden	—	1	—	—	—	1	
44. der Berlin-Anhaltischen und Pilsen-Prager Bahn	Dresden auf Anhalt	—	3	9	—	—	12	
	Anhalt auf Dresden	—	4	11	—	—	15	
45. der Dan-Böhmischer Bahn und Leipzig	Dresden auf Leipzig	1	10	20	—	—	31	
	Leipzig auf Dresden	—	3	—	—	—	3	
46. Berlin und der Dan-Böhmischer Bahn	Dresden auf Dan	—	3	—	—	—	3	
	Dan auf Dresden	—	3	4	—	—	7	
47. der Dan-Böhmischer Bahn und Magdeburg	Dresden auf Magdeburg	—	6	2	—	—	8	
	Magdeburg auf Dresden	—	7	—	—	—	7	
48. Belgien, Frankreich und Österreich	Dresden auf Belgien	—	—	—	—	—	—	
	Belgien auf Dresden	3	22	—	—	—	25	
49. Prag und Brünn, Ostende	Dresden auf Prag	—	2	—	—	—	2	
	Prag auf Dresden	13	10	87	—	—	110	
50. der Berlin-Hamburger und Österreichischen Nordwestbahn	Dresden auf Berlin	21	712	211	—	—	944	
	Berlin auf Dresden	22	712	211	—	—	944	
51. der Berlin-Anhaltischen und Österreichischen Nordwestbahn	Dresden auf Berlin	123	701	19	—	—	1343	
	Berlin auf Dresden	120	649	225	—	—	1714	
52. der Magdeburg-Bahnerstädter und Österreichischen Nordwestbahn	Dresden auf Berlin	—	—	1	—	—	1	
	Berlin auf Dresden	84	229	24	—	—	337	
53. der Leipzig-Dresdener Linien und der Österreichischen Nordwestbahn	Dresden auf Leipzig	101	349	349	—	—	799	
	Leipzig auf Dresden	119	292	73	—	—	484	
54. der Berlin-Dresdener und Österreichischen Nordwestbahn	Dresden auf Berlin	131	291	81	—	—	403	
	Berlin auf Dresden	—	2	—	—	—	2	
55. Wien und Löhmi	Dresden auf Wien	—	24	408	—	—	432	
	Wien auf Dresden	—	62	148	—	—	210	
56. Stationen der alten und neuen Leipzig-Dresdener Linie	Prag auf Dresden	—	32	200	—	—	232	
	Dresden auf Prag	—	42	221	—	—	263	
57. Stationen der Muldenbahn	Dresden auf Leipzig	2	41	30	—	—	73	
	Leipzig auf Dresden	4	43	88	—	—	135	
	Dresden auf Chemnitz	—	73	489	—	—	562	
	Chemnitz auf Dresden	—	74	301	—	—	375	
58. der Gömnitz-Geraer Bahn und fremden Bahnen (s. d. Text) Max. dieses Verkehrs der Gömnitz-Geraer Bahn No. 1, 2-4 und 5)	Dresden auf Gera	—	4	4	—	—	8	
	Gera auf Dresden	4	11	20	—	—	35	
	Dresden auf Chemnitz	—	6	27	189	—	202	
	Chemnitz auf Dresden	—	13	111	—	—	124	

Ordnungs-Nummer	auf	Reinvergnüg.						Hunde (s. d. Text)	Gesamt- Einsätze.				
		Kilometer- billets	Tage- billets	Tage- Abteile	Sonder- billets	Billets überhaupt	Billetgeld- Einsätze.			Reinvergnüg.		Gesamt- Einsätze.	
										Gesamt- Gewicht	Reinvergnüg. Gewicht		
		a b c d e								Mark	kg	kg	Mark
40.	Dresden	—	—	—	—	301	3 955,00	3 290	3 290	111,00	—	—	2 207,00
41.	Dresden	—	—	—	—	33	3 394,00	4 422	4 422	122,00	—	—	2 146,00
42.	Dresden	—	—	—	—	30	81,27	81	81	2,44	—	—	81,27
43.	Dresden	—	—	—	—	33	181,00	181	181	6,00	—	—	181,00
44.	Dresden	—	—	—	—	343	3 722,00	5 180	5 180	174,00	—	—	3 918,00
45.	Dresden	—	—	—	—	343	1 103,00	10 701	10 701	482,00	—	—	1 103,00
46.	Dresden	—	—	—	—	3	13,00	13	13	0,40	—	—	13,00
47.	Dresden	—	—	—	—	3	5,00	5	5	—	—	—	5,00
48.	Dresden	—	—	—	—	12	42,00	251	100	4,00	—	—	46,00
49.	Dresden	—	—	—	—	20	71,00	420	110	3,00	—	—	74,00
50.	Dresden	—	—	—	—	41	172,00	285	282	10,00	—	—	182,00
51.	Dresden	—	—	—	—	3	39,00	110	110	3,10	—	—	39,00
52.	Dresden	—	—	—	—	13	44,00	100	100	3,00	—	—	44,00
53.	Dresden	—	—	—	—	7	32,00	—	—	1,00	—	—	32,00
54.	Dresden	—	—	—	—	13	71,00	230	230	11,00	—	—	82,00
55.	Dresden	—	—	—	—	90	122,00	340	340	12,00	—	—	134,00
56.	Dresden	—	—	—	—	2	9,00	20	20	0,60	—	—	9,00
57.	Dresden	—	—	—	—	142	382,00	1 220	1 220	40,00	—	—	382,00
58.	Dresden	320	220	87	—	627	2 196,00	4 912	4 912	173,00	—	—	2 201,00
59.	Dresden	1 127	28	—	—	1 155	3 357,00	17 000	17 000	199,00	—	—	3 556,00
60.	Dresden	1 247	279	—	—	1 526	6 146,00	20 240	20 240	697,00	—	—	6 843,00
61.	Dresden	—	—	—	—	1	5,00	—	—	—	—	—	5,00
62.	Dresden	294	70	—	—	364	1 770,00	2 312	2 312	101,00	—	—	1 901,00
63.	Dresden	448	245	27	—	720	2 211,00	8 226	8 226	300,00	—	—	2 511,00
64.	Dresden	380	14	197	—	681	2 291,00	8 039	8 039	219,00	—	—	2 510,00
65.	Dresden	422	4	197	—	623	2 108,00	8 022	8 022	202,00	—	—	2 310,00
66.	Dresden	—	—	—	—	8	21,00	80	70	3,00	—	—	24,00
67.	Dresden	—	120	110	—	230	312,00	821	270	4,00	—	—	321,00
68.	Dresden	—	229	270	—	509	671,00	2 001	180	8,00	—	—	681,00
69.	Dresden	—	68	92	—	160	108,00	360	120	3,00	—	—	111,00
70.	Dresden	—	112	80	—	192	246,00	1 120	120	1,00	—	—	237,00
71.	Dresden	—	98	—	—	98	311,00	1 987	140	19,00	—	—	330,00
72.	Dresden	—	127	—	—	127	425,00	440	410	15,00	—	—	440,00
73.	Dresden	—	30	280	—	310	868,00	1 252	810	3,00	—	—	871,00
74.	Dresden	—	114	141	—	255	346,00	1 701	410	6,00	—	—	351,00
75.	Dresden	—	8	—	—	8	84,00	158	43	1,00	—	—	85,00
76.	Dresden	—	42	10	—	52	197,00	1 047	120	24,00	—	—	221,00
77.	Dresden	—	100	40	—	140	192,00	1 010	320	9,00	—	—	201,00
78.	Dresden	—	114	83	—	197	341,00	1 878	120	6,00	—	—	347,00

* Die hier aufgeführten Personen waren Teilhaber an Betriebsmitteln im öffentlichen Eisenbahnverkehr.

Ordnungs-Nummer	im	P e r s					
		in				Wagen- klassen	Zu- sam- ment.
		I.	II.	III.	IV.		
	Durchgangsverkehr	A B S C H N I T T					
	zwischen	A B S C H N I T T					
	50. der Zittau-Weichenberger Bahn und Dresden-Deßau						
	Dresden auf Weichenberg	—	—	1	—	—	1
	Weichenberg auf Dresden	1	14	9	—	—	24
	Dresden auf Dresden	14	155	402	—	—	611
	Weichenberg auf Dresden	14	125	173	—	—	312
	Dresden auf Weichenberg	24	373	959	—	—	1456
	Weichenberg auf Dresden	47	603	1408	—	—	2058
	Dresden auf Dresden	—	23	42	—	—	65
	Dresden auf Dresden	—	25	45	—	—	70
	Leipzig auf Dresden	8	144	—	—	—	152
	Dresden auf Leipzig	8	144	—	—	—	152
	Dresden auf Dresden	—	4	4	—	—	8
	Dresden auf Dresden	—	4	4	—	—	8
	Dresden auf Dresden	2	99	—	—	—	101
	Dresden auf Dresden	22	33	—	—	—	55
	Dresden auf Dresden	20	20	—	—	—	40
	Dresden auf Dresden	25	73	—	—	—	98
	Dresden auf Dresden	40	70	—	—	—	110
	Dresden auf Dresden	—	24	—	—	—	24
	Dresden auf Dresden	—	1	6	—	—	7
	Dresden auf Dresden	—	1	—	—	—	1
	Dresden auf Dresden	—	9	9	—	—	18
	Dresden auf Dresden	—	1	1	—	—	2
	Dresden auf Dresden	—	9	—	—	—	9
	Dresden auf Dresden	1	17	—	—	—	18
	Dresden auf Dresden	1	6	9	—	—	16
	Dresden auf Dresden	1	10	24	—	—	35
	Dresden auf Dresden	—	13	14	—	—	27
	Dresden auf Dresden	—	10	22	—	—	32
	Dresden auf Dresden	—	7	4	—	—	11
	Dresden auf Dresden	—	1	—	—	—	1
	Dresden auf Dresden	—	3	—	—	—	3
	Leipzig auf Dresden	—	19	201	—	—	220
	Leipzig auf Dresden	—	2	1	—	—	3
	Leipzig auf Dresden	—	94	30	—	—	124
	Leipzig auf Dresden	1	17	5	—	—	23
	Leipzig auf Dresden	—	—	10	—	—	10
	Leipzig auf Dresden	—	9	4	—	—	13
	Dresden auf Dresden	—	22	13	—	—	35
	Dresden auf Dresden	—	6	3	—	—	9
	Dresden auf Dresden	3	57	37	—	—	97
	Dresden auf Dresden	9	247	222	—	—	578
	Dresden auf Dresden	—	29	20	—	—	49
	Dresden auf Dresden	—	25	42	—	—	67

* Der Durchgangsverkehr auf Eisenbahnen ist hier in der statistischen Tabelle dargestellt, wenn bedingte Zusammenrechnung des Eisenbahnverkehrs ist.

Ordnungs-Nummer	auf	P e r s						G e s a m t			H a n d e l		G e s a m t- E i n n a h m e			
		Kilometer- leistung	Tage- leistung	Tage- leistung	Tage- leistung	Tage- leistung	Tage- leistung	Billet- Einnahme	Gesamt- Gewicht	Besetzte Gewicht	Frachtbetrag	Handel (der Reisende)				
												Sitz		Frachtbetrag		
	zwischen	A B S C H N I T T						M a r k		K i l o g r a m m		M a r k		M a r k		
	50. der Zittau-Weichenberger Bahn und Dresden-Deßau															
	Dresden auf Weichenberg	—	2	—	—	—	—	—	80	30	—	—	—	—	—	5,00
	Weichenberg auf Dresden	8	27	—	—	—	—	104,00	431	170	—	—	—	—	—	111,00
	Dresden auf Dresden	9	225	—	—	—	—	1012,00	19299	7413	—	—	—	—	—	2772,00
	Weichenberg auf Dresden	25	288	—	—	—	—	1749,00	9025	3110	—	—	—	—	—	1323,00
	Dresden auf Weichenberg	—	2084	—	—	—	—	1108,00	24505	9322	—	—	—	—	—	1278,00
	Weichenberg auf Dresden	—	1867	—	—	—	—	1333,00	22967	12324	—	—	—	—	—	1323,00
	Dresden auf Dresden	—	—	91	—	—	—	438,00	—	—	—	—	—	—	—	408,00
	Dresden auf Dresden	—	—	26	—	—	—	180,00	311	240	—	—	—	—	—	290,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	172	—	—	—	2475,00	—	—	—	—	—	—	—	2475,00
	Dresden auf Leipzig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dresden auf Dresden	—	—	19	—	—	—	78,00	—	—	—	—	—	—	—	78,00
	Dresden auf Dresden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Dresden auf Dresden	22	—	—	—	—	—	182,00	—	—	—	—	—	—	—	182,00
	Dresden auf Dresden	22	—	—	—	—	—	206,00	—	—	—	—	—	—	—	206,00
	Dresden auf Dresden	20	—	—	—	—	—	227,00	—	—	—	—	—	—	—	227,00
	Dresden auf Dresden	100	—	—	—	—	—	243,00	—	—	—	—	—	—	—	243,00
	Dresden auf Dresden	120	—	—	—	—	—	221,00	—	—	—	—	—	—	—	221,00
	Dresden auf Dresden	20	—	—	—	—	—	118,00	—	—	—	—	—	—	—	118,00
	Dresden auf Dresden	—	—	1	—	—	—	50,00	—	—	—	—	—	—	—	50,00
	Dresden auf Dresden	—	—	1	—	—	—	11,00	—	—	—	—	—	—	—	11,00
	Dresden auf Dresden	—	—	10	—	—	—	103,00	—	—	—	—	—	—	—	103,00
	Dresden auf Dresden	—	—	9	—	—	—	123,00	—	—	—	—	—	—	—	123,00
	Dresden auf Dresden	—	—	6	—	—	—	45,00	—	—	—	—	—	—	—	45,00
	Dresden auf Dresden	—	—	9	—	—	—	50,00	—	—	—	—	—	—	—	50,00
	Dresden auf Dresden	—	—	18	—	—	—	107,00	—	—	—	—	—	—	—	107,00
	Dresden auf Dresden	—	—	9	—	—	—	58,00	—	—	—	—	—	—	—	58,00
	Dresden auf Dresden	—	—	43	—	—	—	210,00	—	—	—	—	—	—	—	210,00
	Dresden auf Dresden	—	—	22	—	—	—	228,00	—	—	—	—	—	—	—	228,00
	Dresden auf Dresden	—	—	41	—	—	—	221,00	—	—	—	—	—	—	—	221,00
	Dresden auf Dresden	—	—	4	—	—	—	30,00	—	—	—	—	—	—	—	30,00
	Dresden auf Dresden	—	—	1	—	—	—	9,00	—	—	—	—	—	—	—	9,00
	Dresden auf Dresden	—	—	3	—	—	—	33,00	—	—	—	—	—	—	—	33,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	19	—	—	—	201,00	—	—	—	—	—	—	—	201,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	2	—	—	—	24,00	—	—	—	—	—	—	—	24,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	117	—	—	—	1007,00	—	—	—	—	—	—	—	1007,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	23	—	—	—	258,00	—	—	—	—	—	—	—	258,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	19	—	—	—	69,00	—	—	—	—	—	—	—	69,00
	Leipzig auf Dresden	—	—	12	—	—	—	129,00	—	—	—	—	—	—	—	129,00
	Dresden auf Dresden	—	—	34	—	—	—	225,00	—	—	—	—	—	—	—	225,00
	Dresden auf Dresden	—	—	6	—	—	—	52,00	—	—	—	—	—	—	—	52,00
	Dresden auf Dresden	—	—	117	—	—	—	678,00	—	—	—	—	—	—	—	678,00
	Dresden auf Dresden	—	—	201	—	—	—	2323,00	—	—	—	—	—	—	—	2323,00
	Dresden auf Dresden	—	—	19	—	—	—	413,00	—	—	—	—	—	—	—	413,00
	Dresden auf Dresden	—	—	67	—	—	—	214,00	—	—	—	—	—	—	—	214,00

Es sind

Ordnungs-Nummer	in	P	P				Zu- samm- men- ge- hend
			P				
			I.	II.	III.	IV.	
			Wagenklasse				
	zwischen	via	P				
27. auf Unterschnurhülle (in gewöhnlichen Wagen)	Leipzig auf Dresden	Leipzig auf Dresden	25	23	—	—	48
	Dresden - Dresden	Leipzig, Biele auf Dresden	—	84	109	—	173
	Dresden - Dresden	Biele auf Dresden	—	23	39	—	62
	Dresden - Dresden	Freiburg auf Dresden	—	21	21	—	42
	Leipzig - Leipzig	Leipzig, Biele auf Dresden	4	121	90	—	215
	Leipzig - Leipzig	Biele auf Leipzig	—	21	117	—	138
	Dresden - Dresden	Leipzig, Biele auf Dresden	5	37	37	—	79
	Stettin - Stettin	Dresden auf Biele	9	20	15	—	44
	Berlin - Berlin	Grossdamm auf Dresden	—	2	19	—	21
	Berlin - Berlin	Biele auf Dresden	9	124	105	—	233
	Berlin - Berlin	Biele auf Leipzig	—	7	24	—	31
	Arnheim - Arnheim	Biele auf Leipzig	15	41	—	—	56
	Cassel - Cassel	Leipzig auf Dresden	—	10	—	—	10
	Hamburg - Hamburg	Biele auf Biele	11	100	23	—	134
	Hamburg - Hamburg	Leipzig, Biele auf Dresden	1	37	30	—	68
	Prag - Prag	Leipzig, Biele auf Dresden	—	2	—	—	2
	Wien - Wien	Leipzig, Biele auf Dresden	—	103	—	—	103
		Summa	7 812	14 064	8 370	—	29 246

2. Von der Staatsverwaltung						
a. Gösswitz - Ge-						
1. des Sächsischen Staatsbahnen und der Nord-	Gösswitz auf Ge-	—	—	3	—	3
kausen-Erfurter Bahn	Ge- auf Gösswitz	—	—	3	—	3
2. des Sächsischen Staatsbahnen und der Wettar-	Gösswitz auf Ge-	5	148	226	—	479
Gösswitz-Bahn	Ge- auf Gösswitz	4	183	185	—	372
3. des Sächsischen Staatsbahnen und der Gera-	Gösswitz auf Ge-	3	104	429	—	536
Eichlichter Bahn	Ge- auf Gösswitz	4	122	487	—	613
	Summa	12	457	1 030	—	1 501
b. Altenburg - Zeitz						
des Sächsischen Staatsbahnen und der Gsch-	Altenburg auf Dresden	1	25	232	—	258
witz-Meuselwitz-Bahn	Dresden auf Altenburg	—	24	264	—	288
	Summa	1	49	496	—	545
c. Gassewitz - Meusel-						
des Sächsischen Staatsbahnen und der Alten-	Gassewitz auf Dresden	—	20	222	—	242
burg-Zeitzer Bahn	Dresden auf Gassewitz	1	22	172	—	195
	Summa	1	42	394	—	437
d. Zeitz - Reichen-						
des Sächsischen Staatsbahnen und der Oster-	Zeitz auf Reichen-	—	4	1	—	5
reichischen Nordwestbahn	Reichen-	0	22	—	—	22
2. des Sächsischen Staatsbahnen und des Oster-	Zeitz auf Reichen-	—	1	12	—	13
reichischen Staatsbahnen	Reichen-	—	2	19	—	21
	Summa	—	7	32	—	39
3. auf Buchschillert in den Thüringen:	Reichenberg - Reichenberg	—	1	18	—	19
	Dresden - Dresden	—	4	2	—	6
	Dresden - Dresden	—	3	2	—	5
	Berlin - Berlin	—	44	22	—	66
	Berlin - Berlin	—	4	2	—	6
	Hamburg - Hamburg	—	41	14	—	55
	Prag - Prag	—	25	22	—	47
	Summa	0	119	73	—	192

befördert worden:

Ordnungs-Nummer	auf					Billetgeld- Einnahme	Kilometergewicht			Kilometergewicht		Gesamt- Einnahme
	Kilometer- Milets	Fahr- Milets	Tages- Milets	Handwerk- Milets	Bühnen- Milets		Gesamt- Gewicht	Bekleidungs- Gewicht	Frachtgewicht	Kilometergewicht		
										Stück	Frachtgewicht	
P					Mark	Kilogramm	Mark	Mark	Mark			
28	—	—	—	—	29	402,00	—	—	—	—	402,00	
—	—	—	—	274	274	1 258,00	—	—	—	—	1 258,00	
—	—	—	—	49	49	92,00	—	—	—	—	92,00	
—	—	—	—	23	22	70,00	—	—	—	—	70,00	
—	—	—	—	285	285	1 272,00	—	—	—	—	1 272,00	
—	—	—	—	131	122	282,00	—	—	—	—	282,00	
—	—	—	—	147	117	321,00	—	—	—	—	321,00	
—	—	—	—	127	127	302,00	—	—	—	—	302,00	
—	—	—	—	31	21	54,00	—	—	—	—	54,00	
—	—	—	—	1 011	1 011	4 000,00	—	—	—	—	4 000,00	
—	—	—	—	21	21	49,00	—	—	—	—	49,00	
—	—	—	—	34	34	99,00	—	—	—	—	99,00	
—	—	—	—	10	19	33,00	—	—	—	—	33,00	
—	—	—	—	250	228	342,00	—	—	—	—	342,00	
—	—	—	—	30	24	272,00	—	—	—	—	272,00	
—	—	—	—	2	2	12,00	—	—	—	—	12,00	
—	—	—	—	102	102	1 192,00	—	—	—	—	1 192,00	
19 422	7 295	29	1 432	20 289	61 274,00	501 005	212 183	2 794,00	2	2,00	63 077,00	
betriebs Privat-Eisenbahnen,												
raar Bahn:												
—	2	—	—	0	0	4,00	—	—	—	—	4,00	
—	1	—	—	1	1	7,00	—	—	—	—	7,00	
—	208	109	—	409	437,00	4 971	1 470	22,00	—	—	499,00	
—	200	79	—	472	722,00	1 210	1 210	28,00	—	—	750,00	
—	527	—	—	527	992,00	5 708	1 200	24,00	—	—	1 016,00	
—	925	—	—	925	931,00	7 670	2 135	29,00	—	—	1 060,00	
—	1 867	179	—	2 046	3 134,00	19 965	4 200	118,00	—	—	5 210,00	
Bahn:												
—	143	69	—	212	140,00	2 780	1 000	9,00	—	—	149,00	
—	155	64	—	221	151,00	2 428	825	4,00	—	—	155,00	
—	299	122	—	422	299,00	4 200	1 075	15,00	—	—	314,00	
witzer Bahn:												
—	112	62	—	174	204,00	1 200	440	9,00	—	—	213,00	
—	23	75	—	113	135,00	1 040	300	9,10	—	—	174,10	
—	147	137	—	287	342,00	2 240	1 000	14,00	—	—	487,00	
berger Bahn:												
—	5	—	—	5	5,00	40	40	0,70	—	—	10,70	
—	25	—	—	25	69,00	220	210	2,00	—	—	71,00	
—	19	—	—	19	25,00	30	20	0,20	—	—	25,20	
—	12	—	—	12	17,00	12	12	0,10	—	—	17,10	
—	—	—	—	10	12,00	—	—	—	—	—	12,00	
—	—	—	—	7	9,00	—	—	—	—	—	9,00	
—	—	—	—	4	7,00	—	—	—	—	—	7,00	
—	—	—	—	107	171,00	—	—	—	—	—	171,00	
—	—	—	—	9	18,00	—	—	—	—	—	18,00	
—	—	—	—	56	65,00	—	—	—	—	—	65,00	
—	—	—	—	24	24,00	—	—	—	—	—	24,00	
—	71	—	207	278	300,00	212	200	3,00	—	—	303,00	

Erläuterungen der Collectivbezeichnungen

zu den Tabellen B III. und IV.

Es ist zu verstehen unter dem Verkehre:

mit **Schlesien**
die Niederschlesisch-Märkische Bahn,
" Oberschlesische Bahn,
" Niederschlesische Zweigbahn,
" Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn,
" Rechte Oder-Ufer-Bahn,
" Warschau-Wiener Bahn.

mit **Russischen Stationen**
die grosse Russische Bahn,
" Moskau-Brester Bahn,
" Warschau-Terespolder Bahn,
" Warschau-Wiener Bahn.

mit **Mitteldutschen Verbandsstationen**
die Thüringische Bahn,
" Hessische Nordbahn,
" Hessische Ludwigsbahn,
" Badischen Staatsbahnen.

mit **Mittelddeutsch-Schweizerischen Verbandsstationen**
die Thüringische Bahn,
" Bergisch-Märkische Bahn,
" Frankfurt-Bebraer Bahn,
" Main-Neckar Bahn,
" Badischen Staatsbahnen,
" Schweizerische Nordostbahn,
" Schweizerische Centralbahn,
" vereinigten Schweizerbahnen,
" Schweizerische Westbahn.

mit **Sächsisch-Rheinischen Verbandsstationen**
die Thüringische Bahn,
" Bergisch-Märkische Bahn,
" Main-Weser-Bahn,
" Köln-Mindner Bahn,
" Nassauische Bahn,
" Rhein-Nahe-Bahn.

mit **Berlin-Kölner Verbandsstationen**
die Magdeburg-Halberstädter Bahn,
" Hannoverischen Staatsbahnen,
" Oldenburgischen Staatsbahnen,
" Köln-Mindner Bahn,
" Westfälische Bahn,
" Niederländische Rheinbahn,
" Niederländische Staatsbahn.

mit **Preussisch-Braunschweigischen Verbandsstationen**

die Westfälische Bahn,
" Magdeburg-Halberstädter Bahn,
" Hannoverischen Staatsbahnen,
" Braunschweigischen Bahnen.

mit **Braunschweig**
die Braunschweigischen Bahnen.

mit **Thüringen**
die Thüringische Bahn.

mit **Hessen**
die Hessische Ludwigsbahn.

mit **Baden**
die Badischen Staatsbahnen.

mit **Württemberg**
die Württembergischen Staatsbahnen.

mit **der Schweiz**
die Schweizerische Centralbahn,
" Schweizerische Nordostbahn,
" vereinigten Schweizerbahnen.

mit **Tyrol**
die Oesterreichische Südbahn (Tyroler Linie).

mit **Italien**
die Oberitalienische Bahn,
" Römischen Bahnen.

mit **den Norddeutschen Verbandsstationen**
die Hannoverischen Staatsbahnen,
" Köln-Mindner Bahn,
" Berlin-Anhaltische Bahn,
" Berlin-Hamburger Bahn,
" Magdeburg-Halberstädter Bahn,
" Leipzig-Dresdner Linien,
" Braunschweigischen Bahnen.

mit **Oesterreich**
die Oesterreichischen Staatsbahnen,
" Aussig-Teplitzer Bahn.

mit **Belgien und Frankreich**
die Belgischen Staatsbahnen,
" Französische Nordbahn.

Abschnitt IV.

C.

Uebersicht

DER

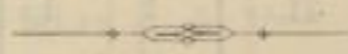
FAHRZEUGS- UND THIERTRANSPORTE

BEI DEN

STATIONEN UND HALTESTELLEN.

- 1. Bei den Staats-Eisenbahnen.
- 2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Gössnitz-Geraer Bahn.
 - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.



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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag.
		Mark.		Mark.								Mark.
1. Staats-Eisenbahnen.												
1. Leipzig	42	3 322,70	152	4 044,20	235	140,0	7 600,40	—	359	835,0	21 027,25	35 994,55
	27	1 228,00	213	7 765,55	152	69,0	3 915,20	1 270	1 020	911,0	31 661,10	44 569,25
2. Gaschwitz	—	—	2	23,70	3	—	16,00	—	33	26,0	287,50	328,00
	—	—	—	—	6	7,0	109,00	—	29	37,0	502,10	612,00
3. Böhlen	—	—	—	—	5	2,0	53,00	230	58	7,0	244,00	298,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	4,00	4,00
4. Kieritzsch	—	—	—	—	9	4,0	163,20	640	298	80,0	1 721,70	1 884,00
	—	—	—	—	11	9,0	211,40	—	65	124,5	1 363,50	1 574,90
5. Breitingen	—	—	1	8,50	—	2,0	26,40	130	22	8,0	299,20	334,10
6. Altenburg	—	—	29	728,10	54	33,0	1 094,50	10 430	155	270,0	5 462,20	7 284,80
	—	—	38	872,00	64	45,0	1 360,00	620	315	154,0	3 844,00	6 078,00
7. Gössnitz	—	—	22	306,20	4	2,0	79,50	5 820	247	101,0	1 961,00	2 346,70
	—	—	11	147,00	3	3,0	149,10	150	147	40,5	1 061,00	1 358,00
8. Crimmitschau	—	—	25	639,00	14	9,0	384,40	—	103	96,0	996,20	2 019,70
	—	—	32	511,50	7	27,0	452,70	320	228	205,0	3 561,00	4 526,00
9. Werdau	3	28,20	5	86,10	4	—	53,10	—	183	277,5	1 890,20	2 057,70
	8	353,48	7	129,00	13	1,0	197,50	2 310	285	264,5	5 765,70	6 446,28
10. Zwickau	7	34,44	76	1 328,10	46	4,0	857,70	590	942	587,0	6 435,20	8 655,44
	22	498,20	55	1 090,00	61	18,0	1 569,10	5 010	669	1 182,0	24 730,20	27 887,20
11. Neumark	—	—	2	5,00	8	4,0	185,70	—	51	26,5	369,00	561,10
	—	—	6	64,70	6	4,0	136,00	4 270	45	31,5	556,00	757,00
12. Reichenbach i. V.	—	—	13	368,20	5	2,0	219,20	—	393	68,5	1 171,00	1 759,00
	—	—	37	763,40	14	3,0	480,70	600	383	150,0	2 758,20	4 002,20
13. Netzschkau	—	—	6	95,00	—	1,0	44,40	—	5	3,0	71,00	212,10
	—	—	5	56,20	3	—	58,50	200	81	11,0	326,20	441,00
14. Herlasgrün	—	—	4	51,20	1	—	6,70	480	58	22,0	473,70	531,00
	—	—	5	71,10	1	1,0	67,00	30	39	23,0	409,40	548,20
15. Jocketa	—	—	—	—	—	—	—	30	14	—	14,10	14,10
	—	—	—	—	—	—	—	90	—	—	2,00	2,00
16. Plauen i. V. (oberer Bahnhof)	—	—	29	465,50	12	2,0	322,20	650	186	401,0	12 346,70	13 134,40
	—	—	36	821,20	24	12,0	916,50	3 160	499	236,0	4 898,50	6 636,20
17. Mehltheuer	—	—	14	744,00	1	—	45,40	—	260	34,0	858,20	1 648,40
	—	—	3	113,20	4	—	103,00	540	32	156,5	3 239,50	3 455,70
18. Schönberg	—	—	3	94,90	1	—	10,10	6 350	344	206,0	7 608,00	7 713,00
	—	—	4	217,00	—	—	—	40	31	180,0	1 931,00	2 148,00
19. Reuth	—	—	1	20,00	—	—	—	—	156	54,0	1 529,00	1 550,70
	—	—	4	144,00	4	—	53,00	790	7	92,5	873,00	1 071,70
20. Hof	140	4 121,25	37	2 542,00	30	5,0	1 277,20	—	39	702,0	20 729,00	28 670,25
	43	2 906,20	48	1 831,10	43	41,0	4 181,10	42 580	92	130,5	5 206,00	14 125,10

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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag.
		Mark.		Mark.								Mark.
21. Weischlitz	3	483,00	10	140,50	4	4,0	108,00	1 010	58	56,0	635,84	1 369,14
	2	110,10	15	169,00	5	9,0	268,50	990	25	67,5	1 052,20	1 600,40
22. Plauen i. V. (unt. Bahnh.)	1	15,10	9	96,60	2	3,0	53,00	—	46	112,0	1 647,20	1 811,00
	—	—	6	54,00	3	5,0	107,70	—	231	45,0	740,81	903,41
23. Rentzschmühle	—	—	—	—	—	—	—	—	7	1,0	16,40	16,40
	—	—	1	1,00	—	—	—	—	—	—	—	1,00
24. Elsterberg	—	—	1	1,00	—	—	—	60	62	12,0	136,30	137,30
	—	—	—	—	—	—	—	30	22	10,5	81,10	81,10
25. Greiz (unterer Bahnhof)	—	—	15	123,80	2	—	12,70	—	152	22,0	377,75	514,25
	—	—	8	65,00	4	—	22,00	390	86	36,5	392,20	480,20
26. Neumühle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	290	—	—	1,00	1,00
27. Berga	—	—	1	4,20	1	3,0	45,10	750	79	25,0	388,70	388,00
	—	—	2	4,20	1	3,0	45,10	—	20	9,0	70,00	119,30
28. Wolfsgefärth	—	—	11	84,00	6	2,0	87,00	730	25	27,0	298,40	470,00
	1	77,00	12	136,00	2	1,0	37,70	—	25	23,0	391,20	642,50
29. Greiz (oberer Bahnhof)	—	—	16	529,00	7	—	112,70	—	56	52,0	1 175,00	1 817,30
	—	—	15	573,50	14	2,0	338,00	200	48	82,0	3 294,70	4 206,30
30. Molsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	0,00	0,00
31. Brunn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2,0	16,00	16,00
32. Treuen	—	—	—	—	1	—	2,40	30	26	8,0	93,00	96,20
	—	—	—	—	1	—	22,40	140	95	28,0	398,00	421,30
33. Lengenfeld (oberer Bahnhof)	—	—	1	35,50	—	—	—	—	2	—	9,00	45,10
	—	—	3	55,30	—	—	—	270	24	4,0	131,00	187,10
34. Auerbach	—	—	11	302,00	1	—	24,50	—	38	5,0	96,10	423,10
	—	—	9	224,00	3	—	56,40	160	275	34,5	1 012,40	1 293,00
35. Falkenstein	—	—	5	56,10	1	—	44,00	30	22	14,0	173,00	274,00
	—	—	4	131,40	3	—	22,70	890	95	61,0	1 162,30	1 316,40
36. Bergen	1	13,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,00
	—	—	—	—	—	—	—	90	—	—	4,10	4,10
37. Oelsnitz	—	—	10	106,10	3	—	41,40	—	110	98,0	2 037,70	2 185,30
	—	—	10	237,10	11	6,0	338,10	420	41	143,0	2 039,40	2 614,00
38. Adorf	—	—	17	411,30	8	1,0	123,10	—	31	61,0	1 287,10	1 821,40
	—	—	27	415,10	11	5,0	264,70	3 170	74	145,5	2 105,00	2 785,70
39. Elster	—	—	8	509,20	1	—	42,00	—	15	4,0	69,00	621,00
	—	—	1	75,40	—	1,0	15,30	—	4	4,0	50,00	140,70
40. Brambach	—	—	1	5,30	—	1,0	91,00	—	54	3,0	66,50	163,70
	—	—	1	7,50	—	1,0	91,00	650	5	8,0	102,10	201,20
41. Voltersreuth	—	—	2	3,10	—	—	—	—	14	18,0	719,00	722,10
	—	—	4	20,00	—	—	—	—	23	25,5	123,00	144,30

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.		
	Stück.	Fracht- betrag. Mark.	Stück.	Fracht- betrag. Mark.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag. Mark.	
													Mark.
42. Franzensbad	—	—	5	136,10	3	—	42,30	—	2	166,5	5 279,40	5 457,80	
	—	—	3	49,00	—	—	—	30	43	13,0	515,15	564,75	
43. Eger	3	816,40	36	3 320,00	33	41,0	2 466,30	—	10	438,0	12 614,30	19 216,05	
	3	925,00	16	878,50	25	5,0	1 328,30	1 830	10	10,5	785,30	3 917,30	
Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.	44. Auerbach (unt. Bahnhof)	—	—	—	—	—	—	—	14	2,0	49,00	49,00	
		—	—	3	28,30	—	—	—	30	26	19,0	218,30	247,10
	45. Rodewisch	—	—	—	—	2	—	9,30	—	9	3,0	42,10	51,00
		—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	0,40	0,40
	46. Lengenfeld (unt. Bahnh.)	—	—	—	—	2	—	7,70	30	7	7,0	36,40	44,10
		—	—	—	—	—	—	—	220	51	27,0	237,40	237,40
	47. Voigtsgrün	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	540	—	—	5,30	5,30
	48. Stenn	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7,0	72,40	72,40
		—	—	1	2,30	—	—	—	—	—	—	—	2,30
49. Zwickau	—	—	4	31,00	—	—	—	760	74	39,0	462,10	493,10	
	—	—	—	—	4	—	17,50	—	21	5,0	95,40	112,70	
50. Cainsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	5	5,40	2	2,00	—	—	—	—	—	—	—	8,30	
51. Wilkau	—	—	1	16,80	—	—	—	—	47	10,0	156,80	173,00	
	—	—	3	49,30	—	1,0	22,00	15 200	50	39,5	876,70	948,30	
52. Wiesenburg	—	—	1	3,80	—	—	—	80	54	11,0	144,40	148,20	
	—	—	1	29,50	—	—	—	2 420	180	142,0	1 057,80	1 087,10	
53. Fährbrücke	—	—	1	3,40	—	—	—	—	—	—	—	3,40	
	—	—	1	3,90	—	—	—	—	—	—	—	3,90	
54. Stein	—	—	1	21,20	2	—	6,40	—	38	28,0	162,70	190,30	
	—	—	1	46,20	—	—	—	110	99	67,0	755,30	801,50	
55. Niederschlema	—	—	—	—	—	—	—	—	13	1,0	31,10	31,10	
	—	—	—	—	1	—	6,20	300	18	8,0	92,30	98,70	
56. Oberschlema	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	0,40	0,40	
57. Schneeberg	—	—	1	5,80	1	—	12,70	—	31	1,0	107,40	125,90	
	—	—	6	221,30	5	1,0	181,70	5 140	331	61,5	1 307,10	1 710,10	
58. Aue	—	—	17	194,40	3	1,0	48,50	—	408	65,0	811,00	1 054,50	
	—	—	12	154,70	—	1,0	30,40	1 040	151	274,5	3 679,70	3 864,30	
59. Lauter	1	9,00	—	—	—	—	—	—	7	1,0	46,10	55,10	
	—	—	2	65,10	—	—	—	2 290	20	3,0	126,40	191,30	
60. Schwarzenberg	—	—	9	229,30	4	—	93,40	—	161	21,0	399,80	722,30	
	—	—	17	210,40	4	1,0	102,10	7 920	155	53,0	1 148,80	1 461,30	
61. Adorf	—	—	6	38,70	2	3,0	73,70	—	22	42,5	612,10	724,50	
	—	—	3	56,40	—	—	—	—	1	—	0,00	57,30	
62. Markneukirchen	—	—	1	10,00	—	—	—	—	20	9,0	138,80	148,80	
	—	—	3	9,00	—	—	—	—	7	9,0	52,70	61,70	

Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.

Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.

Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.

Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.

Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag.
		Mark.		Mark.								Mark.
63. Zwota	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	4,50	4,50
	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	10,50	10,50
64. Klingenthal	—	—	1	10,50	—	—	—	—	4	3,0	45,40	55,90
	—	—	4	68,70	1	—	27,00	340	19	1,0	37,50	133,20
65. Schöneck	—	—	5	150,20	—	—	—	—	43	19,0	352,20	502,40
	—	—	1	9,50	—	—	—	—	27	12,0	110,20	119,80
66. Hammerbrücke	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	8,40	8,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4,00	4,00
67. Jägersgrün	—	—	1	13,00	—	—	—	—	—	2,0	13,00	26,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	10	7,0	99,40	99,40
68. Rautenkranz	—	—	1	9,20	—	—	—	—	2	—	1,00	10,20
	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	58,20	58,20
69. Wilzschhaus	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	0,50	0,50
70. Schönheide	—	—	3	30,00	—	—	—	—	22	7,0	96,70	126,70
	—	—	4	86,00	—	—	—	940	68	42,0	662,00	749,40
71. Eibenstock	—	—	1	11,50	—	—	—	—	3	—	5,40	16,90
	—	—	2	26,00	1	2,0	40,90	—	8	3,0	55,10	122,90
72. Wolfsgrün	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1,0	7,70	7,70
	—	—	—	—	2	—	19,20	620	44	1,0	52,10	71,30
73. Blauenthal	—	—	1	19,20	—	—	—	—	5	—	9,50	28,70
	—	—	2	41,00	—	—	—	—	2	—	8,00	49,00
74. Bockau	—	—	1	19,20	—	—	—	—	4	—	4,00	23,80
	—	—	—	—	—	—	—	450	10	—	17,00	17,00
75. Lössnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	5,70	5,70
	—	—	—	—	—	—	—	40	25	12,0	132,50	132,50
76. Zwönitz	—	—	—	—	—	—	—	—	40	5,0	140,40	140,40
	—	—	3	22,40	2	—	12,20	440	55	35,0	389,00	424,00
77. Dorfchemnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1,0	30,70	30,70
	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	1,20	1,20
78. Thalheim	—	—	1	9,30	—	—	—	—	9	—	14,40	23,70
	—	—	—	—	—	—	—	30	66	2,0	111,00	111,00
79. Burkhardtsdorf	—	—	—	—	5	—	14,00	—	18	—	35,00	49,00
	—	—	3	30,00	—	—	—	200	33	24,0	253,40	283,40
80. Dittersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1,0	24,00	24,00
	—	—	3	119,50	—	1,0	8,10	60	—	4,0	26,00	154,20
81. Einsiedel	—	—	1	6,00	—	—	—	—	15	1,0	18,20	24,20
	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	18,00	18,00
82. Altchemnitz	—	—	11	189,30	4	1,0	64,20	3 220	47	20,0	322,40	575,90
	1	9,00	—	—	—	—	—	—	18	—	50,50	59,50
83. Mosel	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3,0	65,50	65,50
	—	—	—	—	—	—	—	720	8	4,0	72,50	72,50

Am 15. Juli in Staatsbesitz übergegangen.

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag. Mark.
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	
		Mark.		Mark.							Mark.	
84. Meerane	—	—	21	355,70	1	2,0	28,70	—	119	42,0	468,00	853,20
	—	—	15	362,00	5	10,0	251,00	1 700	226	122,0	1 369,00	1 984,00
85. Glauchau	—	—	36	604,10	25	2,0	288,00	—	630	294,0	2 840,00	3 733,00
	—	—	50	1 337,70	19	13,0	744,70	2 390	172	346,0	6 374,00	8 457,00
86. St. Egidien	—	—	6	151,70	1	—	6,00	—	27	2,0	66,00	224,40
	—	—	6	104,40	4	—	86,00	6 650	154	32,0	525,00	716,70
87. Hohenstein	—	—	14	254,70	1	1,0	26,00	190	62	26,0	315,70	597,00
	—	—	10	130,40	5	4,0	122,70	11 220	567	135,0	2 994,00	3 247,40
88. Wüstenbrand	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1,0	19,00	19,00
	—	—	3	69,00	—	—	—	320	47	20,0	436,00	505,00
89. Lugau	—	—	—	—	—	—	—	—	16	4,0	130,70	130,70
	—	—	5	115,40	3	—	44,70	300	300	33,0	995,00	1 155,10
90. Siegmarsdorf	—	—	2	48,10	3	—	32,00	—	10	5,0	49,70	130,00
	—	—	3	49,00	4	—	28,70	640	69	51,0	1 182,00	1 261,10
91. Chemnitz	20	2 211,70	181	3 001,00	78	18,0	1 562,00	68 130	3 296	718,0	15 144,00	21 919,00
	88	4 430,00	162	2 914,00	76	20,0	1 920,00	169 010	1 905	2 397,0	53 267,00	62 533,00
92. Oberlichtenau	—	—	5	80,00	1	—	10,00	—	79	3,0	74,40	164,00
	—	—	11	84,00	3	—	20,40	4 630	20	41,0	588,10	692,70
93. Mittweida	—	—	24	324,00	4	1,0	31,00	—	108	137,0	976,10	1 332,40
	—	—	14	319,00	8	1,0	47,00	2 660	278	77,0	1 444,10	1 810,40
94. Erlau	—	—	5	24,00	14	4,0	119,00	70	212	52,0	609,00	753,00
	—	—	10	107,70	17	12,0	293,10	390	35	25,0	403,10	803,00
95. Waldheim	—	—	17	217,00	10	2,0	60,70	—	67	76,0	827,00	1 106,40
	—	—	12	185,40	5	7,0	89,00	1 160	342	68,0	782,70	1 057,00
96. Döbeln	—	—	108	1 549,00	10	11,0	218,00	20 200	497	411,0	6 477,00	8 244,00
	—	—	33	288,10	31	8,0	270,00	1 510	275	365,0	3 244,00	3 802,70
97. Grossbauchlitz	—	—	1	7,00	—	—	—	48 710	20	4,0	742,00	750,40
	—	—	—	—	—	—	—	740	4	1,0	22,00	22,00
98. Ostrau	—	—	5	18,70	12	3,0	147,00	76 300	351	335,0	3 856,00	4 022,00
	—	—	12	65,00	16	4,0	131,70	990	71	75,0	1 258,00	1 455,40
99. Stauchlitz	—	—	3	10,00	1	—	2,40	26 020	48	33,0	708,00	721,00
	—	—	7	31,00	3	1,0	54,70	180	53	31,0	375,00	461,00
100. Riesa	4	74,00	15	228,00	33	19,0	711,00	15 210	66	128,0	2 354,70	3 368,00
	—	—	33	384,00	19	4,0	247,70	260	80	77,0	953,00	1 585,00
101. Bahrmühle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	330	—	—	4,40	4,40
102. Wittgensdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	22	3,0	52,00	52,00
	—	—	2	25,00	2	—	25,40	630	41	13,0	239,70	290,70
103. Burgstädt	—	—	6	70,10	3	1,0	71,70	—	66	20,0	265,10	406,00
	—	—	11	138,00	5	3,0	127,00	4 530	285	38,0	746,00	1 012,00
104. Cossen	—	—	2	19,00	3	1,0	80,10	30	67	10,0	212,70	312,10
	39	148,00	3	30,00	3	3,0	139,70	750	122	12,0	277,00	597,00

Sächsische Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag. Mark.
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	
		Mark.		Mark.							Mark.	
105. Narsdorf	90	159,50	2	18,00	10	1,0	103,00	—	182	34,0	634,40	915,50
	—	—	2	23,80	6	11,0	311,60	560	33	15,0	244,70	580,10
106. Geithain	—	—	14	253,40	16	4,0	330,00	480	99	157,0	2 475,10	3 058,50
	—	—	20	451,00	17	3,0	254,00	530	67	26,5	520,30	1 226,70
107. Frohburg	—	—	11	277,00	3	2,0	52,00	—	62	64,0	664,00	994,10
	—	—	14	164,00	1	3,0	51,00	70	22	30,0	249,30	465,10
108. Borna	—	—	2	35,70	20	1,0	301,40	170	63	32,0	749,70	1 086,80
	—	—	14	393,00	27	3,0	335,00	190	150	26,0	539,10	1 267,70
109. Hartmannsdorf	—	—	2	4,20	—	—	—	—	—	—	—	4,20
	—	—	1	58,10	—	—	—	230	—	—	2,30	60,00
110. Limbach	—	—	8	131,40	2	—	36,00	—	19	1,0	37,30	204,70
	—	—	5	90,70	2	2,0	90,00	1 030	573	11,0	745,00	927,10
111. Rochlitz	41	206,40	14	173,70	8	1,0	143,70	—	22	121,0	1 459,30	1 983,00
	12	80,00	8	148,30	17	3,0	264,00	—	102	33,0	641,40	1 135,10
112. Langenleuba	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	170	—	—	2,30	2,30
113. Penig	7	99,20	3	18,70	4	1,0	48,40	—	28	16,0	268,70	435,00
	103	1 319,00	6	124,30	1	1,0	30,00	—	106	28,0	503,00	1 976,30
114. Niederwiesa	—	—	—	—	1	—	18,80	—	53	1,0	65,20	83,70
	—	—	—	—	1	—	5,30	1 750	61	6,0	149,30	155,10
115. Braunsdorf	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	0,40	0,40
	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	0,40	0,40
116. Frankenberg	—	—	16	197,00	—	—	—	—	180	89,0	712,40	909,40
	—	—	17	429,00	5	3,0	214,40	540	286	39,0	876,00	1 521,10
117. Hainichen	—	—	9	212,40	2	—	63,00	—	205	18,0	480,00	755,40
	—	—	5	36,40	1	—	4,80	110	227	68,0	1 149,40	1 190,00
118. Böhrgen	—	—	—	—	—	—	—	30	1	—	1,80	1,80
	—	—	—	—	—	—	—	—	17	1,0	22,10	22,10
119. Rosswein	—	—	3	66,70	1	—	4,80	7 290	12	67,5	1 390,00	1 462,40
	—	—	2	124,80	—	—	—	—	3	—	6,40	131,30
120. Flöha	—	—	22	239,80	3	8,0	225,20	60	298	322,0	2 355,10	2 820,20
	—	—	19	300,40	8	1,0	137,70	1 270	214	65,0	1 724,30	2 162,00
121. Erdmannsdorf	—	—	2	16,80	—	—	—	—	51	—	60,30	77,10
	—	—	2	45,80	—	—	—	1 880	24	12,0	242,00	288,40
122. Hennersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	1,30	1,30
123. Witzschdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	1	6,80	—	—	—	—	—	—	—	6,80
124. Waldkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	51	3,0	93,00	93,00
	—	—	—	—	—	—	—	830	28	5,0	125,10	125,10
125. Zschopau	—	—	11	130,30	2	—	31,00	—	21	11,0	146,00	307,30
	—	—	16	161,00	2	—	35,30	1 410	215	33,0	945,00	1 142,30

Am 10. August
in Staatsbesitz
übergegangen.

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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag.
		Mark.		Mark.								
126. Wilischthal	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	0,40	0,40
	—	—	—	—	—	2,0	88,00	260	—	6,0	129,70	217,70
127. Scharfenstein	—	—	1	3,80	—	—	—	—	88	6,0	236,20	240,00
	—	—	—	—	—	—	—	400	17	2,0	67,40	67,40
128. Wolkenstein	—	—	5	106,80	3	—	43,40	—	176	26,0	631,10	781,30
	—	—	7	123,00	—	—	—	5 130	50	5,0	341,00	465,00
129. Wiesenbad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	1	32,20	—	—	—	5 250	—	—	85,80	118,00
130. Schönfeld	—	—	1	64,90	—	—	—	—	6	7,0	147,90	212,70
	—	—	1	8,00	1	—	21,40	1 910	28	5,0	231,70	261,70
131. Annaberg	—	—	20	495,20	1	—	33,40	—	51	30,0	675,10	1 203,70
	—	—	30	717,30	5	—	145,10	5 360	223	66,5	2 164,40	3 027,30
132. Buchholz	—	—	—	—	—	—	—	—	11	4,0	147,00	147,00
	—	—	1	31,50	—	—	—	1 490	4	5,0	83,00	115,10
133. Cranzahl	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2,0	35,10	35,10
	—	—	1	20,00	—	—	—	2 590	—	—	64,20	84,20
134. Bärenstein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	360	—	—	8,40	8,40
135. Welpert	—	—	3	78,20	—	—	—	—	2	9,5	96,70	174,00
	—	—	4	106,70	—	—	—	480	38	—	64,20	170,90
136. Hohenfichte	—	—	—	—	1	—	2,40	—	2	—	1,00	3,40
137. Leubsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4,0	26,40	26,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	0,00	0,00
138. Grünhainichen	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6,00	6,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1,0	18,10	18,10
139. Reifland	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,0	8,90	8,90
140. Pockau-Lengefeld	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,0	11,00	11,00
	—	—	—	—	1	—	2,40	—	1	—	1,30	3,70
141. Zöblitz	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	10,50	10,50
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1,00	1,00
142. Marienberg	—	—	—	—	1	—	8,00	—	—	—	—	8,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1,0	14,10	14,10
143. Reitzenhain	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,0	87,00	87,00
144. Olbernhau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,0	60,80	60,80
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	0,20	0,20
145. Falkenau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	4,00	4,00
146. Oederan	—	—	5	62,30	1	—	7,70	—	134	352,0	2 782,30	2 852,30
	—	—	9	196,30	6	1,0	82,00	11 960	170	96,0	2 242,40	2 520,00

Am 16. December in Staatsbesitz übergegangen.

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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag. Mark.
		Mark.		Mark.								
147. Frankenstein	—	—	—	—	1	—	14,20	—	17	3,0	60,70	74,00
	—	—	1	18,40	—	—	—	110	—	—	0,70	19,10
148. Freiberg	—	—	69	1 331,00	20	8,0	339,00	1 570	141	196,0	2 878,00	4 550,00
	—	—	49	1 176,00	19	14,0	684,40	320	79	291,0	6 418,70	8 279,00
149. Niederbobritzsch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	260	—	—	2,00	2,00
150. Klingenberg	—	—	4	31,00	2	1,0	15,00	—	212	34,0	709,10	756,00
	—	—	3	14,00	6	—	40,00	1 880	30	126,0	2 334,00	2 439,00
151. Edle Krone	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	0,00	0,00
	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	0,00	0,00
152. Tharandt	—	—	—	—	3	—	20,00	1 410	7	11,0	125,40	145,40
	—	—	1	8,70	3	1,0	17,00	60	72	31,0	372,00	398,00
153. Hainsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3,0	31,40	31,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	96	9,0	229,00	229,00
154. Pottschappel	—	—	1	22,00	1	—	17,00	2 030	2	—	21,70	61,70
	—	—	5	88,70	—	—	—	220	48	4,0	132,00	220,00
155. Dresden - Altstadt	—	—	100	3 449,00	95	33,0	2 940,70	1 240	46	1 859,0	14 701,40	21 091,40
	5	455,70	78	2 635,00	68	34,0	2 213,00	1 660	71	2 168,0	52 471,00	57 775,40
156. Niedersedlitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	2	13,40	—	—	—	—	—	—	—	13,40
157. Mügeln	—	—	3	124,00	—	—	—	—	135	73,0	758,70	883,00
	—	—	3	16,00	—	1,0	9,00	200	47	157,0	2 477,00	2 503,00
158. Pirna	—	—	35	770,00	29	4,0	353,00	—	20	14,0	167,00	1 291,00
	—	—	12	199,70	12	35,0	729,00	690	244	184,0	2 372,70	3 301,00
159. Königstein	—	—	1	14,40	1	—	34,00	—	33	3,0	49,40	98,40
	—	—	5	124,00	5	—	119,70	—	27	63,0	1 056,10	1 300,00
160. Krippen	—	—	15	286,00	9	1,0	117,10	—	33	13,0	265,00	669,00
	3	469,40	11	122,10	4	3,0	65,50	—	116	78,0	1 361,00	1 918,00
161. Bodenbach	3	49,00	12	374,20	59	58,0	3 007,10	—	17	1 789,0	48 002,70	51 433,00
	—	—	17	327,00	46	22,0	1 187,00	1 170	7	26,0	642,70	2 158,00
162. Tetschen	—	—	5	159,00	33	78,0	2 621,40	400	7	332,0	8 172,00	10 953,70
	—	—	—	—	11	5,0	343,00	30	6	3,0	78,00	421,00
163. Lohmen	—	—	3	11,00	—	—	—	—	16	—	39,00	51,00
	—	—	4	33,40	1	—	6,00	1 750	16	19,0	279,00	319,40
164. Dürrröhrsdorf	—	—	6	115,10	—	—	—	—	54	8,0	168,10	283,00
	—	—	4	33,00	—	—	—	690	19	69,0	861,00	894,00
165. Arnsdorf	—	—	6	46,40	—	1,0	8,40	100	25	20,0	188,00	243,40
	—	—	1	49,50	3	5,0	132,00	2 320	22	48,0	688,10	870,00
166. Grossröhrsdorf	—	—	3	24,00	—	—	—	280	39	80,0	621,00	646,00
	—	—	2	15,40	1	—	5,00	1 710	56	64,0	547,00	569,00
167. Pulsnitz	—	—	12	153,00	9	9,0	123,00	300	55	93,0	1 687,00	1 964,00
	—	—	7	117,00	2	4,0	38,10	1 730	80	84,0	563,00	719,00

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag. Mark.
		Mark.		Mark.								
168. Bischheim	—	—	—	—	2	—	14,80	—	11	6,0	91,30	106,10
	—	—	—	—	—	—	—	120	—	—	1,70	1,70
169. Kamenz	12	256,00	7	69,10	12	14,0	295,00	4 790	223	471,5	7 306,70	7 926,80
	—	—	19	345,80	18	9,0	192,00	480	120	48,0	1 021,00	1 560,00
170. Dresden-Neustadt	28	442,00	101	2 629,30	167	59,0	4 363,00	31 080	749	1 080,0	26 835,00	34 270,40
	25	191,00	75	2 015,40	174	129,0	6 761,30	36 890	461	5 303,3	105 441,42	114 409,80
171. Langebrück	—	—	—	—	—	—	—	90	—	—	0,80	0,80
	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	0,40	0,40
172. Radeberg	29	243,30	13	99,80	8	9,0	259,00	2 800	52	79,3	1 216,70	1 819,40
	9	42,50	9	47,40	11	8,0	290,50	4 240	95	129,0	2 014,50	2 394,30
173. Fischbach	—	—	3	84,30	—	—	—	—	58	60,0	613,00	698,30
	—	—	1	25,00	—	—	—	1 740	2	1,0	30,10	56,00
174. Bischofswerda	—	—	9	140,00	8	2,0	86,00	4 260	100	249,0	3 787,30	4 013,00
	—	—	10	128,00	12	8,0	297,70	31 790	170	219,3	3 689,70	4 115,40
175. Demitz	—	—	1	23,40	—	—	—	—	—	—	—	23,40
	—	—	—	—	—	—	—	2 040	—	—	20,30	20,30
176. Seitschen	—	—	2	44,00	—	—	—	250	18	21,0	255,20	299,80
	—	—	11	105,30	—	—	—	960	1	—	14,30	120,10
177. Bautzen	3	19,80	46	960,00	27	16,0	704,70	125 760	60	210,3	5 545,00	7 230,40
	4	54,70	38	700,00	63	25,0	1 312,30	20 610	197	203,3	4 050,30	6 117,30
178. Pommritz	—	—	1	24,00	1	—	19,00	1 730	34	12,0	328,00	371,00
	—	—	1	7,30	—	—	—	2 440	—	—	39,30	47,10
179. Löbau	1	15,30	15	275,00	31	15,0	492,20	1 800	401	405,3	7 826,10	8 609,10
	—	—	9	160,40	29	43,0	1 049,70	16 230	162	362,3	4 577,00	5 787,10
180. Reichenbach i. L.	—	—	—	—	6	1,0	170,00	1 780	51	114,0	2 359,00	2 529,00
	—	—	2	310,10	4	2,0	167,00	5 000	64	83,0	835,30	1 313,10
181. Gersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	60	—	—	0,40	0,40
182. Görlitz	66	2 781,30	27	1 008,71	63	47,0	2 682,00	23 270	139	1 683,0	50 492,20	56 965,11
	6	79,30	54	2 174,70	45	16,0	1 347,40	49 370	69	65,0	3 343,10	6 944,40
183. Neucunnersdorf	—	—	—	—	—	—	—	30	1	1,0	4,00	4,00
	—	—	—	—	—	—	—	470	2	—	6,30	6,30
184. Obercunnersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	150	—	—	3,00	3,00
185. Herrnhut	—	—	—	—	2	—	81,20	1 590	70	74,0	554,30	635,50
	—	—	1	11,30	3	—	27,40	6 060	126	23,0	591,30	630,00
186. Oberoderwitz	—	—	4	56,00	1	—	19,00	—	45	6,0	97,30	173,40
	—	—	—	—	2	—	7,30	14 790	132	57,0	598,30	605,50
187. Zittau	—	—	24	669,80	23	8,0	547,00	400	395	122,3	1 369,10	2 586,30
	—	—	20	650,30	35	6,0	754,30	4 520	133	56,0	1 293,70	2 638,30
188. Scheibe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	4,00	4,00

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.				Gesamt- Fracht- betrag. Mark.
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	
		Mark.		Mark.							Mark.	
189. Hainewalde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
190. Grossschönau	—	—	2	81,40	2	—	38,40	—	14	4,0	31,40	151,20
	—	—	5	138,10	—	—	—	310	50	5,0	78,10	216,20
191. Warnsdorf	—	—	3	39,40	3	1,0	19,20	30	15	8,0	116,00	175,00
	—	—	4	22,70	4	—	13,10	60	49	38,0	293,40	329,20
192. Seiffhennersdorf	—	—	3	102,00	2	—	16,00	100	9	4,0	62,00	181,00
	—	—	1	9,40	—	—	—	530	136	57,0	937,00	947,00
193. Leutersdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2,0	76,40	76,40
	—	—	—	—	2	—	12,40	750	13	35,0	491,50	503,00
194. Eibau	—	—	—	—	—	—	—	—	47	—	26,00	26,00
	—	—	1	6,00	—	1,0	18,00	420	3	2,0	41,50	66,40
195. Alt- und Neugersdorf	—	—	1	4,00	—	—	—	30	2	—	21,00	26,10
	—	—	2	85,30	2	—	31,30	240	86	9,0	197,00	314,10
196. Ebersbach	2	13,20	3	45,10	2	7,0	59,20	—	90	59,0	368,00	486,10
	—	—	2	57,00	2	—	19,00	800	256	87,0	1 155,40	1 232,00
197. Dürrhennersdorf	—	—	—	—	—	—	—	340	12	7,0	40,00	40,00
	—	—	—	—	—	—	—	270	29	3,0	45,70	45,70
198. Neusalza-Spremberg	—	—	1	21,10	—	—	—	200	31	10,0	129,00	150,10
	—	—	1	48,10	—	—	—	160	48	7,0	77,70	125,00
199. Taubenheim	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	7,00	7,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10,0	147,40	147,40
200. Sohland	—	—	—	—	—	—	—	430	9	9,0	349,00	349,00
	—	—	2	18,70	1	1,0	29,00	80	5	38,0	289,00	336,70

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte (ohne die Leipzig-Dresdner Linien.)

Dieselbe besteht aus:												
dem Binnen-Verkehre (Versand)	385	12 222,00	1 737	40 459,00	1 403	703,0	39 690,10	502 810	17 363	17 873,5	354 631,00	447 003,70
dem directen Verkehre (Versand)	122	3 193,50	57	824,01	28	20,0	689,40	220	156	290,0	4 345,50	9 052,04
dem directen Verkehre (Empfang)	21	1 160,00	43	1 139,02	33	79,0	2 375,50	81 960	483	2 495,0	60 548,10	65 224,30
dem Durchgangs-Verkehre (welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheidung kommt.)	467	6 608,00	7	108,00	—	18,0	333,10	—	7	490,0	12 487,11	19 537,00
Summa	995	23 185,77	1 844	42 532,00	1 464	820,0	43 088,24	584 990	18 009	21 148,5	432 011,00	540 818,00
Hierüber:												
für Transporte ohne Angabe der Stationsverhältn. u. Stückzahl	—	15 305,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 305,74
für aussergewöhnliche Militär- transporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 572,00
		38 491,51		42 532,00			43 088,24				432 011,00	562 696,00
Hiervon ab an Restitutionen	—	1 311,77	—	192,35	—	—	9,20	—	—	—	—	1) 1 546,82
Finanzielle Ergebnisse der Fahr- zeugs- und Thiertransporte	—	37 179,74	—	42 340,00	—	—	43 079,04	—	—	—	432 011,00	561 150,14
							mit 31 763 970 Kilogramm- Kilometer.					

1) Incl. 33,50 M. für aussergewöhnliche Militärtransporte.

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.		P f e r d e .			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag. Mark.
		Mark.		Mark.								
Leipzig - Dresdner Linien.												
201. Dresden-Neust. (Leipz. Bhf.)	1	18,00	94	3 227,00	435	155,0	11 294,00	1 510	762	2 488,0	80 225,10	94 765,07
	—	—	73	2 302,00	385	136,0	9 141,00	9 130	373	2 263,0	41 146,00	52 590,07
202. Radebeul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	1	3,40	—	—	—	130	—	—	1,00	4,00
203. Weintraube	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—	0,00	0,00
204. Kötzschenbroda	—	—	2	8,00	4	1,0	44,00	890	13	6,0	55,00	108,00
	—	—	8	182,00	6	2,0	78,00	670	47	58,0	366,00	627,00
205. Coswig	—	—	1	49,40	9	21,0	661,00	80	36	63,0	980,00	1 691,00
	—	—	—	—	2	13,0	411,00	130	36	92,0	812,00	1 224,00
206. Niederau	—	—	2	13,40	2	—	7,00	400	11	3,0	57,00	78,00
	—	—	—	—	16	2,0	85,00	—	52	3,0	121,00	209,00
207. Priestewitz	—	—	5	70,00	17	3,0	103,00	6 370	68	52,0	710,00	884,00
	—	—	4	40,00	13	14,0	156,00	—	45	66,0	395,00	592,00
208. Grossenhain	—	—	9	278,00	36	7,0	476,00	6 050	49	380,0	4 736,00	5 491,00
	—	—	10	221,00	59	4,0	674,00	1 470	109	61,0	904,00	1 800,00
209. Langenberg	—	—	—	—	7	1,0	48,40	290	32	15,0	261,00	310,00
	—	—	1	14,00	2	—	12,00	—	1	1,0	7,00	35,00
210. Röderau	—	—	3	20,00	24	12,0	294,00	—	27	69,0	1 171,00	1 486,00
	—	—	3	56,00	16	8,0	258,00	—	101	38,0	790,00	1 105,00
211. Riesa	—	—	5	70,00	15	8,0	299,00	240	93	134,0	2 072,00	2 443,00
	—	—	10	141,00	38	20,0	705,00	160	71	105,0	1 718,00	2 564,00
212. Bornitz	—	—	—	—	—	—	—	40	1	11,0	315,00	315,00
	—	—	1	5,00	—	—	—	—	1	—	1,00	6,00
213. Oschatz	—	—	7	52,00	25	8,0	307,00	590	51	186,0	4 110,00	4 470,00
	—	—	7	109,00	35	26,0	731,00	220	160	78,0	1 078,00	1 919,00
214. Dahlen	—	—	3	41,50	10	1,0	89,40	100	152	208,0	3 224,00	3 355,00
	—	—	2	42,00	21	6,0	267,00	140	67	53,0	912,00	1 221,00
215. Dornreichenbach	—	—	1	8,00	—	—	—	—	37	8,0	200,00	208,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
216. Wurzen	—	—	10	173,00	36	8,0	274,00	560	270	428,0	4 459,00	4 907,00
	—	—	15	210,00	41	10,0	477,00	—	231	86,0	1 275,00	1 963,00
217. Borsdorf	—	—	—	—	3	—	19,00	—	20	16,0	216,00	235,00
	—	—	—	—	2	—	10,00	210	37	1,0	98,00	108,00
218. Leipzig (Dresdn. Bhf.)	—	—	41	1 585,00	397	161,0	10 399,00	1 610	467	291,0	6 746,00	18 731,00
	—	—	61	2 601,00	304	126,0	9 385,00	4 780	600	2 450,0	68 343,00	80 330,00
219. Beucha	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2,0	19,00	19,00
	—	—	1	13,00	—	—	—	—	—	—	—	13,00
220. Naunhof	—	—	—	—	3	—	30,00	—	105	22,0	377,00	407,00
	—	—	—	—	1	—	6,00	730	6	22,0	1 802,00	1 808,00
221. Grosssteinberg	—	—	—	—	1	—	6,00	80	12	2,0	72,00	78,00
	—	—	—	—	—	—	—	190	3	—	3,00	3,00
222. Grimma	—	—	7	109,00	59	2,0	557,00	1 490	170	213,0	2 407,00	3 074,00
	—	—	14	163,00	103	7,0	1 066,00	—	250	161,0	2 127,00	3 356,00

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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.				Gesamt Fracht- betrag. Mark.
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	
		Mark.		Mark.							Mark.	
223. Grossbothen	—	—	21	349,80	19	4,0	221,40	—	70	193,0	2 284,30	2 855,50
	—	—	6	83,70	28	5,0	276,20	40	65	26,0	495,10	855,00
224. Tanndorf	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—	56,40	56,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2,0	27,80	27,80
225. Leisnig	—	—	5	100,70	25	11,0	409,50	—	113	132,0	2 139,50	2 649,10
	—	—	5	48,30	25	17,0	597,00	—	199	32,0	660,70	1 306,50
226. Klosterbuch	—	—	1	6,70	—	—	—	—	10	2,0	23,70	30,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2,0	11,10	11,10
227. Döbeln (Leipz.-Dresdn.Bahn.)	—	—	35	618,40	29	6,0	405,70	—	487	413,0	8 312,20	9 336,20
	—	—	32	609,00	53	10,0	694,70	—	143	325,0	7 531,00	8 835,50
228. Niederstrießis	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	7,00	7,00
229. Rosswein (Leipz.-Dresdn.Bhf.)	—	—	12	195,10	28	—	190,00	—	48	127,0	1 978,00	2 363,10
	—	—	7	92,00	35	4,0	349,70	120	241	124,0	2 214,70	2 657,10
230. Nossen	—	—	8	72,10	12	4,0	142,40	—	75	172,0	2 365,70	2 580,20
	—	—	6	52,00	12	6,0	265,20	—	162	80,0	1 371,50	1 689,17
231. Deutschenbora	—	—	—	—	7	2,0	77,70	—	29	49,0	688,20	765,90
	—	—	1	19,70	11	10,0	422,30	1 160	58	22,0	462,50	905,10
232. Miltitz	—	—	—	—	5	—	29,00	2 660	31	11,0	175,20	205,10
	—	—	—	—	10	—	127,20	250	34	9,0	229,00	357,10
233. Meissen	—	—	6	79,00	43	2,0	249,10	15 150	137	353,0	3 185,75	3 514,45
	—	—	17	227,10	44	9,0	474,20	2 260	166	249,0	2 373,07	3 075,07
234. Grossvoigtsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3,0	20,00	20,00
	—	—	1	6,40	—	—	—	—	8	—	5,00	12,00
235. Grossschirma	—	—	1	27,80	—	—	—	—	17	4,0	35,00	63,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
236. Kleinwaltersdorf	—	—	1	27,40	—	—	—	—	1	—	3,50	30,90
	—	—	—	—	—	—	—	220	1	—	6,00	6,00
237. Freiberg	—	—	22	296,00	4	—	44,00	1 400	98	42,0	440,00	780,00
	—	—	9	187,70	4	1,0	76,70	2 240	500	159,0	1 854,20	2 118,70
238. Lichtenberg	—	—	—	—	—	—	—	—	113	20,0	187,40	187,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	19	22,0	289,20	289,20
239. Mulda	—	—	1	4,00	1	—	2,00	70	302	82,0	740,00	747,00
	—	—	2	9,00	—	—	—	2 210	30	28,0	262,10	271,00
240. Nassau	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	4,00	4,00
	—	—	12	27,00	—	—	—	930	1	—	19,70	46,70
241. Bienenmühle	—	—	—	—	—	—	—	—	31	4,0	118,10	118,10
	—	—	1	64,20	—	—	—	530	24	1,0	40,00	104,20
242. Wülknitz	—	—	1	27,80	—	—	—	30	15	3,0	85,40	113,20
	—	—	—	—	—	—	—	40	—	—	0,40	0,40
243. Gröditz	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1,0	30,00	30,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	16	2,0	44,00	44,00
244. Elsterwerda	—	—	—	—	—	1,0	9,00	90	13	9,0	119,00	128,00
	—	—	—	—	—	—	—	30	10	1,0	29,70	29,70

Abschnitt IV. C.
Uebersicht der Fahrzeugs- und Thiertransporte
bei den Stationen und Haltestellen.

