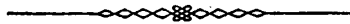


Bericht der Direktion

der

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft

pro 1865.



I n h a l t.

I. Allgemeine Beschreibung	
der Köln-Mindener und Köln-Siegener Eisenbahn und ihrer Zweigbahnen.	
Länge; Oberbau; optische und elektromagnetische Telegraphen	Seite 1
II. Bau-Bericht.	
A. Köln-Mindener Eisenbahn	
1. Grunderwerb. 2. Bahnkörper. 3. Einfriedigungen.	5
4. Brücken. 5. Wärter-Stationen. 6. Telegraphie.	
7. Schienen-Gestänge. 8. Stationen. 9. Außerordentliche Anlagen.	
B. Duisburger Zweigbahn	21
C. Ruhrorter Zweigbahn	21
D. Verbindungsbahnen und Nebenbahnhöfe	22
E. Anschlußbahnen	22
F. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	23
1. Grunderwerb. 2. Bahnkörper. 3. Einfriedigungen.	
4. Brücken und Durchlässe. 5. Wärter-Stationen. 6. Telegraphie. 7. Schienen-Gestänge. 8. Stationen. 9. Pflanzungen. 10. Außerordentliche Anlagen.	
G. Köln-Siegener Eisenbahn	29
1. Grunderwerb. 2. Bahnkörper. 3. Einfriedigungen.	
4. Ueberbrückungen. 5. Tunnel. 6. Bahnmeister- und Wärterhäuser. 7. Telegraphie. 8. Oberbau. 9. Stationen. 10. Außerordentliche Anlagen. 11. Anschlüsse.	
H. Die beiden Rheinbrücken	36
III. Betriebs-Bericht.	
A. Bestand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Transportmittel:	
1. der Lokomotiven und Tender	38
2. der Wagen	51
B. Verkehr:	
1. Allgemeines	57
2. Fahrten	58
3. Personen-Verkehr	60
a. Binnen-Verkehr	63
b. Direkte Verkehre	64
c. Gesamt-Personen-Verkehr	65
4. Güter-Verkehr	71
a. Binnen-Verkehr	74
b. Direkte Verkehre	75
c. Gesamt-Güter-Verkehr	78
5. Betrieb der Köln-Denker Rheinbrücken	85
C. Finanzielle Ergebnisse des Betriebes	88

Anlagen.	
(Neues Folium.)	
	Seite
I. Tabellarische Uebersicht der baulichen Anlagen	2
I. 1. Der Unterbau. I. 2. Der Oberbau.	
I. 3. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.	
Nachweisungen von den Kosten der Unterhaltung der Bahn-Anlagen, nebst Angabe der verwendeten Materialien	16
II. 1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.	
II. 2. des Oberbaues. II. 3. der Bahnhöfe und Haltestellen.	
II. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Mindener Eisenbahn, die Ruhrorter und die Duisburger Zweigbahn	22
III. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	24
IV. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Siegener Eisenbahn	26
V. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die feste Rheinbrücke bei Köln	28
VI. Uebersicht von dem Gesamt-Belastungs-Zustande und der Beteiligung der Staatskasse rücksichtlich des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1865	30
VII. Amortisation des Anlage-Kapitals des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens bisult. 1865	32
VIII. Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben des Garantiefonds für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, die Köln-Siegen-Siegener Eisenbahn und die feste Rheinbrücke bei Köln für das Jahr 1865	34
IX. Tabellarische Nachweise der an die Köln-Mindener und Köln-Siegener Eisenbahn und ihre Zweigbahnen anschließenden Zechen- und sonstigen Privatbahnen	36
X. Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1865 vorhandenen Lokomotiven, nebst Angabe der Konstruktionstheile und der Kosten der Beschaffung derselben	38
XI. Zusammenstellung der Leistungen sämtlicher Lokomotiven und Tender im Jahre 1865, deren Brenn- und Schmiermaterialien-Verbrauch, Reparatur- und Erneuerungskosten	54
XII. Zusammenstellung der Dienstleistungen und des Kokes-Verbrauches der zu den Personenzügen benutzten Lokomotiven	64

	Seite
XIII. Zusammenstellung der Dienstleistungen und des Kohles-Verbrauches der zu den Güterzügen, dem Stations-, Brücken- und Kohlengehörsdienst und den Materialenzügen benutzten Lokomotiven	66
XIV. Die Leistungen von Lokomotiv- und Tender-Bandagen	70
XV. Unterhaltungskosten sämtlicher Lokomotiven und Tender pro 1865	73
XVI. Einrichtung zum Abziehen und Aufziehen der Lokomotiv- und Tender-Bandagen ..	74
XVII. Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1865 vorhandenen Wagen, Achsen u. Räder ..	76
XVIII. Zusammenstellung der durchlaufenen Wagen-Achsmilen	78
XIX. Nachweisung der Wagen-Unterhaltungskosten pro 1865, nach den einzelnen Arten der Fahrzeuge getrennt	80
XX. Nachweisung der sämtlichen Wagen-Unterhaltungskosten bis Ende 1865	81
XXI. Uebersicht der Personen-Beförderung:	
A. Binnen-Verkehr	82
B. Rheinischer Verkehr	106
C. Verkehr mit Kassel	106
D. Rachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr ..	107
E. Verkehr mit der Bergisch-Märkischen Bahn via Siegen	107
F. Westfälischer Verkehr	108
G. Niederländisch-Rheinischer Verkehr ..	110
H. Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn ..	112
J. Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	114
K. Verkehr mit d. Nassauischen Staatsbahn ..	114
L. Norddeutscher Verkehr	116
M. Uebersicht der ausgegebenen Retour-Billete	118
N. Uebersicht des direkten Personen-Verkehrs nach Abgangs- u. Ankunftsstationen ..	120
O. Uebersicht des Transit-Verkehrs	126
P. Zusammenstellung der Personen-Frequenz nach Zug-Arten und Stationen ..	140
Q. Zusammenstellung des Personen-Transports nach Zug-Arten und Verkehren	144
R. Zusammenstellung des Personen-Transports nach Verkehren u. Monaten ..	144
S. Uebersicht des Gesamt-Personen-Verkehrs	146
XXII. Uebersicht der Güter-Beförderung:	
A. Binnen-Verkehr	148
Uebersicht des Gesamt-Kohlen-Verkehrs	192
Uebersicht der Erz-Transporte im Gesamt-Verkehr	194
Uebersicht der Kohlen-Transporte im Gesamt-Verkehr	196
B. Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr ..	198
C. Verkehr mit d. Französischen Nordbahn ..	200
D. Rachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr ..	201

	Seite
E. Niederländisch-Rheinischer Verkehr ..	202
F. Niederländisch-Frankfurter Verkehr ..	204
G. Niederländ.-Schweizerisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr	205
H. Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	206
J. Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn ..	208
K. Verkehr mit der Nassauischen Staatsbahn	210
L. Westfälischer Verkehr	212
M. Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn ..	214
N. Norddeutscher Verkehr	216
O. Uebersicht des direkten Güter-Verkehrs nach Abgangs- und Ankunfts-Stationen ..	218
P. Uebersicht des Transit-Verkehrs von und nach Stationen fremder Bahnen ..	235
Q. Uebersicht der beförderten Güter nach Waarengattungen	248
R. Uebersicht der beförderten Eisenbahn-Fahrzeuge	266
S. Uebersicht des Viehtransports	267
T. Uebersicht des Gesamt-Güter-Verkehrs	268
XXIII. Gesamt-Frequenz und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen nebst deren Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1865 ..	270
XXIV. Zusammenstellung der Betriebs-Resultate ..	274
XXV. Konto des Reservefonds	289
XXVI. Regulativ zur Berechnung der Summen, welche in den Erneuerungsfonds des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens von 1865 ab zu versetzen sind	290
XXVII. Berechnung der Summe, welche für das Jahr 1865 in den Erneuerungsfonds zurückzulegen ist	292
XXVIII. Konto des Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel ..	293
XXIX. Berechnung der Erträgnisse des Betriebes außer Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn für das Betriebsjahr 1865	297
XXX. Berechnung der Erträgnisse des Betriebes auf der Köln-Siegener Bahn für das Betriebsjahr 1865	304
XXXI. Nachweisung über die Verwendung der Gesamt-Einnahme für das Betriebsjahr 1865	311
XXXII. Vermögens-Bilanz des gesammten Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens ult. Dezember 1865	312
XXXIII. Stand der Rechnungen der verschiedenen Unterstützungsklassen für die Angestellten und ständigen Arbeiter	314
XXXIV. Chronologische Zusammenstellung der Längen, Anlagelosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse seit Eröffnung des Betriebes auf der Hauptbahn	326
XXXV. Uebersicht der im Jahre 1865 beim Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hülfarbeiter und deren Besoldung ..	330

I. Allgemeine Beschreibung

der

Köln-Mindener und Köln-Siegener Eisenbahn und ihrer Zweigbahnen.

1. Die von Köln (Deutz) nach Minden und bis zur Schaumburg-Lippe'schen Gränze führende Hauptbahn mit ihren Zweigbahnen von Duisburg nach dem Duisburger Hafen, von Oberhausen nach Ruhrort und von Oberhausen nach Emmerich und bis zur Niederländischen Landesgränze, so wie die von Deutz über Bezdorf nach Siegen führende Eisenbahn und deren Zweigbahn von Bezdorf nach Siegen haben folgende Längen:

		Doppelgleise, Bahnhofsgleise, Nebengleise,		
Hauptbahn	35,446 Meilen, dazu	35,290 Meilen,	16,005 Meilen,	1,416 Meilen,
Duisburger Zweigbahn	0,864 " "	0,259 " "	— " "	0,156 " "
Ruhrorter Zweigbahn	1,276 " "	1,120 " "	1,508 " "	— " "
Oberhausen-Arnsheimer Zweigbahn	9,614 " "	1,248 " "	4,160 " "	0,295 " "
Köln-Siegener Eisenbahn	22,024 " "	1,834 " "	7,395 " "	0,256 " "
Bezdorf-Siegener Zweigbahn	2,283 " "	0,246 " "	0,897 " "	— " "
im Ganzen		71,007 Meilen, dazu	39,097 Meilen,	30,620 Meilen,
			2,123 Meilen.	

Von den 71,007 Meilen Bahn befinden sich im Köln-Mindener Betriebe

36,540 Meilen von der Hauptbahn, der Duisburger und Ruhrorter Zweigbahn;

8,058 " von der Oberhausen-Arnsheimer Zweigbahn;

24,307 " von der Köln-Siegener Bahn und der Bezdorf-Siegener Zweigbahn;

68,900 Meilen.

Verpachtet sind: 0,546 Meilen von Minden bis Landesgränze an die Königlich Hannover'sche Eisenbahn-Verwaltung;


1,561 " von Emmerich bis Landesgränze an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft.

= 71,007 Meilen, wie oben.

2. Der Bahnkörper sowohl der Köln-Mindener als Köln-Siegener Bahn mit ihren Zweigbahnen ist für zwei Schienengeleise hergestellt.

Der Oberbau ist auf der Köln-Mindener Hauptbahn und der Ruhrorter Zweigbahn vollständig, auf der Duisburger und der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn in kurzen Strecken für zwei Geleise hergestellt. Auf der Köln-Siegener Eisenbahn und deren Zweigbahn von Weßdorf nach Siegen ist jedoch, mit Ausnahme in den Bahnhöfen, nur das linke Geleise ausgeführt.

Außer einigen im Dortmunder und Mindener Bahnhöfen liegenden Stahlschienen haben sämtliche

Schienen die breitbasige Form ; sie rühren her aus den Fabriken von Eberhard Goesch & Söhne in Düren, Jacobi, Daniel & Hupfen zu Gutehoffnungshütte, Michiels & Comp. in Schweller-Aue, des Förder Bergwerks- und Hüttenvereins, der Berg- und Hütten-Aktien-Gesellschaft Phönix, der Berg- und Hütten-Aktien-Gesellschaft Neu-Schottland, der Heinrichshütte bei Hattingen, Arndt & Comp. in Dortmund und von J. Talbot & Comp. zu Rothe-Grube bei Aachen; sie bestehen aus vier Kalibern und sind durchweg verlascht.

Es liegen jetzt:

a.	in 12,643,992 laufenden Ruthen Bahngeleise	3 2/3 Zoll hohe Schienen des Kalibers Nr. I., wovon der laufende Fuß zwischen 18 1/4 und 18 3/4 Pfund wiegt *).
b.	" 5,899,067 " " "	Schienen des Kalibers Nr. II., welche bei einer Höhe von 4 1/4 Zoll pro laufenden Fuß 22,45 Pfund wiegen.
c.	" 75,213,061 " " "	Schienen des Kalibers Nr. III., die 21,762 Pfund pro laufenden Fuß wiegen und eine Höhe von 4 3/4 Zoll haben.
d.	" 192,573,067 " " "	Schienen des Kalibers Nr. IV. (Normal-Profil), die 22,67 Pfund pro laufenden Fuß wiegen und eine Höhe von 5 Zoll haben.
e.	" 822,250 " " "	Schienen der Hannover'schen Eisenbahn. " "
f.	" 154,280 " " "	Stahlschienen. " "

Zusammen... 287,306,617 laufende Ruthen Bahngeleise.

Sämtliche Schienen, mit Ausnahme der Ausgleichungsschienen durchweg 18 Fuß lang, liegen auf der Köln-Mindener Hauptbahn und deren Zweigbahnen in einer 0,68 bis 0,75 Fuß starken, auf der Köln-Siegener Eisenbahn und der Weßdorf-Siegener Zweigbahn in einer 1,88 Fuß starken Bettung aus Kies oder Steinschlag in durchschnittlich 3 Fuß Entfernung auf eichenen und zum Theil auf buchenen und kiefernen Querschwellen von 8 Fuß Länge, 10 bis 12 Zoll Breite und 6 Zoll Höhe. Die Schwellen sind mit Kreosotöl und zum Theil mit Schwefel-Baryum, Eisen-Oxydul und Zink-Chlorid präparirt.

Die Schienen sind an den Stößen sämtlich verlascht, mittels Hafnägel direkt auf die Schwellen genagelt, und nur in den Stößen liegen zwischen Schienen und Schwellen gewalzte schmiedeeiserne Unterlagsplatten. Die Laschen sind 18 Zoll lang und mit 4 Bolzenlöchern versehen. Zu jedem Stoße gehören 2 Laschen, 4 Bolzen (je 2 mit 2 Muttern), 1 Unterlagsplatte und 4 Hafnägel.

*) Gewicht ist in Zollspond ausgebrückt.

Eine Lasche ad a. wieg 4,82 Pfund, ad b. 6,77 Pfund, ad c. 11,11 Pfund.
 Die zum zweiten Geleise (Kaliber IV.), so wie zur Erneuerung des ersten Geleises und beim Oberbau der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn verwendeten Ruedelstahlflaschen wiegen 6,50 bis 6,57 Pfund. Die gewalzten Schmiedeeisernen Laschen der Köln-Gießener Bahn (Schienen Kaliber IV.) wiegen 8,57 Pfund pro Stück. Die Unterlagsplatten wiegen pp. 4,17 bis 4,88 Pfund. Das Gewicht eines Hafnagels ist 0,47 bis 0,49 Pfund. Das Gewicht eines Schraubenbolzens mit einer oder zwei Muttern zum Verlaschen ist durchschnittlich 1 Pfund.

3. Die optischen Telegraphen für den Tagesdienst bestehen aus 30 bis 40 Fuß hohen tannenen, mit eichenen 6 und 9 Zoll langen Sprossen versehenen Masten von 9 bis 11 Zoll mittlerem Durchmesser. Jeder Mast hat zwei eiserne, zu beiden Seiten geschweifte und am abgerundeten Ende etwa 12 bis 14 Zoll breite Flügel von 5 1/2 und 6 Fuß Länge. Zu jedem Flügel gehören zwei Zugbrähre und zur ganzen Zugvorrichtung ein Zugrad mit Kurbel. An einzelnen dieser Telegraphenmasten sind noch besondere Vorrichtungen zu Tages- und Nachtsignalen (namentlich bei den Kreuzungen mit anderen Bahnen) angebracht. Auf der Duisburger Zweigbahn und anderen Abzweigungen sind die Masten (der Unterscheidung wegen) statt der Flügel mit Körben versehen. Es waren Ende 1865 im Ganzen 652 Stück optische Telegraphen auf den vorgenannten Bahnen vorhanden, welche in der Regel nur zu den Fahrsignalen benutzt werden. — Während der Nacht werden die optischen Fahrsignale durch Signallaternen von Wärterbude zu Wärterbude gegeben.

4. Sämmtliche Bahnstrecken, mit Ausnahme der Duisburger Hafnenbahn, sind zur Ausübung der elektromagnetischen Telegraphie mit eisernen Drahtleitungen, welche an hölzernen Stangen auf Isolatoren von Porzellan oder Glas ruhen, versehen.

Die Hauptbahn von Deuz bis Minden hat vier dergleichen eiserne Drahtleitungen, von welchen die eine zur direkten Korrespondenz dient und mit Morse-Schreib-Apparaten in Köln (Direktionsgebäude), Deuz, Düsseldorf, Oberhausen, Vorbeck, Herne, Dortmund, Hamm, Gütersloh und Minden versehen ist; die zweite mit eben solchen Apparaten die Stationen Köln, Deuz, Düsseldorf, Oberhausen, Vorbeck, Gelsenkirchen, Dortmund und Hamm verbindet; die dritte in sieben Lokal-Sektionen eingetheilt, mit großen Kramerschen Zeiger-Apparaten auf allen Stationen, mit Ausnahme der Haltestelle Großenbaum, versehen ist und die vierte als Glockensignal-Leitung benutzt wird.

Ueber die Kölner Rheinbrücke werden vier Leitungen benutzt, von denen zwei die Verlängerung der beiden direkten Leitungen zum Direktionsgebäude, zur Aufnahme der daselbst aufgestellten Morse-Apparate, bilden; die dritte die Stationen Deuzerfeld, Deuz und Köln (Centralstation) durch Morse-Apparate verbindet, und die vierte die zwischen Deuzerfeld und Köln aufgestellten Glockenläutewerke aufnimmt.

Station Düsseldorf ist mit der Bergisch-Märkischen Station daselbst mittels Morse-Apparates verbunden. Ferner sind Drahtleitungen für Läutesignale auf den Verbindungsbahnen bei Düsseldorf und Oberhausen, so wie auf der Ruhrort-Oberhausener Umgangsbahn, auf der Verbindung zwischen Mülheim und Deuzerfeld, an den Einfahrten zu den Bahnhöfen Duisburg, Dortmund, Hamm, Löhne und Minden, bei Düsseldorf für die Kreuzung mit der Bergisch-Märkischen, bei Hamm für die Kreuzung mit der Westfälischen Bahn angelegt. Station Düsseldorf steht mit der Kreuzung an der Verbindungsbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und Station Oberhausen mit der Kreuzung der Umgangsbahn mit der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn durch Zeiger-Apparate in Verbindung.

Auf der Ruhrorter Zweigbahn bestehen drei Leitungen, wovon eine, auf der Hauptbahn bis Duisburg weitergeführt, die Stationen Oberhausen und Hafnenstation Ruhrort mit der Staats-Telegraphen-Station Duisburg mittels Morse-Apparate, die zweite die Stationen Oberhausen, Meiderich, Hafnen- und Koblenstation Ruhrort

und die neuen Hafenbahnen mittels Zeiger-Apparate verbindet, und die dritte für die Glockenläutewerke zwischen Ruhrort (Hafen- und Kohlen-Station) und Oberhausen benutzt wird.

Auf der Oberhausen-Arheimer Zweigbahn sind zwei Leitungen angelegt, von welchen eine für die hier vereinigte direkte und Lokal-Korrespondenz und die andere für die Läutesignale dient.

Auf der Bahn von Deuz nach Siegen und deren Zweigbahn von Bezdorf nach Siegen befinden sich drei oberirdische Telegraphenleitungen, von welchen die eine zur Auslösung der Glockenläutewerke, die andere zur Lokal-Korrespondenz mit Kramer'schen Zeiger-Apparaten auf allen Stationen und die dritte zur direkten Korrespondenz mit Morse'schen Schreib-Apparaten auf den Stationen Deuz, Eitorf, Bezdorf, Siegen, Dillenburg, Wehlar und Siegen dient.

Die Signalläutewerke auf der Köln-Mindener Hauptbahn sind da, wo die Wärterbuden auf der Seite der Drahtleitungen liegen, in den Buden selbst, wo diese aber an der entgegengesetzten Seite sich befinden, in eigens errichteten hölzernen Glockenhäuschen aufgestellt; auf der Oberhausen-Arheimer und Ruhrorter Zweigbahn, auf der Köln-Siegener und Bezdorf-Siegener Strecke stehen sämmtliche Läutewerke in besonderen Häuschen.

Die Glockenläutewerke werden mittels auf den Stationen angebrachter Auslösetasten in Bewegung gesetzt.

Für die Kreuzungen mit anderen Bahnen, als bei Düsseldorf mit der Bergisch-Märkischen und bei Hamm mit der Westfälischen, so wie zur Signalisirung der Hannover'schen Züge bei Minden, Rehme und Löhne, sind an den Kreuzungspunkten Glockenläutewerke, auf den betr. Stationen Wecker-Apparate eingeschaltet und mit besonderen Leitungen versehen.

Sämmtliche Stationen der Köln-Mindener Hauptbahn und deren Zweigbahnen haben Erd-Cylinder-Blitzableiter.

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

Anlage I.

Im Uebrigen geben die in der Anlage I. zusammengestellten tabellarischen Uebersichten über den Unterbau, Oberbau und über die Bahnhöfe ausführlichen Aufschluß.

II. Bau-Bericht.

A. Köln-Mindener Eisenbahn.

1. Grund-Erwerb.

Bis zum Schlusse des Jahres 1865 waren für die Hauptbahn, die Ruhrorter und die Duisburger Zweigbahn überhaupt erworben:

4491 Morgen 111 □-Ruthen 94 □-Fuß zu einem Betrage von	1,951,092 Thlr. 15 Sgr. — Pfg.
562 " 50 " 14 " wurden für	133,334 " 4 " 5 "

davon veräußert, demnach verbleiben als Grundbesitz der Gesellschaft:

3929 Morgen 61 □-Ruthen 80 □-Fuß, im Betrage von	1,817,758 Thlr. 10 Sgr. 7 Pfg.
--	--------------------------------

Hiervon kommen in Abzug die von den Gemeinden Duisburg, Dortmund, Hamm und Gütersloh geleisteten Beiträge mit

95,151 " 6 " 8 "

bleiben 1,722,607 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfg.

Es sind hierauf voraussichtlich noch zu bezahlen 3,617 " 23 " 2 "

Grunderwerbskosten in Summa 1,726,224 Thlr. 27 Sgr. 1 Pfg.

Es kostet daher der Morgen Landes durchschnittlich 439 Thlr. 9 Sgr. 6 Pfg., und betragen pro Meile Bahnlänge die Gesamtkosten des Grunderwerbs rot. 45,495 Thlr. 6 Sgr.

Von dem disponiblen Terrain waren 370 Morgen 50 □-Ruthen 66 □-Fuß zu einer Jahresmiete von 2,727 Thlr. 8 Sgr. 2 Pfg. verpachtet.

2. Bahnkörper.

Die Dämme, die Böschungen in Einschnitten und die Entwässerungsgräben haben sich im Laufe des Jahres 1865 gut erhalten und wenig Unterhaltungskosten erforderlich gemacht. Nur auf dem Bahnhofe Gel-

senkirchen zeigten sich im Bereiche der unterirdischen Arbeiten der Zeche Gelsenkirchen bedeutende Senkungen des Erdkörpers, so daß an einigen Stellen die eingefunkenen Schienengeleise über 18 Zoll gehoben werden mußten.

Es scheint, daß bei den bergmännischen Arbeiten dieser Zeche, so wie bei denen der Zeche Oberhausen und Concordia, wo dieselben Erscheinungen in erhöhterem Maße sich schon seit Jahren zeigen, die sicherheitspolizeiliche Kontrolle unzureichend gehandhabt worden ist.

3. Einfriedigungen.

Am Ende des Jahres 1865 betrug der Stand der Einfriedigungen der Hauptbahn incl. der Duisburger und der Ruhrorter Zweigbahn an:

	Mauer- und Gitterwerk: lauf. Ruth.	Lebenden Hecken: lauf. Ruth.	Todten Jäunen: lauf. Ruth.
an den Bahnhöfen	954,5	6,141,5	507,2
auf der Strecke	13	87,100,5	777,4
Summa	967,5	93,242	1,285,2

incl. 4775 lauf. Ruthen Maulbeerplantagen.

Die im April und Mai des vergangenen Jahres eingetretenen Spätfrost zerstörten leider die jungen Sprossen der Maulbeerplantagen zu der Zeit, wo die Seidenraupen Nahrung finden sollten. Wenn sich auch durch die später eintretende warme Witterung die Pflanzen erholten, so konnte die Seidenzucht nur unbedeutend sein.

Die Veränderung resp. Vermehrung der Einfriedigungen an resp. auf den Bahnhöfen hat in Düsseldorf, Duisburg, Vorbeck, Gelsenkirchen, Gerne, Gittersloh, Rehme, Porta und auf der Strecke der Oberhausen-Ruhrorter Umgebungsbahn statt gefunden.

4. Brücken.

Die massiven Brücken und Durchlässe haben sich durchweg gut erhalten und wenig Unterhaltungskosten veranlaßt. Etwa 80 □-Ruthen Sohlenpflaster ist erneuert resp. umgelegt worden.

Die Korrektur und Befestigung des Wupperbettes unterhalb der Brücke bei Neuschenberg wurde beendet und wurden die beschädigten Eisbrecher der Brücke über die Weser mit einem Kostenaufwande von 100 Thln. wieder hergestellt.

Die noch wenigen hölzernen Brücken in den Festungs-Rayons von Deuz und Minden und der zwischen Herford und Bielefeld befindlichen hölzernen Ueberführungen bedurften nur geringer Reparaturen.

Die fast rechtwinklige Unterscheidung der Styrum-Ruhrorter Eisenbahn unserer Hauptbahn bei Altstadt machte die Herstellung einer massiven Unterführungsbrücke mit eisernem Oberbau und deren Verlängerung zur Ueberführung eines Parallelweges nöthig.

Diese Anlage, auf Kosten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung ausgeführt, veranlaßte daselbst die periodische Verlegung und Höherlegung unserer Hauptbahn. Diese schwierigen Arbeiten sind ohne irgend eine Störung im Betriebe oder einen anderweiten Unfall binnen wenigen Monaten beendet worden.

Die Ueberschneidung der Ofterath-Essener Eisenbahn über unsere Hauptbahn am Duisburger Walde machte die Erbauung eines Brückthores auf Kosten der Rheinischen Eisenbahn-Verwaltung daselbst erforderlich. Auch diese Anlage ist ohne Unfall fertig gestellt worden.

Bei Camen und bei Gütersloh wurden wegen Erweiterung des Bahnhofes resp. wegen Gewinnung einer geräumigeren Anfahrt nach dem Bahnhofe die dort vorhandenen Durchlässe verlängert.

5. Wärter-Stationen.

Die zwischen Deutz und Duisburg befindlichen massiven Wärterhäuser, so wie die übrigen Wärterbuden der Bahn erforderten zu ihrer Instandhaltung die gewöhnlichen Reparatur- und Anstreicher-Arbeiten. Die Wärterbuden sind um 2 vermehrt, und in der III. Betriebs-Inspektion 51 alte hölzerne Buden durch neue aus Fachwerk mit massivem Unterbau ersetzt worden.

Die Barrieren, Haltepfähle, Polizeitafeln und Wege-Uebergänge machten einige Erneuerungen und Reparaturen der gewöhnlichen Art erforderlich; in der III. Inspektion wurden zwei Zugbarrieren ersetzt resp. neu aufgestellt.

6. Optische und elektrische Telegraphie.

Von den hölzernen Masten der optischen Telegraphen mußten im Jahre 1865 im Ganzen 43 Stück durch neue, also pptr. 12 % der vorhandenen ersetzt werden. Ein Theil dieser optischen Signale ist mit neuem Anstrich versehen worden. Bei Düsseldorf wurden die vorhandenen Kreuzungs-Signale um 2 vermehrt. In der III. Inspektion sind einige auf erhöhten Punkten stehende optische Signale mit Drahtzügen verbunden worden, so daß die Bewegung der Flügel vom Postenpunkte des Bahnwärters gesehen werden kann.

Die Sprechleitungen der elektromagnetischen Telegraphie haben nach erfolgter durchgreifender Verbesserung und Erneuerung mangelhafter Stellen des Drahtes und der Isolirung desselben an den Stangen keine nennenswerthe Störungen erlitten. In einzelnen Strecken haben jedoch Gewitter sehr oft das Abschmelzen der Elektromagnete, namentlich in der Leitung für die Glockenwerke, bewirkt. Es ist deshalb darauf Bedacht genommen worden, diesen Uebelständen durch entsprechende Schutzmittel vorzubeugen. Zu diesem Zwecke wurden versuchsweise 42 einfache Platten-Blitzableiter in den Glocken-Signalbuden der Strecken angebracht, welche hauptsächlich den Einflüssen der Gewitter ausgesetzt waren. Die nächste Zeit wird über die Zweckmäßigkeit dieser Einrichtung entscheiden. Außerdem haben die Telegraphen-Einrichtungen nicht unbedeutende Verbesserungen und Ergänzungen erhalten, wodurch vielfache Veränderungen des Bestehenden erforderlich wurden.

Dazu gehört vor Allem die Herstellung einer zweiten direkten Telegraphenlinie zwischen Köln und Hamm mit den Stationen Köln, Deutz, Düsseldorf, Oberhausen, Vorbeck, Gelsenkirchen, Dortmund und Hamm, die dringend nöthig wurde, weil die eine bestehende direkte Linie für die Masse der täglich zu befördernden Telegramme nicht ausreichend war und deshalb sehr oft im Telegraphendienst schädliche Verzögerungen wahrgenommen wurden.

Mit dieser zweiten Linie ward in Köln die Leitung Köln-Gießen durch eine Selbstübertragung in Verbindung gebracht, so daß diese letztere Linie über Köln die zweite, über Deutz die erste direkte Telegraphenlinie der Hauptbahn zur Korrespondenz benutzen kann.

Zur stets brauchbaren Korrespondenz zwischen Gießen und Minden wurde in Deuz die Aufstellung einer zweiten Selbstübertragung eingerichtet, so daß der Strom von Minden und der von Gießen nur bis Deuz konstant arbeitet und beim Durchsprechen die Uebertragungs-Apparate in Deuz die dortige Batterie zur Mitarbeit einschalten.

Die Einrichtung in Oberhausen, mittels welcher durch Umstüpfelung die erste direkte Leitung mit der Staats-Telegraphen-Station in Duisburg in Verbindung gebracht werden kann, wurde auch für die zweite direkte Leitung hergestellt, so daß nunmehr auch Gelsenkirchen eine nicht unbedeutende Anzahl von Privat-Telegrammen unmittelbar dem Staats-Telegraphen zu Duisburg zubringen kann.

Die Zeiger-Apparate der bisher für sich bestehenden Verbindung: Deuz, Deuzerfeld und Köln Central-Station, sind durch Morse-Apparate ersetzt, wodurch Deuzerfeld und auch Central-Station Köln mit allen Stationen der direkten Linie in Verbindung gebracht werden kann.

Der rege Verkehr zwischen den an unsere Bahn anschließenden Zechen und Etablissements und den Bahnhöfen zu Oberhausen, B.-Vorbeck, Essen, Gelsenkirchen und Herne hatte schon seit längerer Zeit das Bedürfnis fühlbar gemacht, telegraphische Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und den betreffenden Gruben eintreten zu lassen, um möglichst schnell alle Angelegenheiten, welche auf den Kohlen-Verkehr Bezug haben, zu erledigen. In Uebereinstimmung mit den Wünschen der betreffenden Zechen wurde unser Antrag zur Herstellung solcher Telegraphenlinien von dem Königl. Handels-Ministerium genehmigt und sind zur Zeit mit wenigen Ausnahmen Zechen und Etablissements mittels selbständiger Telegraphenlinien mit Morse-Apparaten an die vorgenannten Bahnhöfe mit Erfolg angeschlossen worden. Wir tragen die Kosten der Herstellung, Unterhaltung und Beaufsichtigung der telegraphischen Einrichtungen, und erhalten dafür von den betreffenden Etablissements eine entsprechende fixirte Entschädigung pro Quartal.

Diese vorausgeführten Verbesserungen und neuen Einrichtungen haben eine vollständige Modifikation der betreffenden Telegraphen-Bureauz und vermehrte Aufstellungen von Apparaten bedingt, und haben jetzt die Stationen Köln 3, Deuz 6, Düsseldorf 5, Oberhausen 9, B.-Vorbeck 6, Gelsenkirchen 4, Herne 4, Dortmund 3 und Hamm 4 Sprech-Apparate.

Bei der Anwendung von einer und derselben Linien-Batterie für die erste und zweite direkte (Morse-) Leitung war die nothwendige Ausgleichung der Stromstärke jeder Station mit Rücksicht auf die zu durchlaufende Länge der Leitungen durch Einschaltung künstlicher Widerstände unvermeidlich.

In Folge des mit einer Abzweigung anschließenden Eisenwerkes von Michel Thierz & Comp. in Meiderich wurde zur Verbindung mit der Station Oberhausen und der Ruhrorter Kohlen-Station die Aufstellung eines Zeiger-Apparates auf der genannten Haltestelle erforderlich.

In den Telegraphen-Bureauz zu Oberhausen und Düsseldorf, wo 8 resp. 3 Signal-Linien zusammenlaufen, sind Signal-Auslöse-Apparate (in der Telegraphen-Werkstätte zu Oberhausen gearbeitet) aufgestellt, welche durch einen Glockenton und durch ein sichtbares Zeichen angeben, woher das Signal gekommen ist. Ein gleicher Apparat befindet sich an der Weichensteller-Bude zunächst dem Drückenthor bei Oberhausen für die zusammenlaufenden Geleise der Hauptbahn, Holländischen Verbindungs- und Ruhrorter Umgangsbahn.

Die vorhandenen Induktoren zur Auslösung der Glockenläutewerke haben sich sehr gut bewährt, so daß in nächster Zeit noch 8 Stück derselben zur Anwendung kommen werden.

Die Einführung eines regelmäßigen Turnus für die Erneuerung der Batterieen auf den Stationen, für die Revision und Reparatur der Sprech-Apparate und Glockenwerke in der Werkstätte, so wie der Uebungs-Stationen für das Zugpersonal hat sich als zweckmäßig bewährt.

Es sind 4 neue Glockenwerke und 18 neue Glockenhäuschen zur Aufstellung gekommen.

Der Privat-Depeschendienst ist mit Ausnahme der Haltestellen Reiderich und Großenbaum von allen Stationen im vergangenen Jahre zur Ausführung gebracht.

Auf den vorhandenen 57 Telegraphen-Stationen wurden 175 gebührenfreie Staats-Depeschen und 15,662 Privat-Depeschen, also in Summa 15,837 Depeschen befördert, wofür überhaupt 6,290 Thlr. Telegraphen-Gebühren erhoben worden sind. An dieser Einnahme war unsere Bahnverwaltung mit 4,709 Thlrn. beteiligt, d. i. mit 68,8 Thlr. pro Meile Bahnlänge und mit 8,9 Sgr. durchschnittlich für jede beförderte Depesche.

Ueber die Zahl der beförderten Privat-Depeschen und die dadurch erzielten Einnahmen auf den einzelnen Stationen gibt die folgende tabellarische Uebersicht näheren Aufschluß.

Stationen.	Zahl der besörderten Depeschen:		Gesamteinnahme.	Davon gebühren:						Von dem Betrage ad c. fallen:																
	auf gegeben.	angekommen.		a.		b.		c.		a.		b.		c.												
				Thlr.	So. Pf.	Thlr.	So. Pf.	Thlr.	So. Pf.	Thlr.	So. Pf.	Thlr.	So. Pf.	Thlr.	So. Pf.											
Deutz	1413	874	413	4	10	—	25	—	14	16	7	397	23	3	188	3	5	5	14	3	204	5	7			
Mülheim	88	167	28	15	—	—	24	—	—	21	—	—	27	—	—	21	8	—	—	20	—	5	2	—		
Rüppesberg	160	175	90	28	—	—	31	—	—	29	8	58	28	4	57	15	4	—	1	—	—	18	—	—		
Langensfeld	126	177	77	3	—	—	23	24	—	2	25	6	50	13	6	49	16	6	—	15	—	12	—	—		
Denrath	275	275	166	25	6	—	81	22	6	—	2	20	9	82	12	3	80	24	2	—	21	—	27	1		
Düsselbort	715	894	234	11	—	—	7	22	6	—	4	—	226	14	6	219	2	9	—	3	24	6	3	17	3	
Calcum	67	81	33	28	—	—	13	24	—	—	2	10	17	24	—	17	1	6	—	5	—	—	17	6		
Duisburg	1446	1464	428	27	6	—	—	—	—	—	12	—	428	15	6	391	6	9	—	36	18	9	—	20	—	
Oberhausen	1274	836	639	4	—	—	27	20	—	—	8	23	352	21	—	297	26	6	—	53	7	—	1	17	6	
Kuhrort	377	375	144	1	6	—	17	5	—	—	16	27	109	29	6	103	12	3	—	5	2	—	1	15	—	
Berge-Vorbed.	232	289	138	24	6	—	35	5	—	—	6	10	98	9	6	96	19	6	—	1	10	—	—	10	—	
Essen	187	256	87	15	—	—	21	24	—	—	2	25	62	26	—	60	28	6	—	1	20	—	—	7	6	
Selsenkirchen	834	974	419	—	—	—	140	19	—	—	14	2	264	8	6	260	22	6	—	2	6	—	—	1	10	—
Gerne	471	519	207	9	—	—	65	27	—	—	12	2	129	10	—	125	15	6	—	2	27	—	—	27	6	
Gastrop	35	24	20	27	—	—	9	22	—	—	8	—	10	27	—	10	22	—	—	5	—	—	—	—	—	
Wenigeb.	43	47	20	29	—	—	7	10	—	—	—	21	12	28	—	12	24	—	—	4	—	—	—	—	—	
Dortmund	785	817	217	22	—	—	1	2	—	—	10	—	216	10	—	211	5	6	—	3	22	—	—	1	12	6
Gamen	170	243	81	19	—	—	27	16	—	—	6	27	47	6	—	46	21	—	—	10	—	—	—	5	—	
Hamm	777	592	225	3	6	—	4	27	—	—	3	21	216	15	6	212	18	—	—	3	12	6	—	—	15	
Ahlen	77	76	33	2	6	—	7	16	—	—	2	19	22	27	6	22	22	6	—	5	—	—	—	—	—	
Bedum	17	69	7	19	—	—	2	1	—	—	25	—	4	23	—	4	23	—	—	—	—	—	—	—	—	
Delbe	113	147	54	13	—	—	17	22	—	—	2	16	216	5	—	34	5	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rheba	285	313	165	2	6	—	66	5	—	—	13	5	85	22	—	85	13	—	—	9	—	—	—	—	—	
Güterlob	262	241	118	7	6	—	40	9	—	—	2	27	75	1	6	74	11	6	—	20	—	—	—	—	—	
Brachwebe	43	51	23	8	—	—	7	4	—	—	1	—	15	3	6	14	21	—	—	12	6	—	—	—	—	
Bielefeld	134	216	35	26	6	—	—	—	—	—	18	—	35	26	6	35	26	6	—	—	—	—	—	—	—	
Hersford	68	86	25	1	6	—	2	20	—	—	18	—	21	23	6	21	23	6	—	—	—	—	—	—	—	
Löhne	21	26	7	7	—	—	—	8	—	—	5	—	6	24	—	6	19	—	—	—	—	—	—	—	5	
Rethme	49	59	19	10	—	—	2	10	—	—	1	27	15	3	—	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	
Porta	116	109	57	12	—	—	8	26	—	—	6	11	42	5	—	42	—	—	—	5	—	—	—	—	—	
Rinden	218	172	76	19	—	—	14	14	—	—	1	10	60	25	—	60	10	—	—	15	—	—	—	—	—	
Sterkrade	191	217	110	11	6	—	46	4	—	—	5	25	58	12	6	18	20	—	—	39	17	6	—	—	5	
Dinslaken	120	115	62	21	—	—	20	8	—	—	4	15	37	28	—	10	27	6	—	27	6	—	—	—	—	
Bejel	171	244	51	21	—	—	2	22	—	—	2	8	46	21	—	7	2	6	—	39	5	6	—	—	13	
Rehrhoo.	12	8	4	13	—	—	—	22	—	—	—	—	3	21	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	
Empel	184	194	110	15	—	—	50	—	—	—	2	14	58	—	6	6	17	—	—	5	13	6	—	—	—	
Emmerich	152	271	47	29	6	—	3	26	—	—	8	—	43	25	6	8	10	6	—	35	15	—	—	—	—	
Xroisdorf	181	190	103	23	6	—	29	18	—	—	3	27	70	8	6	9	4	—	—	5	—	—	—	60	29	6
Siegburg	232	333	131	—	—	—	39	—	—	—	4	—	87	29	10	6	6	—	—	—	—	—	—	81	18	10
Hennef	105	115	45	19	6	—	6	12	—	—	2	20	36	16	9	4	8	6	—	—	—	—	—	32	8	3
Sitorf	118	102	44	6	6	—	5	14	—	—	10	—	38	12	6	1	24	—	—	5	—	—	—	26	13	6
Schlarn	75	83	34	15	—	—	6	22	—	—	1	19	26	3	3	2	8	—	—	—	—	—	—	23	25	3
Ku	97	77	48	10	—	—	10	6	—	—	4	8	33	25	9	1	24	—	—	—	—	—	—	32	1	9
Bissen	122	108	52	20	6	—	8	28	—	—	2	20	41	2	2	2	13	—	—	15	—	—	—	38	4	2
Wegdorf	275	125	114	24	—	—	13	4	—	—	14	29	8	86	20	9	2	25	—	—	—	—	—	83	25	9
Kirchen	224	245	129	8	—	—	56	28	—	—	2	16	69	23	3	3	17	6	—	—	—	—	—	66	5	9
Niederselben	81	59	36	21	6	—	7	22	6	—	—	1	13	—	—	1	10	—	—	—	—	—	—	26	6	—
Siegen	822	748	231	—	6	—	—	—	—	—	—	—	231	—	6	1	27	6	—	—	5	—	—	228	28	—
Herdorf	100	71	37	—	—	—	3	20	—	—	1	29	31	10	11	1	—	—	—	—	—	—	—	30	10	11
Neunkirchen	79	89	31	28	—	—	3	12	—	—	1	7	27	8	6	—	25	—	—	—	—	—	—	26	13	6
Burbach	78	93	30	2	—	—	2	16	—	—	3	27	23	19	—	—	5	—	—	—	—	—	—	23	14	—
Haiger	105	109	43	5	—	—	5	18	—	—	4	4	33	12	9	1	15	—	—	—	—	—	—	31	27	9
Dillenburg	338	450	208	16	6	—	66	25	—	—	17	8	124	13	4	3	25	—	—	5	—	—	—	120	13	4
Hersborn	150	183	72	24	—	—	18	8	—	—	6	28	47	17	11	—	20	—	—	—	—	—	—	46	27	11
Sinn	22	20	11	24	—	—	1	26	—	—	—	2	9	—	9	—	5	—	—	—	—	—	—	7	25	9
Weslar	300	283	95	16	—	—	5	13	—	—	2	9	87	24	—	—	20	6	—	—	5	—	—	86	28	6
Stefen	351	476	100	20	6	—	—	8	—	—	—	—	95	22	6	—	10	6	—	—	—	—	—	95	12	—
Summa	15662	15662	6290	11	10	—	1353	26	6	—	227	6	1	4709	9	3	2981	7	11	—	323	3	6	1404	27	10
Staats-Depeschen	175	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Gastrop ist am 1. August 1865 als Station des Privat-Depeschendienstes hinzugekommen.

7. Schienengefänge.

Der Bestand an Schienengeleisen stellte sich am Schlusse des Jahres 1865 wie folgt:

a) auf der Hauptbahn:

69,801	lauf.	Ruthen	für	das	erste	Hauptgeleise,
69,488	"	"	"	"	zweite	"
32,353	"	"	"	"	die	Bahnhofgeleise,
2,832	"	"	"	"	Nebengeleise,	

Summa 174,474 laufende Ruthen Geleise

excl. 3,163 laufende Ruthen Geleise auf der Strecke Minden-Landesgränze und auf dem Hannover'schen Bahnhofs zu Minden;

b) auf der Ruhrorter und Duisburger Zweigbahn:

3,282	lauf.	Ruthen	für	das	erste	Hauptgeleise,
2,759	"	"	"	"	zweite	"
3,007	"	"	"	"	die	Bahnhofgeleise,
311	"	"	"	"	Nebengeleise,	

Summa 9,359 laufende Ruthen.

Die unter a. und b. aufgeführten 183,833 Ruthen Schienengeleise haben im Jahre 1865 excl. Erneuerung an Unterhaltungskosten (Arbeitslohn) pro laufende Ruthe durchschnittlich erfordert:

4,225 Sgr. (1864—4,424 Sgr.).

Die Erneuerung der Schienengeleise auf den vorgenannten Bahnen erstreckte sich 1865 auf:

27,126,5	lauf.	Fuß	Schienen	Kal.	I.	3 $\frac{3}{8}$	Zoll	hoch,
48,670	"	"	"	"	II.	4 $\frac{1}{4}$	"	"
233,949,5	"	"	"	"	III.	4 $\frac{3}{4}$	"	"
84,897	"	"	"	"	IV.	5	"	"

Summa ... 394,643 lauf. Fuß oder 8,222 Meilen Geleise durch.

19,884	Stück	18füß.	Schienen,
455	"	16 $\frac{1}{2}$ füß.	"
1,693	"	15füß.	"
133	"	13 $\frac{1}{2}$ füß.	"

2,033 laufende Fuß (verschiedener Länge) Schienen des Kalibers IV.

Diese neuen Schienen sind von der Friedrich-Wilhelms-Hütte bei Troisdorf, dem Werke Neu-Schottland zu Horst bei Steele, dem Werke Rhönitz zu Saar bei Ruhrort, den Herren Gust. Arndt & Comp. in Dortmund und den Herren Karl Kueß & Comp. zu Rothe-Erde bei Dortmund geliefert. Die im vorjährigen Berichte erwähnten versuchsweise in die am meisten befahrene Strecke der Bahn bei Oberhausen eingelegten, von Guß- und Puddelstahl, von homogenem und cementirtem Eisen von verschiedenen Lieferanten fabrizirten Schienen haben sich bisherax untadelhaft erhalten.

Es wurden an präparirten Schwellen ausgewechselt:

856	Stück	mit Kreosot imprägnirte	eichene	Schwellen,
632	"	"	"	buchene "
4	"	"	"	Kieferne "
1,222	"	"	Schwefelbaryum imprägnirte	eichene Schwellen,
146	"	"	"	buchene "
60	"	"	"	Kieferne "
2	"	"	Zinkchlorid imprägnirte	buchene Schwellen.

Diese ausgewechselten mit Kreosot imprägnirten Schwellen hatten durchschnittlich 5 bis 16 Jahre, die mit Schwefelbaryum 11 bis 15 Jahre und die mit Zinkchlorid 9 Jahre in der Bahn gelegen.

Die übrigen ausgewechselten Schwellen waren nicht präparirte Eichen- oder Buchenschwellen.

8. Stationen.

Deuz. Die Kohlen-Ladebühne wurde verlängert, in der Nähe derselben eine Hude für Magazin-Arbeiter und im Lokomotiv-Reparatur-Schuppen zum Schutze des über das Dach verlängerten Manometers ein thurm-artiger Aufbau hergestellt. Die Beleuchtung, Einrichtung und Ventilation der Stations-Aborte ist verbessert, für die Wartefrau daselbst ein heizbares Lokal hergerichtet und am Güterbahnhofe ein Entwässerungs-Kanal angelegt worden.

An der Kohlenstation ist entlang der Milheimer Straße die Entwässerung durch Pflasterung der Straßengräben und Anlage einer Schlinggrube verbessert, bei Wärrerstation 5 ein neuer Rangirstrang und von der Milheimer Chaussee bis kurz vor der genannten Wärrerstation ein 216 Ruthen langes, neben den Hauptgeleisen verlaufendes Supplementargeleise ausgeführt worden.

Milheim. Zur Verladung von Holz und schweren Gegenständen wurde ein großer Dreifuß über einem neu gebauten Ladestränge aufgestellt, das Ladengeleise am Güterschuppen südlich verlängert und daselbst eine offene Ladebühne errichtet. Am nördlichen Bahnhofsende wurde links den Hauptgeleisen und parallel mit denselben vom Hohlweider Wege bis zur Chaussee ein todtes Geleise zur Verladung von Gütern erbaut.

Küppersteg. Die feste Kreuzung im zweiten Hauptgeleise wurde erneuert und zur Entwässerung der Fahrwege wurden neue gepflasterte Rinnen angelegt.

Langensfeld. Die Erdarbeiten zur Ausdehnung der Schienengeleise wurden begonnen und Pflasterungen von Wegen und Klinksteinen ausgeführt.

Denrath erhielt ein neues Lokal zur Unterbringung von Magazin-Gegenständen.

Düsseldorf. Für die Reisenden I. und II. Klasse wurde am Perron ein neuer Abort errichtet, der Perron durchweg mit Asphaltbede versehen und gegen den Vorhof mit Eisengitter abgeschlossen. Zur Benutzung für den Restaurateur ist in der Garten-Anlage westlich des Stationsgebäudes ein Eiskeller erbaut worden.

Der massive Güterschuppen wurde mit zwei neuen Expeditions-Localen versehen und die frühere Lokalität zur Vergrößerung der Ladebühne benutzt.

Die Wasserstation erhielt einen neuen Dampfkessel.

Vor der östlichen Einfahrt des Bahnhofes, in der Richtung von Köln, wurden die Erdarbeiten zur An-

lage eines 82 $\frac{1}{2}$ Ruthen langen tothen Parallel-Geleises begonnen, welches außerhalb des Rayons für Mahl- und Schlachtsteuer liegt und zur Entladung von Viehzügen dienen soll.

Duisburg. Das provisorische Stationshaus wurde abgebrochen und der Perron, so wie das eiserne Abflußgitter zwischen dem Bahnhofe und der Auffahrt nach dem gemeinschaftlichen Stationshause resp. der Mülheimer Chaussee fertig gestellt.

Die Viehlade-Rampe wurde erweitert und mit einem Vorhofe und einem Ladegleise für den Kopf der Rampe versehen.

An der Drehscheibe nördlich vom Güterschuppen wurde ein transportabler Krahn aufgestellt.

Oberhausen. Die wiederholt eingetretenen Senkungen des Bahnhofterrains machten die Erhöhung und Neupflasterung der Viehrampe nöthig, in deren Nähe für die Bahnhofs-Arbeiter ein Abort errichtet wurde.

An der östlichen Wasserstation wurde eine Bude zur Reinigung, Füllung und Erwärmung der Coupé-Saternen errichtet.

In der Nähe des Güterschuppens ist eine Centesimalwage mit Wiegehäuschen aufgestellt und das Expeditionslokal des Güterschuppens vergrößert worden.

Zur Unterbringung von 8 Lokomotiven wurde in Verbindung mit dem Werkstättenhofe ein großer Lokomotivschuppen mit Feuer- und Räderfenken und mit den erforderlichen Zuführungsgeleisen hergestellt, welche eine Modifikation der Verbindungsgeleise mit dem Zinkwerke der Vieille-Montagne und den Fabrik-Anlagen der Rhonania erforderlich machten.

Zur Hebung des Wassermangels bei lang anhaltender trockener Witterung mußte der Brunnen am nordwestlichen Wasserstations-Gebäude erheblich vertieft werden.

Am südwestlichen Ende des Bahnhofes wurde ein Dreifuß und eine Weichenstellerbude aufgestellt.

Die Gasbeleuchtungs-Anlagen sind wesentlich ausgedehnt worden.

Berge-Vorbeck. Die im vorjährigen Berichte erwähnte Vergrößerung des Bahnhofes ist fertig gestellt und dem Betriebe übergeben worden. Die damit in Verbindung stehende Anlage eines Chausseeartig ausgebauten Weges von Galfmann nach dem Uebergange bei der Zinkhütte der Vieille-Montagne mit den zugehörigen Durchlässen und Entwässerungs-Anlagen hat Statt gefunden und ist dem Verkehr übergeben worden.

Die alte Wagen-Werkstätte wurde nach dem Hofe der neuen Werkstätten translocirt und dort als Magazin für Holzvorräthe aufgestellt.

Die Lokale zum Aufenthalt des Fahrpersonals und mehrere Weichenstellerbuden wurden verlegt und neu eingerichtet, drei neue Weichenstellerbuden erbaut, die Telegraphenmaste und Drahtleitungen verlegt, die große Drehscheibe wurde im Fundamente erhöht und durch eine stärker konstruirte ersetzt.

An dem Güterschuppen wurde ein neues Expeditionslokal erbaut und das alte zur Vergrößerung der Ladebühne verwendet.

Gelsenkirchen. Die im vorjährigen Berichte erwähnte beabsichtigte Vergrößerung des westlichen Theiles des Bahnhofes durch drei Parallelgeleise mit fünf Weichen-Verbindungen hat Statt gefunden und ist dem Betriebe übergeben worden.

Die in Folge der bergbaulichen Arbeiten der Zeche Hibernia Statt gefundenen Senkungen des Bahnhofterrains veranlaßten eine kostspielige Hebung der nach Westen hin gelegenen Bahnhof- und Hauptgeleise um 1 $\frac{1}{2}$ Fuß.

Zum Aufenthalt der Weichensteller für die vorerwähnten Parallelgeleise wurden drei mit Ziegelsteinen ausgemauerte Fachwerkbuden, für das Arbeiter-Personal der Station ein in Holz konstruirter Abort nebst anliegender Müllgrube in der Nähe des Lokomotivschuppens errichtet.

Die vor dem Beamtenhause gelegene Retirade ward abgebrochen und an das Stallgebäude placirt.

Die Südseite des Beamtenhauses erhielt neue Fensterrahmen.

Die Sohle der Kellerräume unter dem Stationsgebäude wurde zu deren Trockenlegung um 5 Zoll erhöht. Das Holzwerk in den Diensträumen des Stationsgebäudes erhielt einen neuen Delfarbenanstrich und wurden die Wände derselben neu tapeziert.

Der Güterschuppen ist um 272 □-Fuß vergrößert worden.

Die Station erhielt Gasbeleuchtung.

Gerne. Im Stationsgebäude wurden die Bureau und der Wartesaal I. und II. Klasse neu tapeziert und das Holzwerk daselbst in Delfarbe gestrichen.

An der vorderen Perron-Mauer sind statt der defekt gewordenen 2 1/2 Zoll starken Deckplatten 5 Zoll starke Werksteine von Kohlen sandstein zur Verwendung gekommen.

An der Rückseite des Perrons ist zwischen dem Stationsgebäude und der östlichen Wasserstation das abgängig gewordene Holzgitter beseitigt und an dessen Stelle ein schmiedeeisernes Gitter von 178 Fuß Länge hergestellt worden.

Der Vorplatz zwischen dem Stationsgebäude und dem Güterschuppen wurde ungepflastert, und erhielt die daselbst stehende Stationspumpe eine neue Eichenholz-Umkleidung.

Zur Entwässerung des Lokomotivschuppens ist ein 115 Fuß langer, 10 Zoll weiter gemauerter Kanal nach dem durch den Bahnhof führenden Mühlenbache angelegt worden.

Castrop. Auf dieser Station sind außer den gewöhnlichen Unterhaltungen der Wege-Anlagen und des provisorischen Stationsgebäudes keine weiteren Arbeiten erforderlich gewesen.

Mengebe. Die Entwässerungs-Anlagen des Bahnhofes sind durch Herstellung von Schladenrigolen zwischen den Geleisen verbessert und die Kies-Perrons an den Haupt-Fahrgeleisen entsprechend verlängert worden. Das Mauerwerk der Viehrampe wurde durchweg neu ausgefugt. Die Dächer des Stationsgebäudes und des Güterschuppens wurden mit einem neuen Theeranstrich versehen.

Dortmund. Am gemeinschaftlichen Mittelbau des Stationsgebäudes, so wie an dem Köln-Mindener Flügel desselben wurde der äußere Verputz durchaus reparirt und auf verschiedenen Wandflächen gänzlich erneuert, der Balkon vor dem Mittelbau und der Flur des Köln-Mindener Flügels wurde mit Asphaltbelag versehen.

Der Mittelbau des Stationsgebäudes erhielt einen Blitzableiter, und das östliche Zifferblatt der Uhr daselbst wurde mit Gasbeleuchtungs-Einrichtung versehen. Im Flur und Wartesaale III. und IV. Klasse wurden die Wände mit Delfarbe angestrichen. An der Nord- und Westseite der Halle vor dem Stationsgebäude wurden ebenfalls solche verzierte gußeiserne Draperieen, wie an der Ostseite befindlich, angebracht; der Anstrich der Halle und des s. g. Vorhauses wurde erneuert.

Der Perron vor dem Stationsgebäude, dessen Plattenbelag und Vormauer größtentheils defekt geworden war, wurde gänzlich erneuert; die Perron-Mauer wurde in einer Länge von 752 Fuß zum Theil mit vorge-mauerten Trittsufen und mit neuen Saumplatten neu hergestellt.

Vor dem Stationsgebäude und zu Seiten desselben wurden 7783 □-Fuß mit Asphalt und mit den noch brauchbaren Platten die beiden Ende des Perrons = 5544 □-Fuß belegt.

Die defekt gewordenen hölzernen Abschluß-Einstriegelungen des Perrons gegen den Vorplatz vor dem Stationsgebäude und gegen die Garten-Anlagen u. u. hinter demselben wurden durch 82 5/8 Fuß lange, 6 1/8 Fuß hohe eiserne Gitter incl. zweier 8 Fuß weiten Thore und durch 276 3/4 Fuß lange, 4 Fuß hohe eiserne Gitter einschließlich zweier Thüren ersetzt.

An dem Hauptmagazingebäude wurden die Fenster und äußeren Thüren, so wie eine Verdachung über dem Eingange zum Eisenmagazin daselbst neu mit Oelfarbe angestrichen; verschiedene Lokale in demselben wurden neu geweißt, das Gebäude erhielt Bligableiter.

An dem Magazinschuppen östlich des Lokomotivschuppens wurde der Anstrich erneuert.

Die beiden Holzschuppen wurden mit Bligableitern versehen und die Dachrinnen theilweise erneuert.

In dem zu verschiedenen Zwecken benutzten Gebäude bei der mittleren Wasserstation wurden die Lokale für Bremser im Fuß und Anstrich, die Stagentreppe im Anstrich restaurirt.

Auf dem nördlichen Theile des Bahnhofes sind zwei neue Weichenstellerbuden in Fachwerk errichtet, zehn Stück der älteren Buden im Oelfarbenanstrich erneuert, sämtliche Buden im Innern im Fuß restaurirt und neu geweißt worden.

Das Spritzenhäuschen beim ersten Holzschuppen wurde um 77 □-Fuß Grundfläche erweitert, resp. verlängert.

Die Schmiede- und Schlosserwerkstätte der Bahnverwaltung wurde im Oelfarbenanstrich erneuert.

Südwestlich des vierten Lokomotivschuppens und westlich des zweiten Güterschuppens wurden neue Arbeiteraborte errichtet.

Der vermehrte Verkehr hat die Anlage von mehr Weichen und Geleisen veranlaßt.

Nachdem die Verbindungsbahn nach der Zinkhütte, welche als s. g. drittes Geleise parallel der Hauptbahn entlang führt, zur Länge von 383 laufenden Ruthen käuflich erworben war, wurden am östlichen Ende desselben bei Meilennummer 16,¹⁶ zwei Verbindungsweichen mit dem rechten Hauptgeleise eingelegt und die Verbindung desselben am westlichen Ende auch bei Meilennummer 16,²⁷ durch Weichen in entgegengesetzter Richtung hergestellt.

Eben so wurden zur Erleichterung des Rangirdienstes und zur Entlastung des Chaussee-Überganges vor dem Bergthore östlich des Stationsgebäudes die Hauptgeleise nochmals durch zwei Weichen verbunden.

Der bisherige nördliche Güter- resp. Kohlenfuhrweg, welcher durch die in den letzten Zeiten erfolgten auerweiterten Eisenbahn-Anschlüsse der betreffenden Zechen entbehrlich geworden war, wurde aufgehoben und dessen Fläche zur Anlage noch zweier Rangirgeleise von 180 Ruthen Länge mit den erforderlichen Verbindungsweichen benutzt.

