

Name der Gesellschaft
Köln=Minden Eisenbahn=Gesellschaft(188 S.)

会社名
ケルン = ミンデン鉄道会社(188 頁)

会計年度
1856

業種
鉄道会社

掲載文献等
Original

ファイル名
1856KMEG_A_.pdf

Bericht der Direktion

der

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft

pro 1856.



I n h a l t.

	Seite
I. Allgemeine Beschreibung	
der Köln-Mindener Eisenbahn und ihrer im Betriebe befindlichen Zweigbahnen.	
A. Länge; Oberbau; optische und elektromagnetische Telegraphen	1
B. Nachweisung von den Steigungs-Verhältnissen	4
C. Nachweisung von den geraden Strecken und Curven	12
D. Uebersicht der Bahnhöfe und Haltestellen, nebst deren Entfernungen von einander und der auf denselben ausgeführten Bauhöhlen	17
II. Bau-Bericht.	
A. Köln-Mindener Eisenbahn 19	
1. Grunderwerb. 2. Bahnkörper. 3. Einfriedigungen. 4. Brücken. 5. Wärter-Stationen. 6. Telegraphie. 7. Schienen-Gestänge. 8. Stationen. 9. Außerordentliche Anlagen.	
B. Duisburger Zweigbahn	26
C. Ruhrorter Zweigbahn	26
D. Anschlußbahnen	26
E. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	27
1. Grunderwerb. 2. Bahnkörper. 3. Einfriedigungen. 4. Brücken. 5. Wärterstationen. 6. Telegraphie. 7. Schienen-Gestänge. 8. Stationen. 9. Außerordentliche Anlagen.	
F. Köln-Gießener Eisenbahn	30
I. Vorarbeiten.	
II. Bau-Ausführung. — 1. Grunderwerb. 2. Erdarbeiten. 3. Wege-Anlagen. 4. Kleine Brücken und Durchlässe. 5. Größere Brücken. 6. Tunnel. 7. Oberbau. 8. Flußverlegungen.	
G. Rheinbrücke bei Köln	33
III. Betriebs-Bericht.	
A. Bestand der Transportmittel.	
1. Lokomotiven und Tender	39
2. Wagen	40
B. Leistungen der Transportmittel.	44
1. Lokomotiven	44
2. Wagen	45
C. Unterhaltungskosten der Transportmittel.	45
1. Lokomotiven und Tender	45
2. Wagen	50
D. Verkehr	51
1. Fahrten	53
2. Personen-Verkehr auf der Hauptbahn und der Ruhrorter Zweigbahn	54
a. Binnen-Verkehr	57
b. Direkte Verkehre	57
c. Gesamt-Personen-Verkehr	58
3. Güter-Verkehr auf der Hauptbahn und der Ruhrorter Zweigbahn	61
a. Bewegung in den einzelnen Klassen und Verkehren	64
b. Gesamt-Güter-Verkehr	67
4. Personen- und Güter-Verkehr auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	68
E. Finanzielle Ergebnisse des Betriebes	69
Anlagen.	
I. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Mindener Eisenbahn, die Ruhrorter und die Duisburger Zweigbahn	72
II. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	74
III. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Gießener Eisenbahn	76
IV. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die feste Rheinbrücke bei Köln	77
V. Uebersicht von dem Gesamt-Belastungs-Zustande und der Betheiligung der Staatskasse rüchsiglich des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1856	78

	Seite
VI. Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben des Garantie-Fonds für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, die Köln-Siegen-Gießener Eisenbahn und die feste Rheinbrücke bei Köln für das Jahr 1856	80
VII. Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Lokomotiven und Tender, deren Leistungen, Brenn- und Schmiermaterialien-Verbrauch, Reparatur- und Erneuerungskosten	82
VIII. Zusammenstellung der durchlaufenen Wagen-Achsmeißen	90
IX. Zusammenstellung der Dienstleistungen und des Kohles-Verbrauches der zu den Personenzügen benutzten Lokomotiven	92
X. Zusammenstellung der Dienstleistungen und des Kohles-Verbrauches der zu den Güter- und Materialenzügen und zu dem Kohlengehediensnt benutzten Lokomotiven	94
XI. Nachweisung der Wagen-Unterhaltungskosten pro 1856, nach den einzelnen Arten der Fahrzeuge getrennt	96
XII. Nachweisung der sämtlichen Wagen-Unterhaltungskosten bis Ende 1856	97
XIII. Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Wagen, Achsen und Räder	98
XIV. Uebersicht der Personen-Beförderung:	
A. Personen- und Lokalzüge	101
B. Schnellzüge	106
C. Kourierzüge	110
D. Gepäd-, Equipagen-, Pferde- und Hunde-Transport	114
E. Uebersicht der Personen-Frequenz zwischen den diesseitigen und den fremden Stationen des Norddeutschen Verbandes	116
F. Zusammenstellung der Personen-Frequenz nach den verschiedenen Verkehren und Stationen	117
G. Zusammenstellung der Personen-Beförde-	

	Seite
rung nach den verschiedenen Verkehren und Monaten	120
H. Uebersicht des Gesamt-Personen-Verkehrs	122
J. Militär-Transporte	124
K. Auswanderer-Transporte	126
XV. Uebersicht der Güter-Beförderung:	
A. Binnen-Verkehr	128
B. Rheinisch-Beigischer Verkehr	138
C. Rheinisch-Westfälischer Verkehr	139
D. Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr	141
E. Verkehr mit der Hannoverschen Westbahn	142
F. Hannoverscher Transit-Verkehr	144
G. Niederländisch-Rheinischer Verkehr	145
H. Ostfriesisch-Rheinischer Verkehr	147
J. Güter-Verkehr im Norddeutschen Verbande	149
K. Uebersicht der beförderten Güter nach Gattungen und Monaten	153
L. Postgüter	157
M. Eisenbahn-Fahrzeuge	157
N. Beförderung von Vieh	158
O. Gesamt-Güter-Verkehr	159
XVI. Gesamt-Frequenz und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen, nebst deren Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1856	162
XVII. Zusammenstellung der Betriebs-Resultate	165
XVIII. Konto des Reservefonds	174
XIX. Berechnung der Summe, welche für das Jahr 1856 in den Erneuerungsfonds zurückzulegen ist	175
XX. Konto des Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel	179
XXI. Stand der Rechnung der Unterstützungs-Kasse für die Angestellten	182
XXII. Chronologische Zusammenstellung der Länge, Anlagelosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse seit Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Hauptbahn	183
XXIII. Uebersicht der im Jahre 1856 beim Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hülfshilfs-Arbeiter und deren Besoldung	185



I. Allgemeine Beschreibung

der

Köln-Mindener Eisenbahn und ihrer im Betriebe befindlichen Zweigbahnen.

A. Länge; Oberbau; optische und elektromagnetische Telegraphen.

1. Die von Köln (Deutz) nach Minden und bis zur Schaumburg-Lippeschen Gränze führende Eisenbahn mit ihren Zweigbahnen von Duisburg nach dem Duisburger Hafen, von Oberhausen nach Ruhrort und von Oberhausen nach Emmerich und bis zur Niederländischen Landesgränze hat folgende Länge:

a) Hauptbahn	35,442 Meilen.
b) Duisburger Zweigbahn	0,367 " *)
c) Ruhrorter Zweigbahn	1,276 "
d) Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	9,614 "

Im Ganzen . . . 46,699 Meilen.

Außerdem existiren noch Nebenstränge (Kiesbahn) bei Oberhausen, so wie Nebengeleise an der Oberhauser Zweigbahn, an den Abzweigungen nach den Zechen Neu-Köln und Zollverein und an der Duisburger Zweigbahn . . . 0,308 Meilen.

Es sind vorhanden:	{	49,092 laufende Ruthen (24,546 Meilen)	} doppeltes Geleise.
		49,092 " " (24,546 ")	
		44,307 " " (22,153 ")	einfaches Geleise.
		615 " " (0,308 ")	Nebengeleise.
		27,542 " " (13,771 ")	Geleise außerdem auf den Bahnhöfen.

Im Ganzen . . . 170,648 laufende Ruthen (85,324 Meilen).

2. Außer einigen im Dortmunder und Mindener Bahnhöfen liegenden Stahlschienen haben sämtliche Schie-

nen die breitbasige Form , sie rühren her aus den Fabriken von John Vagnall & Sons in West-Bramwich bei Birmingham, Eberhard Hoesch u. Söhne in Düren, Jacobi, Haniel & Hulsßen zu Gutehoffnungshütte; Michiels & Comp. in Eschweiler-Aue, Piepenstock & Comp. zu Hermannshütte bei Hörde; des Hörder Bergwerks- und Hütten-Vereins und der Gesellschaft Phönix; sie bestehen aus drei Kalibern und sind durchweg verlascht.

*) Die Duisburger Zweigbahn ist durch Veränderung ihrer Einmündung in den Bahnhof Duisburg um 0,008 Meilen verlängert worden.

Es liegen jetzt:

a) in 73,154	laufenden	Ruthen	Bahngelise	3 $\frac{2}{3}$ Zoll hohe Schienen des Kalibers Nr. I., wovon der laufende Fuß zwischen 19 $\frac{1}{2}$ und 20 Pfund wiegt.
b) in 27,189	"	"	"	Schienen des Kalibers Nr. II., welche bei einer Höhe von 4 $\frac{1}{4}$ Zoll pro laufenden Fuß 24 Pfund wiegen.
c) in 68,654	"	"	"	Schienen des Kalibers Nr. III., die 22 $\frac{3}{4}$ Pfund pro laufenden Fuß wiegen und eine Höhe von 4 $\frac{3}{4}$ Zoll haben. Eine Kasse ad a. wiegt 5,15 Pfund, eine ad b. 7 $\frac{1}{4}$ Pfund, eine ad c. 11,88 Pfund. Die Unterlagsplatten wiegen circa 4 $\frac{1}{2}$ bis 5 Pfund. Das Gewicht eines Hahnagels ist $\frac{1}{2}$ Pfund. Das Gewicht eines Schraubenbolzens mit Mutter zum Verlaschen ist 1 Pfund. Die in der letzten Zeit zum zweiten Geleise und beim Oberbau der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn verwendeten Ruddlestahl-Kassen wiegen 6,94 Pfund.
d) in 1,345	"	"	"	Schienen der Hannoverschen Eisenbahn; endlich
e) in 306	"	"	"	Stuhlschienen.

Zusammen in 170,648 laufenden Ruthen Bahngelise.

Sämmtliche Schienen liegen in einer 0,66 bis 0,75 Fuß starken Bettung aus Kies oder Kalksteinschlag in durchschnittlich 3 Fuß Entfernung auf eichenen und zum Theil auf buchernen und kiefern Querschwellen von 8 Fuß Länge, 1 Fuß Breite und 6 Zoll Höhe. Die Schwellen sind mit Kreosot-Öl und zum Theil mit Schwefel-Baryum und Zink-Chlorid präparirt.

3. Die optischen Telegraphen für den Tagesdienst bestehen aus 35 bis 40 Fuß hohen tannenen, mit eichenen 9 Zoll langen Sprossen versehenen Masten von 9 bis 11 Zoll mittlerem Durchmesser. Jeder Mast hat zwei gußeiserne, zu beiden Seiten geschweifte und am abgerundeten Ende etwa 1 Fuß breite Flügel von 6 Fuß Länge. Zu jedem Flügel gehören zwei Zugdrähte und zur ganzen Zugvorrichtung ein Zugrad mit Kurbel. Es waren Ende 1856 im Ganzen 381 Stück dergleichen Telegraphen auf den vorgenannten Bahnen vorhanden, welche in der Regel nur zu den Fahrsignalen, in Nothfällen auch zur Requisition von Hilfsmaschinen benutzt werden.

Während der Nacht werden die optischen Fahrsignale durch Signal-Laternen von Wärterbude zu Wärterbude gegeben.

4. Auf der ganzen Länge der Hauptbahn von Deutz bis Minden (34,87 Meilen) besteht ein elektromagnetischer Telegraph mit oberirdischen Leitungen. Zu den bis dahin vorhandenen zwei Leitungen, von welchen die eine zur direkten durchgehenden, die andere zur Lokal-Korrespondenz dient, kam in diesem Jahre noch eine dritte für die Signal-Läutewerke hinzu, welche früher in die Lokal-Leitung mit eingeschaltet waren.

Für die direkte durchgehende Korrespondenz sind Sprech-Apparate in Deutz, Düsseldorf, Oberhausen, Dortmund, Hamm, Gütersloh und Minden, für die Lokal-Korrespondenz auf allen Stationen, mit Ausnahme der Haltestellen Großenbaum und Castrop aufgestellt.

An den Posten der Signal- und Bahnwärter sind Läute-Signale angebracht, welche da, wo die Wärterbuden auf der Seite der Drahtleitungen sich befinden, in den Buden selbst, wo diese aber an der entgegengesetzten Seite der Leitungen liegen, in eigens errichteten hölzernen Glockenhäuschen aufgestellt sind. Auf der Strecke von Deutz bis Minden sind im Ganzen 122 Glockenhäuschen errichtet.

Die Signal-Glockenwerke werden mittels auf den Stationen angebrachten Auslöse-Works in Bewegung gesetzt.

In den Bureaux sind in die Lokal-Leitung eingeschaltete Wecker zur Alarmirung der Stationen angebracht.

An den Kreuzungen mit anderen Bahnen, als bei Düsseldorf mit der Elberfelder, und bei Hamm mit der Westfälischen Bahn, so wie zur Signalführung der Hannoverschen Züge bei Minden und Löhne sind ebenfalls Wecker-Einrichtungen in den Wärterbuden mit eigenen Leitungen hergestellt.

Die Zugführer sind mit transportablen Apparaten zum Einschalten auf der Strecke versehen.

Auf der Ruhrorter Zweigbahn besteht nur eine Leitung, gemeinschaftlich für den Sprech-Telegraphen und das Läute-Signal.

Die Sprech-Apparate sind nach dem Cramer'schen System mit Tasten eingerichtet und davon auf der Hauptbahn, incl. Ruhrorter Zweigbahn, vorhanden:

10 Stück zur direkten Korrespondenz, incl. 2 Reserven;
 64 " " Lokal= " " 4 "
 17 " transportable für Zugführer.

Die Glockenwerke sind ebenfalls nach Cramer'scher Konstruktion und deren 319, incl. 4 Reserve-Werke, vorhanden.

Auf der Oberhausen-Kruheimer Zweigbahn (von Oberhausen bis zur holländischen Gränze 9,61 Meilen) sind zwei oberirdische Leitungen angelegt, von welchen eine für die hier vereinigte durchgehende und Lokal-Korrespondenz, und die andere für die Läutewerke dient.

Die Zugführer sind auch hier mit transportablen Apparaten versehen.

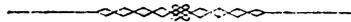
Sprech-Apparate und Läutewerke sind ebenfalls nach Cramer'scher Konstruktion und deren vorhanden:

8 Sprech-Apparate, incl. 1 zur Reserve (bis Enmerich);

6 Zugführer-Apparate;

91 Glockenwerke, incl. 6 zur Reserve (bis Gränze).

Die Läutewerke dieser Bahn sind sämtlich in Glockenhäuschen aufgestellt.



III. Betriebs-Bericht.

A. Bestand der Transportmittel.

1. Lokomotiven und Tender.

Die den am Schlusse des Jahres 1855 vorhanden gewesenen 114 Lokomotiven mit 109 Tendern sind im Laufe des Jahres 1856 hinzugekommen:

Drei kleine vierrädrige Lokomotiven ohne besonderen Tender, von gleicher Konstruktion wie die zuletzt im Vorjahre beschafften.

Sechs Gütermaschinen mit Tender, von derselben Konstruktion wie die im Vorjahre beschafften.

Sechs Schnellzugmaschinen mit Tender, von derselben Konstruktion wie die im Vorjahre beschafften.

Sämmtliche hinzugekommenen Lokomotiven sind von A. Vorsig in Berlin geliefert.

Die im Jahre 1846 von der Gutehoffnungshütte in Sterkrade angekaufte Lokomotive „Mülheim“ nebst Tender ist an die Rheinbrücken-Oberbau-Werkstätte abgegeben, um als Betriebskraft für dieselbe benutzt zu werden.

Die Gesellschaft war mithin am Schlusse des Jahres 1856 im Besitze von 128 Lokomotiven mit 120 Tendern.

In diesem Jahre sind bis jetzt noch drei kleine sechsrädrige Lokomotiven ohne besonderen Tender von A. Vorsig in Berlin geliefert, welche sich von den im Vorjahre beschafften vierrädrigen Lokomotiven dadurch unterscheiden, daß eine dritte Achse als Laufachse hinzugekommen, wodurch auch hinten noch ein Wasserkasten angebracht und dem Koferraum eine bequemere Lage gegeben werden konnte. Die beiden Vorderachsen sind gekuppelt, und die Federn derselben durch zwei Längen-Balanciers verbunden. Die Hinterachse hat eine Quersfeder, so daß die Maschinen vollständige Balancier-Vorrichtung haben.

Die Gründe, welche diese Konstruktions-Änderung hervorgerufen haben, waren:

- 1) die vierrädrigen Maschinen versehen ihren Dienst ganz vortrefflich, dieselben haben aber nach längerem Gebrauche zwei in der Konstruktion derselben liegende Uebelstände gezeigt, nämlich:
 - a. der schweren Belastung der Hinterachse konnten trotz der mäßigen Geschwindigkeit, mit welcher die Maschinen nur gebraucht werden, auf die Dauer weder Bandagen von Feinkorn-Eisen, noch von Puddelstahl widerstehen, und haben wir uns deshalb in neuerer Zeit genöthigt gesehen, diese durch Gußstahl-Bandagen zu ersetzen, von denen wir wenigstens hoffen, daß sie aushalten werden;
 - b. die Bewegung der Maschinen ist, wie natürlich, keine sehr sanfte und bei der angestrengten Thätigkeit dieser Maschinen muß ein nachtheiliger Einfluß auf die Gesundheit der Lokomotivführer befürchtet werden;

2) zur Ueberwindung der auf der Köln-Gießener Eisenbahn vorkommenden Steigungen von $\frac{1}{80}$ auf längere Strecken wird namentlich für die Güterzüge die Hülfeleistung von besonderen Maschinen erforderlich. Wir hoffen hierfür mit den qu. kleinen sechsrädrigen Maschinen im Wesentlichen auszukommen; da sich aber mancherlei Mängel einer neuen Konstruktion oft erst nach längerem Gebrauche herausstellen und man überhaupt alsdann mit viel größerer Sicherheit über die Zweckmäßigkeit der Konstruktion urtheilen kann, so haben wir uns veranlaßt gesehen, schon jetzt Maschinen von dieser Gattung zu beschaffen, um so mehr, als dieselben uns auf der Hauptbahn ebenfalls sehr nützliche Dienste leisten werden.

Für die Zweigbahnen mit schärferen Kurven müssen wir allerdings die vierrädrigen Maschinen verwenden; auch haben die sechsrädrigen Maschinen etwas weniger Adhäsion, weil die Belastung der Treibachse geringer geworden ist. Diese ist aber, so weit es sich bis jetzt nach kurzem Gebrauch beurtheilen läßt, doch noch hinreichend geblieben und ist die Bewegung der Maschinen sehr sanft und ruhig.

Bei Richard Hartmann in Chemnitz sind noch zwei Gütermaschinen von ähnlicher Dimension wie die letzten dreifig, welche wir besitzen, in Bestellung gegeben. Die Tender zu diesen Maschinen sind von A. Vorfig in Berlin bereits geliefert.

Die Gesellschaft besitzt daher augenblicklich 131 Lokomotiven und 122 Tender.

Wir haben außerdem noch bei A. Vorfig in Berlin bestellt:

Neun Gütermaschinen mit Tender, genau von derselben Konstruktion wie die im Vorjahre beschafften, und drei Personenzug-Maschinen mit Tender, von derselben Konstruktion wie unsere Schnellzug-Maschinen, jedoch mit 1' kleineren Treibrädern ($5\frac{1}{2}$ statt $6\frac{1}{2}$ ').

Die letzteren sollen für die schweren Personenzüge der Hauptbahn mit verwendet werden; wir haben bei der Wahl dieser Konstruktion aber auch gleichzeitig im Auge gehabt, daß auf demjenigen Theile der Köln-Gießener Bahn, wo die starken Steigungen vorkommen, Maschinen mit etwas kleineren Treibrädern, als die der Schnellzug-Maschinen der Hauptbahn geeignet sein werden, und daß voraussichtlich gerade die in Rede stehende Maschinen-Konstruktion für Köln-Gießen ganz geeignet sein wird. Wir gewinnen durch die erwähnte Bestellung die Gelegenheit, diese Konstruktion inzwischen in jeder Beziehung zu erproben.

Balancier-Vorrichtungen sind im Laufe des Jahres noch an drei Maschinen und an vier Tendern angebracht (resp. an einer Maschine vervollständigt) worden.

An weiteren drei Maschinen ist die Hinterachse verlegt worden.

An drei alten hölzernen Tendern sind die abgängig gewordenen Holzgestelle, und an drei Maschinen die Feuerkasten erneuert worden.

2. Wagen.

Der Bestand der Wagen stellt sich zu Ende des Jahres 1856 wie folgt:

Personenwagen (alle sechsräderig):

Salonwagen	1 Stück,		
II. Klasse	5 "	alle	5 mit Bremsen,
I. und II. "	29 "	darunter	13 " "
I. " III. "	7 "	alle	7 " "
I., II. " III. "	3 "	"	3 " "
II. " III. "	12 "	"	12 " "
III. "	30 "	"	30 " "
IV. "	34 "	"	34 " "
	<u>Summa 121 Stück,</u>		<u>darunter 104 mit Bremsen.</u>

Gepäckwagen:

Gepäckwagen (sechsrädrige)	37 Stück, darunter 22 mit Bremsen,
Gepäckwagen (vierrädrige).	10 "
	<hr/>
Summa	47 Stück, darunter 22 mit Bremsen.

Güterwagen:

Equipagewagen (vierrädrige)	19 Stück, darunter	1 mit Bremse,
Pferbewagen "	6 "	
Viehswagen "	60 "	darunter 20 mit Bremsen,
Koulißewagen (sechsrädrige)	254 "	" 75 " "
Koulißewagen (vierrädrige)	143 "	" 83 " "
Wagen mit hohen Kopfbracken und festen Decken (vierrädrige).	280 "	" 34 " "
Trichterwagen	203 "	" 67 " "
Offene Lastwagen:		
a) zu 50 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse (achträdrige)	12 "	
" " " " " " (vierrädrige)	1143 "	darunter 322 mit Bremsen,
b) " 100 " " " " (achträdrige)	2 "	
" " " " " " (sechsrädrige)	300 "	darunter 150 mit Bremsen,
" " " " " " (vierrädrige)	372 "	" 199 " "
Holzwagen (vierrädrige)	78 "	" 12 " "
Bahnhof-Schiebewagen (vierrädrige)	4 "	alle 4 " "
Kofes-Magazinvagen	2 "	
	<hr/>	
Summa	2878 Stück, darunter 967 mit Bremsen.	

Kieswagen:

Kieswagen (sechsrädrig)	1 Stück,
Kieswagen (vierrädrige)	215 " darunter 26 mit Bremsen.
	<hr/>
Summa	216 Stück, darunter 26 mit Bremsen.

Der ganze Wagenpark umfaßt demnach 3262 Wagen.

Unter diesen sämtlichen Wagen sind 7265 Achsen.

Außerdem sind vorhanden:

im gemeinschaftlichen Eigenthume der aus den Verwaltungen der königlich hannoverschen, Herzoglich braunschweigischen und köln-Mindener Eisenbahn bestehenden westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes:

10 kombinierte Personen-Postwagen (sechsrädrige)	alle	10 mit Bremsen,
24 Kourierzug-Personenwagen "	darunter	12 " "
27 Gepäckwagen	alle	27 " "

Summa 61 Stück, darunter 49 mit Bremsen.

Der Geldantheil der köln-Mindener Verwaltung an den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen beträgt 104,334 Thlr.

Im Laufe des Jahres sind in Abgang gebracht:

- 1 vierrädriger Kouliffewagen; er wurde am 1. November 1856 auf Station Emmerich zerstört;
- 64 vierrädrige Kofeswagen. Von denselben wurden 38 Stück zu Wagen mit hohen Bracken und 26 Stück zu Viehwagen umgebaut;
- 14 vierrädrige offene Lastwagen zu 50 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse. Hiervon wurde einer am 30. März 1856 auf der Prinz-Wilhelm Bahn und einer am 3. November 1856 auf der Bergisch-Märkischen Bahn zerstört; die übrigen 12 Stück wurden zu Wagen mit hohen Kopfbracken und festen Lederdecken umgebaut;
- 1 achträdriger Holzwagen; derselbe wurde zu einem achträdrigen offenen Lastwagen mit festem Obergestell umgebaut und zu einer Netto-Tragfähigkeit von 400 Ztr. eingerichtet;
- 1 Gemüllwagen; derselbe wurde zum Bahnhof-Schiebewagen umgebaut;
- 1 lederne Wagenbede wurde am 27. September 1856 auf der Hannoverischen Bahn beschädigt und dadurch unbrauchbar;
- 4 lederne Wagendecken sind in Folge Abnutzung unbrauchbar geworden.