Es sind abgegangen

bei den Stationen und Haltestellen.	Eisenbahn- Fahrzeuge.		Equipagen und andere Fahrzeuge.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag.
		Mark.		Mark.								Mark.

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte
(für die Leipzig-Dresdner Linien allein.)

Dieselbe besteht aus:												
dem Binnenverkehre (Versand)	—	—	280	6 844,00	1 187	367,5	24 813,00	27 960	3 786	5 568,0	114 503,00	146 161,00
dem directen Verkehre (Versand)	1	18,00	24	670,00	69	50,5	1 883,10	11 740	228	651,5	20 920,50	23 492,00
dem directen Verkehre (Empfang)	—	—	30	692,21	79	69,5	1 940,40	110	88	1 258,0	25 338,51	27 971,10
dem Durchgangs-Verkehre (welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt.)	73	1 164,00	4	77,10	13	17,0	618,72	—	—	289,0	10 943,50	12 804,21
Summa	74	1 183,00	338	8 284,71	1 348	504,5	29 256,15	39 810	4 102	7 766,5	171 705,55	210 429,57
Hierüber:												
für Transporte ohne Angabe der Stationsverhältnisse u. Stück- zahl	—	—	—	92,10	—	—	—	—	—	—	—	92,10
für Transporte aus dem Jahre 1875 ohne Gewichtsangabe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,50	7,50
für aussergewöhnliche Militär- transporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 719,10
		1 183,00		8 376,81			29 256,15				171 713,05	219 248,57
Hiervon ab an Restitutionen	—	24,00	—	78,00	—	—	—	—	—	—	—	103,00
Finanzielle Ergebnisse der Fahr- zeugs- und Thiertransporte	—	1 258,00	—	8 298,01	—	—	29 256,15	—	—	—	171 713,05	219 144,05

mit
1 680 260
Kilogramm-
Kilometer.

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte
für alle Linien.

Dieselbe besteht aus:												
dem Binnenverkehre (Versand)	385	12 222,00	2 023	47 444,05	2 590	1 072,5	64 596,00	541 580	21 156	23 499,5	471 686,55	595 950,00
dem directen Verkehre (Versand)	123	3 330,00	75	1 446,31	97	68,5	2 564,52	1 150	377	883,5	23 499,00	30 841,50
dem directen Verkehre (Empfang)	21	1 183,00	68	1 785,53	112	148,5	4 374,00	71 260	571	3 753,0	85 759,00	93 103,51
dem Durchgangs-Verkehre (welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt.)	467	7 632,05	6	140,00	—	16,0	808,00	—	—	432,0	22 771,55	31 352,00
Summa	996	24 369,05	2 172	50 817,09	2 799	1 305,5	72 344,50	613 990	22 104	28 568,0	603 717,45	751 248,10
Hierüber:												
für Transporte ohne Angabe der Stationsverhältnisse u. Stück- zahl	—	15 305,74	—	92,10	—	—	—	—	—	—	—	15 397,84
für Transporte aus dem Jahre 1875 ohne Gewichtsangabe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,50	7,50
für aussergewöhnliche Militär- transporte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 292,00
		15 305,74		92,10			72 344,50				603 724,95	781 945,50
Hiervon ab an Restitutionen	—	1 336,50	—	271,15	—	—	9,20	—	—	—	—	1 650,44
Finanzielle Ergebnisse der Fahr- zeugs- und Thiertransporte	—	38 338,00	—	50 638,04	—	—	72 335,30	—	—	—	603 724,95	780 295,00

mit
33 444 230
Kilogramm-
Kilometer.

1) Incl. 33,00 M. für aussergewöhnliche Militärtransporte.

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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesammt Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Fracht- betrag.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag.
		Mark.		Mark.									Mark.

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

245. Gössnitz	—	—	—	—	1	—	5,00	60	6	11,0	103,00	109,00
	—	—	—	—	—	—	—	50	39	10,0	142,00	142,00
246. Schmölln	—	—	14	47,00	4	1,0	8,00	110	116	52,0	343,70	399,00
	—	—	4	20,00	1	12,0	101,10	240	95	48,0	439,00	561,00
247. Nöbdenitz	—	—	1	11,00	1	—	5,00	120	50	3,0	148,00	166,00
	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	0,00	0,00
248. Ronneburg	—	—	5	17,00	1	3,0	21,00	60 560	126	78,5	1 101,40	1 139,00
	—	—	5	32,00	3	7,0	68,00	610	98	42,0	328,00	429,70
249. Gera	—	—	11	129,00	5	41,0	559,00	5 200	111	107,0	1 155,10	1 844,70
	4	106,40	20	171,40	6	4,0	81,00	5 320	65	126,0	1 337,00	1 696,10

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte.

Dieselbe besteht aus:												
dem Binnenverkehre (Versand)	—	—	8	36,00	3	12,0	113,00	6 180	213	100,5	927,50	1 077,00
dem directen Verkehre (Versand)	—	—	23	169,00	9	33,0	487,00	59 870	196	151,0	1 925,40	2 582,00
dem directen Verkehre (Empfang)	4	106,40	21	188,10	7	11,0	136,00	70	84	126,0	1 321,10	1 752,20

Hierüber:	Summa	4	106,40	52	394,00	19	56,0	737,00	66 120	493	377,5	4 174,00	5 412,00
für aussergewöhnliche	Militär-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125,00
transporte								mit					1 617 790
													5 537,00

Kilogramm-Kilometer.

b. Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

250. Altenburg	—	—	8	74,40	2	3,0	43,70	—	112	65,0	723,40	841,00
	—	—	42	239,70	4	8,0	115,00	1 420	87	101,0	959,07	1 314,07
251. Rositz	—	—	6	13,10	1	—	1,00	—	34	19,0	110,00	125,00
	—	—	4	10,00	—	—	—	—	6	—	6,00	16,00
252. Meuselwitz	—	—	33	165,00	1	—	4,10	390	95	30,0	243,00	413,00
	—	—	2	8,70	—	—	—	260	93	6,0	125,00	134,00
253. Rehmsdorf	—	—	1	5,00	—	—	—	—	12	6,0	44,00	50,00
	—	—	1	5,00	—	—	—	40	20	3,0	42,00	47,00
254. Zeitz	—	—	5	42,00	4	9,0	126,00	5 410	21	167,0	1 634,11	1 802,01
	—	—	11	97,00	4	3,0	54,00	30	56	76,0	737,01	889,01

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte.

Dieselbe besteht aus:												
dem Binnen-Verkehre (Versand)	—	—	42	265,00	7	11,0	163,00	1 720	246	182,0	1 838,10	2 267,00
dem directen Verkehre (Versand)	—	—	11	34,00	1	1,0	12,00	4 080	28	105,0	918,00	965,70
dem directen Verkehre (Empfang)	—	—	18	96,40	1	—	6,40	30	16	4,0	32,00	135,00
dem Durchgangsverkehre . . . (welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt.)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6,0	26,00	26,00

Hierüber:	Summa	—	—	71	396,00	9	12,0	182,00	5 830	291	297,0	2 816,10	3 395,10
für aussergewöhnliche	Militär-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,00
transporte								mit					142 760
													3 419,00

Kilogramm-Kilometer.

Abchnitt 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.		P f e r d e.			Rind- und anderes Vieh.			Gesamt- Fracht- betrag. Mark.	
	Stück.	Fracht- betrag. Mark.	Stück.	Fracht- betrag. Mark.	Stück.	Wagen- ladungen.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Stück.	Wagen- ladungen.		Fracht- betrag. Mark.

c. Gaschwitz- Meuselwitzer Eisenbahn.

255. Gaschwitz	—	—	—	—	3	—	15,70	—	9	2,0	24,20	40,00
256. Zwenkau	—	—	1	2,00	—	—	—	260	28	4,0	36,00	39,00
	—	—	9	16,00	—	—	—	—	18	44,0	127,00	143,00
257. Groitzsch	—	—	13	74,00	—	—	—	—	165	16,0	274,80	349,70
	—	—	—	—	1	2,0	14,00	—	9	2,0	22,40	37,00
258. Lucka	—	—	1	6,00	—	—	—	—	85	5,0	193,27	199,27
	—	—	2	13,00	1	1,0	13,40	—	28	2,0	34,20	60,00
259. Meuselwitz	—	—	—	—	3	—	15,70	—	10	6,0	84,40	100,10
	—	—	1	8,40	1	—	6,70	260	19	—	26,20	41,40

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte.

Dieselbe besteht aus:	—	—	—	—	3	—	15,70	260	24	6,0	76,10	91,40
dem Binnenverkehre (Versand)	—	—	—	—	—	—	—	—	264	25,0	513,27	597,07
dem directen Verkehre (Versand)	—	—	15	84,40	—	—	—	—	59	44,0	158,33	231,03
dem directen Verkehre (Empfang)	—	—	12	38,00	3	3,0	34,70	—	4	1,0	14,20	14,00
dem Durchgangs-Verkehre (welcher bei keiner der vorgenannten Stationen zur Erscheinung kommt.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	27	122,40	6	3,0	50,40	260 mit 5 980	351	76,0	761,00	934,70

Kilogramm - Kilometer.

d. Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

260. Zittau	—	—	—	—	—	—	—	30	39	23,0	296,15	296,15
261. Grottau	—	—	2	25,20	2	13,0	181,70	—	6	50,0	536,40	743,40
	—	—	—	—	—	—	—	—	95	7,0	163,27	163,27
262. Kratzau	—	—	1	9,00	—	2,0	20,70	—	83	18,0	202,10	232,10
	—	—	—	—	—	—	—	—	26	2,0	24,00	24,00
263. Reichenberg	—	—	5	59,40	9	27,0	428,20	—	101	206,0	1 835,07	2 322,70
	—	—	3	37,00	3	1,0	38,00	—	132	37,0	533,00	609,70

Hauptsumme der Fahrzeugs- und Thier-Transporte.

Dieselbe besteht aus:	—	—	3	34,20	2	15,0	202,50	30	254	73,0	859,40	1 096,27
dem Binnenverkehre (Versand)	—	—	2	25,20	7	12,0	225,70	—	7	165,0	1 459,80	1 710,70
dem directen Verkehre (Versand)	—	—	3	37,00	3	1,0	38,00	—	7	36,0	445,00	521,40
dem directen Verkehre (Empfang)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	8	97,20	12	28,0	466,50	30 mit 510	268	274,0	2 764,50	3 328,50

Kilogramm - Kilometer.

Abschnitt IV.

D¹.

Uebersicht

DES

GÜTER-VERKEHRES

BEI DEN

STATIONEN UND HALTESTELLEN.

1. Bei den Staats-Eisenbahnen.
2. Bei den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Gössnitz-Geraer Bahn.
 - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

Vorbemerkung.

Die Verkehrsergebnisse bei den Stationen der angekauften Bahnen sind in dieser Tabelle vom Tage der Erwerbung an enthalten; ein Nachweis über den Jahresverkehr derselben befindet sich hinter der Tabelle D^{II}.

bei den Stationen und Haltestellen. <small>(+ bedeutet den Anstich in eigene Eisenbahnen.)</small>	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ersunkigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach den Stückzahl-Fachheiten.		Nach den Kapitalwert-Fachheiten.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.

I. Staats-

1. Leipzig <small>(Anstich an die Magdeburg-Bahnen- station, Berlin-Aachdener, Talsider- bahn u. Siles-Sachsen-Güterbahn.)</small>	2 220 000 1 729 475	102 770,00 111 650,00	22 709 280 22 227 000	377 350,00 355 507,00	90 259 180 79 497 285	773 184,00 741 900,00	9 711 000 10 233 577,00	42 564,00 1 233 577,00
2. Gera <small>(Anstich an die Gera-Weimar-Bahnen Weimar Station.)</small>	11 000 90 000	110,00 120,00	34 500 48 170	245,00 373,00	1 004 200 1 520 330	4 807,00 4 122,00	400 000 2 562 200	420,00 7 557,00
3. Bielefeld	17 110 31 500	210,00 411,00	50 440 39 200	324,00 710,00	897 760 1 110 800	2 427,00 4 121,00	2 000 000 8 205 700	2 070,00 3 201,00
4. Krefeld +	50 300 60 300	623,00 841,00	74 700 101 000	641,00 925,00	2 196 000 3 108 000	13 545,00 11 900,00	523 000 6 407 000	780,00 10 011,00
5. Breda +	31 200 31 200	421,00 508,00	34 900 34 170	307,00 370,00	5 081 800 1 227 800	15 710,00 3 908,00	710 000 2 900 000	1 444,00 5 028,00
6. Altona <small>(Anstich an die Altona-Itzehoe- Bahn.)</small>	1 018 500 600 200	18 808,00 9 003,00	3 507 000 2 000 100	32 874,00 11 200,00	22 892 800 12 540 100	131 620,00 145 900,00	6 200 000 22 440 100	16 329,00 44 273,00
7. Padua	—	—	399 1 500	2,00 2,00	130 170 2,00	418,00 2,00	25 245 000 410 000	29 870,00 823,00
8. Gießen + <small>(Anstich an die Gießen-Gesamt- Bahn.)</small>	112 120 30 000	2 124,00 1 247,00	616 800 490 400	5 721,00 4 813,00	5 510 200 4 305 100	20 096,00 22 440,00	3 605 000 20 745 400	8 200,00 21 471,00
9. Crimmitschau	332 800 421 000	9 120,00 1 204,00	1 000 000 1 754 700	31 224,00 55 430,00	7 742 220 19 077 000	50 672,00 112 271,00	5 120 000 20 221 800	9 040,00 104 390,00
10. Würzburg + <small>(Anstich an die Würzburg-Fürth- Bahn (Hauptbahn).)</small>	338 000 300 000	5 685,00 5 200,00	1 881 180 2 172 200	21 825,00 26 070,00	19 017 000 19 426 720	66 490,00 82 081,00	2 284 700 91 000 000	2 601,00 120 720,00
11. Zwickau + <small>(Anstich an die Chemnitz-Zwickau- Bahn (Hauptbahn).)</small>	942 800 1 250 120	10 582,00 22 023,00	7 229 040 8 467 070	69 357,00 80 120,00	42 000 320 51 204 200	294 106,00 408 021,00	1 709 074 000 226 200 000	4 692 800,00 420 201,00
12. Neumark +	64 920 30 070	1 124,00 472,00	194 000 101 450	824,00 1 302,00	1 273 420 2 142 000	3 200,00 8 605,00	2 275 000 4 520 000	4 501,00 7 290,00
13. Reichenbach i. V.	510 280 602 200	10 288,00 9 470,00	3 628 800 4 542 500	40 286,00 52 701,00	1 201 260 19 070 000	37 074,00 124 810,00	2 820 000 62 824 000	6 220,00 124 000,00
14. Netzebach	112 000 35 700	1 720,00 1 201,00	500 000 400 000	5 200,00 4 010,00	1 422 200 4 205 200	7 000,00 22 070,00	900 700 10 227 000	1 800,00 21 400,00
15. Herlasgrün +	14 000 12 000	181,00 208,00	99 110 10 070	280,00 301,00	1 025 440 1 201 000	7 862,00 6 017,00	1 470 000 2 400 000	3 220,00 5 200,00
16. Jocketa	5 200 6 400	38,00 30,00	19 170 25 100	128,00 160,00	192 600 252 000	720,00 920,00	2 000 000 200 000	2 120,00 761,00
17. Plauen i. V. (ab. BfC) +	570 130 337 200	10 207,00 14 331,00	2 946 400 2 014 470	30 420,00 26 430,00	6 822 820 22 827 070	45 088,00 103 270,00	1 077 000 62 420 000	3 077,00 109 400,00
18. Mehltheuer	112 200 80 100	2 467,00 1 890,00	739 270 524 900	10 002,00 6 910,00	4 153 400 6 074 000	26 445,00 37 470,00	1 400 000 1 120 700	5 394,00 27 080,00

Güter in vereinfachter Fracht.	Die Gesamt-Summe		Die Gesamt-Summe		Zahl der expediten Fracht- briefe.
	vertheilt sich auf den		vertheilt sich auf den		
	Gesamt-Summe.		Gesamt-Summe.		

Eisenbahnen.

94 200 65 800	8 120,00 3 437,00	0,00 2,00	120 300 000 102 400 000	1 309 000,00 2 207 710,00	90 007 570 101 121 000	827 910,00 1 403 920,00	35 720 000 120 275 100	481 122,00 811 250,00	220 040 240 453
48 140 15 300	180,00 170,00	— 10,00	1 047 910 1 202 100	2 000,00 12 604,00	1 200 800 4 001 000	5 817,00 12 220,00	41 710 201 200	72,00 307,00	1 228 1 871
28 500 71 400	210,00 103,00	— —	3 013 845 9 035 120	6 182,00 14 602,00	2 882 740 2 021 000	9 674,00 10 904,00	131 000 8 510 000	288,00 2 790,00	— —
80 070 60 070	670,00 522,00	— 10,00	3 180 470 1 900 400	16 244,00 21 415,00	9 420 700 6 000 500	15 090,00 28 904,00	539 710 1 811 000	1 147,00 4 540,00	4 914 5 421
2 000 —	22,00 —	— —	4 400 500 6 200 100	18 140,00 19 000,00	3 504 000 2 110 400	14 008,00 7 000,00	936 200 4 467 000	1 562,00 2 020,00	2 824 3 200
89 700 62 700	687,00 520,00	20,00 20,00	34 012 150 10 710 800	322 664,00 250 712,00	25 887 000 10 000 000	147 307,00 120 200,00	8 174 000 17 000 000	95 207,00 180 900,00	76 920 68 070
— —	— —	— —	25 420 270 422 210	30 204,00 672,00	22 550 070 202 210	29 000,00 707,00	965 000 130 000	704,00 224,00	— —
22 000 —	118,00 —	— —	2 911 180 26 091 500	37 200,00 10 204,00	9 120 000 12 220 000	32 294,00 60 207,00	781 100 13 049 100	4 010,00 18 027,00	14 068 24 400
37 200 7 000	182,00 20,00	— 90,00	16 628 910 122 800 250	100 033,00 284 020,00	11 000 000 103 000 000	51 741,00 201 007,00	5 245 000 20 140 100	45 200,00 80 222,00	61 514 62 200
10 440 31 140	41,00 100,00	2,00 7,00	10 200 720 100 000 000	29 040,00 212 041,00	12 000 000 10 100 100	64 001,00 124 610,00	3 400 800 14 000 000	33 014,00 77 120,00	44 010 50 200
420 480 625 200	9 200,00 4 200,00	— 20,00	1 780 000 000 320 000 100	5 000 000,00 1 017 200,00	1 220 000 000 220 100 000	11 200 000,00 607 100,00	644 210 740 10 200 000	1 710 010,00 510 000,00	320 000 125 500
— 17 000	— 80,00	— —	5 000 000 5 010 000	10 410,00 19 000,00	4 900 000 5 114 000	10 170,00 15 011,00	91 700 601 000	220,00 2 000,00	3 000 4 101
17 000 77 100	90,00 344,00	0,00 60,00	14 283 800 27 970 000	94 500,00 311 700,00	10 187 000 25 200 200	34 727,00 205 040,00	4 100 200 22 001 000	40 181,00 90 010,00	50 121 60 200
— —	— —	— —	2 040 000 15 200 000	16 020,00 40 720,00	2 972 200 14 200 000	14 600,00 42 000,00	108 200 1 000 000	1 201,00 2 210,00	8 330 9 720
4 000 2 000	21,00 14,00	— —	3 180 000 2 800 000	11 004,00 12 270,00	3 000 000 2 700 000	11 110,00 12 410,00	117 810 100 000	547,00 800,00	2 487 2 740
— 8 000	— 100,00	— —	3 217 200 1 000 000	6 000,00 2 607,00	3 197 000 1 020 000	6 000,00 4 001,00	20 000 620	42,00 0,00	— —
25 710 125 470	344,00 2 070,00	— 207,00	11 942 110 60 000 000	100 102,00 280 000,00	6 370 210 68 000 000	37 120,00 214 000,00	3 200 000 20 770 000	40 007,00 112 200,00	70 420 24 400
— 3 000	— 40,00	— —	6 000 140 14 912 000	44 210,00 20 010,00	5 372 000 21 000 000	34 114,00 55 420,00	1 051 200 2 017 000	10 200,00 20 424,00	10 200 10 000

Stationen und Haltestellen. (+ bedeutet den Anbruch des eigenen Bahnbetriebs.)	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach den Städt.-Frachtsätzen.		Nach den Vapoldang-Industries.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.
19. Schönbürg	47 500	1 079,00	209 770	3 726,00	2 870 480	15 709,00	9 345 000	35 226,00
20. Reuth	80 360	2 038,00	606 970	10 369,00	2 789 280	14 542,00	6 074 500	27 867,00
21. Hof (Anbruch an die Bayreuther Haupt- bahn.)	1 198 740	47 630,00	6 866 560	161 220,00	22 006 420	306 826,00	2 813 300	13 130,00
22. Walschütz +	75 075	1 740,00	1 060 540	9 130,00	6 918 170	34 280,00	2 111 400	4 503,00
23. Pyl	2 020	65,00	31 670	170,00	505 470	2 180,00	1 213 500	6 800,00
24. Plauen i. V. (s. S. 304.)	20 860	242,00	145 280	380,00	584 800	1 729,00	95 000	147,00
25. Reustschmiede	940	9,00	30 400	46,00	34 080	79,00	420 000	731,00
26. Elsterberg	19 000	217,00	99 940	561,00	404 280	1 053,00	5 000	6,00
27. Greiz (s. S. 304.) +	81 900	799,00	326 780	1 644,00	1 518 020	4 005,00	6 154 400	10 087,00
28. Neumühle	720	5,00	2 540	11,00	133 210	261,00	45 000	81,00
29. Berga	8 000	42,00	30 110	125,00	735 300	1 461,00	30 000	50,00
30. Wettgörlitz (Anbruch an die Thüringische Bahn.)	4 480	84,00	18 020	112,00	108 500	248,00	40 000	61,00
31. Greiz (s. S. 304.) +	258 890	6 740,00	1 785 280	21 961,00	4 023 760	22 533,00	9 300 500	24 228,00
32. Molndorf	2 640	43,00	14 080	101,00	92 520	320,00	335 000	1 286,00
33. Breun	2 900	49,00	4 010	81,00	335 500	825,00	215 000	288,00
34. Treuen	110 115	5 170,00	543 780	7 468,00	2 707 800	10 309,00	450 000	1 861,00
35. Leugersfeld (s. S. 304.)	23 980	708,00	177 090	1 704,00	646 480	4 960,00	80 000	297,00
36. Auerbach (s. S. 304.)	22 040	2 060,00	707 000	9 716,00	2 042 400	10 404,00	280 000	1 247,00
37. Falkenstein +	45 480	829,00	321 680	4 242,00	3 404 400	17 227,00	4 318 200	19 931,00

Güter in vereinbarter Fracht.			Gesamti- Summe.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den				Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.
Mit Hauptverkehrs- wegen.		Über He- ringsbahn.			Eisenverkehrs- wege.		directes Verkehr.		
Kilogramm.	Fracht- betrag. Mark.	Fracht- betrag. Mark.	Kilogramm.		Kilogramm.		Mark.		
			Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.			
10 000	38,00	—	12 542 800	53 860,00	11 478 900	48 360,00	863 810	5 504,00	7 925
—	—	—	7 234 000	30 015,00	7 234 000	23 040,00	1 193 610	2 470,00	11 740
60 500	508,00	—	9 616 420	55 365,00	9 616 420	45 138,00	1 010 920	10 227,00	4 027
4 000	19,00	—	10 868 000	31 080,00	10 868 000	30 000,00	1 033 730	10 004,00	15 173
10 750	1 670,00	128,00	33 080 760	130 427,00	22 032 410	89 260,00	10 428 350	22 072,00	117 056
67 200	744,00	402,00	55 820 000	799 089,00	65 702 010	420 374,00	20 087 000	280 405,00	120 540
30 130	51,00	—	10 425 015	38 130,00	7 720 260	29 888,00	2 405 050	8 282,00	10 838
17 200	34,00	19,00	11 284 900	39 054,00	9 554 645	32 750,00	4 729 420	14 305,00	10 477
11 000	146,00	—	2 444 400	9 422,00	2 343 020	8 062,00	101 470	419,00	—
—	—	—	1 628 000	5 017,00	1 628 000	5 015,00	—	—	—
—	—	—	848 940	9 046,00	848 940	1 870,00	321 420	1 400,00	2 582
—	—	—	2 700 000	11 100,00	2 700 000	6 000 000	2 125 200	9 000,00	2 791
4 000	4,00	—	479 420	871,00	479 420	871,00	—	—	—
—	—	—	270 120	641,00	270 120	641,00	—	—	—
0 000	17,00	10,00	600 000	1 675,00	294 720	1 945,00	283 280	832,00	1 450
—	—	—	1 371 000	5 633,00	1 371 000	5 633,00	1 120 200	1 422,00	8 100
—	—	—	9 082 400	16 680,00	2 282 470	5 361,00	6 800 930	11 058,00	7 718
—	—	—	7 003 000	17 805,00	360 245	1 144,00	1 543 070	14 955,00	9 106
—	—	—	202 280	341,00	202 280	341,00	—	—	—
—	—	—	250 000	500,00	250 000	500,00	—	—	—
2 000	4,00	15,00	611 000	1 701,00	402 400	1 073,00	408 600	628,00	348
—	—	—	1 540 120	2 001,00	1 540 120	1 704,00	917 840	1 236,00	10
—	—	—	166 000	567,00	166 000	567,00	—	—	80
2 000	4,00	—	740 000	2 204,00	740 000	2 204,00	—	—	100
13 000	55,00	—	10 082 350	77 346,00	14 277 770	58 207,00	1 904 760	19 210,00	26 306
18 000	161,00	—	61 704 500	234 060,00	61 224 320	127 080,00	4 420 040	36 329,00	60 840
2 000	9,00	—	626 440	1 871,00	504 000	1 679,00	62 440	192,00	—
—	—	—	1 101 400	2 074,00	1 099 400	2 074,00	60 000	121,00	—
—	—	—	558 100	1 296,00	527 280	1 181,00	30 820	62,00	—
—	—	—	2 500 000	4 491,00	2 500 000	2 500,00	311 100	600,00	—
—	—	—	4 079 740	22 819,00	3 189 215	19 457,00	400 530	9 362,00	19 060
—	—	—	13 770 170	56 400,00	11 108 625	45 012,00	1 665 545	10 348,00	11 220
—	—	—	601 000	7 011,00	770 200	9 908,00	151 170	1 356,00	6 110
—	—	—	5 000 120	21 547,00	3 064 000	12 601,00	2 237 470	4 005,00	9 071
—	—	—	2 202 240	24 013,00	2 450 170	15 563,00	611 470	8 481,00	10 120
7 800	96,00	—	7 103 820	22 202,00	6 263 820	19 200,00	2 020 000	20 000,00	20 000
4 000	161,00	—	8 003 900	31 028,00	6 903 000	26 218,00	1 124 000	7 100,00	7 007
4 000	32,00	—	20 900 000	63 344,00	11 470 700	19 474,00	9 177 010	21 869,00	15 701

Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach den Haupt-Produkten.		Nach den Vaporsubstanz-Produkten.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.
38. Burgas	580	18,00	5170	32,00	502 030	2 759,00	1 179 000	4 121,00
39. Lehtengrün	—	—	—	—	282 500	1 432,00	2 236 200	7 031,00
40. Ustermarkgrün	800	42,00	1 870	11,00	47 890	295,00	3 065 000	7 021,00
41. Oelsaltz +	138 290	3 072,00	321 700	14 728,00	4 150 410	19 513,00	2 829 000	6 438,00
42. Adorf + (incl. hiesige Haltestelle Adorf)	16 025	1 021,00	574 020	7 485,00	2 102 200	16 042,00	1 905 500	4 325,00
43. Elster	14 220	481,00	101 710	1 564,00	451 770	3 268,00	115 000	257,00
44. Reimbach	12 830	512,00	87 530	1 105,00	601 010	3 589,00	3 888 000	6 027,00
45. Valterswalde	14 165	220,00	116 310	952,00	1 911 890	4 475,00	2 620 000	3 482,00
46. Franzensbad (Anschluss an die Bayerischen Staats- bahn und Borsbühner Bahn.)	30 040	1 200,00	300 010	6 577,00	2 024 240	15 411,00	4 394 100	13 295,00
47. Eger (Anschluss an die Bayerischen Staats- bahn, Eiserne Franz-Josef- und Borsbühner Bahn.)	400 870	12 825,00	2 254 030	53 102,00	22 828 460	187 008,00	7 528 200	37 201,00
48. Auerbach (incl. Bahnh.)	4 890	31,00	38 300	140,00	128 150	456,00	165 000	150,00
49. Rodewisch	12 960	151,00	68 200	288,00	213 450	842,00	40 000	51,00
50. Lengsfeld (incl. Bahnh.)	37 000	973,00	207 800	1 389,00	317 920	1 191,00	700 000	1 297,00
51. Voigtgrün	810	3,00	2 000	10,00	40 000	182,00	81 000	32,00
52. Stein	770	7,00	2 500	12,00	28 020	77,00	10 000	18,00
53. Wilkau	227 620	4 791,00	1 288 830	16 018,00	2 228 710	12 224,00	5 125 000	4 822,00
54. Wiesenbrunn	106 180	2 090,00	103 190	730,00	713 990	2 906,00	11 225 000	15 139,00
55. Fährteiche	9 920	141,00	11 470	67,00	194 000	4 174,00	749 000	1 086,00
56. Stein	100 820	2 082,00	120 030	1 225,00	1 114 830	11 380,00	495 000	783,00

Stationen und Haltestellen.	Güter in vereinfachter Fracht.		Gesamt- Summe.	Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den				Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.			
	Kilogramm.	Fracht- betrag. Mark.		Hauzenverkehr.		direkten Verkehr.					
				Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.				
									Mark.		Mark.
—	—	—	1 232 780	6 934,00	1 584 250	6 171,00	158 420	795,00	—		
—	—	—	1 068 190	2 601,00	1 055 030	2 634,00	10 500	41,00	—		
—	—	—	20 000	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	2 300 970	9 535,00	2 639 280	8 805,00	5 600	21,00	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	2 130 060	7 535,00	2 135 060	7 535,00	—	—	—		
—	—	—	1 710 000	5 421,00	1 710 000	5 421,00	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	8 710 950	43 178,00	7 216 870	31 188,00	1 494 080	12 090,00	15 170		
—	—	—	20 394 500	39 020,00	22 547 200	42 400,00	7 846 300	33 134,00	22 420		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	5 400 040	22 677,00	4 802 070	22 093,00	621 570	7 584,00	7 340		
—	—	—	1 120	13,00	11 000 780	64 032,00	6 040 830	6 201,300	29 511,00	15 070	
—	—	—	2 000	2,00	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	694 200	4 241,00	628 580	4 017,00	16 120	229,00	5 308
—	—	—	—	—	6 738 290	26 234,00	6 694 900	25 013,00	3 640 000	5 274,00	7 821
—	—	—	—	—	4 280 410	11 454,00	4 281 410	11 101,00	27 800	493,00	3 424
—	—	—	—	—	3 201 030	12 221,00	1 950 750	8 323,00	1 201 280	2 514,00	4 227
—	—	—	—	—	4 466 900	9 230,00	4 548 770	8 687,00	118 000	502,00	2 890
—	—	—	—	—	6 079 400	13 901,00	1 100 800	4 228 000	6 027,00	2 930	
—	—	—	—	—	4 185 990	19 401,00	5 034 000	21 500,00	1 331 800	17 411,00	7 232
—	—	—	—	—	7 064 240	26 121,00	4 495 400	15 560,00	2 529 840	20 242,00	7 018
—	—	—	113 920	4 451,00	31 022 140	250 347,00	25 772 400	193 974,00	7 449 740	101 372,00	22 744
—	—	—	31 820	711,00	43 961 620	202 517,00	24 070 260	201 101,00	2 305 000	101 200,00	23 178
—	—	—	—	—	260 560	799,00	260 560	799,00	—	—	644
—	—	—	—	—	5 092 215	12 154,00	5 360 140	12 203,00	110	1,00	1 710
—	—	—	—	—	334 510	1 442,00	304 530	1 442,00	—	—	—
—	—	—	—	—	5 794 610	6 202,00	5 794 610	6 202,00	—	—	—
—	—	—	—	—	1 603 910	4 161,00	1 400 230	4 161,00	—	—	2 863
—	—	—	—	—	6 079 620	15 500,00	6 079 620	15 500,00	—	—	4 021
—	—	—	—	—	94 440	281,00	94 440	281,00	—	—	—
—	—	—	—	—	478 120	1 053,00	478 120	1 053,00	—	—	—
—	—	—	—	—	41 200	116,00	41 200	116,00	—	—	—
—	—	—	—	—	940 740	1 744,00	940 740	1 744,00	—	—	—
—	—	—	2 000	8,00	6 973 160	26 241,00	5 803 020	24 002,00	1 119 540	3 286,00	20 000
—	—	—	22 850	214,00	12 811 620	67 154,00	12 256 200	61 731,00	1 250 420	5 410,00	25 014
—	—	—	—	—	12 287 090	21 404,00	12 149 120	21 055,00	137 970	466,00	7 685
—	—	—	—	—	3 474 090	12 093,00	3 335 800	12 203,00	138 750	710,00	8 804
—	—	—	—	—	1 745 480	5 480,00	1 738 890	5 420,00	6 590	20,00	—
—	—	—	—	—	1 655 320	6 127,00	1 650 120	6 026,00	10 250	41,00	—
—	—	—	—	—	4 602 510	13 305,00	3 590 000	12 508,00	1 012 490	2 797,00	3 240
—	—	—	4 000	30,00	5 942 270	20 015,00	5 972 170	19 102,00	2 400 500	24 231,00	5 709

* Die im Hauptgesamten stieg Bahndienst durch Klugere spezifische Zahl bedeutet die Gewährleistung der Güterfrequenz, welche in diesem Verkehr auf die Bahn die Hauptverkehrsleistungen darstellt und in deren Frachtschein mit welchem in, während, dass nicht einsehbar an der Bahn zu sehen, dass die betreffende Station ist, werden, die Station, in deren Frachtschein diese Hauptverkehrsleistungen zu Klugere mit welcher, die Station bestimmt.

Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach der Minderfrachten.		Nach der Vergütungsfrachten.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.
37. Niederschöna +	22 270	363,00	19 119	133,70	2 734 880	21 216,00	230 000	344,00
38. Oberschöna	8 620	190,00	219 900	2 600,00	1 761 000	5 811,00	1 586 000	10 514,00
39. Schmöberg	130 150	2 392,00	573 960	8 197,00	1 433 840	12 016,00	2 020 000	4 983,00
40. Ann +	180 315	5 074,00	771 480	10 290,00	4 003 190	28 080,00	4 250 500	9 844,00
41. Lauter	57 000	1 042,00	690 200	11 017,00	1 343 100	7 332,00	1 210 000	4 700,00
42. Schwarzenberg	156 170	4 174,00	1 305 200	18 358,00	33 919 200	199 208,00	11 900 000	31 689,00
43. Markkleeberg	30 070	1 023,00	220 250	3 023,00	1 483 540	12 320,00	2 038 000	9 736,00
44. Zwick +	800	34,00	4 200	30,00	130 110	673,00	665 000	1 073,00
45. Klippenhain	37 990	1 439,00	529 100	12 104,00	645 700	4 331,00	120 000	372,00
46. Schöneck	4 300	150,00	44 490	608,00	355 820	1 255,00	548 000	1 790,00
47. Hammartrich	730	8,00	910	5,00	705 320	1 284,00	405 000	409,00
48. Ziegenrück	4 400	181,00	60 250	985,00	1 259 180	6 886,00	2 500 000	9 398,00
49. Rautenkranz	11 600	223,00	130 490	1 432,00	2 391 200	13 499,00	325 000	1 392,00
50. Wilmsdorf	3 200	18,00	5 500	15,00	1 200 990	1 784,00	171 000	356,00
51. Schönbühle	51 190	398,00	208 060	3 323,00	2 270 480	15 789,00	565 000	1 783,00
52. Ebersdorf	48 500	1 142,00	94 210	1 381,00	569 850	5 209,00	15 000	30,00
53. Wolfgrün	13 000	425,00	30 000	108,00	1 322 000	9 352,00	311 000	1 417,00
54. Bischofs	4 420	141,00	9 570	71,00	2 425 280	11 126,00	620 000	1 794,00
55. Bockau	14 000	145,00	31 300	302,00	689 840	1 753,00	323 000	1 301,00

Stationen und Haltestellen.	Güter in vereinbarter Fracht.		Gesamt- Summe.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den:				Zahl für expedi- erten Fracht- briefe.
	Kilogramm.	Fracht- betrag. Mark.	Gesamt- Summe.		Direktverkehr.		direkten Verkehr.		
			Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	
37. Niederschöna +	—	—	2 096 230	21 922,00	1 961 000	13 473,00	1 065 210	8 449,00	2 333
38. Oberschöna	—	—	12 233 170	38 831,00	10 693 430	30 223,00	1 547 700	2 305,00	5 779
39. Schmöberg	—	—	5 085 105	30 019,00	5 429 745	19 358,00	1 622 820	691,00	—
40. Ann +	—	—	9 010 000	29 200,00	9 223 250	28 107,00	838 200	3 142,00	—
41. Lauter	—	—	4 631 555	25 671,00	3 798 570	21 214,00	632 980	7 457,00	15 681
42. Schwarzenberg	104 230	1 823,00	10 540 530	30 454,00	12 903 130	39 607,00	1 052 290	31 537,00	37 000
43. Markkleeberg	—	—	9 210 885	35 707,00	8 520 745	44 539,00	490 140	2 003,00	21 929
44. Zwick +	—	—	31 420 300	113 945,00	27 723 500	89 548,00	2 073 200	24 208,00	19 203
45. Klippenhain	—	—	4 959 970	24 714,00	1 056 820	25 249,00	230 150	1 405,00	9 500
46. Schöneck	—	—	9 024 170	39 100,00	5 744 200	24 274,00	459 070	1 735,00	9 791
47. Hammartrich	114 000	1 177,00	47 298 025	254 861,00	36 389 485	175 083,00	10 899 440	29 718,00	37 401
48. Ziegenrück	11 680	96,00	32 045 615	191 730,00	28 721 210	114 776,00	9 021 000	60 027,00	25 108
49. Rautenkranz	—	—	1 028 180	12 738,00	1 225 270	12 572,00	12 850	150,00	9 672
50. Wilmsdorf	—	—	4 823 800	25 103,00	4 803 800	24 912,00	20 270	251,00	4 701
51. Schönbühle	—	—	602 480	1 901,00	602 480	1 901,00	—	—	429
52. Ebersdorf	—	—	170 200	731,00	170 200	688,00	2 000	42,00	382
53. Wolfgrün	2 000	94,00	1 427 840	18 086,00	1 365 240	18 441,00	42 000	543,00	4 938
54. Bischofs	—	—	9 749 290	37 343,00	8 711 220	37 523,00	24 000	448,00	7 144
55. Bockau	—	—	809 240	2 809,00	809 240	3 298,00	880	11,00	644
56. Chemnitz	—	—	1 804 790	9 725,00	1 209 190	6 043,00	1 000	73,00	1 000
57. Chemnitz	—	—	1 112 000	1 797,00	1 112 000	1 797,00	—	—	290
58. Chemnitz	—	—	320 100	450,00	320 100	438,00	—	—	300
59. Chemnitz	—	—	3 829 280	17 032,00	3 280 230	17 618,00	48 000	313,00	1 206
60. Chemnitz	—	—	1 644 770	2 471,00	1 628 230	2 432,00	3 140	44,00	717
61. Chemnitz	—	—	2 673 320	16 592,00	2 670 440	15 200,00	20 000	1 392,00	2 429
62. Chemnitz	—	—	1 908 000	4 982,00	1 270 220	4 708,00	20 170	257,00	1 280
63. Chemnitz	—	—	1 320 840	2 175,00	1 570 890	2 175,00	—	—	742
64. Chemnitz	6 000	71,00	692 700	1 422,00	692 700	1 403,00	5 000	12,00	704
65. Chemnitz	—	—	3 475 450	19 432,00	2 914 470	17 967,00	560 780	1 365,00	5 910
66. Chemnitz	—	—	5 170 700	20 222,00	4 677 080	18 108,00	542 000	2 234,00	5 229
67. Chemnitz	1 000	12,00	741 000	4 287,00	700 800	5 014,00	34 600	273,00	2 210
68. Chemnitz	—	—	1 049 500	11 549,00	1 029 210	11 237,00	42 100	397,00	4 607
69. Chemnitz	—	—	4 560 300	12 483,00	2 242 160	10 696,00	310 410	1 587,00	1 677
70. Chemnitz	—	—	2 204 190	11 321,00	2 201 200	11 247,00	12 800	75,00	649
71. Chemnitz	—	—	3 060 370	13 108,00	2 064 280	12 090,00	12 900	91,00	694
72. Chemnitz	—	—	800 220	1 010,00	393 220	1 311,00	370	5,00	319
73. Chemnitz	—	—	1 419 970	8 489,00	1 174 280	8 317,00	25 000	171,00	1 784
74. Chemnitz	—	—	1 001 400	5 631,00	838 170	3 171,00	65 200	401,00	1 029

Stationen und Haltestellen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag.	Nach den Stütz-Instanzen.		Nach den Wagladung-Instanzen.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag.
76. Löbmitz	13 400	290,00	72 980	1 033,00	338 890	1 817,00	230 000	790,00
77. Zwickau	19 800	418,00	86 430	1 195,00	567 370	3 234,00	50 000	154,00
78. Dorf-Chemnitz	3 600	47,00	4 580	15,00	24 890	40,00	19 000	26,00
79. Thalheim	3 600	47,00	4 580	15,00	24 890	40,00	19 000	26,00
80. Burkhardtswald	13 170	392,00	105 420	1 725,00	351 890	1 596,00	10 000	25,00
81. Dittmarsdorf	4 610	63,00	24 170	125,00	46 130	182,00	—	—
82. Elsniedel	8 710	177,00	60 440	560,00	802 090	6 614,00	10 000	25,00
83. Nasel	8 730	107,00	52 830	329,00	1 014 890	3 187,00	5 925 000	19 066,00
84. Meerane	1 083 300	21 230,00	5 128 000	64 735,00	2 828 990	14 013,00	1 965 000	2 328,00
85. Glauchau + (Anschluss an die Haltestellen)	995 600	15 893,00	3 864 940	30 430,00	14 121 450	69 412,00	3 451 800	4 188,00
86. St. Egidien	22 110	1 974,00	659 410	7 734,00	429 670	1 946,00	785 000	2 136,00
87. Hohenstein	148 290	3 276,00	1 622 500	20 032,00	1 128 580	4 560,00	1 827 000	3 064,00
88. Wilschbrand +	20 800	373,00	209 610	2 335,00	130 290	398,00	4 060 000	4 730,00
89. Legau	10 890	1 138,00	593 300	8 181,00	1 298 990	8 298,00	274 000 000	670 202,00
90. Siegmars	126 470	2 710,00	309 040	6 385,00	1 079 110	5 900,00	492 000	1 080,00
91. Chemnitz + (Anschluss an die Haltestellen)	3 020 900	72 044,00	15 000 020	196 428,00	99 041 980	501 080,00	26 537 000	66 488,00
92. Oberlichtenau	20 130	326,00	37 850	345,00	325 999	3 730,00	790 000	1 008,00
93. Altmittweida	—	—	—	—	300	2,00	—	—
94. Mittweida	219 690	3 093,00	1 322 770	12 046,00	4 808 440	27 308,00	3 841 000	4 760,00

Stationen und Haltestellen	Güter in vereinbarter Fracht.		G e s a m m t - S u m m e.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den				Zahl der expedi- erten Fracht- briefe.
	Kilogramm.	Fracht- betrag.	S u m m e.		Einzerverkehr.		direkter Verkehr.		
			Kilogramm.	Fracht- betrag.	Kilogramm.	Fracht- betrag.	Kilogramm.	Fracht- betrag.	
76. Löbmitz	—	—	485 270	4 031,00	650 810	5 975,00	4 400	50,00	1 201
77. Zwickau	—	—	2 484 925	12 508,00	2 484 925	11 616,00	41 580	895,00	2 660
78. Dorf-Chemnitz	4 000	25,00	740 000	7 000,00	744 000	6 994,00	27 000	304,00	1 100
79. Thalheim	1 000	13,00	4 102 200	17 020,00	4 106 200	17 033,00	25 410	381,00	1 027
80. Burkhardtswald	—	—	40 080	132,00	40 080	132,00	—	—	197
81. Dittmarsdorf	—	—	471 800	1 715,00	471 800	1 715,00	—	—	512
82. Elsniedel	—	—	823 780	3 114,00	823 780	3 114,00	970	13,00	344
83. Nasel	2 000	8,00	1 349 320	2 423,00	1 351 320	2 431,00	270	3,00	1 113
84. Meerane	—	—	510 480	3 418,00	498 990	3 013,00	11 400	100,00	1 489
85. Glauchau + (Anschluss an die Haltestellen)	—	—	1 033 620	18 461,00	1 033 620	18 461,00	2 390	65,00	2 007
86. St. Egidien	—	—	75 510	398,00	75 510	398,00	—	—	390
87. Hohenstein	—	—	760 000	3 120,00	760 000	3 090,00	60	21,00	282
88. Wilschbrand +	—	—	901 490	7 793,00	871 130	7 026,00	80 360	425,00	1 625
89. Legau	—	—	7 200 000	29 802,00	7 202 000	29 832,00	27 730	144,00	1 881
90. Siegmars	10 000	16,00	7 011 080	15 879,00	6 818 710	15 761,00	193 380	109,00	1 829
91. Chemnitz + (Anschluss an die Haltestellen)	4 800	31,00	3 226 970	22 235,00	3 231 770	22 266,00	520 010	2 735,00	3 169
92. Oberlichtenau	22 000	139,00	10 567 915	102 041,00	8 141 925	46 793,00	4 420 000	20 745,00	28 121
93. Altmittweida	—	—	64 000 000	24 000,00	64 000 000	24 000,00	—	—	—
94. Mittweida	2 100	2,00	30 000 000	115 000,00	29 800 000	114 800,00	4 000 000	14 000,00	4 344
95. Glauchau + (Anschluss an die Haltestellen)	30 000	105,00	91 020 000	30 070,00	91 020 000	30 070,00	23 014 900	122 475,00	42 029
96. St. Egidien	—	—	1 860 290	13 813,00	1 447 210	9 293,00	408 080	5 072,00	7 866
97. Hohenstein	—	—	9 107 190	41 225,00	7 147 430	29 107,00	2 022 760	11 511,00	14 426
98. Wilschbrand +	—	—	4 730 430	31 371,00	3 644 010	16 996,00	1 086 420	14 402,00	18 460
99. Legau	4 000	13,00	30 045 020	85 770,00	15 933 000	40 033,00	4 015 280	24 238,00	25 429
100. Siegmars	—	—	4 480 100	9 643,00	4 480 100	9 580,00	2 900	50,00	4 404
101. Chemnitz + (Anschluss an die Haltestellen)	8 000	51,00	29 814 000	21 441,00	29 814 000	21 441,00	1 027 300	4 571,00	4 905
102. Oberlichtenau	2 000	32,00	210 000 000	687 900,00	222 225 290	540 625,00	50 478 700	142 274,00	37 089
103. Altmittweida	20 400	316,00	15 227 960	125 070,00	15 227 960	125 070,00	—	—	17 887
104. Mittweida	—	—	2 200 720	18 070,00	1 900 910	14 824,00	308 810	1 500,00	9 667
105. Glauchau + (Anschluss an die Haltestellen)	41 000	272,00	24 900 150	75 602,00	24 704 260	62 721,00	4 144 710	12 936,00	11 223
106. Chemnitz + (Anschluss an die Haltestellen)	368 790	4 156,00	144 088 980	861 048,00	10 972 120	427 070,00	43 016 820	363 478,00	303 229
107. Oberlichtenau	850 700	9 423,00	4 000 000 000	1 201,00	4 000 000 000	1 201,00	1 000 000 000	1 000 000,00	1 000 000
108. Altmittweida	—	—	—	—	—	—	—	—	—
109. Mittweida	42 000	298,00	12 243 040	49 809,00	8 787 200	36 842,00	3 476 840	12 994,00	31 662
110. Glauchau + (Anschluss an die Haltestellen)	1 000	3,00	22 530 000	111 001,00	21 040 345	79 602,00	8 289 290	21 001,00	26 400

Stationen und Haltestellen. (4 bezeichnen die Anzahl im eigenen Bekanntseinsgebiet.)	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag.	Nach dem Bekanntseinsgebiet.		Nach dem Nahverkehrsgebiet.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag.
85. Erbau	73 460	780,00	254 000	1 945,00	4 094 799	31 091,00	131 000	720,00
86. Waldheide	217 335	2 318,00	2 474 110	21 926,00	14 236 710	35 901,00	4 693 700	12 116,00
87. Steina	2 430	24,00	5 710	57,00	1 461 910	5 211,00	0 000	4,00
88. Löbnitz	6 360	82,00	13 740	94,00	5 217 430	13 437,00	406 000	737,00
89. Böheln +	240 145	2 306,00	1 030 510	10 014,00	14 756 470	45 133,00	10 094 290	15 001,00
90. Grosshanslitz	15 320	432,00	29 030	220,00	7 114 130	20 874,00	245 900	621,00
91. Ostrau (22 aus Leipziger Bahn und Verkehr) (Einkaufsverkehr)	96 280	1 072,00	140 710	941,00	11 476 510	29 897,00	24 780 000	33 833,00
92. Stankwitz	74 450	637,00	83 220	421,00	8 524 810	22 756,00	538 500	603,00
93. Biesa +	116 580	1 617,00	601 670	4 951,00	26 779 640	111 892,00	10 687 200	21 144,00
94. Bahrenitz	2 310	21,00	—	—	—	—	—	—
95. Wittgensdorf +	17 420	368,00	112 260	1 676,00	261 630	504,00	1 372 700	1 119,00
96. Barga	234 500	4 546,00	626 090	7 626,00	2 325 760	13 863,00	171 000	224,00
97. Cosse	25 610	421,00	10 780	86,00	1 113 980	3 307,00	4 086 000	6 316,00
98. Narva	29 200	384,00	42 310	572,00	1 560 420	3 427,00	1 327 000	2 344,00
99. Geithain	34 830	480,00	104 220	977,00	2 341 500	7 922,00	15 965 500	25 887,00
100. Frankburg	71 740	1 104,00	151 800	1 273,00	1 446 310	4 628,00	4 530 000	10 002,00
101. Borna	125 910	1 690,00	401 010	4 144,00	4 808 340	23 438,00	10 835 300	22 177,00
102. Lobitz	5 660	108,00	16 740	98,00	265 140	2 624,00	35 000	45,00
103. Hartmannsdorf	15 110	361,00	47 570	471,00	14 720	34,00	25 000	38,00

Chemnitz-Leipziger Linie mit Nebenlinien.

Güter in vereinfachter Fracht.	Die Gesamt-Summe verhält sich auf den		Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.						
	Gesamt-Summe.								
	Die Gesamt-Summe verhält sich auf den								
	Zahl der expedierten Frachtbriefe.								
104.250	524,00	—	4 975 050	10 561,00	4 515 580	35 246,00	459 710	1 315,00	5 427
2 300	7,00	—	22 523 430	34 793,00	8 710 670	25 883,00	3 651 750	10 541,00	3 129
26 390	144,00	—	33 830 245	72 906,00	14 026 890	50 138,00	7 801 350	17 782,00	44 328
30 540	30,00	—	43 331 710	137 102,00	25 028 740	100 276,00	16 323 010	46 897,00	19 712
—	—	—	1 475 000	3 977,00	1 475 090	3 977,00	—	—	—
—	—	—	1 828 570	3 472,00	1 813 570	3 472,00	10 190	36,00	—
—	—	—	5 842 500	14 332,00	5 842 500	14 332,00	—	—	—
—	—	—	4 034 600	33 897,00	4 034 600	33 897,00	—	—	—
44 700	224,00	—	36 797 115	72 626,00	24 126 240	59 261,00	2 598 870	13 328,00	28 104
110 130	1 234,00	27,00	47 217 935	154 913,00	40 636 600	123 910,00	4 747 330	22 770,00	23 694
4 000	16,00	—	7 429 150	21 067,00	6 428 500	20 222,00	800 250	1 844,00	3 740
—	—	—	10 348 100	17 493,00	9 400 000	14 239,00	1 237 900	3 435,00	4 516
44 000	220,00	—	41 529 900	74 066,00	17 726 480	49 931,00	28 740 420	25 163,00	33 900
4 000	12,00	—	33 641 320	50 436,00	3 000 000	27 245,00	28 226 420	25 911,00	14 826
60 200	256,00	—	9 282 180	24 776,00	7 149 750	20 346,00	2 131 430	4 430,00	5 561
17 500	203,00	—	22 500 000	32 869,00	6 773 000	19 274,00	6 126 500	12 728,00	4 913
36 000	231,00	8,00	28 470 830	140 057,00	33 629 250	121 174,00	6 801 260	23 862,00	19 601
29 100	102,00	11,00	17 512 500	39 025,00	14 071 000	32 221,00	3 441 500	9 842,00	20 214
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2 000	21,00	—	1 706 230	3 490,00	1 740 750	3 408,00	19 480	1 400	
—	—	—	5 073 240	17 494,00	4 000 000	12 258,00	1 073 240	3 237,00	3 433
7 000	25,00	26,00	3 384 180	26 225,00	2 486 420	14 661,00	807 560	11 565,00	14 896
—	—	—	27 004 110	30 984,00	21 104 110	26 912,00	6 020 900	25 074,00	19 614
6 000	23,00	—	7 349 250	14 953,00	7 200 500	14 621,00	43 740	265,00	3 925
100 150	654,00	—	1 470 680	23 407,00	1 201 000	17 296,00	2 199 680	3 626,00	5 708
27 900	175,00	—	3 296 980	6 674,00	2 561 480	7 814,00	365 430	829,00	2 546
—	—	—	1 691 270	10 298,00	1 354 400	10 705,00	2 023 200	4 792,00	3 266
163 220	262,00	—	21 615 470	45 723,00	20 892 720	44 213,00	749 750	1 011,00	7 492
15 000	115,00	—	24 126 250	37 174,00	7 299 250	22 614,00	14 204 250	19 529,00	12 025
44 025	226,00	—	8 246 075	19 341,00	7 269 215	17 546,00	976 860	1 794,00	5 704
—	—	—	4 091 475	13 259,00	2 031 175	10 545,00	1 729 300	3 129,00	4 927
28 200	479,00	—	16 226 790	52 190,00	14 067 790	44 392,00	2 128 970	7 708,00	14 912
241 140	1 471,00	—	10 732 730	29 938,00	11 061 630	29 051,00	3 667 420	14 226,00	17 910
2 000	20,00	—	612 500	2 586,00	500 000	2 853,00	12 660	33,00	—
—	—	—	2 167 250	4 304,00	1 210 300	3 401,00	886 510	1 941,00	—
4 000	46,00	—	1 091 400	392,00	1 052 000	392,00	1 140	11,00	—
—	—	—	10 500 000	10 071,00	1 504 800	12 035,00	10 000	134,00	—

*) Verh. Beziehung pag. 222.

Stationen und Haltestellen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach den Stütz-Stationen.		Nach den Neben-Stationen.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.
114. Einbach	122 779	3 765,00	127 399	20 000,00	549 510	3 124,00	381 000	1 486,00
115. Keschitz (Abzweig von der Hauptstation.)	96 615	1 500,00	442 025	4 326,00	2 420 300	13 142,00	265 000	609,00
116. Kitzsch	1 920	22,00	4 100	22,00	38 200	265,00	493 000	1 175,00
117. Bräunsdorf	1 530	26,00	2 000	22,00	65 810	385,00	2 000 000	1 808,00
118. Langenleuba	11 130	158,00	18 130	110,00	1 436 940	4 810,00	20 000	45,00
119. Penz (Abzweig von der Hauptstation.)	104 120	3 105,00	100 250	2 785,00	2 432 880	21 920,00	14 350 000	27 890,00
120. Niederwiesau	18 465	227,00	128 610	1 098,00	2 248 070	21 865,00	1 997 000	3 285,00
121. Braunsdorf	8 410	76,00	31 300	169,00	333 210	1 065,00	—	—
122. Frankenberg	285 000	5 140,00	1 440 510	17 565,00	2 404 940	12 181,00	495 000	854,00
123. Hainichen	125 710	2 568,00	1 225 020	13 262,00	1 240 940	20 224,00	17 904 000	34 377,00
124. Berthelsdorf	700	8,00	3 290	21,00	11 150	36,00	145 000	318,00
125. Böhrgen	18 300	204,00	75 810	545,00	170 940	512,00	280 000	548,00
126. Geyers	1 140	13,00	460	3,00	301 740	509,00	—	—
127. Roschwitz	23 280	328,00	255 040	1 961,00	1 155 010	2 889,00	270 000	465,00
128. Flöha	96 630	1 716,00	1 890 700	21 630,00	5 786 470	31 808,00	1 956 900	2 494,00
129. Erdmannsdorf	51 730	104,00	405 000	5 261,00	1 890 040	8 212,00	1 188 000	1 324,00
130. Heusendorf	2 710	26,00	41 180	267,00	343 780	2 967,00	45 000	72,00
131. Witschdorf	7 880	127,00	178 830	2 861,00	133 310	477,00	11 000	30,00

Stationen und Haltestellen	Güter in vereinbarter Fracht.		Gesamt- Summe.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den				Zahl der expedi- erten Fracht- briefe.
	Kilogramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilogramm.	Mark.	Hinsenvkehr.		Rückkehr.		
					Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	
2 000	10,00	—	1 800 170	18 917,00	1 217 800	10 465,00	585 370	8 451,00	10 978
11 750	90,00	25,00	10 267 220	72 324,00	15 002 965	14 968,00	1 205 230	14 577,00	12 578
248 570	1 000,00	24,00	2 023 515	20 520,00	2 230 225	17 570,00	305 225	3 267,00	10 186
113 170	405,00	—	17 000 280	32 224,00	13 502 240	49 028,00	1 542 420	14 197,00	13 700
—	—	—	2 808 820	4 786,00	2 808 840	3 785,00	30	0,00	—
—	—	—	174 210	1 431,00	394 210	1 177,00	386 420	421,00	—
2 000	13,00	—	2 671 440	5 180,00	2 661 400	4 946,00	120 000	228,00	—
—	—	—	350 910	371,00	95 910	22,00	10 000	21,00	—
15 000	96,00	—	1 100 900	5 223,00	1 100 420	5 218,00	120	1,00	—
—	—	—	1 028 750	5 232,00	1 042 340	5 230,00	1 102 000	2 242,00	—
22 160	51,00	—	18 470 790	35 407,00	17 022 840	49 711,00	926 090	5 495,00	6 778
157 500	1 445,00	—	18 349 245	70 122,00	7 028 225	46 715,00	5 222 500	24 046,00	11 140
2 000	11,00	—	5 204 175	16 447,00	4 742 985	15 049,00	451 190	798,00	2 942
—	—	—	8 700 250	24 704,00	1 900 450	17 054,00	2 201 120	2 262,00	5 420
—	—	—	260 020	1 420,00	200 770	1 210,00	150	0,00	—
—	—	—	1 100 000	1 100,00	200 000	1 100,00	300	0,00	—
17 720	244,00	—	4 002 120	36 790,00	3 610 280	29 664,00	802 740	8 332,00	20 205
11 150	115,00	23,00	35 497 005	108 822,00	29 270 225	79 728,00	4 210 710	27 074,00	24 023
34 500	128,00	—	4 011 340	30 226,00	3 418 420	19 025,00	1 497 000	11 703,00	19 185
108 000	128,00	—	24 829 025	205 019,00	18 360 070	71 468,00	4 990 020	21 240,00	23 023
—	—	—	100 120	285,00	100 120	285,00	—	—	—
—	—	—	200 240	604,00	200 240	604,00	—	—	—
—	—	—	471 020	1 811,00	340 800	1 467,00	130 170	329,00	1 161
—	—	—	1 200 000	5 007,00	894 000	3 502,00	406 000	2 084,00	1 214
—	—	—	300 440	576,00	300 440	576,00	—	—	—
—	—	—	1 071 200	4 721,00	1 121 200	4 721,00	—	—	—
4 040	26,00	—	1 708 270	5 487,00	1 084 820	5 294,00	21 420	42,00	1 809
26 720	216,00	—	1 412 920	7 221,00	1 220 100	6 185,00	129 720	1 126,00	1 756
22 075	222,00	—	9 707 275	49 065,00	1 180 255	22 700,00	2 574 500	26 965,00	12 820
10 150	74,00	31,00	28 022 025	61 211,00	14 290 090	41 407,00	1 140 010	11 247,00	10 067
—	—	—	3 160 780	10 302,00	3 011 210	13 647,00	384 470	1 704,00	4 410
—	—	—	9 000 000	20 822,00	5 047 000	20 822,00	9 000 000	4 202,00	3 308
—	—	—	432 780	2 884,00	432 740	2 884,00	40	0,00	—
—	—	—	1 000 000	2 222,00	700 000	2 222,00	1 200	17,00	—
—	—	—	226 020	3 477,00	310 720	3 280,00	15 500	167,00	—
—	—	—	3 428 240	11 210,00	5 623 170	11 000,00	55 170	291,00	—

Stations- und Haltestellen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo-gramm.	Fracht-betrag.	Kilo-gramm.	Fracht-betrag.	Nach dem Höchst-frachttarife.		Nach dem Vorkabungs-frachttarife.	
					Kilo-gramm.	Fracht-betrag.	Kilo-gramm.	Fracht-betrag.
132. Waldkirchen	74 492	1 347,00	694 220	10 499,00	1 437 480	9 958,00	2 930 800	425,00
133. Zschopau	107 905	2 029,00	562 800	5 710,00	4 225 800	18 847,00	1 800 000	204,00
134. Wiltschhof	11 240	254,00	89 840	1 274,00	1 132 000	9 190,00	435 000	1 094,00
135. Scharfsohls	8 000	148,00	39 270	382,00	1 520 720	9 770,00	70 000	125,00
136. Wolkstein	32 000	610,00	255 000	2 825,00	5 000 500	29 850,00	1 638 800	2 171,00
137. Oberau	—	—	2 480	6,00	570 800	302,00	—	—
138. Wiersdorf	10 550	211,00	119 430	1 044,00	1 574 280	10 029,00	70 000	147,00
139. Schönfeld	58 800	1 425,00	142 090	1 687,00	1 070 060	8 018,00	104 000	225,00
140. Aasnberg	286 000	21 914,00	1 338 120	20 090,00	3 975 760	35 198,00	9 287 300	2 250,00
141. Buchholz	50 200	1 074,00	162 420	2 765,00	1 726 100	13 424,00	210 000	314,00
142. Crottzsch	2 280	94,00	42 080	355,00	2 617 410	13 025,00	127 000	420,00
143. Borsdorf	5 800	208,00	4 170	51,00	18 990	124,00	—	—
144. Welpert	26 280	562,00	211 220	4 061,00	2 766 720	21 594,00	508 000	3 020,00
145. Borsdorf	270	6,00	1 020	10,00	15 200	385,00	—	—
146. Leutdorf	400	8,00	11 000	182,00	5 900	35,00	—	—
147. Gröhschütz	8 780	108,00	18 800	205,00	20 000	192,00	—	—
148. Reichard	1 700	30,00	1 270	17,00	48 000	280,00	20 000	54,00
149. Pöckel-Lengsfeld	2 800	98,00	30 300	284,00	142 720	832,00	—	—
150. Pöckel-Lengsfeld	1 500	21,00	4 200	78,00	131 000	808,00	117 000	214,00

Stationen	Güter in vereinfachter Fracht.		Gesamt-Summe		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den				Zahl der expedirten Frachtbriefe.
	Kilogramm.	Fracht-betrag.	Summe.		Binnenverkehr		Aussenverkehr		
			Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	
—	—	—	4 826 900	22 220,00	4 407 150	14 704,00	460 810	7 506,00	1 204
—	—	—	8 470 500	27 400,00	3 730 200	14 842,00	4 740 300	12 558,00	2 800
8 950	100,00	126,00	5 280 400	27 640,00	4 001 540	20 288,00	1 278 860	7 362,00	15 801
30	0,00	21,00	18 018 400	10 190,00	10 204 300	40 208,00	3 202 000	44 876,00	19 001
6 200	11,00	—	1 674 300	11 790,00	1 644 940	11 518,00	29 370	280,00	9 050
12 000	110,00	—	11 020 200	29 370,00	5 627 210	19 202,00	3 272 240	10 048,00	2 421
2 000	10,00	—	1 682 110	10 841,00	1 477 850	9 985,00	204 260	1 200,00	2 540
119 200	171,00	—	14 222 400	10 019,00	1 915 890	9 312,00	7 000	42,00	2 400
837 200	1 901,00	—	7 700 800	27 254,00	6 959 880	22 000,00	834 900	5 178,00	8 208
22 000	93,00	25,00	18 073 810	41 088,00	3 002 135	20 000,00	7 071 680	21 007,00	6 845
2 200	4,00	—	561 200	378,00	561 200	378,00	—	—	—
—	—	—	27 400	30,00	27 400	30,00	—	—	—
13 800	26,00	—	2 197 200	12 001,00	2 125 040	11 988,00	5 000	72,00	—
—	—	—	13 000 000	10 025,00	3 019 200	9 275,00	4 140	46,00	—
21 100	290,00	—	1 886 710	11 634,00	1 228 220	10 206,00	158 440	1 228,00	5 702
2 800	93,00	—	13 089 000	29 310,00	13 221 000	26 000,00	401 200	2 941,00	8 719
42 350	369,00	—	17 128 250	92 400,00	10 123 800	51 620,00	2 074 710	11 747,00	21 965
8 320	71,00	128,00	42 323 200	192 225,00	19 175 000	119 547,00	10 199 000	74 250,00	6 982
84 240	740,00	—	2 207 150	21 415,00	1 798 115	14 184,00	509 040	7 231,00	5 427
—	—	—	10 005 000	69 731,00	6 004 075	28 000,00	22 017 450	24 842,00	11 471
—	—	—	2 788 740	14 700,00	2 632 280	13 929,00	136 460	670,00	—
2 000	23,00	—	1 801 670	8 818,00	1 432 900	9 730,00	3 670	60,00	—
—	—	—	28 200	42,00	28 200	44,00	270	7,00	—
—	—	—	103 110	1 225,00	107 345	1 220,00	1 420	29,00	—
—	—	—	4 542 770	29 636,00	3 967 100	22 451,00	625 610	7 185,00	5 620
30	0,00	—	3 221 200	31 225,00	3 504 200	18 542,00	1 025 200	12 583,00	3 762
—	—	—	36 000	342,00	36 280	341,00	280	2,00	—
—	—	—	323 200	1 091,00	319 200	1 057,00	11 000	34,00	—
—	—	—	17 300	198,00	17 300	198,00	—	—	—
—	—	—	81 500	262,00	80 500	210,00	20 000	46,00	—
—	—	—	10 620	102,00	10 210	104,00	700	7,00	200
—	—	—	127 400	554,00	125 400	512,00	20 000	41,00	200
—	—	—	71 000	267,00	71 000	267,00	—	—	—
—	—	—	80 240	258,00	80 130	256,00	100	1,00	—
—	—	—	105 940	1 160,00	105 190	1 150,00	750	8,00	200
—	—	—	269 200	967,00	269 200	967,00	60 450	101,00	234

Stationen und Haltestellen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Nach der Höhefrachtklasse.		Nach der Vorkategoriefrachtklasse.	
					Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.
150. Zschütze	3 200	62,00	15 820	251,00	181 700	308,00	10 000	28,00
	1 550	30,00	4 430	72,00	51 690	203,00	20 000	62,00
151. Marienberg	1 600	37,00	6 660	81,00	28 510	294,00	—	—
	3 470	83,00	1 010	16,00	10 370	104,00	110 000	284,00
152. Geibitzthal	60	0,00	290	2,00	40 490	296,00	—	—
	—	—	—	—	8 120	11,00	—	—
153. Bötzenstein	2 330	85,00	12 940	190,00	402 500	1 904,00	84 600	342,00
	490	15,00	5 400	85,00	67 440	305,00	—	—
154. Othersleben	11 570	318,00	48 400	643,00	217 200	1 128,00	10 000	50,00
	4 520	103,00	21 370	284,00	220 330	1 284,00	130 000	412,00
155. Falkman	13 090	382,00	35 600	507,00	125 740	567,00	30 000	40,00
	4 300	110,00	10 230	139,00	112 900	710,00	284 000	854,00
156. Döberrn	140 090	2 298,00	282 800	9 124,00	3 201 570	14 278,00	486 300	393,00
	50 000	1 071,00	700 900	2 770,00	5 500 320	25 420,00	15 184 000	44 794,00
157. Frankenstein	19 330	278,00	42 370	581,00	284 800	2 400,00	10 000	203,00
	29 310	242,00	51 260	445,00	1 182 330	4 162,00	4 011 250	8 191,00
158. Freiberg +	502 800	9 062,00	1 886 200	20 182,00	20 629 240	126 622,00	6 700 400	19 378,00
	205 300	3 773,00	2 477 260	27 355,00	25 220 300	170 724,00	94 227 000	204 173,00
159. Huldshütten	10 240	301,00	222 700	2 621,00	9 200 590	49 544,00	2 600 400	9 229,00
	10 020	281,00	220 000	2 487,00	7 220 490	37 341,00	2 284 200	78 042,00
160. Niederschütz	19 940	222,00	43 240	491,00	390 300	2 667,00	1 116 000	1 237,00
	23 140	132,00	30 250	210,00	1 740 420	6 465,00	2 968 250	2 879,00
161. Klitzschberg	28 710	498,00	213 200	1 274,00	2 002 250	6 650,00	2 185 250	2 500,00
	40 800	425,00	132 700	7 100,00	4 287 700	19 637,00	7 011 800	17 781,00
162. Eide Krone	1 180	34,00	26 080	270,00	96 210	288,00	35 000	181,00
	1 790	0,00	20 400	110,00	704 250	2 085,00	600 500	1 204,00
163. Tharandt	22 325	392,00	161 990	1 233,00	1 791 730	4 453,00	66 209 200	123 023,00
	47 745	670,00	120 280	2 003,00	9 721 730	12 204,00	5 131 450	9 856,00
164. Reinsberg	56 240	1 806,00	854 400	8 907,00	5 120 480	23 636,00	1 430 000	2 205,00
	68 900	1 114,00	260 280	2 502,00	3 801 970	20 089,00	25 029 500	43 273,00
165. Dresden	1 400	0,00	—	—	—	—	9 400 000	7 012,00
166. Patschappel	121 045	1 891,00	1 153 740	7 960,00	7 954 700	44 582,00	168 071 380	160 184,00
	100 280	1 110,00	620 220	4 607,00	6 071 220	23 771,00	20 021 200	40 718,00
167. Pflaun b. Dresden	1 280	35,00	3 710	5,00	15 000	25,00	—	—
	2 580	15,00	500	4,00	40 200	122,00	7 030 000	6 017,00
168. Dresden-Alstadt +	2 007 130	48 842,00	9 920 430	158 614,00	86 720 420	623 921,00	112 609 700	221 201,00
	2 124 000	39 033,00	11 007 200	162 800,00	110 041 200	700 777,00	214 219 000	424 890,00

Eisenberg-Pflaun-Linie

Tharandt-Freiberg-Linie

Dresden-Tharandt-Linie

Stationen und Haltestellen	Güter in vereinbarter Fracht.		Gesamt-Summe.	Die Gesamt-Summe verhält sich auf den				Zahl der expedierten Frachtbrieife.	
	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.		Binnungsverkehr.		direkten Verkehrs.			
				Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.		
—	—	—	213 720	1 250,00	212 020	1 200,00	1 100	12,00	692
—	—	—	50 200	112,00	22 040	206,00	11 200	10,00	600
—	—	—	50 180	513,00	70 780	306,00	300	4,00	258
25	0,00	—	120 580	224,00	143 200	701,00	50 020	42,00	267
—	—	—	60 830	303,00	40 800	201,00	—	—	—
—	—	—	9 120	11,00	9 120	11,00	—	—	—
—	—	—	602 960	2 622,00	462 820	2 223,00	—	—	171
—	—	—	12 530	205,00	12 530	205,00	—	—	167
—	—	—	288 190	2 150,00	280 890	2 130,00	1 320	21,00	545
—	—	—	402 620	2 275,00	320 770	1 504,00	148 000	220,00	919
2 000	0,00	—	307 920	1 067,00	307 900	1 000,00	30	1,00	612
—	—	—	720 420	1 784,00	720 000	1 772,00	520	6,00	607
—	—	—	10 000	—	—	—	—	—	—
70 000	60,00	34,00	1 807 760	27 064,00	4 994 200	21 267,00	740 500	5 096,00	14 220
9 000	61,00	—	22 020 100	21 000,00	15 020 100	15 067,00	6 822 500	25 903,00	19 810
19 100	112,00	—	734 100	3 266,00	730 720	3 286,00	300	7,00	1 283
2 000	0,00	—	5 375 420	14 062,00	5 224 500	14 045,00	430	7,00	2 176
—	—	—	10 000	—	—	—	—	—	—
40 200	207,00	127,00	29 825 400	185 407,00	20 720 820	131 167,00	9 071 620	14 220,00	49 229
424 210	2 228,00	50,00	127 421 220	505 117,00	74 120 870	260 903,00	22 010 000	210 223,00	64 128
—	—	—	12 204 890	61 892,00	6 240 000	43 696,00	9 400 840	17 960,00	4 208
1 200	2,00	—	22 502 620	98 045,00	14 220 545	26 021,00	12 277 820	21 002,00	6 510
—	—	—	1 000 280	4 619,00	1 960 290	4 619,00	—	—	—
—	—	—	4 757 000	10 707,00	4 743 500	10 601,00	10 220	61,00	—
—	—	—	220 220	—	—	—	—	—	—
4 000	15,00	—	4 452 290	11 115,00	3 065 260	10 309,00	466 860	80,00	3 167
21 000	170,00	6,00	11 589 170	22 261,00	7 057 250	20 900,00	2 921 200	10 011,00	6 107
—	—	—	126 470	701,00	126 170	746,00	300	4,00	—
—	—	—	1 027 240	2 750,00	1 027 240	2 750,00	—	—	—
—	—	—	48 000 225	118 084,00	47 822 220	117 227,00	225 000	867,00	12 204
—	—	—	9 000 000	25 000,00	6 120 000	16 114,00	2 900 000	5 578,00	6 000
—	—	—	7 519 180	38 818,00	5 142 280	27 009,00	2 371 900	8 810,00	11 479
884 220	4 170,00	114,00	40 980 720	20 014,00	34 071 120	41 894,00	3 109 420	27 713,00	10 429
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	9 410 000	7 022,00	9 410 000	7 022,00	—	—	—
21 000	30,00	19,00	177 241 880	220 657,00	174 044 620	207 507,00	2 077 560	13 060,00	13 087
373 600	2 013,00	11,00	29 912 210	60 144,00	11 027 200	40 610,00	15 115 000	20 317,00	10 260
4 561 000	5 433,00	—	4 569 640	3 686,00	4 568 000	3 686,00	—	—	—
21 474 000	10 500,00	—	29 129 400	21 712,00	29 129 400	21 712,00	—	—	—
22 941 145	22 645,00	1 029,00	224 212 845	973 643,00	120 715 990	321 700,00	103 410 940	406 880,00	201 960
4 729 200	8 833,00	100,00	426 101 710	1 633 307,00	126 520 720	323 180,00	229 241 200	1 027 713,00	292 530

*) Vgl. Dresden pag. 211.