Auf der Verbindungsbahn der Güterstation mit der Hauptbahn in der Richtung nach Köln wurde das zweite Geleise 179¹/₂ Ruthen lang mit fünf neuen Verbindungsweichen angelegt.

Die nach den Kohlen- und Kokes-Verladestellen auf der Kokesbrennerei führenden Geleise wurden verändert und durch verschiedene Stränge vermehrt.

Die zwei zwölffüßigen vorhandenen Drehscheiben sind in solche von 15 Fuß Durchmesser verändert und an andere Stellen verlegt worden.

In Veranlassung des Umbaues des zweiten Güterschuppens wurden drei Weichen an andere Stellen verlegt und 71 laufende Ruthen Geleise neu angelegt.

In den vier ersten Geleisen des Bahnhofes sind zusammen 287¹/₄ laufende Ruthen Kal. I. und III. durch cementirte Schienen Kal. IV. ersetzt worden; außerdem wurden noch fünf Weichen Kal. I. und II. durch Kal. IV. erneuert.

In dem ersten Lokomotivschuppen wurde gegen den nördlichen Anbau daselbst eine massive Abschlußwand nebst Thür, seitwärts ein gemauerter Heizschornstein angelegt; der östliche Vorbau so wie die Fenster und Thore dieses Lokomotivschuppens wurden im Oelfarbenanstrich erneuert.

In dem zweiten Lokomotivschuppen wurden, Behufs theilweiser Herrichtung desselben zu einer Kessel-

schmiede die innere Schiebebühne entfernt, mehrere Scheidewände aufgerichtet, zwei Geleise durchgeführt und zwei Senkgruben verlängert.

In der westlichen Fronte wurden an Stelle zweier Fensteröffnungen Thore angelegt und über einen Theil des zur Kesselschmiede in Anspruch genommenen Raumes ein Lauftrahn hergestellt. Mehrere Rauchkamine wurden entfernt und dafür acht neue kleinere Rauchabzüge in den Dachfirten angebracht, im Dache über der neuen Kesselschmiede mehrere große Oberlichte aus Rohglas angelegt.

Das defekt gewordene Dach des zweiten Lokomotivschuppens wurde einer gründlichen Reparatur unterworfen und in den beiden Fronten neue Dachrinnen angebracht. Die Fenster und Thore des Schuppens wurden im Anstrich erneuert.

Nördlich des zweiten Lokomotivschuppens wurde ein Versuchs-Apparat zur chemischen Reinigung des Lokomotiv-Speisewassers errichtet.

Am dritten Lokomotivschuppen wurden die Fenster und Thore neu angestrichen.

Am vierten Lokomotivschuppen wurden die Kehlrippen nebst Seitendeckungen zwischen den drei Dächern erneuert und die Dachoberlichte neu angestrichen.

Sämmtliche Lokomotivschuppen wurden neu geweißt.

Mit dem Bau eines fünften Lokomotivschuppens für acht Maschinen wurde im Oktober begonnen. Nachdem die schwierigen und tiefen Fundamentirungsarbeiten beendet worden, sind die äußeren Wände noch bis zur Thorbogenhöhe hochgeführt.

Das eiserne Reservoir in der östlichen Wasserstation wurde reparirt und der Boden desselben erneuert; der Belag unter dem Reservoir wurde neu mit Zink verkleidet und das Gebäude von Innen geweißt.

In dem älteren Bau der Maschinenwerkstätte wurde der Fußboden in der oberen Etage zum großen Theil umgelegt, theilweise erneuert; zwischen der Werkstätte und dem anstoßenden Radpressenschuppen wurde eine eiserne Thür angebracht und die Sattlerei an eine andere Stelle verlegt; die Fenster und äußeren Thüren am älteren Bau der Maschinenwerkstätte wurden im Anstrich erneuert und sämmtliche Werkstättenlöcher neu geweißt.

In dem alten Kesselhause sind die defekt gewordenen drei Dampfkessel nebst Mauerwerk Behufs Erneuerung ausgebrochen und entfernt worden.

Zwischen den drei Dächern des älteren Baues der Lokomotiv-Reparaturwerkstätte sind die Ninnen nebst Seiteneindeckungen erneuert worden; die inneren Räume wurden neu geweißt, das Gebäude wurde mit Blitzableiter versehen.

Das Schmiedegebäude der Maschinenwerkstätte wurde von Innen neu geweißt.

Das Portierhäuschen im Hofe der Maschinenwerkstätte wurde von Innen und Außen im Oelfarbenanstrich erneuert.

In dem Wagenwerkstättegebäude sind die Fenster und Thore im Oelfarbenanstrich erneuert, die Werkstättenräume neu geweißt, in der oberen Etage ist der Fußboden der Stellmacherei umgelegt und zum Theil erneuert worden.

Im Dachschuppen wurde durch Niederlegung einer Wand das Bureau des Werkführers um den Raum der früher dort bestehenden Klempnerei vergrößert, das Innere des Schuppens neu geweißt.

An der Federschmiede wurden Fenster, Thüren und das äußere Holzwerk im Anstrich erneuert.

Im Portierhäuschen der Wagenwerkstätte wurden die inneren Räume geweißt, Fenster, Thüren und äußeres Holzwerk mit Oelfarbe neugestrichen.

Im Hofe der Wagenwerkstätte wurde ein Bandagen-Abziehfeuer neuester Konstruktion nebst Windleitung

hergestellt, die Bandagen-Aufziehvorrichtung an andere Stelle verlegt und für beide Einrichtungen ein Hebe-
trahn aufgestellt.

Für den Wagenmeister wurde eine neue Werkstätte in Länge von $37\frac{1}{4}$ Fuß bei $10\frac{5}{8}$ Fuß Breite
errichtet.

Im westlichen Giebel des ersten Güterschuppens wurden drei defekte hölzerne Fenster durch eiserne Fenster
ersetzt, in der nördlichen Fronte neue Dachrinnen angebracht und der Schuppen im Innern geweißt.

Der zweite Güterschuppen ist zur Gewinnung von Lagerraum umgebaut, das früher durch den Schuppen
führende Geleise entfernt, und in der nördlichen Fronte eine Ladebühne mit Thoren, darüber eine 15 Fuß breite
freitragende Verdachung angelegt worden.

Behufs Gewinnung des nöthigen Terrains zur Mehranlage eines Geleises hinter dem zweiten Güter-
schuppen wurden daselbst in den Böschungen die Anlage von rot. 54 laufenden Ruthen steiler Revêtements aus
Hochenschläcken ausgeführt und vor und hinter der Kofeshalle neue Futtermauern zum Theil als Ersatz
für eine abgebrochene hölzerne Ladebühne angelegt.

Eine defekte Vordach nördlich der alten Kofeshalle wurde abgebrochen, die Einfriedigung an der Südseite
der Kofeshalle neu hergestellt.

Unter dem gemeinschaftlichen Wege zur Stadt wurden ein 29 Fuß langer, mit Eisenplatten abgedeckter
Durchlaß, an mehreren Stellen des Bahnhofes gemauerte Entwässerungsrinnen angelegt.

Die Gaslaternen des Bahnhofes wurden nebst ihren Radelabern theilweise reparirt und neu angestrichen.
Auf dem nördlichen Theile des Bahnhofes sind 12 und auf der Kofeshalle 7 neue Laternen zur Beleuch-
tung mit Petroleum etablirt worden.

Gamen. Auf der Südseite des Bahnhofes wurden die Nebengeleise um 151 laufende Ruthen vermehrt
und die neuen Stränge durch 5 Weichen mit den vorhandenen Geleisen verbunden.

An Stelle des defekt gewordenen Zindbaches wurde das Stationsgebäude mit getheilter Pappe
eingebedt.

Zwischen dem Stationsgebäude und dem Postlokale wurde statt des bisherigen hölzernen ein $127\frac{3}{4}$
Fuß langes schmiedeeisernes Gitter hergestellt.

An der 22füßigen Drehscheibe fand eine gründliche Reparatur Statt.

Im Güterschuppen wurden die einzelnen Räume theils neu tapezirt, theils neu in Leimfarbe gestrichen.
Das Holzwerk in denselben erhielt einen neuen Delfarbenanstrich.

Hamm. Eine gründliche Restauration des Wartesaales I. und II. Klasse durch Auffrischung der Decken-
malerei, Tapezierung der Wände, Anstrich des Fußbodens, der Thüren und sonstigen Holztheile hat Statt ge-
funden. Desgleichen wurden die Tapeten und der Delanstrich in den Bureauzimmern des Betriebs- und Bahnhof-
Inspektors erneuert.

Das Außere der Stationsreitride und der Gilguthude wurde im Mauerwerk nachgefügt und im Delfar-
benanstrich erneuert.

In der westlichen Wasserstation wurde durch Herstellung eines Lattenabschlusses im unteren Raume ein
Aufenthaltslokal für die Güterarbeiter, wie für das sonstige Arbeiterpersonal gewonnen.

Das defekte Zinddach der zweiten Wasserstation wurde durch ein Theerpappdach ersetzt.

Desgleichen mußten die Ziegeldächer des Lokomotiv- und Güterschuppens umgedeckt werden, auch sind
diese Schuppen geweißt und das Bureau der Gütere Expedition neu tapezirt und angestrichen worden.

Im Wagenschuppen ist von gestrichen Eisenplatten und Wasserfalk ein Estrich 3 Zoll stark hergestellt
worden, welcher sich bis jetzt gut bewährt hat.

Durch Herstellung eines Anbaues am Maschinenhause ist der zur Aufstellung einer zweiten Wasserhebungs-
maschine nebst Kessel erforderliche Raum beschafft worden.

Malen. Die sämtlichen Thüren, Fußleisten, Fenster und Treppen im Stationsgebäude erhielten einen
neuen Oelfarbenanstrich. Zwischen Stationsgebäude und Güterschuppen wurde an Stelle des hölzernen ein
eisernes Perrongitter aufgestellt.

An der Nordseite des Güterschuppens ward ein Bordach zum Unterfahren des Fuhrwerks hergerichtet.

Beknm. Im Stationsgebäude wurde der schadhast gewordene Plattenbelag im Vestibül beseitigt und
durch eine Asphaltbede auf gemauerter Unterlage ersetzt.

Das Pflasterdach des Stationsgebäudes erhielt eine neue Schiefereinfassung. Die Pflasterung des Anfuhr-
weges zu dem Ladestränge wurde vervollständigt, der Kies-Perron zwischen den Hauptfahrgeleisen um 25 Ruthen
verlängert und die Wasserstation von Außen mit einem Oelfarbenanstrich versehen.

Oelbe. Das äußere Holzwerk des Stationsgebäudes wurde nach Statt gefundener Reparatur neu an-
gestrichen, das Vestibül vom Treppenraume durch Anbringung einer Doppelthür getrennt und die wasserhal-
tigen Keller unter dem Stationsgebäude durch Anlage eines 22 Ruthen langen gemauerten Kanals trocken gelegt.

Ein neuer in Holzfachwerk konstruierter circa 1300 □-Fuß großer Güterschuppen wurde erbaut und
unter Dach gebracht.

Mit der Ausführung der zugehörigen Geleiseanlagen ist begonnen worden.

Mheba. Das haufällige ehemalige provisorische Stationsgebäude, später von der Postverwaltung und
zu Mietwohnungen und Magazinräumen benutzt, wurde nach dem Beziehen des zu denselben Zwecken umge-
bauten früheren Güterschuppens durch Abbruch entfernt.

Der Fußboden in den Dienstwohnungen des Stationsgebäudes, so wie der Oel- und Leimfarbenanstrich
und die Tapezirung in diesen und in einigen Diensträumen wurde zum Theil, der Oelfarbenanstrich der äußeren
Thüren und Fenster aber durchweg erneuert.

Güterstoh. Im Güterschuppen wurde ein Lokal für den Lademeister hergestellt.

Auf dem östlichen Theile des Bahnhofes ist ein neuer Brunnen mit Pumpe angelegt worden.

Die Viehrampe wurde zur Sicherheit bei Verladung des Viehes mit einer Brüstungsmauer versehen.

Im früheren Kofeschuppen ist durch Einziehen einer Balkendecke mit Fußboden ein Lokal zum Aufent-
halt für das Juggpersonal hergerichtet worden.

Die Gasbeleuchtung ist auf dieses und das vorerwähnte Lademeisterlokal ausgedehnt worden.

Brackwebe. Der Dreifuß, welcher zum Verladen schwerer Güter auf Veranlassung verschiedener Ver-
sender errichtet aber nicht benutzt worden, ist abgebrochen und im Stadtbahnhofe Essen aufgestellt worden.

Im alten Theile des Güterschuppens wurde der Bohlenbelag der Ladebühne, und im Expeditions-
und Arbeiterlokal der Fußboden, der Oel- und Leimfarbenanstrich resp. die Tapezirung erneuert.

Bielefeld. Der Bau der eisernen Perronhalle mit Zink- und Glasdach ist beendet worden.

Die Vorbühne an der Straßenfronte des alten Güterschuppens ist zum Schutze für die lagernden und
zu bewegenden Güter, so wie für die Fuhrwerke selbst, mit einer Ueberdachung in einer Ausdehnung von 118
Fuß Länge und 16 Fuß Breite versehen worden.

Im Lokomotiv- und Wasserstationsgebäude ist durch Einziehen einer Balkendecke, Herstellen von Fenstern
und zweier eingemauerten Kessel ein Lokal zum Füllen der Fußwärmer und zum Putzen und Aufstellen von
Coupelaternen eingerichtet worden.

Im Spritzenhause wurde ein Magazinboden für Stroh, Reiserwellen und Brennholz mit geringem Kosten-
aufwande hergestellt.

Im Innern des Stations-, des Post- und Bahnmeister-Gebäudes ist der Öl- und Leimfarbenanstrich, gleichwie die Tapezierung einiger Räume erneuert worden.

Der Bahnhof und sämtliche Diensträume haben Gasbeleuchtung erhalten.

Herford. Die Diensträume im Stationsgebäude waren für die gesteigerte Frequenz unzureichend. Durch einen massiven Umbau mit Zinkbedachung und eine entsprechende Veränderung im Innern des Gebäudes ist die Vergrößerung des Wartesaales III. und IV. Klasse, die Herstellung einer Küche und Kammer für den Restaurateur und eines zweiten Bureauumes für den Bahnhof-Inspektor erzielt worden.

Das Güter-Expeditionslokal wurde im Anstrich und in der Tapezierung erneuert.

Löhne. Die Köln-Mindener Seite des Bahnhofes hat das dritte Geleise von 132,88 Ruthen Länge mit 3 Weichen erhalten und ist die dazu erforderliche Planumbreite durch Anfschneiden der Einschnittsböschungen gewonnen.

Die Köln-Mindener Diensträume im gemeinschaftlichen Stationsgebäude sind im Anstrich und in der Tapezierung erneuert worden.

Das bisherige Arbeiterzimmer im Nebengebäude wurde zum Güter-Expeditionslokal eingerichtet.

Rehme. An der nordwestlichen Seite des Bahnhofes ist ein Güterladestrang längs der Hecke hergestellt und die Laderampe entsprechend umgebaut.

Der Verbindungsweg zwischen dem Kurhause und dem Bahnhofe resp. dem Duschbade wurde regulirt, befestigt und mittels eines 31,5 Ruthen langen gemauerten Kanales durch den Bahnhof entwässert.

An den äußeren Thüren und Fenstern des Stationsgebäudes wurde der Ölfarbenanstrich, im Güter-Expeditionslokale die Tapezierung und der Anstrich erneuert.

Porta. Die mangelhafte Entwässerung des Bahnhofes wurde durch Erweiterung und Vermehrung der Kanäle verbessert und vervollständigt. Auch wurden zur Verhütung des leichten Verschlammens der Kanäle durch Bergwasser gemauerte Wehre und Schlammfänge mit Eisengittern angelegt.

Die Abdeckungsplatten der Perronmauer wurden in ihrer ganzen Ausdehnung nachgearbeitet und regulirt.

Die Beleuchtung der Station wurde durch 6 Stück Mineralölkaternen vermehrt resp. vervollständigt.

Zwei den Bahnhof beengende und verunzierende Magazin- und Arbeiterbuden sind zweckmäßig versezt worden.

Ein Nebengeleise hat eine Buffervorrichtung erhalten.

Minden. Der Bau des neuen und der Umbau des alten Maschinen-Werkstattgebäudes, des Arbeiter-Appartements nebst Einfriedigungsmauer, des Waschhauses für die Maschinenmeisterwohnung, des Portierhäuschens mit Appartements für Beamte und des gemeinschaftlichen Nebengebäudes für Zugpersonal ist beendet worden. Das alte Waschhaus mit dem alten Arbeiter-Abort nebst verschiedenen kleinen Oekonomie- und Hofgebäulichkeiten sind durch Abbruch entfernt worden.

Im Zusammenhange mit dem Bau der Maschinen-Werkstattgebäude wurden die Geleise in jenem Theile des Bahnhofes entsprechend umgebaut und erweitert, in Stelle einer 22füßigen eine 37 $\frac{1}{2}$ füßige Drehscheibe hergestellt, eine äußere Feuerseite und 2 Kofeslabebühnen durch Abbruch entfernt, eine neue 215 Fuß lange, 37 Fuß breite Schiebebühne angelegt und die Röhren, Kanäle und Schächte für die Wasserleitungen und Entwässerungsanlagen entsprechend erweitert.

Die Gasbeleuchtung wurde auf die neuen Maschinen-Werkstattträume und Plätze ausgedehnt, auch ein direktes dreizölliges Zuleitungsrohr vom Gasometer her eingelegt.

Zum Füllen der Lender ist ein neuer dritter Wassertrahn aufgestellt worden.

Das Spritzenhaus für die Werkstätten ist in Folge der Umlegung der Geleise und Anlage der Schiebebühne versezt worden.

Der Materialienhof nebst Einfriedigung für das Hauptmagazin ist verlegt und an seiner Stelle eine von drei Seiten zugängliche Kotesladebühne aus alten Schwellen in einer Flächenausdehnung von 1350 □-Fuß errichtet worden.

Zur Verbindung der Geleise der Wagenwerkstätte mit denen der Güterstation ist die beim Umbau der Maschinenwerkstatt-Geleise entbehrlich gewordene 22füßige Drehscheibe eingelegt und das erforderliche Geleise hergestellt worden.

Die Centesimalwaage der Wagenverwaltung wurde an dieses Verbindungsgeleise verlegt.

Für die Wagenwerkstatt ist in Stelle des durch Abbruch entfernten haufälligen Holzschuppens ein neuer Schuppen von 72 Fuß Länge, 36 Fuß Tiefe erbaut.

Das Gebäude ist in Holzfach von zwei Seiten ausgemauert, von der Nord- und Ostseite in Lattengitterwerk aufgeführt und mit Rappe gedeckt.

Der Lokomotivschuppen I. hat zur Erzielung besseren Rauchabzuges Dachreiter erhalten.

Vor diesem Gebäude ist eine gemauerte Schlangengrube, 40 Fuß lang, 20 Fuß breit und 3½ Fuß tief, hergestellt worden.

Der Lokomotivschuppen III., welcher bisher als Reparaturwerkstätte benutzt wurde, ist seinem Zwecke entsprechend, mit 3 Fahrgeleisen und Feuerseilen zum aktiven Dienste wieder eingerichtet worden.

In den Nebenbauten der Lokomotivschuppen III. und IV. wurden eine Wohnung für den Maschinenwärter, so wie einige Lokale zum Aufenthalt und zur Uebernachtung für das Maschinenpersonal eingerichtet.

Die Entwässerungsanlage am gemeinschaftlichen Nebengebäude, so wie die Kanalisierung, vom nordöstlichen Theile des Bahnhofes nach dem Hafen führend, wurde vervollständigt.

Zur Spülung der Pissoirs im Sächthofe des Stationsgebäudes ist eine Pumpe mit Reservoir und Rohrleitung hergestellt.

Zur Abstellung des Aufzuges in den Wartesälen und in der Restaurationsküche, so wie zur besseren Abführung des Dunstes und Rauches sind zwei Thüreingänge und ein Schornstein-Ventilator hergestellt worden.

Die Diensträume der Betriebs- und Bahnhofe-Inspektion, die Flure und Wartesäle sind im Anstrich, resp. in der Malerei und Tapezirung renovirt worden.

Auf den Hauptstationen sind zur Kontrolle der Nachtwächterdienste mit Erfolg die Bürtschen Kontrolluhren eingeführt worden.

Auf allen Stationen sind die Aborte durch bessere Ventilation und Erneuerung der Sitzvorrichtungen und Trichter verbessert worden und ist allgemein ein durch Instruktion festgestelltes Verfahren zur Desinfektion der Abtrittsgruben und Pissoirs ins Leben getreten.

9. Außerordentliche Anlagen.

Am Rheinvorlande vor dem Deutzer Bahnhofe wurden die Ladegleise um 62 laufende Ruthen erweitert, zwei neue 13füßige Drehscheiben eingelegt. Zwischen der festen Rheinbrücke und der nächsten südlich gelegenen Kehle der Festungsmauer wurde das Terrain bis auf durchschnittlich 77½ Fuß erbreitert, das Rheinufer durch eine Schälmauer von Säulenbasalt befestigt, mit Ladegängen versehen und die zweite Kohlenladebühne um 106 Fuß von der ersten entfernt aufgestellt. Es ist dadurch Raum gewonnen, um daselbst gleichzeitig vier große Schiffe zu be- resp. zu entladen.

Neben den an der Düsseldorfer Kreuzung im Vorjahre erbauten Uebergabe-Gelaisen ist ein dritter gemeinschaftlicher Parallelstrang mit den erforderlichen Verbindungsweichen zur Ausführung gekommen, um der dort etablirten Gußstahlfabrik von Giesbers, Poensgen & Comp., so wie der Unternehmung von Sturm & Comp. Gelegenheit zum Anschluß ihrer projektirten Abzweigungen zu gewähren.

B. Duisburger Zweigbahn.

Der Lattenzaun am Zoll-Revisionshofe ist zurückgesetzt und dadurch der Weg zwischen dem Zollamte und dem Marienthor erbreitert worden.

Die Bahnstrecke zwischen dem Zollamte und dem Rosenthal'schen Holzmagazin ist zur besseren Beleuchtung mit drei Gaslaternen versehen.

Die an den Magazinplätzen befindlichen Drehscheiben sind durchweg reparirt und gehoben worden.

Das Terrain zwischen dem zweiten Ladegelaise am Rheinhafen ist durch die Anlage einer Futtermauer gegen den vorbeifahrenden höher liegenden Weg erbreitert und dieser befestigt worden.

C. Ruhrorter Zweigbahn.

1. Haltestelle Meiderich. Zum Anschluß des Eisenwalzwerkes von M. Thiery & Comp. sind 3 Weichen eingelegt worden.

2. Kohlenstation. Der vermehrte Kohlenverkehr nach Ruhrort machte eine Vergrößerung der Geleise-Anlagen erforderlich. Es ist zu diesem Zwecke das Bahnhofsterrain nach der Südseite zu durch 18 bis 20 Fuß hohe Erdanschüttungen zwischen der Abzweigung nach dem neuen Hafen und der Wasserstation vorläufig für drei Geleise erbreitert und mit zwei dem Betriebe bereits übergebenen Geleisen von etwa 160 Ruthen Länge belegt worden. Ein drittes 200 Ruthen langes Geleise dient zur Anfuhr des Schüttungs-Materials, und ist provisorisch an der Seitenkante des weiter zu erbreiternden Terrains angelegt. Vor Beginn der Anschüttungsarbeiten, zu welchen das Material per Lokomotive von Oberhausen angefahren wurde, war die Verlegung der 150 Ruthen langen Klewis'schen Seilerbahn mit Gebäude zc. an die untere Böschungskante der neuen Staatsstraße von Ruhrort nach Essen erforderlich; eben so mußte eine Verlängerung des 7 Fuß weiten massiven Stiebles um 30 Fuß und die Einlegung einer 2 Fuß weiten, 30 Fuß langen Rohrleitung zur Entwässerung des hinter dem Bahndamme liegenden Tieflandes nach der alten Emfcher hin ausgeführt werden.

Die projektirte Erweiterung der Station um weitere drei neue Geleise soll im Jahre 1866 zur Vollendung kommen, was mit den neuen Anlagen der Styrum-Ruhrorter Bahn im Zusammenhange steht.

3. Hafenstation. Der im Vorjahre theilweise zur Ausführung gekommene neue Ladestrang an der Südseite des Bassins ist durch Weichen in entsprechende Verbindung mit den anliegenden Rangir-Gelaisen gebracht worden.

Die Landbrücke am Bassin wurde reparirt und mit einem durchaus restaurirten Ponton versehen.

D. Verbindungsbahnen und Nebenbahnhöfe.

1. **Verbindungsbahn bei Düsseldorf.** Die ausgedehntere Benutzung dieser Bahn zum Durchfahren von denjenigen Zügen, welche die Station Düsseldorf nicht berühren, bedingte die Beschaffung einer bedeutenden Menge von Speisewasser für die Tender, wozu die vorläufig im Wasserstationsgebäude dafelbst aufgestellte calorische Maschine nicht ausreichte. Dieselbe wird durch eine Dampfmaschine mit stehendem Kessel (Lokomotive) ersetzt, und ist zur Aufstellung dieser ein Anbau an der Südseite des Wasserstations-Gebäudes erforderlich geworden.

2. **Oberhausen-Ruhrorter Umgangsbahn.** Die Böschungen des Bahnkörpers sind nach Vorschrift befestigt und eingesät und die Bahneinfriedigungen mit Dornpflanzen versehen worden.

An den beiden Enden dieser Bahn sind 200 Ruthen lange Strecken Doppelgleise in der Ausführung begriffen, um Kreuzungen entgegenkommender Züge zu ermöglichen resp. Wagen aussetzen zu können, ohne in die Station einfahren zu müssen.

3. **Verbindungsbahn bei Oberhausen.** Zwischen dieser Bahn und der vorerwähnten Umgangsbahn am Kreuzungspunkte derselben mit der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn ist an der Ruhrort-Essener Chaussee ein massives Wasserstationsgebäude errichtet worden mit Wohnung, Stallung, Abort und Hofraum für den Maschinenwärter, so daß die Maschinen, welche die Umgangsbahn oder die Verbindungsbahn befahren, ohne die Station Oberhausen zu berühren, auf dem Haltepunkte vor der Wasserstation Wasser fassen können.

4. **Stadtbahnhof Essen.** Der Verkehr auf diesem Bahnhofe hat sich namentlich durch starke Zufuhr von Eisenerzen und Hölzern vermehrt; es war deshalb erforderlich, die Zufuhrwege und Ladestellen zu erweitern und zu befestigen, was in ziemlicher Ausdehnung geschehen ist. Die vollständige Einfriedigung des Bahnhof-Terrains ist erfolgt und die Entwässerungs-Anlagen, namentlich zur Fortschaffung des Grundwassers aus den Kellerräumen unter der Wohnung des Bahnhof-Inspectors und unter dem Güterschuppen, sind durch Legung gußeiserner Entwässerungsröhren vervollständigt worden.

E. Anschlußbahnen.

Der Anschluß des Eisenwerkes von M. Thiery & Comp. an der Haltestelle Meiderich hat auf Kosten der Firma Statt gefunden. Die Ladegleise haben eine Länge von 56 resp. 30 Ruthen. Das Zu- und Abbringen der Wagen geschieht durch Menschenkräfte.

Die Abzweigungsbahn von der Zweigbahn nach Wilhelmine Victoria bei Gelsenkirchen nach Zeche Consolidation für Lokomotivenbetrieb ist polizeilich abgenommen und im Monat August dem Verkehr übergeben worden.

Zur Ausführung des Projectes einer Zweigbahn für Lokomotivenbetrieb nach dem zweiten Schachte der Zeche Carolus Magnus bei Berge-Vorbeck ist die landesherrliche Konzession erteilt worden. Angemeldet wurden Anschlußbahnen:

- an Gelsenkirchen für den zweiten Schacht der Zeche Dahlbusch,
- an Herne für die Zeche von der Heydt.

Die Hauptbewegung des Kohlenverkehrs findet in der Strecke Oberhausen-Herne der Hauptbahn Statt, wo sich die Sammelstationen für die Kohlenwagen in Oberhausen, Vorbeck, Essen, Gelsenkirchen und Herne

vorfinden. Da täglich mehr als 60 Kohlenzüge sich auf vorgenannter Strecke bewegen, neben welchen außerdem noch pptr. 40 Personen- und Güterzüge durchgeführt werden müssen, so ist es unausbleiblich, daß bei Verzögerungen in der Abfahrt des einen oder anderen ein längerer Aufenthalt der betreffenden Züge vor oder hinter den vorgenannten Kohlen-Sammelstationen bedingt wird. Um solche Uebelstände auf ein Minimum zu reduzieren, resp. bei eintretender Flaue des Kohlenverkehrs hinreichende Geleise zur Aufstellung der unbeschäftigten Wagen zu erhalten, haben wir es für das Zweckmäßigste gehalten, das dritte Geleise zwischen Oberhausen und Gerne nach und nach auszuführen. Die Pläne zur Herstellung dieses dritten Geleises zwischen Oberhausen und der Zeche Zollverein sind seitens des königlichen Ministeriums genehmigt worden und sollen im Jahre 1866 zur Ausführung gelangen. Die bereits vorhandenen Strecken drittes Geleise vom Brückthore bei Oberhausen bis zur Abzweigung nach Zeche Prosper, so wie von Gerne bis Zeche Pluto, haben wir vertragsmäßig von den betreffenden Zechenbesitzern erworben.

Die Anlage VIII^{IX} gibt eine tabellarische Uebersicht der Geleislängen der von uns verwalteten Zweigbahnen, so wie ihre Entfernungen von der nächsten Lokomotivstation.

F. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.

L. Grund-Erwerb.

Bis zum Schlusse des Jahres 1865 waren im Ganzen erworben:

	an Kaufgeldern bezahlt:		
1278 Morgen 94 □-Ruthen — □-Fuß	643,764	21	1 Pfg.
Borausichtlich sind noch zu zahlen	187	24	6 "
Summa.....	643,952	15	7 Pfg.

Es wurden wieder verkauft resp. vertauscht:

98 Morgen 54 □-Ruthen 15 □-Fuß zum Betrage von.... 19,221 " 25 " 3 "

Es verbleiben daher im Besitze der Gesellschaft:

1180 Morgen 39 □-Ruthen 85 □-Fuß im Betrage von 624,730 Thlr. 20 Sgr. 4 Pfg.

Daher kostet der Morgen Landes durchschnittlich 529 Thlr. 12 Sgr. 4 Pfg.; pro Meile Bahnlänge betragen die Gesamtkosten des Grunderwerbs 64,981 Thlr. 10 Sgr. 5 Pfg.

Es waren an disponiblen Terrain verpachtet:

162 Morgen 29 □-Ruthen 72 □-Fuß zu einem Jahrespachte von 710 Thlrn. 26 Sgr. 6 Pfg.

2. Bahnkörper.

Die Dämme und Einschnitte der Bahn haben sich überall gut erhalten und keiner besonderen Ausbesserungs-Arbeiten bedurft.

3. Einfriedigungen.

Auch in diesem Jahre wurde die Instandhaltung der Spriegelzäune und lebendigen Hecken meist durch die Bahnwärter und Weichensteller bewirkt, und nur wo lange Strecken zu reinigen und zu scheeren und da, wo größere Reparaturen an den Spriegelzäunen auszuführen waren, wurden Kottarbeiter zu Hilfe gegeben. Die Unterhaltungskosten der Einfriedigungen der Strecke haben betragen:

1) für Material.....	135 Thlr. 12 Sgr. 11 Pfg.
2) für Arbeitslohn.....	163 " 8 " 3 "
zusammen.....	298 Thlr. 21 Sgr. 2 Pfg.

Außerdem haben die Latten-Einfriedigungen und Thore der Bahnhöfe Reparaturen bedurft, und sind hierfür für Material und Arbeitslohn verausgabt worden 265 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg.

Am Schlusse des Jahres waren vorhanden:

von Oberhausen bis Emmerich:	von Emmerich bis zur Landesgränze:
12,851 ¹ / ₈ lauf. Ruthen lebende Hecken,	2044 lauf. Ruthen lebende Hecken,
267 ³ / ₄ " " todtter Spriegelzaun,	49 ¹ / ₂ " " Latten-Einfriedigung,
168 ⁷ / ₁₂ " " Latten-Einfriedigung,	15 " " Draht-Einfriedigung.
140 ¹ / ₂ " " Draht-Einfriedigung;	

An vier verschiedenen Stellen der Bahn wurden zum Schutze gegen Schneeverwehungen Schutzwände von alten ausgewechselten Bahnschwellen, im Ganzen 129 lauf. Ruthen hergestellt, wofür 688 Thlr. 12 Sgr. 6 Pf. verausgabt wurden.

4. Brücken und Durchlässe.

Sämmtliche Brücken und Durchlässe haben sich gut erhalten, und machten die massiven Brücken keine Reparaturen erforderlich.

Das Eisenwerk der Ueberbaue sämmtlicher eisernen Brücken, mit Ausnahme der Emscher Brücke, erhielt einen neuen zweimaligen Delfarbenanstrich, wobei die hohlen Zwischenräume in den unteren Gurtungen bei den beiden Rippe-Brücken mit Asphalt ausgegossen wurden.

Abgängige Bohlen der Beläge dieser Brücken wurden erneuert.

5. Wärtterstationen.

Von den hölzernen Wärtter- und Weichenstellerbuden erhielten 11 Stück einen massiven Unterbau, so daß am Schlusse des Jahres überhaupt 32 Stück mit massivem Unterbau vorhanden waren. 45 hölzerne Buden, welche sich meist noch in gutem Bauzustande befanden, oder doch nur unwesentliche Reparaturen nöthig machten, erhielten einen zweimaligen Delfarbenanstrich, und bei 74 Stück Buden wurde auch der Delfarbenanstrich im Innern erneuert.

Die Schiebe- und Zieh-Barrieren verursachten größere Unterhaltungskosten, als in den Vorjahren. Der Delfarbenanstrich wurde erneuert an den Barrieren von 36 Wege-Uebergängen.

An drei frequenten Chaussee-Uebergängen wurden zu beiden Seiten und bei einem zu einer Seite Flügel-Barrieren von Eisen-Konstruktion hergestellt.

6. Telegraphen.

Im Laufe des Jahres mußten von den vorhandenen 69 Stück optischen Telegraphenmasten 9 Stück wegen Fäulniß erneuert werden, 21 Stück wurden mit neuem Oelfarbenanstrich versehen.

Die Glockenhäuschen haben keiner Reparatur bedurft.

7. Schienengeflänge.

Auf den Bahnhöfen Stertrade, Wesel und Emmerich wurden die vorhandenen Schienengeleise um 331 $\frac{1}{2}$ lauf. Ruthen vermehrt und sind außerdem durch die Anlage der Pferde-Zweigbahn vom Weseler Bahnhofe nach dem Rheinhafen noch 440,17 lauf. Ruthen hinzugekommen.

Die Unterhaltungskosten der 22,921 lauf. Ruthen Bahngeleise haben an Arbeitslöhnen pro 1865 betragen: 2449 Thlr. 15 Sgr. 9 Pf., also pro laufende Ruthe 3,2688 Sgr., gegen 3,1175 Sgr. pro 1864.

Im Laufe des Jahres wurden erneuert:

22716 lauf. Fuß Schienen Kal. III. zwischen Dinslaken und Wesel,
972 " " " in Weichensträngen auf den Bahnhöfen Dinslaken und Wesel,

= 23688 lauf. Fuß Schienen Kal. III. und
2334 " " " Kal. IV. an verschiedenen Stellen,

überhaupt = 26022 lauf. Fuß Schienen durch

1392 Stück Schienen à 18 Fuß Kal. IV.
8 " " à 16 $\frac{1}{2}$ " "
52 " " à 15 " "
4 " " à 13 $\frac{1}{2}$ " "

Hierunter sind jedoch:

109 Stück Schienen à 18 Fuß Kal. IV.
1 " " à 16 $\frac{1}{2}$ " "
12 " " à 15 " "
1 " " à 13 $\frac{1}{2}$ " "

die innerhalb der Garantiezeit schadhaft geworden und wofür von den Lieferanten Ersatz geleistet, resp. deren Werth erstattet worden ist.

Bei Auswechslung der 23,688 lauf. Fuß Schienen Kal. III. wurden zum großen Theil noch brauchbare Schienen gewonnen, und davon zur Auswechslung schlechter Schienen desselben Kalibers verwendet:

421 Stück Schienen à 18 Fuß
15 " " à 16 $\frac{1}{2}$ "
54 " " à 15 "

Drei komplette Weichen Kal. III. mit Gestellen wurden im Hauptgeleise auf den Bahnhöfen Dinslaken und Wesel gegen Kal. IV. ausgewechselt und die gewonnenen Weichen zur Anlage von Nebengeleisen auf dem Bahnhöfe Emmerich wieder verwendet.

An Schwellen mußten erneuert werden:

15 Stück eichene mit Kreosot imprägnirte,
487 " buchene " " "

= 502 Stück durch kreosotirte eichene Schwellen.

Seit der Eröffnung des Betriebes auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn im Oktober 1856 (9 Jahre) sind überhaupt an Schwellen zur Erneuerung gekommen:

49 Stück imprägnirte eichene,
839 " " buchene.

Die oben aufgeführten, Ende 1865 vorhandenen Schienengeleise bestehen gegenwärtig aus:

345,147 lauf. Ruthen mit Schienen Kal. I.
0,700 " " " " " II.
17462,867 " " " " " III.
5112,488 " " " " " IV.

= 22921,012 lauf. Ruthen.

Die auf dem Niederländischen Bahnhoftheile zu Emmerich und der Straße Emmerich-Landesgränze vorhandenen Geleise bestehen in:

32,250 lauf. Ruthen aus Schienen Kal. I.
4668,125 " " " " " III.
71,870 " " " " " IV.

= 4771,745 lauf. Ruthen.

Im Laufe des Jahres wurden bei Erneuerung des Geleises durch Schienen Kal. IV. — 766,125 lauf. Ruthen und 300 lauf. Ruthen Geleise von alten Schienen Kal. III. versuchsweise mit schwebenden Stößen hergestellt. Beide Strecken haben sich seitdem sehr gut erhalten.

Von den in den Bahnhöfen neu hergestellten Geleisen wurden ebenfalls 221,5 lauf. Ruthen mit schwebenden Stößen zur Ausführung gebracht.

8. Stationen.

Sämmtliche mit Pappe eingedeckten Dächer, die an dem zweiten Geleise in den Bahnhöfen vorhandenen Einsteigebänke, so wie die Bohlenbeläge der Drehscheiben wurden reparirt und getheert.

Sterkrade. Das Vordach des Stationsgebäudes an der Perronseite, bisher mit Pappe eingedeckt, erhielt eine neue Schieferdeckung mit Zinrinne, und wurde hierbei überhaupt die Schieferdeckung der Einfassungen des Gebäudes durchgreifend reparirt. Die Decke des Wartesaales III. und IV. Klasse wurde in Leimfarbe neu angestrichen.

Das Abtrittsgebäude mit den Umzäunungen der Vorhöfe wurde gründlich reparirt und erhielt einen neuen inneren Delfarbenanstrich. Die Plattenbeläge in den Vorhöfen wurden umgelegt.

Am Güterschuppen wurde die Ladebühne an der Hinterfront und das Sockelmauerwerk des Gebäudes erneuert und die äußere Verschalung des Magazingebäudes reparirt.

Beide Gebäude erhielten einen neuen äußeren Anstrich.

Der Fliesenbelag am Giebel des Stationsgebäudes und ein Theil der Pflasterung an der Hinterfronte wurde umgelegt, auch wurde der Weg zur Rampe und die Rampe selbst mit Eisenschladen befestigt.

Laternen und Laternenständer erhielten einen neuen Oelfarbenanstrich.

Wegen beengten Geleiseraumes wurde das dritte Bahnhofseisen mit 68,75 lauf. Ruthen Länge zur Ausführung gebracht.

Dinstaken. Das mit Schiefer eingedeckte Vordach des Stationsgebäudes und die Einfassungen des Hauptdaches wurden durchgreifend reparirt.

Die Decken des Wartesaales III. und IV. Klasse und der beiden Bureau Räume wurden in Leimfarbe neu angestrichen.

Im Magazingebäude wurde der durch den Hauschwamm zerstörte Fußboden erneuert.

Das Abtrittsgebäude mit Vorhöfen wurde wie in Sterkrade gründlich reparirt und der innere Oelfarbenanstrich erneuert. Die Laternen und Laternenständer auf dem Perron erhielten einen neuen Oelfarbenanstrich, auch wurde das Stielwerk und untere Ansicht des Daches am Güterschuppen mit neuem Anstrich versehen.

Der Perron-Plattenbelag wurde theilweise, der Fliesenbelag am Giebel des Stationsgebäudes ganz umgelegt und die abgängigen Stücke durch Niedermendiger Platten resp. neue Fliesen ersetzt.

Der Brunnen, dessen Wasser durch Eindringen des Moortwassers ungenießbar geworden, wurde gereinigt und die Fugen im Innern mit Cementmörtel verstrichen.

Wesel. Nachdem das allgemeine Kriegs-Departement genehmigt hatte, in verschiedenen Gebäuden des Bahnhofes statt der bisher vorhandenen eisernen Rauchröhren massive Schornsteine anzulegen, wurden solche im Stationsgebäude, der Wasserstation, dem Güter- und Lokomotivschuppen und in der Betriebs-Werkstätte zur Ausführung gebracht.

Das Stationsgebäude erhielt einen zweimaligen äußeren Oelfarbenanstrich, auch wurde der Holzfarbenanstrich des Vestibüls erneuert. Die den Einsturz drohenden Decken des Wartesaales I. und II. Klasse mußten beseitigt und erneuert werden.

Der Güterschuppen, der Lokomotivschuppen, das Magazin- und Werkstattsgebäude und der Drahtschuppen wurden in den äußeren Verschalungen ausgebessert und demnächst mit einem Anstrich versehen. Das Abtrittsgebäude mit den Umzäunungen der Vorhöfe wurde durchgreifend reparirt.

Um dem sich steigenden Güterverkehr zu genügen, wurde eine neue bedeckte Ladebühne von 49 $\frac{1}{2}$ Fuß Länge, 32 $\frac{1}{6}$ Fuß Breite erbaut, mit Pappdach eingedeckt und der größte Theil des Laderaumes mit starkem Lattenverschlag verschließbar mit Thoren eingerichtet.

Durch diese Anlage wurde die Verlegung der Zollhofs-Einfriedigung und die Beseitigung von 13,417 lauf. Ruthen Geleise zur Aufnahme der unter Steuerverschluß ankommenden Wagen bedingt.

Eine Vermehrung der Lager- und Ladepläze wurde, da der Versand von Holz sehr bedeutend zunahm, ebenfalls Bedürfnis, und ist deshalb ein neues Ladegleise von 41,575 lauf. Ruthen Länge mit daran liegenden Lagerplätzen und Wegeanlage ausgeführt worden. Hierdurch wurde die Verlegung eines Abortes für Beamte am Lokomotivschuppen und die Zuwölbung einer großen Senke daselbst nothwendig.

Zehn lauf. Ruthen des Kohlen-Abfuhrweges wurden in einer Breite von 1 $\frac{1}{4}$ Ruthen und der Vorplatz vor der neuen bedeckten Ladebühne mit 6,75 □-Ruthen neuer Pflasterung versehen.

Sämmtliche Latten-Einfriedigungen des Bahnhofes mußten durchgreifend reparirt werden und erhielten dann einen neuen Oelfarbenanstrich.

Mehrhoog. Die Pfannen- und Schieferdeckung des Stationsgebäudes wurde reparirt und die von dem früheren Stationswärter daselbst bewohnte Dienstwohnung in Stand gesetzt.

Das äußere Holzwerk des Güterschuppens erhielt einen neuen Delfarbenanstrich.

Auf dem Brunnen im Dekonomiehofe wurde eine eiserne Pumpe mit Rohrleitung aufgestellt und mit Pflaster umgeben.

Zum besseren Abschluß des Bahnhofes an der Rampe und dem Kohlenwege wurde eine Einfriedigung mit zwei Latten-Abschlußthoren angefertigt.

Empel. Am Stationsgebäude wurde in der Hinterfronte und den beiden Giebeln das vom Hausschwamm zerstörte Holzwerk erneuert und das ganze Gebäude mit einem neuen äußeren Delfarbenanstrich versehen.

Zwei Fenster am Billet-Bureau wurden zur Abhaltung des Zugwindes und Schlagregens mit Doppelfenstern versehen. Die Decke des Wartesaales III. und IV. Klasse wurde in Leimfarbe neu angestrichen und der Delanstrich des Fußbodens des Wartesaales I. und II. Klasse erneuert.

Zur besseren Trockenlegung des Magazingebäudes wurde dasselbe mit einer Umpflasterung von Clever Klintern versehen.

Statt der bisher vorhandenen, unbrauchbar gewordenen hölzernen Pumpe mit Rohrleitung wurde eine eiserne Pumpe mit Rohrleitung aufgestellt.

Laternen und Laternenständer der Station wurden mit Delfarbenanstrich versehen.

Neben dem Güterschuppen wurde eine kleine provisorische Ladebühne von ausgewechselten Bahnschwellen, 16 Fuß lang, 8 Fuß breit, hergestellt, wodurch zur Erlangung einer besseren Anfahrt die Beseitigung von 4,5 lauf. Ruthen Geleise erforderlich wurde.

Emmerich. Im Stationsgebäude wurde die Malerei der Decke und Wände im Wartesaale I. und II. Klasse und der Decke des Wartesaales III. und IV. Klasse renovirt.

Fenster, Thüren und sonstiges Holzwerk des Wartesaales I. und II. Klasse wurden dabei mit einem Delfarbenanstrich versehen. Das durch Fäulniß zerstörte Holzwerk des Uhrthurmes und die darunter befindliche Decke wurde erneuert, und sind in fünf Zimmern der Dienstwohnungen die Fußböden reparirt und mit neuem Delanstrich versehen worden.

Die zur Aufnahme des Regenwassers im Dachgeschoße aufgestellten Reservoirs erhielten einen Delfarbenanstrich, eine zweckmäßigere Aufstellung und Ableitung des überfließenden Wassers.

Das äußere Holzwerk des Koteschuppens, eben so Thore, Thüren, Fenster 2c. 2c. des älteren Theiles des Lokomotivschuppens, der Maschinenwerkstätte und Wasserstation, so wie der ersten Wagen-Reparatur-Werkstätte und das innere Holzwerk des diesseitigen Abtrittsgebäudes erhielten einen neuen Delfarbenanstrich.

Zwischen den beiden Wagen-Reparatur-Werkstätten wurde eine hochliegende große Schiebebühne mit 9,46 lauf. Ruthen dazu gehörigem Geleise und damit in Verbindung das zweite Geleise für die neue Werkstätte mit 8,225 lauf. Ruthen hergestellt, auch kamen 17,275 lauf. Ruthen Geleiseanlage mit einer Weiche zur Verbindung des Wagen-Reparatur-Werkstättengeleises mit dem Lokomotivschuppen-Geleise zur Ausführung.

Ein kleines massives mit Pappe gedecktes Gebäude von 18 $\frac{1}{6}$ Fuß Fronte und 27 $\frac{1}{2}$ Fuß Breite, in welchem ein Raum für den Lampenputzer, so wie eine Waschküche eingerichtet, wurde an Stelle der alten bauwürdigen Lampenputzer-Bude erbaut.

Ein neues massives Beamtenhaus, in welchem Aufenthalts-Lokale für das Fahrpersonal, Magazinträume, Spritzenremise und eine Dienstwohnung für den Bahnmeister hergerichtet werden, ist im Rohbau vollendet worden.

Verschiedene Theile der Latten-Einfriedigungen und Thore, so wie die Draht-Einfriedigung der Gärten am Vorplatze und die gemeinschaftlichen Barrieren an der Haupteinfahrt erhielten einen neuen Delfarbenanstrich.

Zum Entladen der, namentlich aus dem Osten kommenden großen Viehzüge wurde eine 240 Fuß lange Ladebühne aus alten Bahnschwellen mit einer 18 Fuß im Plateau breiten Erdschüttung dahinter, mit nebenan liegender Düngergrube, eingefriedigter Hofanlage und Ausgangsthor nach der Chaussee zur Ausführung gebracht. Vor der Rampe wurde ein besonderes Geleise mit zwei Weichen in einer Länge von 56,875 lauf. Ruthen hergestellt. Zur Beleuchtung der Rampe wurden drei Laternen aufgestellt.

Wegen des gesteigerten Verkehrs sind die Geleiseanlagen auf dem diesseitigen Bahnhofe um drei Rangirgeleise mit vier Weichen in einer Gesamtlänge von 200,333 laufenden Ruthen erweitert worden.

9. Pflanzungen.

In der ersten und vierten Bahnmeisterei wurden zwei Schachtgruben mit 11,862 Weidenesplingen und in der zweiten und dritten Bahnmeisterei zwei Schachtgruben mit 4902 jungen Kieferpflanzen bepflanzt.

Zu den 131 Morgen Pflanzungen sind dadurch im laufenden Jahre hinzugekommen circa 6 Morgen, so daß sich jetzt die ausgeführten Pflanzungen auf 30 Morgen in den Bahnhöfen und 107 Morgen an der Bahn erstrecken und bepflanzt sind mit 127,344 Erlen, 26,918 Birken, 14,250 Kiefern, 700 Buchen, 10,000 Ahorn, 42,620 Eichen, 4093 Maulbeerbäumen und Sträuchern, 1035 Akazien, 6447 Pappeln, 17,500 Weiden, 1957 Obstbäumen, 1902 verschiedenen Pflanzen und Ziersträuchern.

10. Außerordentliche Ansagen.

Die 440,17 lauf. Ruthen lange Pferde-Zweigbahn vom Bahnhofe Wesel zum Rheinhafen daselbst war, nachdem die Zugbrücken an den beiden Wallgrabenbrücken vollendet, betriebsfähig hergestellt und fand am 3. Juli die polizeiliche Abnahme Statt. Ein Betrieb auf derselben hat bisheran jedoch noch nicht Statt gefunden.

G. Köln-Rheinischer Eisenbahn.

I. Grunderwerb.

Die definitive Vermessung des Bahnterrains ist im Laufe des Jahres 1865 nahezu vollendet worden. Nur in sechs Gemeinden waren die Arbeiten am Jahreschlusse noch im Rückstande, indeß auch hier so weit vorgeschritten, daß die Fertigstellung jedenfalls bis zum Sommer 1866 erfolgen wird. Mit der Ablieferung der Vermessungsarbeiten haben die Verhandlungen mit den Eigenthümern wegen Aufnahme der Schlußverträge und die definitive Abrechnung über die Grundentschädigungen überall gleichen Schritt gehalten, so daß auch hinsichtlich der Zahlung der Restauschillinge Rückstände nur in so weit verblieben sind, als dies wegen der Hypothekenverhältnisse oder sonstiger Anstände unvermeidlich war.

Der Gesamtflächeninhalt der erworbenen Grundstücke betrug am Jahreschlusse 3072 Morgen 110 □-Ruthen 18 □-Fuß, wovon jedoch 69 Morgen 37 □-Ruthen 22 □-Fuß wieder veräußert waren.

Von dem erworbenen Terrain fallen

auf 82 Gemeinden in Preußen	2603 Morgen	136 Ruthen	48 Fuß
„ 9 „ „ Nassau	356	17	38
„ 5 „ „ Hessen	112	136	32

Dasselbe bestand in Morgen (rot.)

	Acker.	Wiesen.	Gärten.	Hausplätze.	Wald und Holzung.	Fütung.	Gräben und Flußbetten.
in Preußen:	1387	687	46	9 ¹ / ₂	314	128	33
„ Nassau:	147	124	32	1	33	6	12
„ Hessen:	78	28	—	—	2 ¹ / ₂	—	4
	1612	839	78	10 ¹ / ₂	349 ¹ / ₂	134	49 Morgen.

Zu den Bahnhöfen sind (rot.) 490, zur Bahn selbst und den Nebenanlagen (Wege, Flußverlegungen zc.) 1794 Morgen verwendet worden. An disponiblen Abplätzen waren 719 Morgen vorhanden, von welchen excl. des den Bahnmännern zur Benutzung überwiesenen s. g. Dienstlandes 340 Morgen verpachtet waren.

Die Gesamtsomme der bis ult. 1865 verausgabten Kosten des

Grunderwerbs beträgt..... 1,672,960 Thlr. 21 Sgr. 8 Pfg.

Hievon fallen auf:

den reinen Kaufpreis der Grundstücke	1,343,680	„	16	„	5	„
den Kaufpreis von Gebäulichkeiten und die Entschädigungen für Herstellung feuer sicherer Bedachungen an in der Nähe der Bahn liegenden Gebäuden.....	92,348	„	23	„	1	„
die Entschädigungen für Umwege, Werthverminderung der Restparzellen, Aufwuchs, Pacht der nur zur vorübergehenden Benutzung behufs der Ausschachtung und als Lagerplätze erworbenen Grundstücke, Ablösung von Renten zc.....	86,917	„	24	„	7	„
die an die Eigentümer gezahlten Zinsen der Kaufpreise....	71,566	„	29	„	4	„
die denselben erstatteten Steuern.....	5,814	„	13	„	2	„
die Diäten der Kommissarien für den Grunderwerb	36,878	„	20	„	8	„
die Gebühren der Expropriations-Kommissarien und Taxatoren, die Gerichts- und Prozeßkosten, so wie die Kosten der Hypothekenauszüge	22,699	„	18	„	7	„
die Vermessungskosten	13,053	„	25	„	10	„

Summa wie oben 1,672,960 Thlr. 21 Sgr. 8 Pfg.

Abgesehen von den zur Zeit noch nicht festzustellenden Restkaufgeldern, ergibt sich aus vorstehenden Angaben, daß der Kaufpreis einschließlich aller Nebenkosten im Durchschnitt pro Morgen 544¹/₂ Thlr. und ausschließlich der letzteren 437 Thlr. beträgt. In Preußen ist der Morgen ausschließlich der Nebenkosten durchschnittlich mit 400¹/₂ Thlr., in Nassau mit 659¹/₂ Thlr. und in Hessen mit 589¹/₂ Thlr. bezahlt worden.

Pro Meile Bahnlänge betragen die Gesamtkosten des Grunderwerbs (rot.) 68,826 Thlr.

2. . Kofnkörper.

Die Dämme haben ſich durchweg gut gehalten und die Einſchnitte im Allgemeinen keine weſentlichen Veränderungen erfahren. Die nach dem vorigjährigen Bauberichte an vielen Stellen abgerutſchten Lehmböſchungen der Einſchnitte ſind, ſo weit nicht beſondere Umſtände einzelne Herſtellungsarbeiten erforderlich machten, biſher ſich ſelbſt überlaſſen und ſcheinen allmählich zur Ruhe zu kommen. Obgleich dieſelben in ihrer jetzigen unregelmäßigen Geſtalt keinen angenehmen Anblick gewähren, ſo erſcheint es dennoch angemefſen, die allgemeine Regulirung noch zu verſchieben und abzuwarten, ob der jetzige Zuſtand derſelben ſich als dauernd bewährt.

Eine bedeutende Befefigungsarbeit hat im Geilhauser Einſchnitt ausgeführt werden müſſen, und zwar zwiſchen Nummerſtein 8,41 und 8,43. Die wiederholten Kutfchungen der hohen Lehmböſchung an dieſer Stelle hatten die am oberen Rande derſelben hinlaufende Bezirksſtraße verengt und in Gefahr gebracht, ſo daß außer der Reparatur der theilweiſe ſchon vorhandenen Futtermauern die Ausführung einer ausgedehnten Böſchungspflaſterung nöthig wurde. Außerdem wurde unter der Bezirksſtraße ein eiſerner Röhrendurchlaß angelegt, welcher das im jenseitigen Straßengraben ſich anſammelnde Waſſer abführt, ſo daß es mittels einer in der Einſchnittsböſchung angelegten Kaſtade in den linksseitigen Bahngraben abfließt, ohne der Böſchung Schaden zufügen zu können. Im Uebrigen beſchränken die Arbeiten am Bahnkörper ſich auf die gewöhnliche Reinigung der Gräben und Unterhaltung der Entwässerungsanlagen.

3. Einfriedigungen.

Die Arbeiten hieran beſtanden nur aus den gewöhnlichen kleinen Reparaturen, Erneuerung des Anſtrichs ꝛc. Die lebendigen Hecken befinden ſich zum größten Theile in einem unbefriedigenden Zuſtande, wozu die trockene Witterung des letzten Sommers weſentlich beigetragen hat. Für die nächſte Zeit werden deſhalb nicht unerhebliche Nachpflanzungen und theilweiſe Erneuerungen der Hecken ausgeführt werden müſſen.

4. Ueberbrückungen.

Bei einigen kleinen Durchläſſen mußte das Mauerwerk theilweiſe erneuert werden.

Bei den größeren Brücken, Durchläſſen und Wegeunterführungen war nur hin und wieder die Erneuerung des ſchadhaf gewordenen Fugenputzes erforderlich; auch mußten einzelne verwitterte Ziegelſteine ausgewechſelt werden.

Die Asphaltabdeckung der Gewölbe wurde einer Reviſion unterworfen und fand ſich faſt überall in befriedigendem Zuſtande. Nur bei der Brücke bei Brachbach zeigten ſich einige das Waſſer durchlaſſende Stellen als Folge der mangelhaften Asphaltdecke, deren Erneuerung aber der frühere Unternehmer ſofort veranlaſtete.

Bei den Brücken zu Stromberg und Roſsbach mußten die Stützpfiler neu mit Steinen umpackt werden, ſo wie auch einige Reparaturen des durch Eisgang beſchädigten Ufer- und Anſchlußpflaſters nöthig wurden.

An den eiſernen Brücken der VI. Betriebs-Inſpektion wurde durchweg der Oelfarbenanſtrich erneuert; im Uebrigen beſchränkten ſich die Arbeiten auf Reparatur einiger ſchadhaften Theile des Bohlenbelags.

5. Tunnels.

In den Tunnels bei Merten, Goppengarten, Mauel, Stabe, Brachbach und Herdorf haben sich wiederum verwitterte Ziegelsteine in ziemlich beträchtlicher Zahl vorgefunden, welche entfernt und durch besonders hartgebrannte Steine ersetzt wurden. Diese Arbeiten waren sehr mühsam und wurden dadurch kostspielig, daß dieselben, um den Betrieb nicht zu stören, nur zur Nachtzeit ausgeführt werden konnten, die Gerüste dazu stets Abends zum Tunnel und Morgens wieder zum nächsten Bahnhof transportirt werden mußten und die Vermauerung und theilweise Verputzung durchweg mit Cement bewerkstelligt wurde.

Es ist wahrscheinlich, daß diese Arbeiten auch noch in den folgenden Jahren sich an anderen Stellen in ähnlicher Weise wiederholen werden.

6. Bahnmeister- und Wärterhäuser etc.

Der nordwestliche Giebel der Bahnmeisterwohnung bei Herdorf hat eine Schieferbekleidung zum Schutz gegen Regen zc. erhalten.

Das zur Bahnmeisterwohnung auf Station Ehringshausen gehörige Stallgebäude ist durch Feuer im Dache zerstört worden und bei der Herstellung mit 2½ Fuß hohen Aufsatzwänden zur Gewinnung eines nutzbaren Speichers versehen.

Die sämtlichen Wärterbuden der V. Betriebs-Inspektion haben einen neuen Delfarbenanstrich erhalten, auch sind deren Pappdächer neu getheert worden.

Im Uebrigen waren nur die gewöhnlichen kleinen Reparaturen erforderlich.

7. Telegraphie.

Von den im Ganzen vorhandenen 204 hölzernen Telegraphenmasten wurden 17 Stück oder 8,3% wegen Fäulniß erneuert. Viele Masten und Glodenhäuschen wurden mit Delfarbe neu gestrichen.

In den Apparaten und Leitungen der elektrischen Telegraphie sind erhebliche Aenderungen nicht vorgekommen. Auf Deuzerfeld wurde für die Linie nach Deuz ein Morseapparat neu aufgestellt. Die Leitungen haben nur wenige und kurze Störungen erlitten.

8. Oberbau.

Im Jahre 1865 sind an Nebengeleisen auf den Bahnhöfen im Ganzen 277 Lauf. Ruthen Geleise hinzugekommen, so daß die gesammte Geleislänge beträgt:

für die Linie Deuz-Gießen	=	62829	Lauf. Ruthen,
" " " Herdorf-Siegen	=	6850	" "
zusammen	=	69679	Lauf. Ruthen.

