

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die Betriebsstrecken des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens wurden im Laufe des Jahres 1873 erweitert durch die Inbetriebnahme der Strecken:

Neu eröffnete
Bahnstrecken.

Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren,
Bestwig-Warburg, als Schlußstrecke der Oberen Ruhrthalbahn, wodurch die Verbindung mit der Hessischen Nordbahn hergestellt ist.

Die beiden mit getrennter Comptabilität verwalteten Abtheilungen der Bergisch-Märkischen Bahn umfaßten demnach am Schlusse des Geschäftsjahres 1873 folgende im Betriebe befindlichen Strecken und zwar:

1. Die Bergisch-Märkische Abtheilung

die Strecken Landesgrenze bei Wellenraedt-Nachen, Nachen - Gladbach - Overcassel, M. Gladbach - Odenkirchen - Jülich - Stolberg, Jülich - Düren, M. Gladbach - Ruhrort, Biersen - Venlo, Neuß - Düsseldorf, Düsseldorf - Kupferdreh, Düsseldorf - Dortmund - Soest, Unna - Hamm, Hengstey-Holzwickede, Bohnwinkel - Steele, Dortmund - Duisburg mit den Zweigbahnen Witten-Langendreer, Langendreer-Laer, Bochum-Riemke-Herne, Steele-Dahlhausen-Hattingen, Dahlhausen-Laer, Mülheim-Overhausen und von Duisburg nach dem Rhein-Kuhr-Canal resp. den Etablissements im Hochfelde, Styrum-Ruhrort, Haan-Deutz mit Ohligs-Wald-Solingen, Mülheim a. Rhein-Bensberg, Barmen-Rittershausen-Remscheid, Letmathe-Iserlohn, Hagen-Overhagen, Schwerte-Warburg mit der Zweigbahn Froendenberg-Menden und endlich die Hessische Nordbahn mit der Strecke Warburg - Gerstungen und der Abzweigung Hümme-Carlshafen;

Strecken der
Berg.-Märk.
Abtheilung.

2. Die Ruhr-Sieg Bahn

die Strecke von Hagen und Herdecke nach Siegen.

Von diesen Strecken waren von anderen Gesellschaften ausgeführt und wurden demnach mit dem Bergisch-Märkischen Unternehmen vereinigt:

Strecken der
Ruhr-Sieg
Bahn.

1. die Strecken Nachen - Gladbach - Overcassel und Gladbach - Homburg (Ruhrort), gesonderte Unternehmungen zweier gleichnamiger Gesellschaften, zuerst unter der Verwaltung der bezüglichen Gesellschaften und demnachst unter der einer königlichen Direction;
2. die Strecke von Düsseldorf nach Elberfeld unter der Verwaltung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft;
3. die Strecke von Bohnwinkel nach Steele, „Prinz-Wilhelm Eisenbahn“, zunächst unter der Verwaltung der gleichnamigen Gesellschaft und vom 1. April 1854 ab unter der der unterzeichneten königlichen Direction;

Ausführung
der einzelnen
Bahnstrecken
und deren In-
betriebnahme.

4. die Strecke von Biersen nach der Preussisch-Niederländischen Landesgrenze bei Venlo wurde ausgeführt von der Actiengesellschaft für den Bau der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn;
5. die Hessische Nordbahn einschließlich der Carlsbahn (Strecke Hümme-Carlshafen), zunächst unter der Verwaltung der Privat-Gesellschaft und demnächst unter der einer besondern Königlich Eisenbahn-Direction.