Die im gemeinschaftlichen Eigenthume des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes am Schlusse des Jahres 1855 vorhanden gewesenen 7 kombinierten Personen-Post- und 26 gemeinschaftlichen Gepädwagen wurden von den theilhaftigen Verwaltungen unter sich vertheilt, und fielen davon der aus den Verwaltungen der Hannoverischen, Braunschweigischen und Köln-Mindener Eisenbahn bestehenden westlichen Gruppe 5 kombinierte Personen-Post- und 19 gemeinschaftliche Gepädwagen zu.

Im Laufe des Jahres wurden neu gebaut resp. beschafft oder umgeändert:

a. in eigenen Werkstätten:

- 2 Personenwagen IV. Klasse mit Bremsen;
- 2 Bremsen zu zwei älteren Personenwagen IV. Klasse;
- 4 Bremsen zu Gepädwagen;
- 26 vierrädrige Viehwagen; dieselben wurden zu solchen aus Kofeswagen umgebaut;
- 50 Wagen mit hohen Kopfbracken und festen Lederdecken; dieselben wurden zu solchen aus Kofes- und Kohlenwagen umgebaut;
- 1 vierrädriger offener Lastwagen zu 50 Ztr. Tragfähigkeit als Ersatz für den am 30. März 1856 auf der Prinz-Wilhelm Bahn zerstörten;
- 152 Stück vierrädrige offene Lastwagen zu 100 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse;
- 198 Bremsen an vierrädrige offene Lastwagen à 100 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse;
- 1 Bremse an einen sechsrädrigen offenen Lastwagen zu 100 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse;
- 1 achträdriger offener Lastwagen mit festem Obergestell und einer Netto-Tragfähigkeit von 400 Zentnern; derselbe wurde aus einem achträdrigen Holzwagen hergestellt;
- 24 vierrädrige Holzwagen;
- 1 vierrädriger Bahnhof-Schiebewagen mit Bremse;
- 1 vierrädriger Bahnhof-Schiebewagen; derselbe wurde aus einem Gemüllwagen hergestellt;
- 5 lederne Wagendecken, davon eine als Ersatz für die am 27. September 1856 auf der Hannoverischen Bahn unbrauchbar gewordene, die übrigen vier als Ersatz für die durch Abnutzung verschliffenen.

b. von Fabrikanten:

- 14 Bremsen zu Gepädwagen;
- 200 Stück sechsrädrige Kouliffewagen;

57 Bremsen zu Koulißewagen;

8 Courier- und Schnellzug-Personenwagen, davon 4 mit Bremsen;

50 kombinirte Personen-Postwagen, alle mit Bremsen;

8 Gepäckwagen, alle mit Bremsen;

310 Kohlenwagen, 24 Viehwagen, 28 Wagen mit hohen Kopfbracken und 1 Equipagewagen erhielten an einem Ende statt der festen Buffer, Federbuffer und Federzüge.

Von den Personenwagen erhielten 38 Coupés neue Polsterung und wurden zu diesen Wagen 4 neue Kopfrahmstücke gefertigt.

Die sechsrädrigen Koulißewagen erhielten 5 neue Kopfstücke und 2 neue Kopfrahmstücke.

Die vierrädrigen Koulißewagen erhielten 2 neue Langschweller, 27 neue Kopfstücke, 20 neue Kopfrahmstücke, 1 neues Seitenrahmstück und 2 neue Deckenüberzüge.

Die offenen Lastwagen erhielten 152 neue Bodenbeläge, 13 neue Langschweller, 363 neue Kopfstücke, 502 neue Kopfrahmstücke und 126 neue Seitenrahmstücke.

In Bestellung resp. in Arbeit sind noch:

a. in eigenen Werkstätten:

234 Stück neue vierrädrige offene Lastwagen zu 100 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse;

6 „ achträdrige offene Lastwagen;

2 „ Personenwagen IV. Klasse.

b. bei Fabrikanten:

6 Bremsen zu Gepäckwagen;

13 Bremsen zu sechsrädrigen Koulißewagen;

50 sechsrädrige offene Lastwagen (Schienenwagen) zu 100 Ztr. Tragfähigkeit pro Achse.

Die Anzahl der Achsen und Räder hat sich durch Ergänzungen und Neubeschaffungen auf 8051 Satz (eine Achse mit den beiden aufgezogenen Rädern) verändert resp. vermehrt, und sind 1856 vorhanden gewesen:

A. Achsen zu 50 Ztr. Tragfähigkeit.

a. Endachsen:

4153	Satz	eiserne	Bündelachsen	mit	Speichenrädern,	
84	„	„	„	„	Blockrädern,	
293	„	„	„	„	schmiedeeisernen Scheibenrädern,	
17	„	„	„	„	gußeisernen	„
1	„	„	„	„	„	und Gußstahl-Vandagen,
52	„	kombinirte	Daelen'sche	Achsen	mit	Speichenrädern,
561	„	„	„	„	„	Blockrädern,
18	„	„	„	„	„	schmiedeeisernen Scheibenrädern,
255	„	Gußstahlachsen	mit	Blockrädern,		
250	„	„	„	„	schmiedeeisernen Scheibenrädern,	
5	„	„	„	„	Doppel-Scheibenrädern,	

Zu übertragen 5689 Satz.

Uebertrag 5689 Satz.

b. Mittelachsen zu sechsrädrigen Wagen:

68	„	eiserne Bündelachsen mit Speichenrädern,
40	„	„ „ „ „ Blockrädern,
31	„	„ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern,
24	„	Gußstahlachsen mit Blockrädern,
225	„	„ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern,
1	„	„ „ „ gußeisernen Scheibenrädern und Gußstahl-Bandagen.

B. Achsen zu 100 Ztr. Tragfähigkeit.

1473	„	Gußstahlachsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern,
500	„	„ „ „ gußeisernen Scheibenrädern und Gußstahl-Bandagen.

8051 Satz.

Zur weiteren Vermehrung des Achsenbestandes sind noch in der Ablieferung begriffen:

1. Achsen à 50 Ztr. Tragfähigkeit:

1	Satz	eiserne Bündelachsen mit Speichenrädern, neuester Konstruktion,
293	„	„ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern,
6	„	„ „ „ „ „ „ und angeschmiedeten Naben.

2. Achsen à 100 Ztr. Tragfähigkeit.

700	„	eiserne Achsen mit Speichenrädern, neuester Konstruktion,
400	„	„ „ „ „ Scheibenrädern.

1400 Satz.

B. Leistungen der Transportmittel.

1. Lokomotiven.

Anlage VII. Nach Anlage VII. haben die Lokomotiven im Ganzen 302,603,93₉₃ Zugmeilen resp. 311,328,00₀₀ Lokomotivmeilen zurückgelegt; dies gibt, in Berücksichtigung, daß die zuletzt gelieferten 9 Maschinen nur die Dienstzeit der 6 zuerst gelieferten zu einem vollen Jahre ergänzen und daß die Lokomotiven Rees, Homberg, Heller, Altenberg und Herborn mit einer kurzen Ausnahme bei der Rees (Aushilfe) gar keine Meilen machen konnten, pro Maschine durchschnittlich 2652 Zugmeilen resp. 2731 Lokomotivmeilen.

Bei dem immer größer werdenden Uebergewichte des Güter-Verkehrs über den Personen-Verkehr muß selbstredend die durchschnittliche Meilenzahl, welche die Maschinen zurücklegen können, kleiner werden, namentlich wenn man berücksichtigt, daß eine große Anzahl von Maschinen für den Stations- und Zechendienst in Anspruch genommen wird, welche während dieses Dienstes keine resp. nur sehr wenige Meilen machen können.

Die längere Zeit in Reserve gehaltene und später wegen Erneuerung des Feuerkastens zc. ganz demontirte Maschine Emscher hat die kleinste (74), die Maschine Bensberg die größte (6518) Anzahl Zugmeilen zurückgelegt.

2. Wagen.

Die Zusammenstellung (Anlage VIII) der von unseren Wagen durchlaufenen Meilen ergibt den zurückgelegten Weg pro Achse (Achsm.): Anlage VIII.

	auf eigenen Bahnen:		auf fremden Bahnen:
	Rhein-Mindener	Oberhausen-Arnheimer	
bei den Personenzugwagen	1,254,070,8	71,257,2	47,211,3
" " Packwagen	691,822,9	21,392,3	111,230,6
" " Güterwagen	7,205,828,2	80,579,9	3,992,743,2
" " Kesselwagen	411,593,2	154,554,0	693,6
	<u>9,563,315,1</u>	<u>327,783,4</u>	
in Summa	9,891,098,5		4,151,878,7 Achsm.

Die fremden Wagen und die der westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes gemeinschaftlich gehörigen Wagen haben auf unseren Bahnen zusammen 3,544,085,4 Achsm. durchlaufen.

Die Zahl der auf unserer Bahn von eigenen und fremden Wagen (excl. Kesselwagen) durchlaufenen Achsm. beträgt 12,869,036,7 Achsm.

Dieselbe war pro 1855 12,692,990,1 "

Es ist daher eine Vermehrung pro 1856 eingetreten von 176,046,6 Achsm.

Die durchschnittliche Stärke der sämtlichen Züge war pro 1856 44,4 Achsen.

" " " " " " " 1855 47,6 "

C. Unterhaltungskosten der Transportmittel.

1. Lokomotiven und Tender.

Seit Anfang des vorigen Jahres haben wir Versuche gemacht, zur Feuerung der Lokomotiven Kohlen mit zu verwenden. — Nach Beseitigung einiger Schwierigkeiten beim Anfange, haben wir recht zufriedenstellende Resultate erzielt.

Der Einfachheit halber rechnen wir überall 3 Ztr. Kohlen für 2 Ztr. Kokes. Dabei bleibt immer noch ein kleiner Extra-Vorteil für die Kohlen, da weder aus 3 Ztrn. Kohlen 2 Ztr. Kokes erzielt werden, noch für den Preis von 3 Ztrn. Kohlen 2 Ztr. Kokes zu kaufen sind.

In dem in den Tabellen angegebenen Gesamt-Kokes-Quantum von 448,301 Ztrn. sind 96,282 Ztr. Kohlen enthalten, welche auf die angegebene Weise als Kokes angerechnet sind zu 64,188 Ztr.

Der Gesamt-Kokes-Verbrauch der Lokomotiven in den einzelnen Monaten stellt sich, wie folgt:

Januar	43,653 Ztr.
Februar	39,384 "
März	39,709 "
April	35,504 "
Mai	34,538 "
Zu übertragen	192,788 "

	Uebertrag .	192,788	3tr.
Juni		30,250	"
Juli		31,590	"
August		30,542	"
September		33,510	"
Oktober		36,277	"
November		43,261	"
Dezember		50,083	"
	Summa =	448,301	3tr.

Die in unserem letzten Geschäftsberichte erwähnten zwölf alten geschlossenen Kokes-Ofen haben wir abgebrochen und sind wir jetzt damit beschäftigt, zwölf neue geschlossene Ofen mit geheizten Sohlen nach Art der Saarbrücker Ofen erbauen zu lassen. — Wir hatten beabsichtigt, diesen Bau zum Theil schon im vorigen Jahre ausführen zu lassen, wurden hieran aber dadurch behindert, daß die Jahreszeit schon zu weit vorgerückt war, als wir die Konzession erlangt hatten.

Mit dem ersten Quartale vorigen Jahres lief der ältere Vertrag, den wir mit der Zeche Friedrich Wilhelm abgeschlossen hatten, ab, und mußten wir von dieser Zeit an die Kohlen dieser Zeche 50 Prozent höher bezahlen, worauf im November vorigen Jahres ein abermaliger Aufschlag folgte.

Der Preis der produzierten Kokes ist hierdurch selbstredend sehr gestiegen und stellt sich pro 1856 auf 10 Sgr. 3½ Pf.

Die Kokesbrennerei hat im Jahre 1856 verbraucht 708,450 Scheffel Steinkohlen, und daraus geliefert:
 404,971 Zentner Kokes,
 9,077 " Kokes-Abfall und zweite Sorte.

Hiefür wurden verausgabt:

Kosten der Kohlen incl. Fracht	120,877	Thlr.	26	Sgr.	1	Pf.
Sonstiges Material	819	"	22	"	11	"
Gehälter, Löhne und Pferde (incl. Karren).	12,751	"	28	"	11	"
Reparatur der Ofen	567	"	19	"	5	"
Reparatur und Neubeschaffung der Geräthe	2,129	"	26	"	—	"
Ergänzungsbauten	5	"	—	"	8	"
Zinsen und Amortisation	3,450	"	12	"	2	"
	Summa .	140,602	Thlr.	16	Sgr.	2
Ab Verwerthung des Abfalls	1,652	"	10	"	—	"
bleiben Kosten der produzierten Kokes	138,950	Thlr.	6	Sgr.	2	Pf.

oder pro Zentner 10 Sgr. 3½ Pf.

Bei der Kokesbrennerei sind augenblicklich unter Ober-Aufsicht des Ober-Maschinenmeisters beschäftigt:

- 1 Kokesbrennerei-Verwalter,
- 1 Kokesmeister,
- 60 Arbeiter und 5 Pferde.

Anlage IX u. X.

Die Anlagen IX und X geben den Kokesverbrauch der Personenzug-Maschinen und der Maschinen für Güterzüge, Materialenzüge und Zechendienst spezifizirt an. — Die Lokomotiven sind in diesen beiden Tabellen nach den Lieferanten zusammengestellt.

Zur Vergleichung mit dem Vorjahre sind dieselben nachstehend in drei Kategorien getrennt:

Lokomotiven für	Nutzmeilen.		Brutto-Kohlesverbrauch pro Nutzmeile. Zollpfund.		Netto-Kohlesverbrauch pro Nutzmeile. Zollpfund.	
	1855.	1856.	1855.	1856.	1855.	1856.
Personenzüge	131857	152150	113	101	75	68
Güterzüge	129703	131067	211	203	160	146
Materialienzüge u. Zechendienst	16233	19387	146	147	90	78
Total	277793	302604	160	145	115	102

Es ergibt sich hieraus, daß der Kohlesverbrauch bei allen Zügen nicht unerheblich niedriger geworden ist; nur der Brutto-Verbrauch für Materialienzüge und Zechendienst ist um 1 Pfund gestiegen durch die abermalige bedeutende Vermehrung des letzteren.

Der Kohlesverbrauch pro Wagen-Achsmile ist ebenfalls von 3,41 Pfund auf 3,26 gesunken; dieses Verhältniß würde noch günstiger sein, wenn nicht mancherlei Umstände entgegenwirkten, z. B. die sehr ungleiche Belastung der Lokomotiven, welche oft in einer Richtung mit wenigen Wagen, in der anderen mit übermäßiger Last fahren müssen, und das fortwährend wachsende Verhältniß der Achsmilen mit doppelter Ladung (à 100 Ztr.). — Die Anzahl der letzteren beträgt pro 1856 schon 1,450,963.

Die Anzahl der Lokomotiv-Nutzmeilen ist um nahe 25,000 gegen das Vorjahr gestiegen, die Anzahl der Wagen-Achsmilen aber nur von 13,223,880 auf 13,435,184; dagegen ist aber das Quantum der beförderten Güter von 273,493,382 Zentner-Meilen auf 290,623,370 gestiegen.

Aus der nachstehenden Zusammenstellung der Zugkraft ergibt sich, daß dieselbe gegen das Vorjahr pro Nutzmeile um 1 Sgr. 3 Pf., und pro Wagen-Achsmile um 1 Pf. höher geworden ist. Dies dürfte als ein sehr günstiges Resultat zu betrachten sein, wenn man berücksichtigt, daß mit dem ersten Quartale unser letzter (bedeutendster) älterer Kohlen-Vertrag ablief, und wir somit von da ab, mit Ausnahme eines verhältnißmäßig kleinen Kohles-Quantums, welches noch auf einen älteren Vertrag referirte, den ganzen enormen Aufschlag des Brennmaterials zu tragen hatten, und daß außerdem fast Alles theurer geworden war.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß noch für lange Zeit je nach dem Verhältnisse zwischen alten und neuen Lokomotiven die Kosten der Zugkraft regelmäßig wachsen müssen, da die Lokomotiven eben immer älter werden. Wir haben z. B. bis incl. 1855 im Ganzen nur zwei Feuerkasten erneuert, im Jahre 1856 allein aber weitere drei, und es werden in diesem und den nächsten Jahren außer einigen andern die meisten Feuerkasten der Cockerill'schen und Keßler'schen Maschinen erneuert werden.

Die Kosten der Zugkraft,

im Ganzen und auf die 302,604 Zugmeilen repartirt, berechnen sich wie folgt:

Gegenstand.	Kosten			Kosten im Ganzen			Pro Zugmeile			Betragen 1855		
	im Einzelnen.			pro 1856.			1856.			pro Zugmeile.		
	Thlr.	Eg.	Pf.	Thlr.	Eg.	Pf.	Thlr.	Eg.	Pf.	Thlr.	Eg.	Pf.
Gehalt, Uebernachtungs- und Meilengelder, Kokes- und Del-Prämien für die Lokomotivführer	41252	25	7									
Desgleichen für die Heizer	31046	10	4									
Für Dienstkleidung	3200	—	—									
Gehalt und Reise-Entschädigung für den Ober-Maschinenmeister und die Maschinenmeister, Schreib- und Zeichenhilfe zc.	10686	11	3									
Summa				86185	17	2	—	8	6 ³ / ₄	—	8	1 ¹ / ₄
Kosten für Reparaturen an Lokomotiven, Tendern und Geräthschaften (incl. Erneuerung von 128 Bandagen für Lokomotiven und Tender, welche keine 15,000 Meilen zurückgelegt hatten) und Verpackungsmaterial	62813	2	1									
Kosten der Erneuerung von 90 Lokomotiv- und Tender-Bandagen, welche mehr als 15,000 Meilen zurückgelegt hatten, von 2933 Sieberdröhen, von 15 Achsen durch gußstählerne, von 3 Feuerkasten und 3 Tender-Holzgestellen	35680	2	6									
Summa				98493	4	7	—	9	9	—	9	9
Kosten der Schmiermaterialien	24221	19	11									
„ „ Pußmaterialien	13525	27	9									
Löhne für Pußer	21037	21	2									
Summa				58785	8	10	—	5	10	—	5	10 ¹ / ₂
Kosten der Kokes, incl. Kokesträger-Löhne bito des Holzes.				154594	2	—	—	15	4	—	14	5 ¹ / ₂
Löhne für Wasserpumpen				4364	14	8	—	—	5	—	—	5
Kosten der Wasserhebungs-Maschinen *)				2220	3	1	—	—	2 ³ / ₄	—	—	3 ¹ / ₂
				5431	28	3	—	—	6 ¹ / ₂	—	—	6
Summa: Kosten des Lokomotivendienstes Betragen 1855				410074	18	7	1	10	8	1	9	4 ³ / ₄
				364732	5	5						
								rund			rund	
Bei Annahme einer zehnjährigen Dauer einer Lokomotive mit Tender, welche jährlich 3000 Meilen durchläuft und 14,000 Thlr. kostet, kann für den Verschleiß pro Zugmeile gerechnet werden							1	10	8	1	9	5
Zinsen à 5 %							—	14	—	—	14	—
							—	7	—	—	7	—
Mithin Kosten der Zugkraft pro Zugmeile							2	1	8	2	—	5

*) Die Kosten der Wasserhebungs-Maschinen sind bei Berechnung der Zugkraft erst seit 1855 berücksichtigt worden.

Die Kosten der Zugkraft stellen sich demnach pro 1856 1 Sgr. 3 Pf. höher als 1855.

In obiger Berechnung sind sowohl die Meilen, als auch die dem Oberbau und dem Baufonds zur Last gestellten Kosten der Kies- und Materialenzüge mit enthalten. Auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn fallen von obigen Kosten des Lokomotivendienstes nach Verhältnis der durchlaufenen Lokomotiv-Meilen 9809 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf.

Zusammenstellung

der Leistungen der Lokomotiven und Kosten der Zugkraft seit Eröffnung der ganzen Bahn.

Im Jahre	Anzahl der Lokomotiven am Ende des Jahres.	Rugmeilen.			Achsmilen der Personen- und Güterzüge.	Achsmilen der durchschnittlichen Achsenzahl eines Zuges.	Kostens-Verbrauch in Zollpfund		Kosten der Zugkraft								Bemerkungen.		
		Im Ganzen.	Davon				pro Lokomotiv-Rugmeile.	pro Wagen-Achsmile.	incl. Zinsen und Verschleiß				excl. Zinsen und Verschleiß						
			in Materialenzügen.	in Personen- und Güterzügen.					pro Lokomotiv-Rugmeile.	pro Wagen-Achsmile.	Thl.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Thl.		Sgr.	Pf.
1847	33	60364	7933	52431	1389869	26,5	141	5,22	1	18	—	1	9,7	—	27	—	1	0,2	Vom 1. Jan. bis 14. Mai Deuz - Duisburg; 15. Mai Duisburg-Samm; 15. Oktober die ganze Bahn eröffnet.
1848	54	125229	8091	117138	3553014	30,3	156	5,15	1	18	11	1	7,4	—	27	11	—	11,1	
1849	54	138189	5765	132424	3352910	40,3	166	4,11	1	20	8	1	3,9	—	29	8	—	8,8	
1850	58	147930	7049	140881	6582355	46,7	189	4,05	1	26	1	1	2,4	1	5	1	—	9,1	
1851	65	177943	10820	167123	7249495	43,4	174	4,01	1	27	4	1	3,0	1	6	4	—	10	1. Mai Einführung der Schnellzüge; 1. August Einführung der Schnell-Güterzüge.
1852	73	198139	12015	186124	8111142	43,8	161	3,88	1	24	8	1	3,0	1	3	8	—	9,2	Vom 15. November ab Kurierzüge.
1853	78	227989			Wagen-Achsmilen. 10039595	44	144	3,27	1	23	11	1	2,7	1	2	11	—	9	Vom 1. Jan. 1853 ab sind die Kiewagen nicht mehr von den übrigen Wagen getrennt gehalten.
1854	93	251461			12313085	49	152	3,12	1	27	1	1	2,0	1	6	1	—	8,8	
1855	114	277793			13223880	47,6	160	3,41	2	—	5	1	3,2	1	9	5	—	9,9	Vom 15. Juni 1855 ab bedeutend vermehrte Geschwindigkeit der Kurrier- und Schnellzüge.
1856	128	302604			13435184	44,4	145	3,26	2	1	8	1	4,7	1	10	8	—	10,9	

2. Wagen.

Anlage XI. Ueber die Kosten der laufenden Instandhaltung der Wagen pro 1856 incl. der Achsen und Räder, der Unterhaltung der Wagenwerkstätten und Gehälter der sämtlichen zur Wagen-Verwaltung gehörigen Beamten, gibt die Anlage XI. Ausweis.

Anlage XII bis Ende 1856 nach.

Bei dieser Aufstellung sind die Wagen nach den verschiedenen Arten und wo es zur richtigen Beurtheilung wesentlich nothwendig ist, auch nach Lieferungs- resp. Konstruktionsperioden getrennt.

Die Quantitäten und die Kosten des Schmiermaterials für die sämtlichen eigenen und fremden Wagen, welche im Jahre 1856 auf unseren Bahnen gelaufen sind, stellen sich wie folgt:

a) Rüböl . . .	16,305 $\frac{1}{8}$	Pfd. à 4	Sgr. 6, ₃₂	Pf. = 2460	Thlr. 8	Sgr. 11, ₉₇	Pf.
b) Erdnußöl . . .	34,254	" à 5	" 6, ₄₅	" = 6322	" 21	" 6, ₈₀	"
c) Olivenöl . . .	15,702	" à 5	" 4, ₂₀	" = 2800	" 5	" 8, ₄₀	"
d) Talg . . .	261	" à 5	" 11, ₇₀	" = 51	" 29	" 5, ₇₀	"
e) Wagenschmiere .	8030	" à 2	" 0, ₄₁	" = 544	" 14	" 4, ₈₀	"
f) Abgekärtes Rüböl	172	" à 2	" 2, ₈₁	" = 12	" 24	" 3, ₃₁	"

12192 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf.

oder bei 13,435,183, durchlaufenen Achsmellen auf 0,₃₂₆₇ Pf. pro Achsmelle.

Unsere Wagen laufen alle auf Oelschmiere; die Palmölschmiere wird nur noch zu Wagen fremder Bahnen gebraucht, die noch nicht ihre sämtlichen Wagen auf Oelschmiere eingerichtet haben.

Die Wagen mit hohen Kopfbracken und lebernen Decken, welche an einen der Länge nach oben über dem Wagen liegenden Baum befestigt sind, bewähren sich und ersetzen in den meisten Fällen die kostspieligern Koulisse-Wagen.

Die Schwierigkeiten zur Beschaffung von guten Wagenhölzern haben sich fortwährend gemehrt; die Holzpreise sind dabei so gestiegen, daß die Nothwendigkeit immer dringender wird, auf Eisen-Konstruktion Bedacht zu nehmen. Wenn auch das amerikanische Pich-Feino-Holz für unser Eichenholz guten Ersatz bietet, so steigen die Preise desselben doch schon so sehr, daß nicht lange mehr auf vortheilhafte Kalkulation zu rechnen sein dürfte.

Bei dem jetzigen Bestande unseres Wagenparks und den mit dem gesteigerten Betriebe zunehmenden Reparaturarbeiten, sind die vorhandenen Wagenwerkstätten für die laufenden Herstellungsarbeiten nicht mehr ausreichend, und konnten nur mit den größten Anstrengungen die Reparaturen im Herbst und Winter ohne Behinderung des Betriebes erledigt werden. Der Bau neuer Wagen in eigenen Werkstätten mußte daher sehr beschränkt werden.

Die bisher verwendeten nicht gehärteten Gußstahlachsen haben sich durchaus tadellos gehalten und das in dieselben gesetzte Vertrauen gerechtfertigt. In Berücksichtigung ihres theuren Preises haben wir in jüngerer Zeit für die Achsen à 100 Ztr. Tragfähigkeit starke eiserne Achsen beschafft, über deren Verhalten im großen Betriebe und im Vergleich zu den Gußstahlachsen uns spätere Erfahrungen belehren werden.

Der seit mehreren Jahren zu Bandagen verwandte Puddelstahl hat in seiner Fabrikationsweise noch keine entsprechende Vervollkommnung erhalten, weshalb man, wenn eine bessere und sichere Bearbeitung nicht erndöglich werden kann, sehr wahrscheinlich bald gänzlich von seiner Verwendung wird absehen müssen. Obgleich die Gußstahlbandagen ein anscheinend durchaus gleichartiges Material bieten, was auch eine lange Dauer gewähren wird: so ist doch der Preis zur Zeit noch so hoch, daß wir einstweilen von weiteren Beschaffungen dergleichen Bandagen absehen.

Proben von eisernen Bandagen, welche wir von Kirkaldal forgs aus England bezogen haben, waren sehr gut ausgefallen. Im vorigen Jahre ist daher ein ansehnliches Quantum dieser geschweißten Bandagereifen beschafft worden. Das Material und die Bearbeitung dieser Bandagen bewähren sich ausgezeichnet, so daß sie vor allen bisher aus inländischen Werken bezogenen eisernen Bandagen bei Weitem den Vorzug verdienen.

D. V e r k e h r.

Das Jahr 1856 hat für den Verkehr des Rön-Mindener Eisenbahn-Unternehmens eine besondere Bedeutung erhalten durch die Aufschließung neuer Verkehrsgebiete und die hieran sich knüpfende Erweiterung von direkten Verbindungen, so wie überhaupt durch wesentliche Fortschritte in der Organisation dieser letzteren.

Am 20. Oktober wurde die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn auf ihrer ganzen Länge — nachdem bereits früher die Eröffnung der Strecken Arnheim-Emmerich (15. Februar) und Oberhausen-Dinslaken (1. Juli) stattgefunden hatte, — dem öffentlichen Verkehr übergeben, und hiermit der Anschluß der Rön-Mindener Bahn an die Niederländische Rhein-Eisenbahn, und die erste direkte Schienenverbindung zwischen Deutschland und den Niederlanden zur Vollendung gebracht.

Die Wichtigkeit des denkwürdigen Ereignisses fand in den von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft und von uns zur Zeit veranstalteten internationalen Festlichkeiten einen würdigen Ausdruck.

Für die Exploitation des neuen Verkehrs waren in Gemeinschaft mit der Niederl. Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft alle Vorbereitungen so zeitig getroffen, daß schon vom Eröffnungstage ab die direkte Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und Vieh auf allen dazu bestimmten Stationen nach den vereinbarten Reglements und Tarifen zur Ausführung kommen konnte. Als Stationen für die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck, Equipagen, Pferden und Hunden wurden angenommen die Stationen Arnheim, Utrecht, Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, und die diesseitigen Stationen Wesel, Ruhrort, Deuz, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Dortmund, Hamm, Bielefeld und Minden. Das Expeditiionsverfahren wurde und ist zur Zeit so eingerichtet, daß bei einem Gepäckschein ein besonderes Personenbillet für die Niederländisch-Oberhausen-Arnheimer Strecke, und ein entsprechendes Zusatzbillet für die Strecke diesseits Oberhausen ausgegeben wird. Gleichzeitig war ein direkter Personen-Verkehr zwischen den genannten Niederländischen Stationen und den ostwärts Minden gelegenen Stationen des Norddeutschen Verbandes Hannover, Harburg, Bremen, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Leipzig und Dresden eingerichtet, in welchem ebenfalls bei einem Gepäckschein mit zwei Personenbilleten, auf die resp. Strecken diesseits und jenseits Oberhausen lautend, expedirt wird.

Die Verbandstationen des direkten Güter-Verkehrs sind: die Niederländischen Stationen Arnheim, Utrecht, Amsterdam, Rotterdam, und die diesseitigen Stationen Wesel, Essen, Dortmund, Hamm, Gütersloh, Bielefeld, Minden, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf und Deuz (Rön), wozu noch für den Kohlen-Verkehr sämtliche übrigen Stationen der Niederländischen, und die Stationen Herne-Bochum, Berge-Vorbeck und Oberhausen der diesseitigen Bahn hinzukommen. Außerdem wurde eine direkte Güterbeförderung zwischen den Stationen Arnheim, Utrecht, Amsterdam, Rotterdam und den ostwärts Minden gelegenen Stationen des Norddeutschen Verbandes eingeführt, für welche Expedition ein aus den Frachtsätzen der Niederländischen und der Norddeutschen Verbands-Strecken kombinirter Tarif vereinbart und publizirt worden ist.

Unserm Binnen-Verkehr sind die Oberhausen-Arnheimer Stationen Sterkrade und Dinslaken vom 1. Juli ab — jedoch bis zur Eröffnung der Strecke Dinslaken-Emmerich, am 20. Oktober, nur für die Expedition von Personen, Eilgütern und Vieh, — die Stationen Wesel, Empel und Emmerich von letztgedachtem Tage ab hinzugetreten.

Die Station Emmerich ist zugleich Station der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, und sind hier gemeinschaftliche Einrichtungen in ähnlicher Weise getroffen, wie solche auf der End- und Gränzstation Minden sich für die Beziehungen zwischen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung und uns als praktisch bewiesen haben.

Der Betrieb auf der Strecke von Emmerich bis zur Landesgränze ist der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft vorläufig auf die Dauer von zehn Jahren überlassen worden. In dem betreffenden Vertrage vom 24. August 1854 hat die gedachte Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, alle Kosten, welche durch den Ausbau der Strecke Emmerich bis zur Landesgränze, so wie der zu ihrem ausschließlichen Gebrauch auf dem Emmericher Bahnhofe hergerichteten Schienenstränge, Gebäulichkeiten und anderen Anlagen incl. des Grunderwerbs entstanden sind, alljährlich mit fünf Prozent zu verzinsen, und die Bahn nebst allem Zubehör sowohl als die vorerwähnten Gebäulichkeiten in betriebsmäßigem Zustande zu erhalten. Die durch die Anlage der zu gemeinschaftlichen Zwecken auf dem Emmericher Bahnhofe hergerichteten Schienenstränge und Gebäulichkeiten incl. Grunderwerb entstandenen Kosten werden von der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft zur Hälfte mit fünf Prozent verzinst und werden diese Anlagen auf gemeinschaftliche Kosten beider Theile unterhalten.

In das verfloffene Jahr fällt ferner die Vollendung der Hannoverschen Westbahn und der Ausbau der Westfälischen Bahnstrecke Münster-Rheine, wodurch unsere Bahn in dem Anschließpunkte Hamm eine neue und eine Zukunft versprechende Verbindung mit Ostfriesland und dem Nordseehafen Emden erhalten hat.

Die Eröffnung der gedachten Bahnstrecken hatte die Organisation eines neuen Verbandes durch die Verwaltungen der Hannoverschen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen und diesseitigen Bahnen unter der Bezeichnung „Ostfriesisch-Rheinischer Eisenbahn-Verband“ zur Folge, welcher die direkte Beförderung von Personen, Reisegepäck, Fahrzeugen, Gütern und Vieh zwischen den Endpunkten Emden, Osnabrück, Elberfeld, Ruhrort, Emmerich und Deutz nach gemeinsamen Regulativen und Tarifen und mit gegenseitigem Wagenübergang zum Zwecke hat. In diesem Verbands, welcher mit dem 1. November begonnen hat, sind für den Personenverkehr diesseitige Verbandstationen: Dortmund, Essen, Oberhausen, Wesel, Emmerich, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf und Deutz; für den Güter-Verkehr außer den genannten die Stationen Essen, Berge-Borbeck und Mülheim. Die mit den diesseitigen Stationen korrespondirenden fremden Verbandstationen sind: Emden, Leer, Lingen, Osnabrück, Rheine und Münster, wozu für den Güter-Verkehr noch die Stationen Greven und Emsbetten (diese nur für den Kohlen-Verkehr) hinzutreten.

Der im Vorjahre eingerichtete direkte Personen- (Transit-) Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und der Westfälischen Station Münster hat als selbstständiger Verkehr mit Eröffnung des Ostfriesisch-Rheinischen Verbandes aufgehört und ist, so wie auch die direkte Expedition zwischen Münster und unseren diesseits Hamm gelegenen Stationen des Westfälischen Personen-Verkehrs, auf den Ostfriesisch-Rheinischen Verkehr übergegangen.

Eben so wurde der seit 1855 zwischen unserer Station Minden und den Hannoverschen Westbahnstationen Bünde, Melle und Osnabrück etablirte direkte Personen- und Güter-Verkehr mit dem 22. Juni eingestellt, indem von diesem Zeitpunkte ab der Königlich Hannoverschen Verwaltung ein selbstständiger Mitbetrieb auf der Bahnstrecke Minden-Löhne gegen ein jährliches Aversum von 40,000 Thlrn. vertragemäßig überlassen worden ist. Dagegen ist vom 1. November ab ein direkter Personen- und Güter-Verkehr zwischen den genannten Hannoverschen Westbahnstationen und den diesseitigen Stationen Herford, Bielefeld und Gütersloh, so wie ein direkter Güter-Verkehr zwischen der Hannoverschen Station Osnabrück und den diesseitigen Stationen Herford, Bielefeld, Gütersloh, Rheba, Delbe und Beckum, imgleichen zwischen den Hannoverschen Stationen Melle und Bünde und den diesseitigen Stationen Herford, Bielefeld, Gütersloh, Rheba, Delbe, Beckum, Ahlen, Hamm, Camen, Dortmund, Herne-Bochum, Essen, Berge-Borbeck, Oberhausen, Ruhrort, Wesel, Emmerich, Duisburg, Düsseldorf, Langenfeld, Mülheim und Deutz ins Leben getreten.

Im Verkehr des Rheinisch-Bergischen Verbandes wurde das Deutsche Vereins-Reglement mit einigen Abänderungen adoptirt und nebst dem umgearbeiteten und theilweise ermäßigten Tarife vom 1. August ab eingeführt.

Im Verkehr des Norddeutschen Verbandes sind vom 1. August ab die Hannoverschen Stationen Sebalbsbrück, Emden, Leer und Osnabrück und die diesseitige Station Essen (welche bis dahin nur Personen-Verbandstation gewesen) als Verbandstationen für den Güter-Verkehr, und vom 20. Oktober ab (mit Eröffnung der Oberhausen-Arnhaimer Zweigbahn) auch unsere Station Emmerich für Personen- und Güter-Verkehr als Verbandstation aufgenommen worden.

Außerdem wurde zwischen der Westfälischen Station Münster und dem Norddeutschen Verbandsverbande eine direkte Personen- und Gepäck-Beförderung eingerichtet, bei welcher jedoch unsere Stationen nicht theilhaftig sind, da die Expedition zwischen diesen und der Station Münster in den Ostfriesisch-Rheinischen resp. Westfälischen Verkehr fällt.

Der unterm 1. Oktober 1854 erlassene Norddeutsche Verband-Tarif für den Verkehr mit Gütern, Fahrzeugen und Vieh ist mit dem 1. August außer Kraft gesetzt, und von diesem Tage ab ein neuer Tarif eingeführt worden, in welchem neben einer wesentlichen Vereinfachung in der Klassifikation verschiedene Abänderungen (resp. Ermäßigungen), so wie die Tariffätze für die Frachten nach und von den neu hinzugekommenen Verbandstationen Aufnahme gefunden haben. Ingleichen wurde eine neue Redaktion des Betriebs-Reglements für den Güter-Verkehr im Norddeutschen Verbandsverbande nothwendig, die mit dem 1. Dezember Gültigkeit erhielt.

Im Binnen-Verkehr veranlaßte der Zutritt der Stationen der Oberhausen-Arnhaimer Zweigbahn und verschiedene im Laufe der beiden letzten Jahre eingetretene Abänderungen der Frachtfätze und der Klassifikation ebenfalls eine neue und vervollständigte Auflage des Tarifs für den Güter- und Viehtransport, welche kurz vor dem Jahreschlusse ausgegeben werden konnte. Zu den darin berücksichtigten Frachtermäßigungen gehört die in 1856 eingeführte Versetzung des Artikels „Reinengarn“ in die Tarifklasse II. B. Für den Binnen-Personen-Verkehr ist vom 15. April ab auf der Ruhrorter Zweigbahn eine neue Haltestelle, zu Meiderich, errichtet worden.

Im Verkehr zwischen den Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins wurde ein neues Vereins-Reglement für den Güter-Verkehr vereinbart, welches vom 1. Dezember ab in Wirksamkeit getreten ist. Als einen wesentlichen Fortschritt auf dem Wege zu einer einheitlichen Entwicklung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs bezeichnen wir darin die Aufstellung eines gemeinschaftlichen Frachtbrief-Formulars, welches von allen Vereinsbahnen für die Vereinsstationen adoptirt worden ist. Unsererseits haben wir dieses Formular sowohl in sämtlichen direkten Verkehren, als auch in unserem Binnen-Verkehr vom 1. Dezember ab zur ausschließlichen Anwendung eingeführt.

1. Fahrten.

Vom 27. März ab ist die Anzahl der täglich zwischen Berge-Borbeck und Deutz gehenden Kohlenzüge um einen in jeder Richtung vermindert worden. Vom 15. April ab wurde der Deutz-Düsseldorfer Lokalzug zu einem Deutz-Oberhausener Lokalzug erweitert, und vom 15. November ab noch ein sechster Personenzug zwischen Oberhausen und Ruhrort eingelegt.

Auf der Oberhausen-Arnhaimer Zweigbahn gingen vom 1. Juli bis zum 20. Oktober täglich 3 Personenzüge zwischen Oberhausen und Dinslaken, vom 20. Oktober ab täglich 4 Personenzüge und 1 Güterzug in beiden Richtungen zwischen Oberhausen und Emmerich.

Auf der ganzen Bahn liefen demnach fahrplanmäßig:

a. im Personen-Verkehr:

vom 1. Januar	bis 15. April	24 Personenzüge täglich	. . .	379,96 Meilen
" 15. April	" 1. Juli	26 " "	. . .	388,52 "
" 1. Juli	" 20. Oktober	32 " "	. . .	399,88 "
" 20. Oktober	" 15. November	40 " "	. . .	464,24 "
" 15. November	" 31. Dezember	42 " "	. . .	466,80 "

b. im Güter-Verkehr:

vom 1. Januar	bis 27. März	6 Güter- und 26 Kohlenzüge täglich	308,00 Meilen
" 27. März	" 20. Oktober	6 " " 24 " "	287,82 "
" 20. Oktober	" 31. Dezember	8 " " 24 " "	303,76 "

Im Durchschnitte des ganzen Jahres wurden sonach von den fahrplanmäßigen Personenzügen täglich 402 Meilen und von den Güter- und Kohlenzügen täglich 295 Meilen durchfahren.

Extra-Personenzüge wurden gestellt: am 29. April von Ruhrort nach Gelsenkirchen und zurück nach Berge-Dorbeck; am 15. Mai von Minden nach Düsseldorf (Prinz Oskar von Schweden); am 20. Juni von Wesel bis Ruhrort (Se. Königliche Hoheit der Prinz von Preußen); am 11. Juni, 14. und 25. Juli von Rehme nach Porta und zurück (Depphauser Badegäste); am 18. Juli von Rehme nach Bielefeld und zurück (besgleichen); am 23. Juni von Hamm nach Oberhausen (Königin Mutter der Niederlande); am 7. August von Gütersloh nach Brackweide; am 25. September von Hamm nach Ruhrort (Se. Majestät der König); am 6. Oktober von Bielefeld nach Gütersloh; am 17. November von Dortmund nach Minden (Wolfschlägersche Kunstreiter-Gesellschaft); am 25. November von Düsseldorf nach Minden (Magdeburg) (Königl. Preuß. Gestütpferde); außerdem am 16., 17., 18., 19. und 20. Oktober zu den Festlichkeiten bei Eröffnung der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

2. Personen-Verkehr auf der Hauptbahn und der Ruhrorter Zweigbahn.

Anlage XIV.

Mit Bezug auf die in den Tabellen (Anlage XIV.) enthaltenen Details haben wir die wesentlichesten Gesamt- und Durchschnitts-Resultate des Personen-Verkehrs, wie im Vorjahre, in dem nachstehenden Tableau übersichtlich zusammengestellt.

Aus der näheren Betrachtung dieser Zahlen erheben wir Folgendes:

a. Binnen-Verkehr.

Die Anzahl der beförderten Personen hat überhaupt um 258,120 oder circa 16 $\frac{1}{2}$ %, auf die Fahrweite von 1 Meile reduziert um 849,755 oder 13 $\frac{1}{2}$ %, und der Ertrag um 57,577 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf. oder nahezu 11% gegen das Vorjahr zugenommen, dagegen der durchschnittliche Ertrag pro Person um 5,282 Pf., pro Person und Meile um 0,771 Pf., und die durchschnittliche Fahrweite jeder Person um 0,104 Meile abgenommen.

Die Zunahme kommt im Wesentlichen nur auf Rechnung der II. und IV. Wagenklasse, deren Frequenz um 158,492 beziehungsweise um 680,856 Personen auf 1 Meile, und deren Ertrag um 24,028 Thlr. 13 Sgr. beziehungsweise um 34,042 Thlr. 20 Sgr. 11 Pf. gestiegen ist. Die I. und III. Klasse sind, abgesehen von einem geringen Plus bei ersterer und einem geringen Minus bei letzterer, stationär geblieben.

b. Direkte Verkehre.

1. **Düsseldorf-Elsfelder Verkehr.** Die Anzahl der beförderten Personen hat überhaupt um 644,5 (2 $\frac{2}{3}$ %), auf 1 Meile reduziert um 3518 (2 $\frac{2}{3}$ %), der Ertrag im Ganzen um 701 Thlr. 21 Sgr (5 $\frac{1}{2}$ %), pro Person um 4,168 Pf. und pro Person und Meile um 0,944 Pf. zugenommen.

2. **Nachen-Düsseldorf-Ninroter Verkehr.** Es wurden überhaupt 855 Personen (12 $\frac{1}{3}$ %) mehr, auf 1 Meile reduziert dagegen 3913 Personen weniger befördert, und 540 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf. weniger eingenommen, als im Vorjahre; eben so nahm der durchschnittliche Ertrag pro Person um 4 Sgr. 0,461 Pf., pro Person und Meile um 0,546 Pf. und die durchschnittliche Fahrweite jeder Person um 1,015 Meile ab.

Der Minderertrag gegen das Jahr 1854, in welchem die Konkurrenz der Köln-Elsfelder Linie noch nicht bestand, beträgt 1254 Thlr. 20 Sgr. Nach Maßgabe des Minderertrags pro 1855 hätten wir indessen einen weit stärkeren Ausfall erwarten dürfen, weshalb anzunehmen ist, daß die allgemeine Verkehrszunahme den Einfluß jener Konkurrenz zum Theil wieder ausgeglichen hat.

3. **Westfälischer Verkehr.** Die Anzahl der beförderten Personen hat überhaupt um 1177,5 (24 $\frac{2}{3}$ %), auf 1 Meile reduziert um 18272 (31 %), der Ertrag überhaupt um 2113 Thlr. 24 Sgr. (26 $\frac{1}{2}$ %), pro Person um 9,045 Pf. und die durchschnittliche Fahrweite jeder Person um 0,63 Meile zugenommen. Der Ertrag pro Person und Meile stellt sich dagegen um 1,738 Pf. niedriger.

Die relativ sehr bedeutende Frequenz- und Ertragszunahme entspringt zum größten Theile aus dem Verkehr mit der Westfälischen Station Münster, welcher vom 1. November ab (mit Ausnahme der Expedition zwischen Münster und Bielefeld und Minden) in den Ostfriesisch-Rheinischen Verband übergegangen ist. Für das laufende Jahr wird sich daher, wie schon aus den Resultaten der Monate November und Dezember 1856 erkennbar ist, im Westfälischen Verkehr ein beträchtlicher Rückschritt zeigen, der uns jedoch in dem Ostfriesisch-Rheinischen Verkehr wieder zu gute kommen wird.

4. **Bergisch-Münsterscher, Osnaabrücker, Ostfriesisch-Rheinischer Verkehr, Verkehr mit der Hannoverschen Westbahn und mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.** Wie im Eingange dieses Abschnittes angegeben, sind von diesen Verkehren im Laufe des verflossenen Jahres die beiden ersteren eingegangen und die drei letzteren neu eingerichtet worden. Zu vergleichenden Bemerkungen ist demnach einerseits kein Interesse, andererseits kein Anhalt vorhanden.

5. **Verkehr im Norddeutschen Verbands.** Die Anzahl der beförderten Personen hat überhaupt um 4646 (5 $\frac{3}{4}$ %), auf eine Meile reduziert um 137,175 (über 6 %), der Ertrag überhaupt um 29,744 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. (circa 8 $\frac{1}{2}$ %), pro Person um 3 Sgr. 3,438 Pf., pro Person und Meile um 1,251 Pf. und die durchschnittliche Fahrweite jeder Person um 0,077 Meile zugenommen.

Von dem Mehrertrage kommen nahezu zwei Drittel auf die Station Deutz, das andere Drittel vertheilt sich auf die Stationen Oberhausen, Dortmund, Essen und Duisburg. Die Stationen Düsseldorf, Ruhrort, Hamm, Bielefeld und Rheine sind bei unerheblichen Schwankungen im Wesentlichen stabil geblieben.

In der Betheiligung der beiden Richtungen ist ein bemerkenswerther Unterschied nicht hervorgetreten.

Das in jeder Beziehung, namentlich im Hinblick auf die eben erst vorhergegangene ungewöhnliche Zunahme in 1855, überaus günstige Resultat bestätigt aufs Neue die fortdauernde Entwicklungsfähigkeit dieses Verkehrs, und berechtigt zu der Annahme, daß die verhältnißmäßig größeren Opfer, welche dafür gebracht werden müssen, in den steigenden Einnahmen Ersatz finden werden.

c. Gesamt-Personenverkehr.

Die Anzahl der auf gewöhnliche Fahrбилlete expedirten Personen hat um 276,658 oder circa 16 %, und der Ertrag um 95,358 Thlr. 3 Sgr. oder 10½ % gegen das Vorjahr zugenommen.

Die Frequenzzunahme (auf die Fahrweite von 1 Meile berechnet) beträgt für die I. Wagenklasse 69,726 Personen (26 %), für die II. Klasse 266,716 Personen (9½ %), für die III. Klasse 31,995 Personen (1½ %), für die IV. Klasse 680,856 Personen (18½ %), und für alle Klassen zusammen 1,049,293 Personen oder 11½ %.

Ueberwiegend war demnach wieder die Zunahme in der IV. Wagenklasse und betrug hier mehr als das Doppelte der gleichfalls sehr erheblichen in der I. und II. Klasse zusammengenommen. Die III. Klasse ist wie im Vorjahre fast stationär geblieben. Wenn wir die Ursache dieser Stabilität theilweise in der steigenden Tendenz für die Benutzung der wohlfeilsten Fahrgelegenheit suchen müssen, so dürfte auf der anderen Seite nicht zu verkennen sein, daß eben die große Wohlfeilheit der IV. Klasse auch nur allein eine so exorbitante Frequenzvermehrung, wie sie in den beiden letzten Jahren stattgefunden hat, hervorrufen konnte.

Die gegen das Vorjahr erzielte Mehr-Einnahme stellt sich für die I. Klasse auf 17,344 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf. oder 27½ %, für die II. Klasse auf 42,540 Thlr. 2 Sgr. 7 Pf. oder 10 %, für die III. Klasse auf 1430 Thlr. 28 Sgr. oder ⅓ % und für die IV. Klasse auf 34,042 Thlr. 20 Sgr. 11 Pf. oder 18½ %.

Von der gesammten Frequenz-Zunahme kommen rund 85 % auf die Personen- und Bekalzüge, 6½ % auf die Schnellzüge und 8½ % auf die Kourierzüge — ein Verhältniß, welches durch die relativ weit stärkere Zunahme der IV. Wagenklasse genügend erklärt ist und das in Verbindung mit dieser letzteren ein Herabgehen der Durchschnittszahlen zur Folge gehabt hat. Diese Abnahme beträgt für den durchschnittlichen Ertrag pro Person 8,901 Pf., pro Person und Meile 0,384 Pf. und für die durchschnittliche Fahrweite jeder Person 0,192 Meile.

An der Gesamtbewegung auf 1 Meile rebuzirt waren der Binnen-Verkehr mit rund 73½ % (gegen 72⅓ % im Vorjahre) und die direkten Verkehre zusammengenommen mit 26½ % (gegen 27½ % im Vorjahre) betheiligt. Die effektive Ertragssteigerung betrug bei dem Binnen-Verkehr 11 % und bei den direkten Verkehren 10 %. In beiden Verkehren ist demnach der Fortschritt ein ziemlich verhältnißmäßiger gewesen.

Der gesammte Personen-Transport (einschließlich der Beförderung von Militärpersonen, Auswanderern und Extrazügen) erforderte eine Bewegung von 1,727,101 Achsen auf die Fahrlänge von 1 Meile rebuzirt (Achsenmeilen der eigenen und fremden Personenwagen und Personenpostwagen auf eigener Bahn), wonach sich die Anzahl der überhaupt bewegten Fahrplätze (auf 1 Meile rebuzirt) für alle Wagenklassen zusammen auf 29,140,771 berechnet. Von den bewegten Fahrplätzen waren durchschnittlich besetzt:

in I. Klasse	13,77 %	(0,56 % mehr als im Vorjahre)	
" II. "	33,55 %	(0,08 % " " " ")	
" III. "	22,94 %	(0,38 % weniger " " ")	;
" IV. "	73,82 %	(28,38 % mehr " " ")	

und im Gesamtburchschnitte aller Klassen 35,86 % oder 4,31 % mehr als im Vorjahre.

Zu der auffälligen Steigerung des Prozentverhältnisses in der Besetzung der Wagen IV. Klasse hat neben der erhöhten Frequenz hauptsächlich die neue Einrichtung beigetragen, daß das Gepäck der Reisenden IV. Klasse nicht mehr in den Personenwagen selbst, sondern in den Gepäckwagen befördert wird, wodurch es möglich geworden ist, die Normalbesetzung der Wagen IV. Klasse von 60 Plätzen auf 80 zu erhöhen.

Der Einnahme aus dem Personen-Verkehr nach Fahrbilleten treten hinzu:

- a) Aus dem Transport von Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen: 666 Thlr. 28 Sgr.
- b) Aus Extrazügen: 1826 Thlr. 23 Sgr. 6 Pf. (259 Thlr. 6 Pf. weniger als im Vorjahre).
- c) Aus nachgelösten Strafbilleten: 1014 Thlr. 7 Sgr. (244 Thlr. 8 Sgr. 6 Pf. mehr als im Vorjahre).

Im Ganzen wurden 3196,5 Stück ausgegeben, wovon 11 auf die I., 200 auf die II., 443 auf die III. und 2542½ auf die IV. Klasse kommen. Demnach hat bei den drei ersten Klassen eine Abnahme von 69 Stück, bei der IV. Klasse dagegen eine Vermehrung von 1100½ Stück stattgefunden.

d) Aus Militär-Transporten:

für 11,857 Köpfe	14507 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf.
(4070 Köpfe und 2351 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. weniger als im Vorjahre);	
für 973,7 Ztr. Gepäck	325 " 23 " 7 "
(779,9 Ztr. und 256 Thlr. 11 Sgr. 9 Pf. mehr als im Vorjahre);	
für 61 Pferde	499 " 7 " — "
(43 Stück und 362 Thlr. 16 Sgr. 5 Pf. mehr als im Vorjahre);	
für 9 Militärfahrzeuge	64 " 10 " — "
(im Vorjahre ohne Einnahme);	

im Ganzen wurden demnach 15396 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf.

(1667 Thlr. 25 Sgr. 6 Pf. weniger als im Vorjahre) eingenommen.

Die Reduktion auf 1 Meile ergibt 261,132 Personen-Meilen (40,312 weniger als im Vorjahre), wonach durchschnittlich pro Kopf 22,02 Meilen (3,1 mehr als im Vorjahre) auf der Bahn zurückgelegt wurden. Von dem transportirten Militär waren 165 Mann Hannoversche, sämtliches übrige Preussische Truppen.

e) Aus dem Transport von Auswanderern:

für 5612 Köpfe	7516 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.
(432 Köpfe mehr und 385 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. weniger als im Vorjahre);	
für 6871,18 Ztr. Gepäck	1119 " 28 " 6 "
(1352,61 Ztr. und 151 Thlr. 21 Sgr. mehr als im Vorjahre);	

im Ganzen wurden 8636 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf.

(233 Thlr. 25 Sgr. 4 Pf. weniger als im Vorjahre) eingenommen.

Die Bewegung auf 1 Meile reduziert ergibt 135,299 Personen-Meilen (6937 weniger als im Vorjahre), wonach jeder Auswanderer durchschnittlich 24,11 Meilen (3,33 Meilen weniger als im Vorjahre) auf der Bahn zurückgelegt hat.

f) Aus dem Hunde-Transport: für 3996 Stück 787 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf.

(40 Stück und 17 Thlr. 8 Sgr. 10 Pf. weniger als im Vorjahre).

g) Aus der Gepäcküberfracht: für 127,678,41 Ztr. 42231 " 8 " 4 "

(6439,18 Ztr. und 5859 Thlr. 26 Sgr. 7 Pf. mehr als im Vorjahre).

Im Durchschnitte kommen auf jeden Passagier der drei ersten Wagenklassen 17,11 Pfund Gepäck (0,33 Pf. weniger als im Vorjahre). Von dem überhaupt beförderten Gepäck kommen 49,5 % (7 % weniger als im Vor-

jahre) und von dem Ertrage 22,2 % (5,1 % weniger als im Vorjahre) auf den Binnen-Verkehr; auf die sämtlichen direkten Verkehre kommen 50½ % des Quantums und 77⅔ % des Ertrages (7 resp. 5,1 % mehr als im Vorjahre).

h) Aus dem Equipagen-Transport: für 234 Stück	4049 Thlr. 6 Sgr. 1 Pf.
(2 Stück und 438 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. weniger als im Vorjahre).	
i) Aus dem Transport von Luxuspferden: für 964 Stück	6455 „ 10 „ 11 „
(182 Stück und 922 Thlr. 18 Sgr. 7 Pf. weniger als im Vorjahre).	
k) Aus dem Transport unbefetzter fürstlicher Eisenbahn- wagen	148 „ 22 „ 6 „
Zählt man die sub f—i aufgeführten Nebenerträge mit	53523 „ 21 „ 6 „
(4481 Thlr. 26 Sgr. 4 Pf. mehr als im Vorjahre) der Einnahme aus dem Personen-Verkehr nach Fahrbilleten ad	1004157 „ 23 „ 9 „

hinzu, so beträgt die Gesamteinnahme 1057681 Thlr. 15 Sgr. 3 Pf. (99839 Thlr. 29 Sgr. 5 Pf. mehr als im Vorjahre) und die durchschnittliche Einnahme für jeden beförderten Passagier überhaupt 15 Sgr. 9,44 Pf. (9,50 Pf. weniger als im Vorjahre) und pro Meile 3 Sgr. 1,93 Pf. (0,43 Pf. weniger als im Vorjahre).

Für die Gesamt-Personenbewegung (mit Ausschluß der in Extrazügen und in fürstlichen Eisenbahnwagen beförderten Personen) ergibt sich, daß

- 1) überhaupt 2,030,620 Personen (274,051 oder 15,60 % mehr als im Vorjahre);
- 2) auf 1 Meile 10,452,232 Personen (1,007,202 Personen oder 10,66 % mehr als im Vorjahre);
- 3) auf die ganze Bahnlänge 286,245 Personen (27,520 mehr als im Vorjahre) befördert worden sind;
- 4) jede Person durchschnittlich 5,147 Meilen (0,230 Meilen weniger als im Vorjahre) auf der Bahn zurückgelegt hat;
- 5) die Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung incl. Gepäc- und Hundefrachten 1,071,660 Thlr. 15 Sgr. 8 Pf. (99,116 Thlr. 12 Sgr. oder 10⅕ % mehr als im Vorjahre) betragen, mithin
- 6) jede beförderte Person eingebracht hat: überhaupt 15 Sgr. 9,99 Pf. (9,33 Pf. weniger als im Vorjahre) und pro Meile 3 Sgr. 0,91 Pf. (0,16 Pf. weniger als im Vorjahre).

Die gesammten unter dem Abschnitt „Personen-Verkehr“ vorstehend aufgeführten Einnahmen ergeben die Totalsumme von 1,085,371 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf., demnach 98,149 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. oder 10 % mehr als im Vorjahre.

Wir dürfen dieses Ergebnis im vollen Sinne des Wortes ein glänzendes nennen, das unsere Erwartungen um so mehr übertreffen mußte, als die bisher im Eisenbahnwesen überhaupt gemachten Erfahrungen auf eine wesentlich stabilere Natur des Personen-Verkehrs hinweisen, und als zudem im Laufe des verflossenen Jahres unseres Wissens keinerlei Einflüsse wirksam gewesen sind, welche der enormen Zunahme unseres Personen-transportes mehr oder weniger den Charakter der Zufälligkeit hätten ausdrücken können. Der überwiegende Antheil, mit welchem der Binnen-Verkehr an dem günstigen Resultate theilhaftig ist, berechtigt vielmehr zu dem Schlusse, daß der Fortschritt vorzugsweise in dem regen Verkehrsleben des eigenen Bahngebietes seine Wurzeln hat, und hierdurch in Bezug auf Continuität von den Zufällen fremder Einflüsse und Konkurrenzen verhältnißmäßig unabhängig bleiben wird.

Wir schließen diesen Abschnitt mit einer kurzen Recapitulation der Gesamtergebnisse des Personen-Verkehrs

während der nun abgelaufenen ersten Periode unseres Unternehmens, die mit dem Hinzutritte eines neuen und wichtigen Verkehrselementes, der Oberhausen-Urthheimer Zweigbahn, einen natürlichen Abschluß gefunden hat.

Die nachstehende Uebersicht wird geeignet sein, den Entwicklungsgang des Personen-Verkehrs in seinen wesentlichen Momenten zu veranschaulichen.

Resultate des Personen-Verkehrs

von Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke bis zum Schluß des Jahres 1856.

Jahr.	Anzahl der beförderten Personen			Durchschnittliche Fahrweite jeder Person.		Es wurden eingenommen:					
	Ueberhaupt	auf 1 Meile Fahrweite reduziert.		%	%	Personen- geld.	Neben- Erträge (Gepäck- und Hunde- fracht)	in Summa.	Demnach im Durchschnitte		
		Im Ganzen	pro Meile Bahnlänge.						pro Per- son.	pro Person und Meile.	pro Meile der in Betrieb befindlichen Bahnlänge
			Meilen.	von den bewegten Fahr- plätzen waren durchschnittlich befüllt.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Sgr.	Sgr.	Tblr.	
1848	1451798	8419428	237830	5,80	34,94	676287	30478	706765	14,60	2,52	19965
1849	1386493	8138288	222887	5,87	31,40	673895	35348	709243	15,35	2,61	19424
1850	1511395	9063065	248215	6,00	34,10	771026	38842	809868	16,07	2,68	22180
1851	1594834	9547515	261483	5,99	35,80	866345	39990	906335	17,05	2,85	24822
1852	1597827	8860500	242664	5,55	35,80	828181	39654	867835	16,30	2,94	23768
1853	1512234	8569576	234700	5,67	33,52	860515	39947	900462	17,86	3,15	24661
1854	1650310	9056059	248020	5,49	33,00	877798	38892	916690	16,66	3,04	25106
1855	1756569	9445030	258725	5,88	31,55	934330	38214	972544	16,61	3,09	26639
1856	2030621	10452232	286245	5,15	35,86	1027196	44465	1071661	15,88	3,03	29349
im Durch- schnitt der " Jahre.	1610231	9061299	248974	5,63	34,00	835063	38425	873489	16,27	2,89	23990

Wir entnehmen aus diesen Zahlen, daß der Personen-Verkehr unserer Bahn bis zum Jahre 1853 unter dem Einflusse mehr ungünstiger als günstiger Zeitverhältnisse (der politischen Lage, Londoner Industrie-Ausstellung, Theuerung) erheblichen Fluktuationen unterlegen, vom Jahre 1854 ab jedoch eine Tendenz zu entschiedenem Fortschritt angenommen hat.

Im Ganzen ergibt sich für das Schlußjahr der Periode gegen das erste volle Betriebsjahr pro Meile Bahnlänge eine Zunahme von 20 $\frac{1}{3}$ % an Frequenz und von 47 % an Ertrag.

3. Güter-Verkehr auf der Hauptbahn und der Ruhrorter Zweigbahn.

Nach den unter Anlage XV. annehirten Tabellen stellen sich die Resultate des Güter-Verkehrs wie folgt:

Anlage XV.

In Vergleichung dieser Zahlen mit denen des Vorjahres schließen wir hieran die nachstehenden Erläuterungen:

a. Bewegung in den einzelnen Klassen und Verkehren.

1. Steinkohlen-Transport. Das beförderte Quantum hat überhaupt um 993,120 Ztr. ($5\frac{1}{3}\%$) zu-, auf 1 Meile reduziert dagegen um 1,453,759 Ztr. ($1,61\%$) abgenommen. — Der Ertrag verminderte sich überhaupt um 9273 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf., im Durchschnitt pro Ztr. um 0,706 Pf., pro Ztr. und Meile um 0,002 Pf. und die durchschnittliche Transportweite jedes Zentners um 0,317 Meile.

Von den einzelnen Verkehren haben indessen nur der Rheinisch-Westfälische und der Norddeutsche abgenommen, und zwar der erstere um 2,377,710 Ztr. auf 1 Meile und 13,694 Thlr. 24 Sgr. Ertrag (ca. 50%), der letztere um 166,625 Ztr.-Meilen und 598 Thlr. 9 Pf. Die Abnahme im Rheinisch-Westfälischen Verkehr erklärt sich durch den Wegfall der diesseitigen Versendungen nach den ostwärts Hamm gelegenen Westfälischen Stationen, die, wie zu erwarten war, fast ausschließlich auf die Dortmund-Svester Route übergegangen sind.

Die übrigen Verkehre zusammen ergeben ein Plus von 1,090,576 Ztr. auf 1 Meile und von 5018 Thlr. 25 Sgr. 8 Pf. Ertrag, wovon 940,443 Ztr. und 4149 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf. auf den Binnen-Verkehr kommen.

Die einzelnen Versandstationen waren an der Steinkohlenbewegung betheilt wie folgt:

Berge-Vorbeck	mit 28,763,330	Ztr.-Meilen	(1,724,678	mehr	als im Vorjahre)
Essen	" 27,356,037	" "	(5,553,093	weniger	" " " ")
Dortmund	" 13,768,225	" "	(2,326,324	" " " "	" " " ")
Herne-Vochum	" 9,495,378	" "	(2,223,253	mehr	" " " ")
Oberhausen	" 4,519,635	" "	(769,329	" " " "	" " " ")
Düsseldorf	" 1,399,605	" "	(82,445	weniger	" " " ")
Minden	" 60,172	" "	(96,098	" " " "	" " " ")
Alle übrigen diesseitigen Sta- tionen	" 3,356,700	" "	(1,156,800	mehr	" " " ")
Dazu: Versand der Hammo- verschen Westbahn nach diesseitigen Stationen "	" 2,321	" "	(1,001	" " " "	" " " ")
Desgl. als Transitgut von Löbne nach Minden . "	" 22,400	" "	(18,770	" " " "	" " " ")
Transitgut von der Berg- Märkischen Bahn in dem neuen Rheinisch-Ostfrie- sichen Verkehr . . . "	" 60,270	" "			

Sehr beträchtlich erscheint die Abnahme bei den Stationen Essen und Dortmund, welche so ziemlich auf den Stand des Jahres 1854 zurückgegangen sind. Die Verminderung der Sendungen auf größere Entfernungen hat hier wesentlich mitgewirkt. Der Versand von Bückeburger Kohlen von Minden nach diesseitigen Stationen reduzierte sich auf pptr. ein Drittel des vorjährigen Quantums; dagegen blieb die Konkurrenz der Osnabrücker Kohlen auf den Empfang von Minden nicht ohne Einfluß, indem diese Station bis zum Eintritt des Hammo-verschen Mitbetriebes auf der Strecke Löbne-Minden 6680 Ztr. von diesen Kohlen mehr, dagegen aus dem Essen-Werden'schen Revier im Ganzen 5770 Ztr. weniger bezogen hat. Nach den diesseits Löbne gelegenen Stationen gingen von diesen Kohlen im Ganzen nur 670 Ztr. Der Empfang von Stehle-Bohwinkler Kohlen (von Düsseldorf her) hat bei einzelnen Stationen (Küppersteg, Benrath, Calcum) zugenommen, sich aber im Ganzen um 26,900 Ztr. vermindert.

Von dem Gesamtquantum Steinkohlen überhaupt gingen 2,762,880 Ztr. in der Richtung von Deutz nach Minden, und 16,942,680 Ztr. in der Richtung von Minden nach Deutz.

Im Allgemeinen läßt sich die Konjunktur für den Kohlenverkehr im verflossenen Jahre nicht als eine besonders vorteilhafte bezeichnen, indem der gelinde Winter die Konsumtion nicht unerheblich beschränkt und gleichzeitig die Konkurrenz der Wasserstraße mehr als gewöhnlich begünstigt hat, Einflüsse, welche namentlich in den verminderten Bezügen von Deutz und Mülheim bemerklich geworden sind. Unter diesen Umständen erscheint der geringe Ausfall gegen das Vorjahr von kaum $1\frac{1}{2}$ % von keiner Bedeutung.

2. Kokes-Transport. Das beförderte Quantum hat überhaupt um 404,051 Ztr. (nahezu 20 %), auf 1 Meile reduziert um 1,482,915 Ztr. (11 %), der Ertrag überhaupt um 10,991 Tskr. 28 Sgr. 4 Pf. (ca. 14%) und pro Ztr. und Meile um 0,072 Pf. abgenommen, dagegen der Ertrag pro Ztr. um 0,009 Pf., und die durchschnittliche Transportweite pro Ztr. um 0,748 Meile zugenommen.

Von der Abnahme in der Kokesbewegung kommen (auf 1 Meile reduziert) 1,032,276 Ztr.-M. auf den Binnenverkehr, 114,242 Ztr.-M. auf den Rheinisch-Westfälischen, und 342,855 Ztr.-M. auf den Norddeutschen Verkehr. Im Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter-Verkehr hat die Bewegung um 6458 Ztr.-Meilen zugenommen.

Die einzelnen Abfendstationen rangiren wie im Vorjahre, und zwar:

Essen	mit 3,510,450 Ztr.-Meilen	(1,129,675 weniger als im Vorjahre)
Herne-Bochum	" 3,097,077 " "	(475,328 " " " ")
Berge-Orbeck	" 2,569,333 " "	(637,774 " " " ")
Dortmund	" 1,742,165 " "	(745,278 mehr " " " ")
Minden	" 468,820 " "	(217,015 weniger " " " ")
Alle übrigen (darunter Oberhausen mit 576,099 Ztr.-M.)	" 684,249 " "	(231,599 mehr " " " ")

Die verhältnismäßig erhebliche Abnahme in der Kokesbewegung erklärt sich zum Theil durch die in Aufnahme gekommene Verwendung von gewöhnlichen Steinkohlen an Stelle der Kokes zur Heizung der Lokomotiven, namentlich der Güterzug-Maschinen.

Von dem Gesamtquantum Kokes überhaupt gingen 637,252, Ztr. in der Richtung von Deutz nach Minden und 988,882 Ztr. in der Richtung von Minden nach Deutz.

3. Sonstige Güter der ermäßigten Frachtklassen. Das beförderte Quantum hat überhaupt um 2,557,394, Ztr. (23,7 %), auf 1 Meile reduziert um 16,233,173 Ztr. (14,8 %), der Ertrag überhaupt um 73,732 Tskr. 12 Sgr. 7 Pf. (c. 8 %) zugenommen, dagegen der durchschnittliche Ertrag pro Ztr. um 3,977 Pf., pro Ztr. und Meile um 0,1185 Pf. und die durchschnittliche Transportweite um 0,728 Meile abgenommen.

Für den Binnenverkehr allein beträgt die Zunahme 26,526,867 Ztr. auf 1 Meile, und 158,979 Tskr. 24 Sgr. 9 Pf. Ertrag, während sich für die direkten Verkehre zusammen eine Abnahme von 10,293,694 Ztr.-Meilen und von 85,247 Tskr. 12 Sgr. 2 Pf. Ertrag ergibt. Von diesem Ausfall kommen ca. $\frac{1}{10}$ (9,129,846 Ztr.-M. und 75,830 Tskr. 16 Sgr. 3 Pf.) auf den Norddeutschen Verkehr, und zwar fast ausschließlich auf die Getreidebeförderungen, die hier um effektiv 420,000 Ztr. abgenommen haben. Abgesehen von diesem durch die für den Getreideverkehr ausnahmsweise günstige Konjunktur der vorhergehenden Jahre bedingten partiellen Ausfall erweist sich für die meisten übrigen wichtigeren Artikel dieser Frachtklasse eine beträchtliche Transportvermehrung, die namentlich bei einzelnen ganz ungewöhnliche Dimensionen angenommen hat. So beträgt die Zunahme bei den Artikeln: Erden, Erze und Steine, rot.: 1,400,000 Ztr., Roh-Metalle 725,000 Ztr., Metallkomposition und Metallwaaren (einschließlich der in der Normalklasse beförderten) 274,000 Ztr., Nutzholz 457,000 Ztr., Brenn- und Grubenholz 124,000 Ztr., Abfälle und Dünger 165,000 Ztr. u. s. w.

Für die Entfaltung der industriellen Thätigkeit unseres Bahngebietes ist gerade die Zunahme der genannten Artikel besonders bezeichnend.

4. Güter der Normalfrachtklassen. Das Quantum überhaupt nahm um 298,904,444 Ztr. ($9\frac{2}{5}\%$), auf 1 Meile reduziert um 3,057,409 Ztr. ($6\frac{1}{3}\%$), der Ertrag überhaupt um 40,324 Thlr. 5 Sgr. 11 Pf. ($5\frac{1}{3}\%$) zu, dagegen der durchschnittliche Ertrag pro Ztr. um 3,202 Pf., pro Ztr. und Meile um 0,032 Pf. und die durchschnittliche Transportweite pro Ztr. um 0,433 Meile ab.

Die Zunahme beträgt im Binnen-Verkehr 1,496,069 Ztr. auf 1 Meile und 20,274 Thlr. 13 Sgr. 5 Pf., im Norddeutschen Verkehr 575,969 Ztr.-M. und 6724 Thlr. 5 Sgr., in den übrigen direkten Verkehren, ausschließlich des Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehrs, zusammen 1,090,601 Ztr.-Meilen und 15,022 Thlr. 6 Pf. Im Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr hat das Quantum um 105,230 Ztr.-M. und der Ertrag um 1696 Thlr. 13 Sgr. abgenommen. Besonders auffällige Zu- oder Abnahmen einzelner Artikel sind nicht bemerklich geworden; die erstere war verhältnißmäßig bedeutender bei den Artikeln: Schwaaen, Kaffee, Tabak und Cigarren, Töpfer- und Glaswaaren, Baumwollenwaaren; erheblich abgenommen haben die Artikel: Droguerie- und Materialwaaren, Fettwaaren, Geräthschaften und Werkzeuge, Häute und Felle, Leder, Kleider und Puzwaaren, Wolle- und Wollentwaaren.

5. Sperrige Güter wurden im Binnen-Verkehr überhaupt 5144,3 Ztr. (35%) und 56,724 Ztr. auf 1 Meile (34%) mehr befördert und dafür 1733 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf. (33%) mehr eingenommen als im Vorjahre. Das im Norddeutschen Verkehr beförderte Quantum, dessen Ertrag unter der Normalfrachtklasse eingegriffen ist, betrug effektiv 19,877 Ztr. oder 4116 Ztr. mehr als im Vorjahre.

6. Eilgüter. Das Quantum überhaupt nahm um 31,694 Ztr. (23%), auf 1 Meile reduziert um 432,940 Ztr. (16%) und der Ertrag überhaupt um 11,436 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf. ($13\frac{1}{2}\%$) zu.

Von der Zunahme kommen 326,578 Ztr.-Meilen und 8182 Thlr. 12 Sgr. 1 Pf. auf den Norddeutschen, 50,901 Ztr.-M. und 1427 Thlr. 15 Sgr. 8 Pf. auf den Binnen-Verkehr und 77,461 Ztr.-M. und 1826 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf. auf die übrigen Verkehre zusammen.