An schadhafte Schienen wurden ausgewechselt:

auf der Strecke	Deuz-Bezsdorf	=	21637	lauf. Fuß
"	"	"	34031	" "
"	"	"	8281	" "
"	"	"	8951	" "

zusammen = 72900 lauf. Fuß.

Diese Schienen sind zum größten Theile solche, deren vierjährige Garantiezeit Seitens der Lieferanten im Laufe des Jahres zu Ende ging und deshalb als beschädigt, nicht aber als völlig unbrauchbar zur Auswechslung gelangt sind. Dasselbe wird sich auch im nächsten Jahre, namentlich für die Strecke Dillenburg-Gießen wiederholen.

Außerhalb der Garantiezeit wurden nur ausgewechselt:

auf der Strecke	Deuz-Bezsdorf	=	7478	lauf. Fuß
"	"	"	285	" "

zusammen = 7763 lauf. Fuß.

An Schwellen sind ausgewechselt:

auf der Strecke	Deuz-Bezsdorf	=	501	Stück
"	"	"	100	"
"	"	"	722	"
"	"	"	21	"

zusammen = 1344 Stück.

Die starke Auswechslung auf der Strecke Dillenburg-Gießen findet in dem Umfange Erklärung, daß auf dieser Strecke 687 Stück eichene Schwellen zur Verwendung gekommen sind und als dauerhaft sich nicht bewährt haben.

An Riez wurde zur Unterhaltung des Oberbaues gebraucht:

auf der Strecke	Deuz-Bezsdorf	=	720	Schächtrüthen
"	"	"	384	"
"	"	"	440	"
"	"	"	80	"

zusammen = 1624 Schächtrüthen.

An neuen Weichen sind eingelegt:

1	Stück	auf	Bahnhof	Deuzfeld
1	"	"	"	Dillenburg
1	"	"	"	Weplar

zusammen 3 Stück, dagegen sind

2 Stück auf Bahnhof Gießen als entbehrlich aufgenommen, so daß nur

1 Weiche als Vermehrung auf den Bahnhöfen hinzugekommen ist.

Außerdem aber sind noch 2 Weichen in freier Bahn eingelegt worden, nämlich:

1 Stück zwischen Dillenburg und Herborn für den Ladestrand der Bürgerhütte,

1 Stück zwischen Herborn und Sinn für den Ladestrand der Neuöffnungshütte.

Die neuen Herzstücke sind auch in diesem Jahre von Gräson aus Hartguß gefertigt.

9. Stationen.

Denzelsfeld. Der Wagenschuppen Nr. I. wurde abgebrochen und im Hofe der Wagenwerkstätte wieder aufgestellt, um dort als Anstreicherschuppen benutzt zu werden. Die frühere äußere Bretterverschalung wurde dabei entfernt und das Stielwerk mit Ziegelsteinen ausgemauert.

Der Fußboden ist zwischen den einzelnen Geleisen hochkantig gepflastert und wird der Schuppen mittels zweier Defen, die gleichzeitig zum Heißmachen von Brenneisen eingerichtet sind, heizbar gemacht. Der Güter-Umladeschuppen ist um 80 Fuß in der Konstruktion des bestehenden Theiles verlängert worden, da sowohl für die Bureauräume als für die Arbeitsbühnen eine Vergrößerung dringend geboten war.

Die Deckenbalken des Schuppens erhielten theilweise einen Belag, um auf dem dadurch geschaffenen Raume die reponirten Akten der Güterexpedition unterbringen zu können.

Sowohl in diesem Schuppen wie in der Sattlerwerkstätte, dem Anstreicherschuppen und der Wagenmeisterbude ist Gasbeleuchtung hergerichtet worden.

Zwei Brunnen, der eine im Hofe der Wagenwerkstatt, der andere vor derselben, erhielten eiserne Saug- und Druckpumpen.

Neben dem Lokomotivschuppen wurde ein zweiter 5 Fuß im Lichten haltender Brunnen abgeteuft und mit dem älteren Maschinenbrunnen verbunden, um auch bei den kleinsten Wasserständen des Rheines gegen Wassermangel geschützt zu sein.

Das im provisorischen Güterschuppen befindliche Strohmagazin wurde nach dem Brennholzlagerplatze verlegt und die hierdurch gewonnenen Räumlichkeiten zur einen Hälfte zu einem Lampenputzlokal und zur anderen zu einem Aufenthaltslokal für das Zugpersonal eingerichtet.

Der Schornstein in dem für Selbgießerei bestimmten Raume der Achsenrichtwerkstätte wurde neu aufgeführt, da die alte Anlage nicht ganz feuerficher erschien.

Im Hofe der Wagenwerkstätte wurden zum Aufstellen der Saugachsen zwei Geleise von 15 Ruthen Länge hergestellt.

Troisdorf. Der bis dahin noch fehlende Zufuhrweg zum Güterschuppen wurde ausgebaut und befestigt.

Sennef. Statt der hölzernen Viehrampe, welche unbrauchbar geworden, wurde eine massive Rampe hergestellt.

Eitorf. Ein Theil des Daches des Lokomotivschuppens brannte ab und mußte in Folge dessen erneuert werden; die Ursache des Brandes ist unaufgeklärt geblieben.

Au. Die Futtermauer an den Erzlagerplätzen wurde um 15 laufende Ruthen verlängert.

Wissen. Mit den aus den Einschnitten bei Stromberg und Opfen zc. abgerutschten Erdmassen wurde eine Aufhöhung der Kohlenlagerplätze ausgeführt und letztere dadurch nutzbarer gemacht.

Kirchen. Eine Centesimalbrückenwaage nebst Wiegehäuschen wurde errichtet, und zwar mit einer neuen Keilvorrichtung zur Entlastung der Waage, so daß dieselbe auch von Lokomotiven passiert werden kann. — Bis jetzt hat sich diese von Pellenz in Köln ausgeführte Waage gut bewährt.

Niederselbden. Im Abfuhrwege zum Güterschuppen sind zur Ueberbrückung des Chauffeegrabens zwei Durchlässe angelegt worden.

Siegen. Im Dachgeschosse des Stationsgebäudes wurden zur Benutzung für die beiden Gehülfen der Bahnhof-Inspektoren zwei Kammern eingerichtet. — Auch hier ist eine Centesimalbrückenwaage nebst Wiegehäuschen mit derselben Entlastungseinrichtung wie in Kirchen erbaut. Die Gaseinrichtung wurde auf die Wagenreparaturwerkstätte ausgedehnt.

Die Anlage einer besonderen Feuerung zur Erwärmung des Wassers für die Fußwärmer fand in der Schmiede der vorbezeichneten Werkstätte Statt.

Das provisorische Stationshaus, welches bisher als Magazin benutzt war, ist durch Abbruch des Anbaues und Aufbau einer Etage zur Dienstwohnung für den bis jetzt zu Niederschelden stationirten Bahnmeister umgeändert, und in einem kleinen Anbau am westlichen Giebel ein Stall, so wie ein Magazin für Oberbau-Utensilien und Materialien hergerichtet worden. — Das Stationsgebäude ist mit Basaltplaster 6 Fuß breit umgeben und die Anfahrt vor demselben in gleicher Weise befestigt worden.

Weydorf. Der im Jahre 1864 begonnene Vergrößerungsanbau des Empfangsgebäudes ist vollendet und in Benutzung genommen worden.

Sowohl die Werkstätten als die viele nächtliche Rangirarbeit machte die Einführung der Gasbeleuchtung dringend wünschenswerth.

Das zur Aufnahme der Gasbereitungsanstalt bestimmte Gebäude, so wie die Rohrleitung nach den einzelnen Gebäuden und Laternen der Station hin sind im Wesentlichen vollendet worden.

Die Apparate zur Gaszeugung selbst wurden jedoch von der Kölnischen Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft nicht in der bedungenen Zeit geliefert, so daß die Erleuchtung der Station mit Gas nicht mehr vor dem Jahresfluß, sondern erst im Februar 1866 zur Ausführung kommen konnte. — Eine erhöhte Erzstation mit einer hölzernen Schalung von 30 Ruthen Länge und einem chaussirten Zufuhrwege ist ausgeführt worden.

Herdorf. Der Anfuhrweg zur Erzstation ist mit einer Packlage versehen und ein 1½ Fuß weiter Durchlaß zu besserer Entwässerung der Seitengräben in demselben angelegt worden.

Burbach. Zur Verbindung der beiden Wasserstationen ist eine Rohrleitung hergestellt und in Benutzung genommen worden.

Dillenburg. Die Beleuchtung der Station mit Gas ist seit Ende des Monats November ins Leben getreten.

Der in Folge der Vermehrung der Erzversendung nothwendig gewordene dritte Ladestrang ist angelegt und durch eine Weiche mit dem sogenannten Weichengeleise in Verbindung gesetzt worden.

Sinn. Der aus dem provisorischen Lokomotivschuppen in Burbach hergerichtete Güterschuppen ist aufgestellt und dem Betriebe übergeben worden.

Weylar. Der durch den vermehrten Verkehr bedingte Umbau der Erzstation ist zur Ausführung gebracht, namentlich sind die Ladepätze um 4 Fuß über Schienenunterkante erhöht und mit 46 Ruthen langen Futtermauern eingefast worden; ferner ist ein chaussirter Zufuhrweg zu denselben hergestellt und die Kontrolwaage an den zu diesem Zwecke eingelegten Strang verlegt worden.

Hinter dem Wirthschaftsgebäude ist durch Anlage eines Lattenzauns ein von dem Perron getrennter Wirthschaftshof gebildet worden, auch wurde die Pumpe verlegt, um besseres Wasser zu erhalten.

Gießen. Die neu beschaffte Kontrolwaage ist zur Aufstellung gekommen.

Das früher in Sinn als Güterschuppen benutzte kleine Fachwerkgebäude ist nach Gießen versetzt und zur Benutzung als Spritzenhaus eingerichtet und aufgestellt worden.

Zur leichteren Beschaffung des Wassers bei etwa entstehendem Brande im Bereiche der zur Wagenreparaturwerkstätte gehörigen Gebäude ist eine Wasserleitung aus den Reservoirs des Lokomotivschuppens nach dem Aeußeren dieses Gebäudes eingerichtet worden.

Die bedeckte Perronhalle ist mit einem Basaltplaster, und der Zufuhrweg zum Güterschuppen mit einem Schutzgeländer versehen worden.

10. Außerordentliche Anlagen.

Beim Dorfe Kofsbach wurde oberhalb der Brücke daselbst eine neu gepflasterte Furth auf Anordnung der Königlichen Regierung hergestellt.

Das Wehr der Brachbacher Mühle war durch Hochwasser unterspült und zum Theil zerstört worden. Da dasselbe beim Bau der Bahn wesentlich verändert worden war, so ist die Herstellung auf Kosten der Bahn geschehen.

Im Einschnitte beim Nummersteine 8,72 ist ein neuer Seitendurchlaß von 30 Fuß Länge erbaut.

Die auf vielen Stationen bisher noch vorhandenen provisorischen hölzernen Glocenständer waren meistens verfault und sind durch gußeiserne Glocenhalter ersetzt worden.

11. Anschlüsse.

Die vorhandenen Anschlüsse der Köln-Giesener Bahn sind aus der Anlage IX. zu ersehen. Neu hinzugekommen sind:

ein Ladestrang für die Bürgerhütte, zwischen Herborn und Dillenburg mittels einer Weiche in freier Bahn angeschlossen, 27 Ruthen lang;

ein Ladestrang der Neuöffnungshütte, 31 $\frac{1}{2}$ Ruthen lang, zwischen Herborn und Sinn mittels einer Weiche in freier Bahn angeschlossen.

Außerdem ist der Ladeplatz der Grubenbesitzer Kamp Bubderus und Raab zwischen Weplar und Gießen mit den Eisensteingruben Raab und Philippswonne durch schmalspurige Bahnen von 45 und 68 Ruthen Länge in Verbindung gebracht worden.

H. Die beiden Rheinbrücken.

a. Die feste Rheinbrücke zwischen Köln und Deuß.

In der Straßenbrücke zeigten einzelne Balken der Fahrbahn Anfänge der Fäulniß, und wurde deshalb mit Rücksicht auf den außerordentlich lebhaften Verkehr des Fuhrwerks und die häufig vorkommenden Transporte, besonders schwerer Kessel und Maschinenteile, für zweckmäßig befunden, die hölzernen Straßenbalken allmählich durch Träger von gewalztem Eisen zu ersetzen. Mit dieser Konstruktion wurde begonnen und eine Spannweite, die erste von Deuß aus, in ihrer ganzen Länge mit eisernen Trägern versehen.

Der Bohlenbelag, welcher ursprünglich theils aus Buchen- theils aus Kiefernholz bestand, wird künftig aus Eichenholz hergestellt werden und wurde hiermit bereits im Jahre 1865 begonnen. Die Kiefernbohlen haben nämlich nach den gemachten Erfahrungen eine zu geringe Dauer, die buchenen Bohlen dagegen, welche dauerhafter und wohlfeiler sind und in pekuniärer Beziehung auch den Vorzug vor eichenen Bohlen verdienen würden, haben so vielfache Klagen wegen ihrer Glätte und der daraus für die Pferde entstehenden Gefahr veranlaßt, daß von deren fernerer Verwendung abgesehen werden soll.

Auch das bisherige Kampenpflaster, welches von sehr sauber bearbeitetem Stenzelberger Tracht hergestellt war, hat sich für hiesige Verhältnisse als nicht dauerhaft genug gezeigt. Bei den Reparaturen desselben fand sich, daß die Steine in der Mitte der Fahrbahn bereits bis auf die Hälfte ihrer ursprünglichen Höhe abgenutzt waren. Die nöthigen Erneuerungen wurden daher aus festern Tafelbasalten hergestellt, hierbei aber darauf gehalten, daß die Steine nur eine Breite von 4 Zoll haben, um dadurch den Pferden gehörige Sicherheit gegen Ausgleiten zu gewähren.

Auf der Eisenbahnbrücke wurde eine neue Weichenverbindung der Geleise angelegt, da die Betriebsverhältnisse eine solche als nothwendig ergeben hatten. Der Oelfarbenanstrich des Eisenwerkes bedarf der sorgfältigsten Unterhaltung und ist zu diesem Zweck die Anordnung getroffen, daß in jedem Jahre etwa ein Drittel, also in drei Jahren das gesammte Eisenwerk einen neuen Strich erhält. Demgemäß wurde im Jahre 1865 das Eisenwerk der Eisenbahnbrücke zur Hälfte neu gestrichen.

Zu den Schienengeleisen der Brücke und der Anfahrten wurden 159 lauf. Fuß Schienen erneuert. Im Uebrigen kamen nur gewöhnliche kleine Reparaturen vor.

b. Die Schiffbrücke zwischen Köln und Deuß.

Die Arbeiten an der Schiffbrücke bestanden in Reparatur der Schiffe, Ersatz der schadhaft gewordenen Straßen- oder Jochbalken und Erneuerung und Unterhaltung des Bohlenbelags.

Anlage II. Anlage III. Anlage IV. Anlage V. Anlage VI. Anlage VII. Anlage VIII.	<p>Eine Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Mindener Eisenbahn, die Ruhrorter und die Duisburger Zweigbahn ist gegeben in der Anlage II.</p> <p>für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn " " " III.</p> <p>" " Köln-Siegener Eisenbahn " " " IV.</p> <p>" " feste Rheinbrücke " " " V.</p> <p>In der Anlage VI. findet sich die Uebersicht von dem Gesamt-Belastungszustande und der Betheiligung der Staatskasse rüchlich des ganzen Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1865. Die Nachweise über die bisherige Amortisation des Anlagekapitals ist in der Anlage VII. gegeben.</p> <p>In der Anlage VIII. sind die Einnahmen und Ausgaben des Garantiefonds für die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, Köln-Siegen-Siegener Eisenbahn und die feste Rheinbrücke zwischen Köln und Deuß für das Jahr 1865 nachgewiesen. Nach dem zwischen dem Staate und der Gesellschaft unterm 10. August 1865 abgeschlossenen Vertrage in Betreff der Aufhebung der Aktien-Amortisation ist die Reduktion des dormaligen Bestandes des Garantiefonds auf einen Werth von zwei Millionen Thalern jederzeit zulässig.</p>
---	--

III. Betriebs-Bericht.

A. Bestand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Transportmittel.

1. Lokomotiven und Tender.

a. Bestand.

Zu den am Schlusse des Jahres 1864 vorhanden gewesenen 244 Lokomotiven mit 216 Tendern sind im Laufe des Jahres 1865 hinzugekommen:

- vier Tendermaschinen, im Allgemeinen von derselben Konstruktion wie die letztbeschafften, jedoch mit dem Unterschiede, daß dieselben 112 Pfund Dampfdruck anstatt des früheren Dampfdrucks von 100 Pfund, und einen viereckigen Feuerkasten haben, anstatt des früheren kleinen runden Feuerkastens, von A. Vorfig in Berlin;
- vier Gütermaschinen mit Tendern von derselben Konstruktion wie die im Vorjahre beschafften, von A. Vorfig in Berlin;
- vier Gütermaschinen mit Tendern, von gleicher Konstruktion, von der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe;
- acht Gütermaschinen mit Tendern, mit 18zölligen Cylindern, 24 Zoll Hub, 4 gekuppelten 4¹/₂füßigen Treibrädern und 112 Pfund Dampfdruck, von A. Vorfig in Berlin;
- sechs Gütermaschinen mit Tendern, mit 19zölligen Cylindern, 24 Zoll Hub, 6 gekuppelten 4¹/₂füßigen Treibrädern und 112 Pfund Dampfdruck, von A. Vorfig in Berlin.

Eine fernere Veränderung des Bestandes ist dadurch eingetreten, daß wir im Laufe des Jahres 1865 fünf von unseren alten leichten Maschinen ausrangirt haben. An Stelle derselben haben wir drei Gütermaschinen mit Tendern von derselben Konstruktion und demselben Lieferanten wie die vorgenannten acht Stück mit 18zölligen Cylindern beschafft, und zwei Personenzug-Maschinen mit Tendern von derselben Konstruktion wie die letztbeschafften, mit 15zölligen Cylindern und 5¹/₂füßigen Treibrädern, jedoch mit 112 Pfund Dampfdruck anstatt der früheren 100 Pfund, bei A. Vorfig in Berlin in Bestellung gegeben.

Die Gesellschaft war mithin am Schlusse des Jahres 1865 im Besitze von 268 Lokomotiven mit 236 Lendern (sfr. Anlage X.)

Außer den beiden letztgenannten Ersatzmaschinen sind zur Vermehrung des Lokomotiv-Bestandes für das laufende Jahr in Bestellung gegeben:

sechs Tendermaschinen von derselben Konstruktion wie die im Vorjahre beschafften, bei Rich. Hartmann in Chemnitz;

vier Gütermaschinen mit Tendern, mit 18zölligen Cylindern, von denselben Haupt-Dimensionen wie die im Vorjahre beschafften gleichartigen Maschinen, jedoch mit größeren Kesseln von Gußstahl, bei A. Vorfig in Berlin;

sechs und dreißig Gütermaschinen mit Tendern, von derselben Gattung, bei der Maschinen-Fabrik der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien;

zwei Gütermaschinen mit Tendern, mit 19zölligen Cylindern, von denselben Haupt-Dimensionen wie die im Vorjahre beschafften gleichartigen Maschinen, jedoch mit größeren Feuerkasten und Kesseln aus Gußstahl, ebenfalls bei der vorgenannten Fabrik.

Von unseren alten leichten Maschinen sind fernere vierzehn Stück nach und nach auszurangiren, und haben wir an Stelle derselben zur Ablieferung im Jahre 1867 sechs Personenzug-Maschinen mit Tendern, mit 16zölligen Cylindern, 22 Zoll Hub, 4 gekuppelten $5\frac{1}{2}$ füßigen Treibrädern, 112 Pfund Dampfdruck, und acht Gütermaschinen mit Tendern, mit 18zölligen Cylindern und 4 gekuppelten Treibrädern, bei A. Vorfig in Berlin in Bestellung gegeben.

Die Gesellschaft wird nach vollständiger Ausführung aller bis jetzt gemachten Bestellungen 328 Lokomotiven mit 290 Lendern besizen.

Für die neuen größeren Gütermaschinen haben wir Gußstahlessel hauptsächlich deshalb gewählt, weil wir für rathsam hielten, die zweckmäßig erschienene Vergrößerung der Kessel mit annähernder Beibehaltung des bisherigen Gewichtes zu erhalten.

Die spezielle Beschreibung der einzelnen Lokomotiven, welche am Schlusse des Jahres 1865 vorhanden waren, ist in der bereits erwähnten Anlage X. enthalten; zur besseren Uebersicht lassen wir nachstehend eine generelle Uebersicht der verschiedenen Gattungen folgen:

Gattung.		Stückzahl		
		im Einzelnen.	zusammen.	im Ganzen.
I. Große Personenzug-Lokomotiven				
mit 6 1/2-füßigen Treibrädern (Schnellzug-Maschinen):				
a.	mit 16 1/2-füßigen Cylindern, 112 Pfd. Dampfdruck	8		
b.	„ 16 1/2-füßigen „ 100 „ „	9		
c.	„ 16 1/2-füßigen „ 100 „ „	1		
d.	„ 16 1/2-füßigen „ 98 1/2 „ „	2		
e.	„ 15 1/2-füßigen „ 98 1/2 „ „	15		
	Summa der Schnellzug-Maschinen		35	
mit 5 1/2-füßigen Treibrädern:				
a.	mit 15 1/2-füßigen Cylindern, 100 Pfd. Dampfdruck	16		
b.	„ 15 1/2-füßigen „ 98 1/2 „ „	3		
	Summa		19	
	Summa der großen Personenzug-Lokomotiven			54
II. Alte leichte Personenzug-Lokomotiven:				
a.	mit 14 1/2-füßigen Cylindern, 90 Pfd. Dampfdruck	1		
b.	„ 15 1/2-füßigen „ 74 1/6 „ „	4		
c.	„ 14 1/2-füßigen „ 74 1/6 „ „	7		
d.	„ 13 1/2-füßigen „ 74 1/6 „ „	9		
	Summa der alten leichten Personenzug-Lokomotiven			21
III. Größere Güter-Maschinen				
mit 5-füßigen Treibrädern:				
a.	mit 17 1/2-füßigen Cylindern, 100 Pfd. Dampfdruck	2		
b.	„ 16 1/2-füßigen „ 100 „ „	2		
c.	„ 16 1/2-füßigen „ 98 1/2 „ „	6		
	Summa mit 5-füßigen Treibrädern		10	
mit 4 1/2-füßigen Treibrädern:				
a.	mit 19 1/2-füßigen Cylindern, 112 Pfd. Dampfdruck	6		
b.	„ 18 1/2-füßigen „ 112 „ „	11		
c.	„ 17 1/2-füßigen „ 112 „ „	37		
d.	„ 17 1/2-füßigen „ 100 „ „	28		
e.	„ 17 1/2-füßigen „ 98 1/2 „ „	7		
f.	„ 16 1/2-füßigen „ 112 „ „	1		
g.	„ 16 1/2-füßigen „ 100 „ „	13		
h.	„ 16 1/2-füßigen „ 98 1/2 „ „	28		
	Summa mit 4 1/2-füßigen Treibrädern		131	
	Summa der großen Güter-Maschinen			141
IV. Maschinen zum Rangiren u.:				
alle leichte Güter-Maschinen			18	
sechsrädrige Tender-Maschinen:				
a.	mit 112 Pfd. Dampfdruck	4		
b.	„ 100 „ „	17		
c.	„ 98 1/2 „ „	3		
	Summa der sechsrädrigen Tender-Maschinen		24	
vierrädrige Tender-Maschinen			8	
alle leichte vierrädrige Rangir-Maschinen mit Tendern			2	
	Summa Maschinen zum Rangiren u.			52
	Ganze Anzahl			268

Die bereits in früheren Jahren mitgetheilten ungünstigen Erfahrungen mit eisernen Feuerkasten sind in gleichem Maße fortgeschritten.

Die in unserem letzten Jahresberichte erwähnte Durchbohrung der Stehbolzen haben wir fortgesetzt und für alle weiter bestellten Lokomotiven vorgeschrieben.

Es hat sich dadurch schon mehrfach gefunden, daß vereinzelt Stehbolzen nach verhältnismäßig kurzer Zeit gebrochen waren. Eine bestimmte Veranlassung des Bruchs war nicht zu erkennen, und dürfte dieselbe nur in — bis jetzt noch unbekanntem — Zufälligkeiten zu suchen sein. Weitere Folgen hatte der Bruch noch nicht, und es wäre derselbe ohne die Durchbohrung vielleicht noch jahrelang unentdeckt geblieben.

Auch das Verfahren, die Oeffnung im Feuerkasten zu verschließen und nur nach außen eine (etwa 3 Millimeter große) Oeffnung zu lassen, hat sich bis jetzt bewährt. Trotz der Ueberdeckung durch die Bekleidung macht sich der entstandene Mangel deutlich genug bemerklich, ohne jedoch die Fortsetzung der einmal begonnenen Fahrt zu behindern. Wäre die Oeffnung im Feuerkasten nicht verschlossen, so würde wahrscheinlich in den meisten Fällen der hervortretende Wasserstrahl die Maschine dienstunfähig machen.

Liegt der gebrochene Stehbolzen unter der Bekleidung, so muß diese für die notwendige Erneuerung doch abgenommen werden.

Auf unsere eigene Ausführung der qu. Durchbohrung kommen wir bei der „Unterhaltung der Lokomotiven“ zurück.

Die Verwendung von Gußstahl-Bandagen haben wir fortgesetzt, und werden alle unsere neuen Lokomotiven und Tender damit versehen, mit Ausnahme der Tendermaschinen, welche als Treibräder die sich fortwährend gut bewährenden Gußstahl-Scheibenräder erhalten.

Auch die schwedischen Kolben haben sich fortwährend gut bewährt, und werden unsere neuen Maschinen sämtlich damit versehen.

b. Leistungen.

¹⁸⁶ XI. Nach Anlage XI. haben unsere Lokomotiven 726,858,00 Zugmeilen resp. 786,344,27 Lokomotivmeilen zurückgelegt. Dies gibt in Berücksichtigung, daß die Lokomotiven Preußen, Nees, Rotterdam, Hochdahl, Neuß und Gladbach gar keine Meilen machen konnten, und daß die Dienstzeit der 5 austrangirten und der 29 neuen Maschinen einer Anzahl von 17 Maschinen entspricht, durchschnittlich pro Maschine 2907 Zugmeilen resp. 3145 Lokomotivmeilen.

Die zum Stationsdienst verwendete Maschine Teufel, welche nur zufällig einige kleine Fahrten gemacht, hat die kleinste (2,00), die Maschine Luzern die größte Anzahl (5894,07) von Zugmeilen zurückgelegt.

Lokomotivmeilen haben die am Schlusse des Jahres 1865 vorhandenen Maschinen zurückgelegt:

a. im Jahre 1865:

7	Lokomotiven	.....	keine
38	„	.....	weniger als 1000
42	„	.....	1000 bis 2000
34	„	.....	2000 „ 3000
68	„	.....	3000 „ 4000
52	„	.....	4000 „ 5000
27	„	.....	5000 „ 5915 ¹⁴ Meilen.

b. seit ihrer Beschaffung bis Ende 1865:

65 Lokomotiven	weniger als	10000
69 "	10000 bis	20000
42 "	20000 "	30000
41 "	30000 "	40000
34 "	40000 "	50000
11 "	50000 "	60000
6 "	60000 "	66159 Meilen.

Nach den verschiedenen Bahnstrecken verteilen sich die Leistungen der Lokomotiven wie folgt:

	Strecke.	Meilen der Lokomotiven		Summa. (Lokomotiv- Meilen.)	Demnach Lokomotiv- Meilen.
		mit Zügen. (Nutz- Meilen.)	ohne Züge.		
6rädige Maschinen 4rädige Maschinen	Rln-Minden	525457 ₁₀	50232 ₀₉	575689 ₁₉	1727069 ₀₁
	" "	3700 ₀₁	1564 ₄₀	5264 ₄₇	10529 ₇₄
	Summa Rln-Minden	529157 ₁₀	51797 ₁₀	580954 ₇₄	1737599 ₀₀
6rädige Maschinen 4rädige Maschinen	Oberhausen-Arnheim	56667 ₀₁	1435 ₇₁	58103 ₂₂	174309 ₀₀
	" "	—	7 ₁₀	7 ₁₀	14 ₂₀
	Summa Oberhausen-Arnheim	56667 ₀₁	1442 ₀₁	58110 ₃₂	174323 ₀₀
6rädige Maschinen 6rädige Maschinen	Rln-Gießen	138751 ₀₀	6195 ₀₁	144946 ₀₁	434840 ₀₀
	Rheinbrücke	2281 ₀₀	51 ₀₀	2332 ₀₀	6997 ₂₀
	Summa Rln-Gießen und Rheinbrücke	141032 ₀₀	6246 ₀₁	147279 ₂₁	441837 ₀₀
	Total	726858 ₀₀	59486 ₂₇	786344 ₂₇	2353760 ₀₀

Die Anzahl der Tender-Achsmeylen beträgt im Ganzen 2,292,768,14. Die Anzahl der beförderten Wagen-Achsmeylen ist 35,517,069. Bei 726,858 Lokomotiv-Rußmeylen war somit die durchschnittliche Stärke der Äüge

pro 1865	48,96	Wagenachsen,
dieselbe betrug „ 1864	48,07	„

Auf jede der vorhandenen 268 Lokomotiven kommen durchschnittlich 132,526 Wagen-Achsmeylen.

Hierbei dürfte zu berücksichtigen sein, daß der Anspruch an die Zugkraft pro Wagen-Achsmeyle in fortwährendem Wachsen begriffen ist; bei den Personenzügen durch vergrößerte Geschwindigkeit, bei den Güterzügen durch vermehrte Last. Im Jahre 1865 hat die Anzahl der Wagen-Achsmeylen à 100 Zentner Tragfähigkeit pro Achse schon über 15 Millionen betragen.

Der Reserve- und Rangirdienst hat im Ganzen 519,721 Stunden betragen; derselbe ist in Anlage XII. und XIII. nach Stationirungszeit (Stillstand) und Stationsdienst (eigentlicher Rangirdienst) annähernd getrennt angegeben.

Rechnet man eine Stunde Dienst auf der Station gleich einer Lokomotivmeile, so würde sich eine Gesamtleistung von 1,306,065 Lokomotivmeilen ergeben, also durchschnittlich 4873 für jede der vorhandenen 268 Lokomotiven.

Der Güterverkehr hatte schon im Vorjahre weit über Erwarten zugenommen; trotzdem hat eine abermalige starke Zunahme Statt gefunden, wie dies aus der Anzahl der Güter-Zentnermeilen hervorgeht.

Die Anzahl derselben betrug (incl. Viehtransporte):

1865	1,161,678,878,
dieselbe war 1864	1,001,857,306,
„ „ 1863	822,304,184.

Pro 1865 kommen daher:

durchschnittlich auf jede der vorhandenen 268 Lokomotiven	4,334,623
„ „ „ „ „ 193 Güter- und Rangirmaschinen	6,019,062
„ „ „ „ „ 141 größere Gütermaschinen, welche im Befentlichen das qu. Quantum befördert haben	8,238,857

Güter-Zentnermeilen (Netto).

In Bezug auf die letzte Zahl dürfte noch zu berücksichtigen sein, daß der Rangir-, Zechen- und Brückendienst erheblich mehr Maschinenkraft beansprucht als die speziell dafür bestimmten Maschinen. Es hat daher auch eine Anzahl der größeren Gütermaschinen mit dazu verwendet werden müssen; es sind dafür meist solche ausgesucht, deren zeitiger Zustand zwar diese Verwendung noch gestattet, nicht aber die Verwendung zum Streckendienst.

Wenn auch die verschiedenen Maschinen-Gattungen in einem ganz verschiedenen Verhältnisse zu dem beförderten Güter-Quantum stehen, so dürfte es doch nicht ohne Interesse sein, die in verschiedenen Jahren beförderten Güter-Zentnermeilen mit der am Schlusse des betreffenden Jahres vorhandenen Gesamtanzahl von Lokomotiven zu vergleichen:

Jahr.	Lokomotiven vorhanden		Güter-Zentnermeilen	
	am Schluß des Jahres:		im Ganzen:	durchschnittlich pro vorhandene Lokomotive:
1848	54	.....	41,251,980	excl. Vieh 763,926
1852	73	.....	140,853,830	" " 1,929,505
1855	114	.....	273,493,382	" " 2,399,065
1858	150	.....	337,109,969	" " 2,247,400
1861	210	.....	553,861,731	" " 2,637,437
1862	230	.....	690,081,393	" " 3,000,354
1863	244	.....	817,422,930	" " 3,350,094
1863	244	.....	822,304,184	incl. " 3,370,099
1864	244	.....	1,001,857,306	" " 4,105,973
1865	268	.....	1,161,678,878	" " 4,334,623

Das Jahr 1858 war bekanntlich das letzte ohne Köln-Gießener Stückbetrieb; in den vorstehenden Zahlen pro 1861 ist dieser mit enthalten, und von 1862 ab der schwierige (und bis jetzt noch fortwährend gewachsene) Betrieb auf der ganzen Köln-Gießener Bahn.

c. Unterhaltungskosten.

Im Vorjahre hatte der Güterverkehr durch eine alle Erwartung weit übersteigende Zunahme die Maschinenkraft in so sehr hohem Grade in Anspruch genommen, daß die Wiederherstellung eines mehr normalen Zustandes durch Vermehrung der Maschinenkraft dringend geboten erschien.

Die abermalige erhebliche Zunahme des Güterverkehrs vereitelte diese Absicht; anstatt der Möglichkeit, die Reparaturen an den Maschinen, welche im Vorjahre aufgeschoben werden mußten, nachholen zu können, trat das Gegenteil ein; die Maschinen wurden sogar noch stärker in Anspruch genommen, und der Sorge für die Aufrechterhaltung des Betriebes mußte, mit Ausnahme der Sicherheit, jede andere Rücksicht weichen.

Die Anzahl der beförderten Güter-Zentnermeilen ist gegen das Vorjahr abermals um rund 160 Millionen gestiegen; dieselbe hat sich gegen das Totalquantum pro 1861 mehr als verdoppelt, und die Zunahme von 1865 gegen 1863 beträgt mehr, als das Totalquantum pro 1858 war.

Unter solchen Umständen mußten natürlich alle Mittel aufgeboten werden, um den Bedürfnissen des Betriebes zu genügen. Ein sehr ungünstiger Umstand für die Unterhaltung war dabei noch, daß die Maschinen vielfach mit Ablösungs-Peronalen Tag und Nacht im Dienste bleiben mußten.

Wenn trotzdem die Unterhaltungskosten sich billiger gestellt haben als im Vorjahre, so dürfte dies nur als gemachte Schulden zu bezeichnen sein, welche nicht zu vermeiden waren.

Das steigende Alter eines nicht unerheblichen Theiles unserer Lokomotiven macht sich fühlbar, namentlich auch in Vermehrung der für Kessel-Reparatur und Erneuerung nothwendig werdenden Arbeiten.

Wir haben, wie bereits erwähnt, im Jahre 1865 wieder drei abgängige Lokomotiven mit Tendern durch neue ersetzt; für zwei ferner abgängig gewordene erhalten wir den Ersatz erst im laufenden Jahre. Die Kosten der qu. Erneuerung sind — wie früher — nicht zu den laufenden Kosten des betreffenden Jahres gezählt, da dieselben in den jährlich für Verschleiß angelegten Beträgen mit enthalten sind.

In der Art unserer Brennmaterial-Verwendung hat sich gegen das Vorjahr nicht viel geändert.

Die bisher versuchten verschiedenen Einrichtungen für Kohlenfeuerung haben wir in unserem vorigen Jahresberichte erwähnt, und dürfte nur noch das Verhalten der inzwischen erhaltenen Lembrun'schen Apparate anzuführen sein.

Wir haben die sechs 19zölligen Lokomotiven mit 6 gekuppelten Rädern und zwei von den 18zölligen Lokomotiven mit 4 gekuppelten, mit diesen Apparaten erhalten.

Dieselben gehen bei gutem Speisewasser bis jetzt ganz gut, und scheinen auch günstig in Bezug auf Rauchverzehrung zu wirken; namentlich aber vermindern dieselben das Ueberreißen von Kohlen- und Aschentheilchen in die Rauchkammer, und dürfte daher etwas Schonung der Stieberöhre, namentlich aber der Rauchkammern, davon zu erwarten sein.

Es ist vielfach behauptet worden, daß diese Vorrichtung auch bei schlechtem Speisewasser anwendbar sei, indem die in dem Apparate Statt findende heftige Zirkulation die Kesselsteinbildung verhindere. — Um dies zu konstatiren, resp. zu ermitteln, ob bei sonst günstigen Resultaten eine allgemeine Anwendung dieser Apparate thunlich und rathsam sei, hatten wir die erwähnten beiden 18zölligen Lokomotiven (in Dortmund stationirt) damit versehen lassen.

Wir haben dabei die vorerwähnte Behauptung nicht bestätigt gefunden, indem einer dieser beiden Apparate bereits in Folge von Kesselsteinbildung untauglich geworden ist.

Als Nachtheil der Apparate dürfte auch noch zu erwähnen sein, daß dieselben ziemlich kostspielig, schwierig zu machen und zu repariren sind, und daß eine gründliche Reinigung derselben nicht thunlich ist. Dieselben bedürfen daher gutes Speisewasser, sind auch nur in ziemlich großen Feuerkasten anwendbar. Wir haben deshalb unsere ferneren Versuche mit diesen Apparaten einstweilen auf die Anwendung bei den noch bestellten 19zölligen Lokomotiven beschränkt.

Unser Kokesgebrauch war im Jahre 1865 wieder verhältnißmäßig klein. Wie sich aus der weiter unten folgenden Zusammenstellung ergibt, sind reichlich achtmal so viel Kohlen als Kokes gebraucht.

Seit die früher übliche reine Kokesfeuerung nach und nach durch Kohlenfeuerung mehr oder weniger verdrängt worden ist, haben die Angaben über den Brennmaterialverbrauch der Lokomotiven ihre frühere einfache und unzweifelhafte Basis verloren.

Das Verhältniß der Verwendung von Kohlen und Kokes hat sich auf den verschiedenen Bahnen sehr verschieden gestaltet; viele Bahnen gebrauchen gar keine Kokes mehr, andere nur in einem verschwindend kleinen Verhältniße, und wieder andere in größerem Verhältniße; im Allgemeinen ist aber die Verwendung von Steinkohlen weit überwiegend geworden.

In der Qualität der Steinkohlen sind ganz erheblich größere Verschiedenheiten, als in der Qualität der Kokes; es dürfte wohl als unausführbar bezeichnet werden können, diesen Verschiedenheiten in auch nur annähernd zutreffender Weise durch Zahlenangaben Rechnung zu tragen.

Die Verbrauchsangaben in den Jahresberichten der verschiedenen Eisenbahnen sind seitdem in der verschiedenartigsten Weise gemacht worden. — Eine Bahn rechnet nach Tonnen Steinkohlen, die Tonne zu 360 Pfund angenommen, und mit 330 Pfund Kokes gleich gerechnet; eine andere rechnet nach Scheffel Kohlen, den Scheffel zu 95 Pfund angenommen; eine andere rechnet den Scheffel Kohlen zu resp. 64, 62, 70 oder 68 Pfund Kokes, je nach Qualität; andere Bahnen geben die einfache Summe des verbrauchten Gewichtes von Kokes und Kohlen.

Wir haben bisher den Verbrauch an Kokes und Kohlen getrennt angegeben, und außerdem die Kohlen im Verhältniße von 3:2 auf Kokes reduziert.

Wir halten diese Reduktion nicht mehr für zeitgemäß, und haben uns denjenigen Bahnen angeschlossen, welche das verbrauchte Gewicht von Kohlen und Kokes einfach summiren; außerdem aber haben wir der Vollständigkeit halber bei allen Gesamtresultaten den Verbrauch an Kohlen und Kokes getrennt angegeben.

In der Zusammenstellung der Kosten der Zugkraft haben wir auch die Angaben für die früheren Jahre in dieser Weise ausgerechnet.

In Bezug auf den Gebrauch von Preßhohlen hat sich die in früheren Jahresberichten mitgetheilte Sachlage nicht geändert. Dieselben sind sehr zweckmäßig als Reserve-Material, aber zum größeren Verbrauch für unsere Verhältnisse noch immer zu theuer.

Das Puzen in Afford haben wir jetzt nicht allein auf allen größeren Stationen, sondern auch — wo die lokalen Verhältnisse es gestatten — auf verschiedenen kleineren Stationen eingeführt.

In Folge dieser Maßregel hat die Summe der pro 1865 verausgabten Puzerlöhne noch nicht den pro 1862 dafür verausgabten Betrag erreicht, trotz des ganz erheblich gestiegenen Dienstes.

Hierbei ist freilich zu berücksichtigen, daß — durch die Verhältnisse geboten — ein Theil der Ersparniß insofern auf Kosten der Maschinen Statt gefunden hat, als diese vielfach fahren mußten zu Zeiten, wo sie hätten in Ruhe stehen und gepuzt werden sollen. Daran ist aber die Affordarbeit unschuldig, und das Uebel wäre bei der früheren Einrichtung noch größer gewesen, weil jetzt durch die gemeinschaftliche Arbeit während der verhältnißmäßig kurzen disponiblen Zeit erheblich mehr Kräfte verwendet werden konnten.

Außerdem aber dürfte zu berücksichtigen sein, daß bei der auf vielen unserer Stationen — namentlich auch in Dortmund — immer schwieriger werdenden Arbeiterfrage ohne die qu. Maßregel die Kosten verhältnißmäßig erheblich gestiegen sein würden. Es würde hierbei nur die Wahl gewesen sein zwischen einer Erhöhung der Löhne für eine verhältnißmäßig gleiche Anzahl von Arbeitern oder einer durch schlechtere Qualität der Arbeiter bedingten Vermehrung der Anzahl derselben.

Selbst bei der den Puzern jetzt gegebenen Möglichkeit, durch ihre größere Thätigkeit ein höheres Verdienst zu erzielen, haben in neuerer Zeit noch vielfach Abgänge Statt gefunden.

Die durch das Affordpuzen erzielte Ersparniß dürfte bei dem gegenwärtigen Dienste auf etwa 10,000 Thlr. jährlich anzuschlagen sein.

Wie bereits erwähnt, lassen wir außer den Stehholzen der neuen Lokomotiven auch alle zur Erneuerung kommenden Stehholzen durchbohren, um etwaigen Bruch derselben entdecken zu können.

Die Ausführung dieser Durchbohrung machte Anfangs einige Schwierigkeit, weil die Dimensionen der zu bohrenden Löcher von den gewöhnlich vorkommenden Arbeiten sehr verschieden sind (kleiner Durchmesser bei verhältnißmäßig großer Länge). Die vorhandenen Werkzeugmaschinen waren auf solche Arbeiten nicht berechnet, und konnten diese vermittels derselben nicht vortheilhaft gemacht werden.

Wir haben deshalb eine speziell für diesen Zweck geeignete Maschine in unseren eigenen Werkstätten konstruiren und ausführen lassen, wobei auch auf die nöthige besondere Behandlung des zu bohrenden Materials (Kupfer) Rücksicht genommen ist.

Diese Maschine, in anliegender Zeichnung in $\frac{1}{10}$ natürlicher Größe dargestellt, bewährt sich sehr gut.

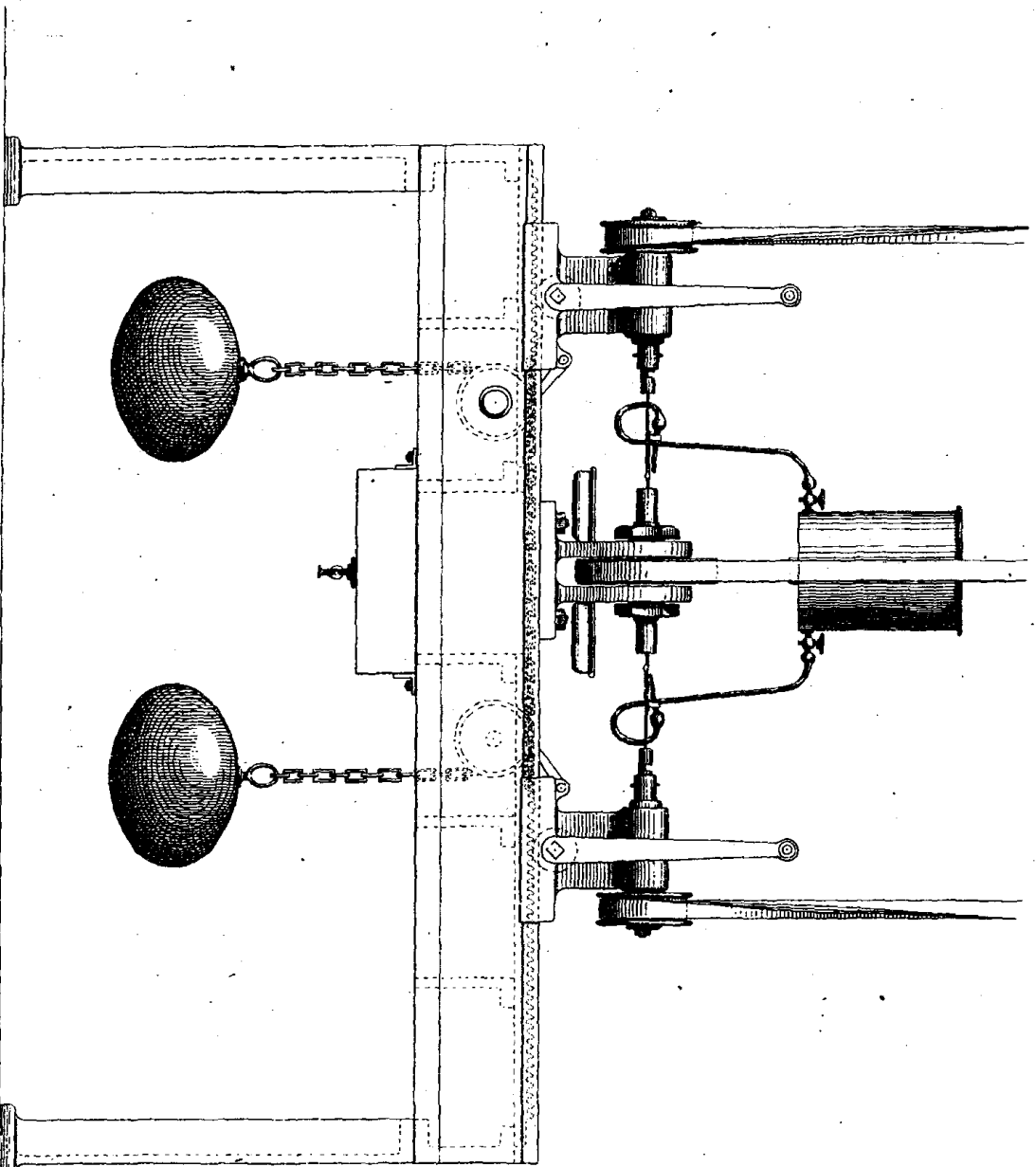
Das Gestell der Maschine ist einem Drehbank-Bette ähnlich. In der Mitte desselben steht eine kurze Spindelbocke mit durchbohrter Spindel. Beide Enden der letzteren haben außen Gewinde mit Mutter, innen aber geschlitzte, konische Hülsen, durch welche der zu bohrende Stehbolzen gesteckt wird. Durch Anziehen der beiden Mütter wird der Stehbolzen befestigt, und kommt dabei von selbst in die richtige zentrische Lage.

Zu beiden Seiten der Spindelbocke steht je ein Bohrgestell in Form einer Spitzbocke, worin anstatt der Körnerspitze eine schnell umlaufende kleine Bohrspindel ist.

Es wird gleichzeitig von beiden Seiten gebohrt; der Stehbolzen macht 380 Umdrehungen pro Minute, die Bohrer machen 680 Umdrehungen in umgekehrter Richtung. Die relative Geschwindigkeit, mit welcher gebohrt wird, ist demnach 1060 Umdrehungen per Minute.

Stehbohlen-Bohrmaschine.

Maassstab = $\frac{1}{10}$.



Die beiden Bohrgestelle werden durch Gewicht mit Kette angezogen, und ist daher der auf die Bohrer ausgeübte Druck konstant. Durch eine Handkurbel mit Getriebe, welches in eine am Bette befestigte Zahnstange greift, kann jedes Bohrgestell zurückgezogen werden. Ein Sperrriegel, welcher in die Zahnstange greift, ermöglicht bei Bedarf die Feststellung in der zurückgezogenen Lage.

Wichtig ist reichliches Schmieren und häufiges Zurückziehen der Bohrer, damit die Späne fortgespült werden.

Ueber der Spindelbocke ist ein Schmierbehälter angebracht; bei Oeffnung des betreffenden kleinen Hahns wird das Schmiermaterial durch ein kleines Mundstück in einem kontinuierlichen feinen Strahle in das Bohrloch gespritzt. — Schmiermaterial und Späne werden in entsprechenden Schalen aufgefangen; das gebrauchte Schmiermaterial (Seifenwasser mit Del) wird in den oberen Schmierbehälter zurückgeschüttet.

Auf dieser Maschine kann ein geübter Arbeiter durchschnittlich täglich 70 bis 80 Stehbohlen bohren. Der Gesamt-Verbrauch an Brennmaterial war in den einzelnen Monaten, wie folgt:

	Verbrauch an Kohlen (incl. Preßkohlen) und Koks, getrennt nach ihrem wirklichen Gewichte.		Verbrauch an Kohlen und Koks nach ihrem wirklichen Gewichte abdir. Str.
	Koks.	Kohlen.	
	Str.	Str.	
Januar.....	22138	130575½	152713½
Februar.....	20481	120544	141025
März.....	17283½	128755	146038½
April.....	11639	109597½	121236½
Mai.....	12026	108999	121025
Juni.....	9869	107462	117331
Juli.....	10378	110338½	120716½
August.....	13284	113748½	127032½
September.....	10811	113888½	124699½
Oktober.....	13803	128278½	142081½
November.....	16975	142539	159514
Dezember.....	17731	147081	164812
Summa.....	176418½	1461807	1638225½

Die Anlagen XII. und XIII. geben den Brennmaterial-Verbrauch der Personenzug-Maschinen und der Maschinen für Güterzüge, Stations-, Brücken-, Materialien- und Bedienungsdienst spezifiziert an.

Dieselbe Trennung ist auch in der nachstehenden Vergleichung mit dem Vorjahre gemacht, und ist dabei auch der Brutto-Verbrauch nach dem wirklichen Gewichte von Kohlen und Koks getrennt angegeben. Für den Netto-Verbrauch ist der Natur der Sache nach eine Trennung der beiden Materialien nicht thunlich.

Lokomotiven für	Nutzmeilen.		Brutto-Verbrauch an Kohlen und Koks, getrennt nach ihrem wirklichen Gewicht pro Nutzmeile.				Verbrauch an Kohlen und Koks nach ihrem wirklichen Gewichte addirt pro Nutzmeile.			
	1864.	1865.	1864.		1865.		Brutto.		Netto.	
			Koks.	Kohlen.	Koks.	Kohlen.	1864.	1865.	1864.	1865.
Personenzüge	283746	289618	22	96	21	104	118	125	70	77
Güterzüge, Materialenzüge, Sta- tions-, Brücken- und Zechendienst.	387830	437240	28	254	27	265	282	292	176	183
Total	671576	726858	25	187	24	201	212	225	181	141

Es ergibt sich hieraus, daß der Gesamt-Brutto-Verbrauch bei den Personenzug-Maschinen um 7 Pfd., bei den übrigen Maschinen um 10 Pfd., im ganzen Durchschnitt um 13 Pfd. größer war als im Vorjahre, und der Netto-Verbrauch im Einzelnen um 7 Pfd., im Ganzen um 10 Pfd.

Daß die Zunahme im Ganzen größer erscheint als im Einzelnen, liegt darin, daß die Vermehrung des Personendienstes nur gering, die des Güterdienstes dagegen sehr erheblich war.

Zu der Zunahme an und für sich haben mancherlei Umstände mitgewirkt. Zunächst war die Anzahl der Lokomotivmeilen ohne Züge, welche bei den Nutzmeilen nicht mitzählen, erheblich größer (in runden Zahlen 60,000 gegen 40,000) als im Vorjahre; dann ist bei den Personenzügen die Geschwindigkeit verschiedener Züge vergrößert worden, und bei den Güterzügen hat sich die zu befördernde Last vermehrt. Ferner wurde ein größeres Quantum von billigen Kohlenarten verbraucht, daher auch der Geldbetrag pro Nutzmeile nur um 6,68 Pfennige, also nicht in dem Verhältnisse gestiegen ist, in welchem die Kohlenpreise gegen das Vorjahr gestiegen sind.

Bei den nachstehend berechneten Kosten der Zugkraft stellen sich die drei ersten Titel für personelle Ausgaben pro Nutzmeile zusammen gegen das Vorjahr um 1,52 Pfennige höher; pro Lokomotivmeile würden dieselben sich billiger stellen. Ingleichen stellen sich die Kosten der Wasserhebungs-Maschinen um 0,19 Pfennige, die Kosten für Schmier-, Puß- und Verpackungsmaterial um 1,52 Pfennige höher; bei dem Schmiermaterial haben theils die bereits angeführten ungünstigen Umstände, theils die höheren Delpreise mitgewirkt.

Die Löhne für Pußen und Wasserpumpen stellen sich um 2,29 Pfennige, die Kosten für Reparatur und Erneuerung um 1 Sgr. 1,19 Pfennige niedriger.

Im Ganzen stellen sich die Kosten der Zugkraft excl. Zinsen und Verschleiß gegen das Vorjahr pro Lokomotivmeile um 5 Pfennige und pro Wagenachsmeile um 0,3 Pfennige niedriger. — Die Kosten incl. Zinsen und Verschleiß lassen sich nicht wohl vergleichen, weil vom 1. Januar 1865 ab eine neue Berechnungsweise für den Verschleiß eingeführt ist.

Die Kosten der Zugkraft

im Ganzen und auf die 726,858 Zugmeilen repartirt, berechnen sich, wie folgt:

Rechnungs Nr.	Gegenstand.	Kosten									vor 1864.		
		im Einzelnen.			im Ganzen.			pro Zugmeile.			Thlr.	Sgr.	Pf.
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.			
I. Gehälter.													
1	Gehalt des Obermaschinenmeisters	2300	—	—									
2	„ der Maschinenmeister (incl. Assistenten)	9907	12	9									
3	„ „ Lokomotivführer	85482	4	2									
4	„ „ Heizer	78574	22	1									
5	Stellvertretungskosten	3103	25	9									
	Summa				179368	4	9	—	7	4 ²⁴	—	7	3 ²³
II. Reise-Entschädigungen, Meilengelder zc.													
1	Reise-Entschädigungen	1181	1	3									
2	Umzugs-Entschädigungen	62	15	—									
3	Uebernachtungs- und Meilengelder	19915	27	8									
4	Kolts- und Del-Prämien	17860	4	8									
5	Regelmäßigkeits-Prämien	1870	28	—									
	Summa				40890	16	7	—	1	8 ²⁵	—	1	8 ⁰⁴
III. Sonstige personelle Ausgaben.													
1	Kosten der Dienstbefreiung der Lokomotivführer und Heizer	10782	21	8									
2	Schreib- und Zeichenhülfe für den Obermaschinenmeister zc.	14022	23	6									
	Summa				24805	15	2	—	1	0 ²⁰	—	1	0 ⁰⁰
IV. Löhne.													
1	Löhne der Ruher für Lokomotiven und Tender	38427	17	—									
2	„ für Wasserpumpen	4236	7	8									
	Summa				42663	24	8	—	1	9 ¹³	—	1	11 ²³
V. Reparatur und Erneuerung der Lokomotiven und Tender einschließlich der Kosten des Werkstätten-Betriebes.													
1	Kosten für Reparaturen an Lokomotiven, Tendern und Gerätschaften	141410	11	5									
2	„ der Erneuerung von 10 Feuerkassen, 6 Lokomotivkessel, 5568 Siederöhren, 737 Lokomotiv- und Tender-Rabbandagen, 20 gußstählernen Achsen, 4 Radgestellen, 5 Rauchklammern, 19 Kesselplatten, 1 Rohrwand, 5 Kaminen, 16 Cylindern und 37 Kolben der stehenden Dampfmaschinen für die Werkstätten	101178	5	5									
3	„ der stehenden Dampfmaschinen für die Werkstätten	14733	13	11									
4	Unterhaltung und Ersatz der Arbeitsmaschinen	7267	8	3									
5	beschleichen der Werkzeuge	15910	28	6									
6	Heizung, Reinigung und Beleuchtung der Maschinen-Werkstätten	9076	15	4									
	Summa				289576	22	10	—	11	11 ²²	—	13	0 ⁶¹
VI. Kosten der Wasserhebungs-Maschinen, eogl. Heizmaterial und incl. Bedienung.													
	Summa				7832	3	10	—	—	3 ²³	—	—	3 ⁶⁹
VII. Kosten des Heiz-Materials für Lokomotiven und Wasserstationen.													
	Summa				209801	23	6	—	8	7 ⁰¹	—	8	1 ²³
VIII. Kosten des Schmier-, Fuß- und Verpackungsmaterials für Lokomotiven und Tender.													
	Summa				66811	24	1	—	2	9 ⁰⁰	—	2	7 ⁴⁷
	Die Kosten des Lokomotivendienstes betragen 1864				861750	15	5	1	5	6 ²¹	—	—	—
	.....				805664	9	9	—	—	—	1	5	11 ¹²
								rund			rund		
								1	5	7	1	6	—
	Für Verschleiß ist zu rechnen die pro 1865 für die Lokomotiven in den Erneuerungs-Fonds zurückgelegte Summe von	181,714	Thlr.	15	Sgr.			—	7	6	—	8	6
	Mit Zinsen 5% des Wertes der Lokomotiven (Thlr. 4,256,082) mit ...	212,804	„	3	„			—	8	9	—	8	6
	Mithin Kosten der Zugkraft pro Zugmeile							1	21	10	1	23	—
	Die Kosten der Zugkraft excl. Zinsen und Verschleiß stellen sich daher 1865 pro Zugmeile um 5 Pfg., und pro Wagen-Achsmile, wie sich aus der nachstehenden Tabelle ergibt, um 0 ² Pfg. geringer als 1864.												
	Für Verschleiß ist vom 1. Januar 1865 ab eine neue Berechnungsweise eingeführt.												