Kürzliche Bezeichnung der Stationen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo-gramm.	Fracht-betrag. Mark.	Kilo-gramm.	Fracht-betrag. Mark.	Nach den Städt-Frachtzonen.		Nach den Kapitalzonen-Frachtzonen.	
					Kilo-gramm.	Fracht-betrag. Mark.	Kilo-gramm.	Fracht-betrag. Mark.
166. Niederschütz	15 020	330,00	65 160	391,00	5 014 870	13 115,00	10 000	15,00
170. Mügeln	68 800	760,00	1 133 970	8 401,00	5 400 690	25 425,00	9 980 500	4 654,00
171. Hirschau	1 880	22,00	1 190	6,00	5 200	11,00	—	—
172. Pirna +	140 315	2 164,00	1 167 990	11 025,00	17 836 210	77 060,00	37 736 450	107 567,00
173. Oberzugelmann	30	0,00	870	5,00	60	2,00	—	—
174. Pörschke	4 540	58,00	11 270	56,00	22 050	61,00	—	—
175. Reibitz	120	1,00	7 180	11,00	7 800	27,00	—	—
176. Klotzstein	36 285	708,00	250 990	2 420,00	9 157 560	31 145,00	21 412 000	68 724,00
177. Krippen	111 650	2 066,00	637 650	7 426,00	5 988 000	20 345,00	5 186 000	17 913,00
178. Schirna	—	—	18 900	103,00	307 800	861,00	700 000	4 963,00
179. Niedergrund	34 080	220,00	25 930	103,00	229 200	579,00	124 500	226,00
180. Bodenbach (Anschluß an die Ostbahn, Staatsbahn von Dem. Reichsbahn, Bismarck- bahn u. Österreich. Nordbahn.)	711 560	14 526,00	2 023 100	20 208,00	10 396 430	69 717,00	6 284 800	18 324,00
181. Tetschen (Anschluß an die Ostbahn.)	47 225	677,00	289 680	2 280,00	6 206 630	20 473,00	755 500	2 890,00
182. Lehmen	9 110	115,00	26 360	305,00	1 499 700	5 913,00	2 480 000	4 780,00
183. Bitterfeld	30 200	154,00	59 710	454,00	1 444 420	4 294,00	411 200	620,00
184. Arnsdorf +	215 020	227,00	49 190	245,00	1 464 200	3 425,00	101 000	220,00
185. Grauschendorf	87 230	274,00	488 280	3 422,00	3 015 000	14 845,00	11 225 500	37 490,00
186. Pabnitz	216 555	2 127,00	698 840	7 123,00	2 418 300	12 727,00	1 473 300	1 126,00

Kilogramm.	Fracht-betrag. Mark.	Fracht-betrag. Mark.	Gesamt-Summe.		Die Gesamt-Summe verteilt sich auf den				Zahl der expeditierten Frachtbriefe.
			Summe.		Bundesverkehrs.		direkten Verkehrs.		
			Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	
4 000	9,00	—	3 412 080	13 748,00	8 541 180	15 247,00	28 800	501,00	—
40 000	140,00	—	10 500 250	29 682,00	15 503 110	19 002,00	140	2,00	—
9 300	21,00	—	16 805 880	20 403,00	15 216 410	20 966,00	1 589 270	9 434,00	7 546
83 120	500,00	60,00	53 098 250	122 042,00	7 440 230	21 067,00	40 229 120	97 586,00	9 647
—	—	—	6 320	40,00	4 320	40,00	—	—	—
—	—	—	10 420	65,00	12 220	65,00	—	—	—
26 020	143,00	7,00	16 941 085	228 022,00	30 683 970	120 899,00	26 267 710	61 130,00	29 328
429 115	2 542,00	224,00	41 122 410	127 603,00	17 481 210	20 932,00	43 091 200	97 863,00	30 979
—	—	—	1 500	8,00	1 500	8,00	—	—	—
—	—	—	18 230	25,00	18 230	25,00	—	—	—
—	—	—	27 880	172,00	27 880	172,00	—	—	—
—	—	—	105 230	503,00	105 230	503,00	—	—	—
—	—	—	10 180	40,00	10 180	40,00	—	—	—
—	—	—	28 270	120,00	28 270	120,00	—	—	—
22 445	122,00	7,00	31 080 480	103 128,00	22 110 880	29 109,00	8 972 430	24 019,00	7 869
57 480	160,00	65,00	19 894 210	42 300,00	4 420 225	10 704,00	13 764 280	20 566,00	8 009
2 000	14,00	—	11 826 110	37 112,00	7 266 190	27 225,00	4 023 760	10 172,00	14 000
10 210	207,00	41,00	21 973 700	80 680,00	11 000 235	71 442,00	9 473 010	19 060,00	14 421
—	—	—	106 250	5 819,00	926 000	5 913,00	—	—	—
—	—	—	119 230	1 445,00	412 730	1 445,00	—	—	—
—	—	—	1 710 000	10 700,00	10 700 000	10 700,00	—	—	—
5 000	5,00	—	181 120	106,00	181 120	106,00	—	—	—
7 400	12,00	—	238 500	1 274,00	238 500	1 274,00	—	—	—
141 980	988,00	—	29 900 000	161 085,00	14 023 000	60 888,00	8 266 900	74 200,00	25 000
27 000	171,00	130,00	19 268 470	120 870,00	9 400 000	25 432,00	9 268 000	67 438,00	29 053
2 000	20,00	—	7 824 040	21 410,00	4 286 200	27 227,00	3 637 400	20 692,00	5 664
—	—	—	4 220 740	23 277,00	2 224 220	20 432,00	2 000 410	22 846,00	3 627
7 000	61,00	—	3 967 500	11 322,00	3 657 250	10 725,00	100 700	426,00	1 206
24 450	247,00	—	4 681 710	9 928,00	3 412 000	6 326,00	1 269 710	2 712,00	2 226
20 000	65,00	—	1 305 020	4 210,00	1 205 280	3 897,00	90 740	321,00	1 727
—	—	—	15 200 850	47 303,00	9 000 400	25 282,00	6 200 450	19 021,00	4 286
5 000	26,00	—	1 368 400	4 800,00	1 267 200	4 225,00	21 080	124,00	1 491
20 000	122,00	—	2 220 070	8 205,00	2 202 000	8 222,00	60 000	1 710,00	2 429
—	—	—	2 186 840	17 281,00	1 710 720	13 564,00	467 000	3 686,00	15 411
—	—	—	15 020 280	44 201,00	6 021 000	22 077,00	9 000 280	23 623,00	13 922
—	—	—	4 796 670	20 200,00	5 706 225	18 906,00	3 000 000	4 203,00	14 922
8 000	115,00	—	23 120 000	70 900,00	8 740 225	30 200,00	14 379 775	40 263,00	10 220

Stationen und Haltestellen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in vereinbarter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach dem Stichtags-Fachsystem.		Nach dem Regulativ-Fachsystem.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.
187. Bischofstein	10 540	221,00	31 280	308,00	878 340	2 490,00	8 745 700	6 028,00
190. Kamenz (Anschluss an die Berlin-Dresdener Bahn - Linie: Lübbenau-Kamenz.)	254 220	2 078,00	561 580	5 241,00	4 321 380	33 426,00	11 612 200	38 006,00
191. Dresden-Neustadt + (Anschluss an die Berlin-Dresdener Bahn.)	1 486 140	16 422,00	9 376 550	122 400,00	50 240 730	349 116,00	12 961 200	28 473,00
192. Klotzsche	—	—	—	—	—	—	—	—
193. Langenloitz	1 960	15,00	2 780	11,00	2 960	9,00	—	—
194. Hainichen	279 880	2 515,00	486 080	4 442,00	8 808 820	38 424,00	395 900	668,00
195. Fiebig	6 430	97,00	63 400	466,00	1 392 170	4 440,00	271 900	301,00
196. Borsdorf	222 140	5 042,00	1 403 000	13 100,00	8 253 340	36 182,00	7 528 700	18 191,00
197. Domscha	12 000	306,00	22 100	199,00	446 380	2 042,00	1 026 000	2 781,00
198. Sebnitz	147 000	1 190,00	63 940	623,00	504 190	4 193,00	1 562 400	2 390,00
199. Hartau	486 770	8 129,00	2 069 270	23 278,00	19 873 030	100 186,00	7 974 060	20 223,00
200. Kriebitz	—	—	—	—	—	—	—	—
201. Pommnitz	76 260	1 685,00	50 980	568,00	1 197 050	4 789,00	65 000	100,00
202. Lössau +	111 940	8 825,00	2 577 320	27 465,00	24 408 790	92 961,00	14 328 570	36 421,00
203. Kohlfeld	—	—	—	—	—	—	—	—
204. Gölitz	602 210	16 090,00	3 587 300	49 134,00	41 932 800	373 600,00	11 203 000	33 484,00

Stationen und Haltestellen	Güter in vereinbarter Fracht.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf das		Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.				
	Kilogramm.	Fracht- betrag. Mark.	Gesamt-Summe						
			Kilogramm.	Mark.					
—	—	—	4 790 360	9 549,00	—				
—	—	—	2 535 130	5 492,00	—				
—	—	—	115 000 in Kamenz mit enthalten.	2 278 000	4 881,00				
187 570	147,00	—	16 577 340	57 389,00	11 290 060	41 774,00	5 226 700	15 473,00	14 139
127 000	505,00	—	21 470 000	113 145,00	9 943 150	45 793,00	21 616 410	69 362,00	22 504
803 780	3 075,00	2 134,00	61 318 390	562 717,00	53 627 210	240 292,00	27 681 070	319 070,00	262 896
911 205	12 222,00	2 628,00	212 415 220	1 121 065,00	62 138 100	313 895,00	145 225 030	247 221,00	103 101
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	214 220	226,00	214 220	226,00	—	—	—
—	—	—	2 650	35,00	2 650	35,00	—	—	—
—	—	—	26 740	150,00	26 740	150,00	—	—	—
14 570	16,00	26,00	9 984 300	45 267,00	7 180 440	30 440,00	2 803 860	12 027,00	10 084
260 825	2 123,00	120,00	55 297 220	142 731,00	17 091 300	61 943,00	31 206 020	90 707,00	21 813
—	—	—	1 710 480	5 100,00	1 697 580	4 739,00	125 940	909,00	2 110
—	—	—	5 495 500	12 290,00	5 483 420	9 125,00	2 471 130	6 131,00	1 424
31 260	191,00	21,00	12 439 280	56 911,00	11 023 110	47 800,00	5 415 210	21 064,00	30 707
29 275	102,00	43,00	44 947 515	241 221,00	20 234 065	131 030,00	24 692 560	104 238,00	31 176
—	—	—	1 567 580	5 265,00	1 567 580	5 229,00	—	—	1 084
—	—	—	29 879 470	4 942,00	29 879 470	4 942,00	00	2,00	1 093
—	—	—	23 000 in Dresden mit enthalten.	—	—	—	—	—	—
42 430	304,00	—	2 000 210	2 178,00	2 004 170	7 120,00	1 740	16,00	—
19 290	111,00	—	2 247 825	6 432,00	2 241 320	6 412,00	18 620	24,00	—
—	—	—	2 270 900 in Dresden mit enthalten.	—	—	—	—	—	—
220 430	1 808,00	50,00	30 633 000	158 041,00	22 046 020	101 225,00	8 587 980	46 094,00	41 543
127 070	1 064,00	25,00	105 224 100	225 220,00	22 079 020	126 243,00	72 247 020	229 140,00	60 962
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	120	0,00	120	0,00	—	—	—
40 800	425,00	—	1 424 500	2 043,00	1 414 500	7 068,00	9 880	30,00	—
—	—	—	5 721 800	11 042,00	5 693 500	10 243,00	70 000	302,00	—
—	—	—	18 000 in Dresden mit enthalten.	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1 277 000 Lössau	—	—	—	—	—	—
257 000	2 445,00	80,00	42 277 240	198 297,00	35 390 730	118 334,00	6 696 320	29 621,00	50 048
69 020	418,00	203,00	80 028 005	202 400,00	78 407 245	62 805,00	60 115 720	177 520,00	12 147
—	—	—	5 230	51,00	5 230	51,00	—	—	—
—	—	—	302 000	1 202,00	302 000	1 202,00	—	—	—
101 800	730,00	—	6 428 570	24 773,00	6 731 730	25 129,00	846 840	1 046,00	5 876
26 000	76,00	—	15 077 450	35 720,00	2 005 500	17 373,00	9 671 000	10 247,00	5 706
—	—	—	4 150	20,00	4 150	20,00	140	0,00	—
—	—	—	19 110	30,00	19 110	30,00	—	—	—
98 220	13 407,00	380,00	78 013 300	365 251,00	61 922 955	292 215,00	16 000 340	123 960,00	72 006
202 000	2 257,00	470,00	44 120 580	424 020,00	26 018 370	198 020,00	23 407 490	943 120,00	119 219

*) Vergl. Beilage pag. 292.

Stationen und Haltestellen. (+ Neben- und Anstell- stellen im eigenen Bahnbereich)	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in vereinbarter Fracht.			
	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Nach den Inkopt-Frachtstellen.		Nach den Vergabungs-Frachtstellen.	
					Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Mark.
200. Neuenhardsdorf	54 600	352,00	27 470	386,00	1 059 640	4 897,00	94 000	37,00
201. Oberneuhardsdorf	8 500	113,00	30 940	328,00	2 950 000	8 723,00	4 814 100	9 208,00
202. Hornum	7 370	137,00	57 000	367,00	12 740	39,00	—	—
203. Oberodernitz	5 030	69,00	12 300	108,00	23 610	178,00	—	—
204. Mitteldernitz	250 130	1 399,00	340 230	2 018,00	863 140	4 293,00	250 000	671,00
205. Zittauer Linie	60 020	1 180,00	277 000	2 241,00	1 507 450	12 597,00	9 907 100	25 852,00
206. Zittauer Linie	40 210	1 067,00	900 400	11 217,00	680 000	2 238,00	104 000	136,00
207. Zittauer Linie	80 110	685,00	192 780	2 011,00	1 770 700	12 359,00	8 226 400	22 016,00
208. Zittauer Linie	1 200	8,00	380	2,00	170	1,00	—	—
209. Zittauer Linie	3 700	21,00	1 200	3,00	1 200	3,00	—	—
210. Zittauer Linie	100 800	2 867,00	2 530 740	12 771,00	14 479 000	70 409,00	4 450 700	7 480,00
211. Zittauer Linie	620 130	11 589,00	3 730 000	15 853,00	10 232 470	59 316,00	21 077 670	39 071,00
212. Zittauer Linie	420	3,00	4 000	32,00	620 100	1 678,00	40 000	46,00
213. Zittauer Linie	2 400	37,00	3 000	71,00	1 231 840	1 905,00	100 000	205,00
214. Zittauer Linie	4 300	68,00	21 000	234,00	222 000	545,00	—	—
215. Zittauer Linie	4 800	81,00	20 500	208,00	1 069 900	1 222,00	200 000	232,00
216. Zittauer Linie	42 800	1 267,00	1 020 490	17 403,00	870 430	2 194,00	280 000	347,00
217. Zittauer Linie	43 000	613,00	343 310	5 410,00	4 774 040	18 002,00	6 032 900	8 040,00
218. Zittauer Linie	109 130	1 091,00	1 011 210	3 310,00	2 801 000	10 008,00	390 000	709,00
219. Zittauer Linie	150 800	1 102,00	1 040 930	6 307,00	8 100 230	20 525,00	4 582 000	13 602,00
220. Zittauer Linie	—	—	2 000	15,00	62 800	0,00	—	—
221. Zittauer Linie	—	—	300	1,00	37 000	0,00	107 800	4 103,00
222. Zittauer Linie	28 950	1 233,00	416 820	10 368,00	402 260	1 916,00	280 000	656,00
223. Zittauer Linie	16 230	1 132,00	272 020	4 040,00	2 617 730	13 200,00	7 024 200	21 192,00
224. Zittauer Linie	14 010	306,00	467 820	5 408,00	303 840	1 107,00	98 000	286,00
225. Zittauer Linie	61 770	501,00	100 000	1 200,00	1 800 280	5 644,00	5 929 000	16 108,00
226. Zittauer Linie	47 540	1 531,00	1 091 200	26 061,00	379 900	1 099,00	51 300	191,00
227. Zittauer Linie	28 070	400,00	103 100	2 488,00	1 710 100	11 420,00	3 028 250	9 996,00
228. Zittauer Linie	20 125	1 440,00	1 990 200	29 925,00	454 740	5 988,00	50 000	44,00
229. Zittauer Linie	28 825	1 024,00	406 540	5 165,00	4 021 000	14 220,00	14 025 000	37 000,00
230. Zittauer Linie	101 545	2 296,00	1 277 490	12 680,00	4 174 000	17 812,00	3 941 000	2 032,00
231. Zittauer Linie	94 020	1 391,00	430 900	3 425,00	7 013 670	26 820,00	9 717 400	14 029,00
232. Zittauer Linie	1 740	67,00	30 000	409,00	358 200	580,00	400 000	683,00
233. Zittauer Linie	2 000	20,00	21 510	144,00	200 070	1 211,00	2 004 200	4 215,00
234. Zittauer Linie	37 420	280,00	250 390	2 201,00	800 430	4 215,00	1 410 000	7 196,00
235. Zittauer Linie	21 200	299,00	264 220	2 107,00	2 912 000	11 947,00	4 620 850	11 207,00

Güter in vereinbarter Fracht.	Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den		Zahl der expedir- ten Fracht- briefe.						
	Gesamt-Summe.								
	Indirekter Verkehr.	Direkter Verkehr.							
20 Gewässergüter.	21 Gewässergüter.	Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.		
80 100	340,00	—	1 270 800	6 204,00	1 250 100	5 937,00	35 000	347,00	1 417
1 100	7,00	—	6 501 200	28 032,00	3 600 200	17 700,00	4 210 110	20 701,00	1 814
—	—	—	77 110	564,00	78 100	593,00	150	0,40	—
—	—	—	41 400	377,00	41 400	377,00	—	—	—
101 800	1 043,00	—	1 920 800	11 315,00	1 804 900	10 016,00	95 900	894,00	4 872
4 000	25,00	—	13 034 040	60 905,00	5 044 700	19 420,00	8 209 500	21 390,00	9 000
20 400	213,00	—	1 718 100	15 873,00	1 301 140	10 869,00	821 700	5 000,00	8 034
—	—	—	10 071 000	34 692,00	8 717 000	24 000,00	1 250 000	19 692,00	7 440
—	—	—	1 700	11,00	1 700	11,00	—	—	—
—	—	—	6 100	31,00	6 100	31,00	—	—	—
80 000	1 204,00	172,00	22 870 240	140 095,00	18 449 430	71 047,00	5 506 480	69 472,00	30 194
100 000	1 400,00	140,00	41 200 000	214 700,00	11 902 200	104 207,00	29 200 000	108 290,00	30 141
—	—	—	470 200	1 500,00	540 800	1 636,00	108 400	194,00	—
—	—	—	1 000 000	2 270,00	1 200 000	2 970,00	200 000	400,00	—
—	—	—	200 000	1 000,00	200 000	1 000,00	—	—	—
4 000	27,00	—	220 000	879,00	200 000	842,00	20 000	37,00	—
—	—	—	1 000 000	2 000,00	1 000 000	2 000,00	—	—	—
—	—	—	600 000	3 000,00	600 000	3 000,00	—	—	—
60 000	743,00	41,00	1 830 000	21 991,00	914 900	7 243,00	920 700	14 908,00	9 869
—	—	—	11 000 420	33 471,00	4 704 740	11 014,00	7 000 670	10 800,00	9 729
—	—	—	4 041 030	17 742,00	2 119 070	9 100,00	2 021 580	8 426,00	24 804
7 200	30,00	37,00	13 167 030	66 407,00	4 714 250	15 251,00	8 012 780	31 173,00	27 481
—	—	—	72 700	113,00	71 700	112,00	—	—	—
—	—	—	200 200	4 196,00	20 000	170,00	177 000	4 016,00	8 000
20 430	287,00	—	1 200 000	14 990,00	1 200 000	11 316,00	157 000	5 604,00	5 000
2 000	13,00	—	20 000 000	41 140,00	2 134 700	22 272,00	7 816 000	21 877,00	9 800
102 750	1 290,00	—	867 420	6 306,00	701 540	4 163,00	120 000	2 945,00	5 200
—	—	—	7 470 000	23 610,00	1 700 000	7 320,00	5 000 000	15 890,00	9 400
100 200	1 220,00	—	1 500 000	20 071,00	997 200	12 135,00	508 100	7 100,00	7 301
2 000	2,00	—	5 000 000	23 040,00	2 142 140	13 000,00	2 100 000	9 040,00	5 500
70 240	404,00	—	2 029 440	16 807,00	1 879 320	22 220,00	149 910	13 025,00	14 180
—	—	—	13 000 000	77 071,00	9 070 000	20 290,00	18 415 100	39 990,00	10 522
22 540	710,00	—	6 174 800	41 086,00	6 190 800	25 690,00	1 980 000	16 000,00	26 445
6 500	36,00	—	11 781 840	54 220,00	6 091 250	33 170,00	6 910 000	25 000,00	21 800
21 900	210,00	—	600 100	1 728,00	384 900	1 044,00	11 200	84,00	900
—	—	—	2 601 100	9 627,00	1 120 070	1 900,00	1 420 000	2 927,00	200
—	—	—	2 685 410	15 085,00	1 250 030	6 781,00	1 400 000	8 321,00	6 181
20 000	70,00	—	7 002 100	20 000,00	4 200 100	10 000,00	2 802 000	12 000,00	1 000

Abchnitt IV. D¹
Güterfrequenz der Stationen und Haltestellen

Es sind

Table with columns: Stationen und Haltestellen, Güter in Normalfracht, Güter in ermäßigter Fracht, and various freight metrics. Includes sub-sections for 'Hauptsumme des Jahres die Leipzig' and 'Hervor'.

Abchnitt IV. D²
Güterfrequenz der Stationen und Haltestellen

abgegangen und angekommen

Table with columns: Güter in vereinbarter Fracht, Die Gesamt-Summe, and Zahl der expediten Frachtbriele. Includes sub-sections for 'Spezieller Nachweis' and 'Es hat gegen das Vorjahr nach Prozenten'.

* Einige Stationenabteilungen verkehren nicht einseitig über die Leipzig-Direktion und Haltestellen Leipzig. Diese Transporte beinhalten sich beim Gesamt- und Frachtbetrag nach unter dem direkten Verkehrsverkehr nach der Leipzig-Direktion und Haltestellen Leipzig. In der vorangehenden Übersicht über den Gesamt- und Frachtbetrag sind diese im direkten Verkehrsverkehr der Leipzig-Direktion und Haltestellen Leipzig nicht enthalten, da der volle Verkehrsabgang der eigenen Stationen im Abgang wie im Anbruchverkehr zur Abrechnung zu kommen. Eine Abrechnung dieser Stationenabteilungen würde nach 2 000 000 Kilogramm mit 50 Pfennig Mark Frachtbetrag und zwar 21 000 000 Kilogramm mit 21 000 Mark Frachtbetrag im Verkehr über die Leipzig-Direktion und Haltestellen Leipzig mit 1 000 Mark Frachtbetrag im Verkehr über die Haltestellen Leipzig nicht möglich, da die stützigen Proportions...



Stationen und Haltestellen	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilo- gramm	Fracht- betrag.	Kilo- gramm	Fracht- betrag.	Nach der Kilop.-Frachtrate.		Nach der Vergütungs-Frachtsätze.	
					Kilo- gramm	Fracht- betrag.	Kilo- gramm	Fracht- betrag.

14 bedeutet das Anzeichen im oberen
Rechenzeichen.

	(Leipzig)							
225. Dresden-Neustadt +	2 882 139	32 446,00	16 437 202	201 071,00	22 928 116	385 686,00	33 245 000	16 447,00
	1 225 545	14 875,00	11 268 700	145 082,00	16 164 255	420 022,00	25 631 800	125 117,00
226. Radsteden	20 480	128,00	4 770	21,00	3 940	20,00	—	—
	77 040	403,00	16 050	55,00	200 430	633,00	635 200	941,00
227. Weintraub	15 420	118,00	—	—	—	—	—	—
	42 540	534,00	60	0,00	0,00	0,00	—	—
228. Kötzschenbroda	24 310	1 025,00	277 400	1 768,00	429 740	1 946,00	1 582 400	2 911,00
	190 510	1 990,00	974 000	2 270,00	1 711 310	6 270,00	12 560 000	11 894,00
229. Coswig +	74 020	1 036,00	32 070	568,00	828 210	2 200,00	1 184 700	2 720,00
	31 085	607,00	16 240	274,00	1 155 570	2 157,00	5 692 130	5 124,00
230. Niederan	48 270	441,00	174 770	715,00	2 000 010	5 400,00	1 722 000	9 254,00
	77 405	333,00	60 070	410,00	4 162 510	9 474,00	4 162 730	5 497,00
231. Priestnitz +	124 730	1 466,00	45 020	192,00	4 713 300	15 216,00	560 000	821,00
	91 440	550,00	47 820	452,00	5 420 940	6 331,00	7 120 020	10 770,00
232. Grossenhain (Anschluß an die Chemnitz-Grossen- hainer Bahn.)	416 705	6 128,00	963 450	3 202,00	4 452 520	14 122,00	3 447 000	5 417,00
	510 470	5 818,00	1 092 410	13 982,00	5 004 800	16 215,00	29 720 100	49 046,00
233. Langenberg	20 980	268,00	61 080	378,00	1 100 170	3 944,00	300 000	291,00
	10 950	221,00	44 150	331,00	1 202 040	2 203,00	5 120 550	5 861,00
234. Röderas (Anschluß an die Berlin-Anhalterische Bahn.)	57 010	848,00	216 340	643,00	1 561 840	5 741,00	1 285 700	1 940,00
	30 930	465,00	22 280	729,00	628 565	2 254,00	7 613 250	16 775,00
235. Riesa +	252 290	2 705,00	1 620 410	6 275,00	15 324 170	51 006,00	26 837 100	63 162,00
	105 410	3 420,00	585 201	4 290,00	12 122 650	38 500,00	22 074 300	42 794,00
236. Borsatz	48 620	160,00	28 580	271,00	177 610	961,00	191 800	416,00
	11 510	104,00	15 290	111,00	261 040	350,00	328 500	1 855,00
237. Oerzels	224 416	3 405,00	1 320 400	11 281,00	3 820 000	12 892,00	2 355 300	4 561,00
	220 230	4 411,00	828 070	6 007,00	4 327 430	20 221,00	15 022 000	43 268,00
238. Bahlen	200 165	2 294,00	178 140	1 404,00	4 745 000	15 167,00	2 770 400	5 084,00
	174 320	2 065,00	274 400	2 116,00	2 692 270	10 278,00	6 214 000	15 029,00
239. Dorsteichsch	57 480	712,00	16 180	118,00	391 900	1 082,00	22 552 000	86 787,00
	34 170	201,00	30 430	302,00	541 220	1 339,00	2 772 100	6 063,00
240. Wurzen	245 825	3 342,00	1 567 000	10 148,00	26 087 270	68 976,00	27 642 900	37 700,00
	625 285	7 855,00	1 521 070	8 284,00	25 228 510	74 563,00	28 081 130	40 644,00
241. Altenbach	—	—	4 200	64,00	469 140	1 086,00	400 000	600,00
	—	—	1 010	5,00	13 070	68,00	2 740 320	2 390,00
242. Mochern	94 490	730,00	—	—	—	—	—	—
	61 020	522,00	130	2,00	5 100	78,00	—	—

Stationen und Haltestellen	Güter in vereinfachter Fracht.		Gesamt- Summe.		Die Gesamt-Summe verhält sich auf den				Zahl der expedi- erten Fracht- briefe.
	Kilogramm	Fracht- betrag.	Kilogramm	Fracht- betrag.	Direktverkehr.		direkter Verkehr.		
					Kilogramm	Fracht- betrag.	Kilogramm	Fracht- betrag.	

Dresdner Linien.)

1 728 200	5 207,00	2 774,00	127 316 920	757 047,00	16 871 740	282 000,00	20 447 385	679 457,00	257 862
1 890 780	12 000,00	4 222,00	146 147 110	850 137,00	16 421 985	267 245,00	20 695 229	672 421,00	242 889
—	—	—	20 120	170,00	29 120	170,00	—	—	—
—	—	—	1 210 050	1 758,00	726 200	1 478,00	289 829	310,00	—
—	—	—	13 620	118,00	13 620	118,00	—	—	—
—	—	—	37 800	531,00	47 500	235,00	30	0,00	—
25 000	181,00	120,00	2 460 000	7 164,00	1 288 040	5 714,00	672 810	2 217,00	5 174
141 530	627,00	225,00	15 225 220	20 028,00	3 228 020	12 504,00	18 122 200	16 647,00	10 126
19 500	68,00	—	2 500 400	6 093,00	1 579 280	3 967,00	1 420 020	2 226,00	4 729
10 000	95,00	84,00	7 130 230	5 724,00	2 032 305	2 612,00	1 024 870	2 212,00	4 022
20 000	14,00	—	3 925 420	9 226,00	2 434 540	5 627,00	1 501 010	2 408,00	2 205
30 000	21,00	25,00	3 078 720	15 087,00	6 264 705	11 132,00	2 724 020	4 244,00	9 271
45 000	118,00	—	5 476 000	17 817,00	3 454 580	11 417,00	2 025 110	6 400,00	3 623
57 500	80,00	1,00	9 031 930	17 020,00	2 272 280	7 294,00	4 502 480	3 721,00	3 881
121 000	204,00	185,00	9 471 280	37 828,00	5 818 475	20 275,00	3 428 710	17 263,00	20 526
130 150	707,00	121,00	20 421 200	100 222,00	8 990 020	22 845,00	20 622 743	24 261,00	26 944
7 500	25,00	—	1 568 740	5 114,00	1 256 010	4 050,00	312 520	1 021,00	3 273
10 000	35,00	—	4 401 125	9 925,00	1 227 025	3 224,00	3 073 510	5 029,00	2 622
22 000	144,00	15,00	3 176 200	5 342,00	2 501 200	7 492,00	445 190	1 851,00	—
25 000	85,00	2,00	4 422 265	21 271,00	1 224 745	3 265,00	7 478 190	17 445,00	—
88 900	292,00	120,00	43 043 270	124 121,00	26 020 640	70 020,00	17 260 430	63 428,00	21 529
112 000	225,00	61,00	20 028 250	16 143,00	15 762 000	45 194,00	15 223 426	42 029,00	21 870
5 000	45,00	—	451 620	2 256,00	404 000	1 914,00	45 970	342,00	—
—	—	—	1 925 120	2 281,00	688 220	1 726,00	122 920	1 228,00	—
92 010	249,00	25,00	2 871 740	51 996,00	5 516 925	21 512,00	2 264 815	10 485,00	14 456
20 220	627,00	14,00	25 623 545	28 476,00	5 715 020	24 893,00	20 177 540	28 081,00	22 229
54 170	227,00	83,00	7 048 495	24 022,00	6 141 520	17 924,00	1 787 125	6 063,00	—
22 220	108,00	15,00	2 428 120	22 024,00	3 711 710	11 073,00	6 325 440	15 207,00	—
8 000	22,00	—	25 026 250	28 726,00	19 286 000	31 520,00	3 240 200	7 297,00	—
2 120	5,00	—	2 271 020	2 280,00	1 720 000	1 075,00	1 461 000	4 214,00	—
1 912 070	5 345,00	93,00	37 885 420	123 003,00	34 428 320	79 013,00	23 407 280	22 084,00	29 240
1 820 890	2 289,00	100,00	56 125 425	120 121,00	20 264 425	65 264,00	20 060 970	24 226,00	29 628
2 000	8,00	—	675 240	2 273,00	675 240	2 273,00	—	—	—
10 000	25,00	—	2 764 420	4 121,00	2 543 820	3 575,00	228 000	751,00	—
—	—	—	94 420	720,00	94 420	720,00	—	—	—
2 200	26,00	—	28 120	278,00	28 750	272,00	—	—	—

Stations- und Haltestellen-Nummern	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in vereinfachter Fracht.			
	Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.	Nach den Stückzahl-Fachstellen.		Nach den Vagabundage-Fachstellen.	
					Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.
	Mark.		Mark.		Mark.		Mark.	
243. Zellweid	—	—	—	—	—	—	324 000	872,00
244. Grossvitzberg	15 170	128,00	54 120	337,00	793 270	2 475,00	258 100	655,00
245. Grossschirn	12 965	102,00	112 580	332,00	177 225	2 241,00	5 029 000	8 331,00
246. Kleinwaltersdorf	7 580	31,00	31 130	84,00	647 630	1 553,00	584 400	881,00
247. Freiberg +	18 075	127,00	56 030	107,00	844 000	1 033,00	4 821 000	4 758,00
248. Herzdorf	5 540	54,00	11 040	38,00	124 180	326,00	6 491 000	6 555,00
249. Herzdorf	4 900	75,00	15 150	31,00	318 135	475,00	3 749 000	2 376,00
250. Herzdorf	10 650	3 105,00	661 300	2 933,00	8 043 860	42 331,00	12 734 130	17 682,00
251. Herzdorf	212 345	4 752,00	831 200	10 126,00	12 301 725	73 861,00	10 087 230	62 545,00
252. Herzdorf	380	8,00	2 310	14,00	254 750	371,00	10 000	31,00
253. Herzdorf	1 230	33,00	5 620	36,00	130 170	237,00	1 250 000	1 053,00
254. Herzdorf	13 720	30,00	68 230	174,00	661 340	1 070,00	833 230	911,00
255. Herzdorf	15 740	126,00	45 030	130,00	1 300 900	2 373,00	2 025 400	3 723,00
256. Herzdorf	21 380	189,00	126 540	637,00	1 261 240	2 061,00	2 344 000	4 205,00
257. Herzdorf	71 710	622,00	62 330	239,00	2 200 000	3 023,00	5 023 500	6 664,00
258. Herzdorf	390	8,00	4 590	21,00	77 770	182,00	125 100	310,00
259. Herzdorf	1 020	38,00	11 530	52,00	140 510	440,00	195 000	331,00
260. Herzdorf	9 210	109,00	55 300	370,00	542 260	1 217,00	1 492 500	2 415,00
261. Herzdorf	7 980	61,00	31 450	136,00	471 250	1 373,00	322 200	563,00
262. Herzdorf	3 850	61,00	4 100	25,00	645 900	2 033,00	288 000	437,00
263. Herzdorf	14 800	101,00	13 330	31,00	139 270	1 933,00	2 821 000	4 704,00
264. Herzdorf	20 720	452,00	40 420	128,00	4 990 610	20 171,00	758 100	1 069,00
265. Herzdorf	24 020	331,00	55 210	236,00	800 540	1 053,00	10 855 950	13 656,00
266. Herzdorf	70 200	1 043,00	37 230	137,00	372 860	1 314,00	2 442 000	3 451,00
267. Herzdorf	12 120	187,00	58 310	335,00	1 190 110	2 595,00	373 000	2 171,00

Stationen- und Haltestellen-Nummern	Güter in vereinbarter Fracht.		Gesamt-Summe.		Die Gesamt-Summe vertheilt sich auf den				Zahl der expedirten Frachtbriefe.
	Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.	Binnenverkehr.		Direkten Verkehr.		
					Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.	
	Mark.		Mark.		Mark.		Mark.		
268. Herzdorf	2 000	12,00	—	—	200 000	891,00	—	—	—
269. Herzdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—
270. Herzdorf	5 000	6,00	6,00	1 100 500	3 325,00	907 500	2 876,00	126 000	229,00
271. Herzdorf	5 000	6,00	—	4 024 000	8 165,00	2 043 200	5 673,00	2 240 600	2 850,00
272. Herzdorf	2 000	13,00	—	1 065 500	2 423,00	1 019 800	2 462,00	62 020	133,00
273. Herzdorf	5 000	13,00	—	5 701 540	9 744,00	2 720 800	3 593,00	3 053 680	3 453,00
274. Herzdorf	5 000	61,00	—	6 628 180	7 107,00	6 628 180	7 107,00	—	—
275. Herzdorf	7 500	25,00	—	2 986 420	2 905,00	1 491 010	2 181,00	2 268 790	1 331,00
276. Herzdorf	130 000	615,00	331,00	21 932 390	75 681,00	17 140 605	42 024,00	4 792 915	21 856,00
277. Herzdorf	128 710	623,00	121,00	25 514 605	131 032,00	10 885 523	47 039,00	19 621 700	80 623,00
278. Herzdorf	2 500	4,00	—	325 920	484,00	325 920	484,00	—	—
279. Herzdorf	2 500	4,00	—	1 070 310	1 092,00	1 070 310	1 092,00	—	—
280. Herzdorf	37 000	39,00	6,00	1 625 700	2 354,00	858 740	1 477,00	764 960	873,00
281. Herzdorf	10 000	23,00	—	4 443 000	6 228,00	3 314 230	3 267,00	1 128 950	1 652,00
282. Herzdorf	28 300	130,00	18,00	2 280 480	3 366,00	2 280 480	3 366,00	1 280 800	2 047,00
283. Herzdorf	10 000	13,00	—	7 427 450	12 033,00	5 472 050	9 155,00	1 955 400	3 437,00
284. Herzdorf	2 500	11,00	—	210 240	508,00	210 240	508,00	—	—
285. Herzdorf	—	—	—	345 730	617,00	345 730	617,00	—	—
286. Herzdorf	4 000	27,00	—	1 900 600	2 124,00	1 900 600	2 124,00	—	—
287. Herzdorf	—	—	—	897 530	2 207,00	897 530	2 207,00	—	—
288. Herzdorf	5 000	13,00	—	946 920	2 187,00	946 920	2 187,00	—	—
289. Herzdorf	—	—	—	2 107 000	6 170,00	1 203 110	2 738,00	1 903 890	2 170,00
290. Herzdorf	2 100	6,00	—	5 817 450	22 338,00	2 220 050	8 703,00	3 597 400	13 628,00
291. Herzdorf	7 000	16,00	—	11 827 020	23 377,00	4 721 800	9 027,00	7 105 770	14 140,00
292. Herzdorf	20 000	27,00	—	2 156 620	6 090,00	2 129 270	5 993,00	27 350	50,00
293. Herzdorf	15 000	10,00	—	2 220 340	2 873,00	1 211 610	1 563,00	1 008 730	1 311,00

Vorbe

Die Verkehrsresultate der von 1. Januar 1870 an an den sächsischen Staatsbahnen getriebenen Linien der ehemaligen Leipzig-gebirg und abgeschlossen worden. Um aber eine entsprechende Vergleichung der Gesamt-Resultate im künftigen Jahre anzustellen, ist in geeigneten Verhältnissen vorgewiesenen Doppelschaltungen ausgeschlossen worden.

Gesamtsumme des
für alle

Eilgüter.	Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.					
			Nach den Städt-Frachtzonen.		Nach den Vogelstein-Frachtzonen.			
			Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Msch.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Msch.	Kilo- gramm.	Fracht- betrag. Msch.
Dieses besteht aus:								
dem Binnenverkehr (Versand)	35 147 175	675 478,00	134 108 865	1 082 433,00	1 109 522 160	5 817 588,00	2 548 378 400	5 994 428,00
dem direkten Verkehr (Versand)	10 670 716	324 578,00	84 549 915	1 429 328,00	315 144 080	2 195 120,00	428 617 150	3 098 012,00
dem direkten Verkehr (Empfang)	2 906 226	374 447,00	49 904 540	1 112 148,00	782 289 940	5 704 510,00	1 322 169 010	4 355 033,00
dem Durchgangsverkehr, welcher bei keiner der vorgewiesenen Stationen zur Erhebung kommt	4 794 169	171 890,00	42 559 710	734 207,00	400 427 000	3 889 507,00	1 022 442 850	3 779 358,00
Summe	59 918 266	1 445 393,00	332 073 230	4 161 218,00	2 605 569 080	17 584 708,00	3 899 606 940	15 400 838,00
Hierüber:								
Einzahmsmittel aus dem gemeinschaftlichen Verkehr:								
a. zwischen Frankfurt a. M. und Eger (von den Bayer. Staatsbahnen)	—	—	—	—	—	—	—	—
b. zwischen Göttingen, Eichenberg und Nachtragserhöhung auf das Jahr 1875 für die Leipzig-Dresdener Linien:	—	—	—	—	—	—	—	—
c. vom Märkisch-Pommern-Verbande	—	—	—	—	—	—	—	—
d. zu einem direkten Verkehr für Baumaterialtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—
für anderweitige Güter-Transporte ohne Gewichte u. Stationsgebühren	—	—	—	—	—	—	—	—
für Postfracht	—	—	—	—	—	—	—	—
für Sammelgut, Militärtransporte	—	—	—	—	—	—	—	—
Hievon ab zu Remissionen und Rabatten	—	2 407,00	—	8 500,00	—	107 282,00	—	100 500,00
Finanzielle Ergebnisse des Güterverkehrs	—	1 442 986,00	—	4 082 718,00	—	17 477 426,00	—	15 319 338,00
Jedes Kilogramm Gut hat durchschnittlich getragen:								
überhaupt	2,00	—	1,00	—	0,00	—	0,00	—
und zwar:	—	—	—	—	—	—	—	—
im Binnenverkehr	1,00	—	1,00	—	0,00	—	0,00	—
„ direkten Verkehrs	2,00	—	1,00	—	0,00	—	0,00	—
„ Durchgangsverkehrs	1,00	—	1,00	—	0,00	—	0,00	—
pro Kilogramm u. Kilometer	0,000000	—	0,000000	—	0,000000	—	0,000000	—
„ 100 Kilogramm und pro Kilometer	2,0000	—	1,0000	—	0,0000	—	0,0000	—
„ Tonnenkilometer	27,000	—	13,000	—	0,000	—	5,000	—
Sämtliche Güterkilogramme haben zurückgelegt	5 994 667 490	—	36 473 976 965	—	256 829 982 400	—	439 716 729 965	—
Jedes Gut hat durchschnittlich zurückgelegt	88,00	—	110,00	—	95,00	—	78,00	—
Von der überhaupt beförderten Güterlast können nach Prozenten auf	0,00	—	3,00	—	39,00	—	65,00	—

merkung.

Dresdener Eisenbahn-Compagnie sind in dem genannten Jahre noch in der früheren Weise von den übrigen Staatsbahnen getrennt und die Verkehrsresultate dieser Compagnie in der Kolonne nachstehende vereinigt sind dabei alle in den vorausgesetzten Uebereinstimmungen.

Güter-Verkehr

Linien:

Güter in vereinkarter Fracht.		Güter in vereinkarter Fracht.		Gesamt-Summe.	
Nach Dresden-Compagnie.	Nach Dresden-Compagnie.	Nach Dresden-Compagnie.	Nach Dresden-Compagnie.	Kilogramm.	Msch.
Kilogramm.	Fracht-betrag.	Kilogramm.	Fracht-betrag.	Kilogramm.	Msch.
45 394 100	124 224,00	2 725,00	—	3 820 819 305	14 287 949,00
778 545	4 084,00	12 123,00	—	1 095 707 290	6 056 038,00
1 078 370	7 158,00	15 042,00	—	2 284 743 190	11 668 358,00
1 122 030	5 770,00	9 112,00	—	1 561 848 589	8 508 887,00
69 562 445	141 236,00	40 902,00	—	8 912 400 570	40 561 234,00
—	—	—	—	—	201,00
—	—	—	—	—	5 731,00
—	—	—	—	—	2 841,00
—	—	—	—	—	175 939,00
—	—	—	—	—	404 516,00
—	—	—	—	—	105 408,00
—	—	—	—	—	199 988,00
—	—	—	—	—	826,00
—	2 480,00	104,00	—	—	41 474 000,00
—	142 607,00	30 600,00	—	—	211 810,00
—	—	—	—	—	41 262 791,00
0,00	—	—	—	0,00	—
0,00	—	—	—	0,00	—
0,00	—	—	—	0,00	—
0,000000	—	—	—	0,000000	—
0,000000	—	—	—	0,000000	—
2,0000	—	—	—	2,0000	—
27,000	—	—	—	27,000	—
1 434 627 545	—	—	—	7 88 800 775 825	—
35,00	—	—	—	82,00	—
0,00	—	—	—	100,00	—

Table with columns: Stationen und Haltestellen, Güter in Normalfracht, Güter in ermäßigter Fracht, and various freight categories. Includes stations like Altenburg, Rositz, Meuselwitz, Reinsdorf, Zeitz.

b. Aitzsburg

Hauptsumme des

* und weiter: 1.200 000 in Klasse II, A. 1. 1.800 750 " II, A. 2. 2.400 000 " II, A. 3. 3.000 000 " II, A. 4.

Table with columns: Güter in vereinbarter Fracht, Die Gesamt-Summe, Zahl der expedierten Frachtbriefe, and various freight categories. Includes stations like Zeitz, Aitzsburg, and Hauptsumme.

Die Zahl der überhaupt expedierten Frachtbriefe betrug im Vergleich: 59 704 Stück, d. h. 4,00 % Abnahme gegen das Vorjahr.

Spezieller Nachweis für im Binnenverkehr, im direkten Verkehr, im Durchgangsverkehr.

Table showing specific freight data for various categories like Eisen, Holz, etc.

Table showing freight values in Mark for different categories.

Table comparing freight statistics for the current year versus the previous year.



bei den Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.		Güter in Normalfracht.		Güter in ermäßigter Fracht.			
	Kilogramm.	Frachtbetrag. Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag. Mark.	Nach dem Abzug-Fachzinsen.		Nach dem Kapitalzins-Fachzinsen.	
					Kilogramm.	Frachtbetrag. Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag. Mark.
c. Gauschwitz-Messel.								
295. Gauschwitz (Anschluss an die Abzweig-Station Miesitz)	1 070	9,00	5 000	24,00	47 490	70,00	71 000	60,00
	1 200	11,00	1 700	7,00	119 000	271,00	14 130 000	22 045,00
297. Zwickau	30 000	140,00	180 070	904,00	1 264 740	2 156,00	670 000	539,00
	43 340	207,00	90 700	104,00	7 000 410	2 103,00	22 000 150	25 000,00
298. Riesa	1 000	8,00	1 140	3,00	3 200	7,00	—	—
	1 340	8,00	1 020	3,00	1 470	3,00	—	—
299. Greifzsch	50 770	270,00	194 230	523,00	2 444 420	3 814,00	9 825 000	4 704,00
	70 620	373,00	771 150	1 044,00	1 709 200	2 221,00	10 305 000	11 477,00
300. Laska	20 710	120,00	79 640	220,00	316 600	1 226,00	40 000	39,00
	33 070	190,00	227 430	367,00	1 170 300	2 103,00	7 000 000	2 228,00
301. Neusschwitz (Anschluss an die Abzweig-Station Miesitz)	12 860	108,00	80 420	362,00	542 560	1 813,00	166 237 000	218 448,00
	12 290	103,00	103 230	474,00	501 390	2 433,00	129 100	201,00
Hauptsumme								
Dieses besteht aus:								
dem Binnen-Verkehr (Versand)	10 300	98,00	83 430	290,00	904 880	1 803,00	45 357 000	61 733,00
dem direkten Verkehr (Versand) (vergl. Tabelle III. Seite Abchnitt c.)	104 090	570,00	425 220	1 204,00	5 280 520	7 268,00	120 731 000	161 007,00
dem direkten Verkehr (Empfang) (vergl. Tabelle III. Seite Abchnitt c.)	110 220	502,00	617 220	1 780,00	5 108 390	7 166,00	3 868 900	2 899,00
dem Durchgangsverkehr (welcher bei Laska der vorgenannten An- schluss der Erbschafts-Laska, vergl. Tabelle III. Seite Abchnitt c.)	6 690	41,00	46 070	211,00	267 920	797,00	140 000	138,00
Summe	234 000	1 614,00	1 170 000	3 492,00	11 731 730	17 694,00	175 231 900	225 868,00
Jedes Kilogramm Gut hat durchschnittlich getragen:								
Überhaupt								
in Binnenverkehr	0,00		0,00		0,00		0,00	
in direkten Verkehr	0,00		0,00		0,00		0,00	
in Durchgangsverkehr	0,00		0,00		0,00		0,00	
pro Kilogramm und Kilometer	0,000000		0,000000		0,000000		0,000000	
100 Kilogramm und pro Kilometer	0,0000		0,0000		0,0000		0,0000	
Tonnenkilometer	37,44		18,44		11,69		3,00	
Sämtliche Güterkilogramm haben zurückgelegt	4 200 330		19 241 790		157 078 290		4 429 629 500	
Jedes Kilogramm Gut hat durchschnittlich durchfahren Kilometer	15,00		15,00		13,00		25,00	
Von der Überhaupt beförderten Güterlast können nach Prozenten auf:	0,00		0,00		6,00		10,00	

* und zwar:
 9 845 000 in Klasse II. A. 1.
 200 000 „ „ II. A. 2.
 6 475 000 „ „ II. A. 3.
 2 204 000 „ „ II. A. 4.

Güter in vereinbarter Fracht.			Gesamt-Summe		Die Gesamt-Summe verteilt sich auf den				Zahl der expedierten Frachtbriefe.
Mit Rücksichtnahme	Ohne Rücksichtnahme	Kilogramm.	Summe		Binnenverkehr		direkten Verkehr		
			Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	Kilogramm.	Mark.	
würtz Eisenbahn.									
3 000	2,00	—	225 490	167,00	118 800	148,00	5 000	18,00	120
—	—	—	14 000 000	22 227,00	44 200 000	22 227,00	54 000	45,00	1 551
6 000	5,00	—	3 000 470	4 244,00	240 700	674,00	2 178 070	2 263,00	800
8 120	5,00	—	21 200 000	21 200,00	20 000 000	27 821,00	4 200 000	3 900,00	5 000
—	—	—	6 000	18,00	400	8,00	5 400	14,00	—
—	—	—	4 200	11,00	620	3,00	3 820	11,00	—
—	—	—	4 004 480	9 322,00	110 700	263,00	6 038 780	7 967,00	4 480
380	0,00	—	12 600 000	12 600,00	9 500 000	10 900,00	3 100 000	4 807,00	8 074
—	—	—	1 057 070	1 628,00	120 000	236,00	248 780	1 081,00	1 044
2 000	3,00	—	3 000 780	4 800,00	2 000 400	2 945,00	1 000 380	1 411,00	2 000
—	—	—	167 175 340	220 718,00	46 707 700	62 860,00	121 470 640	158 163,00	17 480
3 380	2,00	—	1 200 390	2 204,00	120 000	270,00	1 080 390	2 204,00	2 000
des Güterverkehrs.									
2 100	2,00	—	46 411 000	62 288,00	—	—	—	—	—
6 000	5,00	—	22 549 430	170 100,00	—	—	—	—	—
10 120	8,00	—	8 894 470	13 100,00	—	—	—	—	—
—	—	—	847 000	1 248,00	—	—	—	—	—
Spezieller Sachverh.									
a. der Kilogramm-Kilometer:									
Eilgüter	150 700	3 943 190	160 300	4 299 390	—	—	—	—	—
Geradeverkehr	1 062 110	15 614 790	1 040 280	18 241 790	—	—	—	—	—
Gesamtsumme	—	—	—	—	1 212 810	39 438 190	2 629 390	35 415 790	—
Wagen	II. A. 1.	—	9 070 000	5 202 400	—	—	—	—	—
Wagen	II. A. 2.	—	5 460 390	22 982 900	1 845 200	70 810 800	70 810 800	—	—
Wagen	II. A. 3.	—	3 522 290	25 104 000	554 000	31 679 100	—	—	—
Wagen	II. A. 4.	—	2 840 000	119 709 500	1 400 000	123 040 500	—	—	—
Wagen	II. B. 1.	—	1 004 400 000	3 868 070 000	2 000 000	4 325 407 000	—	—	—
Wagen	II. B. 2.	—	102 540	95 600	—	110 240	—	—	—
Wagen	II. B. 3.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 4.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 5.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 6.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 7.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 8.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 9.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 10.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 11.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 12.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 13.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 14.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 15.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 16.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 17.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 18.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 19.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 20.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 21.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 22.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 23.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 24.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 25.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 26.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 27.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 28.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 29.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 30.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 31.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 32.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 33.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 34.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 35.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 36.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 37.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 38.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 39.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 40.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 41.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 42.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 43.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 44.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 45.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 46.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 47.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 48.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 49.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 50.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 51.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 52.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 53.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 54.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 55.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 56.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 57.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 58.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 59.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 60.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 61.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 62.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 63.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 64.	—	—	—	—	—	—	—	—
Wagen	II. B. 65.	—	—	—	—	—	—	—	—

Dies in der Uebersicht D¹¹ aufgeführten Stationen und Haltestellen der Sachs. Staats- und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen folgen hinsichtlich der Gewichtszahl der bei denselben abgegangenen und angelangenen Güter, sowie hinsichtlich der Frachteinahmen

Haltestellen beim Güter-Verkehr. stehenden Privatbahnen folgen hinsichtlich der Gewichtszahl der bei denselben abgegangenen und angelangenen Güter, sowie hinsichtlich der Frachteinahmen auf einander:

Table with 8 columns: Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr abgegangenen Güter, Ordnungszahl, Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr angelangenen Güter, Ordnungszahl, Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr abgegangenen Güter, Ordnungszahl, Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr angelangenen Güter, Ordnungszahl.

Table with 8 columns: Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr abgegangenen Güter, Ordnungszahl, Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr angelangenen Güter, Ordnungszahl, Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr abgegangenen Güter, Ordnungszahl, Stations und Haltestellen, Anzahl der im Jahr angelangenen Güter, Ordnungszahl.

Bedeutung der Anschlüssen, unter Berücksichtigung der Besondere aus Tabelle F. Günstig Abweichend:

Table with 4 columns: Anschlüssen, Gütergewicht, Anschlüssen, Gütergewicht. Lists various stations and their freight weights.

Uebersicht der Haltestellen, welche die Beförderung der Passagiere in der gesamten Provinz-Verwaltung ermöglichen, und unter der Aufsicht der Stationen der Eisenbahnen stehen, sowie auch die entsprechenden Eisenbahnen aus dem Eisenbahn-Verkehr zu erkennen:

Table with 4 columns: Haltestellen, Anzahl, Haltestellen, Anzahl. Lists stations and their passenger counts.

*) Am 1. Juli in Staatshaus-Verwaltung. **) Am 1. Juli in Staatshaus-Verwaltung. ***) Am 1. August in Staatshaus-Verwaltung. ****) Am 1. August in Staatshaus-Verwaltung. *****) Am 1. August in Staatshaus-Verwaltung.

Zu Abschnitt IV. D¹.
Güterfrequenz der Stationen und Haltestellen.

In der Güterfrequenztafel D¹ ist der Verkehr bei den Stationen derjenigen Bahnen, welche im Laufe des Jahres 1876 angekauft wurden, erst vom Tage der Uebernahme enthalten, so wie dieser den betreffenden Verkehrseinnahmen für die Staatscasse entspricht. Zur Beurtheilung der Bedeutung dieser Stationen aber wird in der folgenden Uebersicht der Verkehr derselben auf das volle Jahr 1876 mitgetheilt.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.	Güter in Normal- fracht.	Güter in ermässiger Fracht		Güter in vereinbarter Fracht.	in Summa.
			nach den Stückgut- frachtsätzen.	nach den Wa- genladungs- frachtsätzen.		
			Kilogramm.			
1. Weischlitz	80 335	1 125 600	7 328 320	3 725 700	20 130	12 280 085
	138 745	867 520	6 508 910	6 678 500	17 300	14 210 975
2. Plauen i. V. (unt. Bahnh.)	41 455	327 370	983 020	311 200	—	1 663 045
	72 380	411 200	3 570 660	1 311 900	—	5 366 140
3. Rentzschmühle	2 480	22 260	71 860	447 500	4 000	548 100
	8 000	26 300	275 350	265 000	—	574 650
4. Elsterberg	32 530	165 820	722 950	266 300	6 000	1 193 600
	61 120	147 600	1 611 580	2 104 100	—	3 924 400
5. Greiz (unt. Bahnh.)	143 330	649 790	6 886 530	18 633 000	—	26 317 650
	126 940	670 550	8 484 250	5 869 200	15 000	15 165 940
6. Neumühle	1 100	4 380	303 480	88 200	5 000	402 160
	2 480	10 820	231 870	235 000	—	480 170
7. Berga	15 160	114 250	1 178 970	645 000	12 000	1 965 380
	28 770	89 210	1 924 700	3 255 700	5 000	5 303 380
8. Wünschendorf	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	30 000	—	30 000
9. Wolfsgefärth	11 460	29 280	485 370	571 900	—	1 098 010
	4 580	35 260	150 780	2 309 300	2 000	2 501 920
10. Falkenstein	53 570	474 860	3 874 390	7 917 300	4 000	12 324 120
	81 100	546 810	6 779 400	15 662 300	4 000	23 073 610
11. Auerbach (unt. Bahnh.)	18 070	113 420	349 640	175 000	11 570	667 700
	28 635	84 400	1 387 640	10 535 000	—	12 035 675
12. Rodewisch	30 120	168 710	457 070	56 000	—	711 900
	22 000	161 980	1 769 260	6 628 000	—	8 581 240
13. Lengenfeld (unt. Bahnh.)	67 260	560 630	872 970	1 985 000	70 000	3 555 860
	44 925	550 160	1 516 200	9 041 600	—	11 152 885
14. Voigtsgrün	1 390	4 750	88 580	50 000	—	144 720
	5 630	18 890	197 810	916 600	—	1 138 930
15. Stenn	2 190	5 550	61 090	70 000	—	138 830
	6 900	20 670	967 680	991 600	2 000	1 988 850
16. Markneukirchen	74 740	651 570	980 270	440 100	2 000	2 148 680
	69 850	422 970	3 218 450	4 850 600	—	8 561 870

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.	Güter in Normal- fracht.	Güter in ermässiger Fracht		Güter in vereinbarter Fracht.	in Summa.
			nach den Stückgut- frachtsätzen.	nach den Wa- genladungs- frachtsätzen.		
K i l o g r a m m.						
17. Zwota	1 030	10 440	151 650	825 000	—	988 120
	2 580	16 570	140 060	190 000	—	349 210
18. Klingenthal	71 290	1 040 540	1 446 470	840 000	2 000	3 400 300
	71 680	553 010	5 311 000	2 721 100	5 110	8 661 900
19. Schöneck	9 300	79 360	420 850	1 070 000	5 100	1 584 610
	24 430	90 170	860 200	1 535 000	11 570	2 521 370
20. Hammerbrücke	1 000	8 350	1 536 660	835 000	—	2 381 010
	2 020	10 260	210 080	40 000	25 870	288 230
21. Jügersgrün	11 290	150 820	2 369 150	6 200 000	238 910	8 970 170
	6 270	61 620	1 303 520	1 845 000	—	3 216 410
22. Rautenkranz	24 300	286 830	5 094 090	940 000	—	6 345 220
	11 250	52 340	1 400 120	972 500	—	2 436 210
23. Wilzschhaus	6 070	17 890	3 298 550	221 000	—	3 543 510
	6 420	47 320	655 620	640 250	18 000	1 367 610
24. Schönheide	64 020	476 990	4 986 120	795 250	—	6 322 380
	62 120	356 570	5 398 660	5 052 500	23 100	10 892 950
25. Eibenstock	98 520	189 080	985 440	15 000	5 360	1 293 400
	105 565	256 030	1 436 690	1 005 000	10 300	2 813 585
26. Wolfsgrün	28 280	97 650	4 652 110	180 300	—	4 958 340
	35 000	67 300	3 986 380	1 966 300	10 200	6 065 180
27. Blauenthal	10 520	21 270	4 206 870	950 000	—	5 188 660
	2 950	16 800	311 830	180 000	—	511 580
28. Bockau	14 780	447 660	945 540	675 000	—	2 082 980
	27 410	67 250	1 000 600	1 276 300	5 170	2 376 730
29. Aue	197 025	857 060	5 220 610	4 681 500	65 900	11 022 095
	159 220	812 350	9 725 720	22 522 100	77 810	33 297 200
30. Lössnitz	31 030	143 510	706 120	440 000	—	1 320 660
	31 875	533 490	1 991 890	2 656 700	55 840	5 269 795
31. Zwönitz	35 300	160 230	1 132 790	55 000	59 990	1 443 310
	71 850	252 910	3 837 290	4 418 000	11 200	8 591 250
32. Dorfchemnitz	10 180	8 750	94 230	15 000	—	128 160
	8 500	31 110	401 570	963 000	16 780	1 420 960
33. Thalheim	9 040	44 300	468 840	95 000	12 200	629 380
	19 970	99 830	1 095 270	1 848 000	4 400	3 067 470
34. Burkhardtsdorf	25 590	227 530	856 870	70 000	5 000	1 184 990
	52 370	262 380	3 988 660	5 002 000	49 450	9 354 860

Zu Abschnitt IV. D¹
Güterfrequenz der Stationen und Haltestellen.

Es sind abgegangen und angekommen:

bei den Stationen und Haltestellen.	Eilgüter.	Güter in Normal- fracht.	Güter in ermässiger Fracht		Güter in vereinbarter Fracht.	in Summa.
			nach den Stückgut- frachtsätzen.	nach den Wa- genladungs- frachtsätzen.		
Kilogramm.						
35. Dittersdorf	5 840	51 100	135 470	10 200	8 500	211 110
	9 340	65 960	407 920	1 246 000	—	1 729 220
36. Einsiedel	27 460	165 080	2 025 790	46 000	—	2 264 330
	27 200	92 000	6 151 300	9 666 300	10 040	15 946 840
37. Hainichen	42 470	233 250	465 560	166 500	—	907 780
	24 290	304 700	1 763 390	399 200	—	2 491 580
38. Berbersdorf	1 710	10 910	122 060	410 200	—	544 880
	4 210	8 740	84 210	833 000	—	930 160
39. Böhrigen	32 610	181 380	582 870	560 000	—	1 356 860
	47 550	229 680	783 720	3 491 750	—	4 552 700
40. Grunau	3 980	6 930	701 150	—	—	712 060
	1 750	22 760	1 852 820	1 616 000	—	3 493 330
41. Rosswein	63 330	570 610	3 259 990	738 200	7 900	4 640 030
	48 540	272 230	1 991 630	1 705 200	45 790	4 063 390
42. Flöha	119 720	2 058 250	8 901 340	3 259 400	22 075	14 360 785
	148 465	1 945 690	9 645 140	10 847 700	40 120	22 627 115
43. Hohenfichte	16 980	22 660	757 140	90 000	—	886 780
	40 560	123 940	1 255 780	4 369 300	—	5 789 580
44. Leubsdorf	16 720	166 090	770 650	110 000	—	1 063 460
	20 850	63 370	1 135 800	2 776 000	—	3 996 020
45. Grünhainichen	76 280	1 416 000	2 022 750	145 200	—	3 660 230
	45 590	195 530	4 332 260	2 666 000	—	7 239 380
46. Reifland	31 700	97 670	1 647 130	360 000	—	2 136 500
	47 400	127 510	1 715 020	2 234 100	—	4 124 030
47. Pockau-Lengefeld	46 840	353 150	3 916 040	283 400	30 000	4 629 430
	45 130	183 570	4 929 800	4 937 000	—	10 095 500
48. Zöblitz	60 210	657 790	4 944 750	131 900	—	5 794 650
	28 840	140 110	2 614 760	2 319 700	35	5 103 445
49. Marienberg	37 860	308 160	1 938 510	303 200	1 330	2 589 060
	66 465	249 190	3 033 690	4 671 000	6 315	8 026 660
50. Gelobthland	1 840	9 350	1 440 520	10 500	—	1 462 210
	1 850	3 240	157 010	763 800	—	925 900
51. Reitzenhain	27 610	241 610	8 188 470	2 069 300	—	10 526 990
	16 480	115 710	1 814 540	412 600	—	2 359 330
52. Olbernhau	189 580	3 461 070	7 785 400	658 500	—	12 094 550
	106 790	679 500	6 262 940	8 281 400	—	15 330 630

Abschnitt IV.

D III.

Spezieller Nachweis

DER

DIRECTEN VERKEHRE

BEI DER

GÜTERFREQUENZ.

- 1. Auf den Staats-Eisenbahnen.
- 2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.
 - a. Gössnitz-Geraer Bahn.
 - b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
 - c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
 - d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

Stationsnamen		Güterfrequenz	
1876	1875	1876	1875
1. in Sachsen	1. in Sachsen	1. in Sachsen	1. in Sachsen
2. in Thüringen	2. in Thüringen	2. in Thüringen	2. in Thüringen
3. in Preußen	3. in Preußen	3. in Preußen	3. in Preußen
4. in Bayern	4. in Bayern	4. in Bayern	4. in Bayern
5. in Baden	5. in Baden	5. in Baden	5. in Baden
6. in Württemberg	6. in Württemberg	6. in Württemberg	6. in Württemberg
7. in Österreich	7. in Österreich	7. in Österreich	7. in Österreich
8. in Böhmen	8. in Böhmen	8. in Böhmen	8. in Böhmen
9. in Mähren	9. in Mähren	9. in Mähren	9. in Mähren
10. in Galizien	10. in Galizien	10. in Galizien	10. in Galizien
11. in Ungarn	11. in Ungarn	11. in Ungarn	11. in Ungarn
12. in Rumänien	12. in Rumänien	12. in Rumänien	12. in Rumänien
13. in Serbien	13. in Serbien	13. in Serbien	13. in Serbien
14. in Bulgarien	14. in Bulgarien	14. in Bulgarien	14. in Bulgarien
15. in Griechenland	15. in Griechenland	15. in Griechenland	15. in Griechenland
16. in Asien	16. in Asien	16. in Asien	16. in Asien
17. in Afrika	17. in Afrika	17. in Afrika	17. in Afrika
18. in Amerika	18. in Amerika	18. in Amerika	18. in Amerika
19. in Australien	19. in Australien	19. in Australien	19. in Australien
20. in Ozeanien	20. in Ozeanien	20. in Ozeanien	20. in Ozeanien

Uebungsperiode	in directen Verkehre nach den einzelnen Verbindungen und zwar:	via	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
			Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.
I. Staats-						
1. in Norddeutsch-Galizisch-Banatschen Verbands	Güter	12 800	3 170	102 090	109 540	
	Waren	—	—	—	—	
	Posten	—	—	—	—	
2. in Sächsisch-Banatsch-Polnischen Verbands	Güter	9 890	7 350	18 408	1 700	
3. in Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbands	Güter	629 600	603 240	6 653 870	2 429 700	
	Waren	—	—	—	—	
	Posten	—	—	—	—	
4. in Deutsch-Banatsches Verbands	Güter	13 010	1 280	41 110	1 200	
	Waren	1 000	180	11 160	440	
	Posten	60	320	—	1 200	
	Wagen	1 640	1 350	13 750	7 400	
	Posten	900	—	200	—	
5. im Deutsch-Osterrömisches-Obosaner Verbands	Güter	—	—	17 710	14 440	
6. im Mittelländisch-Galizisch-Südöstlich. Verh. (n. d. Eisen-Bozener B.)	Güter	1 510	—	9 210	—	
7. im Mittelländisch-Galizisch-Südöstlich. Verh. (n. d. Eisen-Kreuzer B.)	Güter	—	—	—	—	
	Waren	—	—	—	—	
8. im Südöstlich-Galizisch-Deutsches Verbands	Güter	442	—	2 040	90	
	Waren	—	—	—	—	
	Posten	—	—	—	—	
9. im Sächsisch-Osterrömisches-Ungarischen Verbands	Güter	—	—	—	—	
	Waren	—	—	—	—	
	Posten	—	—	—	—	
	Wagen	—	—	—	—	
10. im Norddeutsch-Schlesisch-Osterrömisches Verbands	Güter	1 410	4 810	53 210	25 330	
	Waren	—	80	610	2 300	
	Posten	12 010	5 300	331 800	89 440	
	Waren	12 520	77 300	1 052 700	972 240	
	Posten	—	—	—	100	
11. mit der Berlin-Görlitzer und Halle-Soran-Götesener Bahn	Güter	11 440	2 900	139 250	47 130	
	Waren	10 940	6 440	103 670	19 940	
	Posten	9 000	26 200	36 420	382 520	
	Wagen	2 000	180	26 200	1 200	
	Posten	—	—	—	—	
	Waren	—	—	—	—	
12. in Sächsisch-Osterrömisches Verbands	Güter	2 400	1 170	40 220	10 610	
	Waren	800	2 000	250	14 620	
	Posten	6 400	8 710	122 000	51 560	
	Wagen	1 900	700	18 510	11 770	
	Posten	—	300	—	1 440	
13. mit Hamburg, Lüneburg, Lübeck, Stettin und Berlin	Güter	27 900	39 150	653 415	169 210	
	Waren	28 310	18 000	300 120	194 300	
	Posten	70	—	900	610	
	Waren	2 100	2 470	129 700	39 600	
	Posten	300	230	1 900	1 200	
	Waren	170	820	42 900	23 200	
14. in Sächsisch-Stettiner Verbands	Güter	8 370	9 000	72 820	19 000	
	Waren	800	—	21 600	1 000	
	Posten	10 800	10 300	282 740	152 740	
	Waren	120	—	1 100	90	

¹⁾ Aus Statistik der Eisenbahn D. V. und die es den einzelnen Verbindungen getrennter Zahlen entnehmen.

Uebungsperiode	Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vereinbarter Fracht.		in Summa.			
	Nach den Stückgewichtsklassen.		Nach den Wagenladungsfrachtklassen.		Versand.	Empfang.	Versand.		Empfang.	
	Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.			Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.
Eisenbahnen.										
	442 010	21 374 000	34 000	1 789 000	—	—	480 000	7 275,00	23 011 000	102 230,00
	94 200	1 493 000	—	—	—	—	94 200	300,00	1 493 000	1 981,00
	18 100	429 100	—	—	—	—	18 100	64,00	429 100	1 702,00
	1 389 100	391 200	—	270 200	—	—	1 387 400	12 215,00	379 300	2 989,00
	14 370 400	16 938 040	9 400 000	125 810 000	—	—	20 720 800	189 143,00	217 877 200	1 171 406,00
	—	1 747 300	—	—	—	—	—	—	1 747 300	8 023,00
	950 700	41 740	—	—	—	—	1 000 800	12 712,00	42 410	214,00
	80 050	43 200	—	—	—	—	92 200	323,00	43 940	342,00
	—	41 700	—	—	—	—	90	0,00	41 300	372,00
	392 700	834 200	—	—	—	—	503 100	4 448,00	844 900	1 203,00
	5 400	—	—	—	—	—	5 200	20,00	—	—
	—	20 400	—	—	—	—	17 710	64,00	18 870	272,00
	194 200	4 507 100	—	—	—	—	194 000	1 912,00	4 507 100	24 910,00
	—	1 161 000	—	—	—	—	—	—	2 367 000	20 137,00
	—	427 300	—	—	—	—	—	—	427 300	1 909,00
	200	—	—	—	—	—	2 240	46,00	90	1,00
	65 900	2 642 200	—	—	—	—	65 900	406,00	2 642 200	18 871,00
	15 420	3 300 000	—	—	—	—	15 420	296,00	3 300 000	20 772,00
	85 120	19 000 000	—	—	—	—	92 120	345,00	19 000 000	57 994,00
	64 320	4 420 000	—	—	—	—	64 320	300,00	4 420 000	19 320,00
	17 700	800 000	—	—	—	—	17 700	104,00	800 000	1 058,00
	73 910	1 688 010	—	20 000	—	—	120 240	160,00	1 340 000	2 994,00
	—	514 100	—	—	—	—	910	2,00	516 000	1 121,00
	252 300	1 879 000	1 011 100	10 104 000	—	—	1 421 170	2 560,00	12 071 440	21 327,00
	1 048 400	7 247 000	3 304 000	10 007 000	—	—	17 247 710	62 986,00	18 200 000	24 241,00
	—	—	—	—	—	—	—	—	100	0,00
	471 000	214 700	—	—	—	—	621 010	5 908,00	890 310	2 432,00
	518 050	422 170	121 200	20 000	—	—	660 250	4 127,00	675 530	1 749,00
	240 970	434 420	30 000	—	—	—	478 200	5 726,00	1 080 200	14 000,00
	31 170	240	—	—	—	—	112 440	1 825,00	1 700	21,00
	29 000	6 972 470	—	204 000	—	—	29 000	384,00	7 176 000	42 099,00
	113 470	4 629 540	—	—	—	—	118 010	2 708,00	4 487 520	20 027,00
	—	910	1 147 700	—	—	—	1 170	2,00	1 182 000	3 503,00
	121 430	1 554 200	—	—	—	—	282 450	2 176,00	1 610 950	19 630,00
	29 310	2 478 000	—	—	—	—	40 000	894,00	2 621 000	9 271,00
	—	128 870	—	—	—	—	—	—	118 610	377,00
	2 203 000	4 789 970	80 000	—	—	—	2 223 420	21 285,00	4 974 000	23 054,00
	2 834 200	4 704 240	210 000	77 000	—	—	3 071 100	29 818,00	4 904 240	22 774,00
	—	206 100	—	—	—	—	900	2,00	206 700	440,00
	284 140	2 735 000	100 000	1 179 000	—	—	393 000	4 814,00	2 948 270	13 519,00
	9 820	347 100	—	228 000	—	—	13 120	143,00	328 200	2 041,00
	1 121 670	1 142 740	10 000	80 000	—	—	1 244 100	1 784,00	1 486 040	1 243,00
	214 940	825 500	—	239 000	—	—	280 120	1 912,00	1 048 520	4 780,00
	41 250	171 700	—	170 000	—	—	44 000	233,00	342 470	472,00
	700 480	1 160 400	—	1 489 200	—	—	1 179 000	16 144,00	6 829 800	44 124,00
	220	26 200	—	—	—	—	1 000	2,00	26 200	32,00

²⁾

Ordnungsnr.	in directen Verkahre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	via	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
			Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.
			Kilogramm.			
			5 420	17 215	71 320	90 780
			—	2 430	—	10 680
15.	im Sächsisch-Pommern Verbands (mit der Sächsisch-Pommern Bahn)		4 240	7 390	29 240	32 370
			2 730	4 175	21 990	13 470
			1 510	3 215	7 250	18 900
			—	—	—	—
16.	mit der Berlin-Hamburger, Altma-Kiehn, Schleisgraben etc. Bahn		1 660	1 730	17 000	4 670
17.	mit der Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Bahn		30 620	40 380	712 280	231 180
			—	—	2 210	—
			1 730	110	11 090	1 260
18.	im Sächsisch-Polnischen Verbands		—	40	—	1 620
			1 810	80	23 240	1 910
			40	—	—	2 730
			—	190	210	630
19.	mit der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Bahn		690	2 380	13 910	29 760
			4 720	8 810	44 250	42 620
			—	100	170	1 470
20.	mit Hamburg etc.		2 940	4 370	70 470	13 460
			17 760	16 970	53 230	101 090
			110 480	75 110	533 420	420 230
			9 280	1 730	118 480	17 040
			203 020	267 480	4 869 670	2 488 200
			12 140	6 590	34 260	42 470
22.	mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn		2 600	2 040	32 940	12 360
23.	mit der Magdeburg-Halberrstädter (Magdeburg-Leipziger) und Halle-Cassel'scher Bahn		24 320	17 520	228 410	225 570
24.	mit den Hannoverischen Staats- und Braunschweigischen Bahnen, der Magdeburg-Halberrstädter Bahn etc.		27 920	39 020	275 100	440 600
25.	im Norddeutschen Verbands		2 390	1 420	31 240	32 310
			4 570	18 240	45 090	60 720
26.	im Sächsisch-Leipziger-Köln'schen Verbands (s. d. Köln-Mindener Bahn)		700	2 280	19 000	18 540
			6 160	19 990	55 270	40 270
27.	im Niederländisch-Norddeutsch-Sächsischen Verbands		1 100	1 290	242 130	40 230
			14 660	4 650	101 020	30 420
28.	mit der Thüringischen Bahn		14 840	18 720	200 470	372 140
			20 900	18 900	619 140	529 200
29.	im Rheinisch-Thüringischen Verbands s. u. d. Niederländ. Staatsb.		129 880	86 900	717 250	629 960
			18 290	12 090	285 010	133 520
			40 290	18 900	229 030	133 020
30.	im Sächsisch-Rheinischen Verbands		1 110	4 090	57 100	12 740
			6 110	2 040	93 200	21 740
31.	im Rheinisch-Mitteldeutschen Verbands		2 100	4 240	80 440	24 210
			7 720	1 460	173 200	18 020
32.	im Mitteldeutschen Verbands		7 970	12 410	145 090	178 240
			6 770	20 210	92 200	197 880

Ordnungsnr.	in directen Verkahre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	via	Güter in verpackter Fracht.				Güter in verpackter Fracht.				in Summa.			
			Nach den Eilgüterfrachtklassen.		Nach den Wegeladungsfrachtklassen.		Versand.		Empfang.		Versand.		Empfang.	
			Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.
			155 400	1 521 690	89 690	—	—	—	—	245 100	1 434,07	1 542 940	2 022,11	
			—	51 700	—	—	—	—	—	—	—	40 440	526,00	
			21 220	712 260	—	—	—	—	—	42 000	898,00	612 370	4 550,00	
			67 420	374 050	—	—	—	—	—	122 410	277,00	591 430	2 165,00	
			9 980	490 330	—	—	—	—	—	22 690	389,00	609 270	7 810,00	
			10 270	308 030	—	—	—	—	—	52 240	1 021,00	365 210	2 648,00	
			150 260	100 720	—	—	—	—	—	169 680	274,00	119 220	531,00	
			2 889 270	2 051 470	—	—	—	—	—	3 072 780	22 993,17	2 339 200	12 011,00	
			—	—	—	—	—	—	—	2 210	81,00	—	—	
			4 470	14 260	—	—	—	—	—	14 040	255,00	18 000	214,00	
			—	2 000	—	—	—	—	—	—	—	6 490	113,00	
			212 970	—	—	—	—	—	—	120 420	2 421,00	1 270	45,00	
			—	390	—	—	—	—	—	80	6,00	2 190	70,00	
			1 120	2 710	60 000	1 000 000	—	—	—	61 820	124,00	1 000 420	1 895,00	
			119 580	199 490	—	400 000	—	—	—	127 130	678,00	692 140	2 025,00	
			275 290	590 120	21 700	2 097 400	—	—	—	343 000	1 588,00	1 714 370	4 408,00	
			710	2 660	—	—	—	—	—	860	8,00	4 070	24,00	
			149 910	1 123 970	—	—	—	—	—	228 200	2 121,00	1 213 790	7 242,00	
			32 260	323 320	440 000	20 000	—	—	—	1 048 490	2 221,00	671 220	2 529,00	
			1 492 590	2 474 210	228 000	10 000	—	—	—	2 461 200	17 276,00	2 997 780	10 164,00	
			828 120	471 140	28 990	—	—	—	—	980 120	2 104,00	629 930	1 724,00	
			11 060 120	22 420 100	10 272 000	2 021 200	—	—	—	17 426 070	290 722,00	21 943 490	299 219,00	
			18 290	175 640	—	—	—	—	—	64 440	302,00	218 200	600,00	
			70 920	224 140	140 000	10 000	—	—	—	242 070	1 071,00	279 200	1 014,00	
			2 142 140	2 447 270	2 281 700	2 744 400	40 000	20 000	—	3 927 090	16 243,00	7 462 790	26 531,00	
			2 041 440	4 680 260	205 240	930 200	—	—	—	4 222 090	19 422,00	9 140 220	40 778,00	
			29 770	225 000	—	—	—	—	—	24 590	424,00	260 420	1 252,00	
			20 020	149 200	—	780 000	—	2 420	—	80 820	1 947,00	1 420 800	6 924,00	
			61 720	170 260	—	—	—	—	—	61 220	842,00	198 270	1 985,00	
			4 240	522 800	—	1 410 000	—	—	—	45 670	620,00	2 427 040	12 276,00	
			144 910	199 820	—	—	—	—	—	367 200	2 421,00	245 820	1 892,00	
			77 770	299 480	—	—	—	—	—	193 400	2 054,00	324 400	3 045,00	
			992 870	1 412 280	95 210	2 822 100	—	—	—	1 211 720	16 203,00	7 894 250	28 172,00	
			2 220 260	5 020 080	86 000	1 040 000	—	20 000	—	2 242 000	18 228,00	6 794 270	28 984,00	
			1 342 240	6 082 270	—	880 000	—	—	—	2 784 200	10 027,00	7 722 220	24 021,00	
			147 720	170 000	—	145 000	—	—	—	412 020	2 284,00	1 000 480	5 924,00	
			173 420	821 240	—	120 000	—	—	—	445 220	2 224,00	1 120 940	4 209,00	
			22 110	322 420	—	20 990	—	—	—	110 220	1 242,00	370 420	3 021,00	
			79 220	629 180	—	90 000	—	—	—	174 800	2 020,00	743 900	4 910,00	
			66 120	609 840	—	67 000	—	—	—	128 680	1 202,00	488 090	3 215,00	
			62 820	904 470	—	110 000	—	—	—	189 900	2 222,00	1 024 590	6 273,00	
			247 200	1 472 260	342 400	179 100	—	—	—	942 200	1 128,00	1 824 470	24 279,00	
			417 200	349 270	220 000	266 000	—	—	—	224 200	4 827,00	1 277 210	10 444,00	

44
48



Ordnungsziffer	in directen Verkehre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	Via	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
			Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.
75. mit der Dax-Bodenbacher Bahn (Braunkohleverkehr)	Dresden	—	—	—	—	
	Wagau	—	—	—	—	
	Leisnisch	—	—	—	—	
	Leisn. Station 1. u. 2. B.	—	—	—	—	
	Leisn. Station 3. u. 4. B.	—	—	—	—	
	Leisn. Station 5. u. 6. B.	—	—	—	—	
	Kamitz	—	—	—	—	
	Borsdorf	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Wagau	—	—	—	—	
76. mit der Aussig-Trebnitz-Bahn und den Österreichischen Staatsbahnen (Braunkohleverkehr)	Dresden	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Kamitz	—	—	—	—	
	Borsdorf	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Kamitz	—	—	—	—	
	Borsdorf	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Kamitz	—	—	—	—	
	Borsdorf	—	—	—	—	
77. mit der Berlin-Anhaltische Bahn	Trebnitz	—	—	10	—	
	Borsdorf	—	—	—	—	
78. mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Leisnisch	7.340	8.410	12.000	64.210	
	Trebnitz	—	—	—	12.400	
79. mit der Dax-Bodenbacher Bahn (Kalkverkehr)	Leisnisch	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
80. mit der Dax-Bodenbacher, Aussig-Trebnitz, Böhmisches West-Kaiser-Ferdinand-Nord-, Pilsen-Primmnitz, Prag-Daxner-Bahn und den Oesterz. Staatsbahnen	Leisnisch	128.610	200.220	1.367.200	1.932.700	
	Trebnitz	2.210	2.440	2.200	3.700	
	Leisn.	—	—	40	—	
	Kamitz	—	—	—	—	
	Borsdorf	—	—	—	—	
81. mit der Böhmisches Nordbahn	Leisnisch	24.420	24.700	87.210	372.360	
	Kamitz	20.242	20.020	68.840	259.000	
	Borsdorf	20.220	22.000	246.620	228.920	
82. mit der Österreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutsches Verbindungsbahn	Trebnitz	60.100	52.100	134.270	250.400	
	Leisn.	2.240	1.000	20.410	14.200	
83. mit der Österreichischen Nordwestbahn etc. (in Verbinde Sachsen, Halle-Saara-Gabauer, Berlin-Görlitzer und Österreichischen Nordwestbahn etc.)	Leisn.	130	120	1.620	880	
	Trebnitz	—	—	—	—	
84. mit der Süd-Norddeutsches Verbindungsbahn etc. (in Verbindung Sachsen, Sächsisch-Osterreichische Verbinde von und nach der Station Görlitz)	Leisn.	510	20	3.420	340	
	Trebnitz	—	—	—	—	
85. mit der Tarnau-Kralup-Prager Bahn (speziell den Stationen Görlitz und Prag, Kralup)	Borsdorf	—	100	70	1.220	
	Dresden-Süd	498.810	377.960	2.263.200	2.873.180	
86. mit der Leipzig-Dresdner Bahn	Dresden-Süd	—	—	—	—	
	Leisn.	94.240	53.900	254.190	290.810	
	Leisn.	247.000	319.100	1.087.200	1.077.470	
	Leisn.	30.000	83.000	195.720	254.820	
	Borsdorf	80.700	140.220	643.190	507.350	
	Trebnitz	24.810	31.480	174.890	172.820	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	
	Trebnitz	—	—	—	—	

Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vormaliger Fracht.		I N S A M M T.				Auswärtige Verkehre postulantische Verkehre sonstige Verkehre 100. Tausend Personen
Nach den Stückgutfrachtklassen.		Nach den Wagenladungsfrachtklassen.		Versand.	Empfang.	Versand.		Empfang.		
Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.			Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.	
Stückzahl		Stückzahl		Stückzahl		Stückzahl		Stückzahl		
—	—	—	170.000	—	—	—	—	170.000	300,00	87 u. 88
—	—	—	42.000.000	—	—	—	—	42.000.000	84.000,00	
—	—	—	227.004.730	—	—	—	—	227.004.730	602.103,00	
—	—	—	204.000	—	—	—	—	204.000	1.020,00	
—	—	—	4.812.000	—	—	—	—	4.812.000	10.217,00	
—	—	—	97.000	—	—	—	—	97.000	300,00	
—	—	—	7.800.000	—	—	—	—	7.800.000	1.700,00	
—	—	—	1.077.000	—	—	—	—	1.077.000	10.302,00	
—	—	—	89.000	—	—	—	—	89.000	340,00	
—	—	—	12.240.000	—	—	—	—	12.240.000	124.195,00	
89 u. 90	—	—	187.400.400	—	—	—	—	187.400.400	604.700,00	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
82.400	290	—	—	—	—	82.400	290,00	—	0,00	
492.600	320.000	30.000	—	—	—	492.600	320.000,00	30.000	3.070,00	
1.000	7.700	—	—	—	—	1.000	7.700,00	—	284,00	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17.001.170	24.800.730	1.000.000	2.071.320	—	—	17.001.170	24.800.730,00	1.000.000	2.071.320,00	
12.200	102.220	—	90.000	—	—	12.200	102.220,00	—	90,00	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	240.000	—	—	—	—	240.000	318,00	
—	—	—	10.000	—	—	—	—	10.000	12,00	
449.470	1.417.200	400.000	—	—	—	449.470	1.417.200,00	400.000	16.867,00	
1.204.000	1.813.000	340.000	—	—	—	1.204.000	1.813.000,00	340.000	6.322,00	
2.097.040	643.800	1.201.000	204.200	—	—	2.097.040	643.800,00	1.201.000	6.942,00	
2.140.200	24.904.700	1.061.200	2.113.900	—	—	2.140.200	24.904.700,00	1.061.200	24.102,00	
204.840	2.215.700	—	208.700	—	—	204.840	2.215.700,00	—	208,70	
4.410	—	—	—	—	—	4.410	—	—	—	
45.400	10.240	—	—	—	—	45.400	10.240,00	—	10,24	
1.700	20.620	—	—	—	—	1.700	20.620,00	—	190,00	
16.017.110	9.984.000	42.227.200	4.227.900	30.000	100	16.017.110	9.984.000,00	42.227.200	4.227.900,00	
—	—	2.970.000	—	—	—	—	—	2.970.000	—	
2.790.000	3.214.700	4.400.200	444.900	8.000	—	2.790.000	3.214.700,00	4.400.200	4.454,40	
8.220.400	14.027.220	19.501.200	1.520.000	42.800	—	8.220.400	14.027.220,00	19.501.200	15.474,00	
1.104.200	4.894.620	4.994.100	714.200	28.120	925	1.104.200	4.894.620,00	4.994.100	3.948,12	
4.420.200	4.772.620	2.333.100	1.160.400	10.000	80.000	4.420.200	4.772.620,00	2.333.100	37.892,00	
2.700.000	4.200.210	2.747.000	700.000	27.800	—	2.700.000	4.200.210,00	2.747.000	17.173,00	

Ordnungsnr.	in direkten Verkehre nach den einzelnen Verbänden und zwar:	via	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
			Verand.	Empfang.	Verand.	Empfang.
			Kilogramm.			
87. mit der Mitteldeutsche Bahn						
88. mit der Chemnitz-Karlshagen Bahn						
89. mit der Chemnitz-Annaburger Bahn						
90. mit der Zwickau-Leipzig-Falkenstein Bahn (Kohleverkehr)						
91. mit der Görlitz-Berger Bahn						
92. mit der Heilichen-Rosenauer Bahn						
93. mit der Heilichen-Rosenauer Bahn (im Verkehr über die Leipzig-Dresdner Bahnhöfe)						
94. mit der Altenburg-Zeitzer Bahn						
95. mit der Gersdorff-Meuselwitz-Bahn						
96. mit der Zittau-Reichenberger Bahn						
97. mit der Zittau-Reichenberger Bahn (im Verbands Sachsen, Halle-Berlin-Görlitz etc. u. Osterr. Nordwestb. von u. nach Station Görlitz)						
98. mit der Zittau-Reichenberger Bahn (im Norddeutschen-Sächsisch-Osterrösischen Verbands von und nach der Station Görlitz)						
99. mit der Zittau-Reichenberger Bahn (im Verkehr über die Leipzig-Dresdner Bahnhöfe)						
100. zwischen eigenen Stationen (im Verkehr über die Leipzig-Dresdner Bahnhöfe)						
101. zwischen eigenen Stationen (im Verkehr über die Mitteldeutsche von Zwickau, Kohlentransport)						
Hierüber:						
Verbindungsfracht für im direkten Verkehre bei der Station Leipzig ein- und ausgegangen und daselbst umkartierte Transporte						
Totalsumme			8 872 185	1 866 338	88 023 863	80 730 618

(Leipzig-Dresdner

1. im Norddeutschen-Galisch-Rheinischen Verbands					
2. im Sächsisch-Böhmisch-Polnischen Verbands					
3. im Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbands					
4. im Sächsisch-Ostdeutschen Verbands					

Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vereinb. Fracht.		in Summa.			
Nach den Stückgutfrachtklassen.		Nach den Wagenladungsfrachtklassen.		Verand.	Empfang.	Verand.		Empfang.	
Verand.	Empfang.	Verand.	Empfang.			Kilogramm.	Frachtbetrag.	Kilogramm.	Frachtbetrag.
Kilogramm.									
Mark.									
1 309 120	2 315 980	24 771 000	249 000	4 000	—	29 095 320	11 348,00	4 702 840	14 991,00
1 917 410	280 330	893 000	211 000	—	—	1 448 800	5 285,00	974 000	2 717,00
315 200	257 000	254 000	849 000	—	—	632 200	1 607,00	1 222 200	3 478,00
10 764 820	93 841 990	14 891 000	2 243 000	0 222	1 200	22 015 000	99 898,00	21 122 000	144 894,00
2 482 000	810 010	1 850 000	480 000	—	—	4 042 000	27 209,00	3 024 700	19 953,00
4 160 000	2 471 010	9 024 000	2 200 000	—	0 000	14 205 010	35 408,00	11 289 710	26 861,00
2 026 520	2 847 970	5 120 000	340 000	—	—	10 094 500	32 822,00	4 494 270	25 374,00
—	—	11 800 000	—	—	—	11 800 000	19 822,00	—	—
11 112 700	9 730 530	69 272 620	622 200	99 200	992 500	70 992 000	198 016,00	14 286 770	74 642,00
505 420	489 720	2 880 000	170 000	17 000	0 000	3 042 000	12 241,00	1 060 400	3 822,00
—	—	100 000	—	—	—	100 000	200,00	—	—
103 100	203 250	30 000	80 000	—	—	192 000	218,00	630 100	804,00
2 372 410	4 112 120	4 711 000	82 600 000	2 700	11 000	11 298 500	41 231,00	93 000 000	108 487,00
2 284 100	2 181 900	2 927 200	82 140 000	0 120	0 000	6 274 110	16 247,00	93 942 000	74 618,00
651 500	2 200 210	620 000	60 000	—	—	1 301 700	3 071,00	2 262 200	11 008,00
4 220 000	10 020 000	420 000	2 014 000	0 400	—	6 220 800	60 000,00	14 901 000	97 808,00
173 000	40 200	20 000	—	—	—	193 000	625,00	67 100	217,00
886 000	21 200	—	—	—	—	408 700	1 410,00	103 200	333,00
0 000	21 000	—	—	—	—	0 000	67,00	30 000	204,00
10 000	—	5 000 000	—	—	—	5 012 000	12 228,00	—	—
0 000	—	60 000	—	—	—	60 000	200,00	—	—
489 200	—	15 500 000	—	—	—	14 000 000	21 000,00	—	—
423 200	—	100 000	—	—	—	703 200	6 204,00	—	—
500	—	500 000	—	—	—	500 000	500,00	—	—
200	—	—	—	—	—	200	4,00	—	—
—	—	100 000	—	—	—	100 000	215,00	—	—
—	—	862 000	—	—	—	862 000	2 094,00	—	—
200 782 840	628 086 000	777 347 000	1 202 108 710	602 400	992 410	1 117 243 700	3 021 127,00	1 950 478 900	4 000 238,00
—	—	—	—	—	—	—	3 081,00	—	39 291,00
200 782 840	628 086 000	777 347 000	1 202 108 710	602 400	992 410	1 117 243 700	3 024 208,00	1 950 478 900	4 200 010,00
2 097 744 610 Kilogramm. 12 928 220,00 Mark.									

Sabinsien.)

272 200	14 600 170	—	742 000	—	—	864 200	11 200,00	19 642 200	102 500,00
2 120	24 270	—	—	—	—	2 100	122,00	30 200	210,00
2 000 300	12 203 200	654 000	5 512 000	—	—	6 556 500	86 474,00	18 872 200	109 806,00
14 000	1 474 810	250 000	651 000	—	—	244 010	371,00	2 262 200	11 340,00
88 200	10 200	80 000	210 000	—	—	223 200	4 293,00	200 710	326,00
—	20 000	—	—	—	—	—	—	32 000	70,00
200 800	4 400 840	200 000	1 412 700	1 000	20 000	972 200	4 272,00	6 204 470	19 200,00
22 000	300 000	—	—	—	—	55 010	124,00	301 200	202,00
—	24 000	—	—	—	—	—	0 000	18 000	208,00
—	—	80 000	10 000	—	—	80 000	165,00	10 000	18,00



Ordnungszahlen	in direkten Verkehre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
		Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.
	via				

2. Von der Staatsverwaltung betriebene
a. Gleisitz-Güter

1. im Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbände	Güter mit Gefäß	22 430	1 730	84 470	22 810
	Güter mit Gefäß	—	—	—	—
2. im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbände	Güter mit Eger	—	—	—	—
	Güter mit Gefäß	—	—	—	—
	Güter mit Gefäß	—	—	—	—
3. mit der Berlin-Görlitzer und Halle-Norim-Gebauer Bahn	Güter mit Eger	—	—	1 780	—
	Güter mit Gefäß	900	—	3 580	4 480
4. im Sächsisch-Stettiner Verbände	Güter mit Gefäß	380	420	1 070	2 820
5. im Sächsisch-Pommern Verbände (mit der Märkisch-Pommern Bahn)	Güter mit Eger	—	—	100	—
	Güter mit Gefäß	410	—	1 780	—
6. mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Güter mit Gefäß	69 180	19 330	133 100	284 670
7. mit der Thüringischen und Saalbahn	Güter mit Gefäß	30	90	2 100	240
	Güter	18 630	31 130	32 300	193 740
8. mit Hamburg	Güter mit Gefäß	6 820	2 100	28 470	17 840
9. mit Lübeck	Güter mit Gefäß	440	530	2 170	50
10. mit der Magdeburg-Halberstädter (Magdeburg-Leipziger) resp. Halle-Coesfeld-Bahn	Güter mit Gefäß	2 730	1 800	4 820	24 980
11. mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	Güter mit Gefäß	1 500	440	1 710	510
12. mit den Hannoverschen Staats-, Braunschweigischen Bahnen und der Magdeburg-Halberstädter Bahn	Güter mit Gefäß	2 300	1 820	11 210	21 210
13. mit der SaalBahn	Güter	1 700	2 530	2 440	43 200
14. mit der Weimarer-Geraer Bahn	Güter	430	80	2 340	7 130
15. mit der Rhein-Nabo-, Saartürkischer und Saarbrücken-Trier Bahn	Güter mit Gefäß	310	30	640	30
16. im Sächsisch-Pfälzischen Verbände	Güter mit Gefäß	440	420	7 420	490
17. mit der Hessischen Ludwigsbahn	Güter mit Gefäß	15 740	1 130	46 540	12 930
18. im Sächsisch-Badischen Verbände	Güter mit Gefäß	4 740	3 300	23 040	22 520
19. mit den Württembergischen Staatsbahnen	Güter mit Gefäß	880	1 980	2 310	11 280
	Güter mit Eger	1 180	940	1 480	19 470
20. mit den Bayerischen Staatsbahnen	Güter mit Gefäß	4 420	16 300	119 420	380 040
	Güter mit Eger	5 860	11 130	79 420	116 330
21. mit den Schweizerischen Bahnen (via Rorschach)	Güter mit Gefäß	40	80	840	—
	Güter mit Eger	20	40	—	50
22. mit den Schweizerischen Bahnen (via Rommhorn)	Güter mit Gefäß	740	20	10 910	110
	Güter mit Eger	380	140	1 840	380
23. im Verbände Baden-Bamberg-Schweiz (via Giessbahn mit Gera)	Güter mit Eger	—	—	—	—
24. mit der Oesterreichischen Südbahn (im Sächsisch-Tyroler Verbände)	Güter mit Eger	120	570	2 500	40
25. mit Triest, Fiume, Corfua und Constantinopel etc.	Güter mit Eger	350	340	10 840	140
26. im Deutsch-Italienischen Verbände	Güter mit Eger	100	—	1 310	—

Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vermindelter Fracht.		in Summa.			
Nach den Stückgutverhältnissen.		Nach den Wagenladungsverhältnissen.		Versand.	Empfang.	Versand.		Empfang.	
Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.			Kilogramm.	Freibetrag.	Kilogramm.	Freibetrag.

Privat-Eisenbahnen.

Eisenbahn.	77 170	117 860	—	83 000	—	—	114 000	217,00	297 430	371,00	3
	300	25 000	—	—	—	—	300	0,00	25 000	62,00	
	1 260	189 100	—	—	—	—	1 260	3,00	189 100	493,00	
	620	79 000	—	—	—	—	620	1,00	79 000	199,00	
	120	—	—	—	—	—	120	0,00	—	—	
	230	—	—	—	—	—	2 000	11,00	—	—	
	22 300	2 330	—	—	—	—	27 070	156,00	10 300	46,00	
	27 800	300 510	—	39 000	—	—	41 740	80,00	172 200	381,00	
	—	—	—	—	—	—	100	0,00	—	—	
	11 800	—	—	—	—	—	12 340	88,00	—	—	
	186 000	2 427 210	—	—	—	—	380 210	1 484,00	2 142 000	6 870,00	2
	1 300	620	—	10 100	—	—	2 480	8,00	11 200	7,00	
	1 944 300	1 120 070	50 800	1 041 900	—	—	1 180 220	1 661,00	2 236 000	4 215,00	
	2 300	381 890	—	—	—	—	23 140	117,00	407 450	525,00	
	30	1 430	—	—	—	—	2 440	4,00	2 220	2,00	
	74 120	200 420	—	—	—	12 000	84 120	86,00	247 420	444,00	
	2 440	81 210	—	—	—	—	4 030	12,00	82 120	171,00	
	20 180	480 940	—	—	—	—	24 080	72,00	549 800	824,00	
	81 270	80 120	—	—	—	—	65 200	91,00	82 900	401,00	4
	11 540	300	2 100	—	—	—	22 120	11,00	1 500	21,00	4
	—	2 400	—	—	—	—	1 200	10,00	2 400	6,00	
	940	14 170	—	—	—	—	9 000	51,00	15 280	34,00	
	740	28 280	—	—	—	50	82 180	370,00	62 280	173,00	
	930	167 480	—	10 900	—	—	44 970	221,00	209 450	814,00	
	—	18 110	—	—	—	—	4 500	21,00	21 400	113,00	
	10 000	770	—	—	—	—	20 270	102,00	31 400	143,00	
	429 390	525 320	—	129 000	—	—	704 390	2 017,00	824 000	4 924,00	
	311 800	430 320	20 800	254 900	—	—	417 600	1 782,00	714 800	2 090,00	
	—	40	—	—	—	—	300	4,00	100	0,00	
	—	—	—	—	—	—	20	0,00	110	0,00	
	230	—	—	—	—	—	11 800	58,00	300	2,00	
	10 450	20 220	—	—	—	—	19 570	47,00	20 420	77,00	
	—	2 000	—	—	—	—	—	—	2 000	8,00	
	—	300	—	—	—	—	2 200	10,00	1 100	6,00	
	2 610	42 480	—	—	—	—	17 900	84,00	42 630	143,00	
	8 412	20 920	—	—	—	—	20 390	43,00	31 870	138,00	

Es sind

Ordnungsziffer	in direkten Verkehre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	via	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
			Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.
27.	mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn	Görlitz auf Eger	110	—	770	50
28.	mit der Kaiser Franz-Josef-Bahn	Görlitz auf Eger	19 910	1 830	33 470	12 000
29.	mit der Böhmisches Westbahn	Görlitz auf Eger	10	—	200	—
30.	mit der Pilsen-Pragener und Böhmisches Westbahn	Görlitz auf Regau	—	30	110	300
31.	mit der Bawothenwies, Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn	Görlitz auf Teplitz	390	1 470	1 010	1 710
		Görlitz auf Regau	800	310	2 800	800
32.	mit der Dux-Bodenbacher Bahn (Branchenverkehr)	Görlitz auf Regau	—	—	—	—
		Görlitz auf Bolotitz	—	—	—	—
33.	mit der Aussig-Teplitzer Bahn und den Oesterreichischen Staatsbahnen (Branchenverkehr)	Görlitz auf Regau	—	—	—	—
		Königsfelden auf Regau	—	—	—	—
34.	mit der Dux-Bodenbacher, Aussig-Teplitzer, Böhmisches West-Kaiser Ferdinands-Nord-, Pilsen-Pragener, Prag-Duxer Bahn und den Oesterreichischen Staatsbahnen	Görlitz auf Bolotitz	—	—	30	—
		Königsfelden auf Regau	—	—	—	—
35.	mit der Oesterreichischen Nordwestbahn	Görlitz auf Teplitz	60	—	730	30
		Görlitz auf Eger	—	—	—	—
36.	mit der Leipzig-Dresdener Bahn	Görlitz auf Eger	100	70	1 800	140
		Görlitz auf Eger	700	600	1 400	1 300
		Görlitz auf Leipzig	2 440	400	8 000	12 900
		Görlitz auf Leipzig	640	600	11 000	5 400
37.	mit der Meißnerbahn	Görlitz auf Eger	30	—	110	110
		Görlitz auf Eger	2 700	1 300	20 700	3 300
38.	mit der Chemnitz-Königsfelder Bahn	Görlitz auf Eger	640	5 200	22 000	21 600
		Görlitz auf Eger	1 300	70	8 700	8 700
39.	mit der Chemnitz-Aso-Adorf Bahn	Görlitz auf Eger	1 300	4 700	20 000	22 000
		Görlitz auf Chemnitz	50	240	1 000	510
		Görlitz auf Chemnitz	570 770	450 540	2 239 400	1 022 300
41.	mit der Hainichen-Bowenwieser Bahn	Görlitz auf Hainichen	30	30	4 000	1 700
42.	mit der Altona-Zeitzer Bahn	Görlitz auf Zeitz	3 700	1 710	8 200	17 070
43.	mit der GutsMuths-Meueschitzter Bahn	Görlitz auf Meueschitz	30	—	30	30
44.	mit der Zittau-Böhmischer Bahn	Görlitz auf Zittau	190	420	710	2 710
		Görlitz auf Eger	1 230	320	3 800	8 100
Summe			562 525	884 830	4 127 782	2 280 430

5. Altona

1.	im Schlesisch-Böhmisch-Thüringischen Verbands	Dresdner auf Gölitz	800	400	27 840	4 740
		Dresdner auf Gölitz	—	—	—	—
2.	im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarisches Verbands	Dresdner auf Eger	—	—	—	—
		Dresdner auf Bolotitz	—	—	—	—
		Dresdner auf Teplitz	—	—	—	—
3.	im Sächsisch-Stettiner Verbands	Dresdner auf Leipzig	—	60	90	—
		Bautzen, Lauta, u. Leipzig	—	—	2 240	700
4.	im Sächsisch-Pommerschen Verbands (mit der Märkisch-Pommerschen Bahn)	Dresdner auf Leipzig	—	—	1 700	—
5.	mit der Berlin-Anhaltischen Bahn	Dresdner auf Leipzig	1 040	40	10 000	500

befördert worden:

Güter in ermäßigter Fracht.				Güter in vermindelter Fracht.		In Summa.			
nach den Stückfrachtklassen.		nach den Wagenladungsklassen.		Versand.	Empfang.	Versand.		Empfang.	
Versand.	Empfang.	Versand.	Empfang.			Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.	Kilogramm.	Frachtbetrag Mark.
—	300	—	—	—	—	800	2,00	400	1,00
14 000	111 450	29 200	300 200	—	—	116 000	631,00	400 200	625,00
450	2 000	30 000	—	—	—	30 000	32,00	2 820	15,00
420	1 700	—	—	—	—	720	3,00	2 300	21,00
16 220	88 400	—	300 200	—	—	79 540	254,00	403 200	1 037,00
30 000	40 200	—	—	—	—	30 000	128,00	40 420	127,00
—	—	—	134 000	—	—	—	—	134 000	217,00
—	—	—	10 000	—	—	—	—	10 000	7,00
—	—	—	111 000	—	—	—	—	111 000	1 277,00
—	—	—	207 200	—	—	—	—	207 200	824,00
300	84 200	—	—	—	—	300	1,00	84 200	979,00
24 420	841 700	624 200	—	—	—	649 420	1 473,00	247 720	621,00
—	1 000	—	—	—	—	—	—	1 000	15,00
2 100	2 100	—	—	—	—	2 100	21,00	2 100	17,00
4 200	21 370	—	—	—	—	4 200	26,00	21 370	83,00
20 550	37 000	—	230 000	—	40 000	21 050	123,00	241 400	318,00
14 000	28 200	10 000	20 000	—	—	24 000	128,00	52 450	151,00
3 800	30	—	—	—	—	3 800	15,00	140	9,00
107 200	224 200	—	—	—	—	140 720	667,00	221 500	729,00
17 100	20 340	70 000	—	—	—	105 420	221,00	80 370	473,00
20 240	60 210	—	—	—	—	20 240	200,00	44 720	160,00
101 210	104 000	—	40 000	—	—	174 750	698,00	222 510	603,00
2 200	22 040	—	—	—	—	2 200	18,00	23 200	123,00
9 120 540	11 112 700	850 500	69 251 450	232 245	60 200	14 200 770	34 379,00	25 844 200	100 042,00
8 900	2 120	—	—	—	—	14 000	61,00	2 310	39,00
104 270	100 740	30 000	24 310 000	—	—	234 240	220,00	24 430 020	47 096,00
30	—	—	—	—	—	30	0,00	30	0,00
440	5 140	—	—	—	—	1 540	7,00	6 290	7,00
1 440	9 000	—	—	—	—	1 770	68,00	10 470	98,00
12 070 000	10 225 900	1 705 200	104 184 800	252 540	124 250	18 749 940	60 793,00	127 891 500	322 173,00
						147 120 480 Kilogramm. 304 958,00 Mark.			

Zeitzer Eisenbahn.

25 820	22 210	20 000	—	—	—	66 030	288,00	67 200	148,00
—	20 100	—	—	—	—	—	—	20 100	20,00
400	24 300	—	—	—	—	400	1,00	24 200	12,00
270	20 000	—	—	—	—	270	6,00	20 000	45,00
—	20 000	—	—	—	—	—	—	20 000	24,00
5 000	300	40 000	—	—	—	45 000	24,00	400	1,00
4 200	12 400	—	10 000	—	—	11 600	10,00	20 370	28,00
104 070	19 170	4 260 000	10 000	—	—	5 410 250	2 109,00	30 190	44,00



Ordnungsnummer:	in directen Verkehre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	Eilgüter.		Normalfrachtgüter.	
		Verwand.	Empfang.	Verwand.	Empfang.
		Kilogramm.			
	via				

c. Sächsisch-

1. im Sächsisch-Suttiner Verbands	Sachsisch auf Leipzig	80	—	—	20
2. mit der Berlin-Anhaltisches Bahn	Sachsisch auf Leipzig	—	2 200	—	8 800
3. mit der Halle-Saale-Gebirge Bahn (Kohleverkehr)	Sachsisch auf Leipzig	—	—	—	—
4. mit der Magdeburg-Halberstädter (Magdeburg, Leipzig), Halle-Cameler Bahn	Sachsisch auf Leipzig	—	—	—	—
5. mit den Hannoverschen Staats-, Braunschweigischen Bahnen und der Magdeburg-Halberstädter Bahn	Sachsisch auf Leipzig	—	—	—	—
6. mit der Leipzig-Dresdener Bahn	Sachsisch auf Leipzig	10 800	6 840	28 840	30 210
	Einschlag nach Dresden	—	420	—	—
7. mit der Sächsischen Staatsbahnen	Güter	63 700	108 880	342 320	440 220
	Postgut auf Dresden	9 670	7 800	54 240	25 880
8. mit der Görlitz-Görsch Bahn	Sachsisch auf Görlitz	—	50	20	30
	Kohl-, Holz- u. Kies	400	100	2 700	730
9. mit der Alsbach-Zettner Bahn	Postgut	17 700	83 980	83 160	83 330
	Summa	104 600	159 720	423 220	517 330

d. Zittau-Sachsen-

1. im Norddeutsches-Galizisches-Russisches Verbands	Zittau auf Zittau	—	—	—	—
2. im Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbands	Zittau auf Zittau	11 100	9 610	80 220	81 970
	Zittau	—	—	—	150
3. im Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarisches Verbands	Zittau auf Zittau	—	—	—	—
	Leipzig	—	—	—	—
4. im Norddeutsches-Sächsisch-Oesterreichisches Verbands (mit der Berlin-Görlitzer Bahn etc.)	Zittau auf Zittau	2 800	70	7 740	17 880
	Zittau	2 810	80	12 980	9 880
5. mit der Berlin-Görlitzer und Halle-Saale-Gebirge Bahn	Zittau auf Zittau	—	1 300	—	1 250
	Zittau auf Gera	—	—	—	—
	Zittau auf Zittau	—	—	—	20
6. mit Chemnitz, Löbnitz, Lützen, Stettin und Berlin	Zittau auf Dresden-Anst.	14 410	3 000	59 740	35 600
	Zittau auf Dresden-Est.	17 980	2 600	58 140	41 320
7. im Sächsisch-Passauer Verbands (mit der Märkisch-Passauer Bahn)	Zittau auf Zittau	—	—	100	—
8. mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	Zittau auf Dresden-Anst.	—	—	—	60
9. mit der Magdeburg-Halberstädter (Magdeburg-Leipziger) und Halle-Cameler Bahn	Zittau auf Dresden-Anst.	4 610	610	8 300	11 200
10. mit den Hannoverschen Staats- und Braunschweigischen Bahnen, Magdeburg-Halberstädter Bahn	Zittau auf Dresden-Anst.	7 000	1 810	24 810	19 200
11. im Norddeutschen Verbands	Zittau auf Dresden-Anst.	100	140	570	23 200
12. im Sächsisch-Leipzig-Köln Verbands (mit der Köln-Münchener Bahn)	Zittau auf Dresden-Anst.	—	100	90	23 510
13. im Niederländisch-Norddeutsches-Sächsischen Verbands	Zittau auf Dresden-Anst.	4 140	1 200	40 210	8 700
14. mit der Thüringischen Bahn	Zittau auf Dresden-Anst.	2 400	1 400	10 940	25 200
15. im Böhmisches-Thüringischen Verbands u. mit der Niederl. Staatsb.	Zittau auf Dresden-Anst.	11 300	10 500	124 910	114 000
16. im Sächsisch-Böhmisches Verbands	Zittau auf Dresden-Anst.	—	60	1 240	410
17. im Böhmisches-Mitteldeutsches Verbands	Zittau auf Dresden-Anst.	810	100	10 140	480
18. im Mitteldeutsches Verbands	Zittau auf Dresden-Anst.	1 700	1 210	17 100	17 540

Güter in ermäßigter Fracht.		Güter in vereinbarter Fracht.		in Summa.			
nach den Höchstfrachttarifen.		nach den Wagsatzfrachttarifen.		Verwand.		Empfang.	
Verwand.	Empfang.	Verwand.	Empfang.	Kilogramm.		Frechtbeitrag.	
				Mark.		Mark.	
Kilogramm.							

Mitteldeutscher Eisenbahn.

—	15 100	220 000	—	—	—	200 000	410,00	13 100	37,00	1
—	24 000	2 200 000	—	—	—	2 200 000	3 120,00	42 000	170,00	
—	—	6 750 000	—	—	—	6 750 000	9 200,00	—	—	
—	—	4 000 000	—	—	—	4 000 000	6 822,00	—	—	
—	—	10 000 000	—	—	—	10 000 000	14 880,00	—	—	
28 940	378 000	8 425 000	124 100	—	—	8 504 740	19 722,00	591 420	709,00	
2 485 930	2 384 100	93 140 000	1 807 120	8 900	8 130	93 942 000	120 000,00	9 970 110	4 503,00	
2 220 310	451 300	43 000	645 000	—	—	2 322 220	3 438,00	1 100 100	1 401,00	
—	40	—	—	—	—	40	0,00	90	0,00	
5 140	640	—	—	—	—	5 780	11,00	1 340	3,00	
307 200	442 740	100 000	379 200	—	2 000	579 200	1 042,00	1 111 500	1 472,00	
5 200 100	3 130 200	103 281 000	2 384 500	8 900	10 130	103 509 200	170 100,00	9 994 410	12 120,00	
101 442 800 Kilogramm. 103 451,00 Mark.										

Berger Eisenbahn.

—	—	—	22 800	—	—	—	—	22 800	20,00	
201 000	1 000 070	72 800	29 130 100	—	—	274 000	1 239,00	29 217 600	28 463,00	
—	19 000	—	108 000	—	—	—	—	200 410	682,00	
300	684 200	—	—	—	—	300	0,00	680 200	1 331,00	
5 000	304 800	—	—	—	—	5 200	11,00	204 800	427,00	
10 400	400 100	—	—	—	—	10 400	50,00	400 100	682,00	
174 240	133 100	—	10 900	—	—	222 410	100,00	172 510	440,00	
—	2 640	—	5 800	—	—	—	—	11 200	50,00	
—	—	—	200 000	—	—	—	—	200 000	301,00	
—	2 600	—	—	—	—	—	—	2 670	0,00	
200 220	1 269 270	—	10 000	—	—	200 480	1 010,00	1 279 420	2 516,00	
201 240	1 261 020	—	—	—	—	407 200	2 218,00	1 400 000	2 740,00	
100	—	—	—	—	—	100	1,00	—	—	
—	45 310	—	—	—	—	—	—	44 500	100,00	
224 100	208 640	20 000	62 000	10 000	—	276 300	678,00	200 410	944,00	
214 070	1 114 230	40 000	80 000	—	—	280 370	380,00	1 210 420	2 100,00	
100	4 810	—	7 250	—	—	1 460	3,00	29 800	172,00	
50	54 200	—	—	—	—	100	0,00	67 110	178,00	
1 900	112 580	—	—	—	—	55 940	226,00	723 000	358,00	
67 140	700 000	50 000	19 100	—	—	126 240	286,00	279 700	688,00	
84 700	419 100	—	—	—	—	100 120	600,00	544 500	1 622,00	
—	2 910	—	—	—	—	1 240	0,00	4 400	14,00	
4 000	5 800	—	—	—	—	22 000	100,00	6 000	31,00	
12 070	54 450	120 000	—	—	—	181 240	303,00	22 500	124,00	

Ordnungszahl.	in direkten Verkehre nach den einzelnen Verhältnissen und zwar:	Eilgüter.		Narvenfrachtgüter.	
		Verand.	Empfang.	Verand.	Empfang.
		Kilogramm.			
	via				
13. im Sächsisch-Westfälischen Verbands	Direkt auf Braunschw.	319	181	4.230	3.000
20. im Deutsch-Belgisch-Französischen Verbands (via Harlebein)	Direkt auf Braunschw.	2.895	200	9.670	24.500
21. im Deutsch-Belgisch-Französischen Verbands (via Gießen)	Direkt auf Braunschw.	2.105	—	1.230	—
22. im Deutsch-Belgisch-Französischen Verbands (via Elzberg)	Direkt auf Braunschw.	3.915	310	24.095	1.400
23. mit der Elben-Nebe-, Saasbrücker und Saasbrücken-Trier Bahn	Direkt auf Sd.	980	70	1.230	4.200
24. im Sächsisch-Pfälzischen Verbands	Direkt auf Sd.	100	—	500	150
25. mit der Hessischen Ludwigsbahn	Direkt auf Sd.	2.230	900	16.030	6.030
26. im Hannoversch-Böhmischen Verbands	Direkt auf Sd.	5.040	1.000	42.030	6.040
27. mit den Württembergischen Staatsbahnen	Direkt auf Sd.	320	200	15.450	6.440
	Direkt auf Sps.	300	—	12.820	—
28. mit den Preussischen Staatsbahnen	Direkt auf Sd.	2.420	1.220	22.670	11.250
	Direkt auf Sps.	4.710	420	45.200	9.140
29. mit den Schlesischen Bahnen (via Remscheid)	Direkt auf Sd.	—	—	400	1.200
	Direkt auf Sps.	370	—	770	—
30. mit Triest, Fiume, Coronea und Constantinoel etc.	Direkt	—	—	200	2.200
31. mit der Dux-Bodenbacher Bahn (Braunkohlenverkehr)	Direkt auf Verand.	—	—	—	—
32. mit der Aemig-Trypliner Bahn und den Oesterreichischen Staatsbahnen (Braunkohlenverkehr)	Direkt auf Verand.	—	—	—	—
33. mit der Dux-Bodenbacher, Aemig-Trypliner, Böhmisches West-, Kaiser Ferdinand-Nord-, Fülse-Friessner, Prag-Duxer Bahn und den Oesterreichischen Staatsbahnen	Direkt auf Verand.	—	—	—	—
34. mit der Dänischen Nordbahn	Direkt auf Verand.	83.180	19.000	343.700	103.100
35. mit der Oesterreichischen Nordwestbahn	Schienenweg	14.770	4.500	134.340	31.300
36. mit der Leipzig-Dresdener Bahn	Direkt auf Dresden-Brand.	21.380	25.520	81.000	101.000
	Direkt auf Freiberg	—	30	—	—
37. mit der Chemnitz-Komotauer Bahn	Direkt auf Fülse	—	—	210	900
38. mit der Chemnitz-Aue-Adorfener Bahn	Direkt auf Brand.	60	—	12.880	2.200
39. mit den Sächsischen Staatsbahnen und der Station Götzitz (im Verkehrswege Sachsen-Halle-Sora-Göbener etc. und Oesterr. Nordwestbahn)	Direkt	1.280	80	30.480	2.900
40. mit den Sächsischen Staatsbahnen und der Station Götzitz (im Norddeutsch-Sächsisch-Oesterreichischen Verbands)	Direkt	4.000	200	48.000	23.700
41. mit den Sächsischen Staatsbahnen	Direkt	193.040	124.812	1.165.320	1.042.900
42. mit den Sächsischen Staatsbahnen (im Verkehrswege über die Leipzig-Dresdener Bahnlinien)	Direkt v. Braunschw.-Sax.	300	—	—	410
	Direkt v. Braunschw.-Sax. Siles.	—	—	—	—
43. mit der Göbenitz-Geraer Bahn	Direkt auf Götzitz	220	1.250	9.250	1.800
44. mit der Altona-Zeitzer Bahn	Direkt auf Götzitz	—	170	2.110	2.070
	Summa	429.420	213.820	2.720.940	2.198.230

Güter in ermäßigter Fracht.		Güter in vermindert-fracht.		In Summa.			
Nach den Gütergutsbeschreibungen.		Nach den Wegweiserbeschreibungen.		Verand.		Empfang.	
Verand.	Empfang.	Verand.	Empfang.	Kilogramm.		Frachtbetrag	
				Mark.		Mark.	
—	13.410	—	—	—	—	7.910	32,00
21.000	80.100	—	—	—	—	23.500	75,00
—	18.000	—	—	—	—	4.200	19,00
1.000	92.000	—	—	—	—	24.900	129,00
2.200	39.000	—	—	—	—	4.800	21,00
200	4.100	—	—	—	—	1.300	6,00
4.100	19.900	—	—	—	100	24.200	218,00
37.000	27.100	—	10.000	—	—	72.700	304,00
1.200	32.200	—	—	—	—	22.200	111,00
—	60	—	—	—	—	12.000	99,00
1.900	4.000	—	—	—	—	16.900	134,00
11.410	158.700	—	—	—	—	16.420	252,00
—	—	—	—	—	—	400	2,00
—	—	—	—	—	—	1.100	5,00
61.000	—	—	—	—	—	31.000	75,00
—	—	—	17.221.000	—	—	—	—
—	—	—	21.945.700	—	—	—	—
—	—	—	270.000	—	—	—	—
2.242.710	1.001.200	602.700	19.000	—	—	2.704.200	19.107,00
281.500	1.478.000	—	33.700	—	—	422.800	7.009,00
221.970	608.400	—	113.000	—	—	434.900	1.991,00
—	29.250	—	—	—	—	—	—
—	200	—	—	—	—	210	0,00
110	1.500	—	—	—	—	12.250	52,00
43.400	174.000	—	19.000	—	—	67.100	145,00
87.200	468.000	—	—	—	—	102.000	578,00
10.313.800	4.223.000	3.014.000	691.800	—	4.400	26.991.000	22.425,00
21.270	6.900	—	—	—	—	21.000	36,00
100	—	—	—	—	—	100	2,00
9.900	6.600	—	—	—	—	16.470	87,00
220	10.000	—	—	—	—	2.200	9,00
13.205.000	17.211.200	6.129.200	74.200.250	10.000	6.800	33.951.400	32.994,00
						22.201.110	129.095,00
119.132.570 Kilogramm. 194.782,00 Mark.							

Sächsische Landesbibliothek

Nr. der Einlage	Titel		Verlag	Jahr		Bibliographische Angaben	Anmerkungen
	Original	Kopie		1800	1850		
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.

Specieller Nachweis
DER
DURCHGANGS-VERKEHRE

GÜTERFREQUENZ.

- 1. Auf den Staats-Eisenbahnen.
- 2. Auf den von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.

- a. Gössnitz-Geraer Bahn.
- b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
- c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
- d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

* An dieser Stelle befindet sich die in der Tabelle angegebene Güterfrequenz.

Ordnungszahl	in		Es sind
	Durchgangs-Verkehr		
	nach den einzelnen Verhältnissen	und zwar:	
22. im Sächsisch-Saarbrücker Verbands	Güter auf Bel	120	22 000
	Bel auf Güter	900	22 000
23. zwischen Magdeburg (Oberschlesische Bahn) und Bayerischen, Württembergischen, Badischen Staats-, Schweizerischen Bahnen (Zentralverkehr)	Güter auf Bel	—	626 000
	Bel auf Güter	—	—
24. im Sächsisch-Pfälzischen Verbands	Güter auf Bel	320	12 000
	Bel auf Güter	320	1 210
	Güter auf Bel	3 200	42 900
	Bel auf Güter	7 640	65 220
25. zwischen der Niederschlesisch-Märkischen und Bessischen Ludwigsbahn	Preußen-Saarbrück auf Bel, via Leipzig-Preußen Linie	60	1 820
	Bel auf Preußen-Saarbrück, nach Leipzig-Preußen Linie	—	60
26. im Badisch-Schlesischen Verbands	Güter auf Bel	1 240	69 220
	Bel auf Güter	30 420	158 300
	Güter auf Bel	23 000	277 000
	Bel auf Güter	80 200	1 094 100
	Güter auf Eger	20 840	192 010
	Eger auf Güter	20 040	121 000
	Könn auf Eger	—	—
	Eger auf Könn, via Leipzig-Preußen Linie	—	—
	Leipzig auf Bel	—	—
	Bel auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Eger	—	—
	Eger auf Leipzig	—	—
	Freiburg auf Eger	—	—
	Eger auf Freiburg, via Leipzig-Preußen Linie	—	—
27. im Schlesisch-Böhmischem Verbands	Güter auf Barmuth	1 010	18 140
	Barmuth auf Güter	4 000	35 900
28. zwischen Wirtulien (Grosse Russische Bahn) und Prag (Turnau-Kralup-Prager Bahn)	Güter auf Barmuth	—	—
	Barmuth auf Güter	—	—
29. zwischen Prothau (Ostpreussische Südbahn) und Prag (Turnau-Kralup-Prager Bahn)	Güter auf Barmuth	—	—
	Barmuth auf Güter	—	—
	Güter auf Eiben	2 200	8 400
	Eiben auf Güter	200	121 200
	Königs auf Barmuth	20 120	200 120
	Barmuth auf Königs	20 160	123 020
	Königs auf Prothau	—	—
	Prothau auf Königs	—	—
	Prothau auf Eiben	—	—
	Eiben auf Prothau	—	—
30. im Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands	Preußen-Saarbrück x Barmuth, via Leipzig-Preußen Linie	28 100	207 500
	Barmuth x Preußen-Saarbrück, via Leipzig-Preußen Linie	400 200	722 200
	Preußen-Saarbrück auf Prothau, via Leipzig-Preußen Linie	3 710	241 200
	Prothau auf Preußen-Saarbrück, via Leipzig-Preußen Linie	420	4 400
	Preußen-Saarbrück auf Barmuth	37 000	1 102 000
	Barmuth auf Preußen-Saarbrück	35 400	457 400
	Preußen-Saarbrück auf Prothau	9 000	33 200
	Prothau auf Preußen-Saarbrück	100	13 700

Eigüter.	Normal-Frachtgüter.	Güter in unvollständiger Fracht		Güter in vollständiger Fracht.	in Summa		Merk
		nach dem Stückzahl-Fracht-sätzen.	nach dem Wagenladungs-Fracht-sätzen.		Kilogramm.	Frachttbetrag.	
		Kilogramm.			Mark.		
22.	8 700	20 000	22 000	—	111 470	1 700,00	54
900	8 000	22 000	—	—	40 220	1 104,00	
—	—	626 000	—	—	626 000	2 807,00	53
320	12 000	120 000	102 800	—	409 800	6 081,00	
320	1 210	26 700	—	—	26 700	1 020,00	56
3 200	42 900	338 470	20 200	—	354 600	10 222,00	
7 640	65 220	408 600	—	8 800	485 000	14 234,70	57
60	1 820	170	—	—	2 040	60,00	
—	60	400	—	—	400	8,00	57
1 240	69 220	200 800	1 048 800	—	2 226 700	37 218,00	
30 420	158 300	206 200	900 800	—	1 414 170	27 670,00	58
23 000	277 000	1 404 200	20 000	—	1 703 200	47 007,00	
80 200	1 094 100	2 208 500	43 200	—	4 709 400	133 004,00	59
20 840	192 010	1 032 270	20 000	—	1 271 840	28 503,00	
20 040	121 000	1 102 150	—	—	1 310 210	43 154,00	60
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	20 400	—	—	20 400	200,00	61
—	—	14 710	—	—	14 710	204,00	
—	—	430	—	—	430	7,00	62
—	—	20 170	—	—	20 170	847,00	
—	—	101 440	—	—	101 440	2 804,00	63
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	5 000	—	—	5 000	21,00	64
1 010	18 140	312 200	202 200	—	1 200 910	2 200,00	
4 000	35 900	454 000	—	—	497 210	1 743,00	65
—	—	22 800	—	—	22 800	58,00	
—	—	—	—	—	—	—	66
—	—	210 200	—	—	210 200	619,00	
2 200	8 400	112 000	—	—	127 270	390,00	67
200	—	121 200	—	—	121 200	393,00	
20 120	200 120	2 207 400	140 000	—	2 447 740	20 784,00	68
20 160	123 020	22 404 200	20 000	—	23 041 000	100 919,00	
—	—	154 270	—	—	154 270	223,00	69
—	—	5 211 200	20 000	—	5 231 200	20 812,00	
28 100	207 500	4 000 000	21 000	8 800	4 049 270	20 047,00	70
400 200	722 200	10 200 800	100 000	—	17 044 200	67 170,00	
3 710	241 200	1 200 100	—	—	1 200 910	6 200,00	71
420	4 400	2 201 150	—	—	2 200 020	7 400,00	
37 000	1 102 000	7 512 430	40 000	—	8 712 480	39 200,00	72
35 400	457 400	11 002 800	20 000	—	12 090 600	44 700,00	
9 000	33 200	643 400	—	—	698 600	2 600,00	73
100	13 700	4 023 870	—	—	4 047 600	17 542,00	



Ordnungszahlen	im		v. a.
	Durchgangs-Verkehr		
	nach den einzelnen Verbänden		
und zwar:			
48. im Kleinisch-Thüringisch-Osterreichischen Verbände	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. und Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. und Elitz, via Leipzig-Dresden Linie		
	Elitz und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Leipzig-Eger		
	Eger-Leipzig		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
50. im Belgisch-Französisch-Rheinisch-Thüringisch-Osterreichischen Verbände	Proben-Yent. und Elitz, via Leipzig-Dresden Linie		
	Elitz und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. und Elitz, via Leipzig-Dresden Linie		
	Elitz und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Leipzig und Eger		
	Eger und Leipzig		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
51. im Niederländisch-Norddeutscher-Osterreichischen Verbände	Proben-Yent. und Elitz, via Leipzig-Dresden Linie		
	Elitz und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Leipzig und Eger		
	Eger und Leipzig		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
52. zwischen Leipzig und Traut, Flusse, Genuene, Constantinopel etc.	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
53. im Ungarisch-Osterreichisch-Rheinisch-Niederländischen Verbände	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
54. zwischen Hamburg, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Böhmischer Nordbahn (via Leipzig)	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
55. zwischen Hamburg, Lüneburg, Bremen, Stettin, Berlin und Böhmischer Nordbahn (via Bitteren und Zossen)	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Bielefeld, via Leipzig-Dresden Linie		
	Bielefeld u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
56. zwischen den Nordseehäfenstationen und Osterreichischer Nordwest-, Süd-Norddeutscher Verkehrs-, Tarnau-Kralup-Prager, Mährischer Grenzbahn	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. und Elitz, via Leipzig-Dresden Linie		
	Elitz und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
57. zwischen Leipzig-Dresdener Bahn und Osterreichischer Nordwest-, Süd-Norddeutscher Verkehrs- und Zossen etc.	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. und Elitz, via Leipzig-Dresden Linie		
	Elitz und Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		
	Proben-Yent. u. Tettau, via Leipzig-Dresden Linie		
	Tettau u. Proben-Yent., via Leipzig-Dresden Linie		

Eilgüter.	Normal-Frachtgüter.	Eilgüter in unregelmäßiger Fracht		Eilgüter in vereinbarter Fracht.	in Samen		Gesamte Güterfrequenz in Taus. Tonn. (Wannent)
		nach den Stückgut-Fracht-sätzen.	nach den Wagenladungs-Fracht-sätzen.		Kilogramm.	Frachtlast.	
		Kilogramm.			Tonn.		
00 200	374 140	2 700 430	1 480 000	—	9 216 200	40 193,00	20
17 740	236 200	82 202 220	920 000	13 000	22 087 700	10 207,00	
1 820	19 970	1 973 230	120 000	—	4 746 310	12 901,00	
4 120	24 000	4 207 420	—	—	4 110 400	10 747,00	
470	4 800	134 800	120 000	—	282 100	740,00	
800	8 000	1 373 000	—	—	1 280 200	3 233,00	
500	14 000	1 083 400	240 000	—	1 401 200	10 748,00	
1 660	5 100	2 047 000	2 412 000	—	4 461 200	25 692,00	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	3 184 200	—	—	3 184 200	7 419,00	
50. im Belgisch-Französisch-Rheinisch-Thüringisch-Osterreichischen Verbände	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
51. im Niederländisch-Norddeutscher-Osterreichischen Verbände	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
52. zwischen Leipzig und Traut, Flusse, Genuene, Constantinopel etc.	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
53. im Ungarisch-Osterreichisch-Rheinisch-Niederländischen Verbände	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
54. zwischen Hamburg, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Böhmischer Nordbahn (via Leipzig)	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
55. zwischen Hamburg, Lüneburg, Bremen, Stettin, Berlin und Böhmischer Nordbahn (via Bitteren und Zossen)	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
56. zwischen den Nordseehäfenstationen und Osterreichischer Nordwest-, Süd-Norddeutscher Verkehrs-, Tarnau-Kralup-Prager, Mährischer Grenzbahn	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
57. zwischen Leipzig-Dresdener Bahn und Osterreichischer Nordwest-, Süd-Norddeutscher Verkehrs- und Zossen etc.	—	—	—	—	—	—	20
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	

Ordnungsziffern

in
Durchgangs-Verkehre
nach den einzelnen Verbindungen

und zwar:

via

		Rosa und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	
		Bf. und Rosa, nach Leipzig-Dresdner Linie	
		Rosa und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	
		Bf. und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Rosa und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Eger und Rosa, nach Leipzig-Dresdner Linie	
		Rosa und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Eger und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Büsch und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	
		Bf. und Büsch, nach Leipzig-Dresdner Linie	
		Büsch und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	
		Bf. und Büsch, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Büsch und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Eger und Büsch, nach Leipzig-Dresdner Linie	
		Büsch und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	
		Eger und Büsch, via Leipzig-Dresdner Linie	
58.	zwischen Leipzig-Dresdner Bahn etc. und Bayerischen Staatsbahnen	Leipzig und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	270
		Bf. und Leipzig, nach Leipzig-Dresdner Linie	90
		Leipzig und Bf.	—
		Bf. und Leipzig	—
		Leipzig und Eger via Leipzig-Dresdner Linie	862
		Eger und Leipzig, nach Leipzig-Dresdner Linie	—
		Leipzig und Eger	—
		Eger und Leipzig	—
		Bf. und Gera	—
		Gera und Bf.	118
		Eger und Gera	—
		Gera und Eger	—
		Bf. und Bamberg, resp. Bamberg, via Leipz.-B. Bn.	21
		Bamberg, resp. Bamberg und Bf. via Leipz.-B. Bn.	—
		Eger und Bamberg, resp. Bamberg, via Leipz.-B. Bn.	—
		Bamberg, resp. Bamberg und Eger, via Leipz.-B. Bn.	—
		Rosa und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Bf. und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Rosa und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Eger und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	—
59.	im Pomm.-Bayrisch-Württembergischen Verbands	Bf. und Paderb., via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Paderb. und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Eger und Paderb., via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Paderb. und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Rosa und Bf. via Leipzig-Dresdner Linie	1 720
		Bf. und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	2 520
60.	zwischen Berlin (Berlin-Dresdner Bahn) und Bayerischen, Württembergischen Staatsbahnen	Rosa und Eger, via Leipzig-Dresdner Linie	11 130
		Eger und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	2 880
61.	zwischen Berlin-Stettiner und Barchtholderer Bahn	Rosa und Wipert, via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Wipert und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	—
62.	zwischen Berlin-Anhalterischer und Barchtholderer Bahn	Rosa und Wipert, via Leipzig-Dresdner Linie	—
		Wipert und Rosa, via Leipzig-Dresdner Linie	354

Eigüter.	Menschl. Frachtgüter.	Güter in unzulässiger Fracht		Güter in vereinbarter Fracht.	in Summa		Gesamtl. Verkehr ohne Verluste in Tsd. Tsd. Personen
		nach den Stückgut-Frachtarten.	nach den Wagenschulden-Frachtarten.		Kilogramm.	Mark.	
—	2 780	1 894	—	—	4 674	154,77	
—	12 540	10 700	—	—	23 240	695,77	
—	2 194	870	—	—	3 064	45,77	
110	2 680	2 472	—	—	5 152	147,77	
370	2 234	1 834	—	—	4 068	225,77	
110	424	—	—	—	424	15,77	
—	—	13 240	—	—	13 240	343,77	
—	1 592	8 420	—	—	10 012	262,77	
—	1 580	20 250	—	—	21 830	518,77	
—	—	11 270	—	—	11 270	281,77	
—	—	17 900	—	—	17 900	383,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
220	4 100	21 070	—	—	25 170	494,77	
301	1 170	—	—	—	1 170	26,77	
—	—	210 100	—	—	210 100	3 823,77	
—	—	10 180	—	—	10 180	258,77	
—	—	20 250	—	—	20 250	515,77	
270	2 270	20 250	—	—	22 520	425,77	
90	1 445	20 250	—	—	21 695	425,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	120	13 900	—	—	14 120	322,77	
862	1 520	127 200	—	—	129 720	2 265,77	
—	180	—	90 000	—	90 180	710,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1 047 800	221 000	—	1 268 800	20 127,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	2 824	—	—	—	2 824	61,77	
118	1 740	5 000	—	—	6 740	97,77	
—	830	—	—	—	830	14,77	
—	799	30	—	—	829	14,77	
21	2 140	—	—	—	2 140	61,77	
—	1 710	420	—	—	2 130	42,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	2 440	2 170	—	—	4 610	128,77	
—	—	860	—	—	860	22,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	8 720	—	—	8 720	171,77	
—	—	16 020	—	—	16 020	311,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	570	—	—	570	13,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	12 000	—	—	12 000	284,77	
—	—	—	—	—	—	—	
1 720	16 080	502	10 000	—	17 202	747,77	
2 520	127 650	97 700	—	—	225 350	4 565,77	
11 130	10 824	42 100	—	—	64 054	1 360,77	
2 880	20 840	14 010	—	—	47 690	1 224,77	
—	—	9 410	—	—	9 410	64,77	
—	—	—	—	—	—	—	
—	900	2 930	—	—	3 830	54,77	
354	—	2 840	—	—	3 194	64,77	

Ordnungsziffer	im		via
	Durchgangs-Verkehr		
	nach den einzelnen Verhältnissen		
und zwar:			
73. zwischen Hamburg, Harburg, Lübeck etc. und Bayerischen Staatsbahnen, Kaiserin Elisabethbahn	Leipzig auf Bf.	—	—
	Bf. auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
74. zwischen Hamburg, Lübeck etc. und Schweizerischen Bahnen (via Rorschach)	Leipzig auf Bf.	—	—
	Bf. auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
75. zwischen Hamburg, Lübeck etc. und Schweizerischen Bahnen (via Romont)	Leipzig auf Bf.	—	—
	Bf. auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
76. zwischen Thüringen und Bayern (Eisen- und Salzenburger)	Leipzig auf Bf.	—	—
	Bf. auf Leipzig	—	—
	Altenburg auf Bf.	—	—
	Bf. auf Altenburg	—	—
	Quersulz auf Bf.	—	—
	Bf. auf Quersulz	—	—
	Quersulz auf Epe	—	—
	Epe auf Quersulz	—	—
	Wiesbaden auf Epe	—	—
	Epe auf Wiesbaden	—	—
77. zwischen Magdeburg-Halberrstädt (Magdeburg-Leipziger) Bahn und Kaiser Franz-Josef, Böhmerische Westbahn	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
78. zwischen Hannoverischen Staats-, Braunschweigischen Bahnen und Bayerischen Staatsbahnen, Kaiserin Elisabethbahn	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
79. im Verlande Sachsen-Hamburg und Schwab (via Gürtelbahn)	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
80. im Deutsch-Italienischen Verlande	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
81. zwischen Thüringischer und Kaiser Franz-Josef-Bahn	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
82. zwischen Berlin-Potsdam-Magdeburger und Kaiser Franz-Josef-Bahn (Hälfverkehr)	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
83. zwischen Peize (Hannoversche Staatsbahnen) u. Kladau (Bachthürader Bahn) — Robbenzwerk	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
84. im Norddeutschen Verlande	Leipzig auf Epe	—	—
	Epe auf Leipzig	—	—
85. zwischen Magdeburg-Halberrstädt (Magdeburg-Leipziger) resp. Halle-Cassel und Barch-Wärader Bahn (Braunkohlenverkehr)	Leipzig auf Frenschel	—	—
	Frenschel auf Leipzig	—	—
86. zwischen Hamburg etc. und Barchthürader Bahn	Leipzig auf Wepert	—	—
	Wepert auf Leipzig	—	—

befördert worden:

Eigüter.	Normal-Frachtgüter.	Güter in ersandigter Fracht		Güter in vereiselter Fracht.	in Summa		Gesamtl. Verkehrs- frequenz nach dem offenen Verkehr in Tsd. Dtn. (Personen)
		nach dem Stückzahl-Frakt- sitzen.	nach dem Wagenladungs- Frachtsätzen.		Kilogramm.	Frachtbetrag.	
		Kilogramm.					
28.070	1.913.399	1.452.250	—	—	3.481.549	20.992,00	10
102.139	2.881.990	4.568.180	221.301	—	9.191.170	83.475,00	
40.880	1.227.070	1.051.040	797.409	—	8.007.999	67.161,00	10
80.126	1.144.395	1.412.070	1.988.949	—	4.373.149	52.858,00	
1.220	2.475	745	—	—	4.400	70,00	10
4.880	120.025	12.960	—	—	128.875	2.808,00	
110	2.820	2.570	—	—	4.620	35,00	10
1.725	10.720	4.308	—	—	30.770	715,00	
2.380	9.620	—	—	—	19.010	135,00	10
10.720	22.445	4.799	—	—	33.963	342,00	
2.400	10.000	6.013	—	—	19.000	205,00	10
14.342	15.999	2.240	—	—	30.424	467,00	
—	—	—	84.900	—	84.900	108,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	81.000	—	81.000	328,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	10.200	—	10.200	26,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
—	2.999	187.240	—	—	490.224	2.441,00	10
—	—	9.000	—	—	9.000	65,00	
—	—	2.505.000	—	—	2.200.000	4.311,00	10
—	700	—	—	—	700	5,00	
—	4.200	4.200.100	—	—	4.207.440	29.939,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	2.000	1.028.180	—	1.027.700	10.992,00	10
—	—	977.700	—	—	977.700	7.742,00	
4.150	81.390	1.221.400	—	—	1.422.700	13.090,00	10
1.070	11.380	84.920	10.000	—	100.710	1.090,00	
—	—	10.250	—	—	10.250	51,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
27.850	219.170	809.430	120.400	—	894.220	14.054,00	10
111.820	134.985	392.234	728.699	220.000	2.071.000	22.273,00	
—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	562.000	—	562.000	4.418,00	
—	—	—	—	—	—	—	10
—	—	—	30.400	—	30.400	338,00	
—	—	1.220.000	—	—	1.220.000	7.968,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	240.000	—	240.000	1.325,00	10
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	140.000	—	140.000	2.000,00	10
2.450	49.010	840.320	20.400	—	840.080	10.948,00	
2.880	24.300	267.920	—	—	297.720	2.701,00	10

Ordnungsnummer	in		via
	Durchgangs-Verkehr		
	nach den einzelnen Verbänden		
und zwar:			
18. zwischen Hamburg, Lüneburg, Bressan, Stettin, Berlin und Bismarcker Nordbahn	Frucht-Verkehr auf Eisen, via Staatshafen	10 480	76 215
	Eisen auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	100	20 420
	Frucht-Verkehr auf Eisen	900	7 340
	Eisen auf Frucht-Verkehr	1 210	1 700
	Frucht-Verkehr auf Bismar	6 600	50 480
	Bismar auf Frucht-Verkehr	4 200	120 020
	Bismar auf Preußig	—	120
	Preußig auf Bismar	—	120
	Bismar auf Bismar	—	—
	Bismar auf Bismar	—	—
19. zwischen Stettin und der Sächsischen Staatsbahn	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	200	1 140
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	9 000	11 020
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	21 400	304 480
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	21 200	422 840
	Bismar auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	4 510	97 520
	Leipzig auf Bismar	12 300	179 720
20. im Norddeutsch-Galizisch-Russischen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	11 000	194 070
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	22 340	320 100
	Bismar auf Leipzig	4 000	82 020
	Leipzig auf Bismar	11 000	101 510
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	540	32 720
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	1 040	27 420
	Bismar auf Leipzig	1 240	25 240
	Leipzig auf Bismar	6 840	42 600
21. im Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
22. im West-Ostdeutsch-Ungarisches Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
23. im Mitteldentsch-Schlesischen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
24. im Schlesisch-Mitteldentsch-Elaas-Lothringischen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
25. im Mitteldentsch-Ungarisches Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
26. im West-Ostlichen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
27. im Mitteldentsch-Galizisch-Russischen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
28. im West-Ostdeutsch-Galizisch-Russischen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
29. im Mitteldentsch-Galizisch-Norddeutschen Verbände (mit der Kiew-Breslau Bahn)	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
30. im Südwestdeutsch-Galizisch-Deutschen Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
31. im Hannover-Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarisches Verbände	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—
32. zwischen Sächsischen Staatsbahnen, Zittau-Reichenberger und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Frucht-Verkehr auf Leipzig, via Staatshafen	—	—
	Leipzig auf Frucht-Verkehr, via Staatshafen	—	—
	Bismar auf Leipzig	—	—
	Leipzig auf Bismar	—	—

Ergüter.	Normalfruchtgüter.	Güter in ermäßigter Fracht		Güter in vereinfachter Fracht.	in Summe		Zusammen Veranschlagt dieses Verkehrs in Tsd. Tm. (Kilogramm)	
		nach dem Stückgut-Fracht-sätzen	nach den Wagenladungs-Fracht-sätzen.		Kilogramm.	Frachtbetrag.		
		Kilogramm.						
10 480	76 215	900 940	—	—	1 012 710	1 987,44	17 21 00	
100	20 420	100 270	—	—	200 200	1 233,80		
900	7 340	10 200	2 955 000	—	5 972 200	11 904,41		
1 210	1 700	5 000	45 900	—	55 420	108,91		
6 600	50 480	448 220	12 220 900	—	14 060 200	80 185,81		
4 200	120 020	425 000	100 000	—	701 200	4 200,14		
—	120	810	540 000	—	240 810	970,42		
—	120	810	—	—	120	4,20		
—	—	—	140 000	—	140 000	112,00		
—	—	—	—	—	—	—		
200	1 140	600 100	4 240 400	—	5 001 100	21 216,00		1
9 000	11 020	917 120	—	—	207 100	1 234,11		
21 400	304 480	2 604 220	27 120 720	—	41 290 200	183 031,00		
21 200	422 840	1 263 800	22 110 600	—	24 127 120	87 086,00		
—	—	1 747 200	—	—	1 747 200	4 199,00		4
—	—	—	—	—	—	—		
4 510	97 520	1 124 200	4 700 200	—	6 844 200	28 214,11		
12 300	179 720	943 220	310 200	—	1 384 900	5 234,00		
—	—	24 100	1 341 200	—	6 271 900	19 844,00		
—	—	220	—	—	220	1,00		
11 000	194 070	2 220 400	220 000	22 200	2 682 200	18 201,00		
22 340	320 100	174 900	—	12 000	1 641 200	12 221,00		
4 000	82 020	724 220	—	4 240	6 014 070	4 436,00		
11 000	101 510	274 400	—	—	389 910	2 101,00		
540	32 720	494 000	20 000	1 000	942 900	4 272,00		
1 040	27 420	42 200	20 000	—	114 700	1 177,41		
1 240	25 240	1 424 000	—	—	1 425 200	5 200,00		
6 840	42 600	127 900	—	1 600	251 640	1 854,00		
—	—	24 000	2 222 200	—	2 246 200	8 222,00		
—	—	—	—	—	—	—		
1 140	54 140	406 720	1 881 200	—	2 241 200	8 922,00		
60 220	721 800	5 287 220	93 000	—	6 473 720	40 644,00		
—	—	122 420	1 222 200	—	4 424 910	12 243,00		
—	—	810	—	—	810	4,20		
120	100	199 210	1 607 200	—	1 597 000	22 727,00		
4 240	25 200	105 200	—	—	144 400	1 221,00		
—	—	—	—	—	—	—		
420	240	184 700	—	—	185 700	1 218,00	1	
—	40	—	—	—	40	0,60	8	
200	1 200	420	—	—	1 800	20,00		
—	—	1 902 200	—	—	1 992 600	2 082,00		
—	—	23 200	—	—	23 200	100,00		
1 600	22 200	74 220	140 000	—	242 070	1 425,00		
1 040	12 200	224 100	10 000	20 000	279 200	2 422,00		
—	—	—	—	—	—	—		
—	810	43 900	—	—	44 280	254,00		

Verbindungsnamen.	in		
	Durchgangs-Verkehr		
	nach den einzelnen Verhältnissen		
und zwar:	via		
33. zwischen Sächsischen Staatsbahnen, Zittau-Reichenberger, Berlin-Görlitzer und Magdeburg-Halbener Bahnen (Magdeburg-Leipziger), Halle-Casseler Bahn.	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	17 228	236 279
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	4 048	6 284
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	8 09	20 528
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	27 828	278 788
34. zwischen Sächsischen Staatsbahnen, Zittau-Reichenberger Bahn und Hannoverischen Staats-, Braunschweigischen Bahnen, Magdeburg-Halbener Bahnen etc.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	83 628	243 148
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	7 688	24 958
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	4 818	30 328
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	2 288	21 248
35. im Norddeutschen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	7 188	25 218
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	188	218
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	148	22 288
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	488	188
36. im Sachsen-Leipzig-Kölnen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel	88	2 088
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	788	18 088
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	2 388	18 588
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	—	88
37. im Niederländisch-Norddeutsch-Sächsischen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	188	22 388
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	1 388	243 188
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	1 888	25 388
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	4 388	40 388
38. zwischen Sächsischen Staatsbahnen, Zittau-Reichenberger und Thüringischer Bahn.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	1 288	8 288
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	10 888	205 478
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	68 788	272 148
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	8 488	18 848
39. im Rheinisch-Thüringisch-Osterrömisches Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	1 488	28 888
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	23 888	418 148
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	68 888	228 288
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	23 088	408 328
40. im Sächsisch-Rheinischen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	1 188	218 448
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	1 928	27 248
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	1 288	20 428
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	1 128	27 188
41. im Rheinisch-Mitteldeutschen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	4 288	13 248
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	—	1 248
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	88	418
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	250	5 250
42. im Rheinisch-Mitteldeutschen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	2 148	14 788
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	3 108	88 448
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	4 248	24 318
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	818	23 188
43. im Rheinisch-Mitteldeutschen Verbands.	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	228	888
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	188	6 228
	Leipzig auf Brucke-Saatzel, via Sachsischen	228	10 428
	Brucke-Saatzel auf Leipzig, via Sachsischen	—	—

Eigüter.	Nennwert Frachtgüter.	Güter in unzulässiger Fracht		Güter in vorsehbarer Fracht.	in Summa		Gesamtwert des Verkehrs auf dem Verbands- Takt (1890/91) in M. u. S.
		nach den Stückgut-Fracht- sätzen.	nach den Wagenschulds- Frachtsätzen.		Kilogramm.	Frachtabtrag.	
		Kilogramm.						M. u. S.
24 228	128 448	1 142 148	2 281 788	40 000	2 927 888	22 918,00	30
17 228	236 279	3 447 878	2 744 408	20 000	7 445 788	47 463,00	
4 048	6 284	228 188	20 000	10 000	278 088	2 278,00	
8 09	20 528	288 088	122 008	—	410 096	3 341,00	
27 828	278 788	3 981 588	808 188	—	4 789 776	22 264,00	31
83 628	243 148	4 180 388	120 288	—	4 300 676	40 710,00	
7 688	24 958	258 428	40 008	—	300 436	2 477,00	
4 818	30 328	1 128 228	40 688	—	1 210 188	9 007,00	
2 288	21 248	20 778	—	—	24 288	812,00	32
7 188	25 218	122 288	—	—	290 428	2 102,00	
188	218	828	—	—	1 448	21,00	
148	22 288	4 818	—	2 288	20 488	641,00	
488	188	428	—	—	1 288	24,00	33
88	2 088	14 228	—	—	19 248	146,00	
788	18 088	81 288	—	—	81 288	973,00	
2 388	18 588	174 288	—	—	198 178	1 193,00	
—	88	88	—	—	148	0,00	34
188	22 388	81 288	—	—	47 228	243,00	
1 388	243 188	344 928	—	—	387 288	3 242,00	
1 888	25 388	188 888	—	—	243 288	2 042,00	
4 388	40 388	8 928	—	—	44 428	316,00	35
1 288	8 288	112 588	—	—	120 888	1 006,00	
10 888	205 478	288 878	88 288	—	1 011 728	11 998,00	
68 788	272 148	1 412 388	2 683 188	—	7 095 588	28 927,00	
8 488	18 848	82 288	80 008	—	160 488	1 214,00	36
1 488	28 888	88 008	19 188	—	273 788	2 083,00	
23 888	418 148	2 520 388	88 008	—	2 242 588	24 743,00	
68 888	228 288	6 053 088	1 840 008	40 008	6 588 278	43 934,00	
23 088	408 328	26 348 828	218 008	10 008	27 227 788	120 647,00	37
112 918	212 448	12 212 988	2 228 008	—	15 439 488	75 248,00	
1 928	27 248	228 228	—	1 008	279 818	1 585,00	
1 288	20 428	288 228	—	—	428 888	2 285,00	
1 128	27 188	28 228	—	—	110 288	1 262,00	38
4 288	13 248	222 428	30 428	—	210 428	2 183,00	
—	1 248	—	—	—	1 248	20,00	
88	418	2 248	—	—	4 428	47,00	
250	5 250	36 128	—	2 008	27 818	440,00	39
2 148	14 788	222 128	—	—	248 128	1 207,00	
3 108	88 448	44 148	—	—	148 448	1 202,00	
4 248	24 318	803 848	28 228	—	688 288	2 044,00	
818	23 188	1 008	—	—	23 098	343,00	40
228	888	4 828	—	—	6 268	78,00	
188	6 228	1 008	—	—	11 288	128,00	
228	10 428	18 288	—	—	21 288	227,00	

Ordnungsnr.	in	
	Durchgangs-Verkehr	
	nach dem einzelnen Verbinde	
und zwar:		via
42. im Mittelsächsischen Verbinde	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	1 374
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	12 314
	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	1 714
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	1 784
43. im Sächsisch-Westfälischen Verbinde	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	1 930
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	70
	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	810
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	60
44. im Deutsch-Bölgisch-Französischen Verbinde (via Harthaal)	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	300
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	200
	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	2 060
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	220
45. im Deutsch-Bölgisch-Französischen Verbinde (via Gießen)	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	1 240
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	410
	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	2 120
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	—
46. im Deutsch-Bölgisch-Französischen Verbinde (via Bayberg)	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	1 700
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	1 660
	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	8 280
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	17 180
47. zwischen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Amsig-Teplitzer, Dan-Bölgischer, Pilsen-Friemmer Bahn, Oesterreichischen Staatsbahnen	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	6 000
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	18 980
48. zwischen Magdeburg-Hallerstädter (Magdeburg-Leipziger) und Amsig-Teplitzer, Bölgischer West-, Dan-Bölgischer, Prag-Dexer Bahn etc.	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	10 500
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	19 570
49. zwischen Magdeburg (Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn) und Oesterreich	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	—
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	1 320
50. zwischen Hamburg, Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Kaiser Ferdinands-Nord-, Thias-Bahn etc.	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	40 430
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	12 510
51. im Hannover-Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischen Verbinde	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	—
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	—
52. zwischen Unterwiesohra (Thür. Bahn) u. Teplitz-Waldthier (Dax-Bölgisch II) — Böhmerwerk	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	—
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	—
53. im Bölgisch-Französisch-Bölgisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verbinde	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	—
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	—
54. im Niederländisch-Norddeutsch-Oesterreichischen Verbinde	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	110
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	2 920
55. im Ungarisch-Oesterreichisch-Bölgisch-Niederländischen Verbinde	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	—
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	—
56. zwischen Hamburg, Harburg, Lüneburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde u. Böhmischer Nordbahn	Fruchtverehr mit Leipzig, via Barchfeld	4 420
	Leipzig mit Fruchtverehr, via Barchfeld	80

Eigüter.	Normal-Frachtgüter.	Güter in ordnungsg. Fracht		Güter in verarbeiteter Fracht.	in Summa		Insgesamt in Verrechnungsgüter, nach der allgemeinen Verrechnung des Verfalls in Ctn. Dkt. Tonnage
		nach den Stückgut-Fracht-sätzen.	nach dem Wagenladungs-Fracht-sätzen.		Kilogramm.	Fruchtlieferg.	
		Kilogramm.			M a r k.		
1 374	123 300	247 200	842 400	—	812 200	7 200,21	39
12 314	124 040	1 472 900	170 000	—	1 824 010	10 244,68	
1 714	17 340	44 400	—	—	22 200	405,48	
1 784	17 180	22 370	100 000	—	192 240	940,88	
2 470	44 720	500 720	282 400	—	884 720	4 242,78	31
2 120	111 000	1 700 720	20 000	—	1 849 910	8 310,88	
1 930	46 400	70 110	—	—	220 310	1 260,88	
70	19 720	197 220	1 088 000	—	1 294 010	4 240,12	
810	2 200	5 120	—	—	1 070	197,48	38
60	4 000	15 420	—	—	19 240	190,48	
810	8 800	74 200	—	—	80 720	665,88	
120	2 200	22 000	—	—	14 220	295,48	
300	46 720	42 200	—	—	82 120	950,88	37
200	2 220	24 000	84 000	—	114 220	427,88	
2 060	2 870	21 000	—	—	22 420	309,12	
220	20 600	95 100	—	—	107 340	870,88	
1 240	23 800	40 000	—	—	73 700	625,48	36
410	6 240	22 000	100 000	—	122 220	747,48	
2 120	2 220	—	—	—	4 000	76,88	
—	—	18 120	—	—	18 000	145,88	
1 700	154 010	202 180	66 000	—	518 720	3 957,88	40
1 660	24 200	128 020	21 200	—	166 000	1 058,88	
8 280	31 410	73 120	—	—	114 940	1 008,88	
17 180	100 800	202 120	—	—	428 120	3 087,88	
6 000	22 180	2 428 000	22 200	—	2 228 190	12 014,12	35
18 980	484 800	10 264 200	2 180 000	—	10 228 190	113 304,12	
10 500	242 800	10 401 770	1 000 000	10 000	17 215 240	100 071,88	34
19 570	248 110	5 878 370	3 607 700	40 000	11 284 340	61 000,88	
—	1 200	107 820	120 400	—	329 720	3 021,12	33
1 320	20 800	202 110	100 000	—	442 120	3 200,12	
40 430	772 220	2 102 120	28 600	—	3 370 940	42 024,88	32
12 510	684 420	22 220 040	131 200	—	80 267 220	120 933,88	
—	14 000	3 028 270	27 400	—	3 081 090	22 084,12	31
—	70 200	102 740	—	—	204 800	2 080,12	
—	—	—	—	—	—	—	30
—	—	610 000	—	—	610 000	3 476,12	
—	—	2 207 010	—	—	2 207 010	11 000,12	29
—	—	—	—	—	—	—	
110	2 110	1 082 220	—	—	1 093 010	4 897,88	28
2 920	171 500	1 270 640	—	—	1 545 770	7 782,12	
—	—	141 000	—	—	361 000	2 225,12	27
—	—	—	—	—	—	—	
4 420	13 010	201 220	—	—	221 130	1 721,12	26
80	2 170	600 200	—	—	608 420	4 442,88	

Uebersicht

der zu den einzelnen Verbänden gehörenden Bahnen,
als Erläuterung zu den Verbandsbezeichnungen in Tab. D^{III} directe Verkehre
und D^{IV}. Durchgangsverkehre.

Ordnungsnummer der Verkehrsaufzeichnungen in der Uebersicht für die									
Sächsischen Staatsbahnen.	Leipzig-Dresdener Bahnhöfen.	Göassnitz-Geraer Bahn.	Altenburg-Zeitzer Bahn.	Zittau-Reichenberger Bahn.	Sächsischen Staatsbahnen.	Leipzig-Dresdener Bahnhöfen.	Göassnitz-Geraer Bahn.	Altenburg-Zeitzer Bahn.	Zittau-Reichenberger Bahn.
DIII.					DIV.				
1	1			1	1	20			
2	2				2				
18	22				2				
3	3	1	1	2	3	21	1		
4	5				13	60			13
5	6				14				
6	7				15	29			
7	8				16				
8	9				17	30			
9	10	2	2	3	20				44 u. 45
10				4	32	12			2 u. 3
12	4				9	62			
25	31			11	84	35			
27	34			13		37			
29	32		6	15	49	39	2	1	4
30	35			16		40			
31	36			17		41			
32	37			18		42			
33	38			19		43			
34	39			20		44			
35	40			21	18	45			
36	41			22	19	46			
55	16			24	24				
57	44	18	15	26	26				
62	23				79				
63									
68	26				80				
	51					68			
	53				12	58			
					4	22			
					5	23			
					6	24			
					7	25			
					8	26			
					10	27			
					11	28			
					21	31			
					47	51			
					28				
					27	63			
					31	11			5 u. 6
					37	14			
					38	15			
					45	49			
					50	53			17
					51	54			8
					53	55			
					59	65			
					76		8	5	
					89				
					69				

Galizische Carl-Ludwigs-, Lemberg-Czernowitz-Jassyer und Magdeburg-Leipziger Bahn.
 } Warschau-Wiener Bahn.
 Ungarische Staatsbahnen, Kaschau-Oderberger, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschles. Zweig-, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Rechte Oder-Ufer-, Wilhelms- und Magdeburg-Halberstädter (Magdeburg-Leipziger), Halle-Casseler, Thüringische Bahn.
 Grosse Russische, Moskau-Brester, Witebsk-Oreler, Libauer, Orel-Grjasi, Grjasi-Zarizyner, Kursk-Charkow-Asover, Baltische, Dünaburg-Witebsker, Riga-Dünaburger, Mitauer, Landwarowo-Romner, Warschau-Terespöler und Thüringische Bahn, Bayerische Staatsbahnen.
 Odessaer Bahn.
 Kiew-Brester, Kiew-Kursker, Galizische Carl-Ludwigs-, Kaiser Ferdinands-Nord-, Mährisch-Schlesische Nord- und Magdeb.-Halberst. (Magdeb.-Leipz.), Berlin-Hamburger, Cöln-Mindner Bahn, Hannoversche Staatsb. Odessaer und Magdeburg-Halberstädter, Thüringische, Werra-Bahn, Hannoversche Staatsbahnen.
 Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarische Staatsbahnen, Ungarische Nordost-, Theiss-, Arad-Temesvárer, Alföld-Fiumaner Bahn und Oesterreichische Staatsbahnen.
 Hamburg, Lübeck, Wittenberge, Stettin, Berlin und Turnau-Kralup-Prager, Süd-Norddeutsche Verbindungs-, Oesterreichische Nordwest-, Mährische Grenz-Bahn.
 Preussische Ost-, Niederschlesisch-Märkische und Thüringische Bahn.
 Bergisch-Märk., Cöln-Mindner Bahn, Hannov. Staatsb. u. Kaiser Franz-Josef-, Cottbus-Grossenh. Bahn.
 Niederländische Rheinbahn.
 Bergisch-Märkische, Westfälische, Niederländische Staats-, Holländische Bahn und Cottbus-Grossenhainer Bahn, Oesterreichische Staatsbahnen, Kaiser Ferdinands-Nord-, Oesterreichische Nordwest-, Süd-Norddeutsche Verbindungs-, Kaiser Franz-Josef-, Oesterreichische Süd-, Theiss-Bahn.
 Bergisch-Märkische, Cöln-Mindner, Main-Weser, Nassauische und Cottbus-Grossenhainer Bahn.
 Badische Staats-, Elsass-Lothringische Bahnen, Bebra-Hanauer, Frankfurt-Hanauer, Hessische Ludwigs-, Main-Neckar-, Nassauische, Pfälzische, Rhein-Nahe-, Saarbrücken-Trier, Taunus- und Cottbus-Grossenhainer, Märkisch-Posener, Halle-Sorau-Gubener, Oberlausitzer Bahn.
 Westfälische und Cottbus-Grossenhainer Bahn.
 Belgische Grand-Centralbahn, Belgische Staatsbahnen, Französische Nord- und Niederschlesisch-Märkische Bahn.
 Niederschlesisch-Märkische Bahn und Pfälzische Bahnen.
 Niederschlesisch-Märkische Bahn und Badische Staats-, Elsass-Lothringische Bahnen.
 Berlin-Hamburger Bahn und Schweizerische Bahnen.
 Nordhausen-Erfurter, Saal- und Thüringische Bahn.
 Berlin-Anhaltische, Magdeburg-Halberstädter (Magdeburg-Leipziger), Halle-Casseler und Oberitalienische, Italienische Südbahn, Römische Bahnen.
 Elsass-Lothring. Bahnen u. Cottbus-Grossenh., Märkisch-Posener, Halle-Sorau-Gub. und Oberlausitzer Bahn.
 Niederschlesisch-Märkische Bahn und Badische Staatsbahnen.
 Alföld-Fiumaner, Arad-Temesvárer, Kaschau-Oderberg., Theiss-B., Ungar. Staatsb. u. Bergisch-Märkische B. Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Rechte Oder-Ufer-, Warschau-Wiener Bahn und Badische Staatsbahnen, Bebra-Hanauer, Bergisch-Märkische, Frankfurt-Bebraer, Hessische Ludwigs-, Main-Neckar-, Nassauische Bahn, Pfälzische Bahnen, Rhein-Nahe-, Saarbrücker, Saarbrücken-Saargemünder, Saarbrücken-Trier Bahn.
 Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Rechte Oder-Ufer- und Luxemburger Wilhelmsbahn, Elsass-Lothringische Bahnen.
 Kaschau-Oderberger, Ungarische Nordost-Bahn, Ungarische und Badische Staatsbahnen, Bergisch-Märkische, Frankfurt-Bebraer, Hessische Ludwigs-, Main-Neckar-, Nassauische Bahn, Pfälzische Bahnen.
 Oberschlesische, Rechte Oder-Ufer- und Bergisch-Märkische Bahn.
 Kaiser Ferdinands-Nord-, Galizische Carl-Ludwigs-, Lemberg-Czernowitz-Jassyer, Erzherzog Albrechts- und Thüringische, Frankfurt-Bebraer, Hessische Ludwigs-, Main-Neckar-, Nassauische Bahn, Badische Staats-, Pfälzische Bahnen, Cöln-Mindner Bahn.
 Lemberg-Czernowitz-Jassyer, Erzherz. Albrechts-, Galiz. Carl-Ludwigs-, Kais. Ferdin.-Nord- u. Berg.-Märk. B. Hannoversche Staats-, Braunschweigische Bahnen, Magdeburg-Halberstädter, Halberstadt-Blankenburger, Hannover-Altenbeckener, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Anhaltische, Halle-Casseler, Frankfurt-Bebraer, Halle-Sorau-Gubener und Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarische Staatsbahnen, Ungarische Nordost-, Theiss-, Arad-Temesvárer, Alföld-Fiumaner Bahn, Oesterreichische Staatsbahnen.
 Niederschlesisch-Märkische und Böhmisches Nord-, Turnau-Kralup-Prager Bahn.
 Niederschles. Zweig-, Niederschles.-Märkische, Oberschles. Bahn und Bayerische, Württemberg. Staatsbahnen.
 Berlin, Hamburg, Lübeck, Stettin, Wittenberge und Kaiser Ferdinands-Nord-, Kaiser Franz-Josef-, Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterreichische, Ungarische Staatsbahnen.
 Hannoverische Staatsbahnen, Cöln-Mindner und Oesterreichische Nordwest-, Südnorddeutsche Verbindungs-Turnau-Kralup-Prager, Mährische Grenz-, Lundenburg-Grussbacher, Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener Bahn, Oesterreichische Staatsbahnen.
 Berlin-Potsdam-Magdeburger und Aussig-Teplitzer, Böhmisches West-, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer Bahn.
 Belgische Grand-Central, Belgische Nord-Bahn, Belgische Staatsbahnen, Französische Nord- und Kaiser Ferdinands-Nord-, Kaiser Franz-Josef-, Oesterreichische Nordwest-Bahn, Oesterreichische Staatsbahnen, Süd-Norddeutsche Verbindungs-, Theiss-Bahn.
 Niederländ. Rheinb., Niederländ. Staatsb. u. Kaiser Ferdin. Nord-, Kaiser Franz-Josef-, Oesterreich. Nordwest-Bahn, Oesterreich. Staatsbahnen, Oesterreich. Süd-, Süd-Norddeutsche Verbindungs-, Theis-Bahn.
 Bergisch-Märkische, Rheinische, Cöln-Mindner Bahn u. Oesterreich. Staatsbahnen, Kais. Ferdinands Nord-Theiss-, Alföld-Fiumaner B., Ungar. Staatsb., Kaschau-Oderberger, Ungar. Nordost-, Arad-Temesvárer Bahn.
 Cottbus-Grossenhainer Bahn und Bayerische Staatsbahnen.
 Thüringische, Saal-, Werra-, Nordhausen-Erfurter Bahn und Bayerische Staatsbahnen.
 Main-Weser, Hess. Ludwigs-, Main-Neckar-B., Badische Staats-, Pfälz. B. u. Preuss. Ost-, Berlin-Stett. B.

Abschnitt IV.

E.

DER

K O H L E N V E R K E H R .

I. Der Steinkohlenverkehr

- a) im Versande aus den Sächsischen Abbaubezirken Zwickau, Lugau und Dresden, sowie
- b) im Empfange aus Schlesien.

II. Der Braunkohlenverkehr

- a) im Versande aus den Sachsen-Altenburgischen Braunkohlenwerken bei Meuselwitz und Rositz, sowie
- b) im Empfange aus Böhmen.

1876.

Lugau		Zwickau		Dresden	
Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	1876	1876	1876	1876	1876
1875	1875	1875	1875	1875	1875
1874	1874	1874	1874	1874	1874
1873	1873	1873	1873	1873	1873
1872	1872	1872	1872	1872	1872
1871	1871	1871	1871	1871	1871
1870	1870	1870	1870	1870	1870
1869	1869	1869	1869	1869	1869
1868	1868	1868	1868	1868	1868
1867	1867	1867	1867	1867	1867
1866	1866	1866	1866	1866	1866
1865	1865	1865	1865	1865	1865
1864	1864	1864	1864	1864	1864
1863	1863	1863	1863	1863	1863
1862	1862	1862	1862	1862	1862
1861	1861	1861	1861	1861	1861
1860	1860	1860	1860	1860	1860
1859	1859	1859	1859	1859	1859
1858	1858	1858	1858	1858	1858
1857	1857	1857	1857	1857	1857
1856	1856	1856	1856	1856	1856
1855	1855	1855	1855	1855	1855
1854	1854	1854	1854	1854	1854
1853	1853	1853	1853	1853	1853
1852	1852	1852	1852	1852	1852
1851	1851	1851	1851	1851	1851
1850	1850	1850	1850	1850	1850
1849	1849	1849	1849	1849	1849
1848	1848	1848	1848	1848	1848
1847	1847	1847	1847	1847	1847
1846	1846	1846	1846	1846	1846
1845	1845	1845	1845	1845	1845
1844	1844	1844	1844	1844	1844
1843	1843	1843	1843	1843	1843
1842	1842	1842	1842	1842	1842
1841	1841	1841	1841	1841	1841
1840	1840	1840	1840	1840	1840
1839	1839	1839	1839	1839	1839
1838	1838	1838	1838	1838	1838
1837	1837	1837	1837	1837	1837
1836	1836	1836	1836	1836	1836
1835	1835	1835	1835	1835	1835
1834	1834	1834	1834	1834	1834
1833	1833	1833	1833	1833	1833
1832	1832	1832	1832	1832	1832
1831	1831	1831	1831	1831	1831
1830	1830	1830	1830	1830	1830
1829	1829	1829	1829	1829	1829
1828	1828	1828	1828	1828	1828
1827	1827	1827	1827	1827	1827
1826	1826	1826	1826	1826	1826
1825	1825	1825	1825	1825	1825
1824	1824	1824	1824	1824	1824
1823	1823	1823	1823	1823	1823
1822	1822	1822	1822	1822	1822
1821	1821	1821	1821	1821	1821
1820	1820	1820	1820	1820	1820
1819	1819	1819	1819	1819	1819
1818	1818	1818	1818	1818	1818
1817	1817	1817	1817	1817	1817
1816	1816	1816	1816	1816	1816
1815	1815	1815	1815	1815	1815
1814	1814	1814	1814	1814	1814
1813	1813	1813	1813	1813	1813
1812	1812	1812	1812	1812	1812
1811	1811	1811	1811	1811	1811
1810	1810	1810	1810	1810	1810
1809	1809	1809	1809	1809	1809
1808	1808	1808	1808	1808	1808
1807	1807	1807	1807	1807	1807
1806	1806	1806	1806	1806	1806
1805	1805	1805	1805	1805	1805
1804	1804	1804	1804	1804	1804
1803	1803	1803	1803	1803	1803
1802	1802	1802	1802	1802	1802
1801	1801	1801	1801	1801	1801
1800	1800	1800	1800	1800	1800

Uebersicht

I. Der Steinkohlenverkehr

a) aus den Sächsischen Abbaubezirken Zwickau, Lugau und Dresden.

Von der Sächsischen Steinkohlen-Industrie gelangten im Jahre 1876 in Summa
2 286 414 000 Kilogramm

(gegen 2 310 385 500 Kilogramm im Vorjahre) zur Weiterbeförderung auf die Sächsischen Staatsbahnen.
Die Steinkohlenabfuhr nahm gegen das Vorjahr in Summa um

23 971 500 Kilogramm oder 1,04 Prozent ab.

Die Abnahme betraf Zwickau mit 62 686 000 Kilogramm = 3,54 Proz. und Dresden mit 26 845 500
Kilogramm = 8,07 Proz., während Lugau um 65 560 000 Kilogramm = 31,46 Proz. zunahm.

Seit dem Jahre 1870 fielen von der Gesamtproduction an Steinkohlen dem Eisenbahntransporte zu:

und zwar:		Von nebenstehenden Prozenten fielen auf		
		Zwickau,	Lugau,	Dresden,
von 2 609 051 300 Kilogr. Gesamtausbringen im Jahre 1870 = 73,79 %		57,04 %	5,27 %	11,48 %
„ 2 888 413 400 „ „ „ „ 1871 = 71,84 „		57,04 „	4,96 „	9,84 „
„ 2 946 261 400 „ „ „ „ 1872 = 73,66 „		58,78 „	4,71 „	10,17 „
„ 3 166 075 900 „ „ „ „ 1873 = 75,45 „		59,43 „	5,42 „	10,60 „
„ 3 047 307 950 „ „ „ „ 1874 = 74,08 „		56,96 „	6,07 „	11,05 „
„ 3 061 275 200 „ „ „ „ 1875 = 75,47 „		57,80 „	6,81 „	10,86 „
„ *) „ „ „ „ 1876 = *)		*)	*)	*)

Von den auf den Eisenbahnen abgefahrenen Steinkohlen stammten aus den Werken bei

	Zwickau,	Lugau,	Dresden,
im Jahre 1870 = 77,30 %	7,14 %	15,56 %	
„ „ 1871 = 79,39 „	6,91 „	13,70 „	
„ „ 1872 = 79,81 „	6,39 „	13,80 „	
„ „ 1873 = 78,77 „	7,19 „	14,04 „	
„ „ 1874 = 76,89 „	8,19 „	14,92 „	
„ „ 1875 = 76,58 „	9,02 „	14,40 „	
„ „ 1876 = 74,65 „	11,98 „	13,37 „	

Die Kohlenabfuhr auf den Schienenwegen betrug vom Ausbringen in Prozenten bei

	Zwickau,	Lugau,	Dresden,
im Jahre 1870 von 1 868 577 000 Kilogr. Ausbringen = 79,64	von 195 204 450 Kilogr. Ausbringen = 70,42	von 545 269 850 Kilogr. Ausbringen = 54,92	
„ „ 1871 „ 2 065 178 050 „ „ = 79,76	„ 216 574 750 „ „ = 66,20	„ 606 660 600 „ „ = 46,82	
„ „ 1872 „ 2 108 082 650 „ „ = 82,15	„ 223 696 250 „ „ = 62,05	„ 614 482 500 „ „ = 48,74	
„ „ 1873 „ 2 289 933 250 „ „ = 82,16	„ 270 422 300 „ „ = 63,51	„ 605 720 350 „ „ = 55,28	
„ „ 1874 „ 2 111 171 450 „ „ = 82,22	„ 295 112 450 „ „ = 62,66	„ 641 024 050 „ „ = 52,52	
„ „ 1875 „ 2 122 433 400 „ „ = 83,56	„ 340 814 050 „ „ = 61,15	„ 598 027 750 „ „ = 55,62	
„ „ 1876 „ *) „ „ = *)	„ *) „ „ = *)	„ *) „ „ = *)	

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.

Sämmtliche durch die Eisenbahnen im Jahre 1876 abgeführten Steinkohlen und Coaks sammelten sich an den einzelnen Verladungsplätzen wie folgt:

*) Bis zur Ausgabe des vorliegenden Berichtes waren die Ausweise über die Kohlenproduction pro 1876 nicht zu erlangen. Die mit der Höhe der Kohlenabfuhr auf den Eisenbahnen bisher in Verbindung gebrachten Productionsziffern werden für 1876 im Berichte auf das Jahr 1877 an den hier mit * bezeichneten Stellen nachgetragen werden.

a) im Zwickauer Bezirke:

an den Schächten im Bereiche der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	108 594	Wagenladungen à 5000 Kilogr.
„ „ „ „ „ „ „ „ Bockwaer Kohlenbahn	61 220	„ „ „ „ „
„ „ Planitzer Werken	28 432	„ „ „ „ „
„ „ Brückenbergschächten	25 746	„ „ „ „ „
„ „ Schächten im Bereiche des Zwickauer Steinkohlenbauvereins	25 228	„ „ „ „ „
„ „ Bürgerschächten	24 514	„ „ „ „ „
am Vertrauensschachte	16 885	„ „ „ „ „
„ Hoffnungschachte	8 939	„ „ „ „ „
„ Segen-Gottes-Schachte	8 834	„ „ „ „ „
„ Hilfe-Gottes-Schachte	8 356	„ „ „ „ „
„ Bahnhofschachte	5 872	„ „ „ „ „
„ Bockwaer Ladeplatze	4 829	„ „ „ „ „
„ Sarfertschachte	2 409	„ „ „ „ „
„ Bockwaer Communschachte	704	„ „ „ „ „
an verschiedenen anderen Stellen zusammen	9 872	„ „ „ „ „
Ausserdem wurden dem Bahnhofe Zwickau auf der Landstrasse zur Weiterbeförderung zugeführt	902	„ „ „ „ „
	Sa. 341 336	Wagenladungen à 5000 Kilogr.

b) im Lugauer Bezirke:

am Gottes-Segen-Schachte	15 835	Wagenladungen à 5000 Kilogr.
„ Karl-Schachte	11 954	„ „ „ „ „
„ Vertrauensschachte	7 225	„ „ „ „ „
„ Neuen Karlschachte	6 145	„ „ „ „ „
„ Kaiserin Augustaschachte	5 233	„ „ „ „ „
„ Victoriaschachte	3 001	„ „ „ „ „
„ Hedwigschachte	2 647	„ „ „ „ „
„ Johannisschachte	1 289	„ „ „ „ „
„ Sewaldschachte	450	„ „ „ „ „
„ Vereinsglück-Schachte	352	„ „ „ „ „
„ Günneschachte	294	„ „ „ „ „
„ Deutschlandschachte	219	„ „ „ „ „
„ Concordiaschachte	95	„ „ „ „ „
an der Kaisergrube	54	„ „ „ „ „
	Sa. 54 793	Wagenladungen à 5000 Kilogr.

c) im Dresdner Bezirke:

am Oppelschachte	13 153	Wagenladungen à 5000 Kilogr.
„ Segen-Gottes-Schachte	10 613	„ „ „ „ „
an den Hänichener Schächten	10 073	„ „ „ „ „
am Augustusschachte	4 926	„ „ „ „ „
„ Glückaufschachte	4 793	„ „ „ „ „
„ Albert-Schachte	4 154	„ „ „ „ „
„ Carolaschachte	3 967	„ „ „ „ „
„ Kunstschachte	3 746	„ „ „ „ „
an den Windbergschächten	3 395	„ „ „ „ „
am Hoffnungschachte	1 643	„ „ „ „ „
an den Zaukerodaer Privatschächten	59	„ „ „ „ „
Ausserdem wurden dem Bahnhofe Pottschappel auf der Landstrasse zur Weiterbeförderung zugeführt	632	„ „ „ „ „
	Sa. 61 154	Wagenladungen à 5000 Kilogr.

In den folgenden Uebersichten ist der Vertrieb der Steinkohlen sowohl nach den Hauptrichtungen, als auch nach den einzelnen Stationen der eigenen und fremden Bahnen speciell dargestellt:

Die durchschnittliche tägliche Abfuhr betrug in Ladungen

	bei Zwickau,	bei Lugau,	bei Dresden,	zusammen
1875	970	114	182	1266
1876	932	150	167	1249

Der Sächsischen Steinkohlenabfuhr eröffneten sich im Jahre 1876 die in der vorstehenden Uebersicht unter 3 und 11 aufgeführten neuen Bahnen. Dieselben bezogen zusammen 438,0 Wagenladungen. Ausserdem ist die Abfuhr der Steinkohlen aus sämtlichen Abbaubezirken

gestiegen:

nach der Muldenthalbahn	um 3 433,2	Wagenladungen,
„ „ Berlin-Dresdner Bahn	„ 538,0	„
„ den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen (einschliesslich aller erworbenen Linien)	„ 343,6	„
	<u>in Summa</u>	<u>um 4 314,8</u>
		<u>Wagenladungen,</u>

gefallen:

nach den Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen	um 4 925,3	Wagenladungen,
„ der Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	„ 2 088,4	„
„ „ Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen	„ 2 016,4	„
„ „ Berlin-Anhaltischen mit Anschlussbahnen	„ 249,8	„
„ „ Berlin-Görlitzer Bahn	„ 149,0	„
„ den Oesterreichischen Bahnen	„ 77,8	„
„ der Niederschlesisch-Märkischen mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn	„ 25,4	„
„ „ Cottbus-Grossenhainer mit Oberlausitzer Bahn und Anschlussbahnen	„ 15,0	„
	<u>in Summa</u>	<u>um 9 547,1</u>
		<u>Wagenladungen,</u>

Von der aus den Sächsischen Abbaubezirken auf die Eisenbahn gelangten Gesamtlast an Steinkohlen haben die Absatzbahnen in Prozenten bezogen:

in den Jahren

II.

	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
Die Sächsischen Staats- (einschliesslich der erworbenen) Bahnen mit den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen	70,78	72,00	70,38	66,05	70,80	74,54	75,40
„ Muldenthalbahn . . . . .	.	.	.	.	.	0,77	1,53
„ Berlin-Dresdner Bahn . . . . .	.	.	.	.	.	0,05	0,17
„ Cottbus-Grossenhainer mit Oberlausitzer und Anschlussbahnen	0,03	0,06	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03
„ Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen	18,74	17,96	17,80	18,50	17,30	14,55	14,03
„ Oesterreichischen Bahnen	0,05	0,11	0,24	0,39	0,33	0,26	0,24
„ Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	4,92	4,17	4,84	7,40	4,51	2,94	2,51
„ Berlin-Anhaltische Bahn mit Anschlussbahnen	1,52	1,52	1,44	1,33	0,67	0,80	0,81
„ Thüringische Bahn mit Anschlussbahnen	3,96	4,12	5,12	5,85	5,79	5,28	4,90
„ Weimar-Geraer Bahn . . . . .	.	.	.	.	.	.	0,10
„ Niederschlesisch-Märkische mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn . . . . .	.	.	0,14	0,45	0,43	0,47	0,47
„ Berlin-Görlitzer Bahn . . . . .	.	.	.	.	0,04	0,04	0,01
Sa.	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Die Stationen der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen, einschliesslich der erworbenen Linien, bezogen mit den Stationen der Muldenthalbahn im Jahre 1876 zusammen 76,93 Prozent (gegen 75,35 Prozent im Vorjahre) von den aus den Sächsischen Steinkohlenbezirken auf die Eisenbahnen gebrachten Kohlen und 23,07 Prozent (gegen 24,65 Prozent im Vorjahre) gingen nach den übrigen Absatzbahnen.

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 1876	
	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	über- stiegen	nicht erreicht
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Januar	8,97	7,96	8,24	7,91	8,00	8,00	9,00	0,73	.
Februar	9,21	7,65	6,90	7,32	8,40	7,95	8,97	0,64	.
März	10,14	8,17	7,13	8,48	8,92	8,55	8,20	.	0,07
April	8,53	7,14	7,92	7,38	7,90	8,70	6,73	.	1,59
Mai	9,28	7,99	7,99	8,65	7,74	6,09	8,30	.	0,03
Juni	8,23	8,19	8,27	7,63	8,00	7,92	7,24	.	1,09
Juli	6,59	8,40	9,15	8,97	9,10	8,12	7,74	.	0,59
August	6,98	8,83	9,98	8,52	8,93	8,13	8,50	0,23	.
September	7,77	9,01	8,90	8,50	8,38	8,78	9,57	1,24	.
October	7,93	8,84	9,42	8,90	7,59	8,68	8,00	0,33	.
November	9,59	9,21	8,84	8,79	8,29	9,10	9,58	1,25	.
December	8,47	8,55	8,22	8,59	7,91	8,90	7,33	.	1,00
Sa.	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00		
Extreme	10,14 u. 6,98	9,21 u. 7,14	9,98 u. 6,90	8,90 u. 7,32	9,10 u. 7,90	9,10 u. 6,09	9,58 u. 6,73		

In der Kohlenabfuhr blieben die einzelnen Monate März bis mit Juli und December hinter dem durchschnittlichen Monatsmittel von 8,33 Prozent zurück, während die Kohlentransporte der Monate Januar, Februar und August bis mit November dasselbe überschritten haben. In keinem Falle ist dies jedoch auffällig geschehen. Es hat vielmehr auch im Betriebsjahre 1876 wiederum ein ziemlich constanter Abfluss der Kohlen zum Vortheile einer 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	1873	1874	1875	1876
März	November	August	October	Juli	November	November
November	September	Juli	Juli	März	December	September
Mai	October	October	November	Januar	October	Januar
Februar	August	September	Mai	Juni	März	Februar
Januar	December	November	December	August	September	October
April	Juli	Juni	September	Februar	April	August
December	Juni	Januar	August	September	August	Mai
Juni	März	December	März	November	Juli	März
September	Mai	Mai	Februar	December	Januar	Juli
October	Januar	April	Januar	Mai	Februar	December
Juli	Februar	März	Juni	October	Juni	Juni
August	April	Februar	April	April	Mai	April

Im Jahre 1876 fiel der stärkste Verkehr mit 43 817,3 Wagenladungen auf den Monat November, der schwächste mit 30 791,9 Wagenladungen auf den Monat April.

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 1876 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	
	Bezirke					Bezirke			
	Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					Wagenladungen à 5000 Kilogramm.			

1a. Stationen und Haltestellen der Sächsischen Staatsbahnen.

Leipzig	39 982,0	1 322,0	341,0	41 645,0	Nossen	73,0	20,0	567,0	660,0
Chemnitz	20 937,2	17 848,0	670,0	39 455,2	Hartmannsdorf	519,2	125,0	2,0	646,2
Dresden	4 311,4	1 369,0	23 203,7	28 884,1	Rosswein	155,0	109,0	375,0	639,0
Crimmitschau	15 471,0	178,0	.	15 649,0	Kodewisch	632,0	1,0	.	633,0
Reichenbach i. V.	14 467,4	43,0	.	14 510,4	Leisnig	501,0	56,0	62,0	619,0
Werdau	13 716,2	74,0	.	13 790,2	Bischofswerda	17,0	7,0	590,0	614,0
Zwickau mit den um- liegenden Ladeplätzen, incl. Cainsdorf	12 005,0	9,0	.	12 014,0	Burkhardttsdorf	512,0	99,0	.	611,0
Greiz	10 509,0	8,0	.	10 517,0	Wilischthal	211,0	397,0	1,0	609,0
Freiberg	1 604,0	1 993,0	5 492,0	9 089,0	Frankenstein	44,0	23,0	490,0	557,0
Plauen i. V.	8 665,0	28,0	.	8 693,0	Stauchitz	218,0	126,0	196,0	540,0
Glauchau	7 222,2	1 169,0	1,0	8 392,2	Schönberg	531,2	.	.	531,2
Meerane	6 894,2	729,0	.	7 623,2	Reuth	516,0	10,0	.	526,0
Döbeln	2 033,2	3 320,0	310,0	5 663,2	Wittgensdorf	344,0	180,0	1,0	525,0
Hof	5 428,4	36,0	.	5 464,4	Niederwiesa	357,0	123,0	10,0	490,0
Hainsberg . . . . .	.	.	5 303,0	5 303,0	Lössnitz	486,0	.	.	486,0
Siegmarsdorf	2 869,4	1 614,0	3,0	4 486,4	Cossen	380,0	98,0	4,0	482,0
Ostrau	364,4	149,0	3 071,0	3 584,4	Grossbauchlitz	329,0	8,0	142,0	479,0
Aue	3 240,0	12,0	1,0	3 253,0	Buchholz	461,0	13,0	.	474,0
Mittweida	2 533,4	631,0	24,0	3 188,4	Bautzen	10,0	.	438,0	448,0
Schwarzenberg	2 825,0	3,0	.	2 828,0	Elster	425,2	1,0	.	426,2
Frankenberg	998,2	1 733,0	30,0	2 761,2	Borna	417,0	6,0	3,0	426,0
Hainichen	1 428,0	1 069,0	114,0	2 611,0	Lauter	408,2	.	.	408,2
Burgstädt	1 502,4	805,0	1,0	2 308,4	Erdmannsdorf	291,0	109,0	1,0	401,0
Waldheim	1 241,4	895,0	72,0	2 208,4	St. Egidien	295,0	103,0	.	398,0
Limbach	1 462,0	515,0	2,0	1 979,0	Deutschenbora	40,0	8,0	342,0	390,0
Deuben . . . . .	.	.	1 897,7	1 897,7	Adorf	383,2	.	.	383,2
Netzschkau	1 827,4	5,0	.	1 832,4	Böhrigen	27,0	292,0	54,0	373,0
Lengsfeld	1 788,2	15,0	.	1 803,2	Narsdorf	308,2	55,0	2,0	365,2
Riesa	432,0	172,0	1 148,0	1 752,0	Müglitz	66,0	.	299,0	365,0
Einsiedel	201,0	1 547,0	1,0	1 749,0	Markneukirchen	335,0	1,0	.	336,0
Meissen	423,0	139,0	1 187,0	1 749,0	Witzschdorf	225,2	102,0	.	327,2
Altenburg	1 586,4	58,0	.	1 644,4	Coswig	16,0	2,0	309,0	327,0
Flöha	972,0	560,0	58,0	1 590,0	Klingenberg . . . . .	.	.	325,0	325,0
Annaberg	1 327,2	243,0	1,0	1 571,2	Limmritz	108,0	207,0	5,0	320,0
Oschatz	206,0	106,0	1 239,0	1 551,0	Brunn	312,0	.	.	312,0
Muldenhütten	108,2	1,0	1 385,0	1 494,2	Grunau	1,0	307,0	2,0	310,0
Mehltheuer	1 479,0	2,0	8,0	1 489,0	Gaschwitz	279,0	27,0	2,0	308,0
Grossenhain	247,0	103,0	1 039,0	1 389,0	Dahlen	148,0	9,0	146,0	303,0
Oederan	1 127,0	101,0	122,0	1 350,0	Schönfeld	204,0	92,0	.	296,0
Schneeberg	1 346,0	2,0	.	1 348,0	Schönheide	294,0	.	.	294,0
Pirna	35,0	378,0	867,0	1 280,0	Untermarzgrün	294,0	.	.	294,0
Terzen	1 244,0	29,0	.	1 273,0	Priestewitz	8,0	.	285,0	293,0
Niederschlema	1 257,0	.	.	1 257,0	Kötzschenbroda	4,0	1,0	286,0	291,0
Rochlitz	972,0	222,0	21,0	1 215,0*	Thalheim	248,0	40,0	.	288,0
Auerbach	1 194,0	2,0	.	1 196,0	Weischlitz	270,0	13,0	.	283,0
Wüstenbrand	878,2	299,0	.	1 177,2	Leubsdorf	106,0	172,0	.	278,0
Radeberg	46,0	19,0	1 011,0	1 076,0	Marienberg	179,2	85,0	.	264,2
Gössnitz	1 053,0	11,0	.	1 064,0	Hohenfichte	67,0	194,0	.	261,0
Erlau	805,2	214,0	14,0	1 033,2	Grimma	48,0	123,0	88,0	259,0
Oelsnitz	981,2	5,0	.	986,2	Klingenthal	249,0	7,0	.	256,0
Hohenstein	587,0	398,0	.	985,0	Wilkau	255,0	.	.	255,0
Oberschlema	943,2	1,0	.	944,2	Kamenz	3,0	10,0	241,0	254,0
Zschopau	643,0	286,0	4,0	933,0	Wolkenstein	99,0	131,0	8,0	238,0
Oberlichtenau	575,0	294,0	7,0	876,0	Wiesenburg	237,0	.	.	237,0
Wurzen	757,2	8,0	75,0	840,2	Waldkirchen	148,0	74,0	4,0	226,0
Falkenstein	775,0	2,0	.	777,0	Eger	217,0	.	.	217,0
Herlasgrün	748,0	16,0	.	764,0	Bockau	215,0	1,0	.	216,0
Tharandt	193,0	278,0	268,0	739,0	Böhlen	213,0	.	.	213,0
Zwönitz	353,2	366,0	.	719,2	Niedersedlitz . . . . .	.	.	210,0	210,0
Geithain	675,0	21,0	13,0	709,0	Pulsnitz	1,0	.	190,0	191,0
Miltitz . . . . .	.	30,0	677,0	707,0	Eibenstock	177,0	1,0	.	178,0
Neumark	698,0	.	.	698,0	Scharfenstein	48,0	128,0	1,0	177,0
Plauen b. D. . . . .	.	.	685,0	685,0	Pockau-Lengefeld	146,2	25,0	.	171,2
Mosel	549,0	123,0	.	672,0	Kieritzsch	165,0	1,0	.	166,0
					Niederbobritzsch . . . . .	.	5,0	161,0	166,0
					Dürrröhrsdorf . . . . .	.	.	164,0	164,0

*) Ausser diesem Quantum erhielt Rochlitz noch 324 Ladungen als Station der Muldenalbahn (s. unter 2).

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	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					
Franzensbad	157,0	.	.	157,0	Niederstriegis . . . . .	.	9,0	25,0	34,0
Pottschappel . . . . .	.	.	154,5	154,5	Rautenkranz	33,0	.	.	33,0
Wolfsgrün	153,0	1,0	.	154,0	Bischheim . . . . .	.	.	32,0	32,0
Pirk	152,0	.	.	152,0	Borsdorf	12,0	.	20,0	32,0
Röderau	1,0	.	148,0	149,0	Edle Krone . . . . .	.	.	30,0	30,0
Stenn	149,0	.	.	149,0	Ebersbach . . . . .	.	.	29,0	29,0
Dittersdorf	84,0	64,0	.	148,0	Zittau	8,0	.	21,0	29,0
Molsdorf	147,0	.	.	147,0	Arnsdorf . . . . .	.	.	26,0	26,0
Schöneck	147,0	.	.	147,0	Brambach	26,0	.	.	26,0
Grossvoigtsberg	6,0	.	140,0	146,0	Cranzahl	24,0	2,0	.	26,0
Penig	61,0	78,0	3,0	142,0 *	Wilschhaus	26,0	.	.	26,0
Reifland	89,0	48,0	.	137,0	Bornitz . . . . .	.	2,0	23,0	25,0
Görlitz	12,0	.	122,0	134,0	Reitzenhain	20,0	5,0	.	25,0
Krippen	35,0	5,0	94,0	134,0	Klosterbuch . . . . .	.	11,0	12,0	23,0
Grossröhrsdorf . . . . .	.	1,0	126,0	127,0	Steina	20,0	1,0	2,0	23,0
Altenbach	124,0	.	1,0	125,0	Elsterberg	20,0	.	.	20,0
Berbersdorf	2,0	41,0	82,0	125,0	Lugau	16,0	.	1,0	17,0
Langenberg . . . . .	.	.	122,0	122,0	Langenleuba . . . . .	.	12,0	2,0	14,0
Demitz . . . . .	.	.	116,0	116,0	Voitersreuth	13,0	.	.	13,0
Fischbach . . . . .	.	.	105,0	105,0	Elsterwerda . . . . .	.	.	12,0	12,0
Grossschirma	95,0	7,0	.	102,0	Lichtenberg . . . . .	.	9,0	.	9,0
Löbau	16,0	.	85,0	101,0	Lobstädt	6,0	3,0	.	9,0
Niederau	6,0	.	95,0	101,0	Pommritz . . . . .	.	.	9,0	9,0
Breitingen	98,0	.	.	98,0	Grossbothen	2,0	.	6,0	8,0
Bergen	89,0	.	.	89,0	Leutersdorf . . . . .	.	.	8,0	8,0
Zöblitz	39,0	47,0	.	86,0	Neusalza - Spremberg . . . . .	.	.	8,0	8,0
Olbernhau	22,0	63,0	.	85,0	Breitenborn	6,0	1,0	.	7,0
Beucha	70,0	2,0	9,0	81,0	Taubenheim	2,0	.	5,0	7,0
Jägersgrün	80,0	.	.	80,0	Warnsdorf . . . . .	.	.	7,0	7,0
Grünhainichen	60,0	17,0	.	77,0	Zwota	7,0	.	.	7,0
Posthausen	65,0	.	11,0	76,0	Berga	5,0	1,0	.	6,0
Dorfchemnitz	75,0	.	.	75,0	Tetschen . . . . .	.	.	6,0	6,0
Seitschen	10,0	.	65,0	75,0	Alchemnitz . . . . .	.	5,0	.	5,0
Frohburg	40,0	28,0	3,0	71,0	Alt- und Neugersdorf . . . . .	.	.	4,0	4,0
Gröditz	35,0	1,0	21,0	57,0	Bienenmühle . . . . .	.	3,0	1,0	4,0
Bodenbach . . . . .	.	.	56,0	56,0	Herrnhut	1,0	.	3,0	4,0
Königstein . . . . .	.	.	56,0	56,0	Oberoderwitz	2,0	.	2,0	4,0
Paditz	56,0	.	.	56,0	Kleinwaltersdorf . . . . .	.	3,0	.	3,0
Weipert	43,0	13,0	.	56,0	Neumühle	3,0	.	.	3,0
Wülknitz . . . . .	.	1,0	54,0	55,0	Reichenbach i. L. . . . .	.	.	3,0	3,0
Radebeul . . . . .	.	.	54,0	54,0	Seiffhennersdorf . . . . .	.	.	3,0	3,0
Hennersdorf	26,0	27,0	.	53,0	Eibau . . . . .	.	.	2,0	2,0
Wiesenbad	40,0	10,0	.	50,0	Grossschönau . . . . .	.	.	2,0	2,0
Lohmen . . . . .	.	.	48,0	48,0	Grosssteinberg	1,0	.	1,0	2,0
Dornreichenbach	27,0	.	14,0	41,0	Grüna . . . . .	.	2,0	.	2,0
Wolfsgefärth	11,0	30,0	.	41,0	Hammerbrück	2,0	.	.	2,0
Blauenthal	40,0	.	.	40,0	Voigtsgrün	2,0	.	.	2,0
Sohland . . . . .	.	.	39,0	39,0	Berthelsdorf . . . . .	.	1,0	.	1,0
Fährbrücke	38,0	.	.	38,0	Gersdorf . . . . .	.	.	1,0	1,0
Braunsdorf	7,0	29,0	.	36,0	Hainewalde . . . . .	.	.	1,0	1,0
Stein	35,0	1,0	.	36,0	Mulda . . . . .	.	1,0	.	1,0
Jocketa	35,0	.	.	35,0	Schöna . . . . .	.	.	1,0	1,0
Falkenau	26,0	6,0	2,0	34,0	Tanndorf . . . . .	.	.	1,0	1,0
Köttwitzsch	33,0	1,0	.	34,0	Zoblitz . . . . .	.	.	1,0	1,0
Naunhof	6,0	.	28,0	34,0					

1 b. Stationen und Haltestellen der unter Sächs. Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

Gössnitz-Geraer Bahn.				Gaschwitz - Meuselwitzer Bahn.					
Gera	6 362,4	2 264,0	.	8 626,4	Zwenkau	279,0	4,0	283,0	
Ronneburg	1 450,4	24,0	.	1 474,4	Groitzsch	44,0	34,0	78,0	
Schmölln	1 290,0	14,0	.	1 304,0	Lucka	9,0	.	9,0	
Nöbdenitz	136,0	3,0	.	139,0					
Altenburg-Zeitzer Bahn.				Zittau - Reichenberger Bahn.					
Meuselwitz	275,0	.	.	275,0	Reichenberg . . . . .	.	.	33,0	33,0
Zeititz	234,0	.	.	234,0	Grottau . . . . .	.	.	4,0	4,0
Rositz	11,0	.	.	11,0	Kratzau . . . . .	.	.	3,0	3,0
Behmsdorf	9,0	.	.	9,0	Machendorf . . . . .	.	.	2,0	2,0

* Als Station der Muldenalbahn erhielt Penig 3264,0 Ladungen (s. unter 2).

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	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				

2. Stationen der Muldenthalbahn.

Penig	3 020,0	244,0	.	3 264,0	Rochlitz	147,0	177,0	.	324,0
Remse	1 088,0	22,0	.	1 110,0	Lunzenau	206,0	11,0	.	217,0
Waldenburg	499,0	102,0	.	601,0	Wechselburg	120,0	6,0	.	126,0
Grossbothen	539,0	4,0	.	543,0	Lastau	70,0	2,0	4,0	76,0
Wolkenburg	365,0	11,0	.	376,0	Rochsburg	28,0	.	.	28,0
Colditz	122,0	197,0	9,0	328,0	Glauchau . . . . .	.	12,0	.	12,0

3. Stationen der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn.

Werdau	2,0	.	2,0
------------------	---	-----	---	-----

4. Stationen der Berlin-Dresdner Bahn.

Weinböhla . . . . .	.	.	322,0	322,0	Zossen . . . . .	.	.	6,0	6,0
Basslitz . . . . .	.	.	161,0	161,0	Berlin . . . . .	.	.	3,0	3,0
Dresden . . . . .	.	.	98,0	98,0	Baruth . . . . .	.	.	2,0	2,0
Grossenhain . . . . .	.	.	81,0	81,0	Elsterwerda . . . . .	.	.	2,0	2,0
Cossebaude . . . . .	.	.	61,0	61,0	Marienfelde . . . . .	.	.	2,0	2,0
Frauenhain . . . . .	.	.	9,0	9,0	Brenitz-Sonnenwalde . . . . .	.	.	1,0	1,0
Uckro-Luckau . . . . .	.	.	9,0	9,0	Mahlow . . . . .	.	.	1,0	1,0
Kirchhain-Dobrilugk . . . . .	.	.	6,0	6,0					

5. Stationen der Cottbus-Grossenhainer mit der Oberlausitzer Bahn.

Schönfeld . . . . .	.	.	49,0	49,0	Ruhland . . . . .	.	.	6,0	6,0
Ortrand . . . . .	.	.	48,0	48,0	Hohenbocka . . . . .	.	.	4,0	4,0
Lauchhammer	2,0	.	18,0	20,0	Hoyerswerda . . . . .	.	.	3,0	3,0
Liebenwerda . . . . .	.	.	14,0	14,0	Mückenbergr . . . . .	.	.	2,0	2,0
Cottbus . . . . .	.	.	8,0	8,0	Senftenberg . . . . .	.	.	2,0	2,0

6. Stationen der Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen.

a) Bayerische Staatsbahnen.

Nürnberg	6 971,4	424,0	.	7 395,4	Wassertrüdingen	265,0	.	.	265,0
Bamberg	4 685,4	2,0	.	4 687,4	Neustadt a. d. Aisch	255,0	.	.	255,0
Eger	4 265,0	194,0	.	4 459,0	Würzburg	244,0	.	.	244,0
Hof	3 989,0	3,0	.	3 992,0	Staffelstein	233,0	.	.	233,0
Bayreuth	3 895,0	85,0	.	3 980,0	Doos	217,0	.	.	217,0
Erlangen	3 780,0	18,0	.	3 798,0	Burgfarrnbach	209,0	.	.	209,0
Lichtenfels	3 772,0	4,0	.	3 776,0	Stein	203,0	.	.	203,0
Fürth	3 387,0	.	.	3 387,0	Schonungen	196,0	.	.	196,0
Selb	1 917,0	20,0	.	1 937,0	Untersteinach	188,0	.	.	188,0
Culmbach	1 752,0	34,0	.	1 786,0	Oberndorf-Schweinfurt	178,0	.	.	178,0
Augsburg	1 412,0	.	.	1 412,0	Kissingen	171,0	.	.	171,0
Schweinfurt	1 338,0	.	.	1 338,0	Oberkotzau	162,0	.	.	162,0
Nördlingen	1 179,0	.	.	1 179,0	Rothenburg	157,0	.	.	157,0
Neuenmarkt	1 036,0	.	.	1 036,0	Dutzendteich	154,0	.	.	154,0
Weiden	806,0	52,0	.	858,0	Mitterteich	122,0	14,0	.	136,0
Münchberg	838,0	.	.	838,0	Neustadt a. d. Saale	136,0	.	.	136,0
Ansbach	759,0	.	.	759,0	Kemnath	116,0	18,0	.	134,0
Schwarzenbach	693,0	44,0	.	737,0	Rehau	128,0	6,0	.	134,0
München	666,0	.	.	666,0	Kempten	126,0	.	.	126,0
Rosenberg	595,0	.	.	595,0	Gunzenhausen	122,0	.	.	122,0
Ingolstadt	529,0	.	.	529,0	Baiersdorf	119,0	.	.	119,0
Forchheim	479,0	.	.	479,0	Marktschorgast	113,0	.	.	113,0
Lindau	444,0	.	.	444,0	Breitengüßbach	100,0	.	.	100,0
Schwabach	400,0	.	.	400,0	Rentwertshausen	93,0	.	.	93,0
Kitzingen	377,0	.	.	377,0	Sachsen	92,0	.	.	92,0
Eltersdorf	369,0	.	.	369,0	Oberwern	85,0	.	.	85,0
Asch	296,0	.	.	296,0	Uffenheim	83,0	.	.	83,0
Hassfurt	293,0	.	.	293,0	Reichelsdorf	80,0	.	.	80,0
Lauf	283,0	.	.	283,0	Zapfendorf	80,0	.	.	80,0
Regensburg	270,0	.	.	270,0	Ebensfeld	73,0	.	.	73,0

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					
Poppenhausen	70,0			70,0	Amberg	12,0			12,0
Waldsassen	54,0	16,0		70,0	Bergtheim	12,0			12,0
Donauwörth	69,0			69,0	Gädheim	12,0			12,0
Weissenburg	69,0			69,0	Roth	12,0			12,0
Münnerstadt	68,0			68,0	Herrnbergtheim	11,0			11,0
Hochstadt	67,0			67,0	Heustreu	11,0			11,0
Walhallastrasse	66,0			66,0	Langenfeld	11,0			11,0
Hersbruck	65,0			65,0	Redwitz	11,0			11,0
Kirchenlaibach	63,0			63,0	Treuchtlingen	11,0			11,0
Neuulm	62,0			62,0	Windischeschenbach	11,0			11,0
Falls	56,0	4,0		60,0	Dollnstein	10,0			10,0
Hergatz	60,0			60,0	Eichstädt	10,0			10,0
Stammbach	58,0			58,0	Feucht	10,0			10,0
Marktbreit	56,0			56,0	Weigolshausen	10,0			10,0
Neumarkt i. d. Oberpfalz	55,0			55,0	Staffelbach	9,0			9,0
Ochsenfurt	54,0			54,0	Windsheim	9,0			9,0
Trebgast	53,0			53,0	Ipsheim	8,0			8,0
Mögeldorf	50,0			50,0	Küps	8,0			8,0
Hirschaid	49,0			49,0	Triesdorf	8,0			8,0
Tirschenreuth	46,0			46,0	Vilshofen	8,0			8,0
Rottendorf	45,0			45,0	Ermetzhofen	7,0			7,0
Langenzenn	44,0			44,0	Reuth	7,0			7,0
Schweinau	42,0			42,0	Winterhausen	7,0			7,0
Emskirchen	40,0			40,0	Freising		6,0		6,0
Dinkelsbühl	39,0			39,0	Siegelsdorf	6,0			6,0
Ebelsbach	39,0			39,0	Wiesau	6,0			6,0
Mellerichstadt	38,0			38,0	Haslau	5,0			5,0
Dombühl	35,0			35,0	Neustadt a. d. Waldnaab	5,0			5,0
Seligenstadt	33,0			33,0	Solnhofen	5,0			5,0
Bergtheim	31,0			31,0	Bodenwöhr	4,0			4,0
Mainleus	31,0			31,0	Iphofen	4,0			4,0
Dettelbach	30,0			30,0	Neukirchen	4,0			4,0
Harsdorf	30,0			30,0	Offingen	4,0			4,0
Heilsbrunn	28,0			28,0	Pleinfeld	4,0			4,0
Pommelsbrunn	28,0			28,0	Röthenbach	4,0			4,0
Seybothenreuth	28,0			28,0	Weierhammer	4,0			4,0
Wettelsheim	26,0			26,0	Wicklesgrouth	4,0			4,0
Unselben	25,0			25,0	Zeil	4,0			4,0
Burgkundstadt	24,0			24,0	Markteinersheim	3,0			3,0
Kaufering	24,0			24,0	Sinzing	3,0			3,0
Kronach	24,0			24,0	Bruckdorf	2,0			2,0
Karlstadt	22,0			22,0	Deggendorf	2,0			2,0
Ottensoos	22,0			22,0	Gundelsdorf	2,0			2,0
Steinach	22,0			22,0	Haidhof	2,0			2,0
Mainbernheim	20,0			20,0	Heidingsfeld	2,0			2,0
Vach	20,0			20,0	Langlau	2,0			2,0
Feuchtwangen	19,0			19,0	Lehrberg	2,0			2,0
Markt Bibart	18,0			18,0	Leutershausen	2,0			2,0
Eggolsheim	16,0			16,0	Moosham	2,0			2,0
Postbauer	16,0			16,0	Nabburg	2,0			2,0
Schwandorf	16,0			16,0	Oberdachstetten	2,0			2,0
Vilseck	14,0	2,0		16,0	Pappenheim	2,0			2,0
Ellingen	14,0			14,0	Ulm	2,0			2,0
Hagenbüchach	13,0			13,0	Mühdorf	1,0			1,0
Oettingen	13,0			13,0	Simbach	1,0			1,0

b) Anschlussbahnen.

Werrabahn.				Grimmenthal			
Coburg	1 566,0		1 566,0	Schmalkalden	8,0		8,0
Eisfeld	723,0		723,0	Salzungen	4,0		4,0
Sonneberg	601,0		601,0	Immelborn	3,0		3,0
Themar	596,0		596,0	Wasungen	1,0		1,0
Meiningen	384,0		384,0				
Hildburghausen	287,0		287,0				
Oeslau	181,0		181,0				
Neustadt a. d. Haide	63,0		63,0				
Walldorf	51,0		51,0				
Ebersdorf	50,8		50,8				

Württembergische
Staatsbahnen.

Nördlingen	110,0		110,0
Heidenheim	44,0		44,0

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	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					
Crailsheim	42,0			42,0	Hessische Ludwigsbahn.				
Aalen	22,0			22,0	Frankfurt a. M.	4,0			4,0
Bopfingen	6,0			6,0	Bischofsheim	2,0			2,0
Wasseralfingen	6,0			6,0					
Ulm	4,0			4,0	Badische Staatsbahnen.				
Ellwangen	2,0			2,0	Würzburg	2,0			2,0
Gmünd	2,0			2,0					
Hall	2,0			2,0					
Reutlingen	2,0			2,0					

7. Stationen der Oesterreichischen Bahnen.

Kaiser Franz-Josef-Bahn.					Kreibitz-Neudörfel			2,0	2,0
Marienbad	18,0			18,0	Reichstadt-Niemes			2,0	2,0
Wien	2,0			2,0	Schönfeld			1,0	1,0
Kronprinz-Rudolf-Bahn.					Oesterreichische Staatsbahnen.				
Steyer			30,0	30,0	Aussig			81,0	81,0
Buschtährader Bahn.					Lobositz			26,0	26,0
Carlsbad	190,0		7,0	197,0	Theresienstadt			10,0	10,0
Schlackenwerth	46,0			46,0	Hrobec			3,0	3,0
Komotau	14,0			14,0	Nestzic			2,0	2,0
Pürstein	12,0			12,0	Zalesl			1,0	1,0
Chodau	4,0			4,0	Aussig-Teplitzer Bahn.				
Elbogen-Neusattel	4,0			4,0	Teplitz			52,0	52,0
Kaaden-Brunnersdorf			3,0	3,0	Settetz			22,0	22,0
Falkenau	2,0			2,0	Karbitz			11,0	11,0
Horatitz			2,0	2,0	Mariaschein			8,0	8,0
Königsberg	2,0			2,0	Dux			6,0	6,0
Hauenstein-Warta	1,0			1,0	Tschochau			4,0	4,0
Krima-Neudorf		1,0		1,0	Bilin			3,0	3,0
Tuschmitz			1,0	1,0	Brüx			3,0	3,0
Böhmische Westbahn.					Türmitz			3,0	3,0
Rokitzan	4,0			4,0	Wobontsch			3,0	3,0
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.					Schwaz			2,0	2,0
Einsiedel			1,0	1,0	Hertine			1,0	1,0
Friedland			1,0	1,0	Ratschitz-Oberleitensdorf			1,0	1,0
Liebenau			1,0	1,0	Schönfeld			1,0	1,0
Böhmische Nordbahn.					Prag-Duxer Bahn.				
Böhm.-Leipa			109,0	109,0	Laun			2,0	2,0
Tetschen			45,0	45,0	Obernitz			1,0	1,0
Böhmisch-Kamnitz-Stein-schönau			27,0	27,0	Dux-Bodenbacher Bahn.				
Bensen			25,0	25,0	Teplitz-Waldthor			38,0	38,0
Sandau-Politz			25,0	25,0	Dux			11,0	11,0
Habichtstein			13,0	13,0	Königswald			11,0	11,0
Hirschberg			12,0	12,0	Klein-Kahn			7,0	7,0
Haida			9,0	9,0	Görkau			6,0	6,0
Rumburg			9,0	9,0	Bodenbach			4,0	4,0
Röhrsdorf-Zwickau			8,0	8,0	Eisenberg			3,0	3,0
Ebersdorf-Markersdorf			5,0	5,0	Kulm			3,0	3,0
Franzensthal			5,0	5,0	Rosenthal			3,0	3,0
Rabstein			5,0	5,0	Ossegg			2,0	2,0
Schluckenau			5,0	5,0	Bünaburg			1,0	1,0
Straussnitz-Neustadt			5,0	5,0	Komotau			1,0	1,0
Langenau			4,0	4,0	Kosten			1,0	1,0
Woken			4,0	4,0	Obergeorgenthal			1,0	1,0
Bösig			3,0	3,0	Oberleitensdorf			1,0	1,0
Grund-Georgenthal			2,0	2,0	Oesterreichische Nord-westbahn.				
					Tetschen			49,0	49,0
					Gross-Priesen			16,0	16,0
					Leitmeritz			12,0	12,0
					Polepp			8,0	8,0
					Gastorf			4,0	4,0
					Calositz-Cernosek			1,0	1,0

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				

8. Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen.

a) Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Leipzig	5 960,8			5 960,8	Thale	22,0			22,0
Halle	1 006,0	7,0		1 013,0	Aschersleben	20,0			20,0
Buckau	452,0			452,0	Bismark	20,0			20,0
Trotha	295,8			295,8	Gardelegen	14,0			14,0
Stassfurt	272,0	2,0		274,0	Vienenburg	14,0			14,0
Cöthen	266,0	2,0		268,0	Ballenstedt	12,0			12,0
Halberstadt	266,0			266,0	Rogätz	12,0			12,0
Westerhüsen	217,0			217,0	Förderstedt		8,0		8,0
Magdeburg	202,0			202,0	Goldbeck	8,0			8,0
Calbe a. S.	177,0	18,0		195,0	Stamsdorf	8,0			8,0
Schkeuditz	159,0	2,0	10,0	171,0	Wulfen	8,0			8,0
Neust. - Magdeburg	144,0			144,0	Gnadau	7,0			7,0
Gross - Ammensleben	90,0			90,0	Weissand	7,0			7,0
Könnern	84,0			84,0	Meitzendorf	6,0			6,0
Quedlinburg	72,0			72,0	Osterburg	6,0			6,0
Bernburg	70,0			70,0	Biendorf	4,0			4,0
Belleben	58,0			58,0	Ermsleben	4,0			4,0
Sandersleben	54,0			54,0	Gatersleben	4,0			4,0
Wasserleben	52,0			52,0	Güsten	4,0			4,0
Schönebeck	42,0	2,0		44,0	Hadmersleben	4,0			4,0
Gröbers	31,0		1,0	32,0	Salzwedel	4,0			4,0
Stendal	28,0	2,0		30,0	Wolmirstedt	4,0			4,0
Wernigerode	30,0			30,0	Nauendorf	2,0			2,0
Niemberg	25,0			25,0	Neubaldensleben		2,0		2,0
Tangerhütte	22,0			22,0	Seehausen	2,0			2,0

b) Anschlussbahnen.

Braunschweigische Bahnen.				Frankfurt-Bebraer und Halle-Casseler Bahn.			
Königsutter	8,0		8,0	Sangerhausen	312,0		312,0
Goslar	4,0		4,0	Eisleben	158,0		158,0
Schladen	4,0		4,0	Nordhausen	38,0		38,0
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.				Hannoversche Staatsbahnen.			
Neust. - Magdeburg	400,0	2,0	402,0	Göttingen	36,0		36,0
Helmstedt	28,0		28,0	Herzberg	18,0		18,0
Sudenburg	16,0		16,0	Scharzfeld-Lauterberg	4,0		4,0
Dreileben-Drakenstedt	8,0	2,0	10,0	Celle	2,0		2,0
Offleben	10,0		10,0	Harburg	2,0		2,0
Eilsleben	2,0	2,0	4,0	Niedersachswerfen	2,0		2,0
Burg	2,0		2,0				
Genthin	2,0		2,0				
Königsborn	2,0		2,0				
Völpke	2,0		2,0				
Wefensleben	2,0		2,0				

9. Stationen der Berlin-Anhaltischen mit Anschlussbahn.

a) Berlin-Anhaltische Bahn.

Bitterfeld	595,0	16,0	1,0	612,0	Rosslau	35,0	2,0		37,0
Burxdorf	1,0		454,0	455,0	Bergwitz	36,0			36,0
Delitzsch	248,0		13,0	261,0	Falkenberg	8,0		26,0	34,0
Dessau	216,0			216,0	Gräfenhainchen	34,0			34,0
Wallwitzhafen	172,0			172,0	Zahna	34,0			34,0
Wittenberg	100,0		66,0	166,0	Raguhn	29,0			29,0
Zerbst	147,0	8,0		155,0	Jessnitz	28,0			28,0
Brehna	88,0			88,0	Jüterbog	10,0	2,0	16,0	28,0
Rackwitz	83,0		4,0	87,0	Linda	26,0		1,0	27,0
Berlin	74,0	10,0		84,0	Jacobsthal	1,0		25,0	26,0
Holzendorf	42,0		8,0	50,0	Landsberg	26,0			26,0

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	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				
Herzberg			24,0	24,0	Luckenwalde	2,0		3,0	5,0
Zschortau	17,0		2,0	19,0	Annaburg			4,0	4,0
Blönsdorf	15,0			15,0	Cöthen	3,0			3,0
Lichterfelde	10,0			10,0	Oehna	2,0			2,0
Roitzsch	10,0			10,0	Trebbin	1,0		1,0	2,0
Jessen			9,0	9,0	Elster			1,0	1,0
Burgkernitz	7,0			7,0	Ludwigsfelde			1,0	1,0
Coswig	4,0	2,0		6,0					

b) Anschlussbahn.

Märkisch-Posener Bahn.
Züllichau

2,0

2,0

10. Stationen der Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen.

a) Thüringische Bahn.

Halle	274,0	1 914,0	1,0	2 189,0	Triptis	147,0	8,0		155,0
Gotha	2 054,8	47,0		2 101,8	Merseburg	133,0	10,0	2,0	145,0
Weissenfels	204,0	1 789,0	9,0	2 002,0	Niederpöllnitz	105,0			105,0
Köstritz	1 612,0	259,0		1 871,0	Eichicht	87,0	16,0		103,0
Erfurt	1 668,8	14,0		1 682,8	Sulza	85,0			85,0
Arnstadt	1 047,8	9,0		1 056,8	Wolfsgefärdth	36,0	28,0		64,0
Weimar	905,8	103,0		1 008,8	Ballstedt	55,0			55,0
Apolda	920,0	18,0		938,0	Könitz	51,0			51,0
Unterwellenborn	933,0			933,0	Knauthayn	33,0	1,0		34,0
Crossen	647,0	90,0		737,0	Pegau	30,0		3,0	33,0
Plagwitz-Lindenau	535,4	35,0	18,0	588,4	Oppurg	31,0			31,0
Pörsneck	514,0	11,0		525,0	Ohrdruf		20,0		20,0
Saalfeld	433,0	57,0		490,0	Teuchern	20,0			20,0
Kösen	380,0			380,0	Leipzig	17,8			17,8
Dietendorf	321,0	2,0		323,0	Grossgotttern	17,0			17,0
Fröttstedt	301,0	1,0		302,0	Eythra	11,0	1,0	1,0	13,0
Markranstädt	200,0	86,0	12,0	298,0	Kötschau	8,0			8,0
Corbetha	279,0		4,0	283,0	Reuden	4,0		1,0	5,0
Neustadt a. O.	201,0	9,0		210,0	Dingelstedt	4,0			4,0
Naumburg	207,0		1,0	208,0	Dürrenberg	3,0			3,0
Eisenach	204,0			204,0	Gera		3,0		3,0
Weida	174,0	17,0		191,0	Herleshausen	2,0			2,0
Mühlhausen	171,0	13,0		184,0	Waltershausen		2,0		2,0
Langensalza	174,8	1,0		175,8	Zeitz			2,0	2,0
Vieselbach	158,0			158,0					

b) Anschlussbahnen.

Nordhausen-Erfurter
Bahn.

Gispersleben	187,0			187,0
Cölleda	124,0			124,0
Walsleben	111,0			111,0
Ringleben	101,0			101,0
Straussfurt	65,0			65,0
Sondershausen	41,0			41,0
Greussen	38,0			38,0
Hohenebra	18,0			18,0
Buttstädt	2,0			2,0
Sömmerda	2,0			2,0

Saalbahn.

Jena	774,0	50,0		824,0
Rudolstadt	260,0			260,0
Kahla	252,0			252,0
Schwarzburg	152,0	5,0		157,0
Camburg	71,0			71,0
Uhlstädt	63,0			63,0
Dornburg	26,0			26,0
Orlamünde	18,0			18,0
Rothenstein	6,0			6,0

11. Stationen der Weimar-Geraer Bahn.

Weimar	179,0	2,0		181,0	Hermsdorf-Klosterlausnitz	14,0	1,0		15,0
Jena	133,0	10,0		143,0	Göschwitz	8,0			8,0
Roda	45,0			45,0	Schwabhausen	6,0	2,0		8,0
Mellingen	22,0	12,0		34,0	Kraftsdorf	2,0			2,0

nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)	nach	aus dem			überhaupt (nach der Bedeutung geordnet)
	Zwickauer	Lugauer	Dresdner			Zwickauer	Lugauer	Dresdner	
	Bezirke					Bezirke			
Wagenladungen à 5000 Kilogramm.					Wagenladungen à 5000 Kilogramm.				

12. Stationen der Niederschlesisch-Märkischen mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn.

Eilenburg	1 617,0	.	16,0	1 633,0	Cottbus . . . . .	.	.	2,0	2,0
Torgau	161,0	46,0	35,0	242,0	Delitzsch . . . . .	.	2,0	.	2,0
Jesewitz	90,0	2,0	11,0	103,0	Beutersitz . . . . .	.	.	1,0	1,0
Taucha	96,0	.	4,0	100,0	Dobrilugk - Kirchhain	1,0	.	.	1,0
Crensdorf	30,0	2,0	4,0	36,0	Gottesberg	1,0	.	.	1,0
Zschakau	23,0	.	7,0	30,0	Nicolausdorf . . . . .	.	.	1,0	1,0
Penzig . . . . .	.	.	5,0	5,0	Schöneberg . . . . .	.	.	1,0	1,0

13. Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn.

Strassgräbchen . . . . .	.	.	16,0	16,0	Nikrisch . . . . .	.	.	1,0	1,0
Berlin . . . . .	.	.	4,0	4,0	Senftenberg . . . . .	.	.	1,0	1,0
Lübben . . . . .	.	.	2,0	2,0	Spremberg . . . . .	.	.	1,0	1,0
Cottbus . . . . .	.	.	1,0	1,0					

Zur Vervollständigung des Bildes über den Umfang und die räumliche Ausdehnung des Kohlenverkehrs wird in Folgendem über die Grösse der Entfernungen Auskunft gegeben, welche die beladenen Wagen durchlaufen haben, um die Bestimmungsorte zu erreichen. Die Ladungen à 5000 Kilogr. haben bis zu ihrem Bestimmungsorte zurückgelegt:

VI. im Laufe	auf den Sächsischen Staats- bahnen einschl. der er- worbenen Linien	auf den unter Sächsischer Staatsver- waltung stehenden Privatbahnen				auf fremden Bahnen	zusammen
		Gössnitz- Geraer Bahn	Altenburg- Zeitzer Bahn	Gaschwitz- Meuselwitzer Bahn	Zittau- Reichenberger Bahn		
Kilometer.							

a) aus dem Zwickauer Bezirke:

von den Kohlenbahnen bei Zwickau nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich aller erworbenen Linien	13 285 870	.	.	.	.	3 114	13 288 984
" Gössnitz-Geraer Bahn	341 836	274 948	.	.	.	.	616 784
" Altenburg-Zeitzer Bahn	30 153	.	10 202	.	.	.	40 355
" Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	27 294	.	742	2 406	.	.	30 442
" Muldenthalbahn	148 901	.	.	.	122 859	.	271 760
" Cottbus-Grossenhainer mit der Oberlausitzer Bahn	296	.	.	.	82	.	378
" Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen	7 153 998	.	.	.	8 295 170	.	15 449 168
" Oesterreichischen Bahnen	41 061	.	.	.	17 036	.	58 097
" Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	1 187 950	.	.	.	487 279	.	1 675 229
" Berlin-Anhaltischen Bahn	219 992	.	.	.	104 517	.	324 509
" Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen	1 085 737	281 463	101 670	.	1 518 478	.	2 987 348
" Weimar-Geraer Bahn	15 158	14 280	.	.	21 990	.	51 428
" Niederschlesisch-Märkischen mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn	210 122	.	.	.	51 953	.	262 075
Summa	23 748 368	570 691	112 614	2 406	.	10 622 478	35 056 557

b) aus dem Lugauer Bezirke:

von der Station Lugau nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich aller erworbenen Linien	2 158 716	.	.	.	.	.	2 158 716
" Gössnitz-Geraer Bahn	108 335	80 042	.	.	.	.	188 377
" Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	2 628	.	476	534	.	.	3 638
" Muldenthalbahn	26 756	.	.	.	19 507	.	46 263
" Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn	112	.	.	.	.	.	112
" Bayerischen Staatsbahnen	164 725	.	.	.	89 578	.	254 303
" Oesterreichischen Bahnen	102	.	.	.	35	.	137
" Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	5 876	.	.	.	5 192	.	11 068
" Berlin-Anhaltischen mit Anschlussbahn	4 656	.	.	.	3 548	.	8 204
" Thüringischen mit Anschlussbahn	279 047	80 990	49 790	.	270 343	.	680 170
" Weimar-Geraer Bahn	1 269	945	.	.	1 456	.	3 670
" Halle-Sorau-Gubener Bahn	5 876	.	.	.	2 544	.	8 420
Summa	2 758 098	161 977	50 266	534	.	392 203	3 363 078

Abschnitt IV. E.
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

im Laufe	auf den Sächsischen Staats- bahnen einschl. der er- worbenen Linien	auf den unter Sächsischer Staatsver- waltung stehenden Privatbahnen				auf fremden Bahnen	zusammen
	Görsnitz- Geraer Bahn	Altenburg- Zeitzer Bahn	Gaschwitz- Meuselwitzer Bahn	Zittau- Reichenberger Bahn			

Kilometer.

c) aus dem **Dresdner Bezirke:**

von den Ladeplätzen bis zur Station Pottschappel	420 578	.	.	.	.	.	420 578
von der Station Pottschappel nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich aller erworbenen Linien	1 782 263	.	.	.	.	.	1 782 263
„ Zittau-Reichenberger Bahn	5 376	.	.	.	1 024	.	6 400
„ Muldenthalbahn	1 482	.	.	.	.	149	1 631
„ Berlin-Dresdner Bahn	6 112	.	.	.	.	18 176	24 288
„ Cottbus-Grossenhainer mit der Oberlausitzer Bahn	7 861	.	.	.	.	4 597	12 458
„ Bayerischen Staatsbahnen	1 548	.	.	.	.	1 482	3 030
„ Oesterreichischen Bahnen	66 741	.	.	.	81	34 966	101 788
„ Magdeburg-Halberstädter mit Anschlussbahn	1 584	.	.	.	.	222	1 806
„ Berlin-Anhaltischen Bahn	43 536	.	.	.	.	19 313	62 849
„ Thüringischen Bahn	7 128	.	.	.	.	1 269	8 397
„ Niederschlesisch-Märkischen mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn	5 960	.	.	.	.	5 348	11 308
„ Berlin-Görlitzer Bahn	1 570	.	.	.	.	1 233	2 803
Summa	2 351 739	.	.	.	1 105	86 755	2 439 599

bei den **Steinkohlentransporten überhaupt:**

von den Ladeplätzen bis zur Station Pottschappel	420 578	.	.	.	.	.	420 578
nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich aller erworbenen Linien	17 226 849	.	.	.	.	3 114	17 229 963
„ Görsnitz-Geraer Bahn	450 171	354 990	.	.	.	.	805 161
„ Altenburg-Zeitzer Bahn	30 153	.	10 202	.	.	.	40 355
„ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	29 922	.	1 218	2 940	.	.	34 080
„ Zittau-Reichenberger Bahn	5 376	.	.	.	1 024	.	6 400
„ Muldenthalbahn	177 139	.	.	.	.	142 515	319 654
„ Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn	112	.	.	.	.	.	112
„ Berlin-Dresdner Bahn	6 112	.	.	.	.	18 176	24 288
„ Cottbus-Grossenhainer mit der Oberlausitzer Bahn	8 157	.	.	.	.	4 679	12 836
„ Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen	7 320 271	.	.	.	.	8 386 290	15 706 561
„ Oesterreichischen Bahnen	107 904	.	.	.	81	52 037	160 022
„ Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	1 195 410	.	.	.	.	492 693	1 688 103
„ Berlin-Anhaltischen mit Anschlussbahn	268 184	.	.	.	.	127 378	395 562
„ Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen	1 371 912	362 453	151 460	.	.	1 790 090	3 675 915
„ Weimar-Geraer Bahn	16 427	15 225	.	.	.	23 446	55 098
„ Niederschlesisch-Märkischen mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn	221 958	.	.	.	.	59 845	281 803
„ Berlin-Görlitzer Bahn	1 570	.	.	.	.	1 233	2 803
Summa	28 858 205*)	732 668	162 880	2 940	1 105	11 101 436	40 859 234
Entsprechende Summa des Vorjahres	28 547 584	808 261	133 056	4 076	1 798	12 710 580	42 205 355

*) incl. 127 920 Ladungskilometer, welche auf den erworbenen Bahnen vor ihrem Ankaufe zurückgelegt wurden.

Die von den Ladungen zurückgelegten Kilometer vertheilten sich

	1876:	1875:
auf die Staatsbahnen, einschliesslich der erworbenen Linien	mit 70,02835 Proz.	67,03072 Proz.
„ „ mitverwalteten Privatbahnen, als:		
Gössnitz-Geraer Bahn	1,79815 „	1,91507 „
Altenburg-Zeitzer Bahn	0,39864 „	0,31526 „
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	0,00720 „	0,00988 „
Zittau-Reichenberger Bahn	0,00270 „	0,00420 „
„ „ fremden Bahnen zusammen	27,16998 „	30,11603 „

Unter Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen, also im Frequenzwerthe, hat der Steinkohlenverkehr im Jahre 1876 auf den Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich der erworbenen Linien, gegen das Vorjahr um 1,09 Prozent zugenommen, während das Gewicht der auf die Eisenbahnen gebrachten Steinkohlen, wie bereits vorn erwähnt, 1,04 Prozent abnahm. Die mittlere Längenausdehnung auf den Sächsischen Staatsbahnen ist demnach um 3,46 Kilometer gegen das Vorjahr gewachsen, mit Einschluss der fremden Bahnen aber um 1,09 Kilometer zurückgegangen.

Um die mittlere Längenausdehnung des Absatzgebietes der Sächsischen Steinkohlen zu characterisiren, soll folgende Uebersicht dienen, in welcher die von jedem Kilogramm Steinkohlen nach den verschiedenen Absatzbahnen durchschnittlich durchfahrenen Kilometer auf Grund der Tabelle VI. angegeben sind.

VII. Im Laufe	Auf den Sächsischen Staatsbahnen, einschl. der erworbenen Linien	Auf den unter Sächs. Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen:				Auf fremden Bahnen	Zusammen †)
		Gössnitz-Geraer Bahn	Altenburg-Zeitzer Bahn	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	Zittau-Reichenberger Bahn		
Kilometer.							
von den Ladeplätzen bis zur Station Pottschappel	6,95	.	.	.	.	.	6,95
von der Zwickauer Kohlenbahn, Lugau und Pottschappel nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, einschliesslich der erworbenen Linien . . .	51,84	.	.	.	.	18,00	51,85
„ Gössnitz-Geraer Bahn	39,00	30,75	.	.	.	.	69,75
„ Altenburg-Zeitzer Bahn	57,00	.	19,29	.	.	.	76,29
„ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	80,87	.	14,00	7,95	.	.	92,11
„ Zittau-Reichenberger Bahn	128,00	.	.	.	24,38	.	152,38
„ Muldenthalbahn	25,29	.	.	.	.	20,38	45,63
„ Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn	56,00	.	.	.	.	.	56,00
„ Berlin-Dresdner Bahn	8,00	.	.	.	.	27,29	31,79
„ Cottbus-Grossenhainer mit der Oberlausitzer Bahn	52,29	.	.	.	.	29,99	82,28
„ Bayerischen Staats- mit Anschlussbahnen	114,07	.	.	.	.	148,79	244,76
„ Oesterreichischen Bahnen	98,09	.	.	.	27,00	49,70	145,47
„ Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	104,07	.	.	.	.	89,16	146,96
„ Berlin-Anhaltischen mit Anschlussbahn	95,61	.	.	.	.	45,41	141,02
„ Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen	61,28	35,00	26,00	.	.	80,13	164,21
„ Weimar-Geraer Bahn	37,88	35,00	.	.	.	53,78	126,37
„ Niederschlesisch-Märkischen mit der Halle-Sorau-Gubener Bahn . . .	102,85	.	.	.	.	27,73	130,58
„ Berlin-Görlitzer Bahn	60,39	.	.	.	.	47,43	107,81
durchschnittlich in Summa	63,11	32,80	25,29	7,95	24,56	112,49	89,35

†) Die Queraddition dieser Resultate ist in den wenigsten Fällen der Summe gleich, und zwar einestheils deshalb, weil die unter Staatsverwaltung befindlichen Privatbahnen und die Muldenthalbahn die für andere Bahnen bestimmten Kohlensendungen nur theilweise vermitteln, andertheils, weil die Regiekohlen für fremde Bahnen schon auf den Uebergangsstationen Leipzig, Hof, Eger, Dresden, Tetschen, Wolfsgefäth, Glauchau, Bodenbach und Werdau abgesetzt wurden, den Berechnungen in dieser Tabelle aber nur die Gewichtsmengen zu Grunde liegen, welche sich auf den betr. Bahnen wirklich bewegt haben.

Abschnitt IV. E.

Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Die Stärke des Abflusstromes 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 3,517 Prozent für Zwickau und nächste Umgebung die Station mit 96,483 Prozent, und zwar mit:

VIII.	34,828 Prozent in der Richtung nach Neumark-Herlasgrün (incl. Stenn-Falkenstein).	34,845 Prozent in der Richtung nach Crimmitschau-Gössnitz (incl. Werdau).	23,301 Prozent in der Richtung nach Glauchau-Chemnitz (incl. Meerane).	4,009 Prozent in der Richtung nach Aue-Schwarzenberg .
-------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------

Davon verzweigten sich weiter nach den Anschlussbahnen in 11 Richtungen:

12,709 Proz.	3,551 Proz.	0,230 Proz.	0,070 Proz.	4,232 Proz.	2,475 Proz.	1,140 Proz.	1,818 Proz.	0,014 Proz.	0,004 Proz.	0,001 Proz.
via Hof.	via Eger.	via Wolfsefärth.	via Franzensbad.	via Leipzig.	via Gera.	via Zeitz.	via Glauchau.	via Röderau.	via Weipert.	via Grossenhain.

Auf den zwischenliegenden Binnenstationen* verblieben sonach:

18,216 Prozent.	26,402 Prozent.	21,404 Prozent.	4,009 Prozent.
-----------------	-----------------	-----------------	----------------

2. Aus dem Lugauer Bezirke

theilten sich die Kohlentransporte an der Station Wüstenbrand mit

75,802 Prozent
in der Richtung
nach **Chemnitz** (incl. **Wüstenbrand**).

24,198 Prozent
in der Richtung
nach **Glauchau**.

Davon verzweigten sich weiter nach den Anschlussbahnen in 10 Richtungen:

0,150 Proz.	0,011 Proz.	0,002 Proz.	4,272 Proz.	3,495 Proz.	1,207 Proz.	1,070 Proz.	0,062 Proz.	0,277 Proz.	0,005 Proz.
via Rochlitz.	via Röderau.	via Weipert.	via Gera.	via Zeitz.	via Glauchau.	via Eger.	via Leipzig.	via Hof.	via Werdau.

Auf den zwischenliegenden Binnenstationen* verblieben sonach:

75,620 Prozent (davon allein 32,57 Prozent in Chemnitz, gegen 38,49 Prozent im Vorjahre).	12,541 Prozent.
-------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------

3. Aus dem Dresdner Bezirke

verliessen die Kohlen nach Abzug von 0,253 Prozent für die Station Pottschappel dieselbe mit 99,747 Prozent und zwar mit:

72,626 Prozent
in der Richtung
nach **Dresden**.

27,121 Prozent
in der Richtung
nach **Tharandt**.

Davon verzweigten sich weiter nach den Anschlussbahnen in 13 Richtungen:

1,170 Proz.	1,089 Proz.	1,053 Proz.	0,250 Proz.	0,141 Proz.	0,009 Proz.	0,042 Proz.	0,029 Proz.	0,013 Proz.	0,005 Proz.	0,059 Proz.	0,021 Proz.	0,010 Proz.
via Röderau.	via Dresden.	via Bodenbach.	via Grossenhain.	via Leipzig.	via Tetschen.	via Kamenz.	via Ebersbach.	via Görlitz.	via Reichenberg.	via Eger.	via Rochlitz.	via Weipert.

Auf den zwischenliegenden Binnenstationen* verblieben sonach:

68,759 Prozent.	27,025 Prozent.
-----------------	-----------------

* einschliesslich der Stationen aller erworbenen Linien.

Abschnitt IV. E.
Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Der Vertrieb Sächsischer Steinkohlen
auf den Eisenbahnen vom Anfang an
in Wagenladungen à 5000 Kilogramm.

X. im Jahre	aus dem Zwickauer Bezirke.	aus dem Lugauer Bezirke.	aus dem Dresdner Bezirke.	überhaupt.	prozentuale	
					Zunahme gegen das Vorjahr.	Abnahme
1846	7 550,4	.	.	7 550,4	.	.
1847	12 713,6	.	.	12 713,6	68,38	.
1848	13 671,2	.	.	13 671,2	7,83	.
1849	16 337,6	.	.	16 337,6	19,50	.
1850	20 063,2	.	.	20 063,2	22,80	.
1851	26 365,5	.	.	26 365,5	31,41	.
1852	32 741,1	.	.	32 741,1	24,18	.
1853	37 945,8	.	.	37 945,8	15,90	.
1854	47 993,9	.	.	47 993,9	26,48	.
1855	57 492,1	.	*)	57 492,1	19,79	.
1856	69 748,2	.	19 384,4	89 132,6	55,03	.
1857	79 934,4	.	38 909,7	118 844,1	33,33	.
1858	73 656,5	*)	46 433,5	120 090,0	1,05	.
1859	91 008,4	9 552,0	37 792,1	138 352,5	15,21	.
1860	111 686,4	13 775,0	39 577,3	165 038,7	19,29	.
1861	128 537,8	20 720,2	41 820,4	191 078,4	15,78	.
1862	137 423,2	21 106,2	52 747,3	211 276,7	10,57	.
1863	163 482,1	25 281,5	54 683,7	243 447,3	15,23	.
1864	212 859,5	26 073,8	58 514,1	297 447,4	22,18	.
1865	245 970,7	29 676,7	63 212,5	338 859,9	13,92	.
1866	209 038,7	23 656,3	58 925,9	291 620,9	.	13,04
1867	243 134,2	21 735,5	59 009,8	323 879,5	11,06	.
1868	282 883,7	22 731,2	62 483,3	368 098,2	13,65	.
1869	294 769,0	25 231,0	55 186,9	375 186,9	1,93	.
1870	297 634,4	27 493,1	59 891,1	385 018,6	2,62	.
1871	329 455,1	28 673,6	56 849,8	414 978,5	7,78	.
1872	346 372,4	27 750,4	59 896,5	434 019,3	4,59	.
1873	376 302,1	34 351,0	67 093,0	477 746,1	10,07	.
1874	347 148,2	36 984,8	67 334,3	451 467,3	.	5,50
1875	353 873,2	41 681,0	66 522,9	462 077,1	2,35	.
1876	341 336,0	54 793,0	61 153,8	457 282,8	.	1,04
seit dem Jahre 1846 in Summa	5 009 128,8	491 266,3	1 127 422,3	6 627 817,4		

*) Vom vollen Betriebsjahre an aufgezeichnet.

b. Der Steinkohlenverkehr aus Schlesien

betrug im Jahre 1876

152 719 200 Kilogramm

und blieb hinter der Einfuhr des Vorjahres um 75 473 300 Kilogramm oder 33,07 Prozent zurück.

Von diesen mit

145 912 400 Kilogr. = 95,54 Proz. via Görlitz,	2 939 300 Kilogr. = 1,92 Proz. via Zittau,
3 658 500 " = 2,40 " " Grossenhain,	209 000 " = 0,14 " " Elsterwerda

eingeführten Kohlen verblieben 123 739 900 Kilogramm oder 24 748,0 Wagenladungen à 5000 Kilogramm = 81,02 Prozent auf den von der Sächsischen Staatsverwaltung betriebenen Bahnen. Davon wurden 1 903,7 Wagenladungen in Görlitz für Regiezwecke abgesetzt und 22 844,3 Wagenladungen gingen auf die folgenden Stationen und Haltestellen:

Wagenladungen à 5000 Kilogramm.

Reichenberg 5 676,2	Pirna 235,4	Werdau 54,1	Penig 12,0	Weipert 2,5
Bautzen 3 301,1	Schwarzenberg 215,2	Kamenz 53,0	Riesa 11,3	Hainewalde 2,0
Löbau 2 756,2*)	Seifhennersdorf 199,0	Chemnitz 52,0	Görsnitz 8,0	Dürrröhrsdorf 2,1
Dresden 2 203,0	Warnsdorf 193,8	Bodenbach 44,1	Lugau 8,0	Lössnitz 2,1
Zwickau mit nächst.	Mügeln 167,7	Meissen 42,0	Schneeberg 8,0	Röderau 2,1
Umgebung 1 070,6	Sohland 136,2	Oberoderwitz 38,5	Seitschen 6,8	Tetschen 2,1
Reichenbach i. L. 799,6	Bischofswerda 118,2	Weisskirchen 33,7	Niederschlema 6,1	Borna 2,0
Muldenhütten 679,0	Leipzig 116,0	Leutersdorf 31,1	Rodewisch 6,0	Crimmitschau 2,0
Freiberg 563,2	Eibau 105,6	Rautenkranz 24,4	Radebeul 4,3	Franzensbad 2,0
Herrnhut 474,3	Radeberg 102,9	Ostrau 22,0	Döbeln 4,2	Glauchau 2,0
Zittau 455,0	Pommritz 95,4	Cranzahl 18,0	Pulsnitz 4,3	Greiz 2,0
Alt- u. Neugersdorf 432,6	Dürrhennersdorf 88,3	Grossvoigtsberg 18,0	Annaberg 4,0	Kötzschenbroda 2,0
Grossschönau 430,9	Schönheide 81,7	Pottschappel 18,0	Herlasgrün 4,0	Nossen 2,0
Kratzau 369,5	Machendorf 64,9	Grottau 16,0	Mehltheuer 4,0	Olbernhau 2,0
Neucunnersdorf 345,0	Aue 64,7	Altenburg 14,0	Niederau 4,0	Reichenbach i. V. 2,0
Ebersbach 317,4	Gröditz 64,3	Gera 13,0	Zwönitz 4,0	Zeitz 2,0
Neusalza-Spremberg 237,4	Taubenheim 58,7			

Den Sächsischen Staats- und mitverwalteten Privatbahnen wurden 10 625,8 Wagenladungen oder 30,04 Prozent weniger, als im Vorjahre zugeführt; davon kamen allein auf den Rückgang der Stationen Reichenberg, Pirna und Zittau 25,39 Prozent.

Die übrigen 28 979 300 Kilogramm oder 5 795,9 Wagenladungen = 18,98 Prozent gingen im Vermittlungsverkehre, und zwar:

via Leipzig 5 473,0	via Gera 81,0	via Bodenbach 20,0	via Warnsdorf 14,0
" Ebersbach 131,4	" Hof 58,0	" Reichenberg 18,5	

nach folgenden fremden Bahnen:

2 215,8 nach der Thüringischen Bahn,	183,9 nach den Oesterreichischen Bahnen,
1 769,8 " " Frankfurt-Bebraer (Halle-Casseler) Bahn,	58,0 " " Bayerischen Staatsbahnen,
1 261,5 " " Magdeburg-Halberstädter Bahn,	2,2 " " Hannoverischen Staatsbahnen.
304,7 " " Saalbahn,	

Die von den Schlesischen Steinkohlen auf den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen zurückgelegten Kilogrammkilometer betragen 14 179 953 000 oder durchschnittlich pro Kilogramm 99,02 Kilometer. Auf die Sächsischen Staatsbahnen allein kamen 13 350 647 000 Kilogrammkilometer.

Vom Gesamttransporte fielen

auf den Monat	Wagenladungen à 5000 Kilogr.	%	Das durchschnittliche Monatsmittel von 8,33 Proz. wurde überstiegen | nicht erreicht um	
			%	%
Januar	2 755,2	= 9,02	0,69	—
Februar	2 487,5	= 8,14	—	0,19
März	2 484,4	= 8,13	—	0,20
April	2 101,1	= 6,88	—	1,45
Mai	2 118,3	= 6,94	—	1,39
Juni	2 245,0	= 7,35	—	0,98
Juli	2 841,4	= 9,30	0,97	—
August	2 863,1	= 9,37	1,04	—
September	2 836,1	= 9,29	0,96	—
October	2 737,1	= 8,96	0,63	—
November	2 799,4	= 9,17	0,84	—
December	2 274,0	= 7,45	—	0,88

*) In dieser Summe sind — entgegen dem Vorjahre — nur die in Löbau verbrauchten Regiekohlen enthalten, während alle übrigen direct auf Löbau kartirten Regiekohlen der Sächsischen Staatsbahnen auf die Verbrauchs-Stationen gebucht wurden.

Der Versand nach den einzelnen Stationen und Haltestellen vorgenannter Bahnen war, nach der Bedeutung geordnet, folgender:

Wagenladungen à 5000 Kilogramm.

1. Sächsische Staatsbahnen.†)

Leipzig	{ 128	Langenleuba	206	Schneeberg	29	Netzschkau	10	Hainichen	3
	{ 15 556*	St. Egidien	196	Dornreichenbach	28*	Oederan	10	Stauchitz	3
Geithain	3 207	Lobstädt	162	Köttwitzsch	28	Wittgensdorf	10	Treuen	3
Gössnitz	2 306	Penig	158	Oberschlema	27	Oberlichtenau	9	Bergen	2
Wurzen	{ 12	Dahlen	156*	Berga	26	Erlau	8	Dresden	2
	{ 1 502*	Werdau	135	Paditz	26	Grossbauchlitz	8	Einsiedel	2
Crimmitschau	1 462	Cossen	127	Posthausen	26*	Herlasgrün	8	Frankenberg	2
Böhlen	{ 18	Burgstädt	123	Stein	26	Hartmannsdorf	7	Hof	2
	{ 1 276*	Wüstenbrand	114	Plauen i. V.	25	Grosssteinberg	6*	Lössnitz	2
Zwickau, incl.		Chemnitz	95	Reichenbach i. V.	25	Lauter	6	Niederbobritzsch	2
Cainsdorf	921	Hohenstein	95	Lugau	21	Reuth	6	Schwarzenberg	2
Breitungen	859	Siegmarsdorf	83	Oschatz	20*	Döbeln	5	Steina	2
Meerane	798	Greiz	72	Wilkau	19	Neumühle	5	Waldkirchen	2
Glauchau	734	Brunn	66	Schönberg	14	Bornitz	4*	Wiesenburg	2
Kieritzsch	650	Beucha	64*	Annaberg	13	Burkhardtsdorf	4	Breitenborn	1
Borna	516	Borsdorf	52*	Mittweida	12	Elsterberg	4	Fährbrücke	1
Rochlitz	286	Limbach	51	Molsdorf	12	Mehltheuer	4	Grimma	1
Altenbach	268*	Neumark	50	Ostrau	12	Wünschendorf	4	Oelsnitz	1
Frohburg	251	Mosel	43	Aue	10	Eibenstock	3	Schönaheide	1
Narsdorf	210	Niederschlema	38						

2. Gössnitz-Geraer Bahn.

Gera	4 423
Schmölln	1 761
Ronneburg	1 116
Nöbdenitz	303

3. Altenburg-Zeitzer Bahn.

Altenburg	5 543
Zeitz	1 995
Rehmsdorf	13
Meuselwitz	4
Rositz	2

4. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Zwenkau	{ 10
	{ 3 368*
Gaschwitz	{ 2
	{ 2 824*
Groitzsch	2 459*
Lucka	{ 2
	{ 401*

5. Muldenthalbahn.

Remse	313
Amerika	233
Penig	220
Waldenburg	58
Wolkenburg	55
Lunzenau	7
Wechselburg	7
Rochsburg	1

6. Sächsisch-Thüring. Ostwestbahn.

Seelingstädt	72
Teichwolframsdorf	20

7. Bayerische Staatsbahnen.

Culmbach	2
Lichtenfels	1

8. Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen.

a. Magdeburg-Halberstädter Bahn.

Halle	{ 2
	{ 1 708*
Schkeuditz	{ 50
	{ 770*
Trotha	{ 10
	{ 249*
Cöthen	71*
Nauendorf	28*
Wallwitz	26*
Stumsdorf	{ 4
	{ 16*

Quedlinburg

Quedlinburg	12*
Belleben	6*
Halberstadt	4*
Vienenburg	4*
Gröbers	2*
Könnern	2*
Sandersleben	2
Stendal	2*
Vinzelberg	2*

b. Anschlussbahnen.

Braunschweigisch. Bahnen.	
Braunschweig	2*

Frankfurt-Bebraer Bahn.

Nordhausen	30*
Gelnhausen	28
Eisleben	16*
Hersfeld	2

Hannoverische Staatsbahnen.

Scharzfeld-Lauterberg	2*
---------------------------------	----

9. Berlin-Anhaltische Bahn mit Anschlussbahnen.

a. Berl.-Anhalt. Bahn.

Berlin	{ 950
	{ 334*
Rackwitz	{ 72
	{ 20*
Delitzsch	{ 49
	{ 6*
Dessau	48*
Zschortau	22*
Landsberg	16*
Zerbst	{ 2
	{ 5*
Bitterfeld	4*
Luckenwalde	{ 2
	{ 2*
Jüterbog	3*
Jessnitz	2*

b. Anschlussbahnen.

Berl.-Stett. Bahn.	
Stettin	{ 8
	{ 66*
Prenzlau	9*
Neust.-Eberswalde	2*
Berl.-Hamb. Bahn.	
Spandau	3*
Zernitz	2*
Preuss. Ostbahnen.	
Cüstrin	2*
Niederschl.-Märk. Bahn.	
Friedrichshagen	4*
Sommerfeld	2*
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn.	
Potsdam	2*
Steglitz	2*

10. Thüringische Bahn mit Anschlussbahnen.

a. Thüringische Bahn.

Köstritz	4 301	Pössneck	625	Triptis	218	Mühlhausen	67	Eichicht	12
Gera	2 610	Wetterzeube	600	Reuden	217	Markranstädt	63	Ohrdruf	9
Erfurt	1 900	Wolfsgefäth	522	Niederpöllnitz	211	Halle	53	Dürrenberg	6
Corbetha	1 687	Weida	440	Gotha	208	Knauthayn	51	Fröttstedt	4
Weissenfels	1 484,5	Merseburg	359	Saalfeld	206	Könitz	48	Gerstungen	4
Naumburg	965	Weimar	305	Neustadt a. O.	152	Vieselbach	46	Pegau	3
Plagwitz-Lindenau	789	Apolda	304	Sulza	129	Dietendorf	35	Unterwellenborn	3
Crossen	720	Arnstadt	296	Kösen	92	Oppurg	26	Waltershausen	2
		Eisenach	223	Langensalza	88	Eythra	18	Gross-Gottern	1

b. Anschlussbahnen.

Buttstädt	58	Straussfurt	6	Salzungen	5	Dornburg	12
Eckartsberga	38	Grossheringen	5	Kahla	140	Orlamünde	12
Sömmerda	35	Ringleben	3	Jena	81	Grossheringen	10
Hohenebra	10	Sandershausen	2	Schwarza	45	Rothenstein	9
Walschleben	10			Rudolstadt	25	Camburg	4
Cölleda	7					Uhlstädt	4

12. Halle-Sorau-Gubener Bahn.

Weimar	29	Eilenburg	750*	Jejewitz	56*	Dobrilugk-Kirchhain	2
Jena	16	Taucha	527*	Crensitz	14*	Torgau	2*
Göschwitz	4			Calau	4	Cottbus	1*
Mellingen	2			Mockrehna	4		

† Einschliesslich aller erworbenen Linien.
* Von der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

Bis zu ihrem Bestimmungsorte haben die Wagenladungen à 5 000 Kilogramm zurückgelegt:

XII. im Laufe	auf der Altenburg- Zeitzer Bahn.	auf d. Gasch- witz- Meusel- witzer Bahn.	auf Sächsischen Staatsbahnen *	auf der Gössnitz- Geraer Bahn	auf fremden Bahnen.	zusammen.
	Kilometer.					
von den Ladeplätzen bis zu den Stationen Meuselwitz und Rositz	149 804	.	.	.	.	149 804
Stationen Meuselwitz und Rositz nach Stationen	.	.	.	.	.	.
der Altenburg-Zeitzer Bahn	102 395	.	.	.	.	102 395
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	112	196 931	.	.	.	197 043
Sächsischen Staatsbahnen*	193 749	530 824	791 235	.	1 225	1 517 031
Gössnitz-Geraer Bahn	97 472	.	152 060	208 232	.	457 764
Muldenthalbahn	12 396	.	32 184	.	11 889	56 469
Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn	1 284	.	3 432	.	1 564	6 280
Bayerischen Staatsbahnen	42	.	384	.	234	660
Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	824	82 656	54 924	.	106 266	244 670
Berlin-Anhaltischen Bahn mit Anschlussbahnen	8 664	15 568	60 909	.	245 178	330 319
Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen	285 616	.	.	.	1 120 019	1 405 635
Weimar-Geraer Bahn	3 736	.	4 380	7 665	9 459	25 240
Halle-Sorau-Gubener Bahn	80	37 800	24 770	.	25 246	87 896
Summa	856 174	863 779	1 124 276	215 897	1 521 080	4 581 206

Die von den Ladungen zurückgelegten Kilometer vertheilten sich:

	1876:	1875:	
auf die Altenburg-Zeitzer Bahn	mit 18,68883	19,50823	Prozent,
„ „ Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	„ 18,85484	17,00270	„
„ „ Sächsischen Staatsbahnen*	„ 24,54105	24,09827	„
„ „ Gössnitz-Geraer Bahn	„ 4,71267	4,51040	„
„ „ fremden Bahnen zusammen	„ 33,20201	33,87414	„

Ueber die mittlere Längenausdehnung des Absatzgebietes dient folgende Uebersicht, in welcher die von jedem Kilogramm Braunkohlen nach den verschiedenen Absatzbahnen durchschnittlich durchgefahrene Kilometerzahl auf Grund der unmittelbar vorangegangenen Tabelle angegeben ist.

XIII. im Laufe	auf der Altenburg- Zeitzer Bahn.	auf d. Gasch- witz- Meusel- witzer Bahn.	auf Sächsischen Staatsbahnen *	auf der Gössnitz- Geraer Bahn.	auf fremden Bahnen.	zusammen. †
	Kilometer.					
von den Ladeplätzen bis zu den Stationen Meuselwitz und Rositz	1,73	.	.	.	.	1,73
Stationen Meuselwitz und Rositz nach Stationen	.	.	.	.	.	.
der Altenburg-Zeitzer Bahn	13,55	.	.	.	.	13,55
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	8,00	21,72	.	.	.	21,72
Sächsischen Staatsbahnen*	13,23	28,00	23,55	.	35,00	45,15
Gössnitz-Geraer Bahn	12,82	.	20,00	27,30	.	60,21
Muldenthalbahn	13,87	.	36,00	.	13,80	63,17
Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn	13,90	.	39,00	.	17,00	68,20
Bayerischen Staatsbahnen	14,00	.	128,00	.	78,00	220,00
Magdeburg-Halberstädter Bahn mit Anschlussbahnen	10,56	28,00	18,27**	.	35,07	80,75
Berlin-Anhaltischen Bahn mit Anschlussbahnen	8,00	28,00	37,10**	.	149,50	201,54
Thüringischen Bahn mit Anschlussbahnen	13,17	.	.	.	51,63	64,80
Weimar-Geraer Bahn	13,70	.	20,00	35,00	34,90	93,14
Halle-Sorau-Gubener Bahn	8,00	28,00	18,21**	.	18,50	64,63
durchschnittlich in Summa	15,87	26,27	23,23	27,00	52,42	52,71

* Mit allen erworbenen Linien.

** Einschliesslich der 8,0 Kilometer lang gerechneten Leipziger Verbindungsbahn.

† Vergl. Bem. zu Tab. VII. Pag. 429.

b) Der Braunkohlenverkehr aus Böhmen

hat auch im Betriebsjahre 1876 zugenommen.

Es kamen

von der Aussig-Teplitzer Bahn . . .	1 049 410 000	Kilogramm
„ „ Dux-Bodenbacher Bahn . . .	663 643 000	„
„ „ Buschtêhrader Bahn . . .	54 420 000	„
„ anderen Böhmischen Bahnen . . .	1 906 000	„

zusammen 1 769 379 000 Kilogramm Braunkohlen gegen 1 676 947 000 Kilogramm im Vorjahre in acht Richtungen auf die Sächsischen Staatsbahnen, und zwar mit:

1 008 535 000 Kilogramm = 56,999 Prozent über Bodenbach,	50 005 000 Kilogramm = 2,826 Prozent über Franzensbad,
500 139 000 „ = 28,266 „ „ Tetschen,	29 412 000 „ = 1,662 „ „ Ebersbach,
111 150 000 „ = 6,282 „ „ Weipert,	352 000 „ = 0,020 „ „ Reitzenhain*),
69 706 000 „ = 3,940 „ „ Warnsdorf,	80 000 „ = 0,005 „ „ Hof.

Ausserdem wurden in Bodenbach 7 573 000 Kilogramm für Regiezwecke der Sächsischen Staatsbahnen abgesetzt.

Die Zunahme gegen das Vorjahr betrug 92 432 000 Kilogramm = 5,51 Prozent und betraf

die Aussig-Teplitzer Bahn mit 49 304 000 Kilogramm = 4,93 Prozent,
„ Dux-Bodenbacher Bahn „ 50 829 000 „ = 8,20 „

während der Eingang von

der Buschtêhrader Bahn . . .	um 7 311 000 Kilogramm = 11,54 Prozent,
den anderen Böhmischen Bahnen „	390 000 „ = 16,00 „

gegen das Vorjahr zurückblieb. — Die Sächsischen Staatsbahnen selbst bezogen 2,51 % weniger als im Vorjahre, die Zunahme des Gesamteingangs ist der gegen das Vorjahr um 17,58 % höheren Durchfuhr nach fremden Bahnen, und zwar vorzugsweise nach der Berlin-Dresdner und Berlin-Görlitzer Bahn zuzuschreiben.

Von dem eingeführten Kohlenquantum verblieben 994 069 000 Kilogramm = 56,182 Prozent auf den in nachstehender Uebersicht verzeichneten, unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Stationen und Haltestellen; der andere Theil von 775 310 000 Kilogramm = 43,818 Prozent ging im Vermittelungsverkehre nach den ebenfalls in folgender Uebersicht angegebenen Bahnen und zwar:

261 488 000 Kilogramm = 14,779 Prozent via Leipzig,	2 778 000 Kilogramm = 0,157 Prozent via Zittau,
185 268 000 „ = 10,471 „ „ Röderau,	2 376 000 „ = 0,134 „ „ Grossbothen,
173 633 000 „ = 9,813 „ „ Kamenz,	1 681 000 „ = 0,095 „ „ Wolfsgefârth,
96 033 000 „ = 5,428 „ „ Dresden-Altstadt,	805 000 „ = 0,045 „ „ Gera,
29 995 000 „ = 1,695 „ „ Görlitz,	55 000 „ = 0,003 „ „ Rochlitz,
13 518 000 „ = 0,764 „ „ Grossenhain,	42 000 „ = 0,002 „ „ Glauchau.
7 638 000 „ = 0,432 „ „ Reichenberg,	

Uebersicht

über den Eingang Böhmischer Braunkohlen in Wagenladungen à 5000 Kilogramm nach der Bedeutung geordnet.

1. Für die unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Stationen und Haltestellen. †)

Dresden	34 872,2	Pottschappel	2 641,2	Grossrôhrsdorf	1 484,3	Wilischthal	1 005,4
Leipzig	16 102,0	Königstein	2 497,7	Rossw ein	1 475,9	Voitersreuth	960,2
Pirna	7 305,0	Pulsnitz	2 371,3	Görlitz	1 411,0	Plauen b. Dr.	949,2
Meissen	6 141,9	Alt- und Neugersdorf	2 368,3	Schönfeld	1 381,0	Hainsberg	934,8
Freiberg	6 080,0	Grossenhain	2 221,2	Löbau	1 379,8	Olbernhau	893,2
Bautzen	5 778,5	Maldenhütten	1 992,7	Krippen	1 351,5	Waldheim	892,1
Mügel n	5 699,1	Nossen	1 974,9	Kötzschenbroda	1 348,3	Oelsnitz	842,4
Reichenberg	5 606,1	Annaberg	1 861,0	Deutschenbora	1 225,0	Herrnhut	831,1
Radeberg	5 289,9	Buchholz	1 748,4	Ostrau	1 211,4	Zschopau	765,2
Chemnitz	5 263,8	Riesa	1 740,2	Seifhennersdorf	1 204,0	Seitschen	750,0
Bischofswerda	4 882,0	Wurzen	1 713,1	Dürrrôhrsdorf	1 124,2	Oederan	741,0
Kamenz	3 868,8	Niedersedlitz	1 708,0	Oberoderwitz	1 085,7	Leisnig	727,9
Zittau	3 472,0	Plauen i. V.	1 638,0	Leutersdorf	1 079,3	Miltitz	727,7
Döbeln	3 298,5	Oschatz	1 627,9	Sohland	1 025,8	Pommritz	699,3

*) Auf die Zeit vom 16.—31. December; der vollè Jahreseingang betrug 16 070 000 Kilogramm.

†) Für die Stationen der Linie Flöha-Reitzenhain via Reitzenhain ist in dieser Uebersicht der volle Jahreseingang verzeichnet worden.

Abschnitt IV. E.

Mittheilungen über den Kohlenverkehr.

Gröditz	696,2	Grimma	266,4	Gelobthland	101,2	Eibenstock	22,0
Reichenbach i. L.	659,2	Zöblitz	261,2	Hohenstein	100,4	Untermarzgrün	22,0
Kratzau	658,2	Dornreichenbach	255,7	Beucha	96,9	Henndorf	21,2
Hainichen	630,9	Warnsdorf	249,9	Markneukirchen	92,0	Crimmitschau	20,2
Siegmarsdorf	627,2	Grossschirma	249,4	Bornitz	87,1	Dorfchemnitz	19,2
Taubenheim	621,4	Brambach	248,2	Posthausen	87,0	Gaschwitz	14,2
Marienberg	607,0	Wülknitz	248,0	Klingenthal	86,2	Radebeul	14,7
Grossschönau	603,2	Dürrhennersdorf	244,5	Rochlitz	85,2	Bienenmühle	14,4
Grottau	601,2	Niederau	244,5	Grunau	73,2	Weischlitz	14,2
Pockau-Lengefeld	600,2	Reichenbach i. V.	242,0	Mulda	73,5	Schwarzenberg	12,2
Elster	584,0	Falkenstein	235,2	Netzschkau	70,0	Ronneburg	10,2
Dahlen	576,2	Lohmen	227,5	Dittersdorf	68,2	Grosssteinberg	10,0
Limbach	570,4	Machendorf	223,5	Treuen	66,0	Schneeberg	10,2
Stauchitz	569,2	Mehltheuer	220,0	Auerbach	64,0	Braunsdorf	8,2
Neusalza-Spremberg	552,2	Adorf	215,4	Wilkau	60,0	Glauchau	8,2
Burgstädt	538,2	Grossbauchlitz	214,2	Lugau	59,2	Borna	8,0
Witzschdorf	530,2	Hohenfichte	204,2	Cossen	55,0	Geithain	8,2
Wolkenstein	528,0	Penig	204,2	Lichtenberg	45,2	Bergsen	8,0
Frankenberg	520,2	Oberlichtenau	200,2	Narsdorf	45,2	Stenn	8,0
Coswig	516,2	Borsdorf	200,2	Altenbach	43,7	Kieritzsch	6,4
Wiesbaden	514,2	Grünhainichen	198,0	Schöna	43,0	Herlasgrün	6,0
Kleinwaltersdorf	509,1	Hartmannsdorf	195,2	Einsiedel	41,0	Rentschmühle	6,0
Eibau	503,2	Frankenstein	193,2	Limmritz	39,2	Schmölln	6,0
Tharandt	459,0	Schönheide	190,4	Grossbothen	37,4	Schöneck	6,0
Niederstriege	448,2	Böhrigen	189,2	St. Egidien	35,0	Voigtsgrün	6,0
Klingenberg	433,2	Leubsdorf	189,2	Thalheim	35,0	Wolfsgrün	6,0
Erlau	433,2	Gera	183,4	Altenburg	34,0	Altchemnitz	4,4
Cranzahl	418,4	Demitz	177,5	Meuselwitz	34,2	Jocketa	4,0
Mittweida	400,2	Aue	174,2	Scheibe	34,0	Stein	4,0
Priestewitz	391,0	Werdau	172,4	Schönberg	32,0	Berbersdorf	2,2
Niederwiesa	354,0	Wüstenbrand	151,0	Ebersbach	28,4	Frohburg	2,2
Fischbach	351,5	Lengenfeld	150,0	Weisskirchen	28,2	Gössnitz	2,2
Scharfenstein	347,0	Zwickau	142,2	Elsterberg	28,2	Tanndorf	2,2
Langenberg	347,0	Hainewalde	139,7	Pirk	26,0	Bockau	2,0
Grossvoigtsberg	338,2	Röderau	136,5	Zwönitz	25,0	Jägersgrün	2,0
Erdmannsdorf	325,1	Wittgensdorf	135,0	Reuth	24,2	Molsdorf	2,0
Flöha	324,7	Rodewisch	128,0	Falkenau	24,0	Neumühle	2,0
Altwarnsdorf	308,2	Reifland	118,2	Neumark	24,0	Steina	2,0
Neucunnersdorf	302,2	Arnsdorf	112,0	Bischheim	23,0	Wiesenburg	2,0
Waldkirchen	301,2	Greiz	107,4	Meerane	23,0	Zeit	2,0
Niederbobritzsch	285,2	Naunhof	106,2	Nassau	23,0		
Klosterbuch	271,0	Burkhardttsdorf	105,0	Berthelsdorf	22,4		

2. Für fremde Bahnen.

(Das nach fremden Bahnen über die Sächsischen Staatsbahnen beförderte Gewichtsquantum = 100 gesetzt.)

30 905,2 Berlin-Anhaltische Bahn	= 19,221 %	3 004,9 Nordhausen-Erfurter mit Saal-Unstrutbahn	= 1,922 %
22 200,7 Magdeburg-Halberstädter Bahn	= 14,217 "	2 730,4 Braunschweigische Bahnen	= 1,761 "
15 531,2 Berlin-Görlitzer Bahn	= 10,016 "	1 527,7 Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	= 0,985 "
13 600,0 Niederschlesisch-Märkische mit Halle-Sorau-Gubener Bahn	= 8,771 "	1 254,0 Meckl. Friedrich-Franz Bahn	= 0,809 "
12 418,2 Thüringische Bahn	= 8,009 "	494,8 Muldenthalbahn	= 0,319 "
9 946,7 Berlin-Dresdner Bahn	= 6,415 "	453,1 Königlich Preussische Militärbahn	= 0,292 "
8 854,0 Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	= 5,710 "	444,7 Saalbahn	= 0,287 "
8 111,7 Berlin-Stettiner Bahn	= 5,221 "	255,2 Bergisch-Märkische Bahn	= 0,165 "
6 527,6 Frankfurt-Bebraer, incl. Halle-Casseler Bahn	= 4,210 "	189,9 Halberstadt-Blankenburger Bahn	= 0,122 "
4 739,2 Preussische Ostbahn	= 3,056 "	125,2 Main-Weser Bahn	= 0,081 "
4 263,1 Berlin-Hamburger Bahn	= 2,749 "	49,9 Hannover-Altenbekener Bahn	= 0,032 "
4 071,9 Cottbus-Grossenhainer mit Oberlausitzer Bahn	= 2,626 "	47,0 Lübeck-Büchener Bahn	= 0,030 "
3 225,1 Hannoverische Staatsbahnen	= 2,080 "	45,2 Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	= 0,029 "
		44,6 Märkisch-Posener Bahn	= 0,029 "

Der Braunkohlenverkehr war in den einzelnen Monaten sehr verschieden, die stärkste Frequenz fiel mit 40 412,3 Wagenladungen = 11,43 Prozent auf den Monat October; diesem folgten hinsichtlich der Bedeutung die Monate November, September, Januar, August, Februar, Juli, März, Mai, Juni, December und April, welcher als der schwächste Verkehrsmonat eine Frequenz von 20 233,4 Wagenladungen = 5,73 Prozent der Gesamteinfuhr ergab. Der Monatsdurchschnitt war 29 490 Wagenladungen und im Vorjahre 27 949 Wagenladungen.

Vom Gesamttransporte fielen			Wagenladungen à 5000 Kilogramm		Das durchschnittliche Monatsmittel von 8,33 Prozent wurde	
					überstiegen	nicht erreicht
auf den Monat					um	
Januar	32 564,0	= 9,20 Proz.	0,87	—	—	—
Februar	27 847,8	= 7,87 „	—	—	—	0,40
März	26 553,8	= 7,50 „	—	—	—	0,83
April	20 233,4	= 5,72 „	—	—	—	2,61
Mai	26 055,7	= 7,30 „	—	—	—	0,97
Juni	23 865,8	= 6,75 „	—	—	—	1,58
Juli	27 596,3	= 7,80 „	—	—	—	0,53
August	31 578,7	= 8,92 „	0,59	—	—	—
September	35 697,2	= 10,09 „	1,76	—	—	—
October	40 412,3	= 11,43 „	3,00	—	—	—
November	38 752,1	= 10,95 „	2,82	—	—	—
December	22 718,7	= 6,43 „	—	—	—	1,91

Dasjenige Gewichtsquantum Braunkohlen, welches auf den von der Sächs. Staatsverwaltung betriebenen Bahnen, einschliesslich aller erworbenen Bahnen, verblieb = 100 gesetzt, vertheilte sich nach der Lage der Bezugsorte, wie folgt:

mit 17,267 Proz.	auf die Stadt Dresden,
25,929	Sächsisch-Schlesische, Pirna-Kamenzer, Löbau-Reichenberger, Zittau-Warnsdorfer, Warnsdorfer-Sohlander und Löbau-Ebersbacher Linien,
9,212	Sächsisch-Böhmische Linie,
7,973	Stadt Leipzig,
14,696	Leipzig-Dresdner mit Zweiglinien nach Grossenhain, Elsterwerda und Bienenmühle,
2,606	Stadt Chemnitz,
8,193	Dresden-Chemnitzer und Niederwiesa-Rosswainer Linien,
2,406	Chemnitz-Riesaer Linie,
4,957	Flöha-Weipertener Linie,
1,592	Flöha-Reitzenhainer Linie (incl. Olbernhau),
0,598	Chemnitz-Gössnitz-Geraer Linie (incl. Lugau),
0,916	Chemnitz-Kieritzscher und Penig-Rochlitzer Linien (incl. Limbach und Hartmannsdorf),
0,363	Chemnitz-Aue-Adorfer Linien (incl. Klingenthal),
1,356	Sächsisch-Bayerische, Plauen-Oelsnitzer, Greiz-Brunner, Altenburg-Zeitzer und Weischlitz-Wolfsgefärther Linien,
1,819	Linien Herlasgrün-Eger und Zwickau-Lengenfeld-Falkenstein,
0,117	Obererzgebirgische Linie.

Die von den Böhmisches Braunkohlen auf den Sächsischen Staatsbahnen zurückgelegten Kilogramm-kilometer betragen 188 511 340 000. Jedes Kilogramm hatte durchschnittlich 106,54 Kilometer zurückgelegt.

Abschnitt IV.

F.

Uebersicht

DES

WECHSELVERKEHRES MIT FREMDEN BAHNEN

BEI DEN

ANSCHLUSS - STATIONEN

NACH MAASGABE DES DIRECTEN UND DURCHGANGSVERKEHRES.

- 1. Staats-Eisenbahnen.
- 2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

- a. Gössnitz-Geraer Bahn.
- b. Altenburg-Zeitzer Bahn.
- c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.
- d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1876.

Wiesbaden	1 100	2 100
Frankfurt	2 500	3 500
Stuttgart	3 500	4 500
München	4 500	5 500
Bamberg	5 500	6 500
Regensburg	6 500	7 500
Landshut	7 500	8 500
Bayreuth	8 500	9 500
Erlangen	9 500	10 500
Würzburg	10 500	11 500
Bayern	11 500	12 500
Sachsen	12 500	13 500
Preussen	13 500	14 500
Baden	14 500	15 500
Hessen	15 500	16 500
Württemberg	16 500	17 500
Sachsen-Altenburg	17 500	18 500
Sachsen-Weimar-Eisenach	18 500	19 500
Sachsen-Coburg-Gotha	19 500	20 500
Sachsen-Meiningen	20 500	21 500
Sachsen-Saalfeld-Rudolstadt	21 500	22 500
Sachsen-Schwarzburg-Rudolstadt	22 500	23 500
Sachsen-Schwarzburg-Blankenburg	23 500	24 500
Sachsen-Schwarzburg-Sondershausen	24 500	25 500
Sachsen-Weimar-Grube	25 500	26 500
Sachsen-Weimar-Immunstadt	26 500	27 500
Sachsen-Weimar-Ortenau	27 500	28 500
Sachsen-Weimar-Rudolstadt	28 500	29 500
Sachsen-Weimar-Sonneberg	29 500	30 500
Sachsen-Weimar-Teuchobrunn	30 500	31 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	31 500	32 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	32 500	33 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	33 500	34 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	34 500	35 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	35 500	36 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	36 500	37 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	37 500	38 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	38 500	39 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	39 500	40 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	40 500	41 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	41 500	42 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	42 500	43 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	43 500	44 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	44 500	45 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	45 500	46 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	46 500	47 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	47 500	48 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	48 500	49 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	49 500	50 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	50 500	51 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	51 500	52 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	52 500	53 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	53 500	54 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	54 500	55 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	55 500	56 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	56 500	57 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	57 500	58 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	58 500	59 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	59 500	60 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	60 500	61 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	61 500	62 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	62 500	63 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	63 500	64 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	64 500	65 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	65 500	66 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	66 500	67 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	67 500	68 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	68 500	69 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	69 500	70 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	70 500	71 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	71 500	72 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	72 500	73 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	73 500	74 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	74 500	75 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	75 500	76 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	76 500	77 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	77 500	78 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	78 500	79 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	79 500	80 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	80 500	81 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	81 500	82 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	82 500	83 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	83 500	84 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	84 500	85 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	85 500	86 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	86 500	87 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	87 500	88 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	88 500	89 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	89 500	90 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	90 500	91 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	91 500	92 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	92 500	93 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	93 500	94 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	94 500	95 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	95 500	96 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	96 500	97 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	97 500	98 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	98 500	99 500
Sachsen-Weimar-Weimarerode	99 500	100 500

Wechselverkehr über die Bahn

Ordnungsziffer.	Bezeichnung der Anschluss-Stationen. Bahnen.		Es passirten die										
			Davon im Durchgangsverkehr von										
			von Abberg.		von Gössitz.		von Hof.		von Wollgörlitz.		von Eger.		
K i l o g r a m m													
1. Staats-													
1	Görlitz	Niederösterreich-Mährische und Berlin-Görlitzer Bahn	96 370	77 486	134 239	747 426	6 126 140	8 494 820			1 314 000	1 271 840	
2	Hannau	Berlin-Görlitzer Bahn										16 500 200	
3	Dresden	Berlin-Dresdener Bahn										220 083 210	
4	Grossschöne	Cottbus-Grossschöne und Berlin-Dresdener Bahn		2 130		8 900	333 420			68 700	2 437 600	24 127 940	
5	Elsterwerda	Berlin-Dresdener u. Oberlausitzer Bahn										2 274 000	
6	Röhrsdorf	Berlin-Anhaltische Bahn				217 000	23 220			149 620	145 120	10 000	
7	Grünhain	Moldautalbahn				1 100						11 400	
8	Leipzig	Magdeburg-Halle-Leipzig, Berlin-Anhaltische, Thüringische und Halle-Saale-Görlitzer Bahn	3 000 000	30 010	484 000	4 200 200	24 700 220	27 005 220		27 120 200	27 120 220	10 000	
9	Gaucheitz	Gaucheitz-Messelwitz Bahn			50	20						1 000 000	
10	Altenburg	Altenburg-Zeitzer Bahn			285 000	28 145 210	278 200	1 450 000		476 420	100 000	10 000	
11	Grauzitz	Grauzitz-Gröner Bahn	29 140 210	290 000			1 204 220	910 220		1 408 220	1 304 870	10 000	
12	Hof	Bayerische Staatsbahnen	1 489 000	275 200	010 220	1 264 220				340 720	100 000	10 000	
13	Wollgörlitz	Thüringische Bahn				150 000	740 220			260 220	1 204 000	10 000	
14	Eger	Bayer. Staatsbahnen, Kaiser Franz-Josef- und Buschtährer Bahn	869 000	478 410	1 204 220	1 408 220				1 204 000	200 220	10 000	
15	Prossenbrunn	Bayerische Staatsbahnen u. Buschtährer Bahn	8 000	22 000	80 220	400 220				424 220		10 000	
16	Glauchau	Moldautalbahn	2 274 000	12 220	140 220	224 220	1 200	4 000				20 000	
17	Pöhl	Moldautalbahn										20 000	
18	Roßlitz	Moldautalbahn	22 220	8 220								20 000	
19	Wipert	Buschtährer Bahn	18 070	12 000	21 220	924 220						20 000	
20	Reichenbach	Buschtährer Bahn										20 000	
21	Boltenhagen	Österreichische Staatsbahnen, Dresden-Boltenhagen, Böhmische Nord- und Sudb., Nordwestbahn	104 870	211 220	600 220	1 141 220						20 000	
22	Ebersbach	Böhmische Nordbahn										20 000	
23	Wernsdorf	Böhmische Nordbahn										20 000	
24	Zittau	Zittau-Reichenberger und Berlin-Görlitzer Bahn	12 220	2 220	9 770	23 870	217 710	154 220		202 220	13 940	20 000	
Hierzu:													
25	Verkehr mit den im Laufe des Jahres angekauften Bahnen vor deren Uebernahme via Zwickau, Adorf, Aue, Chemnitz, Hainichen, Roschwitz und Fichta		170 200	1 000 000	228 220	407 220	9 220	9 220				20 000	
Summa			10 188 500	2 477 220	4 810 220	30 054 220	33 704 220	39 218 220	8 005 220	733 400	41 436 220	31 002 220	

2. Von der Staatsverwaltung

Ordnungsziffer.	Bezeichnung der Anschluss-Stationen. Bahnen.		Es passirten die Anschluss-Stationen:							
			Summe in der Richtung		Davon im direkten Verkehr		Davon im Durchgangsverkehr von fremden nach fremden Bahnen in der Richtung			
			von	nach	von	nach	von	nach	von	nach
K i l o g r a m m										
a. Gaucheitz-Messelwitz Bahn.										
1	Gaucheitz	Sächsische Staatsbahnen	148 500 220	7 827 000	128 440 220	7 221 220	281 220	390 870		
2	Messelwitz	Altenburg-Zeitzer Bahn	2 200 220	9 488 070	2 200 000	2 270 220			305 870	281 220
Summa			150 700 440	17 315 070	130 640 220	9 491 440	281 220	390 870	305 870	281 220

grenzen im Güterverkehre.

Ordnungsziffer.	Anschluss-Stationen: fremden nach fremden Bahnen in der Richtung		Es passirten die									
			Davon im Durchgangsverkehr von									
			von Frensdorf.		von Markna.		von Rochlitz.		von Wipert.		von Boltenhagen und Teichow.		von Dierbach.
K i l o g r a m m												
1. Eisenbahnen.												
1	Zittau	Sächsische Staatsbahnen u. Berlin-Görlitzer Bahn	20 910 700	99 811 200	24 420 200	91 447 200					4 491 480	8 164 070
2	Reichenberg	Süd-Norddeutsche Verbindungs- u. Görlitz-Reichenberger Bahn	8 590 200	8 240 200	420 200	1 885 800	8 164 070	8 491 480				
Summa			29 500 900	107 051 400	24 840 400	93 332 200	8 164 070	8 491 480	8 491 480	8 164 070		

betriebene Privat-Eisenbahnen.

Ordnungsziffer.	Bezeichnung der Anschluss-Stationen. Bahnen.		Es passirten die Anschluss-Stationen:								
			Summe in der Richtung		Davon im direkten Verkehr		Davon im Durchgangsverkehr von fremden nach fremden Bahnen in der Richtung				
			von	nach	von	nach	von	nach	von	nach	
K i l o g r a m m											
a. Zittau-Reichenberger Bahn.											
1	Zittau	Sächsische Staatsbahnen u. Berlin-Görlitzer Bahn	20 910 700	99 811 200	24 420 200	91 447 200				4 491 480	8 164 070
2	Reichenberg	Süd-Norddeutsche Verbindungs- u. Görlitz-Reichenberger Bahn	8 590 200	8 240 200	420 200	1 885 800	8 164 070	8 491 480			
Summa			29 500 900	107 051 400	24 840 400	93 332 200	8 164 070	8 491 480	8 491 480	8 164 070	



Abschnitt IV. F.

Uebersicht des Wechselverkehrs bei den Anschluss-Stationen.

Ordnungsnummer.	Bezeichnung der Anschluss-Stationen. Bahnen.		Es passirten die Anschluss-Stationen:					
			Davon im Durchgangsverkehre von fremden nach fremden Bahnen in der Richtung					
			von Warnsdorf.	nach	von Zittau.	nach	von Zwickau etc. (s. Ordnungsnummer 25).	nach

Kilogramm.

1. Staats-Eisenbahnen.

1	Görlitz . . .	{Niederschlesisch-Märkische u. Berlin-Görlitzer Bahn}	.	.	749 090	32 687 830	.	.
2	Kamenz . .	Berlin-Görlitzer Bahn	.	.	.	290 000	.	.
3	Dresden . .	Berlin-Dresdner Bahn	.	.	467 360	1 405 040	.	.
4	Grossenhain	{Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Dresdner Bahn}	.	.	.	.	3 790	116 620
5	Elsterwerda	Berlin-Dresdner u. Oberlausitzer Bahn	.	.	.	.	.	.
6	Röderau . .	Berlin-Anhaltische Bahn	.	.	366 480	1 298 420	29 210	111 530
7	Grossbothen	Muldenthalbahn	.	.	.	.	.	.
8	Leipzig . . .	{Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Anhaltische, Thüringische und Halle-Sorau-Gubener Bahn}	.	.	3 128 400	7 248 130	.	281 200
9	Gaschwitz .	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	.	.	.	.	.	.
10	Altenburg .	Altenburg-Zeitzer Bahn	.	.	2 330	12 240	1 038 000	175 380
11	Gössnitz . .	Gössnitz-Geraer Bahn	.	.	23 870	9 770	407 830	338 190
12	Hof	Bayerische Staatsbahnen	.	.	154 590	217 710	2 780	5 920
13	Wolfsgefärbh	Thüringische Bahn	.	.	.	.	.	.
14	Eger	{Bayerische Staatsbahnen, Kaiser Franz-Josef- und Buschtährader Bahn}	.	.	73 980	282 550	340	240
15	Franzensbad	{Bayerische Staatsbahnen u. Buschtährader Bahn}	.	.	.	.	.	.
16	Glauchau .	Muldenthalbahn	.	.	.	.	.	.
17	Penig	Muldenthalbahn	.	.	.	.	.	.
18	Rochlitz . .	Muldenthalbahn	.	.	.	.	.	.
19	Weipert . .	Buschtährader Bahn	.	.	.	.	.	33 000
20	Reitzenhain	Buschtährader Bahn	.	.	.	.	.	.
21	Bodenbach u. Tetschen .	{Oesterreichische Staatsbahnen, Dux-Bodenbacher, Böhmisches Nord- und Oesterr. Nordwestbahn}	.	.	.	.	.	656 000
22	Ebersbach .	Böhmisches Nordbahn	.	.	.	.	.	.
23	Warnsdorf .	Böhmisches Nordbahn	.	.	3 706 290	48 054 045	.	.
24	Zittau	{Zittau-Reichenberger und Berlin-Görlitzer Bahn}	48 054 045	3 706 290	.	.	5 710	12 460
Hierüber: Verkehr mit den im Laufe des Jahres angekauften Bahnen vor deren Uebernahme via Zwickau, Adorf, Aue, Chemnitz, Hainichen, Rosswein und Flöha			.	.	12 460	5 710	296 490	296 490
Summa			48 054 045	3 706 290	8 684 850	91 511 445	1 784 150	2 027 030



bei den Betriebs-Telegraphen- Stationen	im inländischen Verkehre				zu- sam- men.	im Vereins-Verkehre				zu- sam- men.	mit einem Einnahme- Antheile für die Bahn- Verwaltung von	Bemerkungen.
	abgegangene		angekommene			abgegangene		angekommene				
	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.		Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.			
Adorf	24	600	45	504	1 173	1	82	3	68	154		
Alchemnitz	1	133	4	223	361		6			6		
Altenburg	56	1 956	50	1 450	3 512	1	274	5		280	seit 15. Juli 1876.	
Annaberg	4	581	12	538	1 135		64			64		
Arnsdorf	15	589	22	434	1 060	2	34		28	64		
Aue	21	1 014	22	776	1 833	3	87	1	101	192		
Auerbach, oberer Bahnhof		85	5	215	305				1	1		
Auerbach, unterer Bahnhof		61	2	48	111							
Bautzen	26	1 535	21	1 031	2 613	1	101			102	seit 15. Juli 1876.	
Berga	9	160	12	184	365							
Bischheim	1	133	7	158	299	1	1	1	2	5	seit 1. Juli 1876.	
Bischofswerda	35	2 177	43	1 522	3 777	2	128		115	245		
Blauenthal		25		32	57		4		1	5		
Bockau	3	50	4	54	111		2		2	4	seit 15. Juli 1876. „ 15. „ 1876.	
Böhrigen		270	2	219	491		21		12	33		
Borna	29	767	19	509	1 324		11		6	17		
Brambach	4	226	12	218	460	1	55		91	147		
Breitingen	1	252	1	292	546		2		5	7		
Burgstädt	2	420	6	334	762		24		12	36		
Burkhardtshausen		147	1	137	285	1	15	1	10	27		
Chemnitz	44	9 655	73	6 412	16 184		878			878	seit 15. Juli 1876.	
Cossen	3	267	2	327	599	1	7		20	28		
Coswig	33	608	29	472	1 142	1	21	1	31	54		
Crimmitschau		504	5	561	1 070		16			16		
Dahlen	19	572	13	777	1 381		7	1	10	18		
Deutschenbora	7	354	8	343	712		43		49	92		
Dittersdorf	1	76		66	143		15		6	21		
Döbeln	23	1 806	19	1 082	2 930		67			67	seit 15. Juli 1876.	
Dorfchemnitz	1	8		15	24							
Dresden-Altstadt	217	6 981	119	7 319	14 636	5	2 061			2 066	seit 15. Juli 1876.	
Dresden-Neust., Schles. Bhf.	160	3 508	62	2 482	6 212	18	301			319		
Dresden-Neust., Leipz. Bhf.	80	5 948	93	4 224	10 345		624			624		
Ebersbach	3	355	7	189	554		32		7	39		
St. Egidien	7	167		98	272		2	1		3		
Eibenstock	1	35		77	113							
Einsiedel	2	167	5	183	357		6		5	11	seit 15. Juli 1876. „ 15. „ 1876.	
Elster	9	288	10	123	430	1	65		11	77		
Elsterberg	5	41	1	67	114		3		3	6		
Erdmannsdorf	4	426	12	454	896	1	12		18	31	seit 1. Juli 1876.	
Erlau	5	341	6	364	716	1	11		10	22		
Falkenstein	1	214	5	225	445	1	18		13	32		
Flöha	12	1 285	30	876	2 203		97		59	156		
Frankenberg	9	485	5	463	962		24		12	36		
Freiberg	39	2 627	28	1 559	4 253		180			180		
Frohburg	1	524	30	680	1 235		7		10	17		
Gaschwitz	31	431	13	381	856		15		16	31		
Geithain	40	836	53	831	1 760		6	1	8	15		
Glauchau	10	1 789	13	1 072	2 884		147			147		
Görlitz	12	746	9	996	1 763							
Gössnitz	21	1 237	23	836	2 117		52	1	33	86		
Greiz, oberer Bhf.	1	193	2	269	465		1			1		
Greiz, unterer Bhf.	3	153		71	227		9			9		
Grossbothen	11	444	6	157	618		2		1	3	seit 1. Juli 1876.	
Grossenhain	15	663	29	542	1 249		8		1	9		
Grossröhrdorf	2	550	18	591	1 161		52		29	81		
Grossschönau		60	7	132	199		6		13	19		
Hainichen	3	372	2	396	773		12		6	18		
Hainsberg	3	671	5	873	1 552		141	2	134	277		
Hammerbrücke		20		13	33		3		1	4		
Herlasgrün	6	316	10	184	516		38		13	51	seit 15. Juli 1876.	
Herrnhut	11	510	4	725	1 250	1	73		97	171		
Hohenstein	9	281	6	385	681		6		4	10		
Jägersgrün	1	47		51	99		3		4	7		
Kamenz	8	554	17	419	998		17		6	23	seit 15. Juli 1876.	
Kieritzsch	49	651	48	537	1 285		19		21	40		
Klingenberg	15	302	24	247	588	2	20		19	41		
Klingenthal	2	39	2	79	122				3	3	seit 15. Juli 1876.	

1. Staats-Eisenbahnen.

Es wurden expedirt:

Abschnitt IV. G.
Uebersicht des Depeschen-Verkehres.

bei den Betriebs-Telegraphen- Stationen	im inländischen Verkehre					im Vereins-Verkehre					mit einem Einnahme- Anteile für die Bahn- Verwaltung von	Bemerkungen.
	abgegangene		angekommene		zu- sam- men.	abgegangene		angekommene		zu- sam- men.		
	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.		Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.			
Königstein	12	886	30	505	1 433	2	158	1	34	195		
Krippen	42	981	15	527	1 565	5	172		112	289		
Lauter	5	337	4	295	641		9		15	24		
Leipzig, Bayer. Bhf.	113	4 834	127	4 672	9 746	18	908			926		
Leipzig, Dresdn. Bhf.	104	5 327	63	3 349	8 843	1	361			362		
Leisnig		13		25	38							
Lengenfeld, oberer Bhf.	4	147	2	185	338		34		26	60		
Lengenfeld, unterer Bhf.	3	68	1	30	102							seit 15. Juli 1876.
Leutersdorf	8	268	8	257	541	1	56		40	97		
Limbach	5	160	6	387	558		2		13	15		
Löbau	9	1 113	9	726	1 857		67		1	68		
Lössnitz		57	4	63	124		3			3		seit 15. Juli 1876.
Lohmen	7	101	6	136	250		12		8	20		seit 15. April 1876.
Lugau	25	1 016	7	1 349	2 397		45		37	82	74 694,04 Mark	
Markneukirchen	1	47	1	54	103		3		1	4		seit 15. Juli 1876.
Meerane	3	555	6	583	1 147		14			14		
Mehltheuer	14	737	15	236	1 002		41		56	97		
Meissen	26	1 253	25	759	2 063		46			46		
Miltitz	4	287	7	340	638		4		8	12		
Mittweida	1	285	2	475	763		9		11	20		
Mügel	16	634	21	904	1 575	3	100	1	117	221		
Mulda	7	289	9	241	546		11	2	13	26		seit 1. Februar 1876.
Narsdorf	9	510	4	257	780		8		7	15		
Naunhof	22	429	6	492	949	1	6		13	20		
Netzschkau	2	846	7	682	1 537		29		41	70		
Neucunnersdorf	9	165	1	194	369		29		29	58		
Neumark	9	561	7	320	897	1	55	1	62	119		
Niederau	5	172	2	207	386		9		11	20		
Niederschlema	1	292	2	248	543	1	15		23	39		
Niederwiesa		344	2	240	586		16		8	24		
Nossen	20	1 411	28	1 447	2 906		46		58	104		
Oberlichtenau	2	165	4	137	308		11		9	20		
Oberoderwitz	3	296	9	271	579	1	60		50	111		
Oederan	10	321	11	346	688		7		3	10		
Oelsnitz	13	455	17	390	875		55		27	82		
Oschatz	8	257	22	474	761		1		6	7		
Ostrau	11	676	6	785	1 478	1	12		13	26		
Penig	4	216	5	214	439		6			6		
Pirna	36	1 184	33	975	2 228	1	193		26	220		
Plauen i. V., oberer Bhf.	23	1 499	42	1 263	2 827		326			326		
Plauen i. V., unterer Bhf.	2	117	1	55	175		4			4		seit 1. Juli 1876.
Pommritz	2	393	6	460	861		23		14	37		
Pottschappel	20	1 014	33	1 279	2 346	2	109	4	109	224		
Priestewitz	19	526	23	273	841		12		9	21		
Pulsnitz	11	848	32	1 033	1 924		57		59	116		
Radeberg	61	1 382	83	1 557	3 083	2	113	1	114	230		
Rautenkranz	1	163		141	305		2		2	4		seit 15. Juli 1876.
Reichenbach i. L.	19	503	15	684	1 221	1	22		36	59		
Reichenbach i. V.	18	1 982	18	1 028	3 046		394			394		
Reuth	23	379	21	318	741	2	56	2	45	105		
Riesa	51	1 493	42	806	2 392		21			21		
Rochlitz	1	132	13	274	420							seit 15. Juli 1876.
Rodewisch		85		76	161		6		6	12		
Rosswein	5	433	4	396	838		1		1	2		
Scharfenstein	1	223	1	180	405		22		16	38		
Schneeberg	10	255	15	407	687		5			5		
Schönberg	16	511	17	299	843		36	1	20	57		
Schöneck	1	42		35	78		6			6		seit 15. Juli 1876.
Schönfeld	1	461	1	87	550	1	12		8	21		
Schönheide	1	115		81	197		7			7		seit 15. Juli 1876.
Schwarzenberg	4	425	10	388	827		13		1	14		
Siegmar	19	640	7	679	1 345		44		49	93		
Sohland	5	203	9	209	426	1	36		31	68		seit 15. April 1876.
Stauchitz	4	826	8	700	1 538		13		18	31		
Stein	13	270	15	367	665	3	27	2	18	50		
Stenn		36		19	55		2			2		seit 15. Juli 1876.
Thalheim	1	83	1	56	141		1			1		„ 15. „ 1876.
Tharandt	17	900	23	826	1 766	1	89	1	74	165		
Treuen	6	128	4	244	382	1	16	1	35	53		

bei den Betriebs-Telegraphen- Stationen	im inländischen Verkehre					im Vereins-Verkehre					mit einem Einnahme- Anteile für die Bahn- Verwaltung von	Bemerkungen.
	abgegangene		angekommene		zu- sam- men.	abgegangene		angekommene		zu- sam- men.		
	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.		Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.	Staats- De- peschen.	Privat- De- peschen.			
Voigtsgrün		33		34	67		3		2	5	seit 15. Juli 1876.	
Waldheim	5	313	4	461	783		1		5	6		
Waldkirchen	4	271	6	395	676		38		42	80		
Weischlitz	1	224	8	178	411		36	2	33	71		
Werdau	15	1 280	4	561	1 860		131		2	133		
Wiesenburg	17	296	7	290	610		28		22	50		
Wiesenburg	14	275	5	309	603	3	139		35	177		
Wilkau	5	650	8	645	1 308		91		111	202		
Wilzschhaus		45		58	103		1		2	3		seit 15. Juli 1876.
Wittgensdorf	1	205	3	305	514		3		4	7		
Wolfsgefärth		21		15	36		1			1		seit 1. Juli 1876.
Wolfsgrün	2	57	3	23	85		9	2	4	15		seit 15. Juli 1876.
Wolkenstein	3	379	12	430	824		24		11	35		
Wüstenbrand	4	215	4	201	424		10		1	11		
Wurzen	10	713	14	1 054	1 791		18		13	31		
Zittau	12	754	6	631	1 403		221			221		
Zschopau	1	193	1	310	505		1		3	4		
Zwickau, Station	47	2 763	41	3 092	5 943		235			235		
Zwickau, Haltestelle	1	57	1	82	141							seit 15. Juli 1876.
Zwönitz	7	207	4	230	448		9		9	18		„ 15. „ 1876.
Zwota	1	57		31	89		4		1	5	„ 15. „ 1876.	
Sa.	2 248	112 058	2 252	95 435	211 993	98	11 129	39	2 970	14 236		

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a) Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Gera	6	275	10	402	693						} 525,68 Mark
Nöbdenitz	4	233	12	179	428		35		33	68	
Ronneburg	5	383	8	314	710		9		10	19	
Schmölln	8	193	8	232	441		1		6	7	
Sa.	23	1 084	38	1 127	2 272		45		49	94	

b) Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Meuselwitz	18	1 102	25	1 733	2 878		19		35	54	} 401,68 Mark
Rehmsdorf	1	138	3	147	289		6		13	19	
Rositz	2	244	1	254	501		4		5	9	
Sa.	21	1 484	29	2 134	3 668		29		53	82	

c) Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

Groitzsch	2	127	1	144	274	1			1	2	} 527,34 Mark
Lucka	14	307	12	385	718		8		6	14	
Zwenkau	4	181	6	167	358						
Sa.	20	615	19	696	1 350	1	8		7	16	

Abschnitt V.

FINANZIELLE ERGEBNISSE.

1. Einnahmen

- a) aus dem Personen- und Gepäckverkehre,
- b) " " Fahrzeugs- und Thierverkehre,
- c) " " Güterverkehre,
- d) " " sonstigen Quellen.

2. Ausgaben

- a) für die Bahnverwaltung,
- b) " " Transportverwaltung,
- c) " " allgemeine Verwaltung,
- d) Zins für erpachtete Bahnstrecken,
- e) Einlagen in den Erneuerungsfond,
- f) " " " Reservefond,
- g) Gesamt-Ausgabe.

3. Ueberschuss.

4. Allgemeine Mittheilungen.

5. Erneuerungsfond

- a) der Staats-Eisenbahnen,
- b) " von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen.

6. Reservefond

- der Gössnitz-Geraer Eisenbahn,
- " Altenburg-Zeitzer Eisenbahn,
- " Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

1876.

Vorbemerkungen.

- 1. Bei den auf die Bahnlänge basirten Berechnungen haben die Baulängen (Abschnitt I. B. unter 2) einschliesslich der erpachteten Strecken Anwendung gefunden.
- 2. Die den Durchschnittsberechnungen zu Grunde gelegten Wagenachsenkilometer sind vom Jahre 1876 an nach laufenden, bis mit 1875 aber nach Ladungsachsen berechnet.

Abschnitt V.
Finanzielle Ergebnisse.

Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
	Gössnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.

I. Einnahmen.

a) Aus dem Personen- und Gepäckverkehre.

Für Personen in I. Wagenklasse	Mark	492 206,00	976,50	259,70	161,00	803,00	360 839,00	131 366,00
" " " II. "	"	5 282 436,04	34 829,10	14 889,00	12 568,04	35 772,10	4 043 073,04	1 239 362,70
" " " III. "	"	9 414 769,20	139 744,05	57 786,00	62 225,00	146 438,00	7 348 304,05	2 066 464,00
" " " IV. "	"	978 288,00	—	8 271,70	—	—	564 273,00	414 014,00
" " zu ermässigten Fahrpreisen (Militärpersonen in gewöhnlichen Zügen)	"	180 791,07	1 943,70	679,00	476,00	440,17	131 631,00	49 159,07
Zusammen	Mark	16 348 491,00	177 493,05	81 886,10	75 432,00	183 454,00	12 448 123,00	3 900 368,07
Davon kamen:								
auf den Binnenverkehr	"	13 221 396,05	70 812,05	69 883,05	22 576,00	132 157,00	10 198 387,00	3 023 009,00
" " directen und Durchgangsverkehr	"	3 127 095,04	106 681,00	12 002,04	52 856,00	-51 296,00	2 249 735,00	877 359,00
Eingenommen wurden für:								
die Tourbillets	"	8 730 511,71	69 208,00	34 185,14	22 461,00	63 696,00	6 531 618,74	2 198 892,07
" Tagesbillets (incl. der Abonnementsbillets)	"	7 617 980,10	108 284,00	47 701,00	52 970,10	119 757,74	5 916 504,00	1 701 475,00
Für aussergewöhnliche Militärtransporte	"	47 756,00	1 596,00	271,00	8,00	—	26 899,00	20 857,00
" Extrazüge und Salonwagen	"	28 439,10	172,00	—	—	—	19 385,07	9 053,03
" Gepäcküberfracht	"	435 622,00	4 040,00	1 357,14	995,00	4 280,07	344 178,00	91 444,00
" Hunde	"	18 257,00	183,00	74,00	97,00	136,00	14 508,00	3 748,00
Zusammen im Personen- und Gepäckverkehre	Mark	16 887 490,00¹⁾	183 486,00	83 580,00	76 534,00	187 871,00	12 853 094,00	4 034 395,00²⁾
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	"	11 624,00	5 309,00	3 268,00	2 756,00	7 027,00	11 029,00	14 036,00
b) Aus dem Fahrzeugs- und Thierverkehre.								
Für Eisenbahnfahrzeuge	"	38 338,00	100,00	—	—	—	37 179,00	1 158,00
" Equipagen und andere Fahrzeuge	"	50 638,04	394,00	396,00	122,00	97,00	42 340,00	8 298,04
" Pferde nach Stück und Wagenladungen	"	72 335,00	737,00	182,00	50,00	466,00	43 079,00	29 256,00
" Rind- und anderes Vieh nach Gewicht, Stück und Wagenladungen	"	603 724,00	4 174,00	2 816,00	761,00	2 764,00	432 011,00	171 713,00
" aussergewöhnliche Militärtransporte	"	15 258,00	125,00	24,00	—	—	6 539,00	8 719,00
Zusammen im Fahrzeugs- und Thierverkehre	Mark	780 295,00	5 537,00	3 419,00	934,00	3 328,00	561 150,00	219 144,00
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	"	528,00	160,00	133,00	33,00	124,00	472,00	762,00
c) Aus dem Güterverkehre.								
Für Eilgüter	"	1 445 883,07	13 598,00	4 058,07	1 614,00	9 671,00	1 106 259,07	339 624,00
" Normalfrachtgüter	"	4 942 717,05	52 528,00	24 175,00	3 492,00	32 929,00	3 976 779,00	965 938,00
" Güter in ermässiger Fracht:								
nach den Stückgutfrachtsätzen	"	17 479 476,71	125 312,00	77 755,04	17 856,00	146 799,00	13 753 087,00	3 726 388,00
" " " Wagenladungsfrachtsätzen	"	16 319 299,00	296 048,00	483 071,00	225 888,00	100 935,00	13 332 220,00	2 987 079,00
" Güter in vereinbarter Fracht:								
mit Gewichtsangabe	"	142 607,00	1 353,00	207,00	17,00	170,00	112 583,00	30 024,00
ohne Gewichtsangabe	"	327 595,00 ³⁾	515,00	1 180,00 ⁴⁾	—	2 766,00 ⁵⁾	133 265,00 ⁶⁾	194 329,00 ⁷⁾
" Baumaterialtransporte	"	404 516,00	—	—	—	2 512,00	351 904,00	52 611,00
" Postfracht	"	199 989,00	—	—	—	—	132 912,00	67 076,00
" aussergewöhnliche Militärtransporte	"	695,00	—	—	—	—	164,00	531,00
Zusammen	Mark	41 262 781,00	489 356,00	590 450,00	248 868,00	295 785,00	32 899 176,00	8 363 604,00
Davon kamen:								
auf den Binnenverkehr	"	13 521 287,00	13 182,00	93 050,00	63 983,00	82 558,00	11 843 706,00	1 677 581,00
" " directen und Durchgangsverkehr	"	27 740 798,00	476 174,00	497 399,00	184 885,00	213 226,00	21 055 306,00	6 685 492,00
" aussergewöhnliche Militärtransporte	"	695,00	—	—	—	—	164,00	531,00
Nebeneinkünfte aus dem Reisegepäck- und Güterverkehre	Mark	967 923,00	4 535,00	4 404,00	941,00	11 175,00	726 528,00	241 395,00
Zusammen im Güterverkehre	Mark	42 230 705,00	493 891,00	594 854,00	249 810,00	306 960,00	33 625 705,00	8 605 000,00
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	"	28 616,00	14 290,00	23 259,00	8 998,00	11 482,00	28 296,00	29 938,00

¹⁾ und ⁶⁾ incl. 8 922,75 M. für aussergewöhnliche Personenbeförderungen in den Jahren 1875 und 1876.

²⁾ incl. den unter Anmerkung 5 und 7 aufgeführten Beträgen.

³⁾ incl. 729,00 M. für Bahnmaterialetransporte.

⁴⁾ incl. 2 580,13 M. Einnahmeanteil aus dem gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Görlitz und Reichenberg.

⁵⁾ incl. 5 964,00 M. Einnahmeanteil aus dem gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Franzensbad-Eger und Görlitz-Reichenberg, sowie 104 623,00 Mark für anderweite Gütertransporte ohne Gewichts- und Stationsangabe.

⁷⁾ incl. 176 781,11 M. Nachberechnungsgelder aufs Jahr 1875 aus dem Märkisch-Posener und den übrigen directen Verkehren, sowie 785,17 M. für anderweite pro 1876 beförderte Güter ohne Gewichts- und Stationsangabe.

Anmerkung. Baulängen vergl. Abschnitt I. unter B. 2.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung. Staats-Eisenbahnen		
		Görsnitz- Geraer Bahn.	Alten- burg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.	
d) Aus sonstigen Quellen, als:								
Pachtgelder und Miethzinsen	Mark	357 137,03	5 559,30	3 355,33	6 401,30	37 690,55	255 387,84	101 749,19
Wagenmiete	1) "	—	—	22 124,89	21 353,58	—	—	—
Erlös für verkaufte Immobilien	"	—	—	—	—	—	—	—
Zufällige Einnahmen und Insgesamt	"	949 247,59	33 398,98	5 732,39	8 003,60	239,77	430 820,77	518 426,82
Zusammen aus sonstigen Quellen	Mark	1 306 384,62	38 958,28	31 212,61	35 758,48	37 930,32	686 208,61	620 176,01
c) Gesamt-Einnahme	Mark	61 204 875,74	721 874,46	713 076,70	363 037,82	536 090,91	47 726 159,26	13 478 716,49
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	"	41 473,29	20 887,57	27 881,79	13 077,26	20 053,53	40 162,07	46 894,40
" " Nutzkilometer	"	4,17	4,11	6,20	4,50	3,37	4,04	4,71
" " Wagenachsenkilometer *)	"	0,10	0,11	0,10	0,12	0,11	0,10	0,10
Von der Gesamteinnahme kamen:								
auf den Personen- und Gepäckverkehr	Proz.	27,59	25,42	11,72	21,08	35,04	26,93	29,93
" " Fahrzeugs- und Thierverkehr	"	1,28	0,77	0,48	0,26	0,62	1,18	1,63
" " Güterverkehr	"	69,00	68,42	83,42	68,81	57,26	70,45	63,84
" die Einnahmen aus sonstigen Quellen	"	2,13	5,39	4,38	9,85	7,08	1,44	4,60

2. Ausgaben.

a) Für die Bahnverwaltung:								
Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstbekleidung	Mark	2 963 360,09	52 186,52	33 461,07	33 785,62	45 588,53	2 260 677,34	702 682,76
Beitrag zur Unterstützungscasse	"	44 056,87	892,48	762,00	600,00	688,00	37 490,67	6 566,20
Unterhaltung des Bahndammes ¹⁾	"	3 042 222,50	16 143,23	25 709,42	24 227,94	54 809,16	1 717 531,31	1 324 691,19
" der Brücken und Durchlässe	"	627 747,49	3 143,09	1 700,77	955,29	7 681,39	193 528,72	434 218,77
" " Gebäude	"	552 905,95	3 599,48	5 621,45	3 150,35	14 437,16	442 327,53	110 578,42
" " Telegraphen und Signaleinrichtungen	"	81 688,13	1 341,28	863,48	265,66	1 179,49	57 362,17	24 325,96
" " Bahn- und Bahnhofs-ausrüstung	"	922 118,92	7 560,10	10 831,75	9 512,15	18 638,63	697 642,05	224 476,87
Abgaben, Feuerversicherung etc.	"	137 967,40	9,00	14 497,56	2 793,00	13 672,44	37 515,42	100 452,04
Bureaubedürfnisse, Drucksachen und Formulare	"	24 587,62	437,47	282,12	280,26	532,28	20 943,81	3 643,81
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Beleuchtung der Bahnanlagen und Heizung der Wärterhäuser und Bureauräume	"	139 631,11	40 124,30 ⁴⁾	409,13	465,92	1 255,03	103 902,49	35 728,62
Zusammen für die Bahnverwaltung	Mark	8 536 286,14	125 436,95	94 138,75	76 036,20	158 482,11	5 568 921,51	2 967 364,63
Durchschnittlich:								
pro Kilometer Baulänge excl. der Leistungen des Erneuerungsfonds	"	5 784,31	3 629,54	3 680,89	2 738,96	5 928,33	4 686,31	10 323,89
pro Kilometer Baulänge incl. der Leistungen des Erneuerungsfonds	"	7 298,44	6 088,66	4 895,18	3 465,14	—	6 566,67	—

1) Dies ist der Differenzbetrag nach Abzug der Ausgabe für Wagenmiete. Die Bruttoeinnahme der letzteren ist in Abschnitt III A. Seite 91 ersichtlich.

2) und zwar:

Gehalte und Remunerationen	Mark	1 798 815,07
Bekleidungs-gelder	"	158 327,42
Gratifikationen, Unterstützungen und Kurkosten	"	32 073,26
Auslösungen, Reise-, Umzugs- und Stellvertretungskosten, sowie Hilfsarbeiterlöhne	"	974 144,32

3) Ausser den aus den Betriebseinkünften für Unterhaltung des Bahndammes verwendeten Summen sind im Jahre 1876 für gleichen Zweck aus dem Erneuerungsfond zur Verrechnung gekommen:

a) bei den Staatsbahnen	Mark	2 234 505,92
b) " der Görsnitz-Geraer Bahn	"	85 008,70
c) " " Altenburg-Zeitzer Bahn	"	31 055,55
d) " " Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	"	20 150,50

4) Hierbei sind 29 610 Mark Beitragsquote für die Benutzung des Bahnhofes Gera, welche nach einem neuen Vertragsabkommen mehr als im Jahre 1875 zu bezahlen war.

*) Siehe Mittelblatt „Vorbemerkungen“ unter 2.

Abschnitt V.
Finanzielle Ergebnisse.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung. Staats-Eisenbahnen		
		Görsnitz- Geraer Bahn.	Altenburg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein	
b) Für die Transportverwaltung:								
Besoldungen und Löhne incl. Dienstbe- kleidung und zwar:								
der Bahnhofsverwaltung	Mark	4 347 972,82	32 422,44	49 130,95	36 903,70	90 149,04	3 719 115,75	628 857,07
des Billetwesens	"	205 778,51	1 639,83	2 235,33	2 024,01	3 614,18	164 776,50	41 002,03
„ Gepäckwesens	"	482 022,12	3 703,51	6 806,50	5 055,14	14 476,56	420 756,90	61 265,16
„ Güterwesens	"	2 190 877,91	29 652,45	20 171,70	9 080,84	64 463,18	1 818 914,73	371 963,18
„ Fahrdienstes	"	5 246 927,97	49 914,21	46 934,74	29 483,82	63 805,45	4 178 563,59	1 068 364,05
der Transportkraft	"	1 465 902,09	10 924,01	9 553,10	7 842,85	16 641,17	1 182 802,38	283 100,31
Beitrag zur Unterstützungscasse	"	132 007,23	812,00	1 336,00	980,00	1 120,00	108 777,22	23 229,91
Zusammen	Mark	14 071 488,95*)	129 068,45	136 168,38	91 370,26	254 270,18	11 593 707,22	2 477 781,72
Reparaturkosten:								
der Locomotiven und Tender	"	1 388 974,30	—	4 901,20**)	3 895,02**)	19 052,01	1 105 063,15	283 911,65
„ Personenwagen	"	735 301,71	—	2 169,58	2 189,58	5 526,72	584 039,12	151 262,59
„ Güterwagen	"	1 691 732,54	—	12 680,18	8 655,75	12 722,71	1 361 680,78	330 051,70
Zusammen	Mark	3 816 009,05	—	19 750,94	14 741,25	37 301,44	3 050 783,05	765 226,00
Kosten der Transportkraft:								
Feuerung der Locomotiven	"	2 796 768,50	33 275,82	28 073,10	14 047,00	27 693,35	2 085 206,20	711 562,24
Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	"	202 995,34	4 190,92	1 686,99	668,15	2 037,10	160 837,49	42 158,05
Schmiermaterial für Wagen	"	101 481,92		1 001,40	1 262,92	953,73	92 904,40	8 577,52
Putzmaterial für Locomotiven und Tender	"	73 253,00		536,28	491,52	713,04	63 619,22	9 633,77
Putzmaterial für Wagen	"	21 488,89		165,18	130,20	123,83	18 760,08	2 728,01
Beleuchtung der Züge	"	220 463,83	1 452,45	1 338,17	1 075,90	2 972,79	181 571,77	38 891,88
Güterverladung	"	1 794 526,70	15 189,56	10 503,23	4 358,58	29 653,28	1 267 959,44	526 567,20
Sonstige Kosten der Transportkraft, haupt- sächlich: Locomotivmiete, Unterhaltung der Maschinenhausbrunnen, Wasserleitungen und Vorwärmanstalten, Pferdehaltung und Inventarbeschaffung	"	261 920,46	64 258,22	2 116,69	1 392,79	35 569,20	129 074,00	132 846,40
Zusammen	Mark	5 472 898,44	118 366,79	45 421,30	23 427,00	99 717,12	3 999 933,22	1 472 965,11
Heizung und Reinigung der Betriebs- locale	"	200 915,89	1 093,55	726,93	896,71	3 516,95	128 485,27	72 430,52
Wagenmiete (***)	"	469 699,00	82 965,40	—	—	16 836,74	51 104,45	418 595,24
Entschädigungen im Güterverkehre	"	22 018,01	298,59	102,41	8,90	174,61	18 146,72	3 871,29
Drucksachen und Bureaubedürfnisse	"	370 278,38	4 622,70	3 776,31	2 186,02	7 257,48	296 547,36	73 731,92
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Beleuch- tung der Betriebsräume, Beschaffung und Unterhaltung des Inventars, Löhne für das An- und Abfahren der Güter	"	1 284 870,62	36 971,41	7 871,15	5 891,73	15 568,15	1 050 638,92	234 231,70
Zusammen für die Transportverwaltung	Mark †)	25 708 179,03	373 386,59	213 817,48	138 522,63	434 642,87	20 189 346,43	5 518 832,60
Durchschnittlich:								
pro Nutzkilometer excl. der Leistungen des Er- neuerungsfonds	Mark	1,75	2,12	1,89	1,72	2,74	1,71	1,93
pro Nutzkilometer incl. der Leistungen des Er- neuerungsfonds	"	1,79	—	—	—	—	1,70	—
pro Wagenachsenkilometer excl. der Leistungen des Erneuerungsfonds ††)	Pfg.	4,268	5,536	4,828	4,489	8,967	4,298	4,161
pro Wagenachsenkilometer incl. der Leistungen des Erneuerungsfonds ††)	"	4,369	—	—	—	—	4,427	—

*) und zwar:

Gehalte und Remunerationen	Mark	6 460 152,04
Bekleidungs-, Zähl-, Meilen-, Fahr- und Prämien- gelder	"	1 649 474,27
Gratifikationen, Unterstützungen und Kurkosten	"	112 867,22
Auslösungen, Reise-, Umzugs- und Stellvertretungs- kosten, sowie Hilfsarbeiterlöhne	"	5 716 987,09
Beitrag zur Unterstützungscasse	"	132 007,23

**) incl. der Transportkosten nach und von den Reparaturwerkstätten.

**) Dies sind die Differenzbeträge nach Abzug der Einnahmen für Wagenmiete. Die Ausgaben der letzteren sind in Abschnitt III A. Seite 91 ersichtlich.

†) Außerdem sind zum Ersatz und theilweiser Erneuerung der Transportmittel aus dem Erneuerungsfond noch verwendet worden:
bei den Staatsbahnen Mark 606 205,05.

††) Siehe Tittelblatt „Vorbemerkungen“ unter 2.

	Staats- Eisen- bahnen.	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.		
		Görsnitz- Geraer Bahn.	Alten- burg- Zeitzer Bahn.	Gaschwitz- Meusel- witzzer Bahn.	Zittau- Reichen- berger Bahn.	Staats-Eisenbahnen ohne die Leipzig- Dresdner Linien.	Leipzig- Dresdner Linien allein.	
c) Für die allgemeine Verwaltung:								
Gehalte, Remunerationen u. etatmäßige Nebenbezüge bei der Direction und Hauptverwaltung	Mark	635 164,08*)	10 316,19	4 417,34	5 680,29	4 195,83	471 692,02	163 472,06
Beitrag zur Unterstützungscasse	"	4 980,44	34,56	—	—	—	3 224,04	1 756,44
Auslösungen, Reise- und Umzugskosten	"	95 626,45	782,01	54,00	64,50	532,58	61 711,15	33 915,30
Gratificationen und Unterstützungen	"	26 348,00	60,00	25,58	27,00	32,73	23 637,50	2 710,50
Stellvertreterkosten, Hilfsarbeiterlöhne	"	331 514,22	4 637,00	4 294,40	6 298,17	1 500,00	271 897,87	59 616,55
Expeditionsaufwand, Drucksachen, Schreibmaterialien, sonstige Bureaubedürfnisse, incl. Unterhaltung resp. Ergänzung des Mobiliars und Inventars, Pachtgelder und Miethzinsen	"	184 037,90	7 983,22	6 317,13	13 372,24	2 709,17	157 296,53	26 741,37
Heizung, Reinigung und Beleuchtung des Verwaltungsgebäudes	"	29 756,07	201,39	—	200,15	133,77	18 614,21	11 141,80
Gerichts- (und Advocaten-) Kosten, Stempel, Inserate und Porto	"	8 303,72	1 239,23	—	6,50	47,00	2 478,00	5 825,00
Sonstige Ausgaben, hauptsächlich: Entschädigungen und Vergütungen	"	196 583,51	11 942,59	9 025,58†)	4 343,28	1 536,83	99 456,03	97 127,48
Zusammen für die allgemeine Verwaltung	Mark	1 512 314,99	37 196,19	24 134,03	29 992,79	10 688,81	1 110 007,77	402 307,22
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	"	1 024,77	1 076,28	943,00	1 080,39	399,84	934,08	1 399,08
d) Bahnzins	"	858 719,91**)	—	—	—	—	858 719,91	—
e) Einlage in den Erneuerungsfond	"	3 026 484,09	45 024,21	84 924,25	35 000,00	—	3 026 484,09	—
f) Einlage in den Reservefond	"	—	—	3 000,00	3 000,00	—	—	—
g) Gesamt-Ausgabe	Mark	39 641 984,16	581 044,34	420 015,11	282 551,62	603 813,79	30 753 479,71	8 888 504,45
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	"	26 861,97	16 812,63	16 422,88	10 178,01	22 586,83	25 879,39	30 924,29
„ „ Nutzkilometer	"	2,70	3,31	3,71	3,50	3,90	2,61	3,11
„ „ Wagenachsenkilometer ††)	"	0,07	0,09	0,09	0,09	0,12	0,07	0,07
Sämmtliche Ausgaben betragen Prozente der Brutto-Einnahme		64,77	80,49	58,90	77,82	112,62	64,44	65,94
Von den Ausgaben (ohne den Bahnzins und die Einlage in den Erneuerungs- und Reservefond) kamen nach Prozenten ohne die Leistungen des Erneuerungsfonds:								
auf die Bahnverwaltung		23,87	23,40	28,35	31,09	26,25	20,73	33,28
„ „ Transportverwaltung		71,90	69,66	64,38	56,64	71,98	75,14	62,09
„ „ allgemeine Verwaltung		4,23	6,94	7,27	12,27	1,77	4,13	4,53
mit Einschluss der Leistungen des Erneuerungsfonds (s. unter Punkt 2a und b dieses Abschnittes) aber:								
auf die Bahnverwaltung		27,90	33,89	34,47	36,34	—	26,27	33,28
„ „ Transportverwaltung		68,18	60,12	58,88	52,33	—	70,00	62,09
„ „ allgemeine Verwaltung		3,92	5,99	6,65	11,33	—	3,73	4,53

*) und zwar:

Gehalte und Remunerationen Mark 612 034,94

Etatmäßige Nebenbezüge, als Bekleidungs- und Miethzinsentschädigungen 23 130,04

**) Nach Abzug einer Einnahme für Bahnzins an 58 874,24

†) incl. einer für Mitbenutzung des Thüringer Bahnhofes in Zeitz reservirten Ausgabe von 9 000,00

††) Siehe Titelblatt „Vorbemerkungen“ unter 2.

Abschnitt V.
Finanzielle Ergebnisse.

Anmerkung.	Staats-Eisenbahnen	Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.				Anmerkung.	
		Görsnitz-Geraer Bahn.	Altenburg-Zeitzer Bahn.	Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.	Zittau-Reichenberger Bahn.	Staats-Eisenbahnen	
						ohne die Leipzig-Dresdner Linien.	Leipzig-Dresdner Linien allein.

3. Ueberschuss.

Derselbe betrug:								
überhaupt	Mark	21 562 891,56	140 830,12	293 061,65	80 486,20	—	16 972 679,56	4 590 212,03
Proz. des Gesamt-Anlage- resp. Actiencapital*)		4,721	2,939	7,130	2,004	—	4,819	4,391
„ der Betriebs-Bruttoeinnahme		35,29	19,51	41,10	22,17	—	35,56	34,06
„ „ „ -Ausgabe		54,39	24,24	69,77	28,41	—	55,19	51,64
Durchschnittlich pro Kilometer Baulänge	Mark	14 611,32	4 074,95	11 458,91	2 899,25	—	14 282,69	15 970,01
„ „ Nutzkilometer	„	1,47	0,80	2,59	1,00	—	1,44	1,60
„ „ Wagenachsenkilometer †)	„	0,04	0,03	0,07	0,03	—	0,04	0,03
Derselbe wurde verwendet:								
unter Hinzurechnung eines vorjährigen Cassenbestandes von	„	—	—**)	161,60	1 818,36	—	—	—
zu Zinsen und Dividenden für die Stammactien	„	—	140 830,12	114 300,00	—	—	—	—
zur Verzinsung der Prioritäts-Stammactien	„	—	—	119 437,50	31 200,00	—	—	—
zur Verzinsung der Anleihen	„	—	—	50 625,00	50 503,50	—	—	—
zu Tantiemen	„	—	—	8 485,28	—	—	—	—
zu sonstigen Zwecken und zwar:								
zur Vervollständigung der Bahnanlagen	„	73 182,55	—	—	—	—	73 182,55	—
„ Vermehrung der Transportmittel	„	136,30	—	—	—	—	136,30	—
als Uebertrag auf das Jahr 1877	„	—	—	375,47	601,06	—	—	—

4. Allgemeine Mittheilungen.

Vom Jahre 1856 an berechnet sich die Rentabilität der Staatsbahnen wie folgt:

bei einem mittleren Anlagecapital von Mark		mit 5,54 Prozent,		im 2jährigen Durchschnitte mit 5,67 Prozent,	
im Jahre 1856	= 99 410 163				
„ „ 1857	= 102 322 668	5,20	„	3	5,22
„ „ 1858	= 107 961 873	4,37	„	4	4,98
„ „ 1859	= 124 566 777	4,41	„	5	5,04
„ „ 1860	= 126 315 951	5,26	„	6	5,15
„ „ 1861	= 130 533 567	5,59	„	7	5,26
„ „ 1862	= 137 927 274	5,83	„	8	5,28
„ „ 1863	= 145 692 123	6,08	„	9	5,50
„ „ 1864	= 147 231 729	6,99	„	10	5,79
„ „ 1865	= 152 274 231	7,23	„	11	5,04
„ „ 1866	= 178 953 987	4,59	„	12	5,72
„ „ 1867	= 182 604 771	6,34	„	13	5,84
„ „ 1868	= 185 659 821	6,91	„	14	5,92
„ „ 1869	= 208 842 007	6,55	„	15	5,90
„ „ 1870	= 216 283 226	5,64	„	16	6,00
„ „ 1871	= 226 960 667	7,07	„	17	5,98
„ „ 1872	= 263 591 590	5,75	„	18	5,94
„ „ 1873	= 280 658 865	5,54	„	19	5,93
„ „ 1874	= 293 882 330	5,87	„	20	6,48
„ „ 1875	= 316 889 234	6,02	„	21	6,26
„ „ 1876	= 456 707 402	4,72	„		

*) Ueber das bei den Staatseisenbahnen zu verzinsende Anlagecapital vergl. Abschnitt I. C. 2 und unter 4 „Allgemeine Mittheilungen“ dieses Abschnittes.

***) Der vorjährige Cassenbestand, welcher sich nach definitivem Rechnungsabschluss pro 1875 von 619,15 Mark auf 2464,22 Mark erhöhte, ist im Ueberschusse mit enthalten.

†) Siehe Titelblatt „Vorbemerkungen“ unter 2.



Die Gössnitz-Geraer Bahn verwendete im Jahre 1876 101 652,00 Mark zur Verzinsung der im Privatbesitze befindlichen Stammactien nach 4% und 39 178,12 Mark zur Verzinsung von 2 250 000 Mark als dem Antheile der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen Staatsregierung, welche so lange auf einen Zinsengenuss verzichtet, oder sich mit dem überschliessenden Zinstheile begnügt, als die Verzinsung des gesammten Actiencapitalles nicht 4% erreicht.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn wurden die im Privatbesitze befindlichen 914 Stück Actien der Garantie entsprechend nach 4% mit 10 968 Mark verzinst.

5. Der Erneuerungsfond

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 Abnutzungsprocente abgeschrieben und die entsprechenden Summen von den Betriebseinkünften zum Erneuerungsfond gezahlt wurden.

Vom genannten Zeitpunkte an ist jedoch in der Berechnungsmodalität der Einlagen insofern eine Aenderung eingetreten, als anstatt der vorher erwähnten Abnutzungsprocente bis zum Jahre 1874 zehn Prozent und vom Jahre 1875 an sechs Prozent alljährlich von der Betriebs-Brutto-Einnahme ohne weitere Unterscheidung in den Erneuerungsfond 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 Erneuerungsfond ersetzt werden,
- aus den Nutzungen des Fonds (Capitalzinsen und Coursgeinn).

Dafür hat der Erneuerungsfond 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.

Am Schlusse des Jahres 1875 betrug der Bestand des Erneuerungsfonds

4 200 967,28 Mark.

Abschnitt V.
Finanzielle Ergebnisse.

Die Rechnung für das Jahr 1876 weist ferner nach:

Einnahmen:

200 937,30	Mark an Nutzungen (Capitalzinsen und Coursegewinn).
3 026 484,00	„ „ eingezahlten Abnutzungsprozenten,
150 446,00	„ „ Erlösen für alte Transportmittel,
1 227 978,10	„ „ „ „ „ Oberbaumaterialien,
<u>4 605 846,37</u>	Mark Summa der Einnahme.

Ausgaben:

756 651,72	Mark *) für Erneuerung der Transportmittel,
3 300 891,78	„ „ „ „ „ Oberbaumaterialien,
161 592,23	„ „ Werthentschädigung übernommener Oberbaumaterialien,
<u>4 219 135,73</u>	Mark Summa der Ausgabe.

Hiernach hat sich die Einnahme um
386 710,54 Mark
vermehrt und war auf das Jahr 1877 ein Cassenbestand von
4 587 677,82 Mark
zu übertragen.

Einen Nachweis über die jährlichen Zuflüsse zu dem Erneuerungsfond, 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 berechneten sich pro Kilometer Baulänge (nach dem mittleren Jahresdurchschnitte)			
		an Nutzungen (Capitalzinsen, Coursegewinn, 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
M a r k.										
1856	499 318,20	29 948,40	555 399,21	1 287,87	586 635,54	5 537,70	1 080 416,10	1 414,50	13,35	1 401,21
1857	1 080 416,10	54 778,89	619 703,58	66 388,65	740 871,12	158 599,29	1 662 687,93	1 786,14	382,25	1 403,19
1858	1 662 687,93	71 620,92	1 703 511,42	909 211,38	2 684 343,72	1 795 808,31	2 551 223,34	5 966,94	3 991,83	1 975,11
1859	2 551 223,34	110 878,14	2 083 667,88	779 462,16	2 974 008,18	2 416 391,04	3 108 840,48	5 618,55	4 565,10	1 053,45
1860	3 108 840,48	142 988,91	2 112 639,00	589 527,75	2 845 155,66	2 123 599,98	3 830 396,16	5 337,10	3 983,73	1 353,57
1861	3 830 396,16	165 051,15	2 161 529,16	610 810,95	2 937 391,26	2 014 280,07	4 753 507,35	5 510,34	3 778,05	1 731,69
1862	4 753 507,35	187 069,80	2 373 088,89	1 119 914,82	3 680 073,51	1 959 124,56	6 474 456,30	6 772,89	3 605,58	3 167,22
1863	6 474 456,30	258 032,46	2 594 908,20	643 233,30	3 496 174,02	2 824 347,87	7 146 282,45	6 249,18	5 048,34	1 200,84
1864	7 146 282,45	305 379,06	2 655 627,42	653 440,29	3 614 446,77	2 886 447,33	7 874 281,89	6 460,59	5 159,34	1 301,25
1865	7 874 281,89	370 901,70	2 779 631,31	981 290,88	4 131 823,89	2 814 982,71	9 191 123,07	7 163,72	4 880,01	2 283,12
1866	9 191 123,07	439 320,92	2 174 083,83	1 044 912,39	3 658 317,15	8 581 275,21	4 268 165,01	5 156,21	12 047,94	—
1867	4 268 165,01	132 215,72	2 444 469,60	903 621,51	3 480 306,84	3 035 255,58	4 713 216,27	4 811,21	4 196,04	615,27
1868	4 713 216,27	202 368,99	2 694 453,90	1 691 438,28	4 588 261,17	3 814 338,90	5 487 138,54	6 218,01	5 169,18	1 048,83
1869	5 487 138,54	262 193,67	2 980 920,18	1 480 471,11	4 723 584,96	5 044 295,40	5 166 428,10	5 822,97	6 218,31	—
1870	5 166 428,10	286 342,50	2 923 212,12	3 493 398,75	6 702 953,37	7 394 213,79	4 475 167,08	8 184,00	9 028,02	—
1871	4 475 167,08	131 608,38	3 650 816,43	3 397 537,17	7 179 961,98	7 226 700,54	4 428 429,12	8 349,87	8 404,23	—
1872	4 428 429,12	127 779,45	3 884 568,48	3 734 006,28	7 746 354,21	7 260 584,61	4 914 198,72	8 193,57	7 679,76	513,81
1873	4 914 198,72	196 462,74	4 460 011,14	3 270 789,84	7 927 263,72	7 526 364,90	5 315 097,54	8 085,90	7 677,00	408,90
1874	5 315 097,54	189 856,95	2 882 755,65	1 684 873,99	4 757 485,89	6 205 421,22	3 867 162,31	4 763,40	6 213,80	—
1875	3 867 162,31	167 171,58	3 064 161,89	1 352 872,49	4 584 205,90	4 250 400,89	4 200 967,38	4 402,59	4 082,01	320,58
1876	4 200 967,38	200 937,30	3 026 484,05	1 378 424,88	4 605 846,27	4 219 135,73	4 587 677,82	3 875,87†)	3 550,45†)	325,42†)

*) Für Ersatz von 5 eisernen Güterzugstendern, 9 Personenwagen mit Coupé I. und II. Classe, 5 Personenwagen mit Coupé II. Classe, 34 Personenwagen mit Coupé III. Classe, 2 Gepäckwagen, 32 bedeckten und 168 offenen Güterwagen, sowie von Achsen und Rädern.

†) Diese Berechnung hat excl. der Leipzig-Dresdner Linien auf eine Baulänge von 1188,339 Kilometer stattgefunden.

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 1876.	
	Mark.	Pf.	Mark.	Pf.	Mark.	Pf.	Mark.	Pf.
Gössnitz-Gera	37 732	87	46 870	89	85 008	70	—	—*)
Altenburg-Zeitz	238 228	63	10 251	59	31 055	55	217 424	67
Gaschwitz-Meuselwitz	25 507	20	42 488	47	20 159	56	47 836	11

6. Reservfond

für die	Bestand am Schlusse des Vorjahres.		Einnahmen.		Ausgaben.		Bestand am Schlusse des Jahres 1876.	
	Mark.	Pf.	Mark.	Pf.	Mark.	Pf.	Mark.	Pf.
Gössnitz-Geraer Bahn	85 430	25	3 774	66	3 774	66	85 430	25
Altenburg-Zeitzer Bahn	80 681	55	4 279	16	4 518	16	80 442	55
Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn	3 000	—	3 150	—	—	—	6 150	—

*) Bei der Gössnitz-Geraer Bahn haben die Ausgaben im Jahre 1876, die Einnahmen und den im Vorjahre verbliebenen Bestand noch um 401,94 Mark überschritten, welche der Erneuerungsfond an die Betriebskasse schuldet.

b) für die von der Staatsverwaltung betriebenen Privat-Eisenbahnen

Bestand am Schluss des Jahres 1919	Ausgaben		Einnahmen		Bestand am Schluss des Vorjahres	Bereichung der Bahnen
	Mar.	Apr.	Mar.	Apr.		
10						Überrhein-Güter
11						Altendamm-Zelle
12						Görschütz-Holzschitten

6. Reservefond

Bestand am Schluss des Jahres 1919	Ausgaben		Einnahmen		Bestand am Schluss des Vorjahres	für die
	Mar.	Apr.	Mar.	Apr.		
10						Görschütz-Holzschitten
11						Altendamm-Zelle
12						Überrhein-Güter

*1) Bei der Bildung dieses Fonds haben die Ausgaben im Jahr 1919, die Einnahmen und der Vorjahresbestand jeweils den Wert von 1000 Mark erhalten, wobei der Prozentsatz an die Endsumme eingezeichnet ist.

Bestand am Schluss des Vorjahres	Bestand am Schluss des Jahres 1919	Bestand am Schluss des Jahres 1918	Bestand am Schluss des Jahres 1917	Bestand am Schluss des Jahres 1916	Bestand am Schluss des Jahres 1915	Bestand am Schluss des Jahres 1914	Bestand am Schluss des Jahres 1913	Bestand am Schluss des Jahres 1912	Bestand am Schluss des Jahres 1911	Bestand am Schluss des Jahres 1910	Bestand am Schluss des Jahres 1909	Bestand am Schluss des Jahres 1908	Bestand am Schluss des Jahres 1907	Bestand am Schluss des Jahres 1906	Bestand am Schluss des Jahres 1905	Bestand am Schluss des Jahres 1904	Bestand am Schluss des Jahres 1903	Bestand am Schluss des Jahres 1902	Bestand am Schluss des Jahres 1901	Bestand am Schluss des Jahres 1900
1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

I. Unglücksfälle

Abschnitt VI.

AUSSERGEWÖHNLICHE EREIGNISSE

BEIM

EISENBAHNBETRIEBE.

- 1. Unglücksfälle.
- 2. Schienen- und Weichentheilbrüche.
- 3. Achsbrüche.

1876.

Abchnitt VI

AUSSERGEWÖHNLICHE ERGEBNISSE

EISENFABRIKATION

- 1. Längsklasse
- 2. Höhen- und Weichenhöhen
- 3. Achsen

1878

2. Schienen- und

Monat und Tag	in der Ingenieur-Abtheilung	im Bahnmeister-Bezirks	auf der Bahnhofs- bei oder in der Nähe des Stations- ortes	bei kreuzförmigen Schüssen					bei einer				
				1903	betreten seit	von Besen- stein- stahl	mit Besen- stein- kopf	von Eisen- str.	in festem Boden	auf weichem Boden	mit Eisen- str.	mit Eisen- str.	
a. Staats- I. Schienen-													
1. Jan.	Löbau	G. D. I.	27	IV.	August 1873	1	—	—	—	1	—	—	—
2. "	Chemnitz I.	D. W. XVII.	1132	III.	1889	—	—	—	—	1	—	—	—
3. "	Reichenbach i. V.	L. H. XIII.	1173	IV.	Oktober 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
4. "	Oelsnitz	P. E. V.	440	IV.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
5. "	Leipzig I.	L. H. IV.	445	IV.	Juni 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
6. "	Chemnitz I.	D. W. XVII.	1134	III.	1885	—	1	—	—	1	—	—	—
7. "	Plauen i. V.	L. H. XIX.	947	IV.	Oktober 1875	—	1	—	—	1	—	—	—
8. "	Leipzig I.	—	942	III.	1880	—	1	—	—	1	—	—	—
16. "	Leipzig I.	—	1158	IV.	Juni 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
17. "	Plauen i. V.	—	2145	IV.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
18. "	Leipzig I.	—	897	IV.	August 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
22. "	Plauen i. V.	—	2047	IV.	April 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
23. "	Dresden-N. H.	L. D. XII.	690	III.	November 1873	—	1	—	1	1	—	—	—
24. "	—	XII.	705	III.	September 1874	—	1	—	1	1	—	—	—
25. "	—	XIII.	800	III.	November 1873	—	1	—	1	1	—	—	—
26. "	Zwickau I.	D. W. XX.	1415	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
27. "	Freiberg	—	1345	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
28. "	Freiberg	—	451	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
29. "	Dresden-N. H.	L. D. XII.	691	III.	September 1874	—	1	—	1	1	—	—	—
30. "	Chemnitz I.	D. W. XVI.	1079	IV.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
31. "	Dresden-N. H.	L. D. XII.	717	III.	September 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
1. Febr.	Löbau	G. D. I.	267	III.	Oktober 1877	—	1	—	—	1	—	—	—
2. "	—	IV.	259	III.	Oktober 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
3. "	—	VIII.	907	IV.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
4. "	Leipzig I.	L. H. X.	2384	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
5. "	Plauen i. V.	—	2248	IV.	1874	—	1	—	—	1	—	—	—
6. "	—	XX.	2156	IV.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
7. "	Zwickau I.	S. Z. II.	148	IV.	1874	—	1	—	—	1	—	—	—
8. "	—	III.	187	III.	September 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
9. "	Plauen i. V.	L. H. XIX.	2408	III.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
10. "	Zwickau I.	D. W. XX.	1345	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
11. "	Dresden-N. H.	L. D. XII.	691	III.	Oktober 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
12. "	Leipzig II.	—	30	II.	1874	—	1	—	—	1	—	—	—
13. "	Döbeln I.	H. C. I.	30	IV.	April 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
14. "	Chemnitz I.	—	93	III.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
15. "	Freiberg	D. W. IV.	191	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
16. "	Leipzig I.	L. H. IX.	1179	IV.	Juni 1869	—	1	—	—	1	—	—	—
17. "	—	X.	1414	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
18. "	Plauen i. V.	—	2325	III.	Februar 1870	—	1	—	—	1	—	—	—
19. "	Oelsnitz	P. E. V.	2412	IV.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
20. "	Oelsnitz	F. R. I.	17	IV.	Juni 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
21. "	Dresden-N. H.	L. D. XII.	294	IV.	August 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
22. "	Freiberg	D. W. V.	112	III.	Oktober 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
23. "	Plauen i. V.	D. W. V.	272	III.	März 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
24. "	Leipzig I.	L. H. XV.	2023	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
25. "	Löbau	—	3	III.	Juli 1869	—	1	—	—	1	—	—	—
26. "	Oelsnitz	G. D. VII.	187	IV.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
27. "	—	P. E. VIII.	486	III.	1887	—	1	—	—	1	—	—	—
28. "	Dresden-N. H.	L. D. XII.	710	III.	Dezember 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
29. "	—	L. D. XII.	130	III.	September 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
30. "	Zwickau I.	H. C. I.	664	IV.	Dezember 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
31. "	—	S. Z. I.	3	IV.	Oktober 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
1. März	Plauen i. V.	D. W. XX.	1405	IV.	1870	—	1	—	—	1	—	—	—
2. "	Oelsnitz	L. H. XV.	2042	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
3. "	Chemnitz I.	P. E. V.	488	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
4. "	Chemnitz I.	D. W. XIII.	388	III.	November 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
5. "	Freiberg	—	380	III.	August 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
6. "	Plauen i. V.	L. H. XXI.	2954	III.	März 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
7. "	Oelsnitz	P. E. V.	487	IV.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
8. "	Leipzig I.	L. H. VI.	302	IV.	Mai 1873	—	1	—	—	1	—	—	—
9. "	Freiberg	D. W. VIII.	500	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
10. "	Dresden-N. H.	H. C. IV.	203	IV.	Juni 1874	—	1	—	—	1	—	—	—
11. "	Zwickau	Z. L. IV.	500	IV.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
12. "	Freiberg	D. W. VIII.	503	III.	Mai 1889	—	1	—	—	1	—	—	—
13. "	Döbeln II.	—	500	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
14. "	Döbeln II.	L. D. XX.	71	III.	1889	—	1	—	—	1	—	—	—
15. "	Oelsnitz	P. E. III.	287	IV.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—
16. "	Döbeln II.	L. D. XVIII.	34	III.	1873	—	1	—	—	1	—	—	—

Weichtheil-Brüche

Lage der Schienen	Bruchstelle					Summe pro Monat und überhaupt	Bemerkungen
	in gerader Linie	in Bogen	auf horizontaler Strecke	in der Steigung	in der Höhe		
Eisenbahnen.							
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.							

Monat und Tag	in der Ingenieur-Abteilung	in Bahnmaler-Bezirk	auf der Bahnstrecke bei oder in der Nähe des Stationsbezirks	bei betriebsfähigem Schienen					bei star			
				von Profil	bedürftig seit	von Rost-zerst. Stahl	mit Rost-zerst. Eisen	von Eisen	in festem Schienen-Strasse	auf ein- oder zwei- gleisiger Bahn	in Bahnhöfen	
13. Jan.	Leipzig I.	L. H. IV.	914	IV.	Februar 1873	Gussstahl	—	—	—	1	—	—
29. " I.	"	L. H. V. II.	82	IV.	1873	"	—	—	—	1	—	—
5. Febr.	Dresden-A.	B. D. VIII.	419	IV.	1873	"	—	—	—	1	—	—
9. " "	Döbeln I.	B. C. VII.	K. C. 600	IV.	April 1874	Gussstahl	—	—	—	1	—	—
11. " "	Dresden-N. II.	L. D. XI.	182	IV.	November 1871	"	—	—	—	1	—	—
12. " "	Oelsnitz	P. E. IV.	381	III.	1865	"	—	—	—	1	—	—
21. " "	Löbtau	G. D. VIII.	405	III.	1869	Gussstahl	—	—	—	1	—	—
26. " "	Chemnitz I.	H. W. XII.	730	IV.	Oktober 1873	"	—	—	—	1	—	—
1. März	Leipzig II.	L. D. I.	41	IV.	Februar 1874	"	—	—	—	1	—	—
21. " "	Dresden-N. I.	G. D. XI.	402	IV.	Dezember 1874	"	—	—	—	1	—	—
24. " "	Freiberg	D. W. III.	Tharandt	IV.	März 1873	Gussstahl	—	—	—	1	—	—
21. April	Oelsnitz	P. E. VII.	499	III.	1868	"	—	—	—	1	—	—
21. Mai	Dresden-N. II.	L. D. XIII.	86	IV.	1868	"	—	—	—	1	—	—
31. " "	"	G. D. XIII.	Dresden-N.	III.	Juni 1873	"	—	—	—	1	—	—
19. Juni	"	XIII.	1014	III.	Juli 1873	"	—	—	—	1	—	—
13. Aug.	Leipzig I.	S. H. IX.	1021	IV.	August 1870	Hartguss	—	—	—	1	—	—
30. Debr.	"	"	11	III.	1872	"	—	—	—	1	—	—
8. Nov.	"	Köna	89	III.	1869	"	—	—	—	1	—	—
21. " "	Chemnitz I.	D. W. XII.	730	III.	1869	"	—	—	—	1	—	—
27. " "	Leipzig I.	L. H. IV.	379	IV.	Januar 1870	Gussstahl	—	—	—	1	—	—
22. Debr.	Freiberg	D. W. VI.	401	IV.	Dezember 1874	"	—	—	—	1	—	—

II. Weichenheil-

b. Von der Staatsverwaltung betriebene

1. Altenburg-Zittau

Schienen-

12. März	Altenburg	X. A. II.	144	IV.	März 1874	—	1	—	—	1	1	—	—
4. Nov.	"	" II.	184	III.	Juli 1874	—	—	1	—	1	—	—	—
Summa		—	—	—	—	—	1	1	—	2	1	—	—

2. Gasschwitz-Neusel-

Schienen-

21. Mai	Altenburg	G. M. III.	27	III.	1874	—	—	1	—	1	1	—	—
---------	-----------	------------	----	------	------	---	---	---	---	---	---	---	---

3. Zittau-Neichen-

Schienen-

22. Febr.	Zittau	R. Z. IV.	Zittau	IV.	November 1873	1	—	—	—	1	—	—	1
13. April	"	" IV.	"	IV.	Oktober 1873	1	—	—	—	1	—	—	1
22. Sept.	"	" IV.	279	III.	1869	—	1	—	1	—	—	—	1
Summa		—	—	—	—	2	1	—	1	2	—	—	3

Weichenheil-

11. Jan.	Zittau	R. Z. IV.	Wochau St.	III.	Oktober 1869	1	—	—	—	—	—	—	1
17. Nov.	"	" IV.	"	IV.	Juli 1874	1	—	—	—	1	—	—	1
18. " "	"	" IV.	294	IV.	November 1874	—	1	—	—	—	—	—	1

Lage der Schienen	in Bogen					auf horizontaler Strecke			in der Steigung 1:	in Falls 1:	Bruchstellen		Summa pro Monat und überhaupt	Bemerkungen
	in gerader Linie	von Radius in Metern	innere Strang	äussere	in der Mitte	in der Mitte	in der Mitte	in der Mitte			in der Mitte	in der Mitte		
—	1,531	—	1	—	400	—	—	—	—	—	an der Spitze in der Leitschiene	—	—	Hornstück.
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Hornstück
—	1,118	—	1	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Hornstück
—	225	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	in der Leitschiene	—	—	Hornstück
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	in der Leitschiene	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,420	in der Leitschiene	—	—	Weichenstange
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600	Bohrungsstelle an der Spitze	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	Bohrungsstelle an der Spitze	—	—	Hornstück
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bohrungsstelle	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bohrungsstelle	—	—	Facette
—	453	—	1	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Hornstück
—	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Facette
—	217	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Facette
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Hornstück
—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Facette
—	1,100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	in der Leitschiene	—	—	Weichenstange
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bohrungsstelle an der Spitze	—	—	Facette
—	2,183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bohrungsstelle an der Spitze	—	—	Hornstück
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Bohrungsstelle an der Spitze	—	—	Weichenstange

Privat-Eisenbahnen.

Eisenbahn.

Brüche.

1	—	—	—	—	80	—	—	—	—	1	—	—	—	—
1	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—	1 u. 2	—	—	—
1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—

witzer Eisenbahn.

Brüche.

1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

berger Eisenbahn.

Brüche.

1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—
—	191	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1 u. 2	—	—	—
—	191	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—

Brüche.

—	330	—	—	—	1	—	—	—	—	—	an der Spitze	—	—	Hornstück
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	Facette
1	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	Weichenstange

Abschnitt VI.

Aussergewöhnliche Ereignisse beim Betriebe.

Von den auf den Staatsbahnen stattgehabten Schienenbrüchen kamen:

22,628	Prozent auf den Monat	Januar,	5,109	Prozent auf den Monat	December,
21,898	"	Februar,	4,380	"	November,
14,598	"	März,	2,920	"	Juli,
8,759	"	October,	2,920	"	August,
8,029	"	April,	2,100	"	Juni,
5,109	"	Mai,	1,400	"	September,
davon 22,628 Prozent auf die Sommermonate und			77,372 Prozent auf die Wintermonate.		

Von den auf den Staatsbahnen vorgekommenen 158 Schienen- und Weichentheilbrüchen kamen auf jedes Kilometer Baulänge 0,0928 (gegen 0,1005 im Vorjahre).

Gebrochen sind:	10,00 m.	Schienen von früheren Jahren bis mit dem Jahre	1860	von	Königin Marienhütte
	6,00 "	Bessemerstahlschienen von Profil III. aus dem Jahre	1865	"	Hörde
	16,40 "	Bessemerstahlkopfschienen " " III. " " "	1867	"	Königin Marienhütte
	5,49 "	Gussstahlschienen " " III. " " "	1867	"	Bochum
	5,48 "	" " " " III. " " "	1867	"	Neuschottland
	32,88 "	Puddelstahlkopfschienen " " III. " " "	1867	"	Phönixhütte
	6,40 "	" " " " III. " " "	1868	"	"
	142,00 "	Bessemerstahlkopfschienen " " III. " " "	1868	"	Königin Marienhütte
	162,79 "	" " " " III. " " "	1869	"	"
	71,95 "	" " " " IV. " " "	1869	"	"
	12,00 "	" " " " IV. " " "	1870	"	"
	24,00 "	" " " " IV. " " "	1871	"	"
	89,45 "	" " " " IV. " " "	1872	"	"
	71,45 "	" " " " IV. " " "	1873	"	"
	44,80 "	Gussstahlschienen " " III. " " "	1873	"	Bochum
6,40 "	" " " " III. " " "	1873	"	Osnabrück	
6,40 "	" " " " III. " " "	1874	"	Phönixhütte	
53,50 "	Bessemerstahlkopfschienen " " IV. " " "	1874	"	Königin Marienhütte	
11,05 "	" " " " IV. " " "	1875	"	"	
12,00 "	Bessemerstahlschienen " " IV. " " "	1875	"	"	
6,00 "	Bessemerstahlkopfschienen " " IV. " " "	1876	"	"	
15,00 "	Bessemerstahlschienen " " IV. " " "	1876	"	Krupp	

Summa 813,41 m.

Von sämtlichen am Jahresschlusse in den Gleisen liegenden Schienen sind gebrochen:

1876: 813,41 m. = 0,0129 % 1875: 819,00 m. = 0,0131 % 1874: 814,83 m. = 0,0130 % 1873: 671,15 m. = 0,0122 %

In den Gleisen lagen Ende 1876 Bessemerstahlkopfschienen 3567884 m., Bessemerstahlschienen 259243 m., Eisenschienen etc. 2478137 m.

Es kamen von der Gesamtzahl

	der gebrochenen Schienen	der überhaupt in den Gleisen liegenden Schienen
auf Bessemerstahlkopfschienen	81,34 %	56,59 %
" Bessemerstahlschienen	4,00 "	4,11 "
" Eisenschienen etc.	14,60 "	39,30 "
	100,00	100,00

Um die öftere Wiederkehr der Schienenbrüche in gewissen Neigungs- und Richtungsverhältnissen übersichtlich darzustellen dient folgende Tabelle.

Von den 137 Schienenbrüchen kamen ihrer Zahl nach auf

Krümmungen mit einem Radius von	horizontale Bahn	das Neigungsverhältniss 1 zu:											zusammen
		40	41	61	101	151	201	251	301	401	501	1001	
		bis mit 60	bis mit 100	bis mit 150	bis mit 200	bis mit 250	bis mit 300	bis mit 400	bis mit 500	bis mit 1000	und darüber		
gerade Bahn . . .	17	1	1	11	6	5	2	2	1	1	—	—	47
150*) m.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
151—200 "	3	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	8
201—250 "	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
251—300 "	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	5
301—350 "	1	—	1	7	—	1	—	—	1	—	—	—	11
351—400 "	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
401—450 "	—	—	5	1	1	—	—	—	1	—	—	—	8
451—500 "	1	1	—	1	—	2	1	—	1	—	—	—	7
501—550 "	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
551—600 "	7	—	—	9	2	—	—	—	—	—	—	—	18
601—700 "	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	3
701—800 "	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
801—900 "	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	5
901—1000 "	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
1001 u. darüber	4	—	1	2	4	2	—	1	—	—	1	—	15
Summa	37	5	9	41	16	11	4	3	7	1	1	2	137

*) Schienenbrüche in Krümmungen mit einem Radius von unter 150 m. haben nicht stattgefunden.

3. Achsbrüche

Ordnungs-Nr.	während des Monats	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	

a. bei eigenen Transportmitteln auf eigenen Bahnen:

1	November (am 4.)	Bahnhof Frohburg	Tender Nr. 117 (6rädriq)	Krupp in Essen	1866	Guss- stahl	104	108 (dicht am Ende einer Nabe)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Personenzuge ohne weitere Beschädigungen zu verursachen. (Temperatur: +20 R. Ursache: alter Anbruch.)
2	November (am 9.)	Leipzig - Dresden, kurz vor Bahnhof Leipzig	Bedeckter Güterwagen Nr. 4169 (4rädriq)	Bochu- mer Verein	1866	Guss- stahl	96	102 (hinter den Naben)	Der Bruch, welcher in einem bewegten Güterzuge erfolgte, ist ein hinter beiden Naben stattgefundener Doppelbruch u. verursachte Beschädigung des betreffenden Wagens. (Temperatur: -20 R. Ursache: alter Anbruch der einen Stelle, während der zweite Bruch durch erlittene Stöße entstanden ist.)

b. bei eigenen Transportmitteln auf fremden Bahnen:

3	Juli (am 29.)	Oesterreichische Staatseisenbahn (zwischen Aussig und Nestřzič)	Offener Güterwagen Nr. 6071 (4rädriq)	Phönix in Esch- weiler- Aue	1862	Schmie- deeisen	124	75 (in der Ab- rundung eines Lagerhalses)	Der Bruch erfolgte in einem bewegten Güterzuge und verursachte mehrfache Beschädigungen des betreffenden Wagens. (Temperatur: +20 R. Ursache: alter Anbruch und Ueberlastung des Wagens.)
---	------------------	--------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------	--------------------------------------	------	--------------------	-----	----------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

c. bei fremden Transportmitteln auf eigenen Bahnen:

1	Februar (am 29.)	Bodenbach- Dresden, zwischen Nieder- sedlitz u. Mügeln	Güterwagen Nr. 5901 der Oesterreichischen Staatseisenbahn- gesellschaft						
2	November (am 23.)	Bahnhof Markneukirchen	Güterwagen Nr. 7470 der Bayerischen Staats- eisenbahnen						
3	December (am 4.)	Bahnhof Bodenbach	Bedeckter Güterwagen Nr. 6592 der Magdeburg-Halber- städter Eisenbahn						

Abteilung VI
Ausgewählte sächsische
Bauwerke

3. Ackerhöfe

Ort	Bauzeit	Bauweise			
		Grundriss	Wand	Dach	andere
...

a. bei einem Transportmittel auf einem Bahnen:

Ort	Bauzeit	Bauweise			
		Grundriss	Wand	Dach	andere
...

b. bei einem Transportmittel auf fremden Bahnen:

Ort	Bauzeit	Bauweise			
		Grundriss	Wand	Dach	andere
...

c. bei fremden Transportmitteln auf eigenen Bahnen:

Ort	Bauzeit	Bauweise			
		Grundriss	Wand	Dach	andere
...

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 Königlichen 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 Unterstützungscassenverbannde angehörende Beamte verwaltet werden, h) den eingezogenen Strafgebern 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			
	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		auf je 100 Betheiligte im Pensionsgenuss stehende Personen.	
													Einnahme	Ausgabe		
Mark.				Mark.				Mark.	Personen.	Mark.						
1854	—	—	—	—	—	—	—	—	162 414	—	—	—	—	—	—	—
1855	7 089	23 184	18 405	48 678	3 780	180	1 188	5 148	205 944	1 633	115	3	29,8	3,2	7,0	
1856	9 918	28 101	34 032	72 051	4 281	345	1 962	6 588	271 407	1 693	132	3	42,0	3,9	7,8	
1857	11 469	25 641	20 550	57 660	5 829	315	63	6 207	322 860	1 754	162	3	32,9	3,5	9,2	
1858	13 860	41 295	26 073	81 228	7 488	102	339	7 929	396 159	2 045	208	2	39,7	3,9	10,3	
1859	16 809	39 414	23 943	80 166	10 173	1 743	144	12 060	464 265	2 283	229	23	35,1	5,3	10,0	
1860	19 881	36 756	27 087	83 724	13 311	3 345	14 016	30 672	517 317	2 266	285	6	36,9	13,5	12,6	
1861	22 305	38 940	39 135	100 380	16 725	522	3 003	20 250	597 447	2 282	424	7	44,0	8,9	18,0	
1862	25 368	41 148	30 714	97 230	19 356	699	2 196	22 251	672 426	2 379	410	5	40,9	9,4	17,3	
1863	28 302	39 903	27 438	95 643	21 375	1 041	6 741	29 157	738 912	2 471	492	12	38,7	11,0	19,9	
1864	30 441	51 852	27 831	110 124	24 636	3 084	3 276	30 996	818 040	2 503	538	2	44,0	12,4	21,5	
1865	31 959	70 494	29 937	132 390	26 094	363	3 849	30 306	920 124	2 893	533	5	45,8	10,5	18,4	
1866	39 567	71 517	34 371	145 455	28 581	1 209	4 953	34 743	1 030 836	3 297	560	11	44,1	10,5	17,0	
1867	43 239	63 636	42 978	149 853	33 642	306	33 372	67 320	1 113 369	3 279	574	3	45,7	20,5	17,4	
1868	45 720	72 453	79 665	197 838	38 514	—	7 632	46 146	1 265 061	3 508	680	—	56,4	13,2	19,4	
1869	51 015	88 677	60 489	200 181	49 557	—	7 842	57 399	1 407 843	4 386	779	—	45,0	13,1	17,8	
1870	57 747	93 678	93 972	245 397	60 885	—	8 397	69 282	1 583 958	4 418	924	—	55,5	15,7	20,9	
1871	68 127	88 230	85 890	242 247	70 398	—	8 493	78 891	1 747 314	4 505	1 026	—	53,8	17,5	22,8	
1872	74 583	151 467	78 114	304 164	80 538	—	9 015	89 553	1 961 925	5 341	1 099	—	56,9	16,8	20,6	
1873	82 758	128 598	92 754	304 110	101 394	—	12 795	114 189	2 151 846	5 682	1 236	—	53,5	20,1	21,8	
1874	91 287	240 462	382 722	714 471	164 583	—	15 606	180 189	2 686 128	6 327	1 386	—	112,9	28,5	21,9	
1875	112 001	200 231	180 935	493 167	195 033	—	16 572	211 605	2 967 690	6 644	1 487	—	74,2	31,8	22,4	
1876	125 236	274 797	325 042	725 075	234 371	—	12 785	247 156	3 445 609	7 271	1 649	—	99,7	34,0	22,7	
Nach einem 22 jährigen Durchschnitte												59,4	17,7	18,9		

Anmerkung: Im Jahre 1860 sind 31 Eisenbahnbeamte, welchen die Staatsdiener-Eigenschaft verliehen wurde, und im Jahre 1867 124 Staatstelegraphenbeamte aus dem Unterstützungscassenverbande unter Rücknahme ihrer Einlagen ausgeschieden, wodurch sich die grösseren Ausgaben für sonstige Zwecke und der Rückgang der Zahl der Betheiligten in beiden Jahren erklären. Unter den Einnahmen des Jahres 1874 befindet sich ein ausserordentlicher Beitrag des K. Finanz-Ministeriums von 216 000 Mark und unter den ausserordentlichen Einnahmen des Jahres 1876 ein 149 830 Mark betragender Coursegewinn durch An- und Verkauf von Werthpapieren.

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.	Bei der Unterstützungscasse sind beteiligt	Im Pensionsstande befanden sich:															Es erhielten Pensionen										
		Beamte		Wittwen												Waisen		überhaupt Personen.	im Betrage von								
		Anzahl.	Pensionsbetrag	kinderlose		mit 1 Kinde		mit 2 Kindern		mit 3 Kindern		mit 4 Kindern		mit 5 Kindern		mit 6 Kindern				mit 7 Kindern		mit 8 Kindern					
				Mark.	Mark.	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag	Anzahl.	Pensionsbetrag		
1861	2 282	26	3 294,15	60	4 352,55	30	1 867,71	30	2 434,26	18	1 890,08	10	882,00	7	1 579,71	—	—	—	—	—	—	—	—	24	424,32	424	16 724,78
1862	2 379	30	3 823,56	64	4 772,82	25	1 963,08	26	3 066,83	16	1 971,69	12	1 604,31	5	1 413,96	1	165,00	—	—	—	—	—	—	27	573,42	410	19 354,47
1863	2 471	38	4 193,94	70	5 044,32	30	2 298,54	33	3 838,20	16	1 724,82	18	2 743,41	3	341,76	2	493,83	1	44,82	—	—	—	—	31	649,52	492	21 373,47
1864	2 503	45	5 532,45	76	5 529,51	36	2 916,84	30	2 905,35	20	2 539,14	19	3 473,73	5	717,29	—	—	1	171,75	—	—	—	—	42	849,72	538	24 635,88
1865	2 893	46	6 000,45	89	6 435,89	34	2 848,17	27	2 977,08	23	3 862,08	16	2 256,84	3	354,54	1	138,75	—	—	—	—	—	—	52	1 220,82	533	26 095,02
1866	3 297	48	6 415,50	104	7 631,91	34	2 896,71	32	3 756,24	27	4 409,37	12	1 573,71	4	799,20	—	—	—	—	—	—	—	—	52	1 098,81	560	28 581,51
1867	3 279	41	6 455,91	143	12 336,06	39	3 178,80	33	5 332,92	21	2 639,46	12	1 533,09	3	895,14	—	—	—	—	—	—	—	—	51	1 270,30	574	33 641,58
1868	3 508	71	11 781,03	143	10 428,36	47	3 985,62	42	5 574,00	23	3 008,84	13	1 386,57	6	1 169,55	1	15,57	—	—	—	—	—	—	46	1 163,55	680	38 512,89
1869	4 386	90	17 522,13	167	12 907,56	54	5 651,70	39	4 653,09	31	3 552,03	15	2 343,30	5	1 054,86	1	186,75	1	412,50	—	—	—	—	53	1 272,32	779	49 556,85
1870	4 418	103	22 546,17	201	16 478,22	56	5 423,34	47	5 772,00	32	4 360,29	20	3 346,53	6	767,23	4	375,00	2	516,00	—	—	—	—	59	1 299,54	924	60 885,24
1871	4 505	111	26 223,51	231	19 424,01	66	6 441,51	54	6 283,11	33	4 326,24	22	3 710,64	9	1 742,73	3	579,75	1	193,50	—	—	—	—	65	1 471,74	1 026	70 396,74
1872	5 341	117	30 444,21	249	21 547,62	83	9 077,01	51	6 190,77	40	5 730,09	25	3 903,02	8	1 687,77	2	303,18	1	177,00	—	—	—	—	59	1 475,55	1 099	80 537,12
1873	5 682	136	44 196,99	270	24 000,18	91	10 167,00	69	8 843,70	40	5 750,82	23	4 135,59	9	1 452,99	4	952,26	1	206,25	—	—	—	—	76	1 688,68	1 236	101 395,22
1874	6 327	162	57 822,90	304	45 362,97	96	17 940,45	69	15 522,27	46	11 609,01	23	6 018,72	12	3 549,42	4	1 892,55	1	268,80	1	957,00	—	—	105	3 637,62	1 386	164 582,21
1875	6 644	189	73 082,08	341	53 858,52	113	22 819,49	71	15 346,85	39	10 729,56	23	6 175,86	13	4 519,29	5	2 626,80	2	1 332,10	—	—	—	—	118	4 541,65	1 487	195 032,72
1876	7 271	233	95 422,24	373	62 198,25	126	25 996,46	67	15 289,87	49	13 879,19	27	8 545,44	12	4 156,90	6	2 640,62	1	115,20	1	50,70	—	—	128	6 075,25	1 649	234 370,48

Von den im Jahre 1876 gezahlten Unterstützungsgeldern kamen:

40,71 gegen 37,47 % im Vorjahre auf die pensionirten Beamten,

47,45 „ 50,11 „ „ „ „ „ Wittwen und

11,84 „ 12,42 „ „ „ „ „ Kinder (davon auf die Waisen allein 2,50 gegen 2,22 % im Vorjahre).

Demnach verhielten sich ihrer Höhe nach im Jahre 1876 die Unterstützungsbezüge der Beamten zu denen ihrer unterstützungsberechtigten Familienglieder wie 1 : 1,3 (im Vorjahre wie 1 : 1,7).

Die Zahl der Wittwen von 607 im Jahre 1875 ist im Jahre 1876 auf 662 = 9,05 % 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 beteiligte 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	mit 8			
1861	1,14	2,03	1,21	1,21	0,79	0,44	0,31	—	—	—	1,05	8,98	
1862	1,20	2,69	1,03	1,09	0,67	0,50	0,21	0,04	—	—	1,13	8,64	
1863	1,54	2,83	1,21	1,24	0,64	0,72	0,12	0,08	0,04	—	1,25	9,78	
1864	1,80	3,04	1,44	1,20	0,89	0,77	0,20	—	0,04	—	1,68	10,97	
1865	1,59	3,08	1,18	0,82	0,80	0,55	0,10	0,02	—	—	1,80	10,06	
1866	1,40	3,15	1,02	0,97	0,82	0,36	0,12	—	—	—	1,58	9,49	
1867	1,25	4,20	1,19	1,01	0,64	0,37	0,09	—	—	—	1,56	10,47	
1868	2,02	4,08	1,24	1,20	0,66	0,37	0,17	0,03	—	—	1,31	11,18	
1869	2,05	3,81	1,22	0,89	0,71	0,34	0,11	0,02	0,02	—	1,21	10,29	
1870	2,23	4,55	1,27	1,06	0,72	0,45	0,14	0,09	0,05	—	1,34	12,00	
1871	2,46	5,12	1,48	1,20	0,73	0,49	0,20	0,07	0,02	—	1,44	13,20	
1872	2,19	4,66	1,55	0,95	0,75	0,47	0,15	0,04	0,02	—	1,10	11,88	
1873	2,29	4,75	1,60	1,22	0,70	0,40	0,16	0,07	0,02	—	1,34	12,65	
1874	2,56	4,80	1,52	1,08	0,73	0,36	0,19	0,06	0,02	0,02	1,66	13,01	
1875	2,84	5,18	1,70	1,07	0,59	0,35	0,20	0,07	0,03	—	1,78	13,70	
1876	3,21	5,18	1,73	0,92	0,68	0,37	0,17	0,08	0,01	0,01	1,70	14,07	

Abschnitt VII.

Mittheilungen über die Beamten-Unterstützungscasse.

Die Beamten-Pensionsfälle bei je 100 Beamten sind gegen das Vorjahr um 0,37 Fälle gestiegen; gegen 1861 aber haben sie sich nahezu verdreifacht.

Die Zahl der Wittwenpensionen betrug auf je 100 Beamte

im Jahre 1861 = 6,70

„ „ 1869 = 7,13

„ „ 1870 = 8,22

„ „ 1871 = 9,30

„ „ 1872 = 8,50

„ „ 1873 = 8,02

„ „ 1874 = 8,70

„ „ 1875 = 9,14

„ „ 1876 = 9,10

und ist im Jahre 1876 gegen 1875 auf je 100 Beamte um 0,04 Fälle gefallen.

Einschliesslich der 0,02 Fälle, um welche sich die Zahl der Waisenunterstützungen gegen das Vorjahr vermindert hat, haben sich im Ganzen genommen die Pensionsfälle im Jahre 1876 gegen das Jahr 1875 auf je 100 Beamte um 0,31 Fälle vermehrt.

Von dem jährlichen Pensionsaufwande fallen nach Prozenten:

im Jahre	die pensionirten Beamten	a u f									die Waisen
		die Wittwen									
		kinderlose	mit 1 Kinde	mit 2	mit 3	mit 4	mit 5	mit 6	mit 7	mit 8	
				Kindern							
1861	19,70	26,02	11,17	14,55	11,30	5,27	9,45	—	—	—	2,54
1862	19,70	24,00	10,14	15,84	10,19	8,29	7,31	0,85	—	—	2,90
1863	19,02	23,00	10,70	17,90	8,07	12,84	1,00	2,30	0,21	—	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	14,00	8,05	1,30	0,53	—	—	4,08
1866	22,45	26,70	10,15	13,14	15,42	5,51	2,80	—	—	—	3,84
1867	19,19	36,07	9,45	15,85	7,85	4,50	2,60	—	—	—	3,77
1868	30,59	27,07	10,35	14,47	7,82	3,00	3,04	0,04	—	—	3,02
1869	35,33	26,05	11,40	9,39	7,17	4,72	2,12	0,38	0,84	—	2,57
1870	37,03	27,00	8,91	9,48	7,10	5,50	1,20	0,02	0,85	—	2,13
1871	37,25	27,59	9,15	8,92	6,15	5,27	2,48	0,82	0,27	—	2,09
1872	37,80	26,75	11,27	7,09	7,11	4,05	2,10	0,38	0,22	—	1,82
1873	43,59	23,07	10,02	8,72	5,07	4,08	1,42	0,94	0,20	—	1,67
1874	35,12	27,50	10,00	9,42	7,00	3,00	2,10	1,15	0,10	0,52	2,21
1875	37,47	27,01	11,70	7,87	5,50	3,17	2,32	1,25	0,08	—	2,22
1876	40,72	26,54	11,02	6,52	5,02	3,00	1,77	1,12	0,05	0,02	2,59

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	mit 2	mit 3	mit 4	mit 5	mit 6	mit 7	mit 8		
		K i n d e r n										
		M a r k .										
1861	126,70	72,54	62,20	81,14	105,00	88,20	225,07	—	—	—	17,08	39,45
1862	127,45	74,58	78,52	117,95	128,23	133,09	282,70	165,00	—	—	21,24	47,21
1863	110,27	72,00	76,03	116,21	107,80	152,41	113,02	246,92	44,22	—	20,95	43,44
1864	122,94	72,70	81,02	96,85	126,96	182,83	143,48	—	171,75	—	20,22	45,79
1865	130,44	72,31	83,77	110,30	167,92	141,03	118,18	138,75	—	—	23,48	48,90
1866	133,00	73,28	85,20	117,38	163,21	131,14	199,60	—	—	—	21,12	51,04
1867	157,40	86,27	81,51	161,00	125,09	127,70	298,28	—	—	—	24,01	58,21
1868	165,93	72,93	84,80	132,71	130,81	106,00	194,93	15,57	—	—	25,29	56,64
1869	194,09	77,29	104,00	119,23	114,58	156,22	210,07	186,75	412,50	—	24,01	63,02
1870	218,89	81,93	96,85	122,82	136,26	167,33	127,88	93,75	258,00	—	22,02	65,80
1871	236,25	84,09	97,00	116,35	131,10	168,07	193,04	193,25	193,50	—	22,04	68,01
1872	260,21	86,54	109,26	121,39	143,25	156,10	210,07	151,59	177,00	—	25,01	73,28
1873	324,98	88,89	111,74	128,17	143,77	179,51	161,44	238,07	206,25	—	22,22	82,04
1874	356,93	149,22	186,88	224,97	252,27	261,08	295,79	473,14	268,80	957,00	34,04	118,75
1875	386,68	157,94	201,94	216,15	275,12	268,52	347,04	525,30	666,05	—	38,49	131,10
1876	409,54	166,75	206,22	228,21	283,25	316,50	346,41	440,10	115,20	50,70	47,40	142,12

Der durchschnittliche Pensionsgenuss eines Beamten ist gegen das Vorjahr um 22,85 Mark oder 5,8 % gestiegen.

Seit dem Jahre 1861 sind die jährlichen durchschnittlichen Pensionsbezüge der Beamten um 223,2 % gewachsen. Vom Jahre 1865 begann eine allmähliche Steigerung der Bezüge, welche zumeist durch die wachsende Summe der Dienstjahre begründet ist.



Neben der vorstehend beschriebenen Casse besteht noch eine

Pensions- und Unterstützungscasse für die Beamten der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn,

deren anderweit revidirtes Statut mit 1. Juli 1876 in Kraft getreten ist. Diese Casse gewährt Pensionen bez. Unterstützungen:

1. den Beamten der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, welche im Dienste verunglücken und hierbei dienstunfähig werden, ohne Rücksicht auf die Länge ihrer Dienstzeit;
2. den Beamten der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, welche während ihrer Dienstzeit von anderweiter Invalidität überkommen werden, mit Rücksicht auf die Länge ihrer Dienstzeit;
3. den Wittwen von Beamten oder Pensionären der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie;
4. eltern- oder vaterlos hinterbleibenden ehelichen oder ihnen nach dem Gesetze gleich zu achtenden Kindern von Beamten der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bis zu ihrem vollendeten 15. Lebensjahre.

Der Fond dieser Casse besteht aus dem bisherigen Stammvermögen, welches nicht vermindert werden darf und erhält Zuwachs:

1. durch die Zinsen des Stammkapitals;
2. durch die Beiträge und Eintrittsgelder der Theilnehmer;
3. durch sämtliche von den Beamten und Arbeitern der vormaligen Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie verwirkten Straf-, ingleichen die von dritten Personen erhobenen Pfändegelder, soweit sie nicht dem Königlichen Staatsfiscus gebühren;
4. durch den Erlös der auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn oder ihrem Zubehör herrenlos aufgefundenen Gegenstände, nach Abzug aller darauf haftenden Spesen;
5. durch den Ertrag von Zutrittskarten zu Begehung und Besichtigung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn oder ihres Zubehörs;
6. durch den Ertrag aller zum Besten der Casse erschienenen oder noch herauszugebenden Schriften, Pläne etc.;
7. durch Geschenke, Vermächnisse, Zuwendungen und Zuschüsse aller Art.

Die Casse wurde im Jahre 1841 gegründet.

Die alljährigen Rechnungsabschlüsse ergaben folgende Resultate:

Jahr.	Einnahmen				Ausgaben				Bestand der Casse am Schlusse des Jahres	Zahl der Betheiligten.	Es berechnen sich durchschnittlich	
	an Zinsen	an Einlagen der Betheiligten	an ausserordentlichen Einnahmen	zusammen	an eigentlichen Pensionen	an temporären Unterstützungen	für sonstige Zwecke	zusammen			auf jeden Betheiligten von der	
											Einnahme	Ausgabe
Mark.				Mark.				Mark.	Mark.			
1841	609	2 514	18 075	21 198	312	30	586	928	20 270	315	67,3	2,9
1842	811	2 539	2 437	5 787	1 243	60	5	1 308	24 749	326	17,7	4,0
1843	1 002	3 634	3 017	7 653	1 534	36	17	1 587	30 815	356	21,5	4,5
1844	1 233	3 348	3 085	8 266	2 651	75	—	2 726	36 355	353	23,4	7,7
1845	1 454	4 453	2 700	8 607	2 062	36	19	2 117	42 845	369	23,3	5,7
1846	1 765	3 983	2 573	8 321	2 421	36	90	2 547	48 619	367	22,7	6,0
1847	1 965	3 873	2 315	8 153	2 864	27	9	2 900	53 872	390	20,9	7,4
1848	2 172	4 989	1 181	8 342	2 959	—	43	3 002	59 212	409	20,4	7,3
1849	2 425	6 144	1 659	10 228	3 111	75	90	3 276	66 164	431	23,7	7,0
1850	3 475	6 370	4 381	14 226	4 987	—	37	5 024	75 366	458	31,1	11,0
1851	4 097	5 302	10 937	20 336	7 461	75	4	7 540	88 162	487	41,3	15,5
1852	4 789	6 698	13 001	24 488	8 524	90	142	8 756	103 894	525	42,3	16,7
1853	5 469	7 408	12 352	25 229	9 338	96	3 791	13 225	115 898	476	53,0	28,0
1854	6 107	5 948	11 881	23 936	9 879	162	7	10 048	129 786	493	48,0	20,4
1855	7 015	6 481	17 260	30 756	10 682	193	22	10 897	149 645	489	62,0	22,3
1856	8 088	7 655	21 123	36 866	11 289	42	96	11 427	175 084	498	74,0	22,9
1857	9 273	6 815	19 220	35 308	12 427	432	23	12 882	197 510	523	67,3	24,0
1858	10 539	13 277	19 908	43 724	13 355	27	66	13 448	227 786	518	84,4	26,0
1859	12 307	19 208	19 052	50 567	13 575	57	251	13 883	264 470	584	86,0	23,0
1860	13 875	17 512	17 614	49 001	15 844	117	768	16 729	296 742	594	82,5	28,2
1861	15 552	18 859	17 387	51 798	16 998	132	59	17 189	331 351	588	88,1	29,2
1862	17 148	15 655	17 245	50 048	18 692	242	367	19 301	362 098	585	85,0	33,0
1863	18 682	16 184	17 152	52 018	22 566	282	514	23 362	390 754	570	91,3	41,0
1864	19 991	17 025	16 741	53 757	25 048	200	1 190	26 438	418 073	577	93,2	45,3
1865	21 347	16 979	19 693	58 019	28 062	260	217	28 539	447 553	571	101,0	50,0
1866	22 898	21 329	16 986	61 213	31 451	289	452	32 192	476 574	590	103,3	54,0
1867	24 273	23 634	17 574	65 481	33 457	335	306	34 098	507 957	649	100,0	52,5
1868	26 451	27 378	32 340	86 169	34 468	25	141	34 634	559 492	717	120,2	48,3
1869	29 092	27 727	32 163	88 982	37 752	19	172	37 943	610 531	770	115,0	49,3
1870	31 632	26 006	35 129	92 767	41 500	20	566	42 086	661 212	772	120,2	54,5
1871	33 915	26 366	31 740	92 021	43 423	20	1 028	44 471	708 762	787	116,0	56,5
1872	36 523	48 803	31 382	116 708	58 616	—	209	58 825	766 645	807	144,0	72,0
1873	39 301	77 001	69 598	185 900	68 246	20	441	68 707	883 838	1 231	151,0	55,3
1874	44 141	65 420	39 203	148 764	81 938	39	2 160	84 137	948 465	1 313	113,3	64,1
1875	46 914	61 200	34 322	142 436	93 887	20	3 251	97 158	993 743	1 342	106,1	72,4
1876	49 708	61 569	34 122	145 399	99 760	—	13 510	113 270	1 025 872	1 317	110,4	86,0

Nach einem 36jährigen Durchschnitte

159,1 74,0

Im 22jährigen Durchschnitte von 1841 bis mit 1862

53,0 17,3

Im ebenfalls 22jährigen Durchschnitte von 1855 bis mit 1876 der pag. 474 beschriebenen Casse . . .

59,4 17,7

Die grosse Zunahme der Beamtenschaft im Jahre 1873 gegen 1872 entstand hauptsächlich durch die Ertheilung der Beamteneigenschaft an eine grössere Anzahl bis dahin ständiger Arbeiter und durch die Eröffnung der Nossen-Freiberger Linie.

Die vorliegende Tabelle enthält die Ergebnisse der Untersuchungen über die Verbreitung der verschiedenen Arten von Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen. Die Untersuchungen sind in drei Abteilungen eingeteilt: 1. Die Verbreitung der Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen. 2. Die Verbreitung der Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen. 3. Die Verbreitung der Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen.

No.	Eisenbahn		Aargau		Höhe in Fuss	No.
	1871	1872	1871	1872		
1	100	100	100	100	100	1
2	100	100	100	100	100	2
3	100	100	100	100	100	3
4	100	100	100	100	100	4
5	100	100	100	100	100	5
6	100	100	100	100	100	6
7	100	100	100	100	100	7
8	100	100	100	100	100	8
9	100	100	100	100	100	9
10	100	100	100	100	100	10
11	100	100	100	100	100	11
12	100	100	100	100	100	12
13	100	100	100	100	100	13
14	100	100	100	100	100	14
15	100	100	100	100	100	15
16	100	100	100	100	100	16
17	100	100	100	100	100	17
18	100	100	100	100	100	18
19	100	100	100	100	100	19
20	100	100	100	100	100	20
21	100	100	100	100	100	21
22	100	100	100	100	100	22
23	100	100	100	100	100	23
24	100	100	100	100	100	24
25	100	100	100	100	100	25
26	100	100	100	100	100	26
27	100	100	100	100	100	27
28	100	100	100	100	100	28
29	100	100	100	100	100	29
30	100	100	100	100	100	30
31	100	100	100	100	100	31
32	100	100	100	100	100	32
33	100	100	100	100	100	33
34	100	100	100	100	100	34
35	100	100	100	100	100	35
36	100	100	100	100	100	36
37	100	100	100	100	100	37
38	100	100	100	100	100	38
39	100	100	100	100	100	39
40	100	100	100	100	100	40
41	100	100	100	100	100	41
42	100	100	100	100	100	42
43	100	100	100	100	100	43
44	100	100	100	100	100	44
45	100	100	100	100	100	45
46	100	100	100	100	100	46
47	100	100	100	100	100	47
48	100	100	100	100	100	48
49	100	100	100	100	100	49
50	100	100	100	100	100	50

Die vorliegende Tabelle enthält die Ergebnisse der Untersuchungen über die Verbreitung der verschiedenen Arten von Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen. Die Untersuchungen sind in drei Abteilungen eingeteilt: 1. Die Verbreitung der Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen. 2. Die Verbreitung der Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen. 3. Die Verbreitung der Insekten in den verschiedenen Gegenden des Königreichs Sachsen.

CHRONOLOGISCHE ZUSAMMENSTELLUNG

DER

BAHNLÄNGEN, ANLAGEKOSTEN, TRANSPORTMITTELBESTÄNDE UND TRANSPORTMITTELLEISTUNGEN,

INGLEICHEN

DER HAUPTSÄCHLICHSTEN ERGEBNISSE DES BETRIEBES

IN DEN JAHREN

1869 bis mit 1876.

Vorbemerkungen.

- 1) Die chronologische Zusammenstellung beginnt deshalb erst mit dem Jahre 1869, weil der statistische Bericht seit diesem Jahre in der vorliegenden Abfassung erscheint.
- 2) Für die entsprechenden Berechnungen der auf die Bahnlänge basirten Resultate der einzelnen Abschnitte, aus welchen die wichtigsten in die chronologische Zusammenstellung übertragen worden sind, haben, je nach dem Gesichtspunkte, verschiedene Längen Anwendung gefunden und zwar:
 - Die Baulängen (Abschnitt I B. unter 2) in Abschnitt I. Baucapital, in Abschnitt II. Bahnunterhaltung, in Abschnitt V. Finanzielle Resultate und in Abschnitt VI. unter 2. Schienenbrüche. Beim Baucapitale die volle (Col. 4), bei den übrigen Resultaten die mittlere Länge (Col. 3).
 - Die Betriebslängen (Abschnitt I B. unter 3) in Abschnitt III. Bestand, Raumverhältnisse, Tragfähigkeit und Leistungen der Transportmittel, bei den Transportmittelbeständen und den damit zusammenhängenden Resultaten die volle Länge (Col. 5), bei den Leistungen die mittlere (Col. 6).
 - Die Tariflängen (Abschnitt I B. unter 4) in Abschnitt IV. Personen- und Güterverkehr.
- Die für den Personenverkehr nöthigen Berechnungen erfolgten bei den Staatsbahnen nach Abzug der Längen der ausschliesslich dem Güterverkehre dienenden Bahnen und zwar:

bei den Baulängen	23,02	Kilometer
" " Betriebslängen	25,12	"
" " Tariflängen	30,00	"
- 3) Ueber die Entstehung und Zusammensetzung des Anlagecapitales bei den Staatsbahnen (Col. 13) ist in Abschnitt I. unter C. 2 Auskunft gegeben. Col. 11 enthält sowol die ursprünglichen Baukosten, als auch die im Laufe der Zeit für Erweiterung und Vervollständigung der Bahnanlagen, sowie für Vermehrung der Transportmittel aufgewendeten Summen. Die Col. 11 und 13 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 betreffenden Jahren durch die auf die Betriebszeit neu eröffneter Bahnen reducirte Anlagesumme.

Table with columns for 'Lage der Bahn', 'Das Capital', 'Transportmittel', and 'Zu verzeichnende'. It details railway statistics for various years.

Table for '1. Staatseisenbahnen' showing statistics for the state railways from 1869 to 1874.

Table for '2. Von der Staatsverwaltung u. Gleisen' showing statistics for railways managed by the state administration and tracks from 1869 to 1874.

Table for '3. a. Altenburg' and 'b. Meuselwitz' showing statistics for specific railway lines from 1870 to 1874.

Table for '4. Mittau-Neubau' and '5. Oberhohndorf-Beina' showing statistics for specific railway lines from 1869 to 1874.

Table for '6. Brückenberg' showing statistics for a specific railway line from 1873 to 1874.

Table for '7. Unter Privat-Direction stehende a. Mulden' and 'b. Döckswasser' showing statistics for privately managed lines from 1874 to 1875.

Table for '8. Unter Privat-Direction stehende a. Mulden' and 'b. Döckswasser' showing statistics for privately managed lines from 1869 to 1874.

Die Transportmittel für die Privat-Kohlenbahnen werden hauptsächlich

Table with columns for 'waren vorhanden', 'Die Locomotiven', 'As Holzmaterial', and 'Die Wagen'. It details railway statistics for various years.

Table for 'Eisenbahnen' showing statistics for railways from 1869 to 1874.

Table for 'betriebe Privat-Eisenbahnen. Oeser Bahn' showing statistics for private railways from 1869 to 1874.

Table for 'Zeitzer Bahn' and 'witzer Bahn' showing statistics for specific private railway lines from 1870 to 1874.

Table for 'berger Bahn' and 'dorfer Kohlenbahn' showing statistics for specific private railway lines from 1870 to 1874.

Table for 'Kohlenbahn bei Zwischau' showing statistics for a specific private railway line from 1873 to 1874.

Table for 'Sächsische Eisenbahnen. Thal-Bahn' and 'Kohlenbahn' showing statistics for Saxonian railways from 1874 to 1875.

Table for 'Sächsische Eisenbahnen. Thal-Bahn' and 'Kohlenbahn' showing statistics for Saxonian railways from 1869 to 1874.

von der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung gestellt.

* Die Achsenlänge ist von Jahr 1874 an nicht ein höherer als bisherer noch Jahrgangswert, sondern nur nach letzterem Achsen bemessen worden.



Table with columns for years (1870-1874) and various categories: Es sind befürwortet, Durchschneitlich haben durchfahren, Es sind dabei eingekommen, Auf der ganzen Bahn haben an Kilometern zurückgelegt.

Table for 1. Staats- (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories like Personen, Güter, Kilogramm.

Table for 2. Von der Staatsverwaltung a. Gütern (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 3. Altenburg (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 4. Gera-Meusel (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 5. Mittau-Neichen (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 6. Oberhohndorf-Neichen (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 7. Bräunenberg (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 8. Unter Privat-Direction stehend a. Muldenthal b. Rochwies (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 9. Unter Privat-Direction stehend a. Muldenthal b. Rochwies (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

*) Seit dem Jahre 1872 wird nicht mehr die volle Strecke (20 Wegmeilen) zwischen den beiden Stationen nach Abzug der gleichen Anzahl Zugstunden...

Table with columns for years (1870-1874) and categories: Die Einnahmen haben betragen, Die Ausgaben haben betragen.

Table for 1. Staats-Eisenbahnen (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 2. betriebene Privat-Eisenbahnen (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 3. Zeitzer Bahn (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 4. witzner Bahn (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 5. heger Bahn (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 6. Jorfer Kohlenbahn (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 7. Kohlenbahn bei Zwickau (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 8. Sächsische Eisenbahnen (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

Table for 9. Sächsische Eisenbahnen (1870-1874) with columns for various categories and sub-categories.

*) Seit dem Jahre 1872 wird nicht mehr die volle Strecke (20 Wegmeilen) zwischen den beiden Stationen nach Abzug der gleichen Anzahl Zugstunden...



Betriebsjahr.	59.		60.		61.		62.		63.			64.			65.		66.			67.		68.		69.		70.		71.				72.		73.		74.		75.
	Ausserdem sind ver-		an		Die sämtlichen Aus-		pro		Von den Ausgaben			Von den Ausgaben			Es betragen		Der Ueberschuss betrug				im		pro		Prozente		Zinsen u. Dividende wurden											
	ausgabt worden		Einlagen in		gaben aus dem Betriebs-		Kilometer		Col. 58			Col. 58 (einschliess-			von der						Ganzen		Kilomtr.		des zum		Zinsen u. Dividende wurden											

1. Staats-Eisenbahnen.

1869	536 511,51	2 980 920,18	15 630 143,84	19 439,59	21,64	74,27	4,09	39,11	57,73	3,16	41,04	52,06	13 884 841,26	17 268,56	6,43	6,65	—
1870	540 371,57	2 925 212,12	16 712 561,40	20 594,43	21,84	73,77	4,39	38,14	58,47	3,29	45,23	57,81	12 195 300,54	15 027,97	5,52	5,64	—
1871	547 095,81	3 650 816,43	19 910 899,65	23 344,72	20,40	75,59	4,01	33,80	62,98	3,22	43,69	55,36	16 053 633,69	18 822,23	6,81	7,07	—
1872	579 051,96	3 884 568,43	23 099 850,51	24 448,36	18,54	77,55	3,91	29,81	66,90	3,29	48,71	60,28	15 155 890,90	16 040,65	5,57	5,75	—
1873	866 445,84	4 460 011,14	26 932 677,00	27 471,81	19,30	76,82	3,82	29,73	67,08	3,19	50,27	63,41	15 539 360,27	15 850,42	5,49	5,54	—
1874	812 067,39	2 882 755,62	28 477 190,97	28 513,22	19,13	77,09	3,18	30,29	67,03	2,89	54,18	62,20	17 265 167,97	17 287,07	5,70	5,88	—
1875	839 021,34	3 064 161,89	29 518 713,06	28 349,28	19,49	76,94	3,57	26,74	70,06	3,20	52,70	60,73	19 088 795,92	18 332,56	5,25	6,02	—
1876	858 719,91	3 026 484,09	39 641 984,10	26 861,97	23,27	71,90	4,23	27,00	68,18	3,92	58,42	64,77	21 562 891,58	14 611,22	4,26	4,72	—

2. Von der Staatsverwaltung betriebene Privat-Eisenbahnen.

a. Gössnitz-Geraer Bahn.																	
1869	—	25 142,43	346 583,98	10 028,47	21,40	73,88	4,66	22,09	73,29	4,62	63,69	68,07	158 116,92	4 575,14	3,51	3,30	3,30
1870	—	24 296,13	367 945,59	10 646,58	20,07	75,57	4,36	22,90	72,80	4,21	66,41	71,10	149 540,37	4 326,98	3,22	3,12	3,12
1871	—	24 136,59	410 918,22	11 890,00	21,19	74,99	3,85	28,58	67,93	3,49	65,00	70,02	175 972,98	5 091,81	3,90	3,67	3,67
1872	—	38 072,79	468 312,81	13 550,73	19,08	75,94	4,08	28,55	67,05	4,40	61,45	66,88	231 871,26	6 709,24	5,14	4,94	4,94
1873	—	32 375,49	492 851,82	14 260,76	19,01	75,31	5,08	26,12	68,09	5,19	63,40	67,86	233 407,11	6 753,68	5,15	4,87	4,87
1874	—	43 985,67	552 269,04	15 980,91	18,79	74,59	6,71	30,52	63,74	5,74	65,45	71,11	224 388,09	6 492,71	4,92	4,68	4,67
1875	—	42 606,29	579 427,59	16 765,84	17,73	75,80	6,47	27,02	67,23	5,74	65,00	70,28	244 975,45	7 088,41	5,27	5,11	5,10
1876	—	45 024,81	581 044,24	16 812,63	23,40	69,66	6,94	33,89	60,12	5,99	74,25	80,42	140 830,12	4 074,05	3,08	2,94	2,94

b. Altenburg-Zeitzer Bahn.

1872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1874	1 304,13	111 991,20	432 991,05	16 930,25	25,45	66,54	8,01	29,08	63,59	7,33	40,44	54,77	357 592,14	13 982,10	6,58	8,70	7,42
1875	—	112 952,00	454 219,13	17 760,28	26,58	65,43	7,99	32,69	60,06	7,24	45,04	59,95	303 405,56	11 863,27	5,58	7,33	5,94
1876	—	87 924,85	420 015,11	16 422,88	28,25	64,28	7,27	34,47	58,88	6,65	46,57	58,90	293 061,65	11 458,91	5,26	7,13	5,71

c. Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn.

1874	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1875	—	23 000,00	267 295,15	9 628,44	28,24	58,40	13,26	—	—	—	66,60	72,87	99 514,77	3 584,70	1,98	2,55	2,00
1876	—	38 000,00	282 551,62	10 178,01	31,09	56,64	12,27	36,34	52,33	11,33	67,36	77,93	80 486,20	2 899,25	1,57	2,06	1,23

d. Zittau-Reichenberger Bahn.

1869	—	—	436 878,81	16 342,30	41,13	56,88	1,99	—	—	—	77,87	77,87	124 139,85	4 643,69	1,14	1,14	4,00
1870	—	—	484 510,68	18 124,07	44,54	53,40	2,00	—	—	—	112,03	112,03	—	—	—	—	4,00
1871	—	—	480 097,02	17 958,97	34,33	64,56	1,11	—	—	—	90,43	90,43	50 834,22	1 901,55	0,47	0,47	4,00
1872	—	—	742 006,08	27 756,22	35,67	62,23	2,10	—	—	—	104,22	104,22	—	—	—	—	4,00
1873	—	—	653 981,94	24 463,47	33,21	64,74	1,75	—	—	—	90,80	90,80	66 252,06	2 478,29	0,61	0,61	4,00
1874	—	—	804 891,78	30 108,53	32,82	65,82	1,29	—	—	—	115,21	115,21	—	—	—	—	4,00
1875	—	—	673 551,70	25 195,51	26,87	71,61	1,52	—	—	—	110,52	110,52	—	—	—	—	4,00
1876	—	—	603 813,79	22 586,83	26,25	71,98	1,77	—	—	—	112,63	112,63	—	—	—	—	4,00

e. Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn.

1869	—	47 169,43	153 864,39	11 397,36	30,88	55,03	13,49	41,44	47,13	11,42	28,98	41,76	214 605,48	15 896,70	21,98	40,14	30,00
1870	—	46 463,85	147 279,62	10 379,11	34,10	55,11	10,79	44,67	46,27	9,06	28,92	42,26	201 198,33	14 178,88	19,78	37,64	32,00
1871	—	39 071,43	146 699,21	10 338,22	34,91	56,24	8,75	42,13	50,09	7,78	27,04	36,86	251 328,06	17 711,63	24,27	47,01	40,00
1872	—	32 333,76	148 298,70	10 450,93	32,94	57,72	9,34	38,49	52,94	8,57	27,65	35,26	271 132,47	19 107,29	25,28	50,72	41,00
1873	—	34 306,35	170 999,76	12 050,72	32,90	58,53	8,57	38,85	53,24	7,81	27,19	34,01	331 719,99	23 377,00	31,10	62,05	44,00
1874	—	9 319,98	196 369,05	13 838,63	45,88	44,82	9,29	45,68	44,82	9,29	38,21	40,11	293 160,12	20 659,63	25,24	54,84	42,00
1875	—	18 320,00	195 650,78	12 212,90	43,19	46,57	10,24	43,74	46,98	9,28	40,98	45,21	237 066,12	14 798,13	19,72	44,24	37,00
1876	—	18 320,00	212 228,57	11 676,95	42,66	47,15	10,29	43,12	47,47	9,40	43,81	47,95	230 367,54	12 674,97	15,62	28,84	25,56

f. Brückenberg-Kohlenbahn bei Zwickau.

1873	—	—	26 816,43	5 686,27	50,21	34,06	14,58	—	—	—	35,42	35,42	48 902,70	10 369,34	—	—	—
1874	—	—	47 061,57	9 979,13	47,49	44,74	7,77	—	—	—	49,62	49,62	47 770,38	10 129,43	5,19	5,19	—
1875	—	—	48 433,60	10 270,00	35,85	50,03	13,22	—	—	—	33,15	33,15	97 666,99	20 709,71	9,86	9,86	—
1876	—	—	53 317,99	11 107,73	38,24	46,56	15,10	—	—	—	27,99	27,99	137 162,63	28 575,55	13,85	13,85	—

3. Unter Privat-Direction stehende Sächsische Eisenbahnen.

a. Muldenthal-Bahn.

1876	—	—	363 977,06	7 548,89	26,17	59,79	14,04	—	—	—	107,31	107,31	—	—	—	—	—
------	---	---	------------	----------	-------	-------	-------	---	---	---	--------	--------	---	---	---	---	---

b. Bockwaer Kohlenbahn.

1869	2 679,00	28 677,00	156 681,90	12 075,62	39,78	36,05	24,17	—	—	—	46,98	58,70	110 230,80	8 495,63	17,41	36,74	30,00
1870	2 907,00	30 000,00	144 046,80	11 101,87	54,93	38,52	6,54	—	—	—	41,01	53,15	126 979,50	9 786,47	19,37	42,22	42,00
1871	2 813,10	30 000,00	135 834,51	10 468,94	46,23	46,97	6,80	—	—	—	32,01	42,20	186 016,80	14 336,55	28,38	62,01	61,00
1872	2 521,38	—	119 239,38	9 189,92	45,48	48,17	6,25	—	—	—	37,57	38,38	191 437,17	14 754,21	29,20	63,81	65,00
1873	2 402,43	—	129 017,85	9 924,45	43,18	50,54	6,28	—	—	—	35,71	36,29	225 539,10	17 349,16	34,41	75,18	76,00
1874	2 432,67	—	111 715,14	8 593,47	42,40	51,00	6,00	—	—	—	34,47	35,23	205 365,42	15 797,24	30,67	68,46	63,00
1875	2 796,26	—	95 348,52	6 810,61	37,30	54,42	8,28	—	—	—	32,92	33,92	185 768,83	13 269,20	26,86	61,92	60,00
1876	2 533,70	—	99 941,52	8 125,33	43,52	50,93	6,46	—	—	—	39,72	40,75	145 304,18	11 813,25	21,01	48,42	46,00

24. März 1981

12. 08. 81

17. 09. 81

31. 08. 1981

03. Juli 1987

06. Jan. 1989