Die durchschnittlich von jedem Ztr. zurückgelegte Fahrstrecke, so wie die Durchschnittserträge weichen von denen des Vorjahres nicht erheblich ab, wobei indeß bezüglich der letzteren zu bemerken ist, daß dieselben im Vorjahre einschließlich der im Norddeutschen Verkehre erhobenen Versicherungsprämien (welche für die einzelnen Güterklassen getrennt nicht zu ermitteln waren) berechnet worden sind, während die vorliegenden Zahlen sich nur auf die reinen Frachterträge beziehen.

7. Das Quantum der für die Königl. Postverwaltung beförderten nicht postzwangspflichtigen Güter nahm überhaupt um 1042,4 Ztr., auf 1 Meile reduziert um 6457 Ztr., und die durchschnittliche Transportweite um 0,216 Meile zu. Der Ertrag erhöhte sich demnach um 215 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. überhaupt und um 1,580 Pf. pro Ztr. Der vertragmäßige Frachtsatz von 1 Sgr. pro Ztr. und Meile blieb unverändert.

8. Dienstgüter wurden überhaupt 139,136,8 Ztr., auf 1 Meile reduziert 279,941 Ztr. mehr befördert, und brachten überhaupt 777 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf. mehr als im Vorjahre ein.

Außer den vorausgeführten, ihrem Gewichte nach tarifirten Gütern wurden noch befördert:

9. Eisenbahnfahrzeuge; im Ganzen 12 Lokomotiven, 13 Tender und 330 Wagen (741 Achsen) mehr als im Vorjahre, welche 3712 Thlr. 18 Sgr. 11 Pf. mehr einbrachten, und

10. Vieh. Es wurden überhaupt $64\frac{1}{3}$ Wagenladungen mehr befördert und 997 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf. mehr dafür eingenommen als im Vorjahre. Für den Binnen-Verkehr allein ergibt sich bei dem Viehtransporte ein Ausfall von $74\frac{1}{3}$ Wagenladungen und 1797 Thlr. 20 Sgr., während der Norddeutsche Verkehr um $114\frac{1}{2}$ Wagenladungen und 2716 Thlr. 12 Sgr. zugenommen hat. Zwei Wagenladungen mit 5 Thlr. 10 Sgr. 10 Pf. Ertrag kommen auf den Hannoverische-Westbahn-Verkehr, $3\frac{1}{2}$ Wagenladungen mit 20 Thlr. 1 Sgr. 3 Pf. Ertrag auf den Niederländischen Verkehr und $19\frac{1}{3}$ Wagenladungen mit 106 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf. Ertrag auf den Ostfriesisch-Rheinischen Verkehr.

b. Gesamt-Güter-Verkehr.

Nach der vorausgestellten Uebersicht beträgt von den ihrem Gewichte nach tarificirten Gütern aller Massen das beförderte Quantum überhaupt	39,455,219, ⁹³	Ztr.
auf 1 Meile reduziert	290,623,370	"
auf die ganze Bahnlänge	7,959,013	"
der Ertrag überhaupt	2,564,483	Thlr. 6 Sgr. 9 Pf.
pro Ztr.	1	" 11, ³⁹⁹ "
pro Ztr. und Meile		3, ¹⁷⁶ "
die durchschnittlich zurückgelegte Fahrstrecke jedes Ztr. Gut	7, ³⁶⁵	Meilen.

Demnach hat das beförderte Quantum überhaupt um 2,612,386,³³ Ztr. oder $7\frac{1}{3}$ %, auf 1 Meile reduziert um 17,129,988 Ztr. oder $6\frac{1}{4}$ %, auf die ganze Bahnlänge um 467,276 Ztr. oder $6\frac{1}{4}$ % und der Ertrag überhaupt um 112,161 Thlr. 11 Sgr. 2 Pf. oder $4\frac{1}{2}$ % gegen das Vorjahr zugenommen, dagegen der durchschnittliche Ertrag pro Ztr. um 1,²²² Pf., pro Ztr. und Meile um 0,⁰⁵² Pf., und die durchschnittlich zurückgelegte Fahrstrecke um 0,²⁶⁵ Meile abgenommen.

Von dem Gesamtquantum überhaupt (excl. Dienst- und Postgüter) gingen 13,776,322,⁸³ Ztr. (darunter 3,400,132,⁵ Ztr. Kohlen und Kokes) oder 36 % in der Richtung Deuk-Minden, und 24,562,684,⁰⁸ Ztr. (darunter 17,931,562 Ztr. Kohlen und Kokes) in der Richtung Minden-Deuk. Im Vorjahre partizipirte die erstere Richtung mit 31 % und die letztere mit 69 %.

Der Transport der sämtlichen ihrem Gewichte nach tarificirten Güter erforderte eine Bewegung von 9,706,448,² Achsen auf 1 Meile (Achsenmeilen der eigenen und fremden Güterwagen auf der eigenen Bahn), deren durchschnittliche Maximal-Nettobelastung sich auf 57,⁴² Ztr. pro Achse berechnet. Im Durchschnitte war demnach jede bewegte Achse beladen mit 29,⁹⁴ Ztr. Gut oder 52,¹⁴ % ihrer Maximal-Nettobelastung. Das Verhältniß der Ausnutzung der bewegten Transportmittel stellt sich hiernach um 1,⁰⁷ % günstiger als im Vorjahre, was durch die geringere Verschiedenheit zwischen den in den beiden Richtungen geförderten Massen sich erklärt.

Die Gesamt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr, einschließlich der Frachten für Vieh, Eisenbahnfahrzeuge, verfahrenene Gegenstände (66 Thlr. 12 Sgr.) und Leichen (364 Thlr. 2 Pf.) ergibt

die Totalsumme von	2,598,957	Thlr. 8 Sgr. 1 Pf.
gegen	2,482,222	" 16 " 1 "

im Vorjahre; demnach 116,734 Thlr. 22 Sgr.

oder nahe 5 % mehr.

Dieses Resultat ist um so befriedigender, als ungeachtet des im Getreide-Verkehr eingetretenen Rückschlages und der nunmehr zur vollen Wirksamkeit gekommenen Konkurrenz der Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Route die großartige Verkehrs- und Ertragszunahme des Vorjahres unserer Bahn nicht nur erhalten, sondern noch um die vorstehende namhafte Ziffer überschritten worden ist.

Eben so wie bei dem Personen-Verkehr wird es auch in Bezug auf den Güter-Verkehr von Interesse sein, die Ergebnisse desselben vom ersten vollen Betriebsjahre ab bis zum Schlusse des abgelaufenen Jahres in ihren Hauptzügen zu überblicken. Wir schließen daher die nachstehende gedrängte Zusammenstellung hier an :

Zusammenstellung

der Resultate des Güter-Verkehrs von Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn bis zum Schlusse des Jahres 1856.

Jahr.	Befördertes Quantum			Jeder Sentner gut hat durch- schnittlich durch- fahren. Meilen.	Einnahme				
	überhaupt	auf 1 Meile reduzirt.	pro Meile Bahnlänge.		für Güterfrachten incl. Nebengefälle.		für den Transport von Equi- pagen, Militär- und Eisenbahn- fahrzeugen und Vieh.	im Ganzen.	pro Meile Bahn- länge.
					Uebershaupt.	pro Str. und Meile.			
	Str.	Str.	Str.		Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.
1848	3292257	41251980	1160356	12,58	502267	4,84	40526	542793	15268
1849	6077164	64944592	1778670	10,69	827317	4,60	46657	873974	23936
1850	8824385	87733718	2402807	9,94	1027414	4,20	37357	1064771	29163
1851	12945016	115370782	3159995	8,91	1163721	3,63	30691	1194412	32712
1852	16663058	140853830	3857634	8,45	1375161	3,51	32436	1407597	38551
1853	20011452	172479302	4723778	8,62	1600424	3,84	34214	1634638	44769
1854	27733941	240175352	6577804	8,66	2111388	3,16	36861	2148249	58835
1855	35842834	273493382	7491737	7,63	2452322	3,23	42073	2494395	68328
1856	39455220	290623370	7959013	7,80	2564483	3,18	45691	2610174	71482

Hiernach hat sich seit dem ersten vollen Betriebsjahr das beförderte Quantum überhaupt um das Zwölfwache, auf 1 Meile reduzirt um das Siebenfache, und der Ertrag um das Fünffache gesteigert. Der durchschnittliche alljährliche Zuwachs ergibt die enorme Zahl von 4½ Millionen Str. überhaupt, 31 Millionen Str. auf 1 Meile, und 260,000 Thlr. Ertrag. Soweit sich die künftigen Verhältnisse unseres Unternehmens überhaupt übersehen lassen, werden wir auf die Fortdauer dieser Progression zuversichtlich rechnen dürfen.

4. Personen- und Güter-Verkehr auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

Wie im Eingange dieses Abschnittes erwähnt, wurde der Betrieb auf der Strecke Oberhausen-Dinslaken für die Beförderung von Personen, Gepäck, Eilgütern und Vieh am 1. Juli, und der Betrieb auf der ganzen Zweigbahn für den gesammten Personen- und Güter-Verkehr am 20. Oktober eröffnet. Von den genannten Tagen ab bis zum Schlusse des Jahres wurden befördert:

104,427 Personen	mit	23,145	Thlr.	21	Sgr.	—	Pf.	Ertrag
5,690 Str. Gepäck	"	657	"	8	"	11	"	"
9 Equipagen	"	62	"	17	"	—	"	"
14 Pferde	"	47	"	6	"	—	"	"
184 Hunde	"	16	"	23	"	6	"	"
413,620 Str. Güter	"	16,908	"	21	"	2	"	"
162 Wagenladungen Vieh	"	1,332	"	28	"	—	"	"

und demnach im Ganzen 42,171 Thlr. 5 Sgr. 7 Pf.

eingenommen.

Von dieser Gesamt-Einnahme kommen auf die Monate:

Juli	1285	Thlr. 23	Sgr. 9	Pf.
August	1267	" 7	" 9	"
September	1462	" 21	" 6	"
Oktober	6302	" 29	" 8	"
November	16339	" 20	" 2	"
Dezember	15512	" 22	" 9	"

Wenn diese Anfänge noch sehr mäßig erscheinen, so ist zu berücksichtigen, daß die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn überhaupt erst dann zu ihrer vollen Rentabilität wird gelangen können, wenn dieselbe nach Vollendung der Köln-Gießener Bahn zu einem Gliede der großen internationalen Holländisch-Süddeutsch-Schweizerischen Eisenbahnlinie geworden ist. Bisheran hatte der konkurrierende Wasserweg beim Gütertransport durch seine weit billigeren Frachtsätze noch entschieden das Uebergewicht; wir dürfen aber hoffen, daß eine durchgreifende Reduktion des Gütertarifs, welche auf der Niederländischen Rhein-Eisenbahn bereits in diesem Augenblicke eingetreten ist, in der Zukunft eine lebhafte Güterbewegung auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn herbeiführen werde.

Im Einverständniß mit dem Königl. Ministerium für Handel u. c. sind die Einnahmen und Ausgaben des Stückbetriebes im Jahre 1856 auf den Baufonds dieser Zweigbahn verrechnet worden.

E. Finanzielle Ergebnisse des Betriebes.

Laut Ausweis der Zusammenstellung der Betriebsergebnisse des Jahres 1856 beträgt
 die Summe der Einnahmen 4,011,681 Thlr. 25 Sgr. 5 Pf.
 " " " Ausgaben 2,541,284 " 15 " 5 "

Anlage XVII.

mithin der Ueberschuß . 1,470,397 Thlr. 10 Sgr. — Pf.

Nach Abzug der Zinsen der Prioritäts-Obligationen und Aktien, so wie der Amortisationsbeträge der 4½ % und 5%igen Prioritäten zum Gesamtbetrage von 910,435 Thlr. 15 Sgr., stellen sich die eigentlichen Betriebs-Ausgaben auf 1,630,849 Thlr. 5 Pf. und haben dieselben 40,85 % der Brutto-Einnahme (0,08 % mehr als im Vorjahre) absorbiert.

Es fallen von den eigentlichen Betriebs-Ausgaben auf die allgemeine Verwaltung 84,970 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf. oder 5,21 % (1,85 % mehr als im Vorjahre), auf die Bahnverwaltung 498,123 Thlr. 24 Sgr. oder 30,54 % (3,28 % weniger als im Vorjahre) und auf die Transportverwaltung 1,047,751 Thlr. 9 Sgr. oder 64,25 % (1,98 % mehr als im Vorjahre).

Aus dem Reservefonds zu unvorhergesehenen und außerordentlichen Ausgaben, welcher mit einem Bestande von 32,717 Thlr. 25 Sgr. abschließt, sind verausgabt für die Bahnverwaltung 2665 Thlr. 15 Sgr. und für die Transportverwaltung 2800 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf. Rechnet man diese Ausgaben den eigentlichen Betriebs-Ausgaben hinzu, so sind im Ganzen 40,79 % der Brutto-Einnahme verausgabt, und fallen auf die allgemeine Verwaltung (84,970 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf.) 5,19 %, auf die Bahnverwaltung (500,789 Thlr. 9 Sgr.) 30,80 % und auf die Transportverwaltung (1,050,551 Thlr. 15 Sgr. 9 Pf.) 64,70 % der Ausgaben.

Anlage XVIII.

Aus dem Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel sind verausgabt für die Bahnverwaltung (208,247 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf., abzüglich der Einnahmen aus abgegebenen Schienen und Schwellen zum Betrage von 77,594 Thlr. 1 Sgr. — cfr. Anlage XX. pos. 1 und 2 der Ausgabe und pos. 2—5, 8 und

9 der Einnahme) 130,653 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf. und für die Transportverwaltung 161,910 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf. Werden auch diese den eigentlichen Betriebs-Ausgaben und den Ausgaben aus dem Reservefonds hinzuge-rechnet, so stellt sich als Endresultat heraus, daß im Ganzen 48,08 % der Brutto-Einnahme verausgabt worden sind, und daß auf die allgemeine Verwaltung (84,970 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf.) 4,41%, auf die Bahnverwaltung (631,443 Thlr. 2 Pf.) 32,74 % und auf die Transportverwaltung (1,212,462 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf.) 62,88 % der Ausgaben fallen.

Nach der für das Jahr 1856 angelegten Berechnung gebühren dem Fonds für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel 294,107 Thlr.

Für Verschleiß der Lokomotiven beim Kiesfahren sind dem Erneuerungsfonds bereits 5000 Thlr. und für den Verschleiß des Oberbaues und der Betriebsmittel auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn 8077 Thlr. erstattet worden, welche Beträge als besondere Position in Einnahme nachgewiesen sind. Hiernach bleiben diesem Fonds aus dem Betriebsüberschusse pro 1856 nur noch 281,030 Thlr. zu überweisen, und stellt sich der Bestand desselben am Jahreschlusse auf 831,972 Thlr. 8 Sgr. 8 Pf. heraus.

Nach Anlage XXI. schließt die Rechnung der Unterstützungskasse für die Angestellten ult. Dezember 1856 mit einem Bestande von 124338 Thlr. 24 Sgr. 9 Pf.

ab. Zu derselben Zeit betrug der Bestand

der Krankenkasse für die Arbeiter der Maschinenwerkstätten	7927	„	12	„	10	„
„ „ „ „ „ „ Wagenwerkstätten	3882	„	28	„	—	„
„ „ „ „ „ „ Lokomotivführer und Heizer	2093	„	8	„	4	„
„ Unterstützungskasse für die Wittwen und Waisen der beim Betriebe definitiv Angestellten	11030	„	28	„	9	„
„ Krankenkasse für die ständigen Bahn- und Bahnhofsarbeiter der ersten Betriebs-Inspektion	1730	„	6	„	10	„
„ „ zweiten „	2387	„	10	„	8	„
„ „ dritten „	1379	„	3	„	5	„
„ neu errichteten gleichen Krankenkasse für die vierte Betriebs-inspektion (Oberhausen-Emmerich)	453	„	29	„	10	„

Anlagen.



Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Mindener Eisenbahn, die Ruhrortter und die Duisburger Zweigbahn.

	1.		2.		3.		4.		5.		6.		7.		8.		9.		10.		11.		17.			
	Tit. I.	Tit. II.	Tit. III.	Tit. IV.	Tit. V.	Tit. VI. und VII.	Tit. VIII.	Tit. IX.	Tit. X.	Tit. XI.	Tit. XII.	Tit. XIII.	Tit. XIV.	13.	14.	15.	16.	Das Grundkapital beträgt:				Stemmlingen.				
	Gründ- erwerb- ung.	Arb- beiten.	Er- bau- arbeiten.	Gründ- ung- arbeiten.	Weg- bau- arbeiten.	Gründ- ung- arbeiten.	Schiffe über- nehmen.	Erwerb- arbeiten.	Darleh- nen.	Erwerb- arbeiten.	a. in Stem- men.	b. in Stem- men.	c. in Stem- men.	d. in Stem- men.	Stemmlingen.											
Anlage-Kapital bis zur Eröffnung der Bahn von Köln bis zur Eisenbahn-Grenze (15. Oktober 1847).	1078811	2379827	196861	52203	134829	2561787	—	—	3762193	25018	1498375	484150	1334733	337190	1323918	15169895	12908000	1000000	489103	14397103	Ad Col. 15. Stenunter befinden sich an Stenmen während der Bauzeit 895402 Stm. und an Stenmen auf die ab 17. b. aufgeführten Stenmen 319773 Stm.					
	300861	124807	36126	23337	29306	145714	—	—	416256	4089	503513	90169	813512	56712	168954	2712956	41000	2674500	38568	2754068	Ad Col. 16. Stenunter sind enthalten: an Stenmen während der Bauzeit 351396 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 319773 Stm.					
	133397	58845	18504	16585	3457	40169	—	—	323913	1987	195417	87292	291710	31106	112531	1314913	47000	3500000	70705	3617705	Ad Col. 17 a. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					
	98386	35239	13971	1462	1505	5518	—	—	137194	670	163099	30756	470969	17282	2775	978826	4000	—	92001	96001	Ad Col. 17 c. Stenunter sind enthalten: an Stenmen während der Bauzeit 351396 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm.					
	62570	14180	2334	452	948	2639	—	—	119252	998	219567	33501	273831	17192	2387	743841	—	—	16793	16793	Ad Col. 17 d. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					
	45001	41147	6856	240	92	7429	—	—	24306	258	102017	15415	174901	10150	3007	430819	—	—	29440	29440	Ad Col. 17 e. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					
	48792	11023	6537	1768	601	1060	—	—	414455	12	65643	7195	172203	4351	17779	751319	1387000	19414	1406414	Ad Col. 17 f. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.						
	68768	490	9273	116	64	211	—	—	196111	—	40426	14478	453382	2775	4570	790574	—	—	28885	63485	Ad Col. 17 g. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					
	9443	989	3392	592	75	3989	—	—	130072	—	42505	10794	824417	17046	59619	1102933	—	—	73300	651709	Ad Col. 17 h. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					
	18546	3865	1070	—	—	3432	—	—	555580	—	17532	3464	209457	20483	1416	834845	—	—	35710	35710	Ad Col. 17 i. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					
1863985	2670412	294924	96755	170877	2771948	—	—	6073332	33032	2847984	77214	5019115	514287	1696956	2433082	13000000	9174500	893928	23068428	Ad Col. 17 j. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.						
7,507	10,754	1,188	0,390	0,688	11,163	—	—	24,439	0,183	11,479	3,130	20,213	2,971	6,834	100,000	—	—	—	—	Ad Col. 17 k. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.						
50263	72008	7953	2609	4608	74745	—	—	163768	891	76796	20958	136341	13865	45750	669565	—	—	—	—	Ad Col. 17 l. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.						
																					Ad Col. 17 m. Die Überführung des Anlage-Kapitals am 1.7.1853 betrug 2,600,000 Stm., die als Stenmen an Stenmen während der Bauzeit 56879 Stm. an Stenmen während der Bauzeit 407275 Stm.					

Anlage II.

Nachweisung über die Ver
für den Bau der Oberhausen-

	Nähere Bezeichnung.	pro		pro		pro		Summa.		Bemerkungen.
		1853 u. 1854.		1855.		1856.				
		Lhr.	Gr. Pf.	Lhr.	Gr. Pf.	Lhr.	Gr. Pf.	Lhr.	Gr. Pf.	
	Einnahme.									
I.	Anlage-Kapital.									
1	Nominalwerth der ausgegebenen 4prozentigen Prioritäts-Obligationen III. Emission . . .	2390500	—	609500	—	—	—	3000000	—	
II.	Extraordinarien.									
1	Zinsen der Bestände	26195	10 5	49061	23 —	—	—	75257	3 5	
2	Erlös für veräußerte Immobilien	—	—	—	—	903	5 7	903	5 7	
3	Erlös für veräußerte Mobilien	1301	8 9	2163	16 8	434	19 6	3899	14 11	
4	Pächte von Grundstücken und Miethe von Gebäuden . . .	—	—	40	15 —	58	5 —	98	20 —	
5	Sonstige nicht unter 1 bis 4 zu verrechnende Einnahmen . .	1349	8 9	139	16 6	51307	19 3	52796	14 6	
6	Einnahmen aus dem Betriebe auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	—	—	—	—	43555	16 7	43555	16 7	
	Summa Einnahme . . .	1419345	27 11	660905	11 2	96259	5 11	3176510	15 —	
	Balance.									
	Die Einnahme beträgt . . .	—	—	—	—	—	—	3176510	15 —	
	Die Ausgabe " . . .	—	—	—	—	—	—	4586942	22 3	
	Mithin Vorschuß . . .	—	—	—	—	—	—	1410432	7 3	

ad II. 6. Im Einverständnis mit dem Königl. Ministerium für Handel u. s. w. sind die Einnahmen und Ausgaben des Stillbetriebes im Jahre 1856 auf den Baufonds verrechnet worden.

Endung des Anlage-Kapitals

Arheimer Zweigbahn bis ult. 1856.

	Nähere Bezeichnung.	pro		pro		pro		Summa.		Bemerkungen.
		1853 u. 1854.		1855.		1856.				
		Zflr.	Gr. Pf.	Zflr.	Gr. Pf.	Zflr.	Gr. Pf.	Zflr.	Gr. Pf.	
	Ausgabe.									
I.	Generalkosten	2863	19 1	10135	6 —	12864	3 3	25862	28 4	<p>ad I. Nach §. 7 des Vertrages vom 30. Dezember 1852 werden für die Befreiung der Generalkosten $\frac{1}{2}$ pCt. der Ausgaben für den Bau der Bahn sammt Zubehör und das Betriebs-Material berechnet, und dem Arheimer Eisenbahn-Unternehmen erstattet.</p> <p>ad II. 14. Hierunter 174,250 Zflr. als Beitrag zu den Kosten für diejenigen fortificatorischen Anlagen, welche in Folge der Durchführung der Bahn durch den Rayon der Festung Bielefeld für notwendig erachtet worden sind.</p> <p>ad II. 15. Hierunter 284,982 Zflr. 15 Sgr. 6 Pf. für Lokomotiven und Tender, 477,568 Zflr. 9 Sgr. für Wagen verschiedener Art und 11,598 Zflr. 13 Sgr. 1 Pf. für sonstige Betriebs-Material.</p> <p>ad III. 5. vid. Bemerkung ad II. 6 der Einnahmen.</p>
II.	Baukosten und Anschaffung des Betriebs-Materials									
1	Vorarbeiten	3434	17 7	600	20 —	—	—	4035	7 7	
2	Grundentschädigung	121104	— 9	396345	3 7	79902	5 6	597351	9 10	
3	Erdbarbeiten	72379	18 6	150871	7 —	100010	27 4	323261	22 10	
4	Befestigung der Böschungen	2530	20 —	12934	7 5	21840	17 10	37305	15 3	
5	Einfriedigungen	—	—	2224	1 3	10351	3 —	12575	4 3	
6	Befestigung der Wege-Übergänge	1636	12 10	11000	13 5	19898	5 10	32535	2 1	
7	Kleine Brücken und Durchlässe	28375	14 1	82929	1 11	32207	18 7	143512	4 7	
8	Große Brücken	17158	16 3	84433	20 1	120232	29 4	221825	5 8	
9	Oberbau nebst Bahngestänge	122760	14 8	459967	29 9	206755	19 7	789484	4 —	
10	Bahnhöfe und Haltestellen	12580	24 1	175623	25 10	348583	24 6	536788	14 5	
11	Abtheilungszeichen und Signale	7	10 6	4120	29 —	25741	8 5	29869	17 11	
12	Allgemeine Kosten	45713	28 10	28517	27 —	36845	28 9	111077	24 7	
13	Zinsen für die ausgegebenen Prioritäts-Obligationen	20328	19 —	107182	19 —	118230	—	245741	8 —	
14	Außerordentliche Kosten	1863	14 9	8471	19 5	184543	22 —	194878	26 2	
15	Anschaffung des Betriebs-Materials	—	—	69902	12 1	704246	25 5	774149	7 6	
	Summa II. Baukosten und Anschaffung des Betriebs-Materials	449874	1 10	1595125	26 9	2009390	26 1	4054390	24 8	
II.	Extraordinarien.									
1	Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern	10838	8 —	1787	22 2	—	—	12626	— 2	
2	Kosten der Spezial-Kasse	729	16 6	2774	— 6	2198	9 11	5701	26 11	
3	Kours-Verluste	324533	3 6	88270	7 6	—	—	412803	11 —	
4	Unvorhergesehene und außerordentliche Ausgaben	601	28 6	29562	16 —	7746	7 2	37910	21 8	
5	Kosten des Betriebes auf der Oberhausen-Arheimer Zweigbahn	—	—	—	—	37646	29 6	37646	29 6	
	Summa III. Extraordinarien	336702	26 6	122394	16 2	47591	16 7	506688	29 3	
	Wiederholung.									
I.	Generalkosten	2863	19 1	10135	6 —	12864	3 3	25862	28 4	
II.	Baukosten und Anschaffung des Betriebs-Materials	449874	1 10	1595125	26 9	2009390	26 1	4054390	24 8	
II.	Extraordinarien	336702	26 6	122394	16 2	47591	16 7	506688	29 3	
	Summa Ausgabe	789440	17 5	1727655	18 11	2069846	15 11	4586942	22 3	

Anlage III.

Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für den Bau der Köln-Giesener Eisenbahn bis ult. 1856.

Nach dem Etat		Nähere Bezeichnung.	pro 1855.		pro 1856.		Summa.		Bemerkungen.
			Zlfr.	Gr. Pf.	Zlfr.	Gr. Pf.	Zlfr.	Gr. Pf.	
Einnahme.									
I.	1	Nominalwerth der ausgegebenen 4prozent. Prioritäts-Obligationen IV. Emission . . .	—	—	844500	—	844500	—	ad I. 1. Von den ult. 1856 im Ganzen emittirt gewordenen 3,544,500 Thalern sind auf Grund des §. 5 des unterm 22. Juni 1854 mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages die bis zum Nominalwerth von 2,500,000 Thln. zuerst emittir- ten Obligationen dem Brücken- bau-Fonds als Einnahme Aber- wiesen.
II.	1	Zinsen der Bestände	—	—	1263	14 6	1263	14 6	
	2	Erlös für veräußerte Immobilien	—	—	—	—	—	—	
	3	Erlös für veräußerte Mobilien	—	—	7 14	7	7 14	7	
	4	Pächte von Grundstücken und Miete von Gebäuden	—	—	—	—	—	—	
	5	Sonstige Einnahmen	—	—	4	1	4	1	
Summa Einnahme			—	—	845775	— 1	845775	— 1	
Ausgabe.									
I.		Grundentschädigung	—	—	129114	19 11	129114	19 11	
II.		Erdbarbeiten und Böschungsarbeiten	—	—	178198	27 9	178198	27 9	
III.		Unterhaltung der Bahn	—	—	—	—	—	—	
IV.		Einfriedigungen	—	—	59	4 5	59	4 5	
V.		Wege-Übergänge	—	—	153	6 4	153	6 4	
VI.		Kleine Brücken und Durchlässe	—	—	13160	11 1	13160	11 1	
VII.		Größere Brücken	853	21 1	149474	29 6	150328	20 7	
VIII.		Tunnels	—	—	19601	11 11	19601	11 11	
IX.		Besondere Vorrichtungen	—	—	—	—	—	—	
X.		Oberbau	—	—	16471	16 7	16471	16 7	
XI.		Signale	—	—	—	—	—	—	
XII.		Bahnhöfe und Wärterwohnungen	—	—	320	12 6	320	12 6	
XIII.		Außerordentliche Anlagen	—	—	4216	26	4216	26	
XIV.		Betriebsmittel	—	—	—	—	—	—	
XV.		Verwaltungskosten, Vorarbeiten und Bau- leitung	44288	17 1	82468	23	176757	10 1	
XVI.		Insgemein	1199	17 9	20011	20 8	21211	8 5	
XVII.		Zinsen während der Bauzeit	486	3 4	1485	— 9	1971	4 1	
XVIII.		Koursverluste auf die ausgegebenen Prio- ritäts-Obligationen	—	—	76978	69 6	76978	7 6	
Summa Ausgabe			46827	29 3	691715	7 11	738543	7 2	
Balance.									
		Die Einnahme beträgt	—	—	—	—	845775	— 1	
		Die Ausgabe	—	—	—	—	738543	7 2	
		Dithin Bestand	—	—	—	—	107231	22 11	

Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals
für den Bau der Rheinbrücke bei Köln bis ult. December 1856.

Nach dem Etat		Nähere Bezeichnung.	pro 1855.		pro 1856.		Summa.		Bemerkungen.	
Tit.	Pos.		Thlr.	Sch. Pf.	Thlr.	Sch. Pf.	Thlr.	Sch. Pf.		
Einnahme.										
I.	1	Nominalwerth der ausgegebenen 4prozent. Prioritäts-Obligationen IV. Emission . . .	958400	—	1541600	—	2500000	—	ad I. 1. Von den ult. 1856 im Ganzen emittirt gewordenen 8,844,500 Thalern sind auf Grund des §. 3 des unterm 22. Juni 1854 mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages die bis zum Nominalwerth von 2,500,000 Thlr. zuerst emittirten Obligationen dem Brückenbau-Bonds als Einnahme überwiesen. ad I. 2. Beruht auf §. 1 des oben citirten Vertrages vom 22. Juni 1854.	
	2	Zinsfreier und nicht zurückzahlender Kapitalbeitrag der Stadt Köln und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft . . .	25000	—	100000	—	125000	—		
II.	1	Zinsen der Bestände	304	27 7	58894	26 2	59199	23 9		
	2	Erlös für veräußerte Immobilien	—	—	—	—	—	—		
	3	Erlös für veräußerte Mobilien zc.	65	—	546	22 5	611	22 5		
	4	Sonstige nicht unter 1—3 zu verrechnende Einnahmen	57	15 4	892	8 2	949	23 6		
Summa Einnahme			983827	12 11	1701933	26 9	2685761	9 8		
Ausgabe.										
I.		Bau der Mittelpfeiler	7347	29 6	39504	9 8	46852	9 2		
II.		Bau des rechtsseitigen Stirnpfeilers	—	—	8659	16 2	8659	16 2		
III.		Bau des linksseitigen Stirnpfeilers	14829	7 11	1594	29 3	16424	7 2		
IV.		Bau des Landpfeilers am linken Ufer	1062	12 1	2442	14 9	3504	26 10		
V.		Ueberbau der Brücke	—	—	66715	4 —	66715	4 —		
VI.		Die Eisenbahnrampe auf dem rechten Ufer	—	—	—	—	—	—		
VII.		Beschaffung der Werk- und Lagerplätze, der nöthigen Maschinen, Geräthe zc.	100155	16 4	22383	— 7	122538	16 11		
VIII.		Grunderwerb	—	13 —	153	18 6	154	1 6		
IX.		Insgemein	21156	13 1	25178	5 —	46334	18 1		
X.		Allgemeine Materialien	101273	20 1	178980	9 7	280253	29 8		
XI.	1	Kosten des Geldverkehrs mit Bankhäusern	822	7 —	5441	2 3	6263	9 3		
	2	Unterstützung von erkrankten Bauarbeitern zc.	232	6 7	487	8 10	719	15 5		
	3	Zinsen während der Bauzeit	—	—	67512	27 3	67512	27 3		
	4	Koursverluste auf die ausgegebenen Prioritäts-Obligationen	108893	15 —	164163	22 6	273057	7 6		
	5	Unvorhergesehene Ausgaben	211	20 9	212	16 3	424	7 —		
Summa Ausgabe			355985	11 4	583429	4 7	939414	15 11		
Balance.										
Die Einnahme beträgt			—	—	—	—	2685761	9 8		
Die Ausgabe			—	—	—	—	939414	15 11		
Mithin Bestand			—	—	—	—	1746346	23 9		

von dem Gesamt-Belastungszustande und der Vertheilung der Staatskasse rücksichtlich

	1. Grundkapital.			2. Davon hat der Staat übernommen		
	Beträge.	Zu verzinsen mit	Zu tilgen mit	Kapital- Antheil.	Zinsengarantie	
					Zum Sage von	für
Zhrt.	%	Zhrt.	Zhrt.	%	Zhrt.	
1. Stamm-Aktien, nach dem mittels Allerhöchster Kabinettsordre vom 18. Dezember 1843 bestätigten Gesellschafts-Statut (Gesetzsammlung 1844. Seite 21.)	13000000	3 1/2	1/2 % des Aktien-Kapitals nebst den Zinsen und Dividenden der amortisirten Aktien.	1860000	3 1/2	13000000
2. Prioritäts-Schulden.						
a. Prioritäts-Obligationen nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 8. Oktober 1847 (Gesetzsammlung 1847. Seite 363.)	3674500	4 1/2	jährlich 20,586 Thlr. nebst den Zinsen der amortisirten Obligationen.	—	—	—
b. Prioritäts-Obligationen nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 30. März 1849 (Gesetzsammlung 1849. Seite 147.)	3500000	5	jährlich 16,720 Thlr. nebst den Zinsen der amortisirten Obligationen.	—	—	—
c. Prioritäts-Obligationen nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 14. Februar 1853 (Gesetzsammlung 1853. Seite 57.)	2000000	4	jährlich 13,105 Thlr. nebst den Zinsen der amortisirten Obligationen.	—	—	—
d. Prioritäts-Obligationen nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 1. September 1853 (Gesetzsammlung 1853. Seite 808.)	3000000	4	mit dem Reinertrage der Oberhausen - Anheimer Zweigbahn über 4 Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents desselben, und der auf die eingelösten Prioritäts-Obligationen fallenden Zinsen.	—	3 1/2	3000000 mit dem dem Staate nach §. 16 IV der Statuten zustehenden dritten Theile vom Ueberschusse über 5 % des Anlagekapitals und den ihm nach §. 21 der Statuten zustehenden Dividenden.
e. Prioritäts-Obligationen nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 26. Juli 1855 (Gesetzsammlung 1855. Seite 559.)	20000000	4	1) mit dem Reinertrage der Köln-Giesener Eisenbahn nebst ihrer Abzweigung nach Siegen über 4 Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents desselben und der auf die eingelösten Prioritäts-Obligationen fallenden Zinsen und 2) mit den im §. 19 des unterm 22. Juni 1854 abgeschlossenen landesherrlich bestätigten Vertrages aufgeführten Ueberschüssen, Dividenden, sonstigen Zuschüssen und Zinsen.	—	3 1/2	20000000 mit 1) wie ad d, in so weit diese Beträge nicht schon in Folge des Vertrages vom 30. Dezember 1852 in Anspruch genommen worden, 2) einer Summe von 50,000 Thlr. jährlich aus den dem Staate von seinen Köln-Rheinener Eisenbahn-Aktien zufließenden Zinsen.
Summa . .	45174500			1860000		36000000

*) Von diesen 20,000,000 Thln. sind am Schlusse des Jahres 1856 erst 3,344,500 Thlr. emittirt gewesen.

K i c h t

des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1856.

3. Amortisirt ist bis zum 31. Dezember 1856.		4. Sinsen-Zuschuß vom Staate bis zum Schlusse des Jahres 1856 (Zuwegung bewilligt.)	5. Rückstände der statuten- und planmäßigen Sinsenzahlung und Amortisation.				6. Es bleibt mithin noch zu amortisiren:		Bemerkungen.		
Kapital.			vom Staate.		von der Gesellschaft.		vom Staate.			von der Gesellschaft.	
vom Staate. Thlr.	von der Gesellschaft. Thlr.		Sinsen. Thlr.	Zinsungsquote. Thlr.	Sinsen. Thlr.	Zinsungsquote. Thlr.	Sinsen. Thlr.	Zinsungsquote. Thlr.		Sinsen. Thlr.	Zinsungsquote. Thlr.
69000	—	—	—	14400	18994 1/2	—	—	10471000	—	Die Amortisation hat mit dem Jahre 1848 begonnen. In den Jahren 1848 bis incl. 1854 sind 2245 Aktien à Thlr. 200 ausgelöst worden. Da der Staat keinen Sinsen-zuschuß zu leisten gehabt, so können keine Sinsen rückständig sein. Seit d. 11 des untern 22. Juni 1854 abgeschlossenen landesherrlich genehmigten Vertrages ist die Amortisation vom 1. Januar 1855 ab auf die Dauer von 15 Jahren fixirt.	
—	164600	—	—	—	81594	14800	—	3509900	—	Die planmäßige Amortisation hat mit dem Jahre 1850 begonnen.	
—	34200	—	—	—	91072 1/2	11800	—	3465800	—	Desgleichen mit dem Jahre 1855.	
—	—	—	—	—	42412	—	—	2000000	—	Die planmäßige Amortisation beginnt mit dem Jahre 1859.	
—	—	—	—	—	11700	—	—	3000000	—	Die Amortisation beginnt, wenn der Betrieb der am 20. October 1856 dem Verichte übergebenen Oberhausen-Kranheimer Zweigbahn einen Reinertrag über 4 Prozent des Anlage-Kapitals ergibt.	
—	—	—	—	—	9956	—	—	20000000	—	Die Amortisation des Anlage-Kapitals der Köln-Siegener Bahn, incl. der Zweigbahn von Bezdorf nach Siegen, beginnt, wenn diese Bahnen einen Reinertrag über 4 Prozent des Anlage-Kapitals ergeben. Die Amortisation des Anlage-Kapitals der Regelschinde beginnt laut des untern 22. Juni 1854 abgeschlossenen landesherrlich genehmigten Vertrages mit dem 1. April 1857 zum Betrage von 29,500 Thlr.	
69000	198800	—	—	14400	426676	26600	—	10471000	31975700		

**) incl. der erst am 2. Januar 1857 fällig gewordenen Sinsen pro II. Semester 1856.

U e b e r
der Einnahmen und Ausgaben
für die Oberhausen-Anrheimer Zweigbahn, die Köln-Siegen-
für das

Nr.	Einnahme.	Gelbbetrag			Köln-Mindener Eisenbahn-Stammaktien	
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Stück.	Nennwerth à 200 Thlr. Thlr.
1	Bestand beim Rechnungsschlusse pro 1855	223	23	4	2873	574600
2	Dividende pro 1855:					
	a) von dem Staats-Antheile an dem Stamm-Aktien-Kapital der Köln-Mindener Eisenbahn, im Betrage von 1,860,000 Thlr. und					
	b) von den bis ult. 1854 amortisirten Aktien ad 669,000 "					
	zusammen von 2,529,000 Thlr. . . 4 ⁷ / ₁₀ %	118863	—	—	—	—
3	dito von den ult. Dezember 1855 im Bestande des Garantie-Fonds befindlich gewesenen 553,000 Thlr. Köln-Mindener Eisenbahn Aktien 4 ⁷ / ₁₀ % mit	25991	—	—	—	—
4	Extradividende pro 1855 vorläufig eingezahlt	228714	10	—	—	—
5	Zinsen von den bei dem Rechnungsschlusse pro 1855 im Bestande des Garantie-Fonds befindlich gewesenen 574,600 Thlr. Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien pro I. Semester 1856 à 3 ¹ / ₂ %	10055	15	—	—	—
6	Von 3 ¹ / ₂ prozentigen Zinsen, welche auf die von dem Staate übernommenen und bis ult. 1854 durch Amortisation erworbenen Köln-Mindener Eisenbahn-Stammaktien im Gesamtbetrage von 2,529,000 Thlr. pro I. Semester 1856 gefallen sind, ein Betrag von	25000	—	—	—	—
7	Durch Ankauf (conf. Nr. 1 der Ausgabe)	—	—	—	1197	239400
8	Zinsen à 3 ¹ / ₂ % pro II. Semester 1856 von den mit Einschluß der Aktien ad 7 im Bestande des Garantie-Fonds befindlich gewesenen 814,000 Thlr. Stammaktien der Köln-Mindener Eisenbahn	14245	—	—	—	—
9	Von den Zinsen, welche auf die ad 6 gedachten Aktien pro II. Semester 1856 gefallen sind, ein Betrag von	25000	—	—	—	—
10	Durch Ankauf (conf. Nr. 2 der Ausgabe)	—	—	—	130	26000
	Summa der Einnahme	448092	18	4	4200	840000

Bemerkung ad Nr. 4. Ueber die Auslegung des Eisenbahn-Abgabegesetzes vom 30. Mai 1853 ist zwischen dem Fiskus und der Gesellschaft ein noch nicht rechtskräftig entschiedener Prozeß entstanden, der auf die Berechnung der Extradividende von Einfluß ist. Fällt die Entscheidung demnachst zu Gunsten des Staates aus: so kommen ihm pro 1855 an Extradividenden noch 39,286 Thaler gut, welcher Betrag indeß aus den Ueberschüssen jenes Jahres reservirt worden ist.

i d t

des Garantie-Fonds

Stießener Eisenbahn und die feste Rheinbrücke bei Köln

Jahr 1856.

Nr.	Ausgabe.	Geldbetrag			Köln-Mindener Eisenbahn- Stammaktien	
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Stück.	Nennwerth à 200 Thlr.
						Thlr.
1	Mit den Geldbeträgen sub Nr. 1 bis incl. 6 der Einnahme sind im Monat Juli 1856 — 1197 Stück Köln-Mindener Eisenbahn-Stammaktien angekauft und dafür einschließlich der den Verkäufern vergüteten Zinsen, der Provision und Courtage verausgabt	408666	24	—	—	—
2	Mit den Beträgen Nr. 8 und 9 der Einnahme sind im Monat Januar 1857 — 130 Stück dergleichen Aktien angekauft und dafür einschließlich der Provision und Courtage, so wie der vergüteten Zinsen verausgabt	39171	14	3	—	—
	Summa der Ausgabe . . .	447838	8	3	—	—
	Balance.					
	Die Einnahme beträgt	448092	18	4	4200	840000
	Die Ausgabe beträgt	447838	8	3	—	—
	Mithin bleibt Bestand . . .	254	10	1	4200	840000

Zusammenstellung

der Betriebs-Resultate des Jahres 1856.

		Zhr.	Sgr.	Pf.	Zhr.	Sgr.	Pf.
Einnahme.							
	Reste de 1855	—	—	—	162	2	11
Laufendes Jahr:							
I.	Ertrag aus dem Personen-Verkehr:						
a.	aus dem gewöhnlichen Personen-Transport	1005172	—	9			
b.	aus dem Transport von Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen	666	28	—			
c.	aus dem Transport von Militär	14507	3	2			
d.	aus dem Transport von Auswanderern	7516	15	2			
e.	aus Extrazügen	1826	23	6	1029689	10	7
II.	Ertrag aus der Gepäck-Überfracht:						
a.	beim gewöhnlichen Personen-Transport	42231	8	4			
b.	beim Transport von Militär	325	23	7			
c.	beim Transport von Auswanderern	1119	28	6	43677	—	5
III.	Ertrag aus dem Transport:						
a.	von Equipagen	4049	6	1			
b.	von unbesetzten fürstlichen Eisenbahnwagen	148	22	6			
c.	von Militär-Fahrzeugen	64	10	—			
d.	von Pferden	6455	10	11			
e.	von Militär-Pferden	499	7	—			
f.	von Hunden	787	26	2	12004	22	8
IV.	Ertrag aus dem Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen:						
a.	Lokomotiven	1987	12	—			
b.	Tender	953	5	—			
c.	Waggons	3847	1	10	6787	18	10
V.	Ertrag aus dem Güter-Verkehr:						
a.	Eisfrachten	95932	22	3			
b.	gewöhnliche Frachten	1809506	27	8			
c.	Kohlen-Frachten	545087	13	3			
d.	Kokes-Frachten	66928	8	6			
e.	Leichen-Transporte	364	—	2			
f.	Frachtzuschläge bei Versicherung der Güter	4056	13	1			
g.	Provisionen	6504	26	2			
h.	Lager-, Lade- und Wiegegelder	2618	21	6			
i.	Rückfrachten für verfahrne Güter	66	12	—			
k.	Konventionalstrafen	3100	1	8			
l.	Dienstgut-Frachten	24396	18	5	2558562	14	8
VI.	Ertrag aus dem Transport von Vieh incl. Koppelpferden	—	—	—	27256	—	4
VII.	Ertrag aus dem Transport von Postgütern	—	—	—	6351	4	3
	Latus				3684490	14	8

			Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
VIII.	a.	Zinsen des Anlagekapitals für die Strecke „Minden-Landesgrenze“	15430	—	—	3684490	14	8
	b.	Vergütung für die Mitbenutzung der Strecke Minden-Böhne durch die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung	20888	26	8			
	c.	$\frac{2}{3}$ % der Ausgaben für den Bau und das Betriebs-Material der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	12864	3	3			
	d.	$\frac{2}{3}$ % der Ausgaben für den Bau der Köln-Gießener Eisenbahn und der Rheinbrücke	6341	28	7	55524	28	6
IX.		Insgemein:						
	1.	Pächte von Grundstücken	3124	6	4			
	2.	Miethe von Gebäuden	1647	—	11			
	3.	Miethe von Restaurationen	8082	26	3			
	4.	Miethe von Lokalien für die königliche Post und für den Staats-Telegraphen	2160	26	8			
	5.	Ertrag der Gräsereien und Pflanzungen	1947	—	10			
	6.	Miethe von Lagerplätzen auf den Stationen	5888	11	3			
	7.	Einnahme aus dem Verträge, betreffend die Oberhauser Zweigbahn und aus sonstigen kontraktlich gesicherten Rekognitionsgebühren für Mitbenutzung der Bahn oder der Bahnhöfe	1531	18	—			
	8.	Ertrag aus abgängigen Betriebsgegenständen, Materialien, Utensilien zc.	5811	24	4			
	9.	Ertrag aus verkauften Drucksachen (Reglements, Frachtbriefen, Anmeldezetteln, Tarifen)	517	2	11			
	10.	Wagenmiethe resp. dabei vorkommende Konventionalstrafen:						
		a. von Eisenbahn-Gesellschaften	128487	—	1			
		b. von Kohlenzechen	56157	4	4			
		c. von sonstigen Privaten	7900	18	—	192544	22	5
	11.	Ersatz der Kosten für Unterhaltung der Eisenbahn-Postwagen	4347	19	1			
	12.	Vergütung für Postpakträume in Koulfisse- und Personenwagen	16075	24	6			
	13.	Vergütung für die Bedienung der geneigten Ebene am Rhein- hafen zu Ruhrort	4998	21	—			
	14.	Ertrag aus den Werft- und Hafengebühren am Rheinhafen zu Ruhrort	895	21	9			
15.	Vergütung für die durch Maschinenkraft von den Stationen Berge-Borbeck und Essen nach den Zechen und umgekehrt beförderten Wagenladungen	1644	17	3				
16.	Ertrag der Dampffähre zwischen Köln und Deutz	3972	27	—				
17.	Gehalts-Abzüge der Angestellten bei Stellvertretungen	920	26	2				
18.	Sonstige extraordinäre Einnahmen	15554	15	7	271666	12	3	
		Summa aller Einnahmen				4011681	25	5
		Ausgabe.						
		Reste de 1855	—	—	—	3	10	—
		Laufendes Jahr.						
		A. Bahn-Verwaltung.						
I.		Personal:						
	1.	Gehalt des Bahn-Direktors	1925	—	—			
	1a.	„ „ Bahn-Kontroleurs	573	—	—			
	2.	Befoldung des technischen Büreaus der Bahnverwaltung	4347	8	5			
		Latus	6845	8	5			

		Zhlt.	Sgr.	Pf.	Zhlt.	Sgr.	Pf.
		6845	8	5			
3.	Transport	3250	—	—			
	Gehalt der Betriebs-Inspektoren (incl. Entschädigung für eine Dienstwohnung)	5362	6	6			
4.	Für Geometer-Arbeiten, Bau-Zeichnen und Schreibhülfe, sowie für Botendienste bei den Betriebs-Inspektionen	12748	16	8			
5.	Gehalt der Bahnhof-Inspektoren	4201	22	5			
6.	" " Bahnhof-Inspektorgehilfen	657	14	2			
7.	" " Aufseher von Haltestellen	3690	10	—			
8.	" " Stations-Aufseher	2042	21	—			
9.	" " Aspiranten für den Stationsdienst	4520	22	6			
10.	" " Stations- und Perronwärter	8820	25	—			
11.	" " Bahnmeister	37545	23	3			
12.	" " Signal- und Bahnwärter	11775	9	2			
13.	" " Bahnwärter	20729	27	1			
14.	" " Weichensteller	2567	6	6			
15.	" " Portiers	8775	29	9			
16.	" " Nachtwächter	55057	15	6			
17.	Löhne für den Nachtdienst	4455	2	10			
18.	Stellvertretungskosten	1926	26	6			
19.	Für Reise-, Umzugs- und Uebernachtungs-Entschädigungen	11483	10	5	206456	27	8
20.	Kosten der Dienstkleidung für die sub 6 bis incl. 15 genannten Angestellten						
II.	Unterhaltung der Bahn, Gebäude und sonstigen Anlagen incl. Utensilien:						
	Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Bankets	3584	10	3			
1.	" " Oberbaues auf der Bahn	44557	3	5			
2.	" " Oberbaues in den Bahnhöfen (einschließlich der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen zc.)	22508	21	2			
3.	" " der Brücken und Durchlässe	5456	5	6			
4.	" " Gebäude (excl. Werkstätten, Kesselöfen, Wasserstationsgebäude, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen), Postlokallen, Wärterhäuser und Wärterbuden	8853	3	3			
5.	" " Einfriedigungen der Bahn und der Bahnhöfe	12590	25	8			
6.	" " des Hafenbassins bei Ruhrort	5613	2	6			
7.	" " aller sonstigen Anlagen, als: Perrons, Barrieren, Warnungstafeln, Wegeübergänge, Abfuhrwege, Abwässerungs-Anlagen, Stationspumpen, Brunnen	24785	7	1	127948	18	10
8.							
III.	Telegraphen, optische Nachtsignale und Uhren:						
	Aufsicht und Bedienung	2153	9	—			
1.	Neubeschaffung, Unterhaltung und Erneuerung der Telegraphen und der dazu gehörigen Geräthschaften:						
2.	a. optische	2715	27	8			
	b. elektromagnetische	12014	12	9			
3.	Kosten der optischen Nachtsignale	9754	9	3			
4.	Neubeschaffung und Unterhaltung der Uhren für das Personal und die Stationen	266	6	3	26904	4	11
IV.	Insgemein:						
	Heizung der Wärterbuden	5043	11	9			
1.	Steuern	1442	11	6			
2.	Feuerversicherungen	433	22	6			
3.							
	Latus	6919	15	9	361309	21	5

		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
	Transport	6919	15	9	361309	21	5
4.	Prämien an Bahnwärter	612	—	—			
5.	Unterhaltung und Ersatz des Inventars und des sonstigen Betriebsmaterials der Bahnverwaltung	5555	23	9			
6.	Löhne für Nachtpatrouillen, Reinigen der Bahnhöfe, Bewegung und Unterhaltung der Draifinen	3296	26	10			
7.	Bureau-Bedürfnisse:						
	a. Schreib- und Zeichenmaterial	1186	11	3			
	b. Drucksachen, Bücher, Karten und öffentliche Blätter	498	13	5			
	c. Buchbinderarbeit	25	16	8			
	d. Insertionskosten	9	28	6			
	e. Porto	25	3	—			
	f. Stempelgebühren und Vereidungskosten zc.	27	1	6			
8.	Frachten für Dienstgüter der Bahnverwaltung	3166	3	4			
9.	Miethe der 2. Etage des Mittelbaues im Dortmunder Stationshaufe	80	—	—			
10.	Neubauten	39501	5	7			
11.	Ergänzungsbauten	67764	18	6			
12.	Extraordinäre und unvorhergesehene Ausgaben:						
	a. Reinigen der Bahn und der Bahnhöfe von Schnee	555	9	—			
	b. Sonstige Ausgaben	7590	5	6	136814	2	7
	Summa A. Bahn-Verwaltung				498123	24	—
	B. Transport-Verwaltung.						
I.	Allgemeine Kosten:						
1.	Gehalt des Betriebs-Direktors	2000	—	—			
2.	" " Betriebs-Kontroleurs und dessen Bureaugehülfen	2152	18	6			
3.	" " Magazin-Verwalter, deren Gehülfen und Arbeiter	10380	15	10			
4.	" " Lokomotivführer	30890	13	4			
5.	" " Feizer	26292	17	3			
6.	a. Kofes- und Delprämien für Lokomotivführer und Feizer	5806	15	5			
	b. Regelmäßigkeits-Prämien für Lokomotivführer	369	—	—			
7.	Gehalt der Bremsler	48108	6	3			
8.	Weilengelder	13060	9	9			
9.	Reise- und Umzugskosten der vorstehend verzeichneten Angestellten	772	23	6			
10.	Stellvertretungskosten	1562	9	9			
11.	Entschädigung für Uebernachten außerhalb der Station	6661	26	4			
12.	Kosten der Dienstkleidung für die sub 4, 5 und 7 aufgeführten Angestellten und für die Vormänner der Wagenrangierer	12285	27	7			
13.	Materialien, Geräte und Löhne für die Beleuchtung der Stationen, der Dienst- und Arbeitslokale (excl. der besonderen Güterdienstlokale und der Werkstätten)	17354	17	—			
14.	Beleuchtung der Züge	5774	18	9			
15.	Materialien, Geräte und Löhne für die Heizung der Betriebsdienst- und Arbeitslokale (excl. der Wärterhuden, der besonderen Güterdienstlokale und der Werkstätten)	5066	17	8			
16.	Materialien, Geräte und Löhne für die Reinigung der Betriebsdienst- und Arbeitslokale (excl. der besonderen Güterdienstlokale und der Werkstätten), Unterhaltung und Wäsche der Bett- und Handtücher für das Zug- und Fahrpersonal	4084	7	11			
17.	Feuerversicherungen für Mobilien und Materialien	561	26	—			
	Latus	193185	—	10			

		Flk.	Sgr.	Pf.	Flk.	Sgr.	Pf.
	Transport . . .	193185	—	10			
18.	Bureau-Bedürfnisse:						
	a. Drucksachen	961	1	1			
	b. Schreib- und Zeichenmaterial	692	9	—			
	c. Buchbinderarbeit	104	25	8			
	d. Porto	66	1	6			
	e. Stempelapparate	3	4	2			
	f. Insertionen	39	11	—			
19.	Für Formiren der Züge, Wagenchieben, Bewegung der Dreh-						
	scheiben und Schiebebühnen	28264	15	5			
20.	Unterhaltung und Neubeschaffung der Utensilien und Geräth-						
	schaften in den Magazinen	854	13	—			
21.	Undorhergesehene Ausgaben	2221	15	3	226392	6	11
II.	Kosten der Transportmittel:						
1.	Gehalt des Ober-Maschinenmeisters	1800	—	—			
2.	" der Maschinenmeister	3507	28	9			
3.	Schreib- und Zeichenhülfe bei der Maschinen-Verwaltung	5078	12	6			
4.	Gehalt des Vorstehers der Wagen-Verwaltung	1200	—	—			
5.	" " Werkführers bei der Wagen-Verwaltung	750	—	—			
6.	" " Portiers und der Nachtwächter für die Wagen- und						
	Maschinen-Werkstätten	538	3	1			
7.	" der Wagenmeister	3878	14	3			
8.	Schreib- und Zeichenhülfe bei der Wagen-Verwaltung	5001	14	—			
9.	Reise- und Unzugs-Entschädigungen	738	13	8			
10.	Stellvertretungskosten	39	20	—			
11.	Kosten der Dienstkleidung für die sub 6 und 7 aufgeführten						
	Angestellten	199	2	9			
12.	Feuerung der Lokomotiven:						
	a. Holz	4263	24	5			
	b. Kokes (incl. Unterhaltung der Kokesöfen und Geräthe)	142349	15	4			
	c. Kohlen	3342	19	8			
	d. Löhne für Kokesträger	3836	21	1			
13.	Reparatur der Lokomotiven und Tender:						
	a. Arbeitslöhne	24929	18	3			
	b. Materialien	33171	21	8			
14.	Reparatur der Wagen, Achsen und Räder:						
	a. Arbeitslöhne	41969	16	9			
	b. Materialien	65698	15	11			
15.	a. Unterhaltung, Wiederherstellung und Reinigung der Lokomotiv-						
	und Wagenschuppen und der Wasserstationsgebäude incl. Wasser-						
	frähne, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen, Wasser-Reservoirs	11504	—	11			
	b. Unterhaltung der Wasserhebungsmaschinen, so wie Heizung,						
	Schmierer, Verpackung und Bedienung der letzteren	5431	28	3			
16.	Unterhaltung und Ersatz der sonstigen Betriebsmittel (excl. der						
	speziell zum Personen-, Gepäck- und Gütertransport gehörigen)	4198	29	3			
17.	a. Schmiermaterial für Lokomotiven und Tender	23517	23	6			
	b. Verpackungsmaterial " " " "	2163	21	—			
	c. Putzmaterial " " " "	13205	28	10			
	d. Löhne für Putzen der " " " "	20485	28	11			
	e. Löhne für Wasserpumpen	2591	17	11			
18.	a. Schmiermaterial für Wagen	12158	13	5			
	b. Putzmaterial " " " "	746	9	—			
	c. Löhne für Putzen der Wagen	6173	15	5			
	Latus	444471	28	6	226392	6	11

		Zhlr.	Egr.	Pf.	Zhlr.	Egr.	Pf.
	Transport	444471	28	6	226392	6	11
19.	Unterhaltung, Heizung, Schmieren, Verpackung und Bedienung der stehenden Dampfmaschinen in den Werkstätten	7711	4	—			
20.	a. Vermehrung der Arbeitsmaschinen der Maschinen-Verwaltung	10969	8	7			
	b. Unterhaltung und Ersatz der Arbeitsmaschinen der Maschinen-Verwaltung	2461	—	11			
	c. Vermehrung der Arbeitsmaschinen der Wagen-Verwaltung	9756	14	1			
	d. Unterhaltung und Ersatz der Arbeitsmaschinen der Wagen-Verwaltung	5948	15	8			
21.	a. Vermehrung der Werkzeuge der Maschinen-Verwaltung	776	—	1			
	b. Unterhaltung und Ersatz der Werkzeuge der Maschinen-Verwaltung	6288	6	—			
	c. Vermehrung der Werkzeuge der Wagen-Verwaltung	14	17	—			
	d. Unterhaltung und Ersatz der Werkzeuge der Wagen-Verwaltung	4224	8	2			
22.	Unterhaltung und Ergänzung der Werkstattgebäude	3176	10	2			
23.	Materialien, Geräthe und Löhne für die Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Werkstattgebäude	7271	6	5			
24.	Affekuranz:						
	a. der Werkstätten, Wasserstationsgebäude, Lokomotiv- und Wagenschuppen	97	22	—			
	b. der Lokomotiven, Tender und Wagen	576	20	—			
25.	Unvorhergesehene Ausgaben	2020	8	1	505763	19	8
III.	Kosten des Personen- und Gepäck-Transports:						
1.	Gehalt der Einnehmer	3518	22	6			
2.	" " Einnehmer-Gehülfen	1082	10	—			
3.	" des Billetstemplers	400	—	—			
4.	" der Gepäck-Expediten	1772	7	6			
5.	" " Gehülfen der Gepäck-Expediten	1295	15	—			
6.	" " Personen-Zugführer	3205	—	—			
7.	" " Personenzug-Packmeister	1674	—	—			
8.	" " Schaffner	5398	24	8			
9.	Meilengelder	2399	15	11			
10.	Reise- und Anzugs-Entschädigungen	23	—	—			
11.	Stellvertretungskosten	38	3	6			
12.	Entschädigung für Uebernachten außerhalb der Station	674	5	—			
13.	Kosten der Dienstkleidung für die Angestellten sub 6, 7 und 8	1132	1	11			
14.	Kosten der Insertionen, Fahrpläne, Fahrбилете, Gepäckscheine und sonstigen Drucksachen, so wie der Bureaubedürfnisse der Einnehmer und Gepäck-Expediten	3181	5	1			
15.	Unterhaltung und Ersatz der Utensilien	419	4	4			
16.	Mankementgelder der Einnehmer und Gepäck-Expediten	264	26	5			
17.	Natürlicher Beitrag zu den Befordungen und Reise-Entschädigungen der Packmeister für die durchgehenden Personenzüge im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande	3676	17	8			
18.	Unvorhergesehene Kosten, als:						
	a. Schadenersätze	61	2	9			
	b. Erstattungen	113	9	7			
	c. sonstige extraordinäre Ausgaben	839	20	10	31169	12	8
IV.	Kosten des Güter-Transports:						
1.	Gehalt des Ober-Güter-Inspectors	1200	—	—			
2.	" des Assistenten desselben	600	—	—			
	Latus	1800	—	—	763325	9	3

		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
	Transport	1800	—	—	763325	9	3
3.	Gehalt der Güter-Expedienten	6947	27	1			
4.	" " Gehülfen derselben	14901	3	—			
5.	" " Lademeister	6880	15	8			
6.	" " Faktoren	5771	24	9			
7.	" " Güter- und Kohlenzugführer	7047	18	6			
8.	" " Güterschaffner	2440	15	—			
9.	Weilengelder	1099	3	9			
10.	Reise- und Umzugs-Entschädigungen	592	18	—			
11.	Stellvertretungskosten	374	20	—			
12.	Entschädigung für Uebernachten außerhalb der Station	560	3	6			
13.	Kosten der Dienstkleidung der Angestellten sub 6, 7, 8	1150	7	9			
14.	Drucksachen und Bureaubedürfnisse der Güter-Expedienten	5365	28	6			
15.	Materialien, Geräte und Löhne für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Güterbetriebsdienst-Lokale	2863	22	6			
16.	Unterhaltung und Neuanschaffung des Mobiliars und der Geräte	1840	5	—			
17.	Unterhaltung und Ergänzung der Güterschuppen	1504	2	8			
18.	Versicherung gegen Feuerschäden: a. der Güter	205	21	—			
	b. der Güterschuppen und ihres Inventars	72	16	—			
19.	Kosten des Pferdebetriebs auf der Duisburger Zweigbahn	3190	5	—			
20.	Kosten der Güterverladung: a. Arbeitslöhne	49044	11	2			
	b. Kosten der An- und Abfuhr	27276	—	7			
	c. Bonifikation für von den Versendern selbst angefahrene Güter	7312	22	8			
	d. Bonifikation für von den Empfängern selbst abgeholte Güter	3556	10	5			
	e. Unterhaltung und Ersatz der losen Wagendecken	3054	15	4			
	f. Material zum Befestigen der Güter, Ausbesserung be- schädigter Emballage und Fastage, Bezeichnung etc.	3842	22	3			
21.	Kosten für Bewachung von Steuergütern	390	—	—			
22.	Natürlicher Beitrag zu den Besoldungen und Reise-Entschädigun- gen der Packmeister für die durchgehenden Güterzüge: a. im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande	4950	13	3			
	b. im Rheinisch-Westfälischen Verbande	423	15	10			
23.	Unterhaltung und Ersatz der Schalben incl. Geräthschaften	866	20	5			
24.	Unterhaltung der Kohlenladebühnen am Deutzer Ufer	517	14	6			
25.	Mankementsgelder der Güterfrachten-Einnehmer	740	20	6			
26.	Unvorhergesehene Ausgaben: a. Schadenersätze: aa. für nicht versicherte Güter	468	1	3			
	bb. für versicherte Güter	449	16	10			
	b. Erstattungen	1328	13	7			
	c. Sonstige extraordinäre Ausgaben	2426	21	6	171256	27	9
V.	Insgemein:						
1.	Miethe fremder Wagen und dabei vorkommende Konventional- strafen	85592	9	2			
2.	Ausgaben für den Betrieb der Dampfahre zwischen Köln und Deutz	9658	8	1			
3.	Frachten für Dienstgüter der Transport-Verwaltung	12955	27	1			
4.	Kosten für die Bedienung der geneigten Ebene bei Ruhrort	628	20	8			
	Latus	108835	5	—	934582	7	—

		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
		108835	5	—	934582	7	—
5.	Transport	623	20	10			
6.	Beschaffung und Unterhaltung von Feuerlöschgeräthschaften	3710	6	2	113169	2	—
	Sonstige unvorhergesehene Ausgaben						
	Summa B. Transport-Verwaltung				1047751	9	—
C. Allgemeine Verwaltung.							
I. Besoldungen und Reisekosten:							
a. Zentral-Bureau.							
1.	Reisekosten und baare Auslagen der Direktions- und Administrationsraths-Mitglieder	1416	7	6			
2.	Gehalt des Spezial-Direktors	2200	—	—			
3.	" " Assistenten desselben	600	—	—			
4.	" " Bureau-Vorstehers, des Statistikers und seiner Gehülfen, des Registrators und der Registratur-Assistenten, der Expedienten und Kalkulatoren und des Personen- und Güterkassen-Revisors	18121	23	8			
5.	Gehalt, Diäten und Löhne der Kanzlisten	4157	22	3			
6.	Lohn der Drucker bei den autographischen Pressen	831	1	11			
7.	Gehalt des Hauptkassen-Redanten, der Buchhalter, der Hauptkassen-Assistenten und des Kassenschreibers	6766	10	4			
8.	Gehalt des Kastellans und der Boten	800	—	—			
9.	Kosten der Dienstkleidung für die sub 8 aufgeführten Angestellten	134	3	7			
10.	Reise-Entschädigungen des Spezial-Direktors und der übrigen Angestellten des Zentral-Bureaus	848	10	8			
b.	Beitrag zu den Besoldungen und Reise-Entschädigungen der Angestellten im Abrechnungsbureau für den Norddeutschen Eisenbahn-Verband	1136	29	6			
c.	Beitrag zu den Besoldungen und Reise-Entschädigungen der Angestellten im Abrechnungsbureau für den Rheinisch-Bergischen Verband	26	18	10	37039	8	3
II. Bureau-Bedürfnisse:							
1.	Drucksachen incl. Materialien und Bedürfnisse für die autographischen Pressen	1455	14	—			
2.	Schreib- und Zeichenmaterial	810	10	10			
3.	Buchbinderarbeit incl. Materialien und Geräthschaften	1326	1	3			
4.	Heizung, Beleuchtung und Reinigung des Direktionsgebäudes	1626	22	—			
5.	Insertionen	613	26	5			
6.	Porto	614	17	8			
7.	Stempel	5	23	—			
8.	Bücher, Karten und öffentliche Blätter	385	11	1			
9.	Unterhaltung und Neuanschaffung der Mobilien und Utensilien im Direktionsgebäude	2190	27	6	9029	3	9
III. Insgemein:							
1.	Kosten des Geldverkehrs mit Bankhäusern	2861	1	3			
2.	Gerichtskosten und Mandatarien-Gebühren	458	6	10			
3.	Steuern und öffentliche Lasten	6889	27	10			
4.	Bauliche Unterhaltung des Direktionsgebäudes	799	15	3			
5.	Feuervericherungen des Direktionsgebäudes und des Mobilars	32	24	—			
6.	Jahresbeitrag für die Beamten-Unterstützungskasse	5000	—	—			
7.	Unvorhergesehene und außerordentliche Ausgaben	22860	20	3	38902	5	5
	Summa C. Allgemeine Verwaltung				84970	17	5

		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
D. Verzinsung und Amortisation.							
1.	Zinsen der 4 1/2 % Prioritäts-Obligationen (3,509,900 Thlr.)	157945	15	—			
2.	Zur Amortisation derselben	26700	—	—			
3.	Zinsen der 5 % Prioritäts-Obligationen (3,465,800 Thlr.)	173290	—	—			
4.	Zur Amortisation derselben	17500	—	—			
5.	Zinsen der 4 % Prioritäts-Obligationen (2,000,000 Thlr.)	80000	—	—			
6.	Zinsen der Aktien à 3 1/2 % (13,000,000 Thlr.)	455000	—	—	910435	15	—
Summa D. Verzinsung und Amortisation					910435	15	—
Rekapitulation.							
A. Bahn-Verwaltung					498123	24	—
B. Transport-Verwaltung					1047751	9	—
C. Allgemeine Verwaltung					84970	17	5
D. Zinsen und Amortisation					910435	15	—
Summa der Ausgaben des laufenden Jahres					2541281	5	5
Hierzu Reste aus 1855					3	10	—
Summa sämtlicher Ausgaben					2541284	15	5
Die Einnahme beträgt					4011681	25	5
Ueberschuß					1470397	10	—

Anlage XVIII.

Konto des Reserve-Fonds pro 1856.

№	Einnahme.	Betrag			№	Ausgabe.	Betrag			
		Thlr.	Sgr.	Pf.			Thlr.	Sgr.	Pf.	
1	Bestand ultimo 1855	23393	16	9	1	Für die Wiederherstellung des abgerutschten Beschungspflasters an der Quaimauer auf dem Rheinbahnhofe zu Ruhrort	1900	14	2	
2	Von der Feuer-Versicherungsgesellschaft Colonia gezahlte Entschädigungen: a) für die am 22. Februar 1856 auf dem Bahnhofe zu Bergeborbeck abgebrannte Wärtersbude b) für den Brand im Stationsgebäude zu Minden am 7. Juli 1856	35 387 20			2	Für die Wiederherstellung einer durch Hochwasser beschädigten Wegeunterführung bei Wärtersstation Nr. 304	16	9	6	
		422	20	—	3	Für die Wiederherstellung der durch Entgleisung von Lokomotiven und Wagen beschädigten Weichen, Schienenstränge zc. incl. der Kosten für Aufrichten der Lokomotiven	90	14	5	
		23816	6	9	4	Für die Wiederherstellung der durch den am 7. Juli 1856 im Stationsgebäude zu Minden stattgehabten Brand beschädigten Räume und Inventarstücke	618	12	5	
3	Zuschuß aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1856	14367	10	—	5	Werkh der am 9. Juli 1856 zu Oberhausen in Brand gerathenen Reiserwellen, Kosten der Löscharbeiten und Nachtwachen	39	24	6	
	Summa der Einnahme . .	38183	16	9	6	Entschädigung für die bei dem am 12. Februar 1855 auf dem Bergisch-Märkischen Bahnhofe zu Dortmund stattgehabten Zusammenstoße verunglückten Güter	447	20	4	
	Hiervon ab die nebenstehende Ausgabe . .	5465	21	9	7	Für die Wiederherstellung beschädigter Eisenbahnfahrzeuge: a) Lokomotiven b) Wagen	634 8 8 1718 7 9	2352	16	5
	bleibt Bestand ultimo 1856 . .	32717	25	—		Summa der Ausgabe . .	5465	21	9	

Berechnung der Summe,
welche für das Jahr 1856 in den Erneuerungsfonds zurückzulegen ist.
(Die Berechnung ist nach den in dem Berichte pro 1854 mitgetheilten Grundsätzen aufgestellt.)

Anzahl.	Gegenstand.	Totalsumme,		Jährlich zurückzulegende Summe bei 4 % Zinseszinsen.
		welche vorhanden sein muß in		
		Thalern.	Jahren.	Thaler.
				rund
	A. Maschinen und Tender incl. Achsen und Räder.			
	Pro 1855 sind in Rechnung gekommen: 102 Lokomotiven mit 99 Tendern im Werthe von Thlr. 1495825. In der zweiten Hälfte des Jahres 1855 sind weitere 12 Lokomotiven (davon 2 ohne Tender) in Betrieb gekom- men und von den 1856 in Betrieb gekommenen Lokomo- tiven sind 6 (davon 3 ohne Tender) für das ganze Jahr zu rechnen; dagegen ist die Lokomotive Wülheim mit Tender dem Rheinbrücken-Oberbau überlassen. Es sind deshalb pro 1856 in Zugang zu bringen: 17 Lokomotiven mit 12 Tendern im Werthe von " 270376.			
119	Lokomotiven mit 111 Tendern.	1766201	—	105972
	Hier von sind pro 1856 zurückzulegen 6 % oder rund			
	Bemerkung. Außer den pro 1856 in Rechnung gebrachten 6 Loko- motiven sind in der zweiten Hälfte des Jahres noch weitere 9 Lokomotiven mit Tender in Betrieb gekommen; die Dienstzeit der ersteren wird dadurch zu einem vollen Jahre ergänzt, und werden deshalb die letzteren erst pro 1857 zur Berechnung kommen.			
	B. Wagen excl. Achsen und Räder.			
	Zu Ende des Jahres 1856 waren vorhanden und im Betriebe: a) Personenwagen (gepolsterte).			
	1 Stück I. Klasse.			
	5 " II. "			
	29 " I. und II. Klasse.			
35	Stück gepolsterte Personenwagen; es kommt zur Berechnung: 35 X 560 Thlr.	19600	20	658
	35 X 300 " "	10500	6	1583
	b) Personenwagen (theilweise gepolstert).			
	7 Stück I. und III. Klasse.			
	3 " I., II. und III. "			
	12 " II. und III. "			
22	Stück theilweise gepolsterte Personenwagen; zur Berechnung kommt:			
	22 X 560 Thlr.	12320	20	414
	22 X 100 " "	2200	6	332
	Latus . . .			2987

Anzahl.	Gegenstand.	Totalsumme,		Jährlich zurückzulegende Summe bei 4 % Zinsszinßen.
		welche vorhanden sein muß in		
		Thalern.	Jahren.	Thaler.
	Transport . . .			rund 2987
	c) Personenwagen (ungepolsterte).			
	30 Stück III. Klasse.			
*)	32 " IV. "			
62	Stück ungepolsterte Personenwagen mit 62 x 560 Thlr.	34720	20	1166
	d) Bedeckte Lastwagen.			
	47 Stück Gepäckwagen (37 Stück 6rädriqe, 10 Stück 4rädriqe)			
**)	121 " 6rädriqe Kouliffewagen			
	143 " 4rädriqe "			
	6 " Pferdewagen "			
317	Stück bedeckte Lastwagen mit 317 x 420 Thlr.	133140	20	4471
	e) Offene Lastwagen.			
	19 Stück Equipagewagen, 4rädriqe			
	60 " Viehwagen, 4 "			
	280 " hohe Brackwagen, 4 "			
	203 " Trichterwagen, 4 "			
	14 " offene Lastwagen, 8 "			
***)	300 " " " 6 "			
****)	1439 " " " 4 "			
	66 " Holzwagen 4 "			
2381	Stück offene Lastwagen mit 2381 x 200 Thlr.	476200	20	15992
		2381 x 19 "	10	3768
	außerdem die Lederdecken mit 280 x 100 "	28000	10	2332
	f) Bahnhofswagen.			
	4 Stück Bahnhof-Schiebewagen			
	2 " Koles-Magazinwagen			
6	Stück verschiedene nur auf den Bahnhöfen benutzte Wagen			
	mit 6 x 200 Thlr.	1200	20	40
		6 x 19 "	10	9
	Latus . . .			30765

Anmerkungen.

- *) 2 Personenwagen IV. Klasse sind erst gegen Ende des Jahres in Betrieb gekommen und ist daher für dieselben pro 1856 in den Erneuerungsfonds nichts zurückzulegen.
- ***) Die neu beschafften 200 Kouliffewagen sind im Laufe des Jahres successive angeliefert worden, so daß nur $\frac{1}{3}$ dieser Wagen als das ganze Jahr vorhanden angenommen werden konnte.
- ****) Die neu gebauten 152 Stück dieser Wagen sind successive im Laufe des Jahres fertig geworden und ist nur die Hälfte als das ganze Jahr vorhanden in Rechnung gekommen.
- *****) Die hier zur Berechnung gekommene Anzahl Wagen stimmt mit dem Bestande der Wagen ult. 1856 nicht überein, da die neu gebauten 24 Holzwagen successive im Laufe des Jahres fertig geworden sind, so daß nur die Hälfte als das ganze Jahr vorhanden gewesen angenommen werden konnte.

Anzahl.	Gegenstand.	Totalsumme, welche vorhanden sein muß in		Zährlich zurückzulegende Summe bei 4 % Zinsszinsen.
		Thalern.	Jahren.	Thaler. rund
	Transport			46440
	b) Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn *).			
18307	laufende Ruten einfaches Hauptgeleise } . . . 1/4 (20149 × 4/3 × 9 1/3) =	62686	20	2105
1842	" " Bahnhofgeleise } . . . 1/4 (3906 × 4/3 × 9 1/3) =	12152	25	292
3906	" " Bahnhofgestänge			
	Summa für Schienen			48837
	*) Das Gefänge war im Durchschnitt nur 1/4 Jahr im Betriebe. Das Bahnhofgestänge wird beim Rangiren fast durchgehends mit Maschinen befahren, weshalb eine 25jährige statt einer 30jährigen Dauer angenommen ist.			
	E. Schwellen.			
	a) Hauptbahn und Ruhrorter und Duisburger Zweigbahn.			
292507	Stück unpräparirte Schwellen à (1 3/4 Thlr. — 6 Sgr.) = 1 Thlr. 16 1/2 Sgr.	453386	11	33622
326779	" präparirte " " à (1 3/4 Thlr. — 6 Sgr.) = 1 Thlr. 16 1/2 Sgr.	506507	18	19751
	b) Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.			
58075	Stück präparirte Schwellen 1/4 (1 Thlr. 16 1/2 Sgr.) =	22504	18	878
	Summa für Schwellen			54251
	Rekapitulation.			
	A. Für Maschinen und Tender			105972
	B. " Wagen			32564
	C. " Achsen und Räder			52483
	D. " Schienen			48837
	E. " Schwellen			54251
	Total-Summe			294107

Konto des Fonds

für

die Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel

pro 1856.

Konto des für die Erneuerung des Oberbaues

Nr.	Einnahme.	Betrag					
		im Einzelnen.			im Ganzen.		
		Tgr.	Sgr.	Pf.	Tgr.	Sgr.	Pf.
1	Bestand aus der Rechnung pro 1855				803079	22	6
2	Erlös a) aus verkauften 2,241,075 Pfund alten Schienen <div style="font-size: small; margin-left: 20px;"> Hier von sind abgegeben worden: an die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn 16,246 Pfund, den Rheinbrückenbau 186,969 Pfund, die Maschinen- werkstätte 74,564 Pfund, Private 1,963,296 Pfund. </div> b) aus verkauften 8,248 Stück alten Schwellen <div style="font-size: small; margin-left: 20px;"> Hier von erhielten Private 6,480 Stück; der Rest (1,768 Stück) wurde dem Materialien- und Geräte-Konto als Brennholz überwiesen. </div> c) aus an Private verkauften 10,000 Pfund Schraubenbolzen	62729	12	6			
		1402	5	5			
		302	15		64434	2	11
3	Bergütung für aufgenommene anderweit verwendete Schienen und Schwellen, an deren Stelle neue für Rechnung des Erneuerungsfonds gelegt worden sind: a) vom Betriebsfonds für 520 Stück Schienen und 3,508 Stück Schwellen zc. b) vom Baufonds für 90 Stück Schienen c) vom Holzpräparat-Konto für 10 Stück Schienen d) vom Rheinbrückenbaufonds für 12 Stück Schienen und verschiedene Weichen- theile, sowie 774 Stück Schwellen	6180	—	—			
		1205	21	4			
		70	10	8			
		474	1	11	7930	3	11
4	Zahlung verschiedener Private für überlassene Oberbau-Materialien zu Bahnsträngen nach benachbarten gewerblichen Anlagen				3878	7	11
5	Bergütung von verschiedenen Unternehmern und Privaten für leihweise überlassene Schienen und Schwellen				816	23	11
6	Für den durch das Fahren von Kies zur Erneuerung des Oberbaues verursachten Verschleiß der Lokomotiven				5000	—	—
7	Bergütung vom Baufonds der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn für den Verschleiß der Schienen und Schwellen, der Maschinen und Tender, Wagen, Achsen und Räder				8077	—	—
8	Erstattung von der Königl. Hannoverschen Bahnverwaltung für Erneuerungskosten der Strecke Minden-Landesgrenze				512	28	8
9	Verschiedene Einnahmen				21	23	8
10	4 % Zinsen der Einnahmen des Fonds nach Abzug von 4 % Zinsen der Ausgaben				27350	6	—
11	Zuschuß aus dem Betriebs-Ueberschusse des Jahres 1856				281030	—	—
	Summa der Einnahme				1202130	29	6
	ab Summa der Ausgabe				370158	20	10
	bleibt Bestand ultimo Dezember 1856				831972	8	8

fonds
und der Transportmittel pro 1856.

Nr.	Ausgabe.	Betrag								
		im Einzelnen.			im Ganzen.					
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.			
1	Für die Erneuerung des Oberbaues auf der Bahn:									
	Löhne	14552	12	7						
	Materialien und Geräthe:									
	a) 2,276,003 Pfd. Bahnschienen, und zwar 5501 Stück à 18', 12 Stück à 16 ¹ / ₂ ', und 104 Stück à 15' Thlr. 94,543.17. 1									
	b) 19,476 Stück Eichen-Schwellen Thlr. 25,678.15.— Kosten für Abnahme, Kappen, Entrinden „ 973.24.—									
	c) Für Präpariren von Schwellen mit Kreosot „ 26,652. 9.— „ 6,654.26.—									
	d) 11,148 Stück Laschen Thlr. 4,425.22. 8 13,110 „ Laschenbolzen „ 1,193.11. 3 350 „ Unterlagplatten „ 77. 6. 5 48,476 „ Hafnägel „ 1,708.23. 4									
	e) Verschiedene Materialien und Geräthe „ 7,405. 3. 8 „ 331.14. 4	135587	10	1	150139	22	8			
2	Für die Erneuerung des Oberbaues in den Bahnhöfen:									
	Löhne	11836	24	3						
	Materialien und Geräthe:									
	a) 531,016 Pfd. Bahnschienen, und zwar: 622 Stück à 18', 187 Stück à 16 ¹ / ₂ ' und 616 Stück à 15' Thlr. 22,056.10. 6									
	b) 1,110 laufende Fuß Bahnschienen verschiedener Art und Länge „ 427.11. 4									
	c) Weichenschienen verschiedener Art „ 5,850.18. 4									
	d) 47 komplette Weichen „ 8,985.10. 8									
	e) 55 komplette Kreuzungen „ 3,578.15.11									
	f) 1 komplette Drehscheibe „ 825.—.— Thlr. 41,723. 6. 9									
	g) 1,128 Stück Laschen Thlr. 447.24. 6 1,338 „ Laschenbolzen „ 121.23.10 3,458 „ Hafnägel „ 121.26.10 22 „ Schienenstühle „ 16.29.—									
	h) 1,084 Stück Eichen-Schwellen „ 1403.15.— 6 „ Buchen-Schwellen „ 4.22. 6 1,090 Stück, Kosten für Abnahme, Kappen, Entrinden „ 54.15.—									
	i) 2,313 Kubikfuß Weichenhölzer „ 1,462.22. 6 „ 1,530.14. 3									
	k) Für Präpariren von Schwellen mit Kreosot „ 549.24. 8									
	l) Verschiedene Materialien und Geräthe „ 296.12.11	46271	5	3	58107	29	6			
3	Für die Erneuerung der Lokomotiven und Tender:									
	Löhne	2706	26	5						
	Materialien und Geräthe	33117	16	7	35824	13	—			
4	Für die Erneuerung der Wagen, Achsen und Räder:									
	Löhne	6455	8	5						
	Materialien und Geräthe	119627	27	5	126083	5	10			
5	Sonstige Ausgaben				3	9	10			
	Summa der Ausgabe				370158	20	10			

Unterstützungs-Kasse der Angestellten.

Stand der Rechnung ultimo Dezember 1856.

Nr.	Einnahme.				Nr.	Ausgabe.			
		Thlr.	Sgr.	Pf.			Thlr.	Sgr.	Pf.
1	Bestände ultimo 1855	104962	8	1	1	Lebenslängliche Pensionen	117	12	—
2	Beiträge der Angestellten:				2	Fortlaufende Unterstützungen	171	—	10
	a) an laufenden Beiträgen	7889	11	1	3	Vorübergehende Unterstützungen	5069	20	9
	b) an Eintrittsgeld	6500	22	—	4	Extraordinäre Ausgabe	689	26	9
3	Beitrag der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft pro 1856	13490	3	1		Summa der Ausgabe	6048	—	4
4	Extraordinäre Einnahme	5000	—	—		Balance.			
5	Zinsen aus den vorgedachten Fonds, und zwar:	2392	25	11		Die Einnahme beträgt	130386	25	1
	a) von Baarbeständen pro 1856	311	18	—		" Ausgabe "	6048	—	4
	b) von 14,000 Thlrn. Schuldverschreibungen aus der Preussischen 4 1/2prozentigen Staats-Anleihe de 1852 pro 1. Okt. 1855/56	630	—	—		mithin Bestand ultimo Dez. 1856	124338	24	9
	c) von 58,000 Thlrn. 4prozentiger Köln-Mindener Eisenbahn = Prioritäts-Obligationen II. Emission pro 1856	2320	—	—		welcher nachgewiesen wird:			
	d) von 32,000 Thlrn. dergl. IV. Emission pro 1. Okt. 1855/56	128	—	—		a) in Baar bei der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft	20187	5	10
	Summa der Einnahme	130386	25	1		b) in einem Saldo à conto N. Schaaffhausen'scher Bankverein	151	18	11
						c) in Schuldverschreibungen aus der Preussischen 4 1/2prozentigen Staats-Anleihe de 1852	14000	—	—
						d) in 4prozentigen Köln-Mindener Eisenbahn = Prioritäts-Obligationen II. Emission	58000	—	—
						e) in dergl. IV. Emission	32000	—	—
						Summa wie vor	124338	24	9

U e b e r s i c h t

der im Jahre 1856 beim Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hilfsarbeiter und deren Befolzung.

Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Tagegelber										In Summa totali.		
	etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im Ganzen.		Diäten, Reisekosten, Uebernachtungsgebühren des Fahr-Personals.	Dienstbeleidungs-Kosten.		Ersparnis-Prämien der Lokomotivführer.	Weilengelder des Fahr-Personals.	Dienstwohnungen in Gelde veranschlagt.	In		
			in maximo.	in minimo.	Thlr.	Gr. Pf.		Thlr.	Gr. Pf.				Thlr.	Gr. Pf.	Thlr.
A. Bahn-Verwaltung.															
I. Generelle Leitung und technisches Bureau.															
Bahn-Direktor	1	—	—	—	1925	—	—	—	—	—	—	—	—	1925	—
Bahn-Kontrolleur	1	—	1098	—	573	—	—	—	—	—	—	—	—	573	—
Ingenieur	1	—	750	—	576	18	5	—	—	—	—	—	—	576	18 5
Architekt	1	—	—	—	820	—	—	—	—	—	—	—	—	820	—
Technischer Assistent	1	—	—	—	650	—	—	—	—	—	—	—	—	650	—
Rechnungs-Revisor	1	—	—	—	540	—	—	—	—	—	—	—	—	540	—
Zeichner	3	—	733	450	1580	20	—	—	—	—	—	—	—	1580	20
Wote	1	—	—	—	180	—	—	—	—	—	—	—	—	180	—
II. Spezielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn.															
Betriebs-Inspektoren	3	—	1000	—	3000	—	—	—	—	—	—	—	550	3550	—
Technische Assistenten derselben	3	1	650	240	2080	—	—	—	—	—	—	—	—	2080	—
Inspektions-Schreiber	3	7	400	180	2579	14	—	—	—	—	—	—	—	2579	14
dito Bureau-diener	2	—	150	—	303	27	—	—	—	—	—	—	—	303	27
Bahnmeister	27	3	350	216	8820	25	—	565	21	9	—	—	612	9998	16
Bahn- und Signalwärter	358	—	156	132	49321	2	5	3810	18	—	—	—	1512	54643	20
Weichensteller	134	—	156	144	20729	27	1	1314	—	—	—	—	24	22067	27
Vereidete Stellvertreter der Bahn- und Signalwärter und der Weichensteller für den Nachtdienst	—	414	144	120	55057	15	6	990	17	11	—	—	—	56048	3
III. Stations-Verwaltung.															
Bahnhof-Inspektoren	30	—	650	300	12166	23	7	—	—	—	—	—	1240	13406	23
dito -Gehülfen	—	15	300	240	4201	22	5	248	2	—	—	—	—	4449	24
Haltestellen-Auffseher	3	—	300	240	657	14	2	41	23	—	—	—	115	814	7
Stations-Auffseher	19	—	240	216	3690	10	—	313	7	6	—	—	—	4003	17
Stations-Asspiranten	—	10	216	—	2042	10	—	—	—	—	—	—	—	2042	10
Stations- und Perronwärter	26	—	180	150	4520	22	6	284	21	—	—	—	—	4805	13
Portiers	57	—	150	144	2567	6	6	350	—	—	—	—	72	2989	6
Nachtwächter	58	—	156	144	8775	29	9	156	7	8	—	—	—	8932	7
IV. Telegraphie.															
Telegraphen-Inspektor	1	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	80	680	—
Telegraphisten	3	—	216	180	386	3	—	—	—	—	—	—	—	386	3
Mhrmacher	2	—	360	—	720	—	—	—	—	—	—	—	—	720	—
Summa A. Bahn-Verwaltung												201346	20	2	

Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Tagegelber										in Summa totali.											
	etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im Ganzen.		Diäten, Reisekosten, Uebernachtungsgebühren des Fahr- Personals.		Dienstleistungs- Kosten.		Ersparnis-Prämien der Lokomotivführer.			Meiengelber des Fahr- Personals.		Dienstwohnungen in Gelde veranschlagt.								
			in maximo.	in minimo.	Lhr.	Gr. Pf.	Lhr.	Gr. Pf.	Lhr.	Gr. Pf.	Lhr.	Gr. Pf.		Lhr.	Gr. Pf.									
B. Transport-Verwaltung.																								
I. Generelle Leitung und Aufsicht.																								
Betriebs-Direktor	1	—	—	—	2000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	2225	—	—				
Betriebs-Kontroleur.	1	—	—	—	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1000	—	—				
Kontrollschreiber	1	3	480	216	1152	18	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1152	18	6				
Ober-Güter-Inspektor	1	—	—	—	1200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1200	—	—				
Gehülfe desselben	1	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	600	—	—				
II. Exekutiver Betriebsdienst.																								
a. Fahrdienst.																								
Lokomotivführer	74	—	500	350	29550	15	10	814	3	2	1551	3	4	4572	13	11	2473	18	5	—	38961	24	8	
Geizer	112	36	240	216	26292	17	3	924	11	2	2247	—	—	1234	1	6	1398	25	6	—	32096	25	5	
Bremser	240	45	180	150	48108	6	3	4923	12	—	6132	19	2	—	—	—	9187	25	10	—	68352	3	3	
b. Personen- und Gepäd-Transport.																								
Einnehmer für den Billetverkauf	8	—	550	260	3518	22	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3518	22	6	
dito Gehülfe	—	5	260	216	1082	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1082	10	—	
Billetstempler	1	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	
Gepäd-Expediten	6	4	400	216	3067	22	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3067	22	6	
Personen-Zugführer	12	—	360	300	3205	—	—	210	20	—	251	13	—	—	—	—	819	14	8	—	4486	17	8	
Badmeister	8	—	216	—	1674	—	—	100	22	—	184	9	3	—	—	—	253	19	1	—	2212	20	4	
Schaffner	31	—	180	—	5398	24	8	362	23	—	639	21	7	—	—	—	1326	12	2	—	7727	21	5	
Die der Köln-Mindener Verwaltung direkt untergebenen Personenzug- Badmeister des Nordb. Verbandes	12	—	300	—	1960	11	7	1422	28	9	234	26	7	—	—	—	—	—	—	—	*)3618	6	11	
c. Güter-Transport.																								
Güter-Expediten	16	61	600	216	21849	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21849	—	1	
Lademeister	29	—	240	180	6880	15	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6880	15	8	
Güter-Faktoren	27	—	300	180	5771	24	9	—	—	—	330	28	3	—	—	—	—	—	—	—	6102	23	—	
Vormänner der Wagen-Rangierer	12	—	240	200	2438	—	—	—	—	—	191	15	—	—	—	—	—	—	—	—	2629	15	—	
Güter- und Kohlenzugführer	24	—	360	260	7047	18	6	314	17	6	502	26	—	—	—	—	759	18	11	—	8624	20	11	
Güterschaffner	11	—	260	—	2440	15	—	245	16	—	253	12	10	—	—	—	339	14	10	—	3278	28	8	
Die der Köln-Mindener Verwaltung direkt untergebenen Badmeister des Norddeutschen Verbandes	—	—	—	—	2705	25	7	1855	12	4	362	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4924	2	11
Verband-Badmeister im Rheinisch-Ver- gischen Güter-Verkehr	1	—	240	—	199	1	—	196	10	10	22	18	2	—	—	—	—	—	—	—	—	418	—	—
Zu übertragen																226409	29	5						

*) Anteillicher Anteil von Köln-Minden.

Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Lagedelder				Diäten, Reisekosten, Uebernachtungsgebühren des Jahr-Personals.	Dienstleistungs- kosten.	Ersparnis-Prämien der Kotomotivführer.	Meilengelder des Jahr-Personals.	Dienstwohnungen in Gelde veranschlagt.	Zu		
	etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im							Summa		
			in maximo.	in minimo.	Ganzen.							totali.		
				Thlr.	Gr. Pf.	Thlr.	Gr. Pf.	Thlr.	Gr. Pf.	Thlr.	Gr. Pf.	Thlr.	Gr. Pf.	
Uebertrag													226409	29 5
III. Maschinen-Verwaltung.														
a. Technische Leitung und Aufsicht.														
Ober-Maschinenmeister	1	—	—	—	1800	—	—	—	—	—	—	—	1800	—
Maschinenmeister	3	—	980	680	3507	28 9	—	—	—	—	—	300	3807	28 9
Zeichner	4	—	547	150	901	2 6	—	—	—	—	—	—	901	2 6
Rechnungsführer	1	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	600	—
Schreiber	14	—	550	156	3577	10	—	—	—	—	—	—	3577	10
b. Werkstätten.														
Werkmeister und Vormänner	6	—	480	400	2163	10	—	—	—	—	—	—	2163	10
Maschinenwärter	12	—	225	180	2138	7 7	—	—	—	—	—	36	2174	7 7
c. Koksabrennerei.														
Koksmeister	1	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	400	—
Aufseher	1	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—	350	—
IV. Wagen-Verwaltung.														
a. Technische Leitung und Aufsicht.														
Vorsteher der Wagen-Verwaltung	1	—	—	—	1200	—	—	—	—	—	—	200	1400	—
Zeichner	1	—	—	—	360	—	—	—	—	—	—	—	360	—
Rechnungsführer	1	—	—	—	550	—	—	—	—	—	—	—	550	—
Schreiber	14	—	425	216	4091	14	—	—	—	—	—	—	4091	14
Wagenmeister	13	—	525	300	3878	14 3	—	—	271	14 6	—	96	4245	28 9
b. Werkstätten.														
Werkführer	1	—	—	—	750	—	—	—	—	—	—	—	750	—
Vormänner	5	—	425	324	1851	—	—	—	—	—	—	—	1851	—
Schienen- und Räder-Kontroleur	1	—	—	—	732	—	—	—	—	—	—	—	732	—
V. Magazin-Verwaltung.														
Haupt-Magazin-Verwalter	3	—	600	—	1800	—	—	—	—	—	—	—	1800	—
Gehülften derselben	—	7	350	216	1805	24 5	—	—	—	—	—	—	1805	24 5
Holz-Magazin-Verwalter	1	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	—	500	—
VI. Dampffähre zwischen Köln und Deuß.														
Kapitain	1	—	—	—	680	—	—	—	—	—	—	—	680	—
Steuermann	1	—	—	—	260	—	—	26	24 11	—	—	—	286	24 11
Maschinisten	2	—	468	303	771	10	—	—	—	—	—	—	771	10
Heizer	1	—	—	—	260	—	—	—	—	—	—	—	260	—
Matrose	1	1	260	122	382	—	—	—	—	—	—	—	382	—
Brückenwärter	2	—	141	—	282	24	—	36	13 4	—	—	—	319	7 4
Fährgeld-Einnehmer	1	—	—	—	360	—	—	29	9 8	—	—	—	389	9 8
Summa B. Transport-Verwaltung												263358	27 4	

Bezeichnung der Arbeiter und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Tagelöhler				Diäten, Reisekosten, Uebernachtungsgebühren des Jahr-Personals.	Dienstbetriebs- kosten.	Ersparnis-Prämien der Lokomotivführer.	Meilenlohn des Jahr-Personals.	Dienstwohnungen in Gelde veranschlagt.	In			
	etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im Ganzen.	Summa									
			in maximo.	in minimo.		totali.						Ltr.	Gr.	Pf.	
C. Allgemeine Verwaltung.															
a. Central-Bureau und Hauptkasse.															
Spezial-Direktor	1	—	—	—	2200	—	—	—	—	—	—	—	2200	—	—
Assistent desselben	1	—	—	—	600	—	—	—	—	—	—	—	600	—	—
Bureau-Vorsteher	1	—	1800	1000	1788	21	4	—	—	—	—	—	1788	21	4
Statistiker	3	—	375	366	1107	—	—	—	—	—	—	—	1107	—	—
Registatoren	1	3	700	305	1758	17	—	—	—	—	—	—	1758	17	—
Expedienten und Kalkulatoren	15	12	700	216	12817	15	4	—	—	—	—	—	12817	15	4
Stationskassen-Revisor	1	—	—	—	650	—	—	—	—	—	—	—	650	—	—
Haupt-Mendant	1	—	—	—	1680	—	—	—	—	—	—	—	1680	—	—
Buchhalter	3	—	800	550	1563	25	4	—	—	—	—	—	1563	25	4
Kassen-Assistenten	3	5	500	300	3047	15	—	—	—	—	—	—	3047	15	—
Kassenschreiber	1	—	—	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	—
Kanzlisten	5	11	450	180	4157	22	3	—	—	—	—	—	4157	22	3
Drucker bei den autograph. Pressen	4	—	182	125	831	1	11	—	—	—	—	—	831	1	11
Buchbinder und Altenhefter	5	—	305	146	971	14	5	—	—	—	—	—	971	14	5
Kastellan	1	—	—	—	200	—	—	20	19	1	—	—	260	19	1
Bureau-diener und Boten	3	—	—	—	600	—	—	61	27	3	—	—	661	27	3
b. Abrechnungs-Bureau des Nord- deutschen Eisenbahn-Verbandes.															
Bureau-Vorsteher	1	—	900	—	1136	29	6*	—	—	—	—	—	1136	29	6
Kalkulatoren	7	—	500	325	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa C. Allgemeine Verwaltung												35707	28	5	
Rekapitulation.															
Summa A. Bahn-Verwaltung												201346	20	2	
„ B. Transport-Verwaltung												263358	27	4	
„ C. Allgemeine Verwaltung												35707	28	5	
Summa totalis												500413	15	11	

*) Materiellicher Antheil von Köln-Minden.