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

Jahr	Anzahl der Lokomotiven am Ende des Jahres.	Lokomotiv-Rupfmeilen.	Wagen-Rupfmeilen.	Durchschnittliche Achsenzahl eines Zuges.	Getrennter Verbrauch an Kohle und Steinkohlen pro Lokomotive in Tonspfund.		Verbrauch an Kohle und Steinkohlen nach ihrem wirtlichen Gewicht abdrückt in Tonspfund.		Kosten der Zugkraft								Bemerkungen.		
					Kohle.	Stein.	pro Lokomotive-Rupfmeile.	pro Wagen-Rupfmeile.	incl. Zinsen und Verschleiß				excl. Zinsen und Verschleiß						
									Tkr.	S.	Pf.	S.	Pf.	Tkr.	S.	Pf.		S.	Pf.
1847	33	60364	1389869	26 ¹ / ₂	141	—	141	5 ³ / ₂	1	18	—	1	9 ⁷ / ₂	—	27	—	1	0 ² / ₂	Vom 1. Januar bis 14. Mai Dray-Dittburg; 15. Mai Dittburg-Samm; 15. Oktober die ganze Bahn eröffnet.
1848	54	125229	3353014	30 ³ / ₂	156	—	156	5 ¹ / ₂	1	18	11	1	7 ⁴ / ₂	—	27	11	—	11 ¹ / ₂	Pro 1847 bis inkl. 1852 sind in den angegebenen Wagen-Rupfmeilen die der Materialzüge nicht mit enthalten. Die durchschnittliche Achsenzahl eines Zuges bezieht sich daher bis Ende 1852 nicht auf sämtliche Lokomotiv-Rupfmeilen, sondern nur auf die in Personen- und Güterzügen. Die spezielle Angabe der letzteren findet sich in der betreffenden Tabelle der früheren Jahresberichte.
1849	54	138181	5352910	40 ¹ / ₂	166	—	166	4 ¹ / ₂	1	20	8	1	3 ⁰ / ₂	—	29	8	—	8 ⁰ / ₂	
1850	58	147390	6582355	46 ⁷ / ₂	189	—	189	4 ⁰ / ₂	1	26	1	1	2 ⁴ / ₂	1	5	1	—	9 ¹ / ₂	
1851	65	177943	7249495	43 ¹ / ₂	174	—	174	4 ⁰ / ₂	1	27	4	1	3 ⁰ / ₂	1	6	4	—	10	1. Mai Einführung der Schnellzüge; 1. August Einführung der Schnell-Güterzüge.
1852	73	190139	8111142	48 ³ / ₂	161	—	161	3 ⁰ / ₂	1	24	8	1	3 ⁰ / ₂	1	3	8	—	9 ³ / ₂	Vom 15. November ab Kurierzüge. Von 1852 ab sind Kohleträger-Löhne mit berücksichtigt.
1853	78	227989	10039595	44	144	—	144	3 ² / ₂	1	23	11	1	2 ⁷ / ₂	1	2	11	—	9	
1854	93	251461	12318085	49	152	—	152	3 ¹ / ₂	1	27	1	1	2 ⁰ / ₂	1	6	1	—	8 ⁰ / ₂	Von 1854 ab sind die Löhne für Wasserpumpen mit berücksichtigt.
1855	114	277793	13223880	47 ¹ / ₂	160	—	160	3 ⁴ / ₂	2	—	5	1	3 ² / ₂	1	9	5	—	9	Vom 15. Juni 1855 ab bedeutend vermehrte Geschwindigkeit der Kurier- und Schnellzüge. Von 1855 ab sind die Kosten der Wasserhebungs-Maschinen mit berücksichtigt.
1856	128	302604	13435184	44 ¹ / ₂	124	32	156	3 ¹ / ₂	2	1	8	1	4 ⁷ / ₂	1	10	8	—	10 ⁰ / ₂	1. Juli Eröffnung der Strecke Oberhausen-Dinstal; 20. Oktober desgleichen von Dinstal-Emmerich.
1857	146	345362	17261641	49 ⁰ / ₂	101	59	160	3 ² / ₂	2	2	7	1	3 ⁰ / ₂	1	13	9	—	10 ⁰ / ₂	Von 1857 ab ist eine neue Berechnungsweise eingeführt. Dabei sind zuerst die Kosten des Bergplätten-Betriebes berücksichtigt.
1858	150	335575	17256388	51 ¹ / ₂	97	78	175	3 ⁰ / ₂	2	8	8	1	4 ⁰ / ₂	1	16	9	—	10 ⁰ / ₂	
1859	160	351273	16258128	46 ² / ₂	87	79	166	3 ⁰ / ₂	2	7	10	1	5 ⁰ / ₂	1	16	—	—	11 ⁰ / ₂	1. Januar Eröffnung der Strecke Deutz-Heinert; 15. Oktober desgleichen von Heinert-Itorf.
1860	176	389525	18091574	46 ⁰ / ₂	94	93	187	4 ⁰ / ₂	1	29	2	1	3 ⁰ / ₂	1	10	2	—	10 ⁴ / ₂	Vom 25. Juni 1860 ab bedeutend vermehrte Geschwindigkeit der Kurier- und Schnellzüge. 1. August Eröffnung der Strecke Itorf-Miffen. Für Verschleiß nur 5 % gerechnet, statt früher 6 %.
1861	210	459396	19840757	43 ¹ / ₂	49	158	207	4 ⁷ / ₂	1	26	11	1	3 ⁰ / ₂	1	8	1	—	10 ⁰ / ₂	10. Jan. Eröffnung der Strecke Miffen-Besdorf-Siegen; 1. Juli desgleichen von Besdorf-Burbach.
1862	230	586417	24366601	41 ¹ / ₂	28	171	199	4 ⁰ / ₂	1	20	8	1	2 ⁷ / ₂	1	4	—	—	9 ⁰ / ₂	12. Januar Eröffnung der Strecke Burbach-Siegen.
1863	244	617773	28773840	46 ⁰ / ₂	34	167	201	4 ⁰ / ₂	1	22	7	1	1 ⁰ / ₂	1	4	7	—	8 ⁰ / ₂	15. Mai Einführung der Güterzüge.
1864	244	671576	32279583	48 ⁰ / ₂	25	187	212	4 ² / ₂	1	23	—	1	1 ² / ₂	1	6	—	—	9 ⁰ / ₂	
1865	268	726358	35517069	48 ⁰ / ₂	24	201	225	4 ⁰ / ₂	1	21	10	1	0 ⁷ / ₂	1	5	7	—	8 ⁷ / ₂	Vom 1. September resp. 1. November ab vermehrte Geschwindigkeit verschiedener Personenzüge. Neue Berechnungsweise für den Verschleiß eingeführt.

Nach ungefährender Schätzung war die durchschnittliche Anzahl der Wagenachsen im Jahre 1865 etwa wie folgt:

	in den Courier- und Schnellzügen	17
	„ „ gewöhnlichen Personenzügen	22
	„ „ Güter- und Kohlenzügen	79
	„ „ Materialzügen	64.

§ XIV. In der Anlage XIV. ist eine Nachweise über die Leistungen der Lokomotiv- und Tenderbandagen gegeben.

§ XV. Die Anlage XV. enthält eine summarische Zusammenstellung der Kosten der Reparatur und des Schmierens und Putzens sämtlicher Lokomotiven und Tender.

Ein Achsbruch an Lokomotiven und Tendarern ist im Jahre 1865 nicht vorgekommen.

§ XVI. In Anlage XVI. ist eine Einrichtung zum Aufziehen und Abziehen von Bandagen erläutert.

2. Wagen.

a. Bestand.

XVII. Der Bestand der Wagen stellt sich (sfr. Anlage XVII.) zu Ende des Jahres 1865 wie folgt:

Personenwagen.

Salonwagen (sechsräderig)	1	Stück	
Salonwagen (vierräderig)	1	Stück, mit 1	Bremse
I. und II. Klasse (sechsräderige)	42	„	darunter 24 mit Bremsen
I. und II. Klasse (vierräderige)	17	„	4 „ „
I. II. und III. Klasse (sechsräderige)	9	„	alle 9 „ „
II. und III. Klasse (sechsräderige)	6	„	6 „ „
III. Klasse (sechsräderige)	49	„	49 „ „
III. Klasse (vierräderige)	17	„	darunter 12 „ „
IV. Klasse (sechsräderige)	42	„	alle 42 „ „
IV. Klasse (vierräderige)	17	„	darunter 8 „ „

Summa 201 Stück, darunter 155 mit Bremsen.

Gepäckwagen.

Gepäckwagen (sechsräderige)	38	Stück, alle 38	mit Bremsen
„ (vierräderige)	23	„ „ 23	„ „

Summa 61 Stück, alle 61 mit Bremsen.

Güterwagen.

Pferdewagen (vierrädrige).....	6 Stück				
Biehwagen, offene (vierrädrige)	105 Stück, darunter 20 mit Bremsen				
" bedeckte (vierrädrige)	5	"	"	—	"
Roullifewagen (sechsrädrige)	254	"	"	88	"
" (vierrädrige)	419	"	"	172	"
Wagen mit hohen Kopsbracken und festen Lederdecken (vierrädrige)	355	"	"	34	"
Trichterwagen (vierrädrige)	203	"	"	67	"
Offene Lastwagen:					
a. zu 50 Hnr. Tragfähigkeit pro Achse (vierrädrige)	1085	"	"	322	"
b. " 100 " " " " (achträdrige)	30	"	"	—	"
" " " " " " (sechsrädrige)	375	"	"	187	"
" " " " " " (vierrädrige)	3084	"	"	1170	"
Holzswagen (vierrädrige)	136	"	"	12	"
Bahnhofs-Schiebewagen (vierrädrige)	10	"	"	8	"
Kofes-Magazinwagen (vierrädrige)	2	"	"	—	"

Summa.... 6069 Stück, darunter 2080 mit Bremsen.

Kieswagen.

Kieswagen (sechsrädrige)	2 Stück
" (vierrädrige)	203 Stück, darunter 24 mit Bremsen,

Summa.... 205 Stück, darunter 24 mit Bremsen.

Der ganze Wagenpark umfaßt demnach 6536 Wagen, darunter 2320 mit Bremsen. Unter diesen sämtlichen Wagen sind 13,950 Achsen.

Außerdem sind vorhanden:

1) im gemeinschaftlichen Eigenthume der aus den Verwaltungen der Königlich Hannover'schen, Herzoglich Braunschweigischen und Köln-Mindener Eisenbahnen bestehenden westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes:

12 kombinierte Personen-Postwagen (sechsrädrige)	alle	12	mit Bremsen
36 Kourierzug-Personenwagen	"	darunter 21	" "
27 Gepäckwagen	"	alle 27	" "

Summa 75 Stück, darunter 60 mit Bremsen.

Der Geldantheil der Köln-Mindener Verwaltung an den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen beträgt 146,309 Thlr.

2) im gemeinschaftlichen Eigenthume der Niederländischen Rhein- und Köln-Mindener Eisenbahn:
3 Personenwagen I. und II. Classe (vierrädrige) ohne Bremsen.

Der Geldantheil der Köln-Mindener Verwaltung an den Beschaffungskosten dieser gemeinschaftlichen Wagen beträgt 5571 Thlr.

Im Laufe des Jahres sind in Abgang gebracht:

4 sechsrädrige Personenzüge IV. Klasse mit Bremsen	}	in Folge Abnutzung unbrauchbar geworden;
2 " Gepäckwagen mit Bremsen		
2 vierrädrige Koulissenzüge mit Bremsen	}	in Folge Abnutzung unbrauchbar geworden.
2 " offene Lastwagen zu 100 Zentner Tragfähigkeit mit Bremsen, von denen einer am 25. März 1865 auf der Station Gütersloh, der andere am 3. Juli 1865 auf der Hafenbahn zu Duisburg zerstört ist;		
2 vierrädrige offene Lastwagen zu 200 Zentner Tragfähigkeit mit Bremsen, und	}	zu Wagen mit hohen Kopfbracken
1 " offener " " " " " ohne Bremse, von denen die ersten beiden am 17. Juli 1865 auf der Magdeburg-Halberstädter Bahn zertrümmert sind und der letztere am 19. November 1865 zwischen Eitorf und Schladerm in Folge eines Achsbruchs zerstört ist;		
6 vierrädrige Kießwagen, darunter 2 mit Bremsen, von denen 2 zu Stations-Schiebewagen umgeändert, einer am 29. September 1865 auf der Station Dortmund zertrümmert ist und 3 in Folge Abnutzung unbrauchbar geworden sind;	}	als Ersatz für die durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen;
27 lose lederne		
17 " leinene		
19 Lederdecken		
3 Segeltuchdecken		

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

a. in eigenen Werkstätten:

2 vierrädrige offene Lastwagen zu 100 Zentner Tragfähigkeit, darunter einer mit Bremse, für die am 23. Oktober 1864 auf der Station Essen und am 25. März 1865 auf der Station Gütersloh zerstörten;	}	als Ersatz für die durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen;
1 sechsrädriger offener Lastwagen zu 300 Zentner Tragfähigkeit, für den am 12. November 1864 auf der Station Rüppertsteg zerstörten;		
2 vierrädrige offene Lastwagen zu 200 Zentner Tragfähigkeit mit Bremsen, für die am 17. Juli 1865 auf der Magdeburg-Halberstädter Bahn zerstörten;	}	als Ersatz für die durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen;
1 vierrädriger Kießwagen mit Bremse, für den am 29. September 1865 auf der Station Dortmund zerstörten;		
2 vierrädrige Bahnhof-Schiebewagen mit Bremsen aus Kießwagen hergestellt (für einen dieser Bahnhofs-Schiebewagen wurde eine Bremse neu gefertigt);	}	als Ersatz für die durch Abnutzung unbrauchbar gewordenen;
26 lose Lederdecken		
6 " leinene Decken		
21 Lederdecken zu Wagen mit hohen Kopfbracken		

Die Anzahl der Achsen und Räder hat sich auf 15,102 Satz-Achsen (eine Achse mit beiden aufgezogenen Rädern) verändert resp. vermehrt.

A. Achsen zu 50 Zentner Tragfähigkeit.

3074	Satz	eiserne	Bündelachsen	mit	Speichenrädern;
141	"	"	"	"	T-Speichenrädern;
5	"	"	"	"	Blockrädern;
650	"	"	"	"	schmiedeeisernen wellenförmigen Scheibenrädern und gußeisernen Naben;
100	"	"	"	"	ganz schmiedeeisernen Patentscheibenrädern;
1	"	"	"	"	gußeisernen Scheibenrädern mit Gußstahlbandagen;
9	"	"	"	"	gußeisernen Scheibenrädern und eisernen Bandagen;
20	"	"	"	"	gußeisernen Schalenrädern;
198	"	Daelen'sche	Achsen	"	Speichenrädern;
222	"	"	"	"	Blockrädern;
130	"	Gußstahlachsen	mit	Blockrädern;	
133	"	"	"	"	Speichenrädern;
4	"	"	"	"	doppelten eisernen Scheibenrädern und aufgenieteten Naben;
293	"	"	"	"	ganz schmiedeeisernen Patentscheibenrädern;
91	"	"	"	"	ganz schmiedeeisernen Speichenrädern;
189	"	"	"	"	schmiedeeisernen wellenförmigen Scheibenrädern und gußeisernen Naben;
1	"	"	"	"	gußeisernen Scheibenrädern und Gußstahlbandagen;
2	"	"	"	"	Patentscheibenrädern und Gußstahlbandagen;
9	"	"	"	"	schmiedeeisernen concentrisch gewellten Scheibenrädern und aufgeschweißten Bandagen;
6	"	Bessmer	Stahlachsen	mit	desgleichen;
60	"	bergl.	mit	schmiedeeisernen	Speichenrädern und Bessmer Stahlbandagen.

B. Achsen zu 100 Zentner Tragfähigkeit.

701	Satz	eiserne	Bündelachsen	mit	T-Speichenrädern;
400	"	"	"	"	schmiedeeisernen wellenförmigen Scheibenrädern und gußeisernen Naben;
2	"	"	"	"	gußeisernen Schalenrädern;
1339	"	Gußstahlachsen	mit	schmiedeeisernen wellenförmigen Scheibenrädern und gußeisernen Naben;	
4745	"	"	"	"	ganz schmiedeeisernen Patentscheibenrädern;
491	"	"	"	"	gußeisernen Scheibenrädern und Gußstahlbandagen;
693	"	"	"	"	T-Speichenrädern;

792	Satz	Gußstahlachsen mit	Gußstahlscheibenrädern und	Gußstahlbandagen;
52	"	"	"	schmiedeeisernen Patentscheibenrädern mit
59	"	"	"	schmiedeeisernen Speichenrädern;
100	"	"	"	gußeisernen Schalenrädern;
390	"	"	"	schmiedeeisernen concentrisch gewellten
				Scheibenrädern und aufgeschweißten
				Bessemer Stahlbandagen.

Summa 15102 Satz.

Außerdem sind im gemeinschaftlichen Eigenthume der westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes 312, der Niederländischen Rhein- und Köln-Mindener Eisenbahn 6 Satz-Achsen vorhanden.

Von den vorhandenen Satz-Achsen sind 2972 Stück abgedreht.

b. Leistungen.

Anlage XVIII. Die Zusammenstellung der von unseren Wagen durchlaufenen Achsmellen (*Anlage XVIII.*) ergibt den zurückgelegten Weg pro Achse (Achsmelle):

	auf eigenen Bahnen:			auf fremden Bahnen:
	Köln-Mindener:	Oberhausen-Arnsheimer:	Köln-Biegener:	
bei den Personenzugwagen ..	2,036,192, _s	348,710, _s	541,600, _s	241,400, _A
" " Gepäckwagen	730,231, _A	121,226, _A	271,966, _s	20,962, _A
" " Güterwagen	12,107,992, _s	752,461, _A	2,376,050, _s	8,434,218, ₇
" " Riezwagen	625,608, _o	1,182, _A	6,033, ₂	2,214, _o
	15,500,024, _s	1,223,581, _o	3,195,651, _s	8,698,795, _s
				19,919,256, _s

Die fremden Wagen und die der westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes, so wie die der Niederländischen Rhein- und Köln-Mindener Eisenbahn gehörigen Wagen haben auf unseren Bahnen zusammen 15,597,812,_A Achsmellen zurückgelegt.

Die Zahl der auf unseren Bahnen von eigenen und fremden Wagen (excl. Riezwagen) zurückgelegten Achsmellen beträgt

Die selbe war pro 1864

Es ist daher pro 1865 eine Vermehrung eingetreten von

c. Unterhaltungskosten.

Anlage XIX. Ueber die Kosten der laufenden Instandhaltung der Wagen pro 1865 incl. der Achsen und Räder, der Unterhaltung der Wagen-Werkstätten und Gehälter der sämtlichen zur Wagen-Verwaltung gehörigen Beamten gibt die *Anlage XIX.* Ausweis.

Anlage XX. Die *Anlage XX.* weist die Unterhaltungskosten der Wagen, Achsen und Räder seit Eröffnung der Bahn bis ultimo 1865 nach.

Die Quantitäten und die Kosten des Schmiermaterials für die sämtlichen eigenen und fremden Wagen, welche im Jahre 1865 auf unserer Bahn gelaufen haben, stellen sich wie folgt:

a. Rüböl.....	179156	Pfund à 4 Sgr.	5,40 Pfg.	=	26580 Tblr.	22 Sgr.	2 Pfg.
b. Rübölfaß	245 $\frac{1}{2}$	" à 2 "	4,30 "	=	19 "	10 "	10 "
c. Wagenschmiere.....	3585,9	" à 1 "	10,70 "	=	226 "	3 "	4 "
d. Patentschmieröl.....	12	" à 3 "	8,61 "	=	1 "	14 "	7 "
e. Baumöl.....	1 $\frac{1}{4}$	" à 4 "	8,30 "	=	— "	5 "	10 "
f. Talg.....	42	" à 4 "	6,45 "	=	6 "	10 "	7 "
g. Pinsel.....	3	Stück à 6 "	0,66 "	=	— "	18 "	2 "
					=	26834 Tblr.	25 Sgr. 6 Pfg.
Hierzu der auf Köln-Minden fallende Anteil der Kosten des Schmiermaterials für die Wagen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes.....					=	703 "	7 " 1 "
					=	27538 Tblr.	2 Sgr. 7 Pfg.

oder bei 35,517,069,2 Achsmellen auf 0,2791258 Pfg. pro Achsmeile.

B. Verkehr.

1. Allgemeines.

Die bestehenden direkten Verbindungen haben auch im abgelaufenen Jahre mehrfache Erweiterungen erfahren. Eine direkte Personen- und Gepäckbeförderung wurde eingerichtet:

vom 15. Januar ab zwischen den Stationen Deuz, Düsseldorf, Dortmund, Bielefeld, Minden und den Stationen der Westfälischen Bahn Driburg, Brakel und Höxter;

vom 1. April ab zwischen den Stationen Köln, Düsseldorf, Dortmund und den Stationen der Königl. Ostbahn Bromberg, Danzig, Königsberg und Eydikhnen;

vom 15. April ab zwischen den Stationen Köln, Deuz, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich und der Bergisch-Märkischen Station Essen;

vom 15. Mai ab zwischen Köln und St. Petersburg (mit direkten Billetts unter Anwendung der reglementarischen Bestimmungen für den internationalen Transitverkehr);

vom 5. Dezember ab zwischen den Stationen Köln, Deuz, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Ruhrort, Wesel und den Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn Jevenaar und Eten.

Die Tarifierung im Personenverkehr erfuhr einige Modifikationen durch weitere Einführung von Retour-Billets, und zwar:

im Verkehr der Station Gießen mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn;

im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn neben den für die I. und II. Klasse bestehenden auch für die III. Klasse, und

im Binnenverkehr von Siegen nach Kirchen (jedoch nur an Sonnt- und Festtagen für die II. und III. Wagenklasse).

Im Güterverkehr sind als neue Verbandstationen aufgenommen:

vom 1. Februar ab die Station Croisdorf, bisher nur Verbandstation für Sendungen in der ermäßigten Klasse, für Güter aller Klassen, sowohl im Verkehr mit der Main-Weser-Bahn, als auch im Verkehr mit Mitteldeutschen Bahnen;

vom 15. April ab die Station Bezdorf im Verkehr mit der Main-Weser-Bahn;

vom 5. November ab die Station Görlitz im Verkehr mit Deuz (Köln) via Siegen-Guntershausen.

Neue Tarife, in welchen mehrfache Ermäßigungen eingeführt wurden, sind im Niederländisch-Rheinischen und im Norddeutsches-Rheinisch-Französischen Verkehr vom 1. Dezember ab in Kraft getreten.

In anderen Verkehren kamen noch die folgenden Tarifiermäßigungen zur Ausführung:

Im Norddeutschen Verkehr wurden die Artikel Kupferasche, Packpapier, Strohpapier, Strohpappe, Zuckerpapier, Jute und Jutegarn in die Klasse II. C.; Salz, Chlor-Kalium, Abfallsalz, Deltuchen, Schlemmtreibe, rohe und gemahlene Kreide, eiserne Drahtstifte, eiserne Schrauben und Muttern, eiserne Nägel (in offenen Körben, Fässern oder Kisten), Schwarzblech, Weißblech und Stahlblech in Klasse II. E. verfest.

Im Niederländisch-Rheinischen Verkehr wurden vom 3. April ab für Vieh in ganzen Wagenladungen ermäßigte Tariffätze, welche bei Beförderung in fahrplanmäßigen Extrazügen eine weitere Reduktion von 25 % erfahren, eingeführt, und außerdem die Artikel Bleirohren, Bleiplatten (gewalzte), Mennige, Branntwein und Wein (in Fässern und Kisten) in die Wagenladungs-Klasse A. aufgenommen.

Im Westfälischen Verbannde ist der Artikel Weißblech (vom 15. Oktober ab) nach Klasse II. C. tarifirt.

Im Verkehr mit der Main-Weser-Bahn wurden vom 15. November ab via Deuz, und vom 12. Februar d. J. ab via Siegen Kohlen-Extrazüge zu ermäßigten Fahrpreisen eingerichtet.

Im Binnen-Verkehr wurden die Artikel Essigsprit und Essig (in Fässern) in die Klasse II. A., Chlor-Kalium in die Klasse II. B., Luffsteine, Sand, Haussteine, Dachsteine, Lehmsteine, Mauersteine und Mauerfund in die Klasse II. D. herabgesetzt.

2. Fahrten.

Um für den Deuz-Düsseldorfer Lokalzug in beiden Richtungen an die in Düsseldorf ab- und anfuhrnden Personenzüge der Bergisch-Märkischen Bahn geeignete Anschlüsse zu gewinnen, wurde (vom 6. Mai ab) die Abfahrt von Deuz von 9 Uhr Abends auf 8 Uhr 45 Minuten und die Ankunft in Düsseldorf von 10 Uhr 10 Minuten Abends auf 9 Uhr 45 Minuten festgestellt, dagegen vom 9. Juli ab der Zug in der umgekehrten Richtung um eine Stunde später (5 Uhr 30 Minuten Nachmittags) von Düsseldorf abgelaufen.

Vom 15. Mai ab wurde Behufs Gleichstellung der Abfahrtszeit mit dem entsprechenden Zuge der Rheinischen Bahn die Abfahrt des Köln-Emmericher Schnellzuges ab Köln unter Beibehaltung der Ankunftszeit in Emmerich um 10 Minuten später, von 1 Uhr 30 Minuten auf 1 Uhr 40 Minuten, verlegt.

Vom 1. November ab kamen auf sämtlichen Linien, sowohl für den Personen- wie für den Güter-Transport neue Fahrpläne zur Einführung. Im Personen-Transport auf der Hauptbahn wurde es ermöglicht, den Deuz-Berliner Bäderzug um eine Stunde früher nach Minden und den Berlin-Köln Schnellzug um 45 Minuten früher nach Köln zu bringen. Hierdurch waren verschiedene kleinere Abänderungen, beziehentlich Abkürzungen der Fahrzeiten einiger Lokalzüge bedingt.

Auf der Köln-Gießener Bahn hatte außerdem schon vorher der mit dem 1. September eingeführte neue Fahrplan der Main-Weser-Bahn mehrere partielle Abänderungen erforderlich gemacht, die in dem neuen Fahrplane vom 1. November vollständige Berücksichtigung finden konnten.

Im Güter-Verkehr machte das fortwährende Wachsen der zu befördernden Massen eine Vermehrung der regelmäßigen Güter- und Kohlenzüge notwendig.

Auf der Hauptbahn bestand dieselbe in der Einführung der neuen Lokalzüge Dortmund-Bielefeld und Dortmund-Minden, eines dritten durchgehenden Zuges Minden-Deuz und (speziell zur Entlastung des Deuz-Berliner Personenzuges) eines besonderen Eilgut-zuges von Düsseldorf nach Minden. Ferner wurde der bisherige Lokalzug Oberhausen-Minden zu einem durchgehenden Zuge Deuz-Minden erweitert und die Anzahl der täglichen Kohlenzüge von 46 auf 54 erhöht.

Zu den fahrplanmäßigen Güterzügen der Oberhausen-Arnheimer und Köln-Gießener Bahn kamen je 2 Lokalzüge zwischen Oberhausen und Wesel, beziehungsweise zwischen Weßdorf und Gießen hinzu.

Neben den bisher nur im Norddeutschen Verbände bestehenden wöchentlichen Extra-Viehzügen wurden vom 3. April ab dergleichen Züge auch im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn eingerichtet und an jedem Montag und Donnerstag Extra-Viehzüge von Deuz nach Emmerich resp. Rotterdam und Amsterdam abgelassen. In Folge der in den Niederlanden ausgebrochenen Kinderpest wurde es notwendig, diese Züge für die Zeit vom November ab bis zum Februar l. J. zu sistiren.

Extra-Viehzüge kamen im Ganzen 279, oder 58 Züge mehr als im Vorjahre zur Beförderung und zwar:

von Magdeburg resp. Berlin nach Düsseldorf und Emmerich 137 Züge gegen 108 Züge im Vorjahre; von Deuz nach Emmerich 39 Züge; von Oberhausen nach Emmerich 29 Züge und von Emmerich resp. Dinslaken nach Stationen der Hauptbahn 74 Züge, gegen 113 Züge im Vorjahre.

Extra-Kohlenzüge wurden befördert:

- nach Braunschweig und weiter 957 Züge, gegen 868 Züge im Vorjahre;
- nach Bremen, Harburg und Hannover 668 Züge, gegen 527 Züge im Vorjahre;
- nach den Emshäfen 3 Züge, gegen 7 Züge im Vorjahre;
- nach Holland 678 Züge, gegen 520 Züge im Vorjahre;
- nach der Main-Weser-Bahn 13 Züge.

Extra-Personenzüge wurden befördert:

Am 21. Januar von Duisburg nach Düsseldorf (Graf v. Spee); am 23. März von Deuz nach Gießen (Großherzog von Sachsen-Weimar); am 21. April von Minden nach Köln (Kaiser von Rußland); am 6. Mai von Minden nach Emmerich, am 25. September von Emmerich nach Düsseldorf und am 6. November von Dortmund nach Berlin (Carré'sche Kunstreiter-Gesellschaft); am 16. Mai von Deuz nach Oberhausen und von Deuz nach Eitorf (bei Gelegenheit der Jubelfeierlichkeiten in Köln); am 16. Juni von Weßlar nach Gießen und von Weßlar nach Dillenburg (bei Gelegenheit der landwirthschaftlichen Ausstellung in Weßlar); am 11., 18., 25. Juni und 2. Juli von Düsseldorf nach Deuz und zurück (Vergnügungszüge); am 28. Juni von Emmerich nach Köln und am 2. September von Köln nach Emmerich (König der Niederlande); am 25. Juli von Deynhausen (Nehme) nach Bielefeld und zurück (Deynhaufener Badegäste); am 16. September von Essen nach Gelsenkirchen (Theaterbesucher); am 17. September von Niederschelden nach Siegen (Vergnügungszug); am 9. Oktober von Weßlar nach Gießen (Gräfin v. Lindow); am 16. Oktober von Oberhausen über Vorbeck nach dem Krupp'schen Etablissement und am 17. Oktober zurück nach Vorbeck (Seine Majestät der König), an demselben Tage von Köln bis Vorbeck (Ihre Majestät die Königin) und von Vorbeck bis Hamm

(Ihre Majestäten der König und die Königin); am 21. Oktober von Düsseldorf nach dem Krupp'schen Sta-
blissement und zurück nach Köln (Ihre Majestät die Königin); am 1. November von Eamen nach Dortmund
(Bergnützungszug); am 14. Dezember von Köln nach Minden (Renz'sche Kunstreiter-Gesellschaft).

Außerdem sind im Laufe des Jahres zu Militär-Transporten 36 Extrazüge und in der Zeit vom 19.
bis 24. Dezember der königlichen Postverwaltung 12 Extrazüge für die Strecke Deuz-Dortmund gestellt.

Die Gesamt-Anzahl sämtlicher Extrazüge beläuft sich auf 2678 (360 Züge mehr als im Vorjahre),
welche auf den eigenen Bahnen zusammen 52,513,4 Meilen (7076,2 Meilen mehr als im Vorjahre) zurück-
gelegt haben. Auf jeden Tag des Jahres entfallen demnach durchschnittlich 7 bis 8 Extrazüge mit 143,7
Zugmeilen, und jeder Extrazug hat im Durchschnitt eine Bahnstrecke von 19,2 Meilen durchlaufen.

3. Personenverkehr.

Anlage XXI.

Die ausführlicheren Resultate der gesamten Personenbewegung sind in den sub Anlage XXI. beigefügten
Tabellen in ihren verschiedenen Beziehungen nach Verkehren, Stationen, Klassen, Zugarten und Monaten
zusammengestellt.

Die nachstehende Uebersicht enthält die wesentlicheren Gesamt- und Durchschnitts-Ergebnisse.

Zusammenstellung der Personenbeförderung zu gewöhnlichen Tarifpreisen.

(Eincl. Militärpersonen, Steuerbeamte und Auswanderer.)

a. Nach Verkehrs-Arten und Wagenklassen.

Bezeichnung des Verkehrs.	Personenzahl.				E r t r a g.								Gesamtwert bei je 100 Personen und je 100 Meilen.		
	Ueber- haupt.	p/o	Auf 1 Reise rebujiert.	p/o	Ueberhaupt.		Pro Person.		Pro Person und Meile.		Meilen.				
					Thr.	Gr. Pf.	Thr.	Gr. Pf.	Thr.	Gr. Pf.					
Binnen-Verkehr	I. Klasse	17553	0,75	117440	0,87	24400	2	2,267	111	8,228	6	2,793	6690		
	II. "	818109	8,81	1624072	11,713	225080	8	6,21227	21	2,064	4	1,287	5105		
	III. "	750136	2,1236	3011089	21,716	304060	9	9,29493	12	1,022	3	0,852	4014		
	IV. "	2621113	70,709	9113094	65,724	477473	26	4,6212	5	5,579	1	6,828	3477		
	Summa ..	3706911	100	13865695	100	1030964	16	3	100	8	4,123	2	2,767	3740	
Rheinischer Verkehr ..	I. Klasse	810	25,100	4891	21,111	1198	15	28,823	114	4,666	7	4,215	6038		
	II. "	2352	74,219	17886	78,296	2984	25	71,224	1	8	0,862	5	0,777	7604	
	III. "	7	0,221	67	0,293	8	12	0,191	1	6	0,000	3	9,134	9271	
	Summa ..	3169	100	22844	100	4191	22	100	1	9	8,123	5	6,037	7209	
Verkehr mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nord- bahn, Station Kassel	I. Klasse	22	4,612	395	5,141	94	13	6	8,76	4	8	9,545	7	2,081	17954
	II. "	213	44,664	3650	47,508	579	5	52,209	2	21	6,873	4	9,121	17136	
	III. "	242	50,724	3638	47,351	435	24	39,315	1	24	0,207	3	7,124	15033	
	Summa ..	477	100	7683	100	1109	12	6	100	2	9	9,206	4	3,923	16107
Kassel-Düsseldorf- Ruhroter Verkehr ..	I. Klasse	177	1,415	690	1,397	157	17	2,422	26	8,274	6	10,208	3,926		
	II. "	4068	32,513	18154	36,732	2788	24	6	43,027	20	6,797	4	7,303	4,62	
	III. "	8267	66,072	30552	61,851	3536	5	54,551	12	9,928	3	5,667	3,995		
	Summa ..	12512	100	49396	100	6482	16	6	100	15	6,618	3	11,245	3,926	
Verkehr mit der Bergisch- Märkischen Bahn via Siegen	I. Klasse	5	1,773	62	1,820	12	10	3,000	2	14	0,000	5	11,613	12,400	
	II. "	136	48,227	1594	46,746	213	12	6	53,500	1	17	0,926	4	0,199	11,721
	III. "	141	50,000	1751	51,394	174	4	6	45,500	1	7	0,638	2	11,804	12,418
	Summa ..	282	100	3407	100	399	27	100	1	12	6,511	3	6,235	12,082	
Westfälischer Verkehr	I. Klasse	2928	3,390	22929	4,060	4927	24	7	7,103	1	20	5,879	6	5,370	7,821
	II. "	39989	46,306	271378	48,017	37666	27	54,293	28	3,093	4	1,967	6,786		
	III. "	43441	50,804	270401	47,823	26780	16	6	38,602	18	5,933	2	11,654	6,224	
	Summa ..	86358	100	564708	100	69375	8	1	100	24	1,204	3	8,226	6,859	
Niederländisch-Rheini- scher Verkehr	I. Klasse	5087	25,057	75240	27,211	14807	25	4	36,773	2	27	3,931	5	10,831	14,790
	II. "	12240	60,289	166827	60,422	22101	14	11	54,885	1	24	2,044	3	11,692	13,830
	III. "	2863	14,192	32074	11,617	3258	10	7	8,091	1	4	1,712	3	0,572	11,203
	IV. "	112	0,552	1960	0,710	100	24	0,251	27	0,000	1	6,514	17,500		
	Summa ..	20302	100	276101	100	40268	14	10	100	1	29	6,050	4	4,505	13,599
Verkehr mit der Main- Weser-Bahn	I. Klasse	282	3,603	3472	5,022	696	16	8,071	2	14	1,191	6	0,221	12,312	
	II. "	4024	51,903	39235	56,750	5273	27	1	9	3,822	4	0,391	9,750		
	III. "	3522	44,992	26430	38,228	2652	26	11	30,767	22	7,163	3	0,134	7,504	
	Summa ..	7828	100	69137	100	8623	10	9	100	1	3	0,577	3	8,902	8,832
Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	I. Klasse	354	8,872	2046	7,164	408	20	6	10,246	1	4	7,610	5	11,909	5,779
	II. "	3368	82,509	22386	78,382	3159	12	3	79,332	28	1,704	4	2,207	6,046	
	III. "	360	8,819	4128	14,553	414	23	6	10,222	1	4	6,783	3	0,173	11,466
	Summa ..	4082	100	28560	100	3982	26	3	100	29	3,257	4	2,204	6,996	
Verkehr mit der Her- zoglich Nassauischen Staatsbahn	I. Klasse	584	3,867	1102	3,746	206	22	11	5,877	10	7,457	5	7,545	1,887	
	II. "	6206	41,097	12366	42,033	1708	24	4	48,759	8	3,123	4	1,747	1,992	
	III. "	8311	55,036	15952	54,221	1589	29	3	45,363	5	8,671	2	11,881	1,910	
	Summa ..	15101	100	29420	100	3505	16	6	100	6	11,570	3	6,996	1,948	
Norddeutscher Verkehr	I. Klasse	11748	9,901	371723	11,517	92464	10	9	17,820	7	2,6	1,433	7	5,345	31,641
	II. "	73169	61,605	2078992	64,414	341506	13	65,817	4	20	0,251	4	11,135	28,413	
	III. "	33739	28,431	776816	24,069	84905	25	4	16,563	2	15	5,958	3	3,348	23,024
	Summa ..	118656	100	3227531	100	518876	19	1	100	4	11	2,262	4	9,275	27,201

Summa nach Verkehrs-Arten.

Bezeichnung des Verkehrs.	Personenzahl.				Ertrag.								Durchschnittlich bei jeder Person im Laufe des Jahres		
	Ueberhaupt.	o/o	Auf I Klasse reduziert.	o/o	Ueberhaupt.		o/o	Pro Person.		o/o	Pro Person und Meile.				
					Zhl.	So. W.		Zhl.	So. W.		Zhl.	So. W.			
Binnen-Verkehr	3706911	98240	13865696	76418	1030964	16	3	61084	—	8	4123	—	2	2767	3740
Rheinischer Verkehr	3169	0080	22344	0126	4191	22	—	0248	1	9	8183	—	5	6057	7209
Verkehr mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms-Nordbahn	477	0012	7688	0043	1109	12	6	0066	2	9	9298	—	4	3083	16107
Köln-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr	12612	0315	49396	0272	6482	16	6	0384	—	15	6118	—	3	11248	3048
Verkehr mit der Bergisch-Märkischen Bahn	282	0007	3407	0019	399	27	—	0024	1	12	6111	—	3	6255	12082
Westfälischer Verkehr	86358	2172	564708	3112	69375	8	1	4110	—	24	1204	—	3	8226	6589
Niederländisch-Rheinischer Verkehr	20302	0510	276101	1521	40268	14	10	2386	1	29	6050	—	4	4503	13599
Verkehr mit der Main-Weser-Bahn	7828	0197	69137	0381	8623	10	9	0511	1	3	0577	—	3	8002	8632
Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	4082	0103	28560	0138	3982	26	3	0286	—	29	3257	—	4	2204	6990
Verkehr mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn	15101	0380	29420	0162	3505	16	6	0208	—	6	11570	—	3	6896	1948
Norddeutscher Verkehr	118656	2084	3227531	17788	518876	19	1	30743	4	11	2262	—	4	9875	27201
Summa	3975678	100	18144482	100	1687780	9	9	100	—	12	8829	—	2	9480	4564

Summa nach Wagenklassen.

I. Klasse	39550	0993	599990	3307	139374	27	7	8258	3	15	8646	—	6	11626	15170
II. "	463874	11668	4256540	23459	643013	14	10	38096	1	11	7025	—	4	6383	9176
III. "	851029	21806	4172898	22798	427817	7	4	25348	—	15	0960	—	3	0008	4903
IV. "	2621225	65981	9115054	50236	477574	20	—	28296	—	5	5889	—	1	6861	3477
Summa	3975678	100	18144482	100	1687780	9	9	100	—	12	8829	—	2	9480	4564

b. Nach Zug-Arten und Wagenklassen.

Kourierzüge	I. Klasse ..	10429	11861	290002	15447	72500	17	9	21510	6	28	6657	—	7	6000	27207
	II. Klasse ..	77501	188129	1587380	84533	264563	15	9	78490	3	12	4924	—	5	—	20422
	Summa ..	87930	100	1877382	100	337064	3	8	100	3	24	11996	—	5	4634	21351
Schnellzüge	I. Klasse ..	6017	5325	118328	7818	29582	—	3	12359	4	27	5908	—	7	6000	19668
	II. Klasse ..	50983	45123	849093	56099	141615	15	6	59121	2	23	3266	—	5	—	16654
	III. Klasse ..	56987	49112	546139	36083	68267	14	7	28320	1	6	6004	—	3	9000	9754
Summa ..	112987	100	1513560	100	239365	—	4	100	2	3	6666	—	4	8933	13396	
Personen- und Lokalzüge ..	I. Klasse ..	23104	0612	186462	1264	37292	9	7	3355	1	18	5078	—	6	—	8070
	II. Klasse ..	336390	8586	1777005	12045	236934	13	7	21319	—	21	2320	—	4	—	5298
	III. Klasse ..	795042	21081	3595497	24870	359549	22	9	32353	—	13	6205	—	3	—	4522
IV. Klasse ..	2621225	65981	9194576	62321	477574	20	—	42973	—	5	5890	—	1	6698	3607	
Summa ..	3774761	100	14753540	100	1111351	5	11	100	—	8	9900	—	2	3118	3908	
Total ..	3975678	—	18144482	—	1687780	9	9	—	—	12	8829	—	2	9480	4564	

c. Nach Richtungen und Wagenklassen.

Richtung.	Personenzahl.					Personenmeilen.		
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Summa.	o/o	Ueberhaupt.	o/o
Gießen—Köln—Minden	16629	210088	356014	1149947	1732678	43.882	7883345	43.888
Minden—Köln—Gießen	14990	197386	394543	1183068	1739992	43.666	7698954	42.311
Gießen—Köln—Emmerich	3051	24349	45774	150691	223865	5.651	908291	5.005
Emmerich—Köln—Gießen	3786	24625	47968	154013	230382	5.794	1052673	5.602
Minden—Emmerich	435	3242	2976	16120	22773	0.573	273244	1.506
Emmerich—Minden	659	4184	3759	17386	25988	0.633	327975	1.807
Summa ..	39550	463874	851029	2621225	3975678	100	18144482	100

Aus der Vergleichung dieser Zahlen mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres heben wir die wesentlichsten Details im Nachstehenden hervor:

a. Binnen-Verkehr.

Der Verkehr der eigenen Stationen unter sich ergibt gegen das Vorjahr eine Zunahme von 359,834 Personen überhaupt oder 10,75 %, 1,453,235 Personen auf die Fahrweite von einer Meile oder 11,7 % und 94,987 Tblr. 9 Sgr. 9 Pfg. Ertrag oder 10,5 %. Der Durchschnitts-Ertrag stellt sich pro Person um 0,547 Pfg. und pro Person und Meile um 0,379 Pfg. niedriger, die von jeder Person durchschnittlich durch-fahrene Meilenzahl dagegen um 0,032 Meile höher als im Vorjahre.

An diesen Ergebnissen sind alle Wagenklassen, jedoch in erheblich verschiedenem Maße, beteiligt. Die Ertragszunahme beträgt nämlich:

bei der	I. Klasse	991 Tblr.	7 Sgr.	— Pfg.	oder	4,28 %,
" "	II. "	2,834 "	9 "	6 "	" "	1,27 %,
" "	III. "	24,394 "	4 "	9 "	" "	8,72 %
und "	IV. "	66,767 "	18 "	6 "	" "	16,25 %.

Das Verhältniß der Steigerung in den drei ersten Klassen gegenüber derjenigen der IV. Klasse ist der Natur des Binnen-Verkehrs entsprechend, da dessen Frequenz beziehungsweise Ertrag in den drei höheren Klassen durch die fortschreitende Ausdehnung der direkten Expedition zu Gunsten dieser, so wie durch die erweiterte Expedition auf Retour-Billete beeinträchtigt wird, während die am direkten Verkehre nicht beteiligte IV. Klasse hiervon unberührt bleibt.

An der Zunahme partizipiren mit einigen unbedeutenden Ausnahmen sämtliche Stationen, und zwar:

die Stationen der Hauptbahn.....	mit 61,394 Tblr. — Sgr. — Pfg.,
" " " Oberhausen-Arheimer Bahn . "	7,066 " 13 " 9 "
" " " Köln-Siegener Bahn	26,526 " 26 " — "

In Prozenten der vorjährigen Resultate beträgt demnach die Zunahme

bei den Stationen der Hauptbahn.....	9,28 %,
" " " " Oberhausen-Arheimer Bahn .	6,35 %,
" " " " Köln-Siegener Bahn	14,53 %.

ein Verhältniß, das namentlich in Bezug auf die Entwicklungsfähigkeit des Verkehrs auf der Köln-Siegener Bahn günstig erscheint.

Erwähnenswerthe Mehrerträge einzelner Stationen finden sich auf der Hauptbahn wiederum, wie im Vorjahre, bei Essen und Berge-Dorbeck, welche beide mit einem Plus von 35 % abschließen, und auf der Köln-Siegener Bahn bei der Station Siegen, welche 25 % mehr aufgebracht hat.

Die Benutzung der Retourbillete hat sowohl auf der Hauptbahn (für die Strecke Deutz-Düsseldorf), als auch namentlich auf der Köln-Siegener Bahn zugenommen. Auf ersterer wurden 1422 Stück (7,6 %) mit 1156 Tblr. Ertrag (7,7 %) und auf letzterer 5087 Stück (65 %) mit 2499 Tblr. 2 Sgr. 6 Pfg. Ertrag (68 %) mehr ausgegeben.

b. Direkte Verkehre.

Im direkten Verkehre wurden im Ganzen 21,841 Personen überhaupt (8,24 %), 276,723 Personen auf eine Meile Fahrweite (6,91 %) mehr befördert und 37,761 Thlr. 29 Sgr. 3 Pfg. (6,1 %) mehr eingenommen.

Zu dieser Frequenz und Ertragssteigerung haben beigetragen effektiv und in Prozenten des Vorjahres:

	Personen.		Ertrag.		
der Rheinische Verkehr	323 (11,3 %)	und	736 Thlr. 18 Sgr.	—	Pfg. (21,3 %)
„ Rasteler Verkehr	111 (30,8 %)	„	189 „ 14 „	—	„ (20,8 %)
„ Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr ..	892 (7,8 %)	„	65 „ 24 „	—	„ (1,0 %)
„ Westfälische Verkehr	15,750 (20,8 %)	„	11,788 „ 24 „	6 „	„ (20,3 %)
„ Mitteldeutsche Verkehr	858 (26,8 %)	„	843 „ 28 „	—	„ (26,9 %)
„ Nassauische Verkehr	2,534 (20,2 %)	„	670 „ 29 „	6 „	„ (23,8 %)
„ Norddeutsche Verkehr	11,162 (10,4 %)	„	47,572 „ 6 „	7 „	„ (10,1 %)
Dagegen hat					
der Niederländisch-Rheinische Verkehr um	9,313 (31,4 %)	„	22,310 „ 23 „	6 „	„ (35,8 %)
und der Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn um	476 (5,7 %)	„	1,795 „ 1 „	6 „	„ (17,2 %)

Die erhebliche Abnahme im Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn ist lediglich der durch die Eröffnung der Bahnstrecke Cleve-Jevenaar im Mai 1865 eingetretenen Erweiterung der linksrheinischen Konkurrenz zuzuschreiben, durch welche die Rheinische Eisenbahn einen direkten Anschluß an das Niederländische Schienennetz erreichte, und der Verkehr zwischen den Niederländischen und den Mittel- und Oberrheinischen Stationen auf beide Routen sich vertheilte.

Auf den von dieser Konkurrenz nicht berührten Stationen blieb die Frequenz im Wesentlichen der des Vorjahres gleich.

Im Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn kann dagegen die Abnahme nur als eine nominelle bezeichnet werden, da sie hier noch aus der im Juli 1864 erfolgten Aufhebung der direkten Expedition von den zwischen Deuz und Emmerich gelegenen Stationen, so wie von den Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn entspringt, welche Einrichtung sich nun während des ganzen Jahres in ihrer Wirkung geltend machen mußte.

Die an dieser Aufhebung nicht beteiligten Stationen erbrachten eine Mehreinnahme von 516 Thlr. 5 Sgr. 10 Pfg. oder 6,7 %, worin ein weiteres Fortschreiten sich kund gibt.

Bezüglich der Zunahme in den übrigen direkten Verkehren ist Folgendes zu erwähnen:

Im Verkehr mit der Rheinischen Bahn entspringt der Mehrertrag mit nahezu $\frac{2}{3}$ oder effektiv 468 Thlr. 20 Sgr. 6 Pfg. aus dem Verkehr der eigenen Stationen und mit dem Rest von 267 Thlr. 27 Sgr. 6 Pfg. aus dem Transitverkehr zwischen der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn.

Im Verkehr mit der Kurfürst Friedrich Wilhelms-Norrbahnstation Rassel kommen von dem Plus 127 Thlr. 11 Sgr. (ungefähr $\frac{2}{3}$) allein auf die Station Emmerich, deren Frequenz und Ertrag um das Doppelte gestiegen ist; an dem Rest von 62 Thlr. 3 Sgr. sind mehr oder weniger die übrigen Stationen Köln, Düsseldorf und Oberhausen beteiligt.

Die Zunahme im Verkehre mit der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn kommt, wie im Vorjahre, wesentlich auf Rechnung des steigenden Transitverkehrs nach und von der Westfälischen Station Münster und des die kurze Bahnstrecke Ruhrort-Oberhausen transitirenden Verkehrs mit der Bergisch-Märkischen Bahn.

Der Verkehr im Westfälischen Verbaude einschließlich des Verkehrs mit der Bergisch-Märkischen Bahn via Siegen erhielt durch die erwähnte Aufnahme der Bergisch-Märkischen Station Essen als Verbandstation neuen Zuwachs. Bleibt dieser bei der Vergleichung mit dem Vorjahre zunächst außer Betracht, so ergibt sich eine Zunahme von 7502 Personen (10,8 %) und 7734 Tblr. 1 Sgr. Ertrag (13,8 %), welche dann durch den Zutritt des neuen Verkehrs mit der Station Essen, deren Frequenz sich auf 8248 Personen mit einem Ertrage von 4054 Tblr. 23 Sgr. 6 Pfg. beläuft, in der Personenzahl auf 15,750 (20,8 %) und im Ertrage auf 11788 Tblr. 24 Sgr. 6 Pfg. (20,8 %) gesteigert wird.

Von diesem Mehrertrage kommen auf den Verkehr mit der Bergisch-Märkischen Bahn 7584 Tblr. oder 29 % mehr, auf den Verkehr mit der Westfälischen und Hannover'schen Westbahn 4087 Tblr. 19 Sgr. 6 Pfg. oder 13,2 % mehr und auf den Transitverkehr zwischen Bergisch-Märkischen und Ostfriesischen Stationen 117 Tblr. 4 Sgr. 6 Pfg. oder 10,4 % mehr als im Vorjahre.

Der Verkehr mit der Bergisch-Märkischen Bahn via Siegen verhielt sich im Wesentlichen stabil.

Der Verkehr mit Mitteldeutschen Bahnen und mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn befunden in ihrer relativ erheblichen Zunahme von 26,9 % resp. 23,8 % ihre befriedigende Entwicklungsfähigkeit.

Auf die in letzterem Verkehre besonders hervortretende Frequenzzunahme der Station Siegen ist die Einführung von Retourbilleten nach Stationen der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn, von denen im Ganzen 973 Stück mit einem Ertrage von 375 Tblrn. 11 Sgr. ausgegeben wurden, von merklichem Einfluß gewesen.

Im direkten Verkehre mit Norddeutschen Bahnen resultirt die Frequenz- und Ertragszunahme mit 9734 Personen und 37,479 Tblrn. 3 Sgr. 8 Pfg. Ertrag (nahezu $\frac{1}{2}$) aus dem Verkehre der eigenen Stationen (einschließlich des Transitverkehrs mit den Rheinischen und Westfälischen Anschlußbahnen) und mit 1428 Personen und 10,093 Tblrn. 2 Sgr. 11 Pfg. Ertrag aus dem internationalen Transitverkehre. Ersterer ist demnach um 11,7 % und letzterer um 8 % im Ertrage gestiegen.

In beiden Theilen des Verkehrs, sowohl im Verkehre der eigenen Stationen, als auch im internationalen Transitverkehre ist die Zunahme eine allgemeine, an der alle diesseitigen und alle fremden Verbandstationen mehr oder weniger partizipiren.

Eine relativ nicht unbeträchtliche Zunahme zeigt dieses Mal der Verkehr mit London via Rotterdam, welcher in Folge der mit dem 1. August 1864 neu eingerichteten Route via Harwich (per Great-Eastern-Eisenbahn) um das Dreifache in der Frequenz und im Ertrage gestiegen ist. Diese neue und billigere Route wurde von 316 Personen, die eine Einnahme von 1666 Tblrn. 20 Sgr. erbrachten, frequentirt, während auf der älteren direkten Route via Rotterdam (per Steam-Navigation-Company) nur 85 Personen mit 466 Tblrn. 20 Sgr. Ertrag zur Beförderung kamen.

c. Gesamt-Personenverkehr.

Nach der vorgefügten Uebersicht beträgt die Gesamt-Personenbeförderung zum gewöhnlichen Tarifpreise 3,975,678 Personen überhaupt, oder 18,144,482 Personen auf die Fahrweite von einer Meile, welche im Ganzen 1,687,780 Tblr. 9 Sgr. 9 Pfg. aufgebracht haben. Mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres verglichen ergibt sich hieraus eine Zunahme:

in der Anzahl der beförderten Personen überhaupt von	381,675	oder	10,62 %
„ „ „ „ zurückgelegten Personenmeilen . . .	1,729,958	„	10,54 %
und im Ertrage von	132,749 Tblrn. 9 Sgr.	„	8,54 %

An dieser Frequenz- und Ertragszunahme sind die einzelnen Wagenklassen effektiv und in Prozenten der vorjährigen Resultate betheiligt, wie folgt:

	Personenmeilen.		Ertrag.	
die I. Klasse mit	19,160	oder 3,80 %	und 4,993 Tblr.	27 Sgr. 6 Pfg. oder 3,74 %
" II. " "	170,723	" 4,18 %	" 24,020 " 29 "	4 " " 3,88 %
" III. " "	370,973	" 9,76 %	" 37,060 " 11 "	8 " " 9,48 %
" IV. " "	1,169,102	" 14,70 %	" 66,674 " — "	6 " " 16,28 %

Summa wie oben 1,729,958 oder 10,54 % und 132,749 Tblr. 9 Sgr. — Pfg. oder 8,54 %.

Davon resultiren:

aus dem Binnen-Verkehre	1,453,235	Personenmeilen	und 94,987	Tblr. 9 Sgr. 9 Pfg.	Ertrag.
" " direkten	276,723	"	" 37,761	" 29 "	3 " "

Zu dieser Verkehrssteigerung haben zwar einerseits einige außergewöhnliche Verhältnisse, wie verschiedene Festlichkeiten in der Rheinprovinz, die internationale landwirtschaftliche Ausstellung in Köln und die lang andauernde günstige Witterung während der Sommermonate nicht unwesentlich beigetragen. Dieselbe ist indessen andererseits auch durch die oben erwähnte neu entstandene Konkurrenz im Niederländischen Verkehre nicht unerheblich beeinträchtigt worden, so daß beide Einflüsse mehr oder weniger sich gegenseitig die Waage hielten, und die Steigerung selbst als eine dem Bahngebiet entstammende Verkehrsentwicklung betrachtet werden muß.

Die Vergleichung der einzelnen Zugarten bietet zu einer eingehenderen Beurtheilung keine ausreichenden Anhaltspunkte, weil die Frequenz des Köln-Emmericher Schnellzuges in der ersten Hälfte des Vorjahres bis zur Einführung der Personenzugpreise für denselben noch den Schnell- und Kourierzügen zugezählt worden ist, während dieselbe im abgelaufenen Jahre den Personenzügen angerechnet werden mußte. Da sich desungeachtet noch eine, wenn auch relativ nicht bedeutende, Zunahme für die Schnell- und Kourierzüge herausstellt, so läßt sich hieraus auf eine wenigstens entsprechende Steigerung auch dieser Züge schließen.

Aus der Zusammenstellung der Personen-Frequenz nach den verschiedenen Bahnrichtungen ergibt sich für den Verkehr zwischen Siegen-Köln (Deuz) und Minden (in welchem der Verkehr der Köln-Siegener, der Hauptbahn und der Ruhrorter Zweigbahn excl. desjenigen Theiles, woran die Oberhausen-Arnheimer Bahn partizipirt, enthalten ist) eine Zunahme von 1,632,290 Personenmeilen oder 11,7 %; für den Verkehr zwischen Siegen-Köln (Deuz) und Emmerich eine Zunahme von 10,769 Personenmeilen oder 0,88 % und für den Verkehr zwischen Emmerich und Minden eine Zunahme von 86,899 Personenmeilen oder 16,9 %.

Die Steigerung hat also in allen Richtungen des Bahngebietes Statt gefunden. In der Richtung zwischen Siegen-Köln (Deuz) und Emmerich, in welcher die Zunahme nur ein halbes Prozent beträgt, ist zwar der Einfluß der erweiterten linksrheinischen Konkurrenz nicht zu verkennen, die anderweite Steigerung in dieser Richtung ist indessen so groß gewesen, daß durch dieselbe eine mehr als vollständige Ausgleichung herbeigeführt worden ist.

Ueberhaupt liegen in den inneren Beziehungen der diesmaligen Frequenzsteigerung, welche auch in allen Klassen sich vorwiegend auf die größeren Entfernungen erstreckt, recht günstige Momente für die fortschreitende Verkehrs-Entwicklung ausgesprochen.

Von der Gesamt-Personenfrequenz zur Summe von 18,144,482 Personenmeilen kommen			
auf die Hauptbahn	13,263,535	Personenmeilen	oder 73,10 %
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn	1,753,474	"	" 9,68 %
" " Köln-Siegener Bahn	3,127,473	"	" 17,24 %

gegen im Vorjahre:

auf die Hauptbahn.....	12,053,187	Personenmeilen	oder	73,43	%
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn	1,648,824	"	"	10,05	%
" " Köln-Gießener Bahn	2,712,513	"	"	16,52	%

Die Zunahme beträgt also:

auf der Hauptbahn	1,210,348	Personenmeilen	oder	10,04	%
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn	104,650	"	"	6,25	%
" " Köln-Gießener Bahn	414,960	"	"	15,29	%

Hieraus berechnet sich die Frequenz für jede Meile Bahnlänge:

bei der Hauptbahn	auf 362,987 Personen	oder 32,907 Personen	(9,97 %)	mehr als im Vorjahre,
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn "	217,742	" " 13,427	(6,57 %)	" " " "
" " Köln-Gießener Bahn	128,666	" " 17,072	(15,29 %)	" " " "
im Durchschnitt für alle 3 Bahnen				
zusammen	263,346	" " 25,109	(10,54 %)	" " " "

Das Beteiligungs-Verhältnis am Gesamt-Verkehre hat sich also wesentlich zu Gunsten der Köln-Gießener Bahn verändert, welche auch wie im Vorjahre die verhältnismäßig größte Steigerung aufzuweisen hat.

Die Beförderung zu Spezial-Tarifpreisen, welche im Vorjahre aus Anlaß des Schleswig-Holsteinischen Krieges in den Militär-Transporten sich außergewöhnlich günstig gestaltet hatte, konnte im abgelaufenen Jahre selbstverständlich diese Höhe nicht erreichen; dagegen ist in den übrigen Transporten, so wie in den Neben-Erträgen fast überall eine angemessene Steigerung eingetreten.

Die speziellen Resultate sind folgende:

Es wurden befördert:

1. Auf nachgelöste Strafbillete
überhaupt:

		auf eine Meile:		Ertrag:		
				Thlr.	Sgr.	Pf.
in der I. Klasse	33 Personen pptr.	184 Personen mit		36	25	—
" " II. "	355 " "	1192 " "		158	27	6
" " III. "	1259 " "	4135 " "		413	15	—
" " IV. "	5173 " "	20271 " "		1013	17	—

zusammen 6820 Personen pptr. 25782 Personen mit 1622 24 6

2. Militär 54,549 Personen überhaupt, 748,800 Personen auf eine Meile mit 41144 12 3
(39,816 Personen oder 42,2 %, 786,625 Personen auf eine Meile oder 51,2 %
und 42,527 Thlr. 7 Sgr. 10 Pfg. oder 50,8 % weniger als im Vorjahre.)

Jede Militärperson legte durchschnittlich 13,78 Meilen (2,54 Meilen weniger als im Vorjahre) auf der Bahn zurück und brachte durchschnittlich 22 Sgr. 7 Pfg. (4 Sgr. 2 Pfg. weniger als im Vorjahre) auf. Sämmtliches Militär war Preussisches.

3. Steuerbeamte 783 Personen überhaupt, 6900 Personen auf eine Meile mit 379 15 —
(118 Personen überhaupt, 1032 Personen auf eine Meile und 55 Thlr. 17 Sgr.
6 Pfg. mehr als im Vorjahre.)

Latus.... 43146 21 9

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Transport....	43146	21	9
4. Auswanderer 13,621 Personen, 426,604 Personen auf eine Meile mit....	23628	3	9
(8013 Personen überhaupt, 256,024 Personen auf eine Meile und 14,263 Thlr.			
20 Sgr. 9 Pfg. Ertrag mehr als im Vorjahre.)			
Von den Auswanderern nahmen 7586 ihren Weg über Bremen, 5088 über Harburg,			
940 über Rotterdam und 7 über Antwerpen. Jeder Auswanderer legte durchschnittlich			
31,3 Meilen (0,9 Meilen mehr als im Vorjahre) zurück und brachte durchschnittlich 1 Thlr.			
22 Sgr. (2 Sgr. 6 Pfg. mehr als im Vorjahre) auf.			
5. Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen (Anzahl nicht notirt) mit....	930	17	3
(216 Thlr. 14 Sgr. 3 Pfg. weniger als im Vorjahre.)			
6. Personen in Extrazügen (Anzahl nicht notirt) mit.....	4824	3	3
(1400 Thlr. 29 Sgr. 6 Pfg. weniger als im Vorjahre.)			
Zu Spezial-Tarifpreisen wurden demnach 75,773 Personen überhaupt, 1,208,086			
Personen auf eine Meile (jedoch excl. der ad 5 und 6 gedachten Transporte) befördert und			
	im Ganzen....	72529	16 —

eingonnen, mithin 31,584 Personen überhaupt, 529,632 Personen auf eine Meile und 29,878 Thlr. 4 Sgr. 10 Pfg. weniger als im Vorjahre.