Die Erwerbung der Strecken von Aachen nach Obergassel und von Gladbach nach Ruhrort erfolgte in Gemäßheit des Vertrages vom 7. Mai 1864 durch Einlösung der für dieselben ausgegebenen Stamm-Actien zum Nominal-Betrage und zwar in der Weise, daß das Eigenthum dieser Bahnen mit dem 1. Januar 1866 auf die Bergisch-Märkische Gesellschaft überging; die Düsseldorf-Elberfelder Bahnstrecke wurde vom 1. Januar 1857 ab in Folge des Fusions-Vertrages der theilhaftigen Gesellschaften vom 22. September 1856 mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft vereinigt und die Prinz-Wilhelm Eisenbahn durch den Vertrag vom 6. December 1862 mit dem 1. Januar 1863 erworben; die Strecke von Biersen bis zur Niederländischen Landesgrenze bei Venlo ging in Folge des unterm 15. August 1865 Allerhöchst bestätigten Kauf-Vertrages vom 16. März 1865 noch während der Bauzeit in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Gesellschaft über.

Durch den unterm 17. April 1868 landesherrlich bestätigten, zwischen der Bergisch-Märkischen und Hessischen Nordbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrag ist zunächst die Verwaltung und der Betrieb der Hessischen Nordbahn vom 1. Januar 1868 ab der Bergisch-Märkischen Gesellschaft für deren alleinige Rechnung übertragen, und geht das Eigenthum der gedachten Bahn an die letztgedachte Gesellschaft über, sobald die Prioritäts-Anleihe der ersten Emission der Nordbahn getilgt sein wird.

Von den anderen Bahnlinien wurde die Strecke von Elberfeld nach Dortmund von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unter der ursprünglichen Privat-Verwaltung, die übrigen von der Königlich Direction zur Ausführung gebracht.

Die älteste von den einzelnen Linien ist die Düsseldorf-Elberfelder Bahn. Dieselbe wurde auf der Strecke von Düsseldorf bis Erkrath am 20. December 1838, von Erkrath bis Bohwinkel am 10. April 1841 und in ihrer ganzen Ausdehnung am 3. September 1841 für die Personen- und Anfangs December 1841 für die Güter-Beförderung dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Auf der Prinz-Wilhelm Bahn, in den Jahren 1844 bis 1847 erbaut, wurde am 1. December 1847 der volle Verkehr eröffnet.

Die Inbetriebnahme der Strecke Elberfeld-Dortmund erfolgte für den Güter-Verkehr am 20. December 1848 und für den Personen-Verkehr am 9. März 1849, nachdem die Strecke von Elberfeld bis Schwelm bereits seit dem 9. October 1847 für den Personen-Verkehr im Betriebe gewesen; sie ist die eigentliche Stamm-Strecke, der Kern des Bergisch-Märkischen Unternehmens, aus welchem sich die übrigen Linien und das gesammte Bahn-System zu seiner jetzigen Gestaltung entwickelt hat. Da diese Strecke die ersten fünf und zwanzig Jahre ihrer Betriebsthätigkeit zurückgelegt hat, so erschien es zweckmäßig, die Ergebnisse dieses 25-jährigen Bestehens besonders darzustellen, und haben wir zu diesem Zwecke eine Aufstellung angefertigt, welche die Entwicklung in der Ausdehnung des Bahnnetzes und in den Betriebs-Resultaten erkennen läßt.

Auf der Hessischen Nordbahn begann die Bauhätigkeit im Jahre 1845 und wurde die Strecke von Carlshafen nach Grebenstein am 30. März 1848, die von Grebenstein nach Cassel und von Guxhagen bis Bebra am 29. August 1848, die von Hümme nach Haubeda, der früheren Preussischen Landesgrenze, am 6. März 1849, die von Cassel nach Guxhagen und von Bebra nach Gerstungen am 25. September ej. und die Staatsbahnstrecke von Warburg bis Haubeda, welche der Hessischen Nordbahn gegen 50 Prozent der Brutto-Einnahme verpachtet ist, am 22. Juli 1853 dem öffentlichen Verkehre übergeben; die Strecke von Cassel nach Guntershausen ist Eigenthum des Staates und steht der Nordbahn ein unwiderrufliches Mitbenutzungsrecht an derselben zu.

Der Bau der Strecke Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbach begann im Mai 1847 und nachdem am 5. October 1849 die Strecke Homberg-Biersen dem Betriebe übergeben war, erfolgte die Eröffnung der ganzen Bahn am 15. October 1851, die Inbetriebnahme der zum Uebergang über den Rhein und zum Anschluß an die Köln-Mindener Bahn dienenden Traject-Anstalt und Dampf-fähre bei Ruhrort am 12. November 1852 und die der hydraulischen Hebethürme am 1. Mai 1856.

Die Aachen-Düsseldorfer Bahn wurde mit dem 1. August 1847 in Angriff genommen, der Bau gerieth jedoch durch die ungünstigen Verhältnisse der folgenden Jahre in's Stocken und wurde im Jahre 1850 durch die königliche Verwaltung wieder aufgenommen, nachdem zu Gunsten dieser, wie der Ruhrort-Gladbacher Bahn eine Zinsgarantie des Staates bewilligt worden war; die erste, eine halbe Meile lange Bahnstrecke von Gladbach nach Rheydt, wurde am 12. August 1852 eröffnet, und folgte dieser Eröffnung am 12. November desselben Jahres die Inbetriebnahme der 5,8 Meilen langen Strecke Rheydt-Herzogenrath und am 17. Januar 1853 die der ganzen Bahn von Aachen bis Obercassel; die Strecke bis zum linken Rheinufer, Düsseldorf gegenüber, konnte mit dem 16. October 1854 befahren werden.

Die Dortmund-Soester Linie, welche in Soest sich mit der Westfälischen Bahn verbindet, wurde am 9. Juli 1855, und die Ruhr-Sieg Bahn, welche sich bei Hagen und Herdecke von der Bergisch-Märkischen Bahn abzweigt und in Siegen die Deutsch-Gießener Bahn resp. deren Abzweigung Bezdorf-Siegen erreicht, auf den Strecken Hagen-Vetmathe am 21. März 1859, Vetmathe-Altena und Herdecke-Einhaus am 16. Juli 1860 und in ihrer ganzen Ausdehnung am 6. August 1861 dem Betriebe übergeben.

Auf den Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausener Bahnstrecken begann die Bauhätigkeit im Jahre 1858, und zwar zunächst mit der Herstellung der Zweigbahn von Duisburg nach dem Hochfelde, um den hier gelegenen großen Etablissements einen Anschluß — zunächst an die Köln-Mindener Bahn — zu verschaffen; die Fertigstellung dieser Zweigbahn erfolgte im Sommer 1859, und wurde der Betrieb auf derselben bis zur Vollendung der Hauptbahn bis Duisburg bis zum Mai 1862 der Verwaltung der Köln-Mindener Bahn überlassen; die Strecke vom Anschlußpunkte bei Dortmund bis zu den Zechen Germania und Bornstia bei Marten ist am 1. Februar 1860, von Witten bis Bochum und von da bis zur Zeche Engelsburg am 26. October 1860, von Engelsburg bis Oberhausen am 1. März 1862, von Mülheim bis Duisburg am 1. Mai 1862, von Dortmund nach Langendreer mit der Zweigbahn Langendreer-Laer am 4. October 1862, die Verbindung zwischen der Prinz-Wilhelm und der Dortmund-Duisburger Bahn bei Steele am 1. Juni 1863, die Zweigbahn von Steele nach Dahlhausen am 21. September 1863 und die Verlängerung dieser Zweigbahn nach Hattingen am 28. December 1869 in Betrieb genommen. Auf der Zweigbahn von Bochum nach Riemke-Herne begann die Bau-Ausführung im Februar 1866 auf der ersten Strecke vom Bahnhof Bochum bis zur Gußstahl-Fabrik und im März 1868 auf der weitem Strecke bis Königsgrube resp. Riemke. Bis zur Zeche Hannibal resp. bis Königsgrube wurde die Strecke in 1869 vollendet, die volle Inbetriebnahme des ganzen Bahnabschnitts konnte indessen erst erfolgen am 28. Mai 1870, mit welchem Tage der Betrieb auf der von den Zechen Constantin und Hannibal erworbenen, an den Bahnhof Herne der Köln-Mindener Eisenbahn anschließenden Anschlußbahn übernommen wurde. Die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer wurde im November 1867 in Angriff genommen und der Betrieb auf derselben vollständig am 10. October 1870 eröffnet.

Die von der Ruhr-Sieg Bahn bei Vetmathe sich abzweigende Bahn nach Iserlohn wurde am 31. März 1864 eröffnet und die Zweigbahn von Unna nach Hamm, welche sich an dem letztgenannten Orte mit der Köln-Mindener und Westfälischen Eisenbahn verbindet, am 18. Januar 1866 dem Betriebe übergeben. Die Strecke von Biersen bis Kaldenkirchen wurde am 29. Januar 1866, die Strecke von Kaldenkirchen nach Venlo für den Personen-Verkehr am 29. October, für den Güter-Verkehr am 7. November 1866 eröffnet. Die auf holländischem

Gebiete von der preussischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo liegende Strecke ist Eigenthum des holländischen Staates, und ist der Betrieb auf derselben von der seitens der holländischen Staats-Regierung concessionirten Betriebs-Gesellschaft für die holländischen Staatsbahnen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gegen Vergütung eines mit der Höhe des Brutto-Ertrages steigenden Anthells an demselben übertragen.

Der Bau der Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort begann gegen Ende des Jahres 1864; die Strecke von Styrum nach dem Rheinhafen bei Meiderich wurde am 8. Januar und die nach der Rheinstation Ruhrort am 2. November 1867 für den Güterverkehr eröffnet, während die Eröffnung des Personen-Verkehrs auf der ganzen Zweigbahn am 4. December desselben Jahres erfolgte; auf der Rheinhauser Verbindungsbahn erfolgte die Betriebseröffnung am 1. October 1867.

Auf der Verbindungsbahn von Hengstey nach Holzwickede begann die Bauhätigkeit im Jahre 1864 und die Betriebseröffnung für den Personen- und Güter-Verkehr am 1. April 1867; die Verbindungsbahn mit der Ruhr-Sieg Eisenbahn, an der Brücke bei Hohensteyburg abzweigend und in den Bahnhof Cabel der letzteren Bahn mündend, wurde in 1867/1868 gebaut und am 2. Juli 1868 in Betrieb genommen.

Die Eisenbahn von Haan nach Köln mit der Zweigbahn von Ohligs-Wald nach Solingen wurde am 27. September 1864 in Angriff genommen und ist von dieser Bahn-Abtheilung die Strecke von Haan nach Opladen und die Zweigbahn von Ohligs-Wald nach Solingen am 25. September 1867 für den Personen- und Güter-Verkehr, die Strecke von Opladen nach Mülheim a. Rhein am 8. April 1868 für den Personen- und am 1. Mai ej. auch für den Güter-Verkehr und die Strecke von Mülheim a. Rhein nach Deutz, auf welcher der Bau-Angriff erst im April 1871 erfolgen konnte, am 8. Februar 1872 für den Personen- und am 12. ej. für den Güter-Verkehr eröffnet.

Der Bau der Zweigbahn von Mülheim a. Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg wurde im Frühjahr 1868 begonnen und wurde die Strecke nach Bergisch-Gladbach am 15. December desselben Jahres und die Strecke von Bergisch-Gladbach nach Bensberg am 15. October 1870 für den gesammten Dienst eröffnet.

Auf der Zweigbahn von Barmen-Rittershausen über Lennep nach Remscheid fand der Bau-Angriff im Monat November 1865 statt; die Eröffnung des Betriebes auf derselben erfolgte am 1. September 1868.

Von der Zweigbahn von München-Gladbach nach Stolberg und Düren wurde die erste Abtheilung München-Gladbach-Odenkirchen, auf welcher der Bauangriff am 13. November 1868 erfolgte, am 1. Februar 1870 in Betrieb genommen; auf den weiteren Abtheilungen Odenkirchen-Zülich-Stolberg und Zülich-Düren erfolgte der Bauangriff im Frühjahr 1871 und die Verkehrs-eröffnung am 1. October 1873.

Auf der Oberen Ruhrthalbahn, Strecke von Schwerte nach Warburg, wurde die Bauhätigkeit eröffnet: auf der Strecke Schwerte-Arnsberg im Monat Mai 1868, auf der Strecke Arnsberg-Meschede im April 1869, auf der Strecke Meschede-Brilon und Brilon-Stadtberge im März resp. Juli 1870 und auf der Reststrecke bis Warburg im Frühjahr 1871. Die Betriebseröffnung erfolgte: auf der Strecke Schwerte-Arnsberg am 1. Juni 1870, auf der Strecke Arnsberg-Meschede am 18. December 1871, auf der Strecke Meschede-Bestwig-Ruttlar am 1. Juli 1872 für den Personen- und Güter-Verkehr und auf der Schlußstrecke bis Warburg am 6. Januar 1873 für den Güter- und am 10. Februar ej. für den Personen-Verkehr.

Die im Spätherbst 1870 in Angriff genommene Zweigbahn Fröndenberg-Menden wurde am 7. August 1872 dem Verkehr übergeben.

Der Bau der Verbindungsbahn von Neuß nach Düsseldorf mit fester Rheinbrücke begann am 11. September 1867 und erfolgte die Eröffnung des Betriebes am 24. Juli 1870.

Die erste Strecke der Volkmethalbahn vom Bahnhofe Hagen bis Oberhagen wurde im Monat Mai 1870 in Angriff genommen und am 16. October 1871 für den Güter-Verkehr in Betrieb genommen.

Auf der Unteren Ruhrthalbahn, Strecke Düsseldorf-Kupferdreh, wurde im Jahre 1870 mit der Bauhätigkeit begonnen und die Bahn am 1. Februar 1872 für den Personen- und am 12. ej. für den Güter-Verkehr in Betrieb genommen.

Der Bau der Strecke von der Preussisch Belgischen Landesgrenze bei Willemaerd nach Aachen begann im März 1871 und wurde auf derselben am 29. Juli 1872 der Personen- und Eilgut-Verkehr eröffnet; die Eröffnung des vollen Fracht-Güter-Verkehrs ist im Juli 1873 erfolgt. —

Die Längen der einzelnen im eigenthümlichen Besitz der Bergisch-Märkischen Gesellschaft befindlichen Bahnstrecken, auf welchen der Betrieb Seitens derselben ausgeführt wird, betragen nach der unter Nr. 1 der Anlagen beigefügten Uebersicht 1,069⁷⁴³ Kilometer, wovon fallen:

auf die Rheinprovinz 453,²⁴ Kilom., auf den Regierungsbezirk Aachen 89,⁵⁴ Kilom.,
Düsseldorf 340, „

"	"	Provinz Westfalen	474,79	"	"	"	"	Düsseldorf	340,22	"
"	"	"	141	"	"	"	"	Essen	23,40	"

"	"	Preuss. Rheinlän	179	"	"	"	"	Cöln,	23,	"
"	"	Hessen-Nassau	141,	"	"	"	"	Münchh.	458	"

"	"	Dessen-Drauff	141 ₁₄₀	"	"	"	"	Arsberg,	458 ₁₀₉	"
				"	"	"	"			

"	"	"	Arnsberg,	188,709	"
"	"	"	Minden	16,770	"

"	"	"	Wenden	16,70	"
"	"	"	Cassel,	141,40	"

" " " Cassel, 141,40 " 1069, 20 Silon

1069₄₃ Kilometer

Zu den ebengedachten
eigener Bahn kommen folgende fremde, pachtweise betriebene Bahnstrecken:

von der Preussisch-Holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Bentlo, dem Holländischen Staate gehörig,

3.00 /

4.65 "

Die Länge der für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesell-

Die Länge der für die Verwaltung der Bergbahn bestimmten Bahnen betrug demnach Ende 1873 1077,08 Kilometer, für welche sich mit Rücksicht auf die im Laufe des Jahres erfolgte Betriebseröffnung auf den Strecken Bestwig-Warburg und Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren eine Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt von 1,026,45 Kilometer ