

Nachweisung

über

die Verwendung des Anlage-Kapitals.



A. Strecke Gelsenkirchen-Dortmund.

	Tit. I.	Tit. II.	Tit. III.	Tit. IV.	Tit. V.	Tit. VI.	Tit. VIII.	Tit. IX.	Tit. X.	Tit. XI.	Tit. XII.	Tit. XIII.	Tit. XIV.	Verwal-	Summa	Das Grundkapital beträgt			Bemerkungen.
	Grund- Erwer- bung.	Erd- arbeiten.	Böschun- gen und Futter- mauern.	Einfriedi- gungen.	Wege- über- gänge.	Brücken u. Durch- lässe.	Schiefe Ebenen.	Tunnels.	Oberbau.	Signale	Bahnhöfe und Wärter- Bönnun- gen.	Außer- ordentliche Anlagen.	Betriebs- mittel.	altungs- kosten und Zinsen während der Bauzeit.	des zur Anlage und Ausrüstung der Bahn wirklich baar verbrauchten Anlage- Kapitals.	Stamm- Actien.	Priori- tät- Obliga- tionen.	im Ganzen.	
Anlage-Kapital bis zur Er- öffnung der ganzen Bahn	577,118	1,612,779	in Tit. II. mit enthalten.	in Tit. XIII. mit enthalten.	38,048	512,374	—	—	801,035	in Tit. XIII. mit enthalten.	195,681	101,068	298,154	436,728	4,572,985				ad Tit. II. Die Kosten der Böschungen und Futtermauern sind hier mitbe- rechnet. ad Tit. XIII. Die Kosten der Einfrie- digungen, Signale und sonstige Ex- traordinaria sind hier mitberechnet. ad Tit. „Verwaltungskosten u.“ Es sind hier die Kosten der Ein- übung des Betriebsdienstes ad 6,769 Thlr. für Vorarbeiten . 42,623 „ für Arbeiter-Kran- kenkassen 1,264 „ mitberechnet.
im Jahre 1849	46,912	105,431	—	—	13,135	45,547	—	—	116,612	—	43,675	32,780	94,422	110,535	609,049				
„ „ 1850	56,650	85,416	—	—	2,814	18,855	—	—	29,270	—	27,820	56,821	221,609	57,601	556,856				
Später „ „ 1851	31,356	9,633	—	—	112	4,758	—	—	33,296	—	40,162	21,736	47,280	8,876	197,209				
hinz „ „ 1852	43,538	4,314	—	—	97	312	—	—	25,559	—	22,617	4,802	2,010	2,487	105,736	4,000,000	3,400,000	7,400,000	
gekom- „ „ 1853	27,999	1,461	—	—	14	1,311	—	—	9,110	—	3,114	9,352	35,298	1,393	89,052				
men. „ „ 1854	20,161	2,164	—	—	424	656	—	—	1,283	—	1,665	6,303	2,030	774	35,460				
„ „ 1855	10,369	6,362	—	—	582	7,091	—	—	7,137	—	14,150	4,908	80,017	938	131,554				
„ „ 1856	21,765	56,458	—	—	827	28,324	—	—	359,366	—	18,143	1,216	399,745	8,057	893,901				
In Summa	835,868	1,884,018	—	—	56,053	619,228	—	—	1,382,668	—	367,027	238,986	1,180,565	627,389	7,191,802	4,000,000	3,400,000	7,400,000	
Auf die verschiedenen Titel u. kommen in Prozenten des gesammten nutzba- ren Anlage-Kapitals von 7,191,802 Thalern . . .	11,62	26,19	—	—	0,78	8,61	—	—	19,22	—	5,13	3,22	16,41	8,72	100,00	—	—	—	
Kosten pro Meile Bahnlänge (7,73 Meilen.)	108,133	243,728	—	—	7,251	80,107	—	—	178,870	—	47,481	30,917	152,725	81,163	930,375	—	—	—	

B. Dordrecht-Evest.

Anlage-Kapital bis zur Er- öffnung der ganzen Bahn in den Jahren 1855/56	328,147	286,816	in Tit. II. mit enthalten.	8,684	92,961	122,076	—	—	703,532	25,715	51,194	86,824	270,479	193,664	2,270,149	500,000	2,620,000	3,120,000	
In Summa	328,147	286,816	—	8,684	92,961	122,076	—	—	703,532	25,715	51,194	86,824	270,479	193,664	2,270,149	500,000	2,620,000	3,120,000	
Auf die verschiedenen Titel u. kommen in Prozenten des gesammten nutzba- ren Anlage-Kapitals von 2,270,149 Thalern . . .	14,46	12,63	—	0,38	4,10	5,38	—	—	30,99	1,14	6,66	3,82	11,91	8,53	100,00	—	—	—	
Kosten pro Meile Bahnlänge (7,13 Meilen.)	46,023	40,227	—	1,218	13,038	17,122	—	—	98,672	3,61	21,205	12,177	37,935	27,162	318,394	—	—	—	

Anlage V.

[illegible]

Zusammenstellung

Anlage VI.

der im Laufe des Betriebsjahres 1856 auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn stattgehabten Unglücksfälle, bei denen Tödtungen oder Verwundungen von Passagieren und Beamten stattgefunden.

Laufende Nummer.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Be- merkungen.
1.	3. April.	Brühl II., Maschinenpußer.	Die Locomotive eines zwischen Dortmund und Witten fahrenden Güterzuges wurde durch das Plagen eines Siederohrs dienstunfähig. Die von Dortmund requirirte Reserve-Maschine, begleitet von dem Stations-Assistenten, dem Locomotivführer und dem als Heizer beschäftigten Maschinenpußer Brühl II. wurde zum Weiterschaffen des Zuges an diesen hinten angekuppelt. Nachdem die Maschine vor dem Zuge Dampf genug gewonnen hatte, den Zug in dem Gefälle nach Witten allein zu führen, und 2c. Brühl dies bemerkt hatte, begab sich derselbe ohne Auftrag und ohne daß dies von dem Locomotivführer bemerkt wurde, auf den Trittböden nach dem Vordertheil der hintern Maschine, um die Kuppelung an dieser zu lösen. Hierbei ist derselbe heruntergestürzt und von der Maschine überfahren und getödtet worden. Die angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß der Unglücksfall durch eine eigenmächtige und unüberlegte Handlung des 2c. Brühl herbeigeführt worden ist.	bei Barop.	
2.	2. Juli.	Wolff, Locomotivführer.	Der 2c. Wolff, welcher den Kohlenzug VIII. von Soest nach Dortmund fuhr, bemerkte, daß ein Bahnwärter in der Nähe von Dortmund das Signal nicht gezogen hatte. Wolff drohte demselben und fiel dabei von der Maschine. Eine Verrenkung des Fußes war die Folge des Falles. Die anfänglich unscheinbare Beschädigung des 2c. Wolff ist im Laufe der Zeit bedeutender geworden, so daß derselbe jetzt noch dienstunfähig ist. Eigene Unvorsichtigkeit trägt die Schuld des Unfalls.	bei Dortmund.	
3.	15. Aug.	Schröder, Hülfsbremser.	Beim Abfahren des Kohlenzuges No. I. von Hagen und während der Zug bereits in Bewegung war, wollte der 2c. Schröder auf die Bremse springen, verfehlte hierbei jedoch das Trittbrett und wurde gegen die Perronmauer geworfen. Er trug hierbei eine nicht unerheb-	Hagen.	

Laufende Nummer.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise	Ort.	Be- merkungen.
			des Unglücksfalles.		
4.	1. Septb.	Schnitzler, Bremsen.	liche Verletzung des Kreuzes davon und mußte ins Krankenhaus aufgenommen werden. Der Unfall ist durch die Unvorsichtigkeit des 2c. Schröder herbeigeführt. 2c. Schnitzler, welcher die Bremse eines Kohlenwagens des Zuges No. VIII. bediente, bog sich, um eine warmgelaufene Achse zu beobachten, während der Fahrt zwischen Unna und Werl von seinem Sitze so weit seitwärts, daß er an eine Stange des electrischen Telegraphen aufstieß und durch den Stoß vom Zuge fiel. Demselben wurde hierbei der linke Arm, mit welchem er unter die Räder der Wagen gerieth, abgefahren. 2c. Schnitzler ist von den anderen Bremsern des Zuges, welche das Vorbiegen bemerkten, durch Zurufen jedoch zu spät gewarnt worden und ist das Unglück eine Folge seiner eigenen Unvorsichtigkeit.	zwischen Unna und Werl.	2c. Schnitzler ist seit dem 1. Nov. 1856 wieder hergestellt und wird auf dem Bahnhofs Dortmunder mit leichten Arbeiten beschäftigt.
5.	9. Septb.	Schellwald, Bremsen.	Auf der Fahrt eines Personenzuges zwischen Schwelm und Milspe fiel der 2c. Schellwald beim Heraustreten aus einem Coupee eines Personenzuges IV. Klasse, in welches er sich zum Coupiren der Billets begeben hatte, durch eigene Unvorsichtigkeit vom Trittbrett und wurde durch das Anschlagen an die zur Seite befindliche Felswand so verletzt, daß sofort der Tod erfolgte.	zwischen Schwelm und Milspe.	
6.	19. Septb.	Wilh. Möllinger.	Von einem von Dortmund nach Hörde fahrenden Güterzug war kurz vor Hörde ein Wagen losgerissen und folgte in kurzer Entfernung dem Zuge bis auf den Bahnhof Hörde. Der 2c. Möllinger, im Begriff über den Übergang zu gehen, wartete das Öffnen der Barriere nicht ab, sondern kroch unter derselben weg, ohne vom Bahnwärter bemerkt zu werden und wurde beim Hinüberfahren über den Übergang von dem nachkommenden Wagen überfahren und getödtet. Eigene Unvorsichtigkeit trägt die Schuld des Unfalls.	Hörde.	

quenz

ahn nebst deren Sinn
rtmund.

Verausgabt wurden

It	an	in	δ
	Lohn	Summa	
	Thlr.	Thlr.	u

Gesamt-Frequenz

und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nebst deren Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1856.

A. Strecke Elberfeld: Dortmund.

[illegible]