Der gesammte Personen-Transport, dessen Frequenz sonach 19,352,568 Personen auf eine Meile ergibt, erforderte eine Bewegung von 3,833,296 Achsen auf die Fahrweite von einer Meile (242,793 Achzmeilen mehr als im Vorjahre), welche eine Bewegung von 73,598,327 Fahrplätzen (auf eine Meile) repräsentiren.

Von diesen bewegten Fahrplätzen kommen:

auf die I. Klasse	4,982,554	gegen	4,550,647	im Vorjahre
" " II. "	16,795,460	" "	15,211,838	" "
" " III. "	23,260,106	" "	22,955,499	" "
" " IV. "	28,560,207	" "	26,589,614	" "

wonach durchschnittlich:

in der I. Klasse	von 8,00 Plätzen,	im Vorjahre	von 7,83 Plätzen
" " II. "	" 3,94 "	" " "	" 3,72 "
" " III. "	" 4,84 "	" " "	" 4,10 "
" " IV. "	" 3,13 "	" " "	" 3,84 "

überhaupt von 3,00 Plätzen, im Vorjahre von 3,32 Plätzen

ein Platz besetzt gewesen ist. Das Ausnutzungsverhältniß hat sich somit in den einzelnen Wagenklassen gegen das Vorjahr etwas verändert, im Ganzen aber um 0,15 % vortheilhafter gestellt.

Den Einnahmen aus der Personenbeförderung treten noch hinzu:

	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
a. Aus dem Gepäc-Transport:						
für 189,989 Ztr. Reisegepäck (2,812,349 Ztr. auf eine Meile).....	64845	14	11			
" 261 " Militär-Effekten (6477 Ztr. auf eine Meile).....	90	8	10			
" 14,018 " Auswanderer-Effekten (431,275 Ztr. auf eine Meile)	1126	15	3			
für 204,268 Ztr. überhaupt (3,250,101 Ztr. auf eine Meile).....	65562	9	—			
Latus....	65562	9	—			

	Thlr.	Sgr.	Pf.
Transport....	65562	9	—
(16,274 Ztr. überhaupt, 433,625 Ztr. auf eine Meile und 69 Thlr. 19 Sgr. 2 Pfg. Ertrag mehr als im Vorjahre.)			
Von dem transportirten eigentlichen Reisegepäck (excl. Militär- und Auswanderer-Effekten) kommen 88,268 Ztr. oder 46,46 % auf den Binnen-Verkehr und 101,721 Ztr. oder 53,54 % auf den direkten Verkehr, demnach, wenn die beim Gepäck-Transport nicht betheiligte IV. Klasse abgerechnet wird, durchschnittlich auf jeden Reisenden im Binnen-Verkehre 8,13 Pfund und im direkten Verkehre 37,88 Pfund oder 0,47 Pfund mehr, resp. 0,94 Pfund weniger als im Vorjahre. Durchschnittlich brachte jeder überhaupt beförderte Zentner (einschließlich des Freigewichts) im Binnen-Verkehre 4 Sgr. 5 Pfg. oder 2,4 Pfg. weniger, und im direkten Verkehre 15 Sgr. 1,7 Pfg. oder 5 Pfg. weniger als im Vorjahre auf.			
b. Aus dem Transport von kleinem lebenden Vieh in Käfigen oder Körben für 620,2 Ztr. (circa 9867 Ztr. auf eine Meile)	793	11	7
(1583 Ztr. auf eine Meile und 120 Thlr. 6 Sgr. 2 Pfg. Ertrag mehr als im Vorjahre.)			
c. Aus dem Hunde-Transport für 9145 Stück (circa 9625 Ztr.-Meilen) (672 Stück und 136 Thlr. 21 Sgr. 9 Pfg. mehr als im Vorjahre.)	1530	15	1
d. Aus dem Transport von Equipagen und sonstigem Landfuhrwerke:			
für 222 Stück Equipagen (circa 27,616 Ztr.-Meilen)	2047	19	9
" 371 " Landfuhrwerke (circa 31,873 Ztr.-Meilen)	2500	25	11
(Zusammen 154 Stück und 351 Thlr. 25 Sgr. 7 Pfg. Ertrag mehr als im Vorjahre.)			
Dazu für 320 Militärfahrzeuge (circa 99,786 Ztr.-Meilen)	4836	10	9
(313 Stück und 4896 Thlr. 5 Sgr. 7 Pfg. Ertrag weniger als im Vorjahre.)			
e. Aus dem Pferde-Transport:			
für 399 Stück Luxuspferde (circa 55,279 Ztr.-Meilen)	3844	12	5
(17 Stück und 95 Thlr. 13 Sgr. 6 Pfg. Ertrag weniger als im Vorjahre),			
für 720 Stück Militärpferde (circa 80,507 Ztr.-Meilen)	2617	15	6
(gegen 4860 Stück und 19,959 Thlr. 14 Sgr. 11 Pfg. Ertrag im Vorjahre).			
f. Aus dem Transport unbefetzter fürstlicher Eisenbahnwagen:			
für 14 Stück	318	9	9
(7 Stück und 203 Thlr. 4 Sgr. 3 Pfg. Ertrag mehr als im Vorjahre).			
Summa der Nebenerträge....	84051	9	9
gegen 105,003 Thlr. 11 Sgr. 4 Pfg. im Vorjahre.			

Unter Berücksichtigung dieser Nebeneinnahmen ergibt sich für die Frequenz und den Ertrag des Gesamt-Personenverkehrs:

1. daß (excl. der Transporte in Extrazügen und fürstlichen Eisenbahnwagen) überhaupt 4,051,451 Personen (350,091 Personen oder 9,48 % mehr als im Vorjahre), auf eine Meile reduziert 19,352,568 Personen (1,200,326 Personen oder 6,81 % mehr als im Vorjahre) und auf die ganze Bahnlänge 280,879 Personen (17,421 mehr als im Vorjahre) befördert worden sind;
2. daß jede Person durchschnittlich 4,777 Meilen (0,127 Meilen weniger als im Vorjahre) auf der Bahn zurückgelegt hat;
3. daß die Gesamt-Einnahmen aus der Personenbeförderung (excl. des Ertrages der Extrazüge) einschließlich der Gepäc- und Hundefrachten 1,822,578 Thlr. 16 Sgr. 7 Pfg. (104,478 Thlr. 14 Sgr. 7 Pfg. oder 6,08 % mehr als im Vorjahre) betragen haben, mithin
4. durchschnittlich jede beförderte Person: überhaupt 13 Sgr. 5,95 Pfg. (4,57 Pfg. mehr als im Vorjahre) und pro Meile 2 Sgr. 9,904 Pfg. (0,17 Pfg. weniger als im Vorjahre) eingebracht hat;
5. daß die Gesamt-Einnahmen des Personenverkehrs einschließlich aller Nebenerträge sich auf die Total-Summe von 1,844,361 Thlr. 5 Sgr. 6 Pfg. (81,919 Thlr. 2 Sgr. 7 Pfg. oder 4,85 % mehr als im Vorjahre) belaufen haben.

An dem Gesamt-Ertrage resp. an der Gesamt-Frequenz des Personenverkehrs sind die einzelnen Bahnen beteiligt, wie folgt:

	die Hauptbahn mit:			die Oberhausen-Arnsheimer Zweigbahn mit:			die Köln-Gießener Bahn mit		
	Frequenz.	Ertrag.		Frequenz.	Ertrag.		Frequenz.	Ertrag.	
		Thlr.	Sgr. Pf.		Thlr.	Sgr. Pf.		Thlr.	Sgr. Pf.
Personen zum gewöhnlichen Tarife .. Anzahl	2881887	1818001	1 8	501851	140133	7 5	982587	229646	— 8
Personen zu Strapreisen ..	4632	1160	19 6	910	183	12 —	1278	278	23 —
Militärpersonen ..	47409	36163	9 6	9625	2215	26 —	7218	2765	6 9
Steuerbeamte ..	692	143	29 2	573	235	15 10	—	—	—
Auswanderer ..	18614	28120	19 5	956	426	7 4	110	81	7 —
Personen-Extrazüge ..	—	4210	28 6	—	353	15 9	—	259	19 —
Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen ..	—	754	8 3	—	121	— 4	—	55	8 8
Reisegeräth .. Zentner	162583 ¹⁴	56174	25 3	29744 ⁰²	4621	3 2	22865 ⁸⁰	3549	16 6
Militär-Effekten ..	244 ⁰⁰	83	14 5	42 ¹⁰	2	22 9	16 ⁰⁰	4	1 8
Auswanderer-Effekten ..	1401 ¹⁷⁷	1107	4 6	838 ⁶²	14	22 9	99 ⁰⁷	4	18 —
Lebende Thiere in Käfigen ..	542 ¹⁰	598	— 1	235 ⁰⁰	156	16 5	39 ⁰⁵	38	25 1
Hunde .. Stück	6232	1067	7 10	1334	129	10 2	2926	333	27 1
Equipagen ..	208	1843	27 6	18	92	9 5	16	111	12 10
Landfuhrwerk ..	332	2061	19 9	31	89	25 11	54	349	10 3
Luguspferde ..	385	3466	14 5	83	305	20 —	15	72	8 —
Militärpferde ..	793	2516	18 —	33	40	17 6	16	60	10 —
Unbesetzte fürstliche Eisenbahnwagen ..	14	238	11 4	9	77	22 5	—	2	6 —
Militärfahrzeuge ..	320	4719	20 9	84	116	20 —	—	—	—
Summa ..	—	1457432	9 10	—	149316	5 2	—	237612	20 6
gegen im Vorjahre ..	—	1397045	2 9	—	154711	7 2	—	210685	23 —

Der Ertrag des Personenverkehrs einschließlich aller Nebenerträge ist demnach gegen das Vorjahr auf der Hauptbahn um 60,387 Thlr. 7 Sgr. 1 Pfg. oder 4,32 % und auf der Köln-Gießener Bahn um 26,926

Tblr. 27 Sgr. 6 Pfg. oder 12,78 % gestiegen, auf der Oberhausen-Arnheimer Bahn dagegen um 5,395 Tblr. 2 Sgr. oder 3,48 % zurückgegangen.

Der Ertrag pro Meile Bahnlänge stellt sich für die Hauptbahn auf 39,886 Tblr. gegen 38,233 Tblr.; für die Oberhausen-Arnheimer Bahn auf 18,542 Tblr. gegen 19,212 Tblr.; für die Köln-Siegener Bahn auf 9,775 Tblr. gegen 8,668 Tblr. und für alle drei Bahnen zusammen auf 26,768 Tblr. gegen 25,580 Tblr. im Vorjahre.

4. Güterverkehr.

Die Anlage XXII. enthält die speziellen Nachweise über den Güterverkehr. Die wesentlicheren Gesamt- und Durchschnitts-Resultate sind in nachstehender Uebersicht zusammengestellt. *Anlage XXII*

Zusammenstellung des Güterverkehrs nach Tarifklassen und Verkehrs-Arten.

	Beförderung Quantum.				Ertrag.						Durchschnittl. pro Str. u. Meile.		
	Ueberhaupt.		Auf eine Meile reduziert.		Ueberhaupt.			Durchschnittlich.					
	Zoll-Zentner.	In %.	Str.-Meilen.	In %.	Ztr.	Es. Pf.	In %.	Pro Str. u. Meile.	Es. Pf.	Str. u. Meile.			
Eilgüter	Binnen-Verkehr	111694 ¹²	26 ⁸⁸⁸	884004	12 ⁰⁰⁰	3249127	6	16 ⁴¹¹	8	87 ²⁴	13 ²²	7 ⁸	
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr	6417 ⁷⁰	1 ²²²	70653	1 ⁰¹³	253314	8	127 ⁹	11	101 ⁰⁹	12 ⁰⁰⁹	11 ⁰	
	Verkehr mit der französischen Nordbahn	141 ⁰⁰	0 ⁰³³	2123	0 ⁰³⁰	65	12	2	0 ⁰³³	13	10 ⁹⁹³	11 ⁰⁹¹	15 ⁰
	Köln-Düsseldorf-Ruhrortler Verkehr	4134 ⁰⁰	0 ⁹⁸¹	31533	0 ⁴³²	1123	3	0 ⁰⁶⁷	8	177 ⁹	12 ²²²	7 ⁸	
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr	56218 ⁵⁰	13 ³³²	320206	11 ⁷³³	1693311	3	8 ⁵⁵³	9	0 ⁴³⁵	7 ⁴³²	14 ³⁴	
	Niederländisch-Frankfurter Verkehr	1508 ⁰⁰	0 ³⁵⁸	59597	0 ³³⁴	160129	—	0 ⁰⁰⁹	31	10 ⁴³²	9 ⁶⁷⁷	39 ¹⁷	
	Niederländisch-Oberrheinischer Verkehr	2537 ⁷⁰	0 ⁶⁰²	44918	0 ⁶⁴⁴	120626	—	0 ⁶¹⁰	14	3 ²⁵⁴	9 ²⁷²	17 ⁷	
	Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	5260 ³⁰	1 ²³⁸	81787	1 ¹⁷²	230724	4	1 ¹⁶⁶	13	1 ⁹⁴⁹	10 ¹⁵⁸	15 ¹⁴	
	Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn	17208 ¹⁰	4 ⁰⁷⁰	276777	3 ⁹⁶⁷	7728	—	1 ³⁰³	13	5 ⁷²⁰	10 ⁰⁵¹	16 ⁰	
	Verkehr mit der Herzogl. Nassauischen Staatsbahn	1464 ³⁰	0 ³⁴⁷	6176	0 ⁰⁸⁸	20123	—	0 ¹⁰²	4	1 ⁶¹⁴	11 ⁷⁰¹	4 ¹¹	
	Westfälischer Verkehr	71912 ⁰⁰	17 ⁰²⁴	668215	9 ⁵⁷⁶	1339015	8	9 ²⁸⁹	7	9 ⁷³⁴	10 ⁰⁸⁷	9 ¹⁷	
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn	4628 ²⁰	1 ⁰⁹⁷	120445	1 ⁷²⁶	3537	7	1 ⁷⁸⁷	22	11 ¹⁵³	10 ⁵⁷²	26 ⁰	
Norddeutscher Verkehr	138558 ²⁰	32 ²⁵⁹	3911287	56 ⁰³⁴	10986317	1	5 ⁵⁴⁹¹	23	9 ⁴⁴⁶	10 ¹¹²	23 ⁷		
Summa	421679 ³²	100	6977721	100	197985	1	2	100	14	1 ⁰²⁵	10 ²¹⁴	16 ³⁷	
Güter der Normal-Klasse	Binnen-Verkehr	2077030 ⁰⁰	43 ⁸⁴⁰	17048639	25 ⁹⁰⁹	28681728	4	29 ⁶⁰⁹	4	1712	6086	8 ²⁹	
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr	115324 ⁷⁰	2 ³³⁴	1449443	2 ²⁰³	2470510	6	2 ⁵⁵⁰	6	5121	6185	12 ³⁴	
	Verkehr mit der französischen Nordbahn	1340 ⁰⁰	0 ⁰²⁸	32625	0 ⁰⁴⁹	38529	7	0 ⁰⁴⁰	8	7 ⁶⁰⁵	4259	24 ³⁷	
	Köln-Düsseldorf-Ruhrortler Verkehr	66754 ⁴⁰	1 ⁴⁰⁹	478187	0 ⁷²⁷	8084	2	0 ⁰³³	3	7 ¹⁹⁶	6086	7 ¹⁰	
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr	135819 ⁴⁰	2 ⁸⁶⁷	1902976	2 ⁸⁹²	2651315	6	2 ⁷³⁷	5	10 ²⁷⁶	5016	14 ⁰¹¹	
	Niederländisch-Frankfurter Verkehr	19501 ²⁰	0 ⁴¹¹	770297	1 ¹⁷¹	835129	4	0 ⁸⁸²	12	10 ¹⁸²	3 ⁹⁰³	3 ⁹⁰	
	Niederländisch-Oberrheinischer Verkehr	65139 ⁰⁰	1 ³⁷⁵	1152975	1 ⁷⁵²	1091328	9	1 ¹²⁷	5	0 ³¹²	3 ⁴⁰⁷	17 ⁷⁰	
	Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	90669 ⁰⁰	1 ⁹¹⁴	1396786	2 ¹²³	2004116	11	2 ⁰⁶⁹	6	7 ⁵⁷⁴	5106	15 ⁴⁰⁵	
	Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn	123069 ³⁰	2 ⁵⁹⁸	1747901	2 ⁵³⁶	2441428	4	2 ³⁷⁰	5	11 ⁴¹⁸	5028	14 ⁷⁰¹	
	Verkehr mit der Herzogl. Nassauischen Staatsbahn	16594 ⁰⁰	0 ³⁵⁰	65600	0 ¹⁰⁰	1099	6	0 ¹¹³	1	11 ⁸⁴⁷	6032	3 ⁸³	
	Westfälischer Verkehr	78565 ⁸⁰	1 ⁶³³	7681026	11 ⁶⁷³	10505425	3	10 ⁸⁴⁵	4	01 ⁸⁷	4 ⁹⁷⁴	9 ⁷⁵	
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn	31587 ⁰⁰	0 ⁶⁶⁷	750387	1 ¹³⁰	1114124	3	1 ¹⁸⁰	10	6 ⁹⁸⁴	5 ²⁴⁵	23 ⁷¹⁴	
Norddeutscher Verkehr	120927 ³⁰	25 ⁵²⁴	31324687	47 ⁶⁰⁵	44116820	4	4 ⁵⁴³	10	11 ³³⁶	5 ⁰⁷⁰	25 ⁹⁰³		
Summa	4737764 ⁴⁰	100	65801529	100	968693	25	10	100	6	1 ⁶⁰⁶	5 ²⁹⁹	13 ⁸⁸⁹	
Sonstige Güter der ermäßigten Klasse	Binnen-Verkehr	2081497 ²²	52 ⁶⁷²	130236673	35 ⁹⁷⁸	910864	2	36 ⁰⁰⁵	1	3753	2517	6257	
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr	568818 ⁰⁰	1 ⁴³⁹	4033573	1 ¹¹⁴	29045	—	1 ¹⁷⁶	1	6882	2493	7 ⁰⁹	
	Verkehr mit der französischen Nordbahn	14016 ⁰⁰	0 ⁰³⁵	171267	0 ⁰⁴⁷	1165	10	0 ⁰⁴⁷	2	5 ⁹³⁷	2450	12 ¹¹⁹	
	Köln-Düsseldorf-Ruhrortler Verkehr	160868 ⁰⁰	0 ⁴⁰⁷	336005	0 ⁰⁹³	417024	—	0 ¹⁶⁹	—	9 ³³³	4466	2 ⁰⁸⁵	
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr	686894 ¹⁰	1 ⁷³⁸	10272392	2 ⁸³⁸	7982813	5	3 ²³¹	3	5 ⁸³⁸	2790	14 ⁰⁵³	
	Niederländisch-Frankfurter Verkehr	107063 ⁰⁰	0 ²⁷¹	4229023	1 ¹⁶⁸	23677	7	0 ⁹⁵⁸	6	7 ⁶¹⁴	2 ⁰¹⁶	39 ³⁰⁰	
	Niederländisch-Oberrheinischer Verkehr	510369 ⁷⁰	1 ²⁹²	9033543	2 ⁴⁹⁶	4997016	4	2 ⁰²²	2	11 ²²⁸	1 ⁹⁹¹	17 ⁷⁰⁹	
	Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	279656 ⁰⁰	0 ⁷⁰⁸	3769871	1 ⁰⁴²	2719427	7	1 ¹⁰¹	2	11 ⁰⁰⁸	2 ⁹⁹⁷	13 ⁴⁰⁰	
	Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn	146919 ²⁰	3 ⁷¹⁸	13470265	3 ⁷²¹	9497828	3	3 ⁸⁴⁴	1	11 ²⁷³	2 ³³⁸	9 ¹⁵⁸	
	Verkehr mit der Herzogl. Nassauischen Staatsbahn	780533 ⁰⁰	1 ⁹⁷⁵	8506154	2 ³³⁰	4495718	2	1 ⁸¹⁹	1	8 ⁷³⁵	1 ⁹⁰⁵	10 ⁸⁹⁴	
	Westfälischer Verkehr	919422 ⁸⁰	23 ²⁶⁶	73182281	20 ¹¹⁶	443821	2	3 ¹⁷⁹²	1	5 ³⁷⁷	21 ⁸³	7 ⁹⁰	
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn	55510 ⁰⁰	0 ¹⁴¹	1155875	0 ³¹⁹	889716	2	0 ⁰⁶⁰	4	9 ⁷⁰³	2 ⁷⁷¹	20 ⁸¹²	
Norddeutscher Verkehr	487569 ⁶⁰	12 ³³⁸	103597784	28 ⁶¹⁸	752260	6	30 ⁴⁴⁶	4	7 ⁵⁴³	2 ⁶¹⁴	21 ²³⁸		
Summa	39517820 ⁷²	100	361994706	100	2470831	24	5	100	1	10 ⁵⁰⁸	2 ³⁶⁷	91 ⁰⁰	
Roheisen	Binnen-Verkehr	49872900 ⁰⁰	64 ⁰³³	238149698	37 ¹³³	1446449	9	48 ⁷⁹⁶	—	10 ⁴⁴¹	2186	4773	
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr	4768797 ⁰⁰	61 ²³³	52019176	81 ¹¹⁶	26487022	—	8 ⁹³⁶	1	7 ⁹⁹⁵	1333	10 ⁹⁰⁸	
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr	4423913 ⁰⁰	5 ⁸⁰⁰	46104745	71 ⁰⁹³	15074125	9	5 ⁰⁸⁵	1	0 ²⁶⁷	1177	10 ⁴²¹	
	Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn	438650 ⁰⁰	0 ⁵³⁸	8813245	1 ³⁷³	3582027	4	1 ²⁰⁸	2	5 ³⁹⁸	1468	20 ⁰⁹⁴	
	Verkehr mit der Herzogl. Nassauischen Staatsbahn	23400 ⁰⁰	0 ⁰³⁰	707110	0 ¹¹⁰	307615	—	0 ¹⁰⁴	3	11 ³³⁰	1 ⁵⁶⁶	30 ²¹⁸	
	Westfälischer Verkehr	7365590 ⁰⁰	9 ⁴³⁷	56481869	8 ⁶¹²	29990928	8	10 ¹¹⁸	1	2 ⁶⁵⁸	1 ⁹¹¹	7 ⁶⁴⁶	
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn	98200 ⁰⁰	0 ¹²⁶	1927640	0 ³⁰¹	585510	9	0 ¹⁹⁸	1	9 ⁴⁶⁵	1 ⁰⁹⁴	19 ⁶³⁰	
Norddeutscher Verkehr	10894599 ⁰⁰	13 ⁹⁸⁸	236755622	36 ⁹³⁸	75754117	6	25 ³⁵⁶	2	1 ⁰³²	1182	21 ⁷³¹		
Summa	77886049 ⁰⁰	100	640959105	100	2964266	6	2	100	1	17 ⁰¹	1 ⁶⁶⁵	8279	
Kohle	Binnen-Verkehr	1400100 ⁰⁰	41 ⁰⁶⁶	17098130	34 ⁴¹⁶	8316023	—	39 ⁷⁰³	1	9 ³⁸²	1761	12 ²¹¹	
	Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr	218755 ⁰⁰	6 ⁴¹⁶	2581504	51 ⁰⁶⁶	1297521	7	61 ⁹⁵	1	9 ³⁴⁴	1810	11 ⁸⁰⁰	
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr	44160 ⁰⁰	1 ²⁹⁵	476640	0 ⁹¹⁹	175824	7	0 ²⁴⁰	1	2 ³⁴²	1229	10 ⁷⁰¹	
	Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn	9700 ⁰⁰	0 ²⁹⁴	318120	0 ⁶⁴⁰	1302	—	0 ⁶²²	4	0 ³²¹	1473	32 ⁷⁹⁶	
	Westfälischer Verkehr	47485 ⁰⁰	13 ⁹²⁴	1733310	34 ⁸⁰⁹	10474	4	5 ⁰⁰¹	—	7 ⁹⁰¹	2175	3 ⁶⁵⁰	
	Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn	16700 ⁰⁰	0 ⁴⁹⁰	363060	0 ⁷³¹	146716	9	0 ⁷⁰⁰	2	7 ⁶³⁶	1483	21 ⁷⁴⁰	
Norddeutscher Verkehr	1245950 ⁰⁰	36 ⁵³⁶	27110460	54 ⁶⁰⁹	9831728	4	46 ⁹³⁹	2	4 ⁴⁰⁷	1303	21 ⁷⁶⁶		
Summa	3410215 ⁰⁰	100	49681214	100	20945628	8	100	1	10111	1 ⁸¹⁰	14 ⁵⁶⁶		

	Befördertes Quantum.				Ertrag.							Im Durchschnitt bet. über 100000 Mark.
	Uebershaupt.		Auf eine Meile reduzirt.		Uebershaupt.			Durchschnittlich.				
	Zoll-Zentner.	In %.	Ztr.-Meilen.	In %.	Ztr.	Gr. Pf.	In %.	Pro Ztr.		Pro Ztr. u. Meile.		
								Gr.	Pf.			
Sperrige Güter	Binnen-Verkehr	581764	43692	43268	26221	1201	27	26244	6	2329	9992	7438
	Westfälischer Verkehr	412360	30963	38796	23511	1074	22	23460	7	9893	9073	9409
	Norddeutscher Verkehr	337500	25345	82950	50268	2304	5	50306	20	5777	10000	24577
	Summa	1331624	100	165014	100	4580	24	11	100	10	3843	9994	12892
Postgüter					7562	27	6					
Dienstgüter					2289422	00				25217050		
					68924	28	1			10838	0984	11014
Vieh	Binnen-Verkehr	30732600	46092	2721328	25006	66842	8	36003	6	6298	8842	8855
	Niederländisch-Rheinischer Verkehr	1477900	2217	252626	2322	3640	16	9	1961	7	4679	5187
	Verkehr mit der Herzogl. Nassauischen Staatsbahn	784700	1177	14824	0186	250	13		0185		11489	6082
	Westfälischer Verkehr	10029800	15042	982727	9020	16323	21	5	8793	4	10590	5980
	Norddeutscher Verkehr	23651400	35682	6911034	63106	98598	20	9	53108	12	6078	5136
Summa	66676400	100	10882539	100	185655	19	11	100	8	4239	6141	16821
Neben-Erträge					29745		1					
Summa	12894303008		1161678878		7107703	6	9		1	7844	2202	9009

Rekapitulation nach Tarifklassen.
(Exklusive Neben-Erträge.)

Hilfs- güter	42167932	0327	6977721	0601	197985	1	2	2797	14	1025	10214	16847
Güter der Normalklasse	47377640	3674	65601529	5669	968693	25	10	13600	6	1606	5299	13889
Sonstige Güter der ermäßigten Tarifklassen	3951782072	30048	361994706	31161	2470831	24	5	34909	1	10508	2457	9160
Posten	7788604900	60403	640959105	55175	2964266	6	2	41880	1	1701	1665	8229
Posten	341021500	2645	49681214	4277	209456	28	8	2960	1	10111	1518	14568
Sperrige Güter	1331624	0010	165014	0014	4580	24	11	0665	10	3843	9994	12892
Postgüter					7562	27	6	0106				
Dienstgüter	228942200	1776	25217050	2171	68924	28	1	0974		10838	0984	11014
Vieh	66676400	0317	10882539	0937	185655	19	11	2623	8	4239	6141	16821
Summa	12894303008	100	1161678878	100	7077958	6	8	100	1	7751	2193	9009

Rekapitulation nach Verkehrs-Arten.
(Exklusive Neben-Erträge.)

Binnen-Verkehr	7458984008	57847	406181740	34965	2827828	5	2	39953	1	1648	2506	5445
Rheinisch-Oberrheinischer Verkehr	567811300	4404	60154349	5178	334130	9		4721	1	9184	2000	10394
Verkehr mit der französischen Nordbahn	1549700	0012	206016	0018	1616	28	7	0023	3	1562	2826	13293
Köln-Düsseldorf-Ruhrortler Verkehr	23175730	0180	845725	0073	13377	29		0189	1	8780	5694	3699
Niederländisch-Rheinischer Verkehr	538178400	4158	59829585	5150	279416	17	3	3948	1	6760	1681	11138
Niederländisch-Frankfurter Verkehr	12807300	0090	5058917	0435	33631	6	2	0475	7	10533	2393	39500
Niederländisch-Oberrheinischer Verkehr	57804720	0448	10231436	0881	62091	11	1	0877	3	2667	2184	17700
Verkehr mit Bahnen des Mitteldeutschen Verbandes	37558500	0291	5248444	0452	49544	8	10	0700	3	11889	3398	13974
Verkehr mit der Main-Wefer-Bahn	205781500	1590	24626308	2120	164244	24	1	2320	2	4733	2401	11967
Verkehr mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn	82984000	0644	9299864	0800	49585	10	11	0700	1	9611	1919	11206
Westfälischer Verkehr	1799666100	13017	140768224	12118	895049		6	12646	1	5904	2789	7821
Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn	20662600	0160	4317397	0372	30899	15	4	0437	4	5835	2576	20894
Norddeutscher Verkehr	1860396600	14228	409693824	35267	2260054	25	2	31931	3	7734	1966	22022
Dazu: Postgüter					7562	27	6	0106				
Dienstgüter	228942200	1776	25217050	2171	68924	28	1	0974		10838	0984	11014
Summa	12894303008	100	1161678878	100	7077958	6	8	100	1	7751	2193	9009

Zusammenstellung nach Richtungen.
(Erlustwe Post- und Dienstgüter.)
a. Ueberhaupt befördertes Quantum.

Richtung.	Güter.	Güter der	Sonstige Güter	Rohlen.	Kokes.	Eis.	Total.	In
	Zentner.	Normalklasse.	der ermäßigten	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Prozenten.
	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Siegen-Rhin-Minden	179274	2130320	22602305	19740589	1785800	110167	46548455	36712
Minden-Rhin-Siegen	137621	1951215	13849087	51889647	1537855	321720	69687145	55022
Siegen-Rhin-Emmerich	15753	193752	737039	890820	14400	47983	1899747	1300
Emmerich-Rhin-Siegen	55895	263066	1279560	—	—	61058	1659579	1310
Minden-Emmerich	16165	97016	255210	5364993	72160	115000	5920544	4975
Emmerich-Minden	16971	115712	794620	—	—	10836	938139	0741
Summa	421679	4751081	39517821	77886049	3410215	666764	126653606	100
b. Zentner-Meilen.								
Siegen-Rhin-Minden	3130998	30689183	204534239	318961295	28782495	1332156	587480366	51604
Minden-Rhin-Siegen	2104159	25824557	119049966	265655685	20282829	5106867	438024063	38543
Siegen-Rhin-Emmerich	185781	1877239	5123327	4573622	88320	589839	12438128	1004
Emmerich-Rhin-Siegen	749300	3077357	17528478	—	—	324441	21679576	1908
Minden-Emmerich	499311	2437717	4687152	51763503	527570	3337355	63257608	5606
Emmerich-Minden	308172	2060490	11021544	—	—	191881	13582087	1196
Summa	6977721	65966543	361994706	640959105	49681214	10882539	1136461828	100

Aus der Vergleichung dieser Zahlen mit den entsprechenden Zahlen des Vorjahres wird ersichtlich, daß die ungewöhnliche Verkehrssteigerung des Vorjahres sich in nahezu gleich starker Proportion auch im Jahre 1865 fortgesetzt hat. Dieselbe erstreckt sich, einige unerhebliche Ausnahmen abgerechnet, auf alle Güterklassen und Verkehre, beruht aber auch dieses Mal wieder vorzugsweise auf den immer großartigere Dimensionen annehmenden Kohlentransporten und den Massentransporten der Produkte und Requisite der im lebhaftesten Aufschwunge begriffenen Eisen- und Hütten-Industrie des Bahngebietes.

Leider wird es unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen nicht zulässig erscheinen, an diese so ungemein günstigen Vorbedingungen zu weiterer Entwicklung für die nächste Zukunft irgend eine Aussicht auf neue Fortschritte oder auch nur auf die Erhaltung der erreichten Höhe des Verkehrs knüpfen zu wollen.

Die wichtigsten Resultate aus dieser Vergleichung heben wir im Nachstehenden hervor.

a. Binnen-Verkehr.

Im Binnen-Verkehr wurden im Ganzen (einschließlich Post- und Dienstgüter) 76,879,262,00 Ztr. überhaupt oder 431,398,790 Ztr. auf eine Meile befördert und 2,904,316 Thlr. 9 Pfg. eingenommen. Gegen das Vorjahr ergibt sich hieraus eine Zunahme von 9,210,684,55 Ztr. überhaupt (13,0 %) oder 63,337,264 Ztr. auf eine Meile (17,2 %) und 375,303 Thlr. 5 Sgr. 4 Pfg. Ertrag (14,0 %).

An der Frequenz- und Ertragssteigerung sind mit Ausnahme der Kokes, bei welchen nach der außergewöhnlichen Steigerung des Vorjahres von 54 % ein kleiner Rückschritt eingetreten ist, alle Tarifklassen beteiligt.

Von dem Mehrertrage entfallen die größere Hälfte oder effektiv 193,522 Tblr. 17 Sgr. 9 Pfg. (15 % mehr als im Vorjahre) den Kohlentransporten und 174,756 Tblr. 9 Sgr. 7 Pfg. den gewöhnlichen Frachten (der Normal- und ermäßigten Klasse), während der Rest mit rot. 7488 Tblr. auf die Eilgüter, mit 6882 Tblr. auf die Dienstgüter und mit 13106 Tblr. auf die Viehtransporte sich verteilt.

Unter den einzelnen Artikeln der Normal- und ermäßigten Klasse figuriren mit bemerkenswerthen Zunahmen vorzugsweise Bergbau- und Hütten-Produkte, wie Erze mit 1,173,100 Ztr., Roheisen mit 593,700 Ztr., Eisenbahnschienen mit 451,800 Ztr.; außerdem sind zu erwähnen: Bau- und Grubenholz mit 409,000 Ztr., Mühlenfabrikate mit 125,200 Ztr. und Getreide mit 94,300 Ztr.

Die Beförderung der nicht postzwangspflichtigen Postgüter, für welche auf der Hauptbahn und Oberhausen-Arnheimer Bahn eine Aversional-Entscheidung gezahlt wird, erbrachte auf der Köln-Giesener Bahn für 3491,4 Ztr. eine Einnahme von 764 Tblrn. 21 Sgr. 1 Pfg. (gegen 3033,8 Ztr. und 628 Tblr. 5 Sgr. 5 Pfg. Ertrag im Vorjahre).

b. Direkte Verkehre.

Der Gesamt-Transport im Verkehre mit fremden Bahnen (einschließlich des Transitverkehrs) stellt sich auf 52,063,767,1 Zentner überhaupt oder 730,280,088 Ztr. auf eine Meile, wofür im Ganzen 4,173,642 Tblr. 5 Sgr. 11 Pfg. eingenommen wurden. Mit dem Vorjahre verglichen, resultirt hieraus eine Zunahme im beförderten Quantum von 8,761,103 Ztr. überhaupt (20,2 %) oder 96,484,308 Ztr. auf eine Meile (16,2 %) und im Ertrage von 469,083 Tblrn. 3 Sgr. 3 Pfg. (12,7 %).

Zu dieser sehr beträchtlichen Frequenz- und Ertragssteigerung haben die einzelnen Verkehre effektiv und in Prozenten ihrer resp. vorjährigen Zahlen beigetragen, wie folgt:

	Zentnermeilen.	Ertrag.		
		Tblr.	Sgr.	Pfg.
Der Rheinisch-Oberrheinische Verkehr...	22,346,815 (59,1 %) und	116,885	9	2 (53,8 %)
Der Verkehr mit der Französischen Nordbahn	129,523 (169,0 %) "	697	11	6 (75,8 %)
Der Niederländisch-Rheinische Verkehr..	14,369,387 (31,8 %) "	50,425	26	9 (22,0 %)
Der Niederländisch-Frankfurter Verkehr.	1,156,631 (29,8 %) "	7,558	11	2 (29,0 %)
Der Verkehr mit Mitteldeutschen Bahnen und mit der Main-Weser-Bahn	7,729,639 (34,9 %) "	39,213	19	2 (22,4 %)
Der Verkehr mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn.....	5,083,291 (120,5 %) "	26,952	5	1 (119,1 %)
Der Westfälische Verkehr.....	27,113,773 (23,9 %) "	156,299	29	6 (21,2 %)
Der Verkehr mit der Lübeck-Büchener Bahn.....	1,698,177 (64,8 %) "	11,073	1	4 (55,8 %)
Der Norddeutsche Verkehr.....	19,516,875 (5,0 %) "	75,869	7	6 (3,5 %)
Dagegen haben				
Der Aach.-Düsseldorf-Aufhrorter Verkehr um	129,893 (13,8 %) "	51	9	— (0,4 %)
und der Niederländisch-Oberrheinische um	2,529,910 (19,8 %) "	15,840	18	11 (20,8 %)
abgenommen.				

Ueber dieses Verhalten der einzelnen Verkehre ist Folgendes zu bemerken:

1. Im Rheinisch-Oberrheinischen Verkehre entspringt die erhebliche Zunahme fast ganz aus den Kohlen- und Kofestransporten, welche eine Mehreinnahme von 114,797 Thlrn. 26 Sgr. 9 Pfg. erbrachten, während der kleine Rest von rot. 2087 Thlrn. auf die übrigen Tarifklassen sich vertheilt.

Indessen ist auch in diesen letzteren die effektive Transportzunahme auf dieser Verkehrsline eine erheblich größere gewesen, als sie für den hier genannten Verkehr erscheint, indem ein beträchtlicher Theil der Sendungen, auch von Kohlen, mit Streckenfrachtkarten aber ohne Umladung expedirt wird und deshalb bei dem Binnenverkehr in Anrechnung kommt.

In dieser Weise wurden via feste Rheinbrücke befördert 90,824 Zentner Normalgüter (30 % mehr), 653,635 Zentner Güter der ermäßigten Klasse (29 % mehr) (darunter 111,300 Ztr. Roheisen und 71,100 Ztr. Erze) und 2,423,500 Ztr. Kohlen und Kofes, so daß das ganze nach und von der Rheinischen Bahn beförderte Quantum auf 8,846,072 Ztr., oder 3,674,366 Ztr. (71 %) mehr als im Vorjahre sich beziffert, wovon 8,115,316 Ztr. (3,391,390 Ztr. oder 72 % mehr) auf den Versand und 730,758 Ztr. (282,977 Ztr. oder 63 % mehr als im Vorjahre) auf den Empfang der diesseitigen Stationen kommen.

2. In dem an sich wenig erheblichen Verkehre mit der Französischen Nordbahn ist die Zunahme durch Mehrtransporte von Eisen- und Stahlwaaren ab Berge-Dorbeck entstanden.

3. Im Verkehre der diesseitigen Stationen mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn resultirt die Zunahme in der Hauptsache aus den Kohlen- und Kofesendungen, welche im transportirten Quantum sowohl wie im Ertrage um 44 % oder effektiv 1,380,420 Ztr. und 46,693 Thlr. 21 Sgr. 9 Pfg. gestiegen sind, während die Frequenz in den übrigen Tarifklassen im Wesentlichen sich auf der Höhe des günstigen Vorjahres bei einem Plus von 350 Thlrn. 20 Sgr. behauptet hat.

Einen relativ beträchtlichen Mehrertrag — 3640 Thlr. 16 Sgr. 9 Pfg. gegen 259 Thlr. 2 Sgr. 4 Pfg. im Vorjahre — haben die Viehtransporte aufgebracht, auf deren Zunahme die vom Monat April ab eingeführten Extra-Viehzüge zu ermäßigten Preisen von günstigem Einfluß gewesen sind.

4. Im Verkehre zwischen den Stationen Amsterdam und Rotterdam mit Frankfurt a. M. haben die Sendungen von Kaffee und Kolonialwaaren, 22,334 Ztr. mehr als im Vorjahre, die Steigerung veranlaßt.

5. Im Verkehre über Sießen hinaus mit Bahnen des Mitteldentschen Verbandes und mit der Main-Wefer-Bahn gehört das Plus dem letzteren Verkehre an, in welchem die Güter der ermäßigten und Normal-Klasse rot. 26,664 Thlr. (38 %), die Eilgüter 1193 Thlr. (18 %) und die Kohlen- und Kofes-Transporte 14,640 Thlr. (63 %) mehr aufgebracht haben, während im ersteren Verkehre ein Ausfall von 3294 Thlrn. 2 Sgr. 5 Pfg. eingetreten ist.

Letzterer scheint seine Entstehung hauptsächlich in den durch lokale Verhältnisse veränderten Fluktuationen des Getreidehandels zu haben, in Folge deren die diesseitigen Stationen in diesem Verkehre weniger, dagegen aus dem Bereiche der Main-Wefer-Bahn mehr Getreide und Hülsenfrüchte bezogen haben.

In diesen Mehrbezügen und in einem bedeutenden Mehrversand der diesseitigen Stationen von den der Eisen-Industrie angehörenden Gegenständen, darunter 133,400 Ztr. Roheisen, 225,700 Ztr. Eisengußwaaren und 60,600 Ztr. verarbeitetes Eisen, ist die Ertragszunahme der gewöhnlichen Frachtklassen begründet.

Von den Erträgen der Kohlen- und Kofestransporte kommen 8245 Thlr. 21 Sgr. auf die seit dem 15. November v. J. eingerichteten Kohlen-Extrazüge, welche somit schon in den ersten sechs Wochen ihres Bestehens ein recht befriedigendes Resultat geliefert haben.

6. Im Verkehre mit der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn haben die Mehrtransporte von 476,000 Ztr. Erze, vorwiegend nach den Stationen Siegen und Troisdorf, die Steigerung bewirkt.

7. Die Verkehrssteigerung im Westfälischen Verbaude war im abgelaufenen Jahre noch größer als im Vorjahre.

Von der Ertragszunahme kommen auf die Güter der Normal- und ermäßigten Klasse, unter welchen die Produkte der Bergbau- und Eisen-Industrie, so wie landwirtschaftliche Erzeugnisse mit bedeutenden Mehrtransporten hervortreten, rot. 96,373 Tblr., auf die Kohlen- und Kokstransporte 51,911 Tblr., auf die Eilgüter 4124 Tblr. und auf die Viehtransporte 3892 Tblr.

Die Transportzunahme beträgt im Verbaude der diesseitigen Stationen 1,524,012 Ztr. (25 %), im Verbaude der fremden Verbandstationen 1,679,303 Ztr. (19 %) und im Transitverkehr zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und der Westfälischen resp. Hannoverschen Westbahn andererseits 109,244 Ztr. (7,6 %).

8. Die Ergebnisse des Lübeck-Büchener Verkehrs, welcher im Vorjahre nur während 9½ Monaten bestanden und im abgelaufenen Jahre unter Annahme einer gleichmäßigen Zeitdauer ein Plus von 30 % im transportirten Gewicht und 23 % im Ertrage erbracht hat, sind mit Rücksicht auf die Neuheit der Einrichtung des Verkehrs befriedigend.

9. Im Norddeutschen Verbaude ist die Verkehrssteigerung durch einen relativ nicht unerheblichen Ausfall in der ermäßigten Klasse beeinträchtigt worden.

Der Minderertrag dieser Klasse beträgt 98,608 Tblr. 20 Sgr. 9 Pfg., der Mehrertrag der übrigen Klassen 174,477 Tblr. 28 Sgr. 3 Pfg., woraus sich die oben aufgeführte, immerhin noch beträchtliche Ertragszunahme von 75,896 Tblrn. 7 Sgr. 6 Pfg. ergibt.

Der effektive Mehrertrag in den einzelnen Tarifklassen stellt sich bei den Kohlen und Kokes auf 103,396 Tblr. 26 Sgr. 4 Pfg., bei den Viehtransporten auf 45,180 Tblr. 8 Sgr. 7 Pfg. (85 % mehr als im Vorjahre), bei den Eilgütern auf 15,920 Tblr. und bei der Normalklasse auf 9980 Tblr.

An der Steigerung der Kohlen- und Kokstransporte partizipiren die Stationen der Hannoverschen Bahn mit 979,338 Ztr., die Stationen der Braunschweigischen Bahn mit 497,600 Ztr. und die Stationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn mit 555,900 Ztr., während die Bezüge der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, welche unter den außergewöhnlichen Verhältnissen des Vorjahres (verhinderte Einfuhr der englischen Kohle durch die Elbe der Nord- und Ostsee-Häfen) um 1,014,810 Ztr. gestiegen waren, um 576,010 Ztr. wieder zurückgegangen sind. Mit dem Jahre 1863 verglichen, hat sich jedoch das transportirte Quantum um mehr als das Doppelte vergrößert.

Die relativ beträchtliche Zunahme der Viehtransporte fällt vorzugsweise auf den Empfang der Station Emmerich und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn, bei letzterer im Weiterverbaude nach London, und hat ohne Zweifel ihren Grund in dem durch den Ausbruch der Kinderpest in den Niederlanden und England entstandenen Mangel an Schlachtvieh.

Der erwähnte beträchtliche Minderertrag in der ermäßigten Klasse kommt ganz auf Rechnung des Verfaudes der fremden Verbandstationen (resp. des Empfanges der diesseitigen Stationen), welcher um 1,102,937 Ztr. (hauptsächlich Getreide und Hülsenfrüchte) abgenommen hat, während der Verbaude der diesseitigen Stationen um 453,006 Ztr. (hauptsächlich Gegenstände der Eisen-Industrie) gestiegen ist.

An diesem Minderverbaude der fremden Verbandstationen sind im Empfang mehr oder weniger alle diesseitigen Stationen theilhaftig, vorwiegend jedoch Station Ruhrort, deren bedeutender Empfang (als Uebergangstation für den Weiterverbaude auf dem Rheine und nach linksrheinischen Bahnen) sich um rot. 250,000 Ztr. in diesen Artikeln vermindert hat.

Im Wesentlichen wird die partielle Abnahme der Zerealien-Sendungen der im Allgemeinen ergiebt-

gen, in den östlichen Gegenden jedoch weniger reichlichen Ernte des vorigen Jahres zuzuschreiben sein, demzufolge die Konjunktur einem lebhaften Getreidehandel überhaupt entgegen, namentlich aber für die Bezüge von Osten her ungünstig gewesen ist.

10. Der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Verkehr verhielt sich im Allgemeinen stabil. Ein Minderertrag in der ermäßigten Klasse von 815 Tlnr. 27 Sgr. findet durch den Mehrertrag bei den Eilgütern und bei der Normalklasse von zusammen 764 Tlnr. 18 Sgr. bis auf 51 Tlnr. 9 Sgr. seine Ausglei chung.

11. Der relativ nicht unbeträchtliche Ausfall im Niederländisch-Oberrheinischen Transitverkehr findet seine natürliche Erklärung in der Eröffnung der linksrheinischen Konkurrenzstrecke Cleve-Jedenaar im Mai v. J., mit welcher die Rheinische Bahn einen direkten Anschluß an die Niederländische Rhein-Eisenbahn erhielt und nun als Mitbewerberin um diese Transporte aufgetreten ist.

c. Gesamt-Güterverkehr.

Nach der oben gegebenen Zusammenstellung beträgt von sämtlichen zum Transport aufgegebenen Gütern (einschließlich der Nebenerträge)

das beförderte Quantum: überhaupt	128,943,030	Ztr.
auf eine Meile Transportweite reduziert.....	1,161,678,878	"
auf die ganze Bahnlänge reduziert.....	18,714,518	"
der Ertrag: überhaupt.....	7,107,703	Tlnr. 6 Sgr. 9 Pfg.
durchschnittlich pro Ztr.....	19,844	Pfg.
" " " und Meile	2,202	"
die durchschnittlich zurückgelegte Transportstrecke jedes Ztrs.....	9,008	Meilen.
Demnach haben gegen das Vorjahr		
das beförderte Quantum: überhaupt um	17,971,787	Ztr. oder 16,19 %
auf eine Meile reduziert um	159,821,572	" " 15,95 %
der Ertrag überhaupt um.....	844,822	Tlnr. 23 Sgr. 4 Pfg. " 13,18 %
zugenommen, dagegen		
der durchschnittliche Ertrag pro Ztr. um.....	0,478	Pfg.
" " " " und Meile um.....	0,048	"
und die mittlere Transportstrecke um	0,019	Meilen
abgenommen.		

Das Zurückgehen der Durchschnittserträge erklärt sich aus dem erheblich größeren Steigen der niederen Tarifklassen, in Folge dessen auch die Frequenz um ca. 3 % mehr als der Ertrag gestiegen ist.

Von der Gesamt-Bewegung und dem Gesamt-Ertrage (excl. Nebenerträge) kommen:

	Zentner-Meilen		Ertrag	
auf den Binnen-Verkehr	431,398,790	oder 37,14 %	und 2,904,316	Tlnr. — Sgr. 9 Pfg. oder 41,03 %
" " direkten "	687,963,675	" 59,22 %	" 3,857,446	" 19 " — " " 54,50 %
" " Transit-Verkehr	42,316,413	" 3,64 %	" 316,195	" 16 " 11 " " 4,47 %
gegen im Vorjahre				

	Zentner-Meilen		Ertrag			
auf den Binnen-Verkehr	368,061,526	oder 36,74 %	und 2,529,012 Tblr.	25 Sgr.	5 Pfg.	oder 40,57 %
" " direkten "	597,686,364	" 59,88 %	" 3,425,306	" 25 "	11 "	" 54,50 %
" " Transit-Verkehr	36,109,416	" 3,80 %	" 279,252	" 6 "	9 "	" 4,48 %

Die Zunahme beträgt demnach:

	Zentner-Meilen		Ertrag			
im Binnen-Verkehr	63,337,264	oder 17,30 %	und 375,303 Tblr.	5 Sgr.	4 Pfg.	oder 14,84 %
" direkten "	90,277,311	" 15,10 %	" 432,139	" 23 "	1 "	" 12,80 %
" Transit-Verkehr	6,206,997	" 17,19 %	" 36,943	" 10 "	2 "	" 13,28 %

An dieser Bewegungs- und Ertragssteigerung partizipieren die einzelnen Tarifklassen effektiv und in Prozenten des Vorjahres, wie folgt:

	Zentner-Meilen		Ertrag			
Eilgüter..... mit	1,002,197	oder 16,77 %	und 30,359 Tblr.	11 Sgr.	11 Pfg.	oder 18,11 %
Normal und sperrige Güter "	4,089,648	" 6,81 %	" 44,249	" 27 "	4 "	" 4,78 %
Güter der ermäßigten						
Klassen..... "	33,758,985	" 10,28 %	" 189,629	" 17 "	11 "	" 8,81 %
Kohlen..... "	110,478,437	" 20,28 %	" 499,566	" — "	1 "	" 20,18 %
Kofes..... "	2,888,382	" 6,18 %	" 7,848	" 15 "	1 "	" 0,88 %
Vieh..... "	4,396,443	" 67,78 %	" 65,699	" 29 "	10 "	" 54,77 %
Dienstgüter..... "	3,207,480	" 14,57 %	" 6,882	" 13 "	10 "	" 11,08 %

Außerdem hat die Beförderung nicht postzwangspflichtiger Postgüter 150 Tblr. 12 Sgr. 7 Pfg. mehr aufgebracht.

Die effektiv größte Zunahme ist demnach wiederum bei den Kohlentransporten eingetreten, welche zu der ganzen Bewegungszunahme etwa $\frac{2}{3}$ und zu der Ertragssteigerung die größere Hälfte, etwa $\frac{4}{7}$, beigetragen haben.

Das gesammte zur Beförderung gekommene Kohlen-Quantum erreichte eine Höhe von 77,886,049 Ztr. oder 11,591,155 Ztr. (17,5 %) mehr als im Vorjahre. Hiervon kommen auf den Versand der an der Köln-Mindener Bahn gelegenen Gewinnungsorte 69,967,009 Ztr. oder 89,88 % (10,388,794 Ztr. oder 17,4 % mehr als im Vorjahre), auf den Versand der Bergisch-Märkischen Bahn 7,365,910 Ztr. oder 9,48 % (1,140,663 Ztr. oder 18,8 % mehr als im Vorjahre), auf den Versand der Hannoverschen Westbahn (Stationen Biesberg und Ibbenbüren) 33,700 Ztr. oder 0,04 % (das doppelte Quantum des Vorjahres) und der Rest von 519,430 Ztr. oder 0,67 % auf Sendungen im Zwischenhandel.

Von den eigentlichen Kohlenstationen der diesseitigen Bahn verfanbten:

Selsenkirchen	16,210,325 Ztr.	oder 3,724,341 Ztr.	(29,8 %)	mehr als im Vorjahre
Berge-Vorbeck	15,618,628	" "	(11,9 %)	" " " "
Effen.....	13,107,234	" "	(11,5 %)	" " " "
Oberhausen .	12,211,173	" "	(19,8 %)	" " " "
Herne.....	8,730,954	" "	(15,4 %)	" " " "
Dortmund ...	3,512,895	" "	(12,8 %)	" " " "

Die Zunahme war demnach überall beträchtlich.

Von den Bergisch-Märkischen Kohlen gingen:

nach der Hauptbahn via Düsseldorf	535,640 Ztr.	gegen	335,480 Ztr.	im Vorjahre,
" Duisburg	240,200 " "		207,600 " "	" "
" Oberhausen	105,530 " "		57,680 " "	" "
" Dortmund	2,635,380 " "		2,493,900 " "	" "
nach der Köln-Gießener Bahn via Siegen	910,480 " "		828,533 " "	" "
" Main-Weser-Bahn via Siegen-Gießen	289,950 Ztr.	gegen	828,533 Ztr.	im Vorjahre,
" Westfälischen und Hannoverschen Westbahn via Dortmund-Hamm	1,113,800 Ztr.	gegen		
1,004,770 Ztr.				im Vorjahre.

Die Kohlen der Hannoverschen Westbahn bezogen vorzugsweise die Stationen Herford und Bielefeld, 23,000 Ztr. resp. 7700 Ztr., während der kleine Rest den Stationen Brackwede, Gütersloh und Rheda zufällt.

An dem Kohlenempfang partizipirten:

die diesseitigen Stationen

Ruhrort	mit 23,995,430 Ztr. (12,8 % mehr) oder 54,726,390 Ztr. auf eine Meile (9,8 % mehr als im Vorjahre);
Duisburg "	8,068,900 Ztr. (6,8 % mehr) oder 22,936,190 Ztr. auf eine Meile (7,2 % mehr als im Vorjahre);
Deuz "	2,228,490 Ztr. (3,5 % mehr) oder 22,083,539 Ztr. auf eine Meile (2,8 % mehr als im Vorjahre) *];
Düsseldorf "	2,751,700 Ztr. (28 % mehr) oder 15,977,520 Ztr. auf eine Meile (26,8 % mehr als im Vorjahre);
Hamm "	1,978,650 Ztr. (1,8 % weniger) oder 11,240,065 Ztr. auf eine Meile (3,8 % mehr als im Vorjahre);
Oberhausen, "	1,484,800 Ztr. (16 % mehr) oder 2,447,570 Ztr. auf eine Meile (11,8 % mehr als im Vorjahre);
Kroisdorf "	931,000 Ztr. (3 % weniger) oder 13,210,240 Ztr. auf eine Meile (4,1 % mehr als im Vorjahre);
Bielefeld "	841,840 Ztr. (7,7 % mehr) oder 10,969,887 Ztr. auf eine Meile (7,8 % mehr als im Vorjahre);
Porta "	732,700 Ztr. (36,5 % mehr) oder 13,707,740 Ztr. auf eine Meile (28,8 % mehr als im Vorjahre);
Mülheim "	708,350 Ztr. (1,7 % mehr) oder 6,726,365 Ztr. auf eine Meile (1,1 % mehr als im Vorjahre)

u. s. w.;

die Stationen der Herzoglich Nassauischen Staatsbahn

mit 23,400 Ztr. (21,2 % weniger) oder 707,710 Ztr. auf eine Meile (18,8 % weniger als im Vorjahre);

*] Die im Binnenverkehr mit Streckenfrachtkarten nach Deuz expedirten, aber via feste Rheinbrücke weiter beförderten Quantas sind bei der Angabe über den Empfang der Rheinischen und Oberrheinischen Bahnen in Anrechnung gebracht und daher hier unberücksichtigt geblieben.

die Stationen der Main-Wefer-Bahn

mit 438,650 Ztr. (63,8 % mehr) oder 8,813,245 Ztr. auf eine Meile (79,8 % mehr als im Vorjahre);

die Stationen der Rheinischen und Oberrheinischen Bahnen

mit 8,255,597 Ztr. (86 % mehr) oder 82,667,396 Ztr. auf eine Meile (94,2 % mehr als im Vorjahre);

die Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn

mit 4,423,913 Ztr. (44,8 % mehr) oder 46,104,745 Ztr. auf eine Meile (43,8 % mehr als im Vorjahre);

die Stationen der Westfälischen und Hannoverschen Westbahn

mit 1,813,810 Ztr. (16,4 % mehr) oder 9,523,421 Ztr. auf eine Meile (25,8 % mehr als im Vorjahre);

die Stationen des Norddeutschen Verbandes (einschließlich der Lübeck-Büchener Bahn)

mit 10,992,799 Ztr. (12,8 % mehr) oder 238,683,262 Ztr. auf eine Meile (12,1 % mehr als im Vorjahre).

Im Ganzen kommen demnach auf den Empfang der diesseitigen Stationen

51,938,380 Ztr. überhaupt oder 254,459,926 Ztr. auf eine Meile — gegen

47,196,174 Ztr. überhaupt oder 229,290,109 Ztr. auf eine Meile im Vorjahre;

und auf den Empfang der fremden Stationen

25,947,669 Ztr. überhaupt oder 387,196,539 Ztr. auf eine Meile — gegen

19,098,720 Ztr. überhaupt oder 301,484,199 Ztr. auf eine Meile im Vorjahre.

Demnach beträgt der Mehrempfang der eigenen Stationen

4,742,206 Ztr. überhaupt (10,0 %) oder 25,169,539 Ztr. auf eine Meile (10,8 %)

und der Mehrempfang der fremden Stationen

6,848,949 Ztr. überhaupt (35,8 %) oder 85,712,340 Ztr. auf eine Meile (28,4 %).

Von dem Mehrempfang der eigenen Stationen kommen im transportirten Gewicht nahezu $\frac{2}{3}$ oder effektiv 3,141,300 Ztr. auf die Rheinischen Stationen Ruhrort und Duisburg, von welchen die letztere ungeachtet der Mittheilung der Bergisch-Märkischen Bahn an diesen Transporten 502,500 Ztr. oder 7,2 % mehr empfangen hat.

Der Mehrempfang der fremden Stationen fällt, abweichend vom Vorjahre, zum größeren Theile mit effektiv 4,264,809 Ztr. (44,313,802 Ztr. auf eine Meile) auf die Beförderung in gewöhnlichen Zügen und mit dem Rest von 2,584,140 Ztr. (41,398,538 Ztr. auf eine Meile) auf die Beförderung in Extrazügen.

Von den mit Extrazügen beförderten Kohlen empfangen:

die Stationen des Norddeutschen Verbandes

10,909,099 Ztr. überhaupt oder 237,024,522 Ztr. auf eine Meile — gegen

9,695,921 Ztr. überhaupt oder 212,004,985 Ztr. auf eine Meile im Vorjahre;

die Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn

4,323,522 Ztr. überhaupt oder 45,199,863 Ztr. auf eine Meile — gegen

2,956,840 Ztr. überhaupt oder 30,969,843 Ztr. auf eine Meile im Vorjahre;

die Emsbüden Stationen

30,030 Ztr. überhaupt oder 200,531 Ztr. auf eine Meile — gegen

106,530 Ztr. überhaupt oder 751,870 Ztr. auf eine Meile im Vorjahre;

die Stationen der Main-Wefer-Bahn

80,600 Ztr. überhaupt oder 2,700,320 Ztr. auf eine Meile.

Eingebracht haben die Kohlen-Extrazüge (excl. Kokes):

im Norddeutschen Verkehr (einschließlich des Sübd.-Büchener Verkehrs)

.....	754,541	Ztr.	7	Sgr.	4	Pfg.	gegen 744,082	Ztr.	7	Sgr.	7	Pfg.	im Vorjahre
im Niederländischen Verkehr ..	144,938		28	"	1	"	100,581		6	"	5	"	"
" Westfälischen Verkehr	711		22	"	1	"	2,629		13	"	2	"	"
" Main-Wefer Verkehr	8,245		21	"	—	"	—		—	"	—	"	"

in Summa 908,447 Ztr. 18 Sgr. 6 Pfg. gegen 847,292 Ztr. 27 Sgr. 2 Pfg. im Vorjahre oder 30,8 % von dem Gesamtertrage des Kohlenverkehrs.

Im Durchschnitt hat demnach jeder Ztr. Kohlen

	in gewöhnlichen Zügen	in Extrazügen	im Ganzen
überhaupt eingebracht	11,888 Pfg.	21,815 Pfg.	13,701 Pfg.
pro Meile eingebracht	2,080 "	1,147 "	1,665 "
durchlaufen	5,888 Meilen	18,888 Meilen	8,228 Meilen.

Diese nach der enormen Steigerung des Vorjahres nicht erwartete Zunahme des Kohlentransportes findet ihre Erklärung einerseits in der mit den verminderten Transportkosten eingetretenen Erweiterung des Absatzgebietes der Westfälischen Kohle, namentlich nach dem Oberrhein und Süddeutschland hin, andererseits auch in der mit der industriellen Entwicklung im Bahngebiete selbst gestiegenen Konsumtion.

Die Zunahme der Kokestransporte, 6,8 % im beförderten Quantum und 0,4 % im Ertrage, resultirt nur aus den Bezügen der fremden Bahnen, welche im Ganzen 445,250 Ztr. oder 36 % mehr empfangen, während die Transporte nach den eigenen Stationen um 227,155 Ztr. oder 11,8 % sich verminderten.

Der Mehrertrag der fremden Bahnen, an welchem vorwiegend der Norddeutsche Verkehr mit 264,450 Ztr. und 20,404 Ztr. 1 Sgr. 4 Pfg. Ertrag und der Rheinisch-Oberrheinische Verkehr mit 114,230 Ztr. und 7177 Ztr. 14 Sgr. 2 Pfg. Ertrag theilhaftig sind, vertheilt sich mit 131,230 Ztr. auf die Beförderung in gewöhnlichen Zügen und mit 314,020 Ztr., ungefähr $\frac{3}{4}$, auf die Beförderung in Extrazügen.

In letzteren kamen überhaupt zur Beförderung 1,253,760 Ztr. oder 36,8 % des gesammten Kokes-Quantums, welche eine Einnahme von 96,531 Ztr. 13 Sgr. 5 Pfg. oder 46 % der Gesamt-Einnahme aus den Kokestransporten erbrachten.

Unter den Gütern der übrigen Tarifklassen, der ermäßigten, Normal- und Eilgutklasse, welche an der gesammten Bewegungszunahme mit 24 % und an der Zunahme des Ertrages mit 31 % theilhaftig sind, haben die Erztransporte den erheblichsten Aufschwung genommen, indem dieselben von 8,111,663 Ztr. im Vorjahre auf 10,612,086 Ztr. oder um 2,500,423 Ztr. (30,8 %) gestiegen sind.

An der Transportzunahme derselben sind unter den einzelnen Stationen resp. Bahnen vorwiegend theilhaftig (in runden Zahlen ausgedrückt), im Versand: Wehlar mit 600,000 Ztr., die Nassauische Staatsbahn mit 470,000 Ztr., Dillenburg mit 420,000 Ztr., Ruhrort (Kohlenstation) mit 390,000 Ztr., Wissen mit 218,000 Ztr., Wehldorf und Haiger mit je 180,000 Ztr., Herborn und Herdorf mit je 100,000 Ztr.; im Empfang: Oberhausen mit 694,000 Ztr., Siegen mit 630,000 Ztr., Troisdorf mit 70,000 Ztr., die Bergisch-Märkische Bahn mit 848,000 Ztr. und die Main-Wefer-Bahn mit 225,000 Ztr.

Demnächst treten unter den übrigen Artikeln der genannten Klassen (zum Theil schon bei Betrachtung der

Einzelverkehre erwähnt) mit der bemerkenswertesten Zunahme hervor die Produkte der Eisen- und Hütten-Industrie, darunter: Roheisen mit 726,000 Ztr., Eisenbahnschienen mit 650,000 Ztr., Steine und Erden mit 540,000 Ztr., verarbeitetes Eisen, Eisen- und Stahlwaaren mit 380,000 Ztr., Eisengußwaaren mit 153,000 Ztr. u. s. w.

Außerdem waren noch von Bedeutung die Mehrtransporte bei Feldfrüchten, Konsumtibilien und einigen Fabrikaten, als: Kartoffeln mit 162,000 Ztr., Mühlenfabrikate mit 82,700 Ztr., Tabak (roh und fabrizirt) mit 85,000 Ztr., Kolonialwaaren mit 37,000 Ztr., Manufakturwaaren mit 94,000 Ztr., Leinwand und Segetuch mit 32,000 Ztr.

Bemerkenswerthe Abnahmen einzelner Artikel finden sich nur bei Getreide und Hülsenfrüchten. Der Ausfall, welcher im Ganzen 898,000 Ztr. beträgt, trifft vorzugsweise den Norddeutschen Verkehr und muß hier in der Hauptsache (wie schon oben erwähnt) den letztjährigen Ernteverhältnissen zugeschrieben werden.

Die Viehtransporte, welche den relativ beträchtlichen Mehrertrag von 65,699 Thlrn. 29 Sgr. 10 Pfg. (54,8 %) erbrachten, haben durch die starken Sendungen im Norddeutschen Verkehr nach den Niederlanden resp. England an Bedeutung gewonnen. Bei dem Mehrertrage kommen ca. $\frac{2}{3}$ oder 45,180 Thlr. 8 Sgr. 7 Pfg. auf den Norddeutschen Verkehr, während an dem Rest der Binnenverkehr mit 13,106 Thlr. 10 Sgr., der Westfälische Verkehr mit 3891 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf., der Niederländische Verkehr mit 3381 Thlr. 14 Sgr. 5 Pfg. und der Nassauische Verkehr mit 140 Thlr. 5 Sgr. 4 Pfg. theilhaftig sind.

Dem speziellen Charakter der Verkehrssteigerung entsprechend, haben von den einzelnen Abfende-Stationen (unter Hinzurechnung der Erträge für den Empfang und aller Nebenerträge) die größte Mehreinnahme geliefert die im Bereiche der Kohlen-, Erz- und Eisen-Industrie gelegenen Stationen, darunter: Selsenkirchen 172,500 Thlr. (28 %), Berge-Dorbeck (einschließlich Stadtbahnhof Essen) 97,300 Thlr. (19 %), Gerne 85,000 Thlr. (18 %), Oberhausen 43,000 Thlr. (10 %), Essen 39,600 Thlr. (8 %), Dortmund 25,000 Thlr. (4 %), Ruhrort (Kohlenstation) 14,700 Thlr., welche den vorjährigen Ausfall wieder eingebracht hat; demnächst, wegen der relativen Höhe besonders bemerkenswerth, Weplar 38,600 Thlr. (56 % mehr), Siegen 25,700 Thlr. (51 % mehr), Haiger 20,200 Thlr. (55 % mehr), Dillenburg 17,500 Thlr. (48 % mehr), Troisdorf 10,200 Thlr. (50 % mehr). Eine Mindereinnahme von Bedeutung findet sich nur bei der Station Ruhrort (Hafen) von rot. 39,000 Thlrn., welche in der Hauptsache auf die Abnahme der Getreide-Transporte im Norddeutschen Verbande zurückzuführen ist.

Die Zerlegung der Güterbewegung in die einzelnen Bahnrichtungen (excl. Post- und Dienstgüter) ergibt:

für die Richtung	Gießen-Köln-Minden	eine Zunahme von	95,494,955	Ztr. auf eine Meile	oder	19,8 %
" " "	Minden-Köln-Gießen	" " "	44,233,599	" " "	" "	11,2 %
" " "	Gießen-Köln-Emmerich	" " "	320,831	" " "	" "	2,8 %
" " "	Emmerich-Köln-Gießen	" " "	1,496,083	" " "	" "	7,4 %
" " "	Minden-Emmerich	" " "	13,815,906	" " "	" "	27,8 %
" " "	Emmerich-Minden	" " "	1,252,718	" " "	" "	10,1 %

Die effektiv größte Zunahme hat demnach wiederum in der Richtung Gießen-Köln-Minden Statt gefunden, in welcher die bedeutenden Erztransporte von der Lahn nach der Köln-Gießener und Hauptbahn, und die Kohlentransporte nach Norddeutschland sich bewegten, während die Zunahme in der umgekehrten Richtung in der Hauptsache durch die bedeutenden Kohlensendungen nach dem Oberrhein veranlaßt worden ist.

Von der gesammten Güterbewegung, die sich einschließlich der Viehtransporte auf 1,161,678,878 Ztr. auf eine Meile beziffert, kommen:

auf die Hauptbahn	935,502,738 Ztr. auf eine Meile	oder 80,58 %
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn	68,033,043 " " " "	5,86 %
" " Rbln-Gießener Bahn	158,143,097 " " " "	13,51 %

Hieraus berechnet sich die durchschnittliche Frequenz pro Meile Bahnlänge:

für die Hauptbahn	auf 25,602,155 Ztr.
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn	" 8,448,161 "
" " Rbln-Gießener Bahn	" 6,506,072 "
" " drei Bahnen zusammen	" 16,860,361 "

Gegen das Vorjahr ergibt sich hieraus eine Zunahme für jede Meile Bahnlänge:

bei der Hauptbahn	von 3,001,930 Ztr. oder 13,28 %
" " Oberhausen-Arnheimer Bahn	" 1,571,813 " " 22,86 %
" " Rbln-Gießener Bahn	" 4,964,408 " " 31,05 %
" den drei Bahnen zusammen	" 14,540,745 " " 15,25 %

Die verhältnißmäßig größte Zunahme hat demnach auf der Rbln-Gießener Bahn Statt gefunden.

Der Transport sämtlicher Güter aller Tarifklassen (den Viehtransport einbegriffen) erforderte eine Bewegung von 29,060,773 Achsen auf eine Meile (2,838,326 Achsenmilen mehr als im Vorjahre), wonach sich die durchschnittliche Belastung jeder Achse auf nahezu 40 Ztr. (39,87 Ztr.) berechnet. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der auf der Bahn bewegten eigenen und fremden Güterwägen ermittelt sich pro Achse auf 74,6 Ztr. und stellt sich somit das Ausnutzungsverhältniß auf 53,55 %, oder um 2,25 % vorteilhafter als im Vorjahre.

Dem Gesammtetrage (einschließlich Nebengefälle) von 7,107,703 Thlr. 6 Sgr. 9 Pfg. treten hinzu:

1. aus dem Transport von Eisenbahnfahrzeugen	10,872 " 9 " 2 "
(4990 Thlr. 12 Sgr. 10 Pfg. mehr als im Vorjahre)	
2. aus dem Transport von Leichen	2,028 " 11 " 4 "
3. aus Viehtransporten (zur Bahnunterhaltung)	22,129 " 4 " 4 "

demnach Total-Ertrag des Güterverkehrs 7,142,733 Thlr. 1 Sgr. 7 Pfg.

Total-Ertrag in 1864	6,289,396 " 14 " 3 "
mithin	853,336 Thlr. 17 Sgr. 4 Pfg.

oder 13,55 % mehr als im Vorjahre.

An der Gesamt-Frequenz und dem Gesamt-Ertrage aus dem Güterverkehre partizipiren die einzelnen Bahnen, wie folgt:

	die Hauptbahn mit:			die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn mit:			die Köln-Siegener Bahn mit:		
	Frequenz.	Ertrag.		Frequenz.	Ertrag.		Frequenz.	Ertrag.	
	Zentner.	Tblr.	Sg. Pf.	Zentner.	Tblr.	Sg. Pf.	Zentner.	Tblr.	Sg. Pf.
Eisgüter	365406	160562	5 11	104702	18096	7 —	50948	19826	18 3
Güter der Normalklasse	3991100	799309	15 4	666702	54936	11 4	734476	114447	29 2
Sperrige Güter	12307	4303	26 7	529	49	25 11	1146	227	2 5
Sonstige Güter der ermäßigten Klasse	28849371	1706245	25 11	3065758	121382	15 7	13596752	643253	12 11
Kohlen	75722299	2684229	7 10	6238413	147370	10 3	3518480	132666	18 1
Koks	2943616	167996	1 6	86160	1669	18 6	1181900	39791	8 8
Postgüter	—	6344	6 5	—	454	—	—	764	21 1
Dienstgüter	2182828	57522	— 1	89190	1237	9 9	353795	10165	18 3
Kiesfrachten	—	20592	12 10	—	232	25 6	—	1303	26 —
Weg	547968	143339	21 10	232983	26814	26 3	73339	15501	1 10
Eisenbahn-Fahrzeuge	—	8827	28 8	—	256	1 7	—	1788	8 11
Reichen-Transporte	—	1896	26 9	—	66	2 3	—	65	12 4
Neben-Erträge	—	23293	19 11	—	1899	27 9	—	4551	12 5
Summa	114564893	5784463	19 7	10484437	374416	1 8	19505836	983853	10 4
gegen im Vorjahre	99100392	5161499	7 4	8815794	327027	12 4	15644466	800869	24 7

Der Gesamt-Ertrag des Güterverkehrs ist demnach auf der Hauptbahn um 622,964 Tblr. 12 Sgr. 3 Pfg. oder 12,07 %, auf der Oberhausen-Arnheimer Bahn um 47,388 Tblr. 19 Sgr. 4 Pfg. oder 14,40 % und auf der Köln-Siegener Bahn um 182,983 Tblr. 15 Sgr. 9 Pfg. oder 22,84 % gestiegen.

Der Durchschnittsertrag pro Meile Bahnlänge stellt sich für die Hauptbahn auf 158,305 Tblr. gegen 141,256 Tblr., für die Oberhausen-Arnheimer Bahn auf 46,494 Tblr. gegen 40,609 Tblr., für die Köln-Siegener Bahn auf 40,476 Tblr. gegen 32,894 Tblr. und für die drei Bahnen zusammen auf 103,668 Tblr. gegen 91,283 Tblr. im Vorjahre.

5. Betrieb der Köln-Deutzer Rheinbrücken.

Die Ergebnisse des Betriebes der beiden Brücken stellen sich, wie folgt:

I. Im gewöhnlichen Landverkehr passirten die Brücken:

	in der Richtung nach Deutz:	in der Richtung nach Köln:	Zusammen:
Personen	2,254,250	1,817,559	4,071,809
Thiere	Pferde	7,631	7,423
	Rindvieh	5,797	4,908
	Esel	987	1,014
	Ziegen	—	2
	Fohlen	8	1
	Kälber	38	173
	Schafe	911	5,166
	Schweine	121	1,506
			15,054
			10,705
			2,001
			2
			9
			211
			6,077
			1,627

	in der Richtung nach Deutz:	in der Richtung nach Köln:	Zusammen:	
beladene Fuhrwerke, bespannt mit	1 Pferde	49,805	67,897	117,702
	2 Pferden	9,087	9,280	18,367
	3 "	585	556	1,141
	4 "	400	396	796
unbeladene Fuhrwerke, bespannt mit	1 Pferde	48,470	30,901	79,371
	2 Pferden	4,598	5,115	9,713
	3 "	160	169	329
	4 "	125	104	229
dergl. unbespannte	82	80	162	
Handwagen	119,489	117,557	236,996	

wofür an Brückengeld eingenommen wurden:

	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
für Personen	12,523	18	4	10,097	16	6	22,621	4	10
" Thiere	7,115	20	—	7,213	23	—	14,329	13	—
" Fuhrwerke	9,654	23	3	10,610	29	9	20,265	23	—
in Summa....	29,294	1	7	27,922	9	3	57,216	10	10
gegen im Vorjahre....	28,563	18	8	27,910	1	11	56,473	20	7

Davon kommen:

a. auf die feste Brücke:

	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
1,485,160 Personen mit	8,250	26	8	Ertrag gegen	1,701,982 Personen mit	9,455	13	8	im Vorjahre
205,308 Thiere "	9,852	23	6	" "	194,559 Thiere "	9,366	28	9	" "
234,647 Fuhrwerke "	14,182	1	3	" "	234,179 Fuhrwerke "	13,428	13	9	" "
	32,285	21	5	Ertrag gegen	32,250	26	2	im Vorjahre	
Dazu an extraordin. Einnahmen	459	3	4	" "	281	27	—	" "	
in Summa...	32,744	24	9	Ertrag gegen	32,532	23	2	im Vorjahre;	

b. auf die Schiffbrücke:

	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
2,586,649 Personen mit	14,370	8	2	Ertrag gegen	2,455,555 Personen mit	13,641	29	2	im Vorjahre
92,121 Thiere "	4,476	19	6	" "	91,901 Thiere "	4,465	3	—	" "
230,159 Fuhrwerke "	6,083	21	9	" "	214,773 Fuhrwerke "	6,115	22	3	" "
	24,930	19	5	Ertrag gegen	24,222	24	5	im Vorjahre	
Dazu an extraordin. Einnahmen	400	14	9	" "	573	3	6	" "	
in Summa...	25,331	4	2	Ertrag gegen	24,795	27	11	im Vorjahre.	

Einschließlich der extraordinären Einnahmen hat demnach der Landverkehr auf beiden Brücken zusammen 58,075 Thlr. 28 Sgr. 11 Pfg., somit 747 Thlr. 7 Sgr. 10 Pfg. mehr als im Vorjahre eingebracht.

Der Ertrag des Personenverkehrs hat um 476 Thlr. 8 Sgr. abgenommen, dagegen der Ertrag des Viehverkehrs um 497 Thlr. 11 Sgr. 3 Pfg. und der Ertrag des Fuhrverkehrs um 721 Thlr. 17 Sgr. zugenommen. Die extraordinären Einnahmen ergeben ein Plus von 4 Thlr. 17 Sgr. 7 Pfg.

Im Durchschnitt hat der gewöhnliche Landverkehr auf der festen Brücke 89,7 Thlr., auf der Schiffbrücke — deren Betrieb vom 1. bis 18. Januar, vom 11. bis 25. Februar und vom 26. bis 30. Dezember (im Ganzen 37 Tage lang) unterbrochen war — 77,2 Thlr. an jedem Betriebstage, und auf beiden Brücken zusammen 159,1 Thlr. (2,1 Thlr. mehr als im Vorjahre) an jedem Kalendertage aufgebracht.

II. Ueber die Eisenbahnbrücke wurden befördert:

a. im Personenverkehr:

	in der		in Summa:	Ertrag:	
	Nichtung nach Deuz:	Nichtung nach Köln:		Thlr.	Sgr. Pfg.
Personen ...	in I. Klasse.....	9,190	7,610	16,800	
	" II. "	52,952	39,960	92,912	
	" III. "	18,205	12,911	31,116	
	in Summa...	80,347	60,481	140,828 mit	3,951 21 9
befetzte fürstliche Wagen	5 Stück	3 Stück	8 Stück	"	4 7 6
unbefetzte "	7 "	4 "	11 "	"	2 6 —
Extrazüge	3 "	3 "	6 "	"	20 11 —
Reisegepäck	26,297 Ztr.	21,119 Ztr.	47,416 Ztr.	"	279 28 10
Equipagen	26 Stück	3 Stück	29 Stück	"	5 28 2
Pferde	33 "	8 "	41 "	"	4 8 —
Hunde	175 "	153 "	328 "	"	2 5 6
keine lebende Thiere	4,5 Ztr.	1,6 Ztr.	6,1 Ztr.	"	— 3 3

Summa des Ertrags im Personenverkehr..... 4,271 — —

Summa im Vorjahre..... 4,032 20 —

mithin pro 1865 mehr..... 238 10 —

b. im Güterverkehr:

	in der Richtung		in Summa:	Ertrag:	
	nach Deuz:	nach Köln:		Thlr.	Sgr. Pfg.
Rohlen	1,500 Ztr.	8,255,597 Ztr.	8,257,097 Ztr.	mit	13,256 9 —
Kohles	2,500 "	258,255 "	260,755 "	"	417 9 —
Erze	1,244 "	162,906 "	164,150 "	"	262 22 —
Sonst. Güter ermäß. Klasse ...	976,596 "	1,060,679 "	2,037,275 "	"	4,249 20 4
Güter der Normalklasse	275,076,4 "	324,572,8 "	599,648,7 "	"	2,398 16 5
Eilgüter	13,870,2 "	8,431,4 "	22,301,6 "	"	185 25 5
in Summa ...	1,270,786,6 Ztr.	10,070,440,7 Ztr.	11,341,227,3 Ztr.	mit	20,770 12 2

	in der Richtung nach Deuz:	in der Richtung nach Köln:	in Summa:	Ertrag: Thlr. Sgr. Pfg.
Dazu Eisenbahnfahrzeuge.....	12 Stück	271 Stück	283 Stück mit	55 24 —
„ Landfahrwerke	1 „	7 „	8 „ „	1 18 —
„ Equipagen	1 „	1 „	2 „ „	— 12 —
„ Vieh.....	52 Ladungen	11 Ladungen	63 Lad. „	17 28 8
„ Extraordinaria	—	—	— „	190 29 3

Summa des Ertrags im Güterverkehr..... 21,037 4 1

Summa im Vorjahre..... 13,499 25 8

mithin pro 1865 mehr..... 7,537 8 5

Im Ganzen hat demnach die Eisenbahnbrücke 25,308 Thlr. 4 Sgr. 1 Pfg., somit 7,775 Thlr 18 Sgr. 5 Pfg. oder nahezu 44,8 % mehr als im Vorjahre eingebracht, und sind über dieselbe 25,960 Personen (18 %) und 4,258,453 Ztr. Frachtgüter (60 %) mehr als im Vorjahre befördert worden. Von diesem mehr beförderten Güterquantum kommen stark $\frac{1}{10}$ (effektiv 3,968,652 Ztr.) auf die nach linksrheinischen Bahnen übergegangenen Kohlen und Kokes.

Der Gesamtertrag des Brückenbetriebs stellt sich nach den vorangeführten Zahlen wie folgt:

für die feste Brücke auf 58,052 Thlr. 28 Sgr. 10 Pfg.

(7987 Thlr. 20 Sgr. mehr als im Vorjahre);

für die Schiffbrücke auf..... 25,331 „ 4 „ 2 „

(535 Thlr. 6 Sgr. 3 Pfg. weniger als im Vorjahre)

und für beide Brücken zusammen auf... 83,384 Thlr. 3 Sgr. — Pfg.

gegen..... 74,470 „ 6 „ 9 „

in 1864. Der Brückenbetrieb hat demnach im Ganzen 8,522 Thlr. 26 Sgr. 3 Pfg. oder nahezu 11½ % mehr als im Vorjahre eingebracht, von welchem Mehrertrag rot. $\frac{10}{11}$ auf den Eisenbahnverkehr und $\frac{1}{11}$ auf den gewöhnlichen Landverkehr fallen.

C. Finanzielle Ergebnisse des Betriebs.

Anlage XXIV.

In Anlage XXIV. sind die Einnahmen und Ausgaben des Gesamt-Unternehmens, in Anlage XXIX. die speziellen Einnahmen und Ausgaben der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, und in Anlage XXX. die speziellen Einnahmen und Ausgaben der Köln-Steyener Bahn nebst Rheinbrücke nach den Titeln und Positionen des Etats pro 1865 zusammengestellt.

Nach der erstgedachten Zusammenstellung beträgt

die Summe aller Einnahmen..... 10,287,218 Thlr. 29 Sgr. 8 Pfg.

„ „ „ Ausgaben..... 6,230,364 „ — „ 7 „

mithin der (Brutto-) Ueberschuß..... 4,056,854 Thlr. 29 Sgr. 1 Pfg.

Unter der Summe der Einnahmen ist der zu 315,789 Thlr. 3 Sgr. 3 Pfg. berechnete vertragsmäßige Zuschuß des Staates zur Verzinsung des Anlagekapitals der Köln-Giesener Bahn nebst Rheinbrücke pro 1865 mitenthalten. Wird dieser Betrag in Abzug gebracht, so bleibt als eigenes Erträgniß des Unternehmens eine Einnahme von 9,971,429 Thlr. 26 Sgr. 5 Pfg. (1,001,895 Thlr. 8 Sgr. 9 Pfg. oder 11,17 % mehr als im Vorjahre).

Von dieser eigentlichen Betriebs-Einnahme kommen:

auf die Hauptbahn	8,020,429	Thlr.	26	Sgr.	5	Pfg.	oder	80,48	%
" " Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	592,412	"	2	"	9	"	"	5,84	%
" " Köln-Giesener Bahn nebst Rheinbrücke	1,358,588	"	15	"	2	"	"	13,88	%

Unter der Summe der Ausgaben sind die Kosten der gesammten Verzinsung (einschließlich der vom Staate garantirten 3½ % Zinsen des Aktien-Stammkapitals) im Betrage von 2,492,699 Thlr. 6 Sgr. 11 Pfg. (cfr. Anlage XXIV. sub D.) mitenthalten. Werden diese Ausgaben in Abzug gebracht, so bleibt eine Betriebs-Ausgabe von 3,737,664 Thlr. 23 Sgr. 8 Pfg. (367,587 Thlr. 16 Sgr. 4 Pfg. oder 10,8 % mehr als im Vorjahre) oder von 37,48 % der eigentlichen Betriebs-Einnahme (0,88 % weniger als im Vorjahre).

Von dieser Ausgabe fallen auf

	die Hauptbahn:			die Oberhausen- Arnheimer Zweigbahn:			die Köln-Giesener Bahn nebst Rheinbrücke:		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
für die Bahnverwaltung	819,542	15	3	98,289	6	8	228,809	8	—
" " Transportverwaltung ..	1,869,702	20	7	173,465	5	10	371,542	13	3
" " allgemeine Verwaltung ..	93,504	29	10	20,607	13	1	62,201	1	2
in Summa...	2,782,750	5	8	292,361	25	7	662,552	22	5
Demnach in Prozenten	74,48	%		7,82	%		17,78	%	
beziehungsweise auf die Bahnverwaltung	30,88	%		(0,80	%		mehr		
" " Transportverwaltung	64,60	%		(1,14	%		weniger		
" " allgemeine Verwaltung	4,72	%		(0,84	%		mehr		

Unter diesen Ausgaben sind diejenigen nicht einbegriffen, welche aus dem Reservefonds für unvorhergesehene und außerordentliche Ausgaben und aus dem Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel zu Zwecken des Betriebes geleistet worden sind. Aus dem Reservefonds, welcher laut Anlage XXV. mit einem Bestande von 100,000 Thlrn. abschließt, sind für die Bahnverwaltung (733 Thlr. 16 Sgr. 10 Pfg. abzüglich der Einnahmen von Versicherungs-Entschädigungen von 336 Thlr. 10 Sgr. — cfr. pos. 4 der Ausgabe und pos. 2 der Einnahme) 397 Thlr. 6 Sgr. 10 Pfg., und für die Transportverwaltung (8,137 Thlr. 25 Sgr. 5 Pfg. abzüglich einer Einnahme an Konventionalstrafe für verspätete Lieferung ad 500 Thlr. — cfr. pos. 1—3, 5 und 6 der Ausgabe und pos. 3 der Einnahme) 7,637 Thlr. 25 Sgr. 5 Pfg. verwendet worden. Anlage XXV.

Aus dem Erneuerungsfonds sind (cfr. Anlage XXVIII.) zu Zwecken der Bahnverwaltung (548,137 Thlr. 21 Sgr. 6 Pfg. abzüglich der Einnahmen für abgegebene Schienen und Schwellen zum Betrage von 242,672 Thlr. 12 Sgr. 10 Pfg. — cfr. pos. 1, 2, 7 der Ausgabe und pos. 2—4 der Einnahme) 305,465 Thlr. 8 Sgr. 8 Pfg., und für die Transportverwaltung (250,104 Thlr. 20 Sgr. 4 Pfg. abzüglich der

Einnahmen von verkauften 6 alten Lokomotiven, abgängigen Köpfen, Radgestellen, Bandagen x. im Betrage von 49,926 Thlr. 18 Sgr. 5 Pfg. — sfr. pos. 3—7 der Ausgabe und pos. 5—8 der Einnahme) 200,178 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. verwendet worden.

Werden diese zu Betriebszwecken aus den genannten beiden Fonds geleisteten Ausgaben hinzugerechnet, so stellt sich die eigentliche Betriebs-Ausgabe auf 4,251,344 Thlr. 6 Sgr. 6 Pfg. (391,906 Thlr. 3 Sgr. 7 Pfg. oder 10,15 % mehr als im Vorjahre) und fallen davon auf

	Thlr.	Sgr.	Pfg.	
die Bahnverwaltung	1,452,504	15	5	oder 34,16 % (1,28 % mehr als im Vorjahre)
„ Transportverwaltung	2,622,526	7	—	„ 61,70 % (2,61 % weniger „ „ „)
„ allgemeine Verwaltung	176,313	14	1	„ 4,14 % (0,76 % mehr „ „ „)

Die eigentliche Betriebs-Ausgabe hat somit um 10,15 % und die eigentliche Betriebs-Einnahme um 11,17 % gegen das Vorjahr zugenommen, und sind im Ganzen 42,28 % der letzteren (0,40 % weniger als im Vorjahre) von der Betriebs-Ausgabe absorbiert worden.

Anlage XXVII.

Anlage XXVIII.

Gemäß Anlage XXVII. berechnet sich die Summe, welche pro 1865 in den Erneuerungsfonds einzulegen ist, auf 581,163 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg. Mit dieser Einlage stellt sich der Bestand des Fonds ultimo 1865 auf 1,774,616 Thlr. 21 Sgr. 1 Pfg. (135,679 Thlr. 5 Sgr. 11 Pfg. mehr als im Vorjahre).

Anlage XXIX.

Die Zinsen des Anlagekapitals der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn betragen pro 1865 (sfr. Anlage XXIX.)

a. 4 % von den Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. A...	120,000 Thlr.	— Sgr.	— Pfg.
b. 4 1/2 % „ „ „ „ „ III. „ Lit. B...	108,886	15	—
Summa...	228,886 Thlr.	15 Sgr.	— Pfg.

Davon gehen ab die der Hauptbahn zur Last fallende Quote von den Zinsen der Ausgaben für Betriebsmittel und die Zinsen der Bestände des Baufonds mit zusammen

2,742 „ 2 „ 8 „

welcher Betrag der jährlichen Verzinsung eines Kapitals von

und bleiben mithin... 226,144 Thlr. 12 Sgr. 4 Pfg.

3,000,000 Thlr. à 4 %

und von

2,358,755,5 „ à 4 1/2 %

entspricht. Bei einem Ueberschusse von 259,989 Thlr. 3 Sgr. beträgt demnach

die Rente von

5,358,755,5 Thlr.

pro 1865 4,2516 % (0,1152 % mehr als im Vorjahre), wobei der Staat keinen Zuschuß zu leisten hat und sich noch ein Reinertrag von 33,844 Thlr. 20 Sgr. 8 Pfg. (6,258 Thlr. 23 Sgr. 4 Pfg. mehr als im Vorjahre) ergibt, welcher laut §. 16 des zwischen dem Königl. Eisenbahn-Kommissariat und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft unterm 30. Dezember 1852 abgeschlossenen Vertrages zur Amortisation des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozentes desselben verwendet werden muß. Letzteres betrug ult. Dezember 1865 in ausgegebenen Prioritäts-Obligationen

5,419,700 Thlr.

hiervon ab der Bestand mit

27,483 „

bleiben... 5,392,217 Thlr

Ein halbes Prozent hiervon ergibt.....	26,961,00	Thlr.
Pro 1864 betrug die Amortisationssumme		
1/2 % von 5,397,373 Thlr. oder	26,986,00	Thlr.
Es wurden nur amortisirt	26,900,00	"
Pro 1865 treten also dem Amortisationsbetrage hinzu.....	86,00	"
Von dem Gesamtbetrage ad.....	27,047,04	Thlr.

sind demnach effektiv 27,000 Thlr. auf die Amortisation zu verwenden, und ist für die Gesellschaft noch ein Gewinn von 6,844 Thlr. 20 Sgr. 8 Pfg. erübrigt.

Die Zinsen des Anlagekapitals der Rölln-Giesener Bahn einschließlich der Rheinbrücke betragen pro 1865 (sfr. Anlage XXX.)

a. 4 % von den Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A.....	800,000	Thlr.	—	Sgr.	—	Pfg.
b. 4 % " " " " " IV. " Lit. B.....	260,000	"	—	"	—	"
c. 4 % " " für den Bau geleisteten baaren Vorschüssen	1,285	"	22	"	4	"
Summa...	1,061,285	Thlr.	22	Sgr.	4	Pfg.

Anlage XXX.

Hiervon gehen ab:

a. eine der Hauptbahn zur Last fallende Quote von den Zinsen der Ausgaben für Betriebsmittel mit 21,011 Thlr. 29 Sgr. 10 Pfg.						
b. 4 % Zinsen der Bestände der Baufonds für die Rheinbrücke mit 1,836 " 18 " 4 "	22,848	"	18	"	2	"

es bleiben mithin 1,038,437 Thlr. 4 Sgr. 2 Pfg. welcher Betrag der jährlichen 4prozentigen Verzinsung eines Kapitals von 25,960,927,5 Thlr. entspricht. Bei einem Ueberschusse von 592,843 Thlr. 11 Sgr. 8 Pfg. hat sich dieses Gesamt-Anlagekapital demnach mit 2,2200 % verzinst (0,4222 % mehr als im Vorjahre), so daß der Staat, welcher 3 1/2 % Zinsen garantiert hat, einen Zuschuß von 1,2164 % (0,4222 % weniger als im Vorjahre) oder effektiv 315,789 Thlr. 3 Sgr. 3 Pfg. (106,620 Thlr. 29 Sgr. 7 Pfg. weniger als im Vorjahre) zu leisten hat, während zur vollen Verzinsung aus den Betriebsüberschüssen der Hauptbahn noch 129,804 Thlr. 19 Sgr. 3 Pfg. (1,381 Thlr. 3 Pfg. mehr als im Vorjahre) aufgewendet werden mußten.

Die Verwendung der Total-Einnahme aus dem Betriebe der Rölln-Mindener Hauptbahn und ihrer Zweigbahnen ist in der Anlage XXXI. nachgewiesen.

In der Anlage XXXII. ist die Vermögens-Bilanz des gesammten Rölln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens pro 1865 gegeben.

Nach Anlage XXXIII. schließt die Rechnung der Unterstützungskasse für die Angestellten ultimo Dezember 1865 mit einem Bestande von 401,607 Thlr. — Sgr. 5 Pfg.

ab. Zu derselben Zeit betrug der Bestand der Unterstützungskasse für die Wittwen und Waisen der beim Betriebe definitiv Angestellten....	151,973	"	23	"	7	"
der Krankenkasse für die Arbeiter der Maschinen-Werkstätten	15,655	"	24	"	7	"
" " " " " " Wagen-Werkstätten.....	11,351	"	26	"	11	"

Anlage XXXI.

Anlage XXXII.

Anlage XXXIII.

Tabellarische Uebersicht

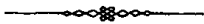
über

die baulichen Anlagen

der

Köln-Mindener und Köln-Gießener Eisenbahn und ihrer Zweigbahnen

am Schlusse des Jahres 1865.



Zusammenstellung

der Betriebs-Resultate des Jahres 1865.

		Thlr.	Sgr.	Plg.	Thlr.	Sgr.	Plg.
Einnahme.							
I.	Ertrag aus dem Personen-Verkehr:						
a.	aus dem gewöhnlichen Personen-Transport	1689403	4	3			
b.	aus dem Transport von Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen	930	17	3			
c.	aus dem Transport von Militär	41144	12	3			
d.	aus dem Transport von Steuerbeamten im Dienst	379	15	—			
e.	aus dem Transport von Auswanderern	23628	3	9			
f.	aus Ertragszügen	4824	3	3			
					1760309	25	9
II.	Ertrag aus der Gepäc-Ueberfracht incl. Lagergeld:						
a.	beim gewöhnlichen Personen-Transport	64345	14	11			
b.	beim Transport von Militär	90	8	10			
c.	beim Transport von Auswanderern	1126	15	3			
					65562	9	—
III.	Ertrag aus dem Transport:						
a.	von Equipagen	2047	19	9			
b.	von gewöhnlichem Landfahrwerk und dergleichen	2500	25	11			
c.	von unbesezten fürstlichen Eisenbahnwagen	318	9	9			
d.	von Militär-Fahrzeugen	4836	10	9			
e.	von Pferden in Stallungswagen	3844	12	5			
f.	von Militärpferden	2617	15	6			
g.	von Hundcn	1530	15	1			
h.	von sonstigen lebenden Thieren in Käfigen, Kisten und Körben	793	11	7			
					18489	—	9
IV.	Ertrag aus dem Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen:						
a.	Locomotiven	5084	9	—			
b.	Tender	1949	27	3			
c.	Waggons	3838	2	11			
					10872	9	2
V.	Ertrag aus dem Güter-Verkehr:						
a.	Eilfrachten	197985	1	2			
b.	gewöhnliche Frachten	3444106	15	2			
c.	Kohlenfrachten	2964266	6	2			
d.	Kofesfrachten	209456	28	8			
e.	Leichen-Transporte	2028	11	4			
f.	Frachtzuschläge bei Versicherung der Güter	9800	9	6			
g.	Provisionen	6353	9	3			
h.	Lager-, Lade- und Wiegegelder	4731	3	9			
i.	Rückfrachten für verfahrene Güter	80	11	11			
k.	Konventionalstrafen	8779	25	8			
l.	Dienstgutfrachten	68924	28	1			
m.	Riesfrachten	22129	4	4			
					6938642	5	—
	Latus	—	—	—	8793875	19	8

		Thlr.			Sgr.			Pfg.		
		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
VI.	Ertrag aus dem Vieh-Transport:				8793875	19	8			
a.	von Koppelpferden und Fohlen.....	20841	10	5						
b.	von sonstigem Vieh	164814	9	6						
					185655	19	11			
VII.	Ertrag aus dem Transport von Postgütern.....	—	—	—	7562	27	6			
VIII.	Verzinsung vom Anlage-Kapital der Strecke „Minden-Landesgränze“ durch die Königlich Hannover'sche Eisenbahn-Verwaltung	20334	4	11						
b.	Bergütung für die Mitbenutzung der Strecke „Minden-Löhne“ durch die Königlich Hannover'sche Eisenbahn-Verwaltung	40000	—	—						
c.	Verzinsung vom Anlage-Kapital der Strecke „Emmerich-Landesgränze“ durch die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Verwaltung	38000	—	—						
d.	$\frac{2}{3}$ % der Ausgaben für den Bau und das Betriebs-Material der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn, der Köln-Gießener Eisenbahn und der festen Rheinbrücke	308	26	—						
e.	Zuschuß des Staates zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	—	—	—						
f.	Zuschuß des Staates zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Köln-Gießener Eisenbahn und der festen Rheinbrücke	315789	3	3						
g.	Rente von der Ueberbrückung im Lippethale	1812	25	10				416245	—	—
IX.	Einnahme aus dem Betriebe der festen Rheinbrücke:									
1	Eisenbahnbrücke:									
a.	aus dem Personen-Verkehr	4271	—	—						
b.	aus dem Güter-Verkehr	20846	4	10						
c.	aus sonstigen Einnahmen.....	190	29	3						
2	Landbrücke:				25308	4	1			
a.	von Personen.....	8250	26	8						
b.	von Thieren.....	9852	23	6						
c.	von Fahrzeugen	14182	1	3						
d.	aus sonstigen Einnahmen.....	459	3	4						
					32744	24	9			
X.	Einnahme aus dem Betriebe der Schiffbrücke:				58052	28	10			
a.	von Personen.....	14370	8	2						
b.	von Thieren.....	4476	19	6						
c.	von Fahrzeugen	6083	21	9						
d.	aus sonstigen Einnahmen.....	400	14	9						
					25331	4	2			
XI.	Ertrag aus der Benutzung des elektromagnetischen Telegraphen	—	—	—	4709	9	3			
XII.	Insgesamt:									
1	Pächte von Grundstücken	5075	27	7						
2	Miethe von Gebäuden	4907	22	10						
3	Miethe von Restaurationen	13704	23	4						
4	Miethe von Lokalien für die Königl. Post und für den Staats-Telegraphen	2454	29	3						
5	Ertrag aus Gräbereien und Pflanzungen	1834	27	2						
6	Miethe von Lagerplätzen an oder auf den Stationen	10201	6	2						
7	Einnahme aus dem Verträge, betreffend die Oberhausener Zweigbahn und aus sonstigen kontraktlich gesicherten Recognitionsgeldern für Mitbenutzung der Bahn oder der Bahnhöfe	3394	11	1						
Latus.....		41573	27	5	9491432	19	4			

		Lfr.			Sgr.			Pfg.			
		Lfr.	Sgr.	Pfg.	Lfr.	Sgr.	Pfg.	Lfr.	Sgr.	Pfg.	
XII.	8	Ertrag aus abgängigen Betriebs-Gegenständen, Materialien, Transport.....	41573	27	5	9491432	19	4			
		Utensilien z.	9932	27	11						
	9	Ertrag aus verkauften Drucksachen (Reglements, Frachtbriefen, Anmeldezetteln, Tarifen z.).....	1247	16	4						
	10	Wagenmiete resp. dabei vorkommende Konventionalstrafen:									
		a. von Eisenbahn-Gesellschaften	282000	12	5						
		b. von sonstigen Privaten	6782	—	11						
			288782	13	4						
	11	Ersatz der Kosten für Unterhaltung der Eisenbahn-Postwagen ..	18316	13	10						
	12	Bergütung für Postpäckräume in Koulisse- und Personenwagen	34919	13	1						
	13	Bergütung für die Bedienung der geneigten Ebene am Rhein- hafen zu Ruhrort.....	338	3	—						
	14	Ertrag aus den Werft- und Hafengebühren am Rheinhafen zu Ruhrort	666	17	3						
	15	Bergütung für die durch Maschinenkraft von den Stationen nach den Zechen und Etablissements und umgekehrt beförderten Wagenladungen	289587	22	8						
	16	Gehalts-Abzüge der Angestellten bei Stellvertretungen	1588	29	2						
	17	Zinsen der Geld-Vestände	104489	15	2						
	18	Sonstige Einnahmen	4342	21	2				795786	10	4
			Summa aller Einnahmen			—	—	—	10287218	29	8

		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Ausgabe.							
A. Bahn-Verwaltung.							
I.	Personal:						
1	Gehalt der Bahn-Direktoren	4325	—	—			
2	Befoldungen des technischen Bureau's der Bahn-Verwaltung	5742	10	—			
	Kosten der Dienstbekleidung für die Bauboten .	37	4	3	5779	14	3
3	Gehalt der Betriebs-Inspektoren (incl. Entschädigung für zwei Dienstwohnungen)	9404	5	—			
4	Gehalt der technischen Assistenten der Betriebs-Inspektoren, für Geometer-Arbeiten, Bauzeichnungen, Schreibhülfe, so wie für Botendienste bei den Betriebs-Inspektoren	13481	18	8			
5	Gehalt der Bahnhof-Inspektoren	23887	15	—			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	1173	5	2	25060	20	2
6	Gehalt der Aufseher von Haltestellen	1584	15	—			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	70	28	4	1655	13	4
7	Kohlen für den Heizungsbedarf der Bahnhof-Inspektoren und Haltestellen-Aufseher	653	12	1			
8	Gehalt der Bahnhof-Inspektor-Gehülfen	9312	19	—			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	755	10	3	10067	29	3
9	Gehalt der Stations-Aufseher	6326	21	5			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	718	4	2	7044	25	7
10	Gehalt der Aspiranten für den Stationsdienst	1615	24	—			
11	Gehalt der Stations- und Perronwärter	9620	28	3			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	626	17	7	10247	15	10
12	Gehalt der Portiers	3755	15	—			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	494	15	1	4250	—	1
13	Gehalt der Bahnmeister	16478	25	6			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	1038	12	2	17517	7	8
14	Gehalt der Signal- und Bahnwärter	78102	5	1			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	7337	16	7	85439	21	8
15	Gehalt der Bahnwärter	13423	18	3			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	749	27	4	14173	15	7
16	Gehalt der Weichensteller	85023	1	1			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	5498	15	8	90521	16	9
17	Gehalt der Nachtwächter	15473	12	11			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	209	14	10	15682	27	9
18	Löhne für den Nachtdienst	51873	17	2			
	Kosten der Dienstbekleidung für die Nachstellvertreter	722	8	—	52595	25	2
	Latus	369516	22	10			

					Lhr.	Sgr.	Pfg.	Lhr.	Sgr.	Pfg.	
I.	19	Stellvertretungskosten:	Transport.....			3695	16	22	10		
		a. in Krankheits- oder Sterbefällen.....	5511	7	4						
		b. an Erholungstagen und für Kirchenbesuch .	4962	2	11						
	c. in Fällen der Beurlaubung und Suspension	1087	25	6	11561	5	9				
	20	Für Reise-, Umzugs- und Uebernachtungs-Entschädigungen	2533	5	8			383611	4	3	
II.		Unterhaltung der Bahn, Gebäude und sonstigen Anlagen incl. Utensilien:									
	1	Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Bankets..	11898	18	7						
	2	" " Oberbaues auf der Bahn	120236	8	10						
	3	" " Oberbaues in den Bahnhöfen (einschließlich der Drehscheiben, Weichen, Kreuzungen, Schiebebühnen).....	36925	23	4						
	4	" der Brücken und Durchlässe.....	4502	25	5						
	4a	" " Tunnels.....	2843	2	4						
	5	" " Gebäude, Postlokale (excl. Werkstätten, Kesselöfen, Wasserstationsgebäude, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen), Wärterhäuser und Wärterbuden.....	21721	20	4						
	6	" " Einfriedigungen der Bahn und der Bahnhöfe	11735	3	1						
	7	" " Hafensassins in Ruhrort	1113	2	1						
	8	Berzinsung und Unterhaltung der Bauten in Löhne.....	1070	1	10						
	9	Unterhaltung aller sonstigen Anlagen, als: Perrons, Barrieren, Warnungstafeln, Wege-Uebergänge, Abfuhrwege, Abwässerungs-Anlagen, Garten-Anlagen, Pflanzungen, Stationspumpen und Brunnen zc.	37372	23	2						
	10	Reparatur der Utensilien bei Unterhaltung des Bahnkörpers, des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe	3608	25	—			253028	4	—	
III.		Telegraphen, optische Nachtsignale und Uhren:									
	1	Aufsicht und Bedienung	6382	13	10						
	2	Unterhaltung der Telegraphen und der dazu gehörigen Gerätschaften:									
		a. optische	3113	24	9						
		b. elektromagnetische	4587	17	—	7701	11	9			
	3	Kosten der optischen Nachtsignale.....	18176	14	—						
	4	Unterhaltung der Uhren auf den Stationen	740	14	8			33000	24	3	
IV.		Kosten für den Betrieb der festen Rheinbrücke:									
	1	a. Gehalt des Brückenmeisters.....	500	—	—						
		b. Dienstbekleidung desselben	17	22	6	517	22	6			
	2	a. Gehalt der Brückengeld-Einnehmer	2863	19	1						
		b. Dienstbekleidung derselben.....	222	22	11	3086	12	—			
	3	a. Gehalt der Brückenwärter.....	2658	—	—						
		b. Dienstbekleidung derselben.....	355	14	9						
		c. Löhne für Hilfsarbeiter	738	29	—	3752	13	9			
		Latus.....	7356	18	3			669640	2	6	

		Lfr.			Sgr.			Pfg.		
IV.	4	Transport.....	7356	18	3	669640	2	6		
		a. Gehalt, Stellvertretungskosten und persönliche Zulage der Signal- und Bahnwärter auf der festen Rheinbrücke	560	—	—					
		b. Dienstbekleidung derselben	18	15	11					
		c. Kosten der Heizung der Wärterbuden	15	—	—	593	15	11		
	5	a. Reparatur der Brückenbahnen	6075	3	10					
		b. " des Rampenpflasters	1289	6	7					
		c. " " Bahnoberbaues auf der Eisenbahnbrücke und den Rampen	1418	3	2					
		d. " " Lackfarbenanstrichs	1617	26	7					
		e. " " Eisenbaues auf der Eisenbahnbrücke	26	5	6	10426	15	8		
	6	Kosten der Gasbeleuchtung	996	9	8					
7	Unterhaltung und Ersatz von Messfilien	144	8	9						
8	Sonstige Ausgaben	740	10	10				20257	19	1
V.	Kosten für den Betrieb der Schiffbrücke:									
	1	Gehalt des Brückenmeisters	540	—	—					
	2	a. Gehalt der Brückengelb-Einnahmer	1636	10	11					
		b. Dienstbekleidung derselben	127	8	10	1763	19	9		
	3	a. Gehalt der Brückenwärter	1772	—	—					
		b. Dienstbekleidungskosten derselben	236	29	10					
		c. Gehalt der Schiffbrückenwärter	5308	17	10					
		d. Dienstbekleidung derselben	623	21	9					
		e. Löhne für Hilfsarbeiter	426	25	3	8368	4	8		
	4	Unterhaltung der Schiffbrücke	6871	12	2					
5	Kosten der Beleuchtung	842	26	3						
6	Unterhaltung und Ersatz von Messfilien	646	12	—						
7	Sonstige Ausgaben	692	29	8				19725	14	6
VI.	Zusammen:									
	1	Heizung der Wärterbuden:								
		a. für den Tagesdienst	4181	20	4					
		b. für den Nachtdienst	2404	26	3					
		c. Unterhaltung und Reinigung der Defen und Kamme	175	—	4	6761	16	11		
	2	Steuern und öffentliche Lasten	3563	28	9					
	3	Feuer-Versicherungen	1074	18	4					
	4	Prämien an Bahnwärter	816	—	—					
	5	Unterhaltung und Ersatz des Inventars und des sonstigen Betriebmaterials der Bahnverwaltung	8186	26	1					
	6	Löhne für Nachtpatrouillen, Reinigen der Bahnhöfe, Bewegen der Draisinen	6603	19	9					
7	Bureaubedürfnisse:									
	a. Schreib- und Zeichenmaterialien	2002	27	2						
	b. Drucksachen, Bücher, Karten und öffentliche Blätter	1231	24	5						
	c. Buchbinderarbeit	33	1	9						
	d. Insertionskosten	19	5	9						
	e. Porto	24	5	—						
	f. Stempelgebühren und Vereidigungskosten ..	89	20	—	3400	24	1			
Latus		30407	13	11	709623	6	1			

		Thlr.			Sgr.			Pfg.		
VI.	8	Transport.....	30407	13	11	709623	6	1		
	9	Frachten für Dienstgüter der Bahnverwaltung.....	17492	25	2					
		Neu- und Ergänzungsbauten:								
		a. Brücken	844	5	—					
		b. Geleise	146577	16	1					
		c. Hochbauten (incl. Werkstätten)	146969	21	8					
		d. Verschiedene	65221	25	9					
			359613	8	6					
	10	Extraordinaire und unvorhergesehene Ausgaben:								
		a. Reinigen der Bahn und der Bahnhöfe vom Schnee und Eis	2587	24	2					
	b. Sonstige Ausgaben	26916	12	1						
		29504	6	3						
					437017	23	10			
		Summa A. Bahn-Verwaltung....	—	—	—	1146640	29	11		
B. Transport-Verwaltung.										
I.		Allgemeine Kosten:								
	1	Gehalt der Betriebs-Direktoren	4050	—	—					
	2	„ des Betriebs-Kontroleurs, Assistenten desselben und Bureau-Gehülfen	3011	—	—					
	3	„ der Rassen- und Zug-Revisoren	1850	—	—					
	4	„ der Magazin-Verwalter, deren Gehülfen und Arbeiter	13703	9	—					
	5	„ der Lokomotivführer	85482	4	2					
	6	a. Meilengelder der Lokomotivführer.....	9137	19	—					
		b. Dienstbekleidungskosten derselben	4917	24	10					
		c. Kofes- und Del-Prämien	14439	28	—					
		d. Regelmäßigkeits-Prämien	1870	28	—					
			30366	9	10					
	7	Gehalt eines Maschinen-Auffsehers in Dortmund	400	—	—					
	8	„ der Feizer	78574	22	1					
	9	a. Meilengelder der Feizer	5306	3	8					
		b. Dienstbekleidungskosten derselben	5864	26	10					
		c. Kofes- und Del-Prämien	3420	6	8					
			14591	7	2					
	10	Gehalt der Bremser	135073	—	7					
	11	a. Meilengelder der Bremser	26161	13	2					
		b. Dienstbekleidungskosten derselben	20255	12	1					
			46416	25	3					
	12	Reise- und Umzugskosten der vorstehend verzeichneten Angestellten	2689	17	10					
	13	Stellvertretungskosten:								
		a. in Krankheits- und Sterbefällen	3370	19	6					
		b. in Fällen der Beurlaubung oder Suspension	269	3	—					
			3639	22	6					
		Latus	419847	28	5					

			Zflr.	Sgr.	Pfg.	Zflr.	Sgr.	Pfg.
I.	14	Transport.....	419847	28	5			
	15	Entschädigung für Uebernachten außerhalb der Station	14738	1	—			
		Materialien, Geräte und Löhne für Beleuchtung der Stationen, der Dienst- und Arbeitslokale (excl. der besonderen Güter- dienstlokale und der Werkstätten):						
		a. Gas	22807	4	—			
		b. Talg resp. Stearin	1226	6				
		c. Del und Dochte	8784	6	11			
		d. Geräte	3334	11	3			
		e. Löhne	4940	23	6			
			39879	12	2			
	16	Beleuchtung der Züge incl. Unterhaltung der Lokomotiv- und Wagen-Signallaternen	14642	4	7			
	17	Materialien, Geräte und Löhne für Heizung der Betriebsdienst- und Arbeitslokale (excl. der Wärterbuden, der besonderen Güterdienstlokale und der Werkstätten):						
		a. Holz	384	15	3			
		b. Kohlen resp. Kokesabfälle	3164	1	3			
		c. Geräte	192	14	—			
		d. Löhne	333	3	6			
		4074	4	—				
18	Materialien, Geräte und Löhne für Reinigung der Betriebs- dienst- und Arbeitslokale (excl. der besonderen Güterdienst- lokale und der Werkstätten), Unterhaltung und Wäsche der Bettlischer und Handtücher für das Zug- und Fahrpersonal	8041	4	6				
19	Feuerversicherung für Mobilar und Materialien	112	—	—				
20	Bureau-Bedürfnisse:							
	a. Druckfachen	3926	22	5				
	b. Schreib- und Zeichenmaterialien	1010	19	11				
	c. Buchbinderarbeit	58	28	10				
	d. Porto	62	3	1				
	e. Stempel-Apparate	103	25	10				
	f. Insertionen	19	5	5				
		5181	15	6				
21	Für Formiren der Züge, Wagenschieben, Be- wegen der Drehscheiben und Schiebebühnen	74995	26	7				
	Kosten der Dienstkleider für die Vormänner der Wagenrangirer	576	16	10				
		75572	13	5				
22	Unterhaltung und Neubeschaffung der Utensilien und Gerät- schaften in den Magazinen	882	10	10				
23	Unvorhergesehene Ausgaben	8062	15	2				
					591033	19	7	
II.	Kosten der Transportmittel:							
1	Gehalt des Ober-Maschinenmeisters	2300	—	—				
2	" der Maschinenmeister und Maschinen-Berführer	11642	24	—				
3	Schreib- und Zeichenhülfe für die Maschinen-Verwaltung	14022	23	6				
4	Gehalt des Vorstehers der Wagen-Verwaltung	1700	—	—				
5	" der Berführer und des Technikers bei der Wagen- Verwaltung	3270	—	—				
6	Gehalt der Portiers und der Nachtwächter für die Wagen- und Maschinen-Werkstätten	1902	22	3				
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	32	18	3				
		1935	10	6				
	Latus	34870	28	—	591033	19	7	

		Lhr. Sgr. Pfg.			Lhr. Sgr. Pfg.			
		Transport.....	34870	28	—	591033	19	7
II.	7	Gehalt der Wagenmeister	8302	14	—			
		Kosten der Dienstbekleidung für dieselben	499	8	2			
	8	Schreib- und Zeichenhilfe für die Wagen-Verwaltung.....	8801	22	2			
	9	Reise- und Umzugs-Erschädigungen.....	5270	25	—			
	10	Stellvertretungskosten.....	956	8	1			
	11	Feuerung der Lokomotiven:	26	29	11			
		a. Holz.....	5522	12	3			
		b. Kokes und Kohlen.....	192172	13	7			
		c. Löhne für Kokes- und Kohlenträger.....	7487	26	3			
		d. Kokesförde und sonstige Utensilien.....	1485	—	4			
			206667	22	5			
	12	Reparatur der Lokomotiven und Tender:						
		a. Arbeitslöhne.....	75882	19	11			
		b. Materialien.....	65527	21	6			
		c. Kosten für Reserve-Achsen und Räder.....	19103	15	5			
			160513	26	10			
	13	Reparatur der Wagen:						
		a. Arbeitslöhne.....	131633	7	6			
		b. Materialien.....	94759	19	6			
			226392	27	—			
	14	Reparatur der Wagen-Achsen und Räder:						
		a. Arbeitslöhne.....	8083	25	1			
		b. Materialien.....	6473	—	2			
		c. Kosten für Reserve-Achsen und Räder.....	28149	11	5			
			42706	6	8			
	15	a. Unterhaltung, Wiederherstellung und Reinigung der Lokomotiv- und Wagenschuppen und der Wasserstationsgebäude incl. Wassertrahnen, Pumpen, Brunnen, Röhrenleitungen und Wasser-Reservoirs.....	12479	1	—			
		b. Unterhaltung der Wasserhebungs-Maschinen excl. Heizungs-Material und incl. Bedienung.....	7832	3	10			
		c. Heizungs-Material der Wasserhebungs-Maschinen.....	3134	1	1			
			23445	5	11			
	16	Unterhaltung und Ersatz des sonstigen Betriebs-Inventars (excl. des speziell zum Personen-, Gepäc- und Güter-Transport gehörigen).....	2433	23	11			
	17	a. Schmiermaterial für Lokomotiven u. Tender.....	46118	19	3			
		b. Verpackungsmaterial für " " ".....	1906	1	3			
		c. Putzmaterial " " ".....	18787	3	7			
		d. Löhne für Putzen der " " ".....	38427	17	—			
		e. Löhne für Wasserpumpen.....	4236	7	8			
			109475	18	9			
	18	a. Schmiermaterial für Wagen.....	27538	2	7			
		b. Putzmaterial " ".....	1539	27	1			
		c. Löhne für Putzen der Wagen.....	11282	7	6			
			40360	7	2			
		Latus.....	861922	11	10	591033	19	7

		Ihtr. Sgr. Pfg.			Ihtr. Sgr. Pfg.			
II.	19	Transport.....	861922	11	10	591033	19	7
		Unterhaltung, Heizung, Schmierer, Verpackung und Bedienung der stehenden Dampfmaschinen für die Werkstätten.....	14733	13	11			
	20	a. Vermehrung der Arbeitsmaschinen der Maschinen-Verwaltung.....	9958	28	1			
		b. Unterhaltung und Ersatz der Arbeitsmaschinen der Maschinen-Verwaltung.....	7267	8	3			
		c. Vermehrung der Arbeitsmaschinen der Wagen-Verwaltung.....	5321	16	10			
		d. Unterhaltung und Ersatz der Arbeitsmaschinen der Wagen-Verwaltung.....	7523	18	1			
			30071	11	3			
	21	a. Vermehrung der Werkzeuge der Maschinen-Verwaltung.....	3551	12	9			
		b. Unterhaltung und Ersatz der Werkzeuge der Maschinen-Verwaltung.....	15910	28	6			
		c. Vermehrung der Werkzeuge der Wagen-Verwaltung.....	826	18	4			
		d. Unterhaltung und Ersatz der Werkzeuge der Wagen-Verwaltung.....	10107	9	5			
			30396	9	—			
	22	Unterhaltung der Werkstattegebäude und der zu denselben gehörigen Anlagen als Einfriedigungen, Höfe, Drehscheiben, Schiebehühnen z.:						
		a. der Maschinen-Verwaltung.....	5684	1	5			
		b. der Wagen-Verwaltung.....	2748	21	5			
		8432	22	10				
23	Materialien, Geräte und Löhne für Heizung, Beleuchtung und Reinigung:							
	a. der Maschinen-Werkstätten.....	9076	15	4				
	b. der Wagen-Werkstätten.....	8954	3	1				
		18030	18	5				
24	Assuranz:							
	a. der Werkstätten, Wasserstationsgebäude, Lokomotiv-, Wagen- und Kofesshuppen, incl. Werkzeuge, Utensilien und Materialien...	2813	2	9				
	b. der Lokomotiven, Tender und Wagen....	1419	16	9				
		4232	19	6				
25	Unvorhergesehene Ausgaben.....	3840	5	3				
					971659	22	—	
III.		Kosten des Personen- und Gepäc-Transports:						
	1	Gehalt der Einnehmer.....	5350	—	—			
	2	" der Einnehmer-Gehülfen.....	1420	—	—			
	3	" des Billetkomplers und für Aushülfe desselben.....	539	20	—			
	4	" der Gepäc-Expedienten.....	2500	—	—			
	5	" der Gehülfen der Gepäc-Expedienten.....	3213	3	9			
	6	a. Gehalt der Personenzugführer.....	8910	11	5			
		b. Meilengelder derselben.....	1591	7	—			
		c. Regelmäßigkeitsprämien derselben.....	128	—	—			
		d. Kosten der Dienstbekleidung derselben.....	651	25	6			
			11281	13	11			
	7	a. Gehalt der Personenzug-Badmeister.....	2243	19	9			
		b. Meilengelder derselben.....	313	21	6			
		c. Kosten der Dienstbekleidung derselben.....	411	2	11			
			2968	14	2			
	Latus.....	27272	21	10	1562693	11	7	

		Lhr. Sgr. Pfg.			Lhr. Sgr. Pfg.					
		Transport.....			27272	21	10	1562693	11	7
III.	8	a. Gehalt der Schaffner.....	8017	18	11					
		b. Meilengelder derselben.....	1609	8	5					
		c. Kosten der Dienstbekleidung derselben.....	1234	24	7					
	9	a. Gehalt der Wagenwärter.....	1616	19	—					
		b. Meilengelder und Prämien derselben.....	48	25	2					
		c. Kosten der Dienstbekleidung derselben.....	47	22	5					
						10861	21	11		
	10	Reise- und Umzugs-Entschädigungen.....				1713	6	7		
	11	Stellvertretungskosten.....				66	29	11		
	12	Entschädigung für Uebernachten außerhalb der Station.....				1396	5	6		
	13	a. Kosten der Insertionen und Fahrpläne....	2267	13	4					
		b. " " Fahrбилете.....	2032	25	11					
		c. " " Gepäc, Hunde-, Pferde-, Equi- pagenscheine zc.....	261	21	4					
		d. Drucksachen, Stempel-Apparate und sonstige Bureau-Bedürfnisse der Einnehmer und Gepäc-Expediten.....	1286	4	9					
						5848	5	4		
	14	Unterhaltung und Ersatz der Mobilien und Utensilien für den Personendienst.....				2920	28	10		
	15	Manementgelder der Personengeld-Einnehmer und Gepäc- Abfertigungs-Beamten.....				468	24	4		
	16	Natürlicher Beitrag zu den Besoldungen und Reise-Entschädi- gungen der Postmeister für die durchgehenden Personenzüge im Norddeutschen Verbands.....				4346	28	—		
	17	Unvorhergesehene Kosten, als:								
		a. Schadenersätze.....	5	21	—					
		b. Erstattungen.....	—	29	2					
		c. Extraordinaire Ausgaben.....	4720	14	7					
						4727	4	9		
									59622	27
IV.		Kosten des Güter-Transports:								
	1	Gehalt des Ober-Güter-Inspektors.....				1600	—	—		
	2	" " Güter-Kontroleurs.....				1000	—	—		
	3	" " Güter-Inspektors in Emmerich.....				175	—	—		
	4	" " Assistenten desselben.....				90	—	—		
	5	" der Güter-Expediten.....				12444	10	3		
	6	" " Gehülfsen bei den Güter-Expeditionen.....				35416	20	10		
	7	" " Kassirer.....				1100	—	—		
	8	a. Gehalt der Lademeister.....	20036	19	2					
		b. Kosten der Dienstbekleidung für Ober-Lade- meister und Lademeister.....	195	29	8					
						20232	18	10		
	9	a. Gehalt der Faktoren.....	11895	14	10					
		b. Kosten der Dienstbekleidung für dieselben..	639	15	3					
						12535	—	1		
	10	a. Gehalt der Güter- und Kohlenzugführer...	20722	15	9					
		b. Meilengelder derselben.....	3345	28	7					
		c. Kosten der Dienstbekleidung für dieselben..	1000	9	10					
						25068	24	2		
		Latus.....				109662	14	2	1622316	8
									7	

		Thr.			Sgr.			Pfg.		
		Thr.	Sgr.	Pfg.	Thr.	Sgr.	Pfg.	Thr.	Sgr.	Pfg.
		Transport.....			109662	14	2	1622316	8	7
IV.	11	a. Gehalt der Güterschaffner	3183	23	1					
		b. Meilengelder derselben	385	20	11					
		c. Kosten der Dienstbekleidung für dieselben..	310	24	7					
			3880	8	7					
	12	Reise und Umzugs-Entschädigungen	631	17	6					
	13	Stellvertretungskosten	522	16	3					
	14	Entschädigung für Uebernachten außerhalb der Station.....	1943	3	11					
	15	a. Drucksachen	9869	11	4					
		b. Schreibmaterialien	1241	8	5					
		c. Insertionen	156	17	2					
			11267	6	11					
	16	Materialien, Geräte und Löhne für Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Güterbetriebs-Dienstlokale.....	6122	27	—					
	17	Unterhaltung und Ersatz der Mobilien und Utensilien für den Güterdienst	6977	14	9					
	18	Unterhaltung der Güterschuppen und Ladebühnen	5162	29	5					
	19	Versicherung gegen Feuerschaden:								
		a. der Güter incl. der beladenen Wagen	688	20	7					
		b. der Güterschuppen und ihres Inventars ..	240	12	1					
			929	2	8					
	20	Kosten der Güterverladung:								
		a. Arbeitslöhne	87726	28	2					
		b. Kosten der An- und Abfuhr	19204	—	7					
		c. Bonifikation für von den Versendern selbst angefahrene Güter	4969	3	—					
		d. Bonifikation für von den Empfängern selbst abgeholte Güter	1843	12	8					
		e. Unterhaltung und Ersatz der Wagen- und Stationsdecken	5551	26	9					
		f. Material zum Befestigen der Güter, Aus- besserung beschädigter Emballage und Fastage, Bezeichnung zc.	3908	20	7					
			123204	1	9					
	21	Kosten für zollamtliche Begleitung resp. Bewachung von Gütern	216	18	1					
	22	Katolischer Beitrag zu den Besoldungen und Reise-Entschädi- gungen der Postmeister für die durchgehenden Güterzüge:								
		a. im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande	7192	3	11					
		b. im Westfälischen "	1347	4	9					
			8539	8	8					
	23	Unterhaltung der Kohlenladebühnen am Deutzer Ufer.....	818	15	6					
	24	Managementsgelder der Güterfrachten-Einnehmer.....	1230	7	5					
	25	Unvorhergesehene Ausgaben:								
		a. Schadenersätze:								
		a. für nicht versicherte Güter	1613	4	1					
		β. für versicherte Güter ...	457	21	1					
			2070	25	2					
		b. Erstattungen	3140	22	6					
		c. Sonstige extraordinaire Ausgaben	8286	24	11					
			13498	12	7					
						294606	25	2		
		Latus.....	—	—	—	1916923	3	9		

		Lfr.	Sgr.	Pfg.	Lfr.	Sgr.	Pfg.
V.	Insgemein:						
	Transport.....	—	—	—	1916923	3	9
1	Miethe fremder Wagen und dabei vorkommende Konventionals- strafen.....	440425	13	6			
2	Frachten für Dienstgüter der Transport-Verwaltung.....	37202	11	1			
3	Kosten für Bedienung der geeigneten Ebene zu Ruhrort.....	27	23	4			
4	Beschaffung und Unterhaltung von Feuerlöschgeräthschaften....	562	6	7			
5	Die gesetzlichen Zuschüsse zu den Kranken- und Unterstützungs- lassen der Arbeiter in den Maschinen- und Wagen-Werkstätten	3766	16	10			
6	Sonstige unvorhergesehene Ausgaben.....	15802	24	7			
					497787	5	11
	Summa B. Transport-Verwaltung....	—	—	—	2414710	9	8
	C. Allgemeine Verwaltung.						
I.	Besoldungen und Reisekosten:						
	A. Zentral-Bureau.						
1	Reisekosten und baare Auslagen der Direktions- und Admini- strationsraths-Mitglieder.....	1382	3	9			
2	Gehalt des Spezial-Direktors.....	1800	—	—			
3	" " Bureau-Vorstehers, des Statistikers und dessen Ge- hülfen, des Registrators und der Registratur-Assi- stenten, der Expedienten und Kalkulatoren, des Revisors der Magazine und des Chemikers.....	43226	25	6			
4	Gehalt, Diäten und Löhne der Kanzlisten.....	4719	22	7			
5	Lohn der Drucker bei den autographischen Pressen.....	887	15	—			
6	Gehalt des Verwalters des Schreibmaterialien- und Drucksachen- Magazins und dessen Gehülfen.....	634	—	—			
7	Gehalt des Haupt-Rendanten, der Buchhalter, der Hauptkassen- Assistenten und der Kassenschreiber.....	10461	27	6			
8	Gehalt des Kastellans und der Boten.....	1520	—	—			
	Kosten der Dienstbekleidung für dieselben.....	15826	—	—			
9	Reise-Entschädigungen des Spezial-Direktors und der übrigen Angestellten des Zentral-Bureau's.....	1678	26	—			
		983	14	—			
	B. Abrechnungs-Bureau.						
10	Beitrag zu den Besoldungen und Reise-Entschädigungen der Angestellten im Abrechnungs-Bureau:						
	a. für den Norddeutschen Verband.....	2263	17	5			
	b. für den Westfälischen Verband.....	869	10	3			
	c. für den Rheinischen Verband.....	688	26	5			
	d. für den Mittel- und Westdeutschen Verband.....	687	27	9			
		4509	21	10			
					70284	6	2
	Latus.....	—	—	—	70284	6	2

		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
		Transport.....			70284	6	2
II.	Bureau-Bedürfnisse:						
1	Drucksachen incl. Materialien und Bedürfnisse für die autographischen Pressen, so wie Verpackungsmaterial, als: Säcke, Wachstuch, Fässer, Bindfaden zc.	5490	5	11			
2	Schreib- und Zeichenmaterial	1118	23	1			
3	Buchbinderarbeit incl. Materialien und Geräthschaften	2290	7	7			
4	Heizung, Beleuchtung und Reinigung des Direktions-Gebäudes	1854	23	—			
5	Insertionen	1298	4	3			
6	Porto und telegraphische Depeschen	950	14	3			
7	Stempel	3	10	—			
8	Bücher, Karten und öffentliche Blätter	504	2	9			
9	Unterhaltung und Neuanschaffung der Mobilien und Utensilien im Direktionsgebäude	1738	13	7			
10	Unterhaltung und Ersatz der Materialien und Geräte im chemischen Laboratorium	137	20	8	15386	5	1
III.	Insgemein:						
1	Kosten des Geldverkehrs mit den Bankhäusern	28283	1	5			
2	Geriçtskosten, Notariats- und Mandatarien-Gebühren	759	12	—			
3	Steuern und öffentliche Lasten:						
	a. Staatssteuern	403	5	6			
	b. Kommunalsteuern	28764	15	6			
		29167	21	—			
4	Bauliche Unterhaltung des Direktionsgebäudes	440	15	3			
5	Feuerversicherung des Direktionsgebäudes und des Mobilars ..	70	14	—			
6	Jahresbeitrag für die Beamten-Unterstützungs-kasse	5000	—	—			
7	Unvorhergesehene Ausgaben	26921	29	2	90643	2	10
Summa C. Allgemeine Verwaltung..		—	—	—	176313	14	1
D. Verzinsung und Amortisation.							
1	Zinsen der 4½/oigen Prioritäts-Obligationen I. Emission (3,208,200 Thlr.)	144369	—	—			
2	Zur Amortisation derselben	39700	—	—			
3	Zinsen der 5/oigen Prioritäts-Obligationen II. Emission (3,262,500 Thlr.)	163125	—	—			
4	Zur Amortisation derselben	27300	—	—			
5	Zinsen der 4/oigen Prioritäts-Obligationen II. Emission (1,896,600 Thlr.)	75864	—	—			
6	Zur Amortisation derselben	16500	—	—			
7	Zinsen der 4/oigen Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. A. (3,000,000 Thlr.)	120000	—	—			
8	Zinsen der 4½/oigen Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B. (2,419,700 Thlr.)	108886	15	—			
9	Zinsen der 4½/oigen Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. Ba. (2,585,500 Thlr.)	116510	18	9			
10	Zur Amortisation derselben	14500	—	—			
	Latus	826755	3	9			

		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
	Transport.....	826755	3	9			
11	Zinsen der 4 ^o igen Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A. (20,000,000 Thlr.)	800000	—	—			
12	Zinsen der 4 ^o igen Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B. (6,500,000 Thlr.)	260000	—	—			
13	Zinsen der 4 ^o igen Prioritäts-Obligationen V. Emission (3,089,500 Thlr.), abzüglich der Rückvergütungen	117685	21	4			
14	Zinsen der Aktien	455000	—	—			
15	Zinsen der für den Bau und das Betriebsmaterial der Hauptbahn geleisteten baaren Vorschüsse	31972	19	6			
16	Zinsen der für den Bau der Köln-Siegener Eisenbahn geleisteten baaren Vorschüsse	1285	22	4			
	Summa D. Verzinsung und Amortisation.	—	—	—	2492699	6	11
Rekapitulation.							
	A. Bahn-Verwaltung	—	—	—	1146640	29	11
	B. Transport-Verwaltung	—	—	—	2414710	9	8
	C. Allgemeine Verwaltung	—	—	—	176313	14	1
	D. Verzinsung und Amortisation	—	—	—	2492699	6	11
	Summa sämtlicher Ausgaben.....	—	—	—	6230364	—	7
	Die Einnahme beträgt.....	—	—	—	10287218	29	8
	Ueberschuß.....	—	—	—	4056854	29	1

Konto des Reserve-fonds pro 1865.

N ^o .	Einnahme.	Betrag.			N ^o .	Ausgabe.	Betrag.		
		Thlr.	Sgr.	Pfg.			Thlr.	Sgr.	Pfg.
1	Bestand ultimo 1864.....	100000	—	—	1	Durch Unfälle beim Rangiren und Entgleisen von Eisenbahn-Fahrzeugen veranlaßte Kosten, für Wiederherstellung beschädigter Anlagen, Aufräumungs-Arbeiten etc.....	263	23	1
2	Erfassung von Brandschäden Seitens der beteiligten Feuer-Versicherungs-Gesellschaften etc.	336	10	—	2	Schadenersatz für einen auf Station Gütersloß durch das Auffahren einer Lokomotive beschädigten Wagen nebst mechanischem Cabinet ..	200	—	—
3	Conventionalstrafe für verspätete Lieferung zweier Personenwagen, deren Ankaufspreis dem Reserve-Fonds pro 1864 belastet ist.....	500	—	—	3	Kurkosten und Unterstützungen einiger bei Unfällen auf der Bahn verunglückten Personen, resp. ihrer Hinterbliebenen	726	—	—
4	Zuschuß aus dem Betriebs-Ueberschusse pro 1865	8035	2	3	4	Kosten für Wiederherstellung einiger durch Brand beschädigten Gebäulichkeiten	733	16	10
	Summa der Einnahme.....	108871	12	3	5	Entschädigung für drei, in Folge Zusammenstoßes zweier Züge zertrümmerte Güterwagen fremder Eisenbahn-Verwaltungen	954	—	—
	Hiervon ab die nebenstehende Ausgabe...	8871	12	3	6	Für die Wiederherstellung beschädigter Eisenbahn-Fahrzeuge:			
	Bleibt Bestand ultimo 1865...	100000	—	—	a) der Lokomotiven 843 Thlr. 1 Sgr. 5 Pfg.				
					b) der Wagen... 5151 " — " 11 "	5994	2	4	
					Summa der Ausgabe.....	8871	12	3	

Anlage XXVI.

Regulativ

zur Berechnung der Summen, welche in den Erneuerungsfonds des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens von dem Jahre 1865 ab zu perfiren sind.

(Genehmigt durch Ministerial-Rescript).

Vom 1. Januar 1865 ab sollen die Rücklagen in den Erneuerungsfonds und die Verwendungen dieses Fonds nach folgender Vorschrift erfolgen:

§. 1.

Lokomotiven und Tender.

Für die Erneuerung der Lokomotiven, Tender und der einzelnen Theile derselben werden jährlich $7\frac{1}{2}$ Sgr. pro Lokomotiv-Rugmeile als Rücklage berechnet.

Aus dieser Rücklage werden bezahlt:

- 1) die Beschaffung neuer Lokomotiven und Tender an Stelle abgängiger,
- 2) die Erneuerung von Feuerkasten, so wie von ganzen Platten und Winkelseisen-Ringen,
Deckenankern,
Siederöhren,
Cylindern,
Kolben,
Pleuelstangen,
Kuppelstangen,
Rädern,
Achsen,
Bandagen,
Hinterkesseln, so wie von ganzen Platten und Winkelseisen-Ringen an denselben,
Langkesseln desgl.,
Rauchkammern desgl.,
Kaminen,
Wasserkasten,
Tender-Gestellen.

§. 2.

Wagen, Achsen und Räder.

Für die Erneuerung der Wagen, Achsen und Räder aller Art werden jährlich für jede Achsmeile, welche die eigenen Wagen auf eigenen und fremden Bahnen zurücklegen, so wie für jede Achsmeile, welche die gemeinschaftlichen Norddeutschen Verbands- und Niederländischen Wagen auf eigenen Bahnen zurücklegen, 2 Pfennige als Rücklage berechnet.

Von den zurückgelegten Beträgen wird die Erneuerung bezahlt:

a) bei Personenwagen:

- 1) von ganzen Wagen,
- 2) von Untergestellen,

- von Kasten,
- „ der Polsterung und der Ausstattung des Coupés,
- „ einzelnen Schwellen,
- „ „ Kopfstücken,
- „ „ Oberschwellen,
- „ Decken-Ueberzüge;

b) bei Lastwagen:

- 1) von ganzen Wagen,
- 2) von Untergestellen,
 - „ Kasten,
 - „ dem Bodenbelag,
 - „ Bracken,
 - „ einzelnen Schwellen,
 - „ „ Kopfstücken,
 - „ „ Oberschwellen,
 - „ Decken-Ueberzüge und
 - „ festen Lederdecken;

c) bei den Achsen und Rädern:

- 1) von ganzen Achsen und Rädern,
- 2) von einzelnen Achsen,
 - „ „ Radgestellen,
 - „ „ Bandagen.

§. 3.

a) Schienen und Schwellen.

Für die Erneuerung der Schienen und Schwellen wird nach den auf jeder Bahn durchlaufenen Lokomotiv-Rußmeilen eine Rücklage von $3\frac{1}{2}$ Sgr. pro Rußmeile jährlich berechnet.

Aus diesen zurückgelegten Beträgen werden die Materialkosten für die Erneuerung aller abgängigen Schienen und Schwellen bestritten.

b) Weichen.

Für die Erneuerung derselben werden pro komplette Weiche incl. Bod-, Zungen und Weichenhölzer jährlich 20 Thlr. zurückgelegt.

Aus diesen Beträgen ist die Erneuerung ganzer Weichen und der einzelnen Theile, jedoch excl. des Lohns für Herausnehmen und Einlegen, zu bestritten.

§. 4.

Dieses Regulativ soll bis Ende 1867 Geltung haben.

Rln, 6. September 1865.

Anlage XXVII.

Berechnung der Summe,

welche auf Grund des vorstehenden Regulativs für das Jahr 1865 in den Erneuerungsfonds zurückzulegen ist.

	Betrag.		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.
1. Für Lokomotiven und Tender nebst Achsen und Rädern.			
Im Jahre 1865 sind 726,858 Achsen zurückgelegt worden, und beträgt demnach die zu hinterlegende Summe $726,858 \times 7\frac{1}{2}$ Sgr. =	181,714	15	—
2. Für Wagen, Wagen-Achsen und Räder.			
Es haben zurückgelegt:			
a) die eigenen Wagen auf eigenen und fremden Bahnen.....	28,618,052s		
b) die gemeinschaftlichen Personen- und Gepäckwagen der westlichen Gruppe im Norddeutschen Eisenbahn-Verbande auf eigenen Bahnen	809,179z	"	
c) die Personenzüge im gemeinschaftlichen Eigenthum mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft auf eigenen Bahnen	25,480o	"	
	<u>Summa</u>	29,452,711s	Achsenmeilen.
In den Erneuerungsfonds ist daher zurückzulegen $29,452,711s \times 2$ Pfg. =	163,626	5	3
3. Für Schienen und Schwellen.			
Anzahl der Achsen $726,858 \times 8\frac{1}{2}$ Sgr. =	205,943	3	—
4. Für Weichen.			
Es waren im Ganzen 1494 Stück Weichen vorhanden.			
Daher ist zurückzulegen 1494×20 Thlr. =	29,880	—	—
	<u>Zurückzulegende Gesamtsumme</u>	581,163	23 3

Konto des Fonds

für die Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel pro 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag			
		im Einzelnen.		im Ganzen.	
		Zhlr.	Gr. Pf.	Zhlr.	Gr. Pf.
1	Bestand aus der Rechnung pro 1864	—	—	1638937	15 2
2	Erlös aus verkauften:				
	a) 9,625,631 Pfund alten Schienen, 2 Kreuzungen und 8 Weichen	213624	28 —		
	b) 18,695 alten Schwellen und 1124 l. Fuß Weichenhölzern	2979	5 4	216604	3 4
3	Vergütung für aufgenommene und anderweit verwendete Schienen und Schwellen, an deren Stelle neue für Rechnung des Erneuerungsfonds gelegt worden sind:				
	a) von der Betriebsverwaltung für 17,370 Fuß Schienen und 3 Weichen, abzüglich des Wertes von 1711 Fuß an den Erneuerungsfonds abgegebenen unbrauchbaren Schienen, sowie für 8438 Stück Schwellen, 621,28 Kubikfuß Weichenschwellen und 1 Weichengestell	12683	25 8		
	b) von der Bau-Verwaltung für 8969 Fuß Schienen, 1 Weiche, 803 Schwellen und 223,40 Kubikfuß Weichenschwellen	4904	6 8		
	c) von der Maschinen-Verwaltung für 384,213 Pfund Schienen	7684	7 10		
	d) von der Wagen-Verwaltung für 1348 Pfund Schienen	26	28 10		
	e) von der Magazin-Verwaltung für 4688 Schwellen	621	14 5	25920	23 5
4	Vergütung für an Dritte leihweise überlassene Schienen	—	—	147	16 1
5	Erlös aus dem Verkaufe von 6 abgängigen Lokomotiven (Ravensberg, Weser, Ruhr, Minden, Teutoburg, Düsseldorf) resp. mit Tendern	—	—	18264	19 —
6	Erlös aus verkauften, oder Vergütung für anderweit verwendete, von Lokomotiven und Tendern herrührende abgängige Achsen, Radgestelle, Bandagen und sonstige Materialien, und zwar:				
	168,238 Pfund Eisen	2685	24 5		
	24,284 " Gußstahl	456	11 9		
	22,543 " Kupfer	7138	18 6		
	73,808 " Messing	14768	13 —		
	25,802 " Eisenblech	283	24 7		
	3 Stück eiserne Rohre	—	22 6	25333	24 9
7	Erlös aus dem Verkaufe von 2 abgängigen vieräderigen Kouliffewagen †)	—	—	140	—
8	Erlös aus verkauften, oder Vergütung für anderweit verwendete, von Wagen herrührende abgängige:				
	46,140 Pfund Achsen	1396	3 4		
	23,486 " Radgestelle	311	3 1		
	105,151 " Bandagen	1909	29 9		
	31,122 " Drehspäne	365	20 6		
	Sonstiges Material	2205	8 —	6188	4 8
9	Zinsen des Bestandes und der Einnahmen nach Abzug der Zinsen der Ausgaben	—	—	52939	11 8
10	Zuschuß aus dem Betriebs-Ueberschusse des Jahres 1865	—	—	581163	23 3
11	Ausgelooft, angekaufte und verkaufte Werthpapiere	—	—	328561	23 3
	Summa der Einnahmen	—	—	2894201	14 7

†) Der Werth der 1866 in Abgang kommenden 28 Holzwagen, 6 Personen- und 30 vieräderigen offenen Lastwagen (sfr. Ausgabe pos. 5) wird dem Erneuerungsfonds pro 1866 gutgebracht werden.

Nr.	Ausgabe.	Betrag				In Prozenten der Baukosten des gesammten Oberbaues resp. der Beschaffungskosten aller Transportmittel.
		im Einzelnen.		im Ganzen.		
		Thlr.	Sgr. Pf.	Thlr.	Sgr. Pf.	
1	Material für die Erneuerung des Oberbaues auf den Bahnen: a) Schienen, und zwar: 19,487 Stück à 18', 1 Stück à 16 1/2', 1702 5/8 l. Fuß, 1 Kreuzung und 3 Herzstücke, abzüglich des Wertes der während der Garantiezeit schadhaft gewordenen resp. den Fabrikanten zurückgelieferten Schienen, und zwar: 464 Stück à 18', 3 Stück à 16 1/2' und 29 Stück à 15'	318066	23 —	358037	6 5	
b) 24,394 Stück eichene Schwellen	32905	— 4				
c) Für das Präpariren der Schwellen mit Kreosot	7065	13 1				
2	Material für die Erneuerung des Oberbaues auf den Bahnhöfen: a) Schienen, und zwar: 5008 Stück à 18', 344 Stück à 16 1/2', 1950 Stück à 15', 149 Stück à 13 1/2', 1356 l. Fuß	117596	5 1	189555	24 2	
b) 285 Weichenschienen,	51362	20 6				
c) 31 Leitschienen,						
d) 395 Kreuzspitzen,						
e) 368 Flügelschienen,						
f) 115 Zwangschienen,						
g) 15 Herzstücke,						
h) 109 Kreuzungen,						
i) 63 Weichen,						
k) 99 Zungen,						
l) 59 Weichenböcke,						
m) 3 Winkelschienen,						
n) Kosten für Verzimmern resp. Umändern von Weichen u. und für Anfertigung von Weichenschienen	4093	29 8				
o) 8290 eichene Schwellen	10850	21 11				
p) 45 Kieferne Schwellen	66	22 8				
q) 4214 Kubikfuß Weichenhölzer	2783	22 1				
r) Für das Präpariren der Schwellen mit Kreosot	2801	22 3				
	Summa der Erneuerungskosten des Oberbaues ...	—	—	547593	— 7	Abzüglich der Einnahmen sub Pos. 2 und 3: 2247/100 von 10,714,146 Thaler 13 Sgr. 2 Pf.
3	Für Beschaffung von 3 Güterzug-Lokomotiven (Havensberg, Ruhr, Minden) nebst Tendern abschläglic, incl. Kosten für das Montiren und Ausrüsten derselben *)	—	—	27282	6 9	
4	Für Erneuerung von Lokomotiven und Tendern: 4 kupferne Feuerkasten	6183	16 8	27282	6 9	
6 Lokomotivkessel	16260	2 8				
5260 messingene Siederöhre	40911	29 8				
727 Lokomotiv- und Tenderrad-Bandagen	53598	19 2				
19 Gußstahlachsen	1404	6 4				
1 dito nebst 2 eisernen Treibradgestellen	588	18 3				
	Latus	118947	2 9	27282	6 9	
<p>*) Die Ersatzmaschine Weser (sfr. Pos. 5 der Einnahme) ist bereits im Jahre 1864 bezahlt worden (sfr. Geschäftsbericht pro 1864 S. 297). Die Lieferung und Bezahlung der Ersatzmaschine Leutoburg und Düsseldorf (sfr. Pos. 5 der Einnahme) erfolgt erst im Jahre 1866. Der Kaufpreis der Lokomotiven Havensberg, Ruhr, Minden beträgt im Ganzen 53,800 Thlr.</p>						

Nr.	Ausgabe.	Betrag				In Prozenten der Baukosten des gesammten Oberbaues resp. der Beschaffungskosten aller Transportmittel.
		im Einzelnen.		im Ganzen.		
		Zhfr.	Sgr. Pf.	Zhfr.	Sgr. Pf.	
	Transport	118947	2 9	27282	6 9	
	2 eiserne Treibradgestelle	149	16 2			
	5 Rauchkammern	1374	21 10			
	5 Lang-, 14 Hinterkesselpfatten und 1 Rohrwand	1268	1 4			
	5 Kamine	169	14 8			
	16 Lokomotiv-Dampfcylinder und Vollenbung eines solchen	3017	11 3			
	37 Kolben	1585	22 2			
5	Für Neubeschaffung von Wagen:			126512	— 2	
	28 4r. Holzwagen, als Ersatz für 1866 in Abgang kom- mende (cfr. Anmerkung †) der Einnahme)	13606	10 5			
	2 4r. Kouliffewagen, als Ersatz für abgängige (cfr. Pos. 7 der Einnahme)	1587	14 —			
	1 4r. offener Lastwagen à 100 Ztr. Tragf.) Der Werth der anderweit be- 2 4r. offene " à 200 " " *) wendeten Theile der abgängigen 2 6r. Gepädwagen. (Dieselben sind noch im Wagen ist aus Bau begriffen und werden erst 1866 (Pos. 8 der Ein- nahme, Sonstiges Material" ver- rechnet.	451	— 4			
		30	— 10			
		3565	25 2			
	Kosten für Wagenheile, welche zu 6 im Bau begriffenen Personenwagen den Fabrikanten zugeliessert sind. Die Wagen werden als Ersatz für 1866 in Abgang kom- mende gebaut (cfr. Anmerkung †) der Einnahme) ...	444	— 11			
	Kosten für Wagenheile, welche den Fabrikanten zu 30 im Bau begriffenen 4r. offenen Lastwagen geliefert sind. Die Wagen werden als Ersatz für 1866 in Ab- gang kommende beschafft (cfr. Anmerkung †) der Ein- nahme)	811	20 9			
				20496	12 5	
6	Für die Erneuerung des Wagenparks:					
	a) Wagenlasten resp. Koupees:					
	neue Polsterungen in 52 Koupees	7800	— —			
	4 Deckenüberzüge	64	— —			
	11 Kasten	330	— —			
	320 Kopfstücke	3202	— —			
	231 Kopfrahmstücke	1617	— —			
	123 Seitenrahmstücke	996	— —			
	388 Träger	840	20 —			
	377 Bodenbeläge	9425	— —			
	138 Langschwelen	1390	— —			
	335 Kopfbraden	1005	— —			
	358 Seitenbraden	2148	— —			
	21 Lederdecken	2940	— —			
		31757	20 —			
	b) 232 Stück Achsen	8315	24 10			
	Latus	40073	14 10	174290	19 4	

*) Von den Neubaukosten dieser beiden Wagen, welche 829 Zhfr. 12 Sgr. 10 Pf. betragen, sind 799 Zhfr. 12 Sgr. von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Verwaltung erstattet, und kommen hier nur für Verbesserung der Konstruktion 30 Zhfr. 10 Pf. zur Berechnung.

Nr.	Ausgabe.	Betrag				In Prozenten der Baukosten des gesammten Oberbaues resp. der Beschaffungskosten aller Transportmittel.
		im Einzelnen.		im Ganzen.		
		Thlr.	Sgr. Pf.	Thlr.	Sgr. Pf.	
	Transport	40073	14 10	174290	19 4	
	c) 252 Stück Radgestelle	11717	17 6			
	d) 747 Stück Bandagen	13611	4 4			
	e) Anteil an den Kosten für Erneuerungsarbeiten resp. Beschaffung von Achsen, Rädern und Bandagen zu den gemeinschaftlichen Wagen der westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes	5299	— 4			
				75701	7 —	
	Summa der Erneuerungskosten der Transportmittel.	—	—	249991	26 4	Abzüglich der Einnahmen sub Post. 5, 6, 7 und 8: 1770 % von 11,255,250 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf.
	Hierzu Summa der Erneuerungskosten des Oberbaues	—	—	547593	— 7	
				797584	26 11	
7	Kosten, welche durch die Verwerthung oder anderweitige Verwendung der dem Erneuerungsfonds gehörenden Materialien entstanden sind	—	—	657	14 11	
8	Ausgeloopte, angekaufte und verkaufte Wertpapiere	—	—	321342	11 8	
	Summa der Ausgaben ..	—	—	1119584	23 6	
B a l a n c e.						
	Die Einnahme beträgt.....	2,894,201	Thlr. 14 Sgr. 7 Pfg.			
	„ Ausgabe „	1,119,584	„ 23 „ 6 „			
	bleibt Bestand ult. 1865...	1,774,616	Thlr. 21 Sgr. 1 Pfg.			

B e r e c h n u n g

der Erträge des Betriebes auf der Oberhausen-Arheimer Zweigbahn für das Betriebsjahr 1865.

		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Einnahme.							
I.	Ertrag aus dem Personen-Verkehr:						
a.	aus dem gewöhnlichen Personen-Transport	140316	19	5			
b.	aus dem Transport von Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen	121	—	4			
c.	aus dem Transport von Militär	2215	26	—			
d.	aus dem Transport von Steuerbeamten im Dienst	235	15	10			
e.	aus dem Transport von Auswanderern	426	7	4			
f.	aus Entzügen	353	15	9			
					143668	24	8
II.	Ertrag aus der Gepäcüberfracht incl. Lagergeld:						
a.	beim gewöhnlichen Personen-Transport	4621	3	2			
b.	beim Transport von Militär	2	22	9			
c.	beim Transport von Auswanderern	14	22	9			
					4638	18	8
III.	Ertrag aus dem Transport:						
a.	von Equipagen	92	9	5			
b.	von gewöhnlichem Landfuhrwerk und dergleichen	89	25	11			
c.	von unbefetzten fürstlichen Eisenbahnwagen	77	22	5			
d.	von Militär-Fahrzeugen	116	20	—			
e.	von Pferden in Stallungswagen	305	20	—			
f.	von Militärpferden	40	17	6			
g.	von Hunden	129	10	2			
h.	von sonstigen lebenden Thieren in Käfigen, Kisten und Körben	156	16	5			
					1008	21	10
IV.	Ertrag aus dem Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen:						
a.	Lokomotiven	96	25	4			
b.	Tender	12	3	2			
c.	Waggonn	147	3	1			
					256	1	7
V.	Ertrag aus dem Güter-Verkehr:						
a.	Eilfrachten	18096	7	—			
b.	gewöhnliche Frachten	176318	22	10			
c.	Rohlenfrachten	147370	10	3			
d.	Kohlesfrachten	1669	18	6			
e.	Leichen Transporte	66	2	3			
f.	Frachtzuschläge bei Versicherung der Güter	832	18	2			
g.	Provisionen	779	4	8			
h.	Lager-, Lade- und Wiegegelder	100	21	2			
i.	Rückfrachten für verfahren Güter	4	3	9			
k.	Konventionalstrafen	183	10	—			
l.	Dienstgutfrachten	1237	9	9			
m.	Riesfrachten	232	25	6			
					346891	3	10
	Latus	—	—	—	496463	10	7

		Thr.	Sgr.	Pfg.	Thr.	Sgr.	Pfg.
	Transport.....	—	—	—	496463	10	7
VI.	Ertrag aus dem Viehtransport:						
a.	von Koppelpferden und Fohlen.....	1749	7	10			
b.	von sonstigem Vieh.....	25065	18	5	26814	26	3
VII.	Ertrag aus dem Transport von Postgütern.....	—	—	—	454	—	—
VIII.	Berzinsung vom Anlage-Kapital der Strecke „Emmerich-Landesgränze“ durch die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Verwaltung.....	—	—	—	38000	—	—
IX.	Ertrag aus der Benutzung der elektromagnetischen Telegraphen.....	—	—	—	323	3	6
X.	Insgemein:						
1	Pächte von Grundstücken.....	710	26	10			
2	Miethe von Gebäuden.....	841	4	5			
3	Miethe von Restaurationen.....	2319	—	10			
4	Ertrag aus Gräsereien und Pflanzungen.....	310	1	8			
5	Miethe von Lagerplätzen an oder auf den Stationen.....	1387	11	5			
6	Kontraktlich gesicherte Rekognitionsgelder für Mitbenutzung der Bahn oder der Bahnhöfe.....	51	—	—			
7	Ertrag aus abgängigen Betriebsgegenständen, Materialien, Utensilien z.....	491	24	8			
8	Ertrag aus verkauften Druckfachen (Reglements, Frachtbriefen, Anmeldezetteln, Tarifen z.).....	87	18	6			
9	Wagenmiethe resp. dabei vorkommende Konventionalstrafen:						
	a. von Eisenbahn-Gesellschaften.....	19630	17	3			
	b. von sonstigen Privaten.....	472	3	4			
		20102	20	7			
10	Ersatz der Kosten für Unterhaltung der Eisenbahn-Postwagen..	3084	3	1			
11	Bergütung für Postpacträume in Koulisse- und Personenwagen	620	24	6			
12	Bergütung für die durch Maschinenkraft von den Stationen nach den Zechen und Etablissements und umgekehrt beförderten Wagenladungen.....	148	26	—			
13	Gehalts-Abzüge der Angestellten bei Stellvertretungen.....	132	27	2			
14	Sonstige Einnahmen.....	68	12	9	30356	22	5
	Summa aller Einnahmen....	—	—	—	592412	2	9

Ausgabe.

Gemäß §. 13 des Vertrages zwischen dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariat und der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vom 30. Dezember 1852 partizipirt die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn an sämtlichen Betriebs-Ausgaben für die Köln-Mindener Hauptbahn nebst allen ihren Zweigbahnen, incl. der Beiträge zum Erneuerungs- und Reservefonds, in folgender Weise:

A. An den Kosten für die Bahn-Verwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben:
Diese betragen an:

		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
I.	Personal:						
1	Gehalt des Bahn-Direktors	564	10	3			
2	Befolgungen des technischen Bureau's der Bahn-Verwaltung und Kosten der Dienstbekleidung des Bauboten	910	11	6			
3	Gehalt des Betriebs-Inspektors (incl. Entschädigung für eine Dienstwohnung)	1608	10	—			
4	Für Geometerarbeiten, Bauzeichnen und Schreibhülfe, so wie für Botendienste bei der Betriebs-Inspektion	1707	12	—			
5	Gehalt der Bahnhof-Inspektoren und Kosten der Dienstbekleidung derselben	2197	14	8			
6	Gehalt der Aufseher von Haltestellen und Kosten der Dienstbekleidung derselben	—	—	—			
7	Kohlen für den Heizungsbedarf der Bahnhof-Inspektoren und Haltestellen-Aufseher	58	20	3			
8	Gehalt der Bahnhof-Inspektor-Gehülfen und Kosten der Dienstbekleidung derselben	906	17	2			
9	Gehalt der Stations-Aufseher und Kosten der Dienstbekleidung derselben	85	29	5			
10	Gehalt der Aspiranten für den Stationsdienst	163	24	—			
11	Gehalt der Stations- und Perronwärtner und Kosten der Dienstbekleidung derselben	1054	17	1			
12	Gehalt der Portiers und Kosten der Dienstbekleidung derselben	415	27	2			
13	Gehalt der Bahnmeister und Kosten der Dienstbekleidung derselben	1867	28	4			
14	Gehalt der Signal- und Bahnwärtner und Kosten der Dienstbekleidung derselben	10627	20	8			
15	Gehalt der Bahnwärtner und Kosten der Dienstbekleidung derselben	1410	26	11			
16	Gehalt der Weichensteller und Kosten der Dienstbekleidung derselben	8709	25	6			
17	Gehalt der Nachtwächter und Kosten der Dienstbekleidung derselben	1646	12	10			
18	Löhne für den Nachtdienst	255	—	6			
19	Stellvertretungskosten:						
	a. in Krankheits- oder Sterbefällen	470	7	6			
	b. an Erholungstagen und für Kirchenbesuch	604	25	—			
	c. in Fällen der Beurlaubung und Suspension ..	179	12	—			
		1254	14	6			
20	Für Reise-, Umzugs- und Uebernachtungs-Entschädigungen	248	6	11			
					35693	29	8
	Latus	—	—	—	35693	29	8

		Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
II.	Transport.....	—	—	—	35693	29	8
	Unterhaltung der Bahn, Gebäude und sonstigen Anlagen incl. Utensilien:						
	1 Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Bankets ..	199	15	4			
	2 " " Oberbaues auf der Bahn	5536	19	—			
	3 " " Oberbaues in den Bahnhöfen (einschließlich der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen zc.)	3082	27	5			
	4 " der Brücken und Durchlässe	572	9	3			
	5 " Gebäude, Postlokale (excl. Werkstätten, Kesselöfen, Wasserstationsgebäude, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen), Wärterhäuser und Wärterbuden	3291	19	10			
	6 " Einfriedigungen der Bahn- und der Bahnhöfe	639	28	7			
	7 " aller sonstigen Anlagen, als: Perrons, Barrieren, Warnungstafeln, Wege-Übergänge, Abfuhrwege, Abwässerungs-Anlagen, Garten-Anlagen, Pflanzungen, Stationspumpen und Brunnen zc.	3163	20	—			
	8 Reparatur der Utensilien bei Unterhaltung des Bahnkörpers, des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe	178	5	4	16664	24	9
III.	Telegraphen, optische Nachtsignale und Uhren:						
	1 Aufsicht und Bedienung	660	29	10			
	2 Unterhaltung der Telegraphen und der dazu gehörigen Gerätschaften:						
	a. optische	302	17	7			
b. elektromagnetische	139	16	3				
3 Kosten der optischen Nachtsignale	1668	2	9				
4 Unterhaltung der Uhren auf den Stationen	129	10	2				
IV.	Insgemein:				2900	16	7
	1 Heizung der Wärterbuden:						
	a. für den Tagesdienst	496	15	—			
	b. für den Nachtdienst	44	3	6			
	c. Unterhaltung und Reinigung der Defen und Kamine	622	11	—			
	2 Steuern und öffentliche Lasten	282	22	7			
	3 Feuer-Versicherungen	111	28	—			
	4 Prämien an Bahnwärter	130	—	—			
	5 Unterhaltung und Ersatz des Inventars und des sonstigen Betriebmaterials der Bahn-Verwaltung	740	4	6			
	6 Löhne für Nachtpatrouillen, Reinigen der Bahnhöfe, Bewegen der Drahtseile	777	29	4			
	7 Bureaubedürfnisse:						
	a. Schreib- und Zeichenmaterial	200	13	6			
	b. Drucksachen, Bücher, Karten und öffentliche Blätter	146	—	3			
c. Buchbinderarbeit	1	8	2				
d. Insertionskosten	—	3	7				
e. Porto	—	22	6				
f. Stempelgebühren und Vereidigungskosten	115	—	—				
8 Frachten für Dienstgüter der Bahn-Verwaltung	1167	14	8				
Latus	4107	23	6	55259	11	—	

		Tblr. Sgr. Pfg.			Tblr. Sgr. Pfg.						
IV.	9	Neu- und Ergänzungsbauten:	Transport.....			4107	23	6	55259	11	—
		a. Brücken.....	3	3	1						
		b. Geleise.....	16974	2	11						
		c. Hochbauten (incl. Werkstätten).....	18816	1	11						
		d. Verschiedene.....	1852	22	9	37646	—	8			
	10	Extraordinäre und unvorhergesehene Ausgaben:									
		a. Reinigen der Bahn und der Bahnhöfe vom Schnee und Eis.....	29	15	—						
		b. Sonstige Ausgaben.....	1246	16	6	1276	1	6	43029	25	8
Summa A. Bahn-Verwaltung....			—	—	—	—	—	—	98289	6	8

B. An den Kosten für die Transport-Verwaltung nach dem Verhältnisse der durchlaufenen Lokomotiven- und Wagen-Meilen.

Die ersteren betragen 2,414,710 Tblr. 9 Sgr. 8 Pfg.

Durchlaufen sind (von eigenen Maschinen auf eigenen Bahnen)	2,353,760,84	Lokomotiven-Meilen,
von welchen auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.....	174,323,88	" "
fallen- und (von eigenen und fremden Wagen auf eigenen Bahnen).	35,517,069,2	Wagen-Meilen,
von welchen auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn.....	2,472,409,6	" "

Nach dem ersteren Verhältnisse beträgt der Antheil der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn an obigen Kosten:

$\frac{2,414,710,9,8}{2,353,760,84} \times 174,323,88 = 178,837$	Tblr. 26 Sgr. 9 Pfg.,
$\frac{2,414,710,9,8}{35,517,069,2} \times 2,472,409,6 = 168,092$	" 15 " — "

demnach im Durchschnitt..... 346,930 Tblr. 11 Sgr. 9 Pfg.

oder..... 173,465 Tblr. 5 Sgr. 10 Pfg.

C. An den Kosten für die Allgemeine Verwaltung nach dem Verhältnisse der Bahnlängen:

Die ersteren betragen 176,313 Tblr. 14 Sgr. 1 Pfg., die letzteren 68,900 Meilen.

Die Länge der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn ist..... 8,853 " mithin beträgt der Antheil dieser Bahn an obigen Kosten:

$\frac{176,313,14,1}{68,900} \times 8,853$	oder 20,607 Tblr. 13 Sgr. 1 Pfg.
--	----------------------------------

D. An dem Beitrage zum Erneuerungsfonds nach dem Verhältnisse der durchlaufenen Lokomotiven- und Wagenschmellen.

Der erstere beträgt	581,163 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg.
Hiervon gehen ab die Rücklagen:	
a. für die Erneuerung der der westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes gehörenden gemeinschaftlichen Personen- und Gepäckwagen ad	4495 Thlr. 13 Sgr. 2 Pfg.,
welche der Hauptbahn allein zur Last fallen;	
b. für die Erneuerung der der Köln-Mindener und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Personenzüge ad ...	141 " 16 " 8 "
welche, nach den von den gedachten Wagen auf der Köln-Mindener und Oberhausen-Arnheimer Bahn durchlaufenen 13,686,4 resp. 11,793,8 Schmelzen repartirt, der Hauptbahn mit	
der Oberhausen-Arnheimer Bahn mit	76 " 1 " 1 "
zur Last fallen;	65 " 15 " 7 "
	<hr/> 4,636 " 29 " 10 "

es bleiben daher zu repartiren..... 576,526 Thlr. 23 Sgr. 5 Pfg.
 Durchlaufen sind (von eigenen Maschinen auf eigenen Bahnen) 2,353,760,84 Lokomotiven-Schmelzen,
 von welchen 174,323,88 auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn fallen und
 (von eigenen Wagen auf eigenen Bahnen) 19,919,256,8 Wagen-Schmelzen,
 von welchen 1,223,581,0 auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn fallen.

Nach dem ersteren Verhältnisse beträgt der Antheil der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn an obigem Beitrage:

$\frac{576,526,23,5}{2,353,760,84}$	X	174,323,88 = 42,698 Thlr. 19 Sgr. — Pfg.,
$\frac{576,526,23,5}{19,919,256,8}$	X	1,223,581,0 = 35,414 " 10 " — "

und nach dem letzteren Verhältnisse

	<hr/>	78,112 Thlr. 29 Sgr. — Pfg.
Demnach im Durchschnitt.....		2
		oder..... 39,056 Thlr. 14 Sgr. 6 Pfg.
und zuzüglich obiger...		65 " 15 " 7 "

im Ganzen... 39,122 Thlr. — Sgr. 1 Pfg.

E. An dem Beitrage zum Reservefonds nach Verhältniß der Bahnlängen.

Der erstere beträgt 8035 Thlr. 2 Sgr. 3 Pfg., demnach der Antheil der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn nach den oben sub C. angegebenen Verhältnißzahlen 939 Thlr. 4 Sgr. 1 Pfg.

Refapitulation.

A. Bahn-Verwaltung	98,289 Thlr. 6 Sgr. 8 Pfg.
B. Transport-Verwaltung	173,465 " 5 " 10 "
C. Allgemeine Verwaltung	20,607 " 13 " 1 "
D. Erneuerungsfonds.....	39,122 " — " 1 "
E. Reservefonds.....	939 " 4 " 1 "
	<hr/>
Summa der Ausgaben ...	332,422 Thlr. 29 Sgr. 9 Pfg.
Summa der Einnahmen ..	592,412 " 2 " 9 "
	<hr/>
mithin Ueberschuß...	259,989 Thlr. 3 Sgr. — Pfg.

An Zinsen des Anlage-Kapitals sind zu zahlen:

a.	4 % Zinsen von 3,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen III. Emis- sion Lit. A.	120,000 Thlr. — Sgr. — Pfg.
b.	4½ % Zinsen von 2,419,700 Thlr. Prioritäts-Obligationen III. Emis- sion Lit. B.	108,886 " 15 " — "
		<hr/>
		228,886 Thlr. 15 Sgr. — Pfg.

abzüglich einer der Hauptbahn zur Last fallenden Quote von den Zinsen
der Ausgaben für Betriebsmittel ad. . . . 1475 Thlr. 17 Sgr. 4 Pfg.
und der Zinsen der Bestände des Bau-

fonds ad. 1266 " 15 " 4 "

2,742 " 2 " 8 "

Demnach überhaupt . . . 226,144 Thlr. 12 Sgr. 4 Pfg.

Der Ueberschuß beträgt wie oben

259,989 " 3 " — "

mithin hat weder der Staat, noch die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft einen Zu-
schuß zur Verzinsung des Anlage-Kapitals zu leisten; es verbleibt vielmehr noch ein
Reinertrag von

33,844 Thlr. 20 Sgr. 8 Pfg.



Berechnung

der Erträgnisse des Betriebes auf der Adn-Gießener Eisenbahn für das Betriebsjahr 1865.

		Lhr.	Sgr.	Pfg.	Lhr.	Sgr.	Pfg.
		Einnahme.					
I.	Ertrag aus dem Personen-Verkehr:						
a.	aus dem gewöhnlichen Personen-Transport	229924	23	8			
b.	aus dem Transport von Personen in fürstlichen Eisenbahnwagen	55	8	8			
c.	aus dem Transport von Militär	2765	6	9			
d.	aus dem Transport von Auswanderern	81	7	—			
e.	aus Ertragsügen	259	19	—	233086	5	1
II.	Ertrag aus der Gepäcüberfracht incl. Lagergeld:						
a.	beim gewöhnlichen Personen-Transport	3549	16	6			
b.	beim Transport von Militär	4	1	8			
c.	beim Transport von Auswanderern	4	18	—	3558	6	2
III.	Ertrag aus dem Transport:						
a.	von Equipagen	111	12	10			
b.	von gewöhnlichem Landfuhrwerk und dergleichen	349	10	3			
c.	von unbefetzten fürstlichen Eisenbahnwagen	2	6	—			
d.	von Militär-Fahrzeugen	—	—	—			
e.	von Pferden in Stallungswagen	72	8	—			
f.	von Militärpferden	60	10	—			
g.	von Hunden	333	27	1			
h.	von sonstigen lebenden Thieren in Käfigen, Kisten und Körben	38	25	1	968	9	3
IV.	Ertrag aus dem Transport von Eisenbahn-Fahrzeugen:						
a.	Locomotiven	892	21	1			
b.	Tender	379	20	—			
c.	Waggons	515	27	10	1788	8	11
V.	Ertrag aus dem Güter-Verkehr:						
a.	Eilfrachten	19326	18	3			
b.	gewöhnliche Frachten	757928	14	6			
c.	Kohlenfrachten	132666	18	1			
d.	Kohlesfrachten	39791	8	8			
e.	Leichentransporte	65	12	4			
f.	Frachtaufschläge bei Versicherung der Güter	877	17	3			
g.	Provisionen	269	22	8			
h.	Lager-, Lade- und Wiegegelder	1425	7	1			
i.	Rückfrachten für verfahrne Güter	14	13	9			
k.	Konventionalstrafen	1964	11	8			
l.	Dienstgutfrachten	10165	18	3			
m.	Riesfrachten	1303	26	—	965799	8	6
	Latus.....	—	—	—	1205200	7	11

Ausgabe.

Gemäß §. 15 des Vertrages zwischen dem Königlich Eisenbahn-Kommissariat und der Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vom 22. Juni 1854 partizipirt die Köln-Giesener Eisenbahn an sämmtlichen Betriebs-Ausgaben für die Köln-Mindener Hauptbahn nebst allen ihren Zweigbahnen, incl. der Beiträge zum Erneuerungs- und Reservefonds, in folgender Weise:

A. An den Kosten für die Bahn-Verwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben:
Diese betragen an:

		Lhr.	Sgr.	Pfg.	Lhr.	Sgr.	Pfg.
I.	Personal:						
1	Gehalt des Bahn-Direktors	1200	—	—			
2	Befolgungen des technischen Bureau's der Bahn-Verwaltung und Kosten der Dienstbekleidung der Bauboten	738	17	2			
3	Gehalt der Betriebs-Inspektoren (incl. Entschädigung für zwei Dienstwohnungen)	3295	25	—			
4	Für Geometer-Arbeiten, Bauzeichnen und Schreibhülfe, so wie für Botendienste bei den Betriebs-Inspektionen	3574	26	6			
5	Gehalt der Bahnhof-Inspektoren und Kosten der Dienstbekleidung derselben	7867	18	11			
6	Gehalt der Aufseher von Haltestellen und Kosten der Dienstbekleidung derselben	962	29	10			
7	Kohlen für den Heizungsbedarf der Bahnhof-Inspektoren und Haltestellen-Aufseher	225	14	8			
8	Gehalt der Bahnhof-Inspektor-Gehälfen und Kosten der Dienstbekleidung derselben	2010	24	4			
9	Gehalt der Stations-Aufseher und Kosten der Dienstbekleidung derselben	586	29	7			
10	Gehalt der Aspiranten für den Stationsdienst	200	12	—			
11	Gehalt der Stations- und Perronwärter und Kosten der Dienstbekleidung derselben	4233	28	9			
12	Gehalt der Portiers und Kosten der Dienstbekleidung derselben	—	—	—			
13	Gehalt der Bahnmeister und Kosten der Dienstbekleidung derselben	5520	20	9			
14	Gehalt der Signal- und Bahnwärter und Kosten der Dienstbekleidung derselben	27758	14	5			
15	Gehalt der Bahnwärter und Kosten der Dienstbekleidung derselben	515	23	7			
16	Gehalt der Weichensteller und Kosten der Dienstbekleidung derselben	20987	26	5			
17	Gehalt der Nachtwächter und Kosten der Dienstbekleidung derselben	4162	4	7			
18	Löhne für den Nachtdienst	—	—	—			
19	Stellvertretungskosten:						
	a. in Krankheits- und Sterbefällen	1466	15	6			
	b. an Erholungstagen und für Kirchenbesuch	2299	9	9			
	c. in Fällen der Beurlaubung und Suspension	256	7	—			
20	Für Reise-, Umzugs- und Uebernachtungs-Entschädigungen ...	466	7	10			
					88330	26	7
	Latus	—	—	—	88330	26	7

		Lhr.	Sgr.	Pfg.	Lhr.	Sgr.	Pfg.
		—	—	—	88330	26	7
II.	Transport.....						
	Unterhaltung der Bahn, Gebäude und sonstigen Anlagen incl. Utensilien:						
1	Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Bankets..	4639	29	3			
2	" " Oberbaues auf der Bahn	12815	7	2			
3	" " Oberbaues in den Bahnhöfen (einschließlich der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen etc.)	4462	1	1			
4	" der Brücken und Durchlässe.....	1360	25	5			
5	" " Tunnels	2843	2	4			
6	" " Gebäude, Postlokale (excl. Werkstätten, Kesselhöfen, Wasserstationsgebäude, Lokomotiv-, Wagen- und Güterschuppen), Wärterhäuser und Wärterbuden.....	2688	13	10			
7	" " Einfriedigungen der Bahn und der Bahnhöfe	768	1	9			
8	" aller sonstigen Anlagen, als: Perrons, Barrieren, Warnungstafeln, Wege-Übergänge, Abfuhrwege, Abwässerungs-Anlagen, Garten-Anlagen, Pflanzungen, Stationspumpen, Brunnen etc.....	5595	9	7			
9	Reparatur der Utensilien bei Unterhaltung des Bahnkörpers, des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe	254	29	10	35428	—	3
III.	Telegraphen, optische Nachtsignale und Uhren:						
1	Aufsicht und Bedienung.....	1227	12	2			
2	Unterhaltung der Telegraphen und der dazu gehörigen Gerätschaften:						
	a. optische	736	4	7			
	b. elektromagnetische.....	1265	12	1			
		2001	16	8			
3	Kosten der optischen Nachtsignale.....	3498	10	8			
4	Unterhaltung der Uhren auf den Stationen	36	25	2	6764	4	8
IV.	Kosten für den Betrieb der festen Rheinbrücke:						
1	Gehalt des Brückenmeisters und Kosten der Dienstbekleidung desselben.....	517	22	6			
2	Gehalt der Brückengeld-Einnehmer und Kosten der Dienstbekleidung derselben	3086	12	—			
3	Gehalt der Brückenwärter und Kosten der Dienstbekleidung derselben	3013	14	9			
4	Löhne für Hilfsarbeiter	738	29	—			
5	a. Gehalt, Stellvertretungskosten und persönliche Zulage der Signal- und Bahnwärter auf der festen Rheinbrücke	560	—	—			
	b. Dienstbekleidung derselben	18	15	11			
	c. Kosten der Heizung der Wärterbuden.....	15	—	—			
		593	15	11			
6	a. Reparatur der Brückenbahnen.....	6075	3	10			
	b. " des Rampenpflasters	1289	6	7			
	c. " " Bahnoberbaues auf der Eisenbahnbrücke und den Rampen	1418	3	2			
	d. " " Oelfarbenanstrichs	1617	26	7			
	e. " " Eisenbaues auf der Eisenbahnbrücke	26	5	6			
		10426	15	8			
7	Kosten der Gasbeleuchtung.....	996	9	8			
8	Unterhaltung und Ersatz von Utensilien.....	144	8	9			
9	Sonstige Ausgaben	740	10	10	20257	19	1
	Latus.....	—	—	—	150780	20	7

B. An den Kosten für die Transport-Verwaltung nach dem Verhältnisse der durchlaufenen Lokomotiven- und Wagen-Achsmellen.

Die ersteren betragen 2,414,710 Thlr. 9 Sgr. 8 Pfg.

Durchlaufen sind (von eigenen Maschinen auf eigenen Bahnen)	2,353,760, ⁸⁴	Lokomotiven-Achsmellen,
von welchen auf die Köln-Siegener Bahn	441,837, ⁸⁸	" " "
fallen, und (von eigenen und fremden Wagen auf eigenen Bahnen)	35,517,069, ²	Wagen-Achsmellen,
von welchen auf die Köln-Siegener Bahn	4,262,649, ¹	" " "

fallen.

Nach dem ersteren Verhältnisse beträgt der Antheil der Köln-Siegener Bahn an obigen Kosten:

$$\frac{2,414,710,9,8}{2,353,760,84} \times 441,837,88 = 453,278 \text{ Thlr. } 23 \text{ Sgr. } 11 \text{ Pfg.}$$

und nach dem letzteren Verhältnisse .. $\frac{2,414,710,9,8}{35,517,069,2} \times 4,262,649,1 = 289,806 \text{ " } 2 \text{ " } 7 \text{ "}$

demnach im Durchschnitt..... 743,084 Thlr. 26 Sgr. 6 Pfg.

oder..... 371,542 Thlr. 13 Sgr. 3 Pfg.

C. An den Kosten für die Allgemeine Verwaltung nach dem Verhältnisse der Bahnlängen:

Die ersteren betragen 176,313 Thlr. 14 Sgr. 1 Pfg., die letzteren 68,900 Meilen.

Die Länge der Köln-Siegener Bahn incl. der Zweigbahn von Bezdorf nach Siegen ist 24,307 Meilen, mithin beträgt der Antheil dieser Bahn an obigen Kosten:

$$\frac{176,313,14,1}{68,900} \times 24,307 \text{ oder } 62,201 \text{ Thlr. } 1 \text{ Sgr. } 2 \text{ Pfg.}$$

D. An dem Beitrage zum Erneuerungsfonds nach dem Verhältnisse der durchlaufenen Lokomotiven- und Wagen-Achsmellen.

Der erstere beträgt 581,163 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg.

Hiervon gehen ab die Rücklagen:

a. für die Erneuerung der der westlichen Gruppe des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes gehörenden gemeinschaftlichen Personen- und Gepäckwagen ad..... 4495 Thlr. 13 Sgr. 2 Pfg.,

welche der Hauptbahn allein zur Last fallen;

b. für die Erneuerung der der Köln-Mindener und Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft gehörenden Personenwagen ad... 141 " 16 " 8 "

welche, nach den von den gedachten Wagen

auf der Köln-Mindener und Oberhausen-

Arnheimer Bahn durchlaufenen 13,686,⁴

resp. 11,793,⁶ Achsmellen repartirt, der

Hauptbahn mit 76, " 1, " 1, "

der Oberhausen - Arnheimer

Bahn mit 65, " 15, " 7, "

zur Last fallen;

es bleiben daher zu repartiren..... 576,526 Thlr. 23 Sgr. 5 Pfg.

Durchlaufen sind (von eigenen Maschinen auf eigenen Bahnen) 2,353,760,⁸⁴ Lokomotiven-Achsmellen,

von welchen 441,837,⁸⁸ auf die Köln-Siegener Bahn fallen und (von eigenen

Wagen auf eigenen Bahnen) 19,919,256,⁸ Wagen-Achsmellen,

von welchen 3,195,651,³ auf die Köln-Siegener Bahn fallen.

Nach dem ersteren Verhältnisse beträgt der Antheil der Köln-Giesener Bahn an obigem Beitrage:

	<u>576,526,23,5</u>	×	441,837,88	=	108,223 Thlr. 2 Sgr. 2 Pfg.,
	2,353,760,84				
nach dem letzteren Verhältnisse	<u>576,526,23,5</u>	×	3,195,651,8	=	92,492 " 10 " — "
	19,919,256,8				
			<u>200,715 Thlr. 12 Sgr. 2 Pfg.</u>		
			2		
			100,357 Thlr. 21 Sgr. 1 Pfg.		

E. An dem Beitrage zum Reservefonds nach Verhältniß der Bahnlängen.

Der erstere beträgt 8,035 Thlr. 2 Sgr. 3 Pfg., demnach der Antheil der Köln-Giesener Bahn nach den oben sub C. angegebenen Verhältnißzahlen 2,834 Thlr. 20 Sgr.

Rekapitulation.

A. Bahn-Verwaltung.....	228,809 Thlr. 8 Sgr. — Pfg.
B. Transport-Verwaltung.....	371,542 " 13 " 3 "
C. Allgemeine Verwaltung.....	62,201 " 1 " 2 "
D. Erneuerungsfonds.....	100,357 " 21 " 1 "
E. Reservefonds.....	2,834 " 20 " — "
	<u>Summa der Ausgaben ... 765,745 Thlr. 3 Sgr. 6 Pfg.</u>
	<u>Summa der Einnahmen .. 1,358,588 " 15 " 2 "</u>
	mithin Ueberschuß... 592,843 Thlr. 11 Sgr. 8 Pfg.

An Zinsen des Anlage-Kapitals sind zu zahlen:

a. 4 % Zinsen von 20,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen IV. Emis- sion Lit. A.....	800,000 Thlr. — Sgr. — Pfg.
b. 4 % Zinsen von 6,500,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen IV. Emis- sion Lit. B.....	260,000 " — " — "
c. 4 % Zinsen von den für den Bau der Köln-Giesener Bahn geleisteten baaren Vorschüssen.....	1,285 " 22 " 4 "
	<u>1,061,285 Thlr. 22 Sgr. 4 Pfg.</u>

abzüglich 4% Zinsen von den Baarbe- ständen des Baufonds der Rheinbrücke ad	1,836 Thlr. 18 Sgr. 4 Pfg.
und einer der Hauptbahn zur Last fallen- den Quote von den Zinsen der Ausga- ben für Betriebsmittel ad	21011 " 29 " 10 "
	<u>22,848 " 18 " 2 "</u>

Die Zinsen betragen sonach	1,038,437 Thlr. 4 Sgr. 2 Pfg.
Der Staat garantiert 3 1/2 % Zinsen des Anlage-Kapitals, mithin von vor- stehendem Betrage (7/8 =)	908,632 " 14 " 11 "
Der Ueberschuß beträgt wie oben	592,843 " 11 " 8 "

mithin hat der Staat einen Zuschuß zu leisten im Betrage von 315,789 Thlr. 3 Sgr. 3 Pfg.
während die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zur vollen Verzinsung des Anlagekapitals 129,804 Thlr. 19 Sgr. 3 Pfg.
hat zuschießen müssen.



Nachweisung

über die Verwendung der Gesamt-Einnahme der Rbln-Mündener Eisenbahn und ihrer im Betriebe befindlichen
Zweigbahnen für das Jahr 1865.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.		
Von der Gesamt-Einnahme (Col. 1.) sind verwendet:													Betrag:				
Die Gesamt-Einnahme (incl. der Reste aus den Vorjahren) betrug	die laufenden Betriebs-Ausgaben (incl. der Reste aus den Vorjahren).	zur Melioration und Erweiterung der Bahn-Anlage und zur Beschaffung von Betriebs-Mitteln.	als Beitrag zum Reserve-, resp. Erneuerungsfonds.	zur Tilgung		zur Verzinsung		zur Zahlung der Dividende		zur Zahlung		an sonstigen Ausgaben.	Summa der Ausgaben.	Die zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäts- Obligationen und zur Dividende-Zahlung verwendeten Beträge ergeben für die emittirten Stamm-Aktien und Prioritäts-Obligationen eine Rendite von	der an der Dividende Theil nehmenden Stamm-Aktien.	der an der Zinsentziehung Theil nehmenden Prioritäts-Obligationen.	im Ganzen.
				der Prioritäts-Obliga- tionen.		im Ganzen.	in Prozenten des Aktien-Kapitals.	der Eisenbahn-Ausgabe	der Extra-Dividende	an den Staat.							
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Prozent.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Prozent.	Thlr.	Thlr.	Thlr.		
10287219	2916051	359613	589199	98000	2361442	2296667	17 1/2	420904	1036010	143478	10221364	8,00	13000000	45962000	58962000		

Erläuterungen.

- Ad Col. 1. Hierunter ein Zuschuß aus dem Garantie-Fonds des Staates zum Betrage von 315,789 Thlrn. 3 Sgr. 3 Pfg.
 „ 2. figuriren keine Reste aus den Vorjahren.
 „ 11. Zinsen für Vorschüsse; die Lantime der Direktions-Mitglieder; die ordentlichen Beiträge für die Beamten-Unterstützungs-Kasse und den Rblner
 Dombau.
 „ 12. Der Ueberschuß aus Col. 1. gegen Col. 12. beträgt 65,855 Thlr. Hiervon sind 27,000 Thlr. für die Amortisation des Anlagekapitals der
 Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn zu reserviren, und bleibt der Rest von 38,855 Thlr. der General-Versammlung zur Lantime-Bewilligung
 für den Administrationsrath und zu anderer beliebiger Bestimmung zur Verfügung gestellt.

Vermögens-Bilanz des gesamten

am 31. De-

ACTIVA.				
		Thlr.	Sgr.	Pfg.
I.	Anlagekosten der Hauptbahn von Deuz bis zur Schaumburg-Lippe'schen Gränze nebst Zweigbahn von Duisburg nach dem Duisburger Hafen und der Ruhrorter Zweigbahn.....	20428857	11	1
II.	Betriebs-Material für diese Bahnen	8628588	23	4
III.	Anlagekosten der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	4579581	15	—
IV.	Betriebs-Material für die Zweigbahn	812684	29	6
V.	Anlagekosten der Köln-Siegener Eisenbahn nebst Zweigbahn von Weisdorf nach Siegen.....	20857806	20	3
VI.	Betriebs-Material für diese Bahnen	2263193	—	6
VII.	Anlagekosten der festen Rheinbrücke bei Köln	3284498	24	2
VIII.	Wertbestände:			
	a. laut Materialien- und Geräthschaften-Konto	106637	23	10
	b. " Holzmagazin-Konto	55418	10	9
	c. " Oberbau-Materialien-Konto	41952	8	6
	d. " Holz-Präparir-Anstalt-Konto	4533	24	2
	e. " Wagen-Werksstätten-Konto	86843	3	1
	f. " Maschinen-Werksstätten-Konto	32361	11	—
	g. " Rotes-Brennerei-Konto	1830	5	11
	h. " Ziegelei-Konto	3130	18	6
	i. " Kleider-Konto	14192	16	9
	k. " Schreibmaterialien-Konto	2767	28	11
	l. " Frachtbrief-Debit-Konto	537	10	7
		350205	12	—
IX.	Diverse Vorschüsse	3323440	6	1
X.	Debitoren in laufender Rechnung	7046371	29	2
XI.	Effekten	967253	5	—
XII.	Baare Kasse	87192	8	10
	Summa ...	72629624	4	11
	ab nebenstehende	71807924	4	11
	Mithin Ueberschuß der Activa über die Passiva, repräsentirend den Kapitalbetrag der bis ultimo 1865 amortisirten Prioritäts-Obligationen			
	der I. Emission ad	466300	—	—
	" II. Emission (5 %) ad	237500	—	—
	" II. Emission (4 %) ad	103400	—	—
	" III. Emission Lit. B. a. (4 1/2 %) ad	14500	—	—
		821700	—	—
	Anmerkung:			
	ad I. expt. ...	1024811	17	10
	" III. " ..	145803	3	3
	" V. " ..	303808	3	2
	" VII. " ..	814547	8	—
	" IX. incl. ...	3000000	—	—
				} zur Verwendung gekommene extraordinäre Einnahmen.
				} gezahlte erste Rate der Entschädigung für die Ablösung des dem Saate zustehenden Aktien-Amortisations-Rechts.

Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens

zember 1865.

PASSIVA.				
		Zfr.	Egr.	Pfg.
I.	Aktien-Kapital	13000000	—	—
II.	Prioritäts-Schulden:			
		Zfr.	Egr.	Pfg.
a.	Prioritäts-Obligationen der I. Emission (4 1/2 %/o).....	3208200	—	—
b.	Prioritäts-Obligationen der II. Emission (5 %/o).....	3262500	—	—
c.	Prioritäts-Obligationen der II. Emission (4 %/o).....	1896600	—	—
d.	Prioritäts-Obligationen der III. Emission (4 %/o).....	3000000	—	—
e.	Prioritäts-Obligationen der III. Emission (4 1/2 %/o) Lit. B. ...	2419700	—	—
f.	Prioritäts-Obligationen der III. Emission (4 1/2 %/o) Lit. B. a. ...	2585500	—	—
g.	Prioritäts-Obligationen der IV. Emission (4 %/o) Lit. A.	20000000	—	—
h.	Prioritäts-Obligationen der IV. Emission (4 %/o) Lit. B.	6500000	—	—
i.	Prioritäts-Obligationen der V. Emission (4 %/o).....	3089500	—	—
		45962000	—	—
III.	Fonds für Erneuerung der Schwellen, Schienen und sonstigen Betriebsmittel	1774616	21	1
IV.	Reserve-Fonds für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle.....	100000	—	—
V.	Bestand der Beamten-Unterstützungs-Kasse	401607	—	5
VI.	Bestand der Wittwen- und Waisen-Kasse	151973	23	7
VII.	Bestand der Arbeiter-Kranken-Kassen	87591	7	—
VIII.	Betrag der noch nicht zur Einlösung gekommenen Zinskoupons pro 1865 und der Zinskoupons und Dividendenscheine früherer Jahre.....	442817	7	6
IX.	Betrag der noch nicht zur Einlösung präsentirten, Behufs der Amortisation ausgelosten Prioritäts-Obligationen	58600	—	—
X.	Diverse Depositen	5917025	28	5
XI.	Vortrags-Posten	444036	3	4
XII.	Betriebs-Ueberschuß (nach Abzug der Zuschüsse zum Erneuerungs- und zum Reserve-Fonds).	3467656	3	7
	Summa.....	71807924	4	11
Anmerkung:				
ad X. incl. 5,562,400 Zfr. bis ult. 1865 geleistete Vollaufzahlungen auf die neuen Aktien.				

Unterstützungs-Kasse der Angestellten.

Stand der Rechnung ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.		Nr.	Ausgabe.	Betrag.	
		Ztr.	Gr. Wt.			Ztr.	Gr. Wt.
1	Bestände ultimo 1864	365841	28 8	1	Lebenslängliche Pensionen	2984	14 1
2	Beiträge der Angestellten:			2	Fortlaufende Unterstützungen	733	— 10
	a. an laufenden Beiträgen .	18739	5 6	3	Vorübergehende Unterstützungen	13059	5 4
	b. an Eintrittsgeld	5367	16 11	4	Extraordinäre Ausgaben	3678	14 10
		24106	22 5	5	Nominalwerth der sub Nr. 7 in Einnahme		
3	Rhein-Mündener Eisenbahn-Gesellschaft:				aufgeführten verkauften zwanzig Stück Rhe-		
	laufender Beitrag pro 1865	5000	— —	6	nischen Eisenbahn-Aktien	5000	— —
4	Dieselbe: Ueberweisung aus dem disponibel	845	15 6		Anlauf der sub Nr. 8 in Einnahme aufge-		
	gebliebenen Betriebsüberschussreste pro 1864				führten Werthpapiere	39480	— 6
5	Dieselbe: Ueberweisung extraordinärer Ein-	1867	16 2				
	nahmen	4794	— 3		Summa der Ausgabe	64935	5 7
6	Sonstige extraordinäre Einnahmen						
7	Erlös für die sub Nr. 5 in Ausgabe aufge-	6031	2 —		Balance.		
	führten zwanzig Stück Rheinischen Eisenbahn-				Die Einnahme beträgt	466542	6 —
	Aktien	39900	— —		Die Ausgabe beträgt	64935	5 7
8	Nominalwerth angekaufter Werthpapiere						
9	Zinsen aus vorgedachten Fonds und zwar:				mithin Bestand ultimo Dezember 1865	401607	— 5
	a. von den Beständen in Baar	156	28 6				
	b. von den Beständen in Werth-	17998	12 6		welcher nachgewiesen wird in:		
	papieren				Rhein-Mündener Aktien	40400	— —
		18155	11 —		Rhein-Mündener Prioritäts-Obligationen:		
	Summa der Einnahme	466542	6 —		a. 4 1/2%igen III. Em. Lit. B. . .	24000	
					b. dito dito " B. a. . .	26000	
					c. 4%igen IV. Emission " A. . . .	156900	
					d. dito dito " B. . . .	94800	
					e. dito V. dito	11500	
					4 1/2%igen Rhein-Neckar-Eisenbahn-Prioritäts-	313200	— —
					Obligationen	31500	— —
					4 1/2%igen Rheinischen Prioritäts-Obliga-	15700	— —
					tionen	807	— 5
					Baar		
					Summa wie vor	401607	— 5

Erläuterung ad 2a.
Am Schlusse des Jahres 1865 zählte die Unterstützungs-Kasse 3192 Beteiligte, welche von einem beitragspflichtigen Jahresgehälte in Summa von 753,318 Thalern bezogen.
Beitragspflichtig ist das Gehalt jedes Angestellten mit 9 Pfg. vom Thaler bis einschließlich 500 Thaler, so daß Angestellte, welche über 500 Thlr. jährliches Gehalt beziehen, nur von diesem Betrage den Beitrag leisten.

Kranken- und Unterstützungs-Kasse der Arbeiter in den Wagen-Werkstätten.

Stand ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.			Nr.	Ausgabe.	Betrag.		
		Zhl.	Gr.	Pf.			Zhl.	Gr.	Pf.
1	Bestände ultimo 1864	11020	24	5	1	Krankengeld	2366	27	6
2	Beiträge der Kranken-Kassen-Mitglieder:				2	Vorübergehende Unterstützungen	832	26	—
	a. laufende Beiträge	3635	12	5	3	Außerordentliche Unterstützungen	450	—	—
	b. Eintrittsgelder	77	15	—	4	Beerdigungskosten	135	—	—
3	Beitrag der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft	1817	21	3	5	Für ärztliche Behandlung und für Arzneien	1647	—	—
4	Sonstige Einnahmen:				6	Für angekaufte vier Stück Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	1304	1	6
	a. angekaufte vier Stück Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	800	—	—	7	Diverse Ausgaben	321	25	—
	b. diverse Einnahmen	606	11	10		Summa der Ausgabe	7057	20	—
	c. Zinsen:					Balance.			
	von den Beständen	451	—	—		Die Einnahme beträgt	18409	16	11
	in Wertpapieren	—	22	—		Die Ausgabe beträgt	7057	20	—
	von den Baarbeständen	—	22	—		Reiht Bestand ultimo 1865 ...	11351	26	11
	Summa der Einnahme	18409	16	11		welcher nachgewiesen wird in:			
						Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	800	—	—
						4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B.	700	—	—
						4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B. a.	1700	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A.	6100	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B.	2300	—	—
						Baar	248	3	1
						Summa wie oben	11351	26	11

Kranken-Kasse der Lokomotivführer und Heizer.

Stand ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.			Nr.	Ausgabe.	Betrag.		
		Zhlr.	Gr.	Pf.			Zhlr.	Gr.	Pf.
1	Bestände ultimo 1864	14283	23	7	1	Vorübergehende Unterstützungen	1369	7	6
2	Beiträge der Kranken-Kassen-Mitglieder:				2	Außerordentliche Unterstützungen	1408	22	6
	a. von den Gehältern*)....	1035	5		3	Für angekaufte 500 Thlr. 4 1/2 %ige Rhein-Nabe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen ..	512	15	
	b. von den Meilengeldern ..	1124	18	8	4	Für angekaufte 300 Thlr. 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staats-Anleihe de 1864	305	8	3
	c. von den Lotter- und Del-Prämien	1399	17	11	5	Diverse Ausgaben	687	8	2
				3559 11 7					
3	Sonstige Einnahmen:					Summa der Ausgabe...	4283	1	5
	a. angekaufte 4 1/2 %ige Rhein-Nabe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	500				Balance.			
	b. angekaufte 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staats-Anleihe de 1864	300				Die Einnahme beträgt	19818	4	9
	c. diverse Einnahmen	564	10	3		Die Ausgabe beträgt	4283	1	5
	d. Zinsen:								
	von den Beständen in Werthpapieren	609	22	6					
	von den Baarbeständen		26	10					
				610 19 4					
				1974 29 7					
	Summa der Einnahme...	19818	4	9					
						Bleibt Bestand ultimo 1865...	15535	3	4
						welcher nachgewiesen wird in:			
						4 1/2 %igen Kön = Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B.	1300		
						4 1/2 %igen Kön = Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B. a.	1000		
						4 %igen Kön-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A.	5200		
						4 %igen Kön-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B.	2900		
						4 1/2 %igen Rhein-Nabe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	2300		
						4 1/2 %igen Rheinischen Prioritäts-Obligationen de 1862 ..	1600		
						4 1/2 %iger Königl. Preussischer Staats-Anleihe de 1864 ...	300		
						Baar	935	3	4
						Zusammen wie oben...	15535	3	4

*) Beiträge von 186,859 Thlr. 3 Sgr. 8 Pf. Gehalt der 394 definitiv angestellten Lokomotivführer und Heizer, welche gleichzeitig auch Mitglieder der Beamten-Unterstützungs-Kasse sind.

Kranken-Kasse

der ständigen Bahn- und Bahnhof-Arbeiter der I. Betriebs-Inspektion.

Stand ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.			Nr.	Ausgabe.	Betrag.		
		Zfl.	Gr.	Pl.			Zfl.	Gr.	Pl.
1	Bestände ultimo 1864	10688	14	8	1	Krankengeld	414	26	—
2	Beiträge der Kranken-Kassen-Mitglieder:				2	Außerordentliche Unterstüßungen	245	—	—
	a. laufende Beiträge	2872	2	9	3	Für ärztliche Behandlung und für Arzneien	1338	11	—
	b. zu Gunsten der Hinterbliebenen Verstorbenen eingezogene Sterbegroschen	788	27	6	4	Für angekaufte 300 Thlr. 4 1/2 %ige Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligations	307	15	—
					5	Für angekaufte 900 Thlr. 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staats-Anleihe de 1864	915	24	9
3	Sonstige Einnahmen:				6	Für angekaufte eine neue Köln-Mindener Eisenbahn-Aktie	198	27	—
	a. angekaufte 4 1/2 %ige Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligations	300	—	—	7	Diverse Ausgaben	859	17	9
	b. angekaufte 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staats-Anleihe de 1864	900	—	—		Summa der Ausgabe	4280	1	6
	c. angekaufte eine neue Köln-Mindener Eisenbahn-Aktie	200	—	—		Balance.			
	d. diverse Einnahmen	426	16	11		Die Einnahme beträgt	16696	2	4
	e. Zinsen:					Die Ausgabe beträgt	4280	1	6
	von den Beständen in Wertpapieren	493	27	6		bleibt Bestand ultimo 1865	12416	—	10
	von den Baarbeständen	26	3	—		welcher nachgewiesen wird in:			
		520	—	6		4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligations III. Emission Lit. B.	800	—	—
	Summa der Einnahme	2346	17	5		4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligations III. Emission Lit. B. a.	1000	—	—
		16696	2	4		4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligations IV. Emission Lit. A.	4000	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligations IV. Emission Lit. B.	3200	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligations V. Emission	700	—	—
						2 Stück Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	400	—	—
						4 1/2 %igen Rheinischen Prioritäts-Obligations de 1862	500	—	—
						4 1/2 %igen Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligations	500	—	—
						4 1/2 %iger Königl. Preussischer Staats-Anleihe de 1864	900	—	—
						Baar	416	—	10
						Zusammen wie oben	12416	—	10

Kranken-Kasse

der ständigen Bahn- und Bahnhof-Arbeiter der II. Betriebs-Inspektion.

Stand ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.			Nr.	Ausgabe.	Betrag.		
		Thl.	Gr.	Sfl.			Thl.	Gr.	Sfl.
1	Bestände ultimo 1864	11943	23	4	1	Krankengelb	221	4	—
2	Beiträge der Kranken-Kassen-Mitglieder:				2	Außerordentliche Unterstützungen	555	27	6
	a. laufende Beiträge	1581	7	9	3	Für ärztliche Behandlung und für Arzneien	576	10	10
	b. zu Gunsten der Hinterbliebenen Verstorbener eingezogene Sterbegroschen	130	2	—	4	Für angekaufte 200 Thlr. 4 1/2 %ige Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen ..	205	—	—
					5	Für angekaufte 500 Thlr. 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staats-Anleihe de 1864	508	23	9
3	Sonstige Einnahme:				6	Für angekaufte 2 Stück neue Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	397	24	—
	a. angekaufte 4 1/2 %ige Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	200	—	—	7	Diverse Ausgaben	130	24	7
	b. angekaufte 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staats-Anleihe de 1864	500	—	—		Summa der Ausgabe	2595	24	8
	c. angekaufte 2 Stück neue Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	400	—	—		Balance.			
	d. diverse Einnahmen	346	28	9		Die Einnahme beträgt	15673	3	4
	e. Zinsen					Die Ausgabe beträgt	2595	24	8
	von den Beständen in Wertpapieren	553	17	6		bleibt Bestand ultimo 1865	13077	8	8
	von den Baarbeständen	17	14	—		welcher nachgewiesen wird in:			
		571	1	6		4 Stück Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	800	—	—
	Summa der Einnahme	2018	—	3		4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B.	900	—	—
		15673	3	4		4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B. a.	1000	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A.	3400	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B.	4900	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen V. Emission	300	—	—
						4 1/2 %igen Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.	700	—	—
						4 1/2 %igen Rheinischen Prioritäts-Obligationen de 1862 ..	400	—	—
						4 1/2 %iger Königl. Preussischer Staats-Anleihe de 1864 ...	500	—	—
						Baar	177	8	8
						Zusammen wie oben	13077	8	8

Kranken-Kasse der kündigung Bahn- und Bahnhof-Arbeiter der III. Betriebs-Inspektion.

Stand ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.			Nr.	Ausgabe.	Betrag.		
		Zhlr.	Gr.	Pf.			Zhlr.	Gr.	Pf.
1	Bestände ultimo 1864	4910	13	10	1	Krankengeld	226	—	—
2	Beiträge der Kranken-Kassen-Mitglieder:				2	Außerordentliche Unterstüßungen.....	250	10	—
	a. laufende Beiträge	936	2	—	3	Für ärztliche Behandlung und für Arzneien	500	2	2
	b. zu Gunsten der Hinterbliebenen Verstorbenen eingezogene Sterbegroschen ...	65	24	—	4	Für angekaufte 300 Thlr. 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staatsanleihe de 1864.....	305	8	3
		1001	26	—	5	Verkaufte eine Köln-Mindener Eisenbahn-Aktie	200	—	—
3	Sonstige Einnahmen:				6	Für angekaufte eine neue Köln-Mindener Eisenbahn-Aktie.....	198	27	—
	a. angekaufte 4 1/2 %ige Königl. Preussische Staatsanleihe de 1864	300	—	—	7	Diverse Ausgaben	65	29	3
	b. für verkaufte eine Köln-Mindener Eisenbahn-Aktie	453	3	9		Summa der Ausgabe...	1746	16	8
	c. angekaufte eine neue Köln-Mindener Eisenbahn-Aktie	200	—	—		Balance.			
	d. diverse Einnahmen	310	5	—		Die Einnahme beträgt	7454	24	9
	e. Zinsen:					Die Ausgabe beträgt	1746	16	8
	von den Beständen in Wertpapieren.	257	17	6		Bleibt Bestand ultimo 1865...	5708	8	1
	von den Baarbeständen	21	18	8		welcher nachgewiesen wird in:			
		279	6	2		2 Stück Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien	400	—	—
	Summa der Einnahme...	7454	24	9		4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B.	300	—	—
						4 1/2 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B. a.	600	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A.	2100	—	—
						4 %igen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B.	1100	—	—
						4 1/2 %igen Rheinischen Prioritäts-Obligationen de 1862 ..	300	—	—
						4 1/2 %igen Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	200	—	—
						4 1/2 %iger Königl. Preussischer Staatsanleihe de 1864 ...	300	—	—
						Baar	408	8	1
						Zusammen wie oben...	5708	8	1

Kranken-Kasse


der händigen Bahn- und Bahnhof-Arbeiter der V. Betriebs-Inspektion.

Stand ultimo Dezember 1865.

Nr.	Einnahme.	Betrag.			Nr.	Ausgabe.	Betrag.		
		Zhlr.	Gr.	Pr.			Zhlr.	Gr.	Pr.
1	Bestände ultimo 1864	3376	18	4	1.	Krankengeld	111	12	—
2	Beiträge der Kranken-Kassen-Mitglieder:				2	Außerordentliche Unterstüßungen	80	—	—
	a. laufende Beiträge	504	17		3	Für ärztliche Behandlung und für Arzneien	235	12	11
	b. zu Gunsten der Hinterbliebenen Verstorbenen eingezogene Sterbegroschen ...				4	Für angekaufte 300 Thlr. 4 1/2% oige Königl. Preussische Staatsanleihe de 1864	305	8	3
		504	17		5	Diverse Ausgaben	3	26	9
3	Sonstige Einnahmen:					Summa der Ausgabe...	735	29	11
	a. angekaufte 4 1/2% oige Königlich Preussische Staatsanleihe de 1864	300	—			Balance.			
	b. diverse Einnahmen	315	9	6		Die Einnahme beträgt	4651	5	8
	c. Zinsen:					Die Ausgabe beträgt	735	29	11
	von den Beständen in Werthpapieren	146	22	6		bleibt Bestand ultimo 1865... welcher nachgewiesen wird in:	3915	5	9
	von den Baarbeständen	728	4			4 1/2% oigen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen III. Emission Lit. B. a.	400	—	—
		154	20	10		4% oigen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. B.	2300	—	—
	Summa der Einnahme...	4651	5	8		4% oigen Köln-Mindener Prioritäts-Obligationen V. Emission	300	—	—
						4 1/2% oigen Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.	200	—	—
						4 1/2% oigen Rheinischen Prioritäts-Obligationen de 1862	200	—	—
						4 1/2% oiger Königl. Preussischer Staatsanleihe de 1864	300	—	—
						Baar	215	5	9
						Zusammen wie oben...	3915	5	9

Chronologische Zusammenstellung

der Länge, Anlagelosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse der Köln-Mindener Eisenbahn und ihrer im Betriebe befindlichen Zweigbahnen, sowie der Köln-Siegen-Gießener Bahn incl. Rheinbrücke seit Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Hauptbahn.



Chronologische

Jahr.	1			2		3		4		5		6		7		8			9			10			11
	Länge der Bahnen.											Anlage-Kapital.						Betriebsmittel.						Zahl der von den Lokomoti- ven durch- laufenen Nutz- meilen.	
	Im Ganzen. Meilen.			Durch- schnittlich im Betriebe gewesen.		Doppel- gleisig.		Konzeffionirt			Benutzt			Lokomo- tiven.		Personen- wagen.		Last- wagen.							
								im Ganzen.		davon in Stamm-Aktien.	im Ganzen.		pro Meile Bahnlänge.												
							Thlr.			Thlr.			Stüd.		Stüd.		Stüd.								
1848	37083	35551	2230	16674500	13000000	16674500	449658	54	118	1479	125230														
1849	37083	36213	5430	20174500	13000000	20174500	544036	54	118	1598	138189														
1850	37083	36213	5800	20174500	13000000	20174500	544036	58	118	2055	147930														
1851	37083	36213	11220	20174500	13000000	20174500	544036	65	119	2157	183081														
1852	37083	36213	11220	20174500	13000000	20174500	544036	73	119	2237	198139														
1853	37083	36213	15663	22174500	13000000	22174500	597969	78	119	2296	227989														
1854	37083	36213	19998	22174500	13000000	22174500	397969	93	119	2492	251461														
1855	37078	36206	21864	22174500	13000000	23995976	647088	114	119	2885	277793														
1856	37083	36213	24364	22174500	13000000	24830821	669565	128	121	3141	302604														
1857	46999	44183	34174	25174500	13000000	29441855	630460	146	123	3368	345362														
1858	46701	44187	35973	31274500	13000000	29850008	639173	150	135	3705	335575														
1859	46701	44187	35973	31274500	13000000	30144400	645476	160	160	3828	351273														
1860	46701	44187	35973	31274500	13000000	30296564	648735	176	160	4018	389525														
1861	46701	44187	35973	31274500	13000000	30401434	650980	210	171	4553	459396														
1862	71000	68888	37087	62274500	13000000	58257394	820527	230	181	5364	586417														
1863	71007	68893	39218	62274500	13000000	59295211	835061	244	202	5725	617773														
1864	71007	68900	39997	62274500	13000000	59751857	841492	244	204	5723	671576														
1865	71007	68900	39997	62274500	13000000	60855160	857002	268	201	6335	726858														

Bemerkungen. Die pro 1865 in Kol. 1 und 2 angegebenen Bahnlängen bilden sich, wie folgt:
 a. Länge der Hauptbahn Köln-Binden incl. Duisburger und Ruhrorter Zweigbahnen 37,066 Meilen.
 b. Oberhausen-Kruthheimer Zweigbahn 9,614 „
 c. Hauptbahn Köln-Siegen 22,024 „
 d. Behdorf-Siegerer Zweigbahn 2,283 „

Sa. (Kol. 1) ... 71,007 Meilen.

Davon sind verpachtet:
 a. die Strecke von Minden bis zur Schaumburg-Lippe'schen Gränze an die Königl. Hannover'sche Eisenbahn-Verwaltung 0,246 Meilen,
 b. die Strecke von Emmerich bis zur Niederländischen Gränze bei Ellen an die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft 1,261 „

in Sa... 2,107 Meilen.

bleiben für den diesseitigen Betrieb (Kol. 2) 68,900 Meilen.

Die Längen der Verbindungs- und Umgangsbahnen (Doppelstreden) bei Düsseldorf und Oberhausen, der (Pferde-) Zweigbahn nach dem Rheinbasen zu Wesel, so wie der (angepachteten) Bahn nach Stadtbahnhof Essen sind hier außer Anrechnung gelassen.
 Die Länge Kol. 1 ist überall den unter Kol. 7, 30 und 45, die Länge Kol. 2 überall den unter Kol. 21, 23, 25, 27, 38 und 40 angegebenen Durchschnitts-Berechnungen zu Grunde gelegt worden.

Bzusammenstellung.

12		13		14		15		16		17		18		19		20		21		22		23	
Verbrauch an Heizmaterial pro Zugmeile.		Im Ganzen wurden transportirt.				Hierbei wurden durchschnittlich Meilen durchfahren				Durchschnittliche Einnahme				Frequenz der Bahn.									
		Personen.		Güter.		von jeder Person.		von jedem Zentner Gut.		pro Person und Meile.		pro Zentner Gut und Meile.		Personenmeilen				Güter-Zentnermeilen					
Holz.	Steinkohlen resp. Koks.													überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.	überhaupt.	pro Meile Bahnlänge.
Kubfuß.	Pfund.	Anzahl.		Zentner.		Person.		Zentner.		Pfg.		Pfg.											
0190	167	1451798	3292257	580	1283	2754	434	8419428	237830	41251980	1160356												
025	177	1386493	6077164	587	1069	3132	460	8138288	222887	64944592	1778670												
025	189	1511395	8824385	600	904	3216	420	9063065	248215	87733718	2402807												
025	169	1594834	12945016	599	891	3420	363	9547515	261483	115370782	3159995												
025	161	1597827	16663058	588	845	3528	351	8860509	242664	140853830	3857634												
026	144	1512234	20011452	567	862	3780	324	8569576	234700	172479302	4723778												
024	152	1650310	27733941	549	866	3648	316	9056059	248020	240175352	6577804												
025	160	1756569	35842384	538	763	3708	323	9445030	258725	273493382	7491737												
024	145	2030621	39455220	515	736	3636	318	10452232	286245	290623370	7959013												
024	141	2685682	45375869	507	743	3433	319	13608485	305001	337255983	7564337												
025	149	2696291	49425607	493	682	3374	312	13377945	300041	337109969	7560723												
025	140	2797009	45831767	495	715	3283	311	13852593	310686	327495377	7345098												
025	151	2519718	53177890	529	754	4502	295	13338686	299161	400933035	8992151												
025	155	2532232	65327148	528	790	3475	279	13385308	300206	516078059	11574631												
0217	142	3374665	83044603	491	831	3418	251	16582316	240721	690081393	10017730												
0141	145	3523005	94456366	473	868	3376	229	16750065	243132	817422930	11865109												
0058	150	3701360	110971243	490	903	3407	223	18152242	263458	1001857306	14526231												
0023	225	4051451	128943030	478	901	3390	220	19352568	280879	1161678878	18714518												

Am 20. Dezember 1845 wurde die Strecke Deutz-Düsseldorf dem Betriebe übergeben.
 " 9. Februar 1846 " " " Düsseldorf-Duisburg " " "
 " 15. Mai 1847 " " " Duisburg-Hamm " " "
 (Die Strecke von Duisburg bis Berge-Forbeck war schon seit Dezember 1846 für Kohlen-Transporte benutzt worden.)
 Am 15. Oktober 1847 wurde die Strecke Hamm-Minden (bis zur Hülfslich Schaumburg-Lippe'schen Gränze), und am 14. Oktober 1848 die Zweigbahn von Oberhausen nach Ruhrort eröffnet. Die Duisburger Hafenbahn war schon im Jahre 1847 vollendet und dem Betriebe übergeben worden.
 Am 1. Juli 1856 wurde die Strecke Oberhausen-Dinslaken, und am 20. Oktober ej. a. die Strecke Dinslaken-Emmerich (bis zur Niederländischen Gränze) dem Betriebe übergeben.
 Am 1. Januar 1859 wurde die erste Strecke der Rln-Gießener Bahn, Deutz-Hennef, am 15. Oktober 1859 die Strecke Hennef-Eitorf, am 1. August 1860 die Strecke Eitorf-Wissen, am 10. Januar 1861 die Strecke Wissen-Siegen, am 1. Juli 1861 die Strecke Wegdorf-Durbach und am 12. Januar 1862 die letzte Strecke, Durbach-Siegen, für den öffentlichen Verkehr eröffnet. Die feste Rheinbrücke zu Rln wurde am 3. Oktober 1859 dem Verkehr übergeben.

Chronologische

Jahr.	24		25		26		27		28		29		30		31		32		33		34	
	Einnahme.														Aus							
	Aus dem Personen-Verkehr						Aus dem Güter-Verkehr, dem Blech-, Equipagen- und Eisenbahnfahrzeuge-Transport				An Extraordinarien.	Zusammen.	Pro Reise Bahnlänge.	Für die Bahn-Verwaltung		Für die Transport-Verwaltung						
	aus gewöhnlichen Zügen incl. Gepäcks- und Gutsbefrachten.	aus	im	pro Reise	im	pro Reise	im	pro Reise	in %	in %												
Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	Zthr.	
1848	706765	1566	708381	20008	542798	15268	31552	1282676	35511	192008	32 ⁰⁰	369481	62 ⁰⁰									
1849	709243	1014	710257	19449	873974	23936	90615	1674846	45165	264935	36 ⁰²	413271	57 ¹³									
1850	809868	1285	811153	22215	1064771	29163	152483	2028407	54702	283912	34 ⁹²	486653	59 ⁰⁷									
1851	906335	2672	909007	24895	1194412	32712	165354	2268773	61181	328125	34 ⁰⁰	568301	60 ⁵³									
1852	867835	5852	873187	23914	1407597	38551	160436	2441220	65831	358885	35 ⁵⁵	602540	59 ⁰⁹									
1853	900462	3209	903671	24749	1634639	44769	194433	2732743	73693	365096	33 ⁰⁰	671937	61 ⁰⁰									
1854	916690	1262	917952	25140	2148249	58835	213377	3279578	88439	557703	33 ⁰⁰	847532	58 ⁰⁹									
1855	972963	2086	975050	26709	2494395	63328	259962	3729407	100588	705729	36 ⁰⁵	1053360	60 ⁵¹									
1856	1072328	1827	1074155	29416	2610174	71482	327353	4011682	108175	631443	32 ⁷⁰	1212462	62 ⁰⁰									
1857	1352433	3307	1355740	30408	3055231	68526	442119	4863090	103923	1013662	41 ⁰²	1339811	54 ⁷⁰									
1858	1304524	3896	1308419	29345	3004460	67384	426041	4738920	101474	965688	38 ⁰⁰	1416875	57 ⁵¹									
1859	1317926	7844	1325770	29734	2926404	65633	382570	4634744	99245	742696	33 ⁰¹	1396940	62 ⁰⁰									
1860	1359941	5355	1365296	30621	3409359	76465	427205	5201860	111387	724050	32 ⁰¹	1424646	63 ⁷⁰									
1861	1353610	7865	1361475	30535	4121583	92439	479315	5962373	127671	947424	37 ⁰⁵	1519710	59 ⁰¹									
1862	1643718	5943	1649661	23948	4936800	71666	724728	7311189	102974	1173206	36 ⁰⁵	1936009	60 ¹³									
1863	1634452	6002	1640454	23312	5327140	77325	780912	7748506	109123	1456841	39 ¹⁴	2136888	57 ⁰¹									
1864	1718100	6225	1724325	25026	6327513	91836	917697	8969535	126319	1246848	32 ⁰¹	2481942	64 ⁰¹									
1865	1822579	4824	1827403	26522	7159692	103914	984335	9971430	140423	1452505	34 ¹⁰	2622526	61 ⁷⁰									

Die Ergebnisse des Stillbetriebes auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn im Jahre 1856 und des Stillbetriebes auf der Köln-Siegener Bahn von Eröffnung der ersten Strecke an bis zum 31. Dezember 1861, welche für die betreffenden Baufonds verrechnet wurden, sind in den bezüglichen obigen Zahlen nicht mit berücksichtigt. — Die Angaben von 1862 ab betreffen das Gesamt-Unternehmen, einschließlich des vom 1. Januar 1861 ab für Rechnung der Köln-Siegener Bahn übernommenen Betriebes der Schiffbrücke zwischen Köln und Durs.

Bzusammenstellung.

35		36	37	38	39	40		41	42		43	44		45	46	47	48	49
g a b e.						Die Ausgaben betragen		Von den Gesamt-Ausgaben		Betrag des Ueberschusses der Einnahmen gegen die Ausgaben.			Auf die Stamm-Aktien wurden		Der	Der Er-		
Für die Allgemeine Verwaltung		Zusammen.	Pro Meile Bahnlänge.	In Prozenten der Brutto-Einnahme.	für die Bahn- und die allgemeine Verwaltung pro Meile Bahnlänge.	für die Transport-Verwaltung pro Meile.	kommen auf jede Meile.	wurden aus dem Erneuerungsfonds und Reserve-Fonds gedeckt.	Im Ganzen.	Pro Meile Bahnlänge.	In Prozenten des verwendeten Anlage-Kapitals.	einschließlich der Zinsen an Dividende bezahlt.	betrug am Jahres-Schlusse.	betrug am Jahres-Schlusse.				
Überhaupt.	in %																	
Tblr.		Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Tblr.	Prozent.	Prozent.	Tblr.	Tblr.				
26567	4 ⁰⁰	588056	16541	45 ⁰⁰	6148	2 ⁰⁰	4 ⁰⁰	63	694620	19230	4 ¹⁷	3 ^{1/2}	10291	232948				
45207	6 ²⁰	723413	19788	43 ¹⁰	8494	2 ⁰⁰	5 ²⁰	442	951433	25513	4 ⁷²	4 ^{1/2}	19849	354626				
42284	5 ²¹	812849	22262	40 ⁰⁷	8933	3 ²⁰	5 ⁴⁰	23035	1215588	32766	6 ⁰⁸	5 ^{1/8}	7238	484935				
42120	4 ³⁰	938546	25704	41 ³⁷	10140	3 ¹⁰	5 ¹⁰	11167	1330227	35872	6 ⁵⁹	5 ^{7/12}	6072	520604				
43080	4 ⁷⁶	1009505	27648	41 ³⁰	11145	3 ⁰⁴	5 ⁰⁹	7689	1431714	38608	7 ¹⁰	6 ^{1/12}	8932	619370				
47456	4 ³⁰	1084489	29701	39 ⁶⁸	11298	2 ⁰⁰	4 ⁷⁶	7544	1648254	44448	7 ⁰³	6 ^{1/2}	14483	694855				
41240	2 ⁰⁰	1446475	39615	44 ¹¹	16403	3 ²⁷	5 ⁷⁰	215980	1833104	49432	8 ²⁷	8 ^{1/10}	21658	746325				
58384	3 ³⁰	1817473	49786	46 ⁷⁶	20931	3 ⁷⁰	6 ³⁰	308483	1911934	51577	8 ⁰²	8 ^{1/4}	23394	803080				
84971	4 ⁴¹	1928876	52824	48 ⁰⁸	19619	4 ⁰⁰	6 ³⁷	298030	2082306	56163	8 ³⁰	8 ^{2/3}	32718	831972				
93146	3 ⁰¹	2446619	54875	50 ⁴¹	24824	3 ⁰⁰	7 ⁰⁰	486110	2406471	61531	8 ⁰¹	9	52863	756444				
94221	3 ⁰⁰	2476784	55549	52 ²⁰	23771	4 ²²	7 ⁰⁰	409831	2262136	48438	7 ⁰⁰	7 ^{3/4}	73702	750922				
89937	4 ⁰³	2229573	50005	48 ¹¹	18674	3 ⁰⁷	6 ³⁰	178059	2405171	51501	7 ⁰⁴	7 ^{7/8}	102458	983525				
84889	3 ⁰⁰	2233585	50095	42 ⁰⁴	18143	3 ⁰⁰	5 ⁷²	320663	2968275	63559	9 ⁰⁰	10 ^{1/2}	100000	1111099				
69581	2 ⁷⁴	2536715	56826	42 ⁰⁰	22809	3 ⁰¹	5 ⁵²	327428	3425658	78353	11 ²⁷	12 ^{1/4}	100000	1286648				
109290	3 ⁴⁰	3218505	46722	44 ⁰²	18618	3 ⁰⁰	5 ⁴⁰	316755	4092684	57643	7 ⁰²	12 ^{3/8}	100000	1542344				
128427	3 ⁴⁰	3722156	54028	48 ⁰⁴	23011	3 ⁴⁰	6 ⁰³	641701	4026350	56703	6 ⁷⁰	12 ^{11/12}	100000	1508359				
130648	3 ³⁰	3859438	56015	43 ⁰⁰	19993	3 ⁰⁰	5 ⁷⁰	489361	5110097	71966	8 ⁰⁰	15 ^{1/8}	100000	1638938				
176313	4 ¹⁴	4251344	61703	42 ⁰⁰	23640	3 ⁰¹	5 ⁰⁰	513678	5720086	80556	9 ⁴⁰	17 ^{2/3}	100000	1774617				

ad Kol. 28, 29 und 44. Darunter ist der Zuschuß des Staates zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Rhein-Giesener Bahn und festen Rheinbrücke von 623,319 Tlirn. 19 Sgr. 3 Pfg. pro 1862, von 548,402 Tlirn. 5 Sgr. 9 Pfg. pro 1863, von 422,410 Tlirn. 2 Sgr. 10 Pfg. pro 1864 und von 316,789 Tlirn. 8 Sgr. 9 Pfg. pro 1865 nicht mitzählen.

U e b e r s i c h t

der im Jahre 1865 beim Betriebe beschäftigt gewesenem Beamten und Hilfsarbeiter und deren Besoldung.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Tagelöhler					Dienst- Besoldungs- Kosten.	In		Bemerkungen.	
		etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im Ganzen.	Summa						
				in maximo. in Thaler.	in minimo. in Thaler.		Thlr. Gr. Pf.	Thlr. Gr. Pf.					
A. Bahn-Verwaltung.													
I. Generelle Leitung und technisches Bureau.													
1	Bahn-Direktoren	1	—	2400	2275	3475	—	—	—	—	—	—	Zu Hof. 1. Der für die Köln-Bonner Bahn angestellte Bahn-Direktor versteht gleichzeitig die Funktionen des Betriebs-Direktors, weshalb hier nur die Hälfte seines Dienst-Einkommens nachgerechnet ist. Zu nebensichenden Summen sind 275 Thlr. und 400 Thlr. Wohnungs-Gutschädigung mit enthalten. Zu Hof. 2. Der Stellvertreter des Bahn-Direktors versteht auch den Betriebs-Direktor und ist deshalb hier ebenfalls nur die Hälfte des Gehalts und der 200 Thlr. betragenden Wohnungs-Gutschädigung in Ansatz gebracht.
2	Stellvertreter derselben	1	—	1700	—	850	—	—	—	—	—	—	
3	Architekt	1	—	—	—	730	—	—	—	—	—	—	
4	Technischer Assistent	1	—	—	—	800	—	—	—	—	—	—	
5	Rechnungs-Revisor	1	—	—	—	540	—	—	—	—	—	—	
6	Zeichner	4	—	730	680	2732	10	—	—	—	—	—	
7	Vorsteher der Planzammer	1	—	—	—	500	—	—	—	—	—	—	
8	Boten	2	—	220	—	440	—	—	87	4	3	—	
II. Spezielle Beaufsichtigung und Unterhaltung der Bahn.													
9	Betriebs-Inspektoren	6	—	1700	1600	9404	5	—	—	—	—	—	4 haben freie Dienstwohnung, die übrigen beziehen je 200 Thlr. Wohnungs-Gutschädigung.
10	Technische Assistenten derselben	3	6	750	365	4886	5	—	—	—	—	—	
11	Inspektions-Schreiber	6	18	500	219	7042	18	6	—	—	—	—	6
12	Inspektions-Bureaubiener	6	—	183	155	1052	12	6	—	—	—	—	6
13	Bahnmeister	49	2	400	216	16478	25	6	1038	12	2	—	8
14	Bahn- und Signalwächter	554	—	180	144	91525	23	4	8078	13	11	—	3
15	Weichensteller	463	—	192	156	85028	1	1	5498	15	8	—	9
16	Bereidete Stellvertreter der Bahn- und Signalwächter und der Weichensteller für den Nachdienst	—	382	144	120	51873	17	2	722	8	—	—	2
17	Bahnarbeiter	—	1307	—	—	114743	14	—	—	—	—	—	14
III. Stations-Verwaltung.													
18	Bahnhof-Inspektoren	56	—	700	325	23887	15	—	1173	5	2	—	2
19	bito Gehülfen	35	—	300	260	9312	19	—	755	10	3	—	3
20	Haltestellen-Aufscher	6	—	325	260	1584	15	—	70	28	4	—	4
21	Stations-Aufscher	24	—	450	216	6326	21	5	718	4	2	—	7
22	Stations-Aspiranten	—	8	216	—	1615	24	—	—	—	—	—	—
23	Stations- und Perronwächter	53	—	240	180	9620	28	3	626	17	7	—	10
24	Portiers	21	—	180	—	3755	15	—	494	15	1	—	1
25	Nachtwächter	48	56	156	144	15473	12	11	209	14	10	—	9
IV. Telegraphie.													
26	Telegraphen-Inspektoren	2	—	500	—	1000	—	—	—	—	—	—	—
27	Gehülfen derselben	1	—	—	—	350	—	—	—	—	—	—	—
28	Telegraphisten	11	7	300	216	2652	24	—	—	—	—	—	—
29	Mechaniker, Uhrmacher und Arbeiter	3	1	425	274	1498	22	6	—	—	—	—	6
V. Rheinbrücken.													
30	Brückenmeister	2	—	540	500	1040	—	—	17	22	6	—	6
31	Brückengelb-Einnehmer	15	—	300	—	4500	—	—	350	1	9	—	9
32	Brückenwächter	44	—	336	200	9738	17	10	1216	6	4	—	2
33	Signal- und Bahnwächter auf der festen Rheinbrücke	3	—	200	180	560	—	—	18	15	11	—	11
Summa A. Bahn-Verwaltung...										506040	2	11	

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Tagegelde		im Ganzen.	Diäten, Reisekosten, Uebernachungsgebühren Fahrpersonals.	Dienstbetriebs- kosten.	Sparprämien des Maschinen-Personals.	Reisungsgelde des Fahrpersonals.	In						
		etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen							Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.
				in maximo.	in minimo.													Zhr. Sg. Wf.	Zhr. Sg. Wf.
B. Transport-Verwaltung.																	
I. Generelle Leitung und Aufsicht.																	
1	Betriebs-Direktoren	1½	—	2400	2000	3200	—	—	—	—	—	3200					
2	Stellvertreter derselben	½	—	1700	—	850	—	—	—	—	—	850					
3	Betriebs-Kontroleur	1	1	1300	650	1950	—	—	—	—	—	1950					
4	Schreibgehilfen	—	3	350	305	1061	—	—	—	—	—	1061					
5	Kassen-Revisoren	3	—	800	500	1850	—	—	—	—	—	1850					
6	Ober-Güter-Inspektor	1	—	—	—	1600	—	—	—	—	—	1600					
7	Güter-Kontroleur	1	—	—	—	1000	—	—	—	—	—	1000					
II. Exekutiver Betriebsdienst.																	
1. Expeditionsdienst.																	
a. Gütertransport.																	
8	Güter-Inspektor und Zoll-Deklarant	½	½	700	360	265	—	—	—	—	—	265					
9	Güter-Expedienten	24	129	1200	160	47861	1	1	—	—	—	47861					
10	Kassierer	3	—	550	300	1100	—	—	—	—	—	1100					
11	Lademeister	90	—	260	180	20036	19	2	195	29	8	20232					
12	Güter-Faktoren	68	—	325	180	11895	14	10	639	15	3	12535					
13	Güter-Arbeiter	—	638	—	—	86837	14	8	—	—	—	86837					
b. Personen- und Gepäcktransport.																	
14	Einnehmer für den Billetverkauf	12	6	600	216	6770	—	—	—	—	—	6770					
15	Gepäck-Expedienten	7	14	500	156	5713	3	9	—	—	—	5713					
2. Fahrdienst.																	
16	Locomotivführer	197	—	500	350	85482	4	2	3122	29	6	4917					
17	Heizer	193	112	300	216	78574	22	1	2349	5	6	5864					
18	Bremser	580	150	180	—	135073	—	7	9265	26	—	20255					
19	Personenzugführer	26	—	360	300	8910	11	5	598	16	—	651					
20	Personenzugpachmeister	9	1	240	—	2243	19	9	139	19	—	411					
21	Personenzugschaffner	40	—	200	—	8017	18	11	658	—	6	1234					
22	Personenzugpachmeister des Norddeutschen Verbandes	17	—	360	300	2306	28	4	1939	7	7	206					
23	Vormänner der Wagen-Rangierer	46	—	260	200	8904	25	9	—	—	—	576					
24	Güter- und Kohlenzugführer	92	—	360	260	20722	15	9	1659	21	11	1000					
25	Güterpachmeister	14	—	260	—	3183	23	1	283	12	—	310					
26	Güterzugpachmeister des Norddeutschen Ver- bandes	21	—	360	300	3751	25	—	2929	28	7	417					
27	Güterzugpachmeister des Westfälischen Ver- bandes	5	—	300	—	754	15	7	491	6	—	67					
28	Wagenwärter	8	—	Egr. 25	—	1616	19	—	—	—	—	47					
											Zu übertragen ..	677528	26	4			

Anmerkung zu No. 1. Der eine Betriebs-Direktor hat freie Dienstwohnung, der andere, welcher hier nur mit der Hälfte seines Dienst-Einkommens ausgeführt ist, bezieht 400 Thlr. Wohnungs-Entschädigung. Derselbe versieht gleichzeitig die Funktionen des Bahn-Direktors auf der Köln-Diesener Bahn und ist das Dienst-Einkommen desselben daher zur Hälfte bei No. 1 der Bahn-Verwaltung nachgewiesen.

" " " 2. Der Stellvertreter des Betriebs-Direktors vertritt auch den Bahn-Direktor, weshalb hier nur die Hälfte des Gehalts und der 200 Thlr. betragenden Wohnungs-Entschädigung nachgewiesen ist. Conf. No. 2 der Bahn-Verwaltung.

" " " 8. Werden zur Hälfte von der Niederländischen Verwaltung besoldet. — Diese Posten sind Ende Juni eingegangen.

" " " 23. } Natürlicher Anteil von Köln-Minden.

" " " 26. }

" " " 27. }

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Tagelöhler			Dienst- Verbindungs- Kosten.	In		Bemerkungen.	
		einständige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im Ganzen.		Summa			
				in maximo. Thaler.	in minimo. Thaler.			Thlr.	Gr. Pf.		Thlr.	Gr. Pf.
	Uebertrag...							677528	26	4	
III. Maschinen-Verwaltung.											
a. Technische Leitung und Aufsicht.											
29	Ober-Maschinenmeister	1	—	—	—	2300	—	—	2300	—	einschließlich 400 Thlr. Wohnungs-Entschädigung.
30	Maschinenmeister und Werkführer	6	5	1700	488	11642	24	—	11642	24	2 haben freie Dienstwohnung, 1 bezieht 250 Thlr., 3 beziehen 300 Thlr. und 2 beziehen je 100 Thlr. Wohnungs-Entschädigung.
31	Zeichner	6	—	608	182	2467	27	6	2467	27	6
32	Rechnungsführer	1	—	—	—	750	—	—	750	—	
33	Schreiber	27	—	525	300	10804	26	—	10804	26	
b. Werkstätten.											
34	Werkmeister und Vormänner	18	—	600	240	4809	26	6	4809	26	6
35	Maschinenwärter	12	—	240	220	2670	20	—	2670	20	6
36	Arbeiter in den Maschinen-Werkstätten	—	842	—	—	16894	1	4	16894	1	6
IV. Wagen-Verwaltung.											
a. Technische Leitung und Aufsicht.											
37	Vorsteher der Wagen-Verwaltung	1	—	—	—	1700	—	—	1700	—	hat zwar freie Dienstwohnung, bezieht aber wegen Unzulänglichkeit derselben noch 100 Thlr. Wohnungs-Entschädigung.
38	Zeichner	1	—	—	—	304	5	—	304	5	
39	Rechnungsführer	1	—	—	—	750	—	—	750	—	
40	Schreiber	11	—	500	244	4216	20	—	4216	20	
41	Wagenmeister	21	1/2	475	400	8302	14	499	8	2	7 davon haben freie Dienstwohnung, die übrigen beziehen je 30 Thlr. Wohnungs-Entschädigung. 1 Gehälte wird zur Hälfte von einem Hüternorte befolgt.
b. Werkstätten.											
42	Werkführer und Techniker	4	—	1100	600	3270	—	—	3270	—	einschließlich 100 Thlr. und 180 Thlr. Wohnungs-Entschädigung für 2 Werkführer.
43	Vormänner	21	—	500	360	6902	15	—	6902	15	
44	Arbeiter in den Wagen-Werkstätten	—	988	—	—	21144	8	5	21144	8	1
V. Kokes-Anfall.											
45	Kokesbrennerei-Verwalter	1	—	—	—	600	—	—	600	—	
VI. Magazin-Verwaltung.											
46	Haupt-Magazin-Verwalter	3	—	750	700	2200	—	—	2200	—	
47	Gehülften derselben	—	8	500	260	2894	—	—	2894	—	
48	Neben-Magazin-Verwalter	3	—	425	200	1065	—	—	1065	—	
Summa B. Transport-Verwaltung...								1126067	14	1	
Hiervon fallen annähernd:											
a. auf den Personen-Verkehr....								388916	6	6	
b. auf den Güter-Verkehr.....								737151	7	7	
Summa wie oben....								1126067	14	1	

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hilfsarbeiter.	Zahl		Gehälter und Lagedelder				Dienst- Befehlungs- Kosten.	In		Bemerkungen.		
		etatmäßige.	Hilfsarbeiter.	für jeden Einzelnen		im Ganzen.			Summe				
				in maximo. Thaler.	in minimo.				Zthlr.	Gr. Pf.		Zthlr.	Gr. Pf.
C. Allgemeine Verwaltung.													
a. Central-Bureau.													
1	Spezial-Direktor	1	—	—	—	1800	—	—	—	1800	—		
2	Bureau-Vorsteher	1	—	—	—	1100	—	—	—	1100	—		
3	Registrieren	1	5	800	304½	2954	5	—	—	2954	5		
4	Expediten und Kalkulatoren	19	7	800	360	14182	23	—	—	14182	23		
5	Magazin-Revisor	1	—	—	—	800	—	—	—	800	—		
6	Chemiker	1	—	—	—	550	—	—	—	550	—		
7	Kanzlei-Vorsteher und Kanzlisten	1	4	500	334	1735	—	—	—	1735	—		
8	Lohnschreiber	—	20	—	—	2984	22	7	—	2984	22	7	
9	Drucksachen-Berwalter	1	2	400	120	634	—	—	—	634	—		
10	Drucker bei den autographischen Pressen ..	3	—	—	—	887	15	—	—	887	15		
11	Buchbinder und Altenbester	6	—	425½	152½	1679	1	6	—	1679	1	6	
12	Kafellan	1	—	—	—	240	—	22	20	262	20	hat freie Dienstwohnung.	
13	Bureaudiener und Boten	6	—	220	200	1280	—	136	6	1416	6		
b. Statistik.													
14	Statistiker	—	6	609½	300	2631	20	—	—	2631	20		
c. Central-Bureau für den Personen-Verkehr und Billet-Verwaltung.													
15	Kalkulatoren	3	—	700	475	1650	—	—	—	1650	—		
16	Kalkulatorgehilfen	—	6	365	304½	1981	7	6	—	1981	7	6	
17	Berwalter der Billet-Magazine	1	1	475	243½	718	10	—	—	718	10		
18	Billetstempeler	1	1	500	39½	539	20	—	—	539	20		
d. Central-Bureau für den Güter-Verkehr.													
19	Kalkulatoren	11	—	675	400	5304	5	—	—	5304	5		
20	Kalkulator-Gehilfen	—	10	425	284	3864	22	6	—	3864	22	6	
e. Wagen-Kontrolle.													
21	Kalkulatoren	2	—	780	675	1455	—	—	—	1455	—		
22	Gehilfen	—	18	425	280	6753	2	6	—	6753	2	6	
f. Abrechnungsbureau für den Norddeutschen Verbund.													
23	Bureau-Vorsteher	1	—	1000	—	2263	17	5	—	2263	17	5	
24	Kalkulatoren	4	9	600	304½	—	—	—	—	—	—	Statistischer Anteil von Köln-Prinden.	
g. Haupt-Kasse.													
25	Haupt-Rendant	1	—	—	—	1680	—	—	—	1680	—	einschließlich 80 Thlr. Manquementsgelder.	
26	Buchhalter	4	—	1000	750	3350	—	—	—	3350	—		
27	Kassen-Assistenten	10	1	500	305	4213	17	6	—	4213	17	6	
28	Kassenschreiber	1	—	—	—	500	—	—	—	500	—		
Summa C. Allgemeine Verwaltung.										67891	5	6	
Hierzu: „ B. Transport-Verwaltung.										1126067	14	1	
„ A. Bahn-Verwaltung										506040	2	11	
Summa totalis										1699998	22	6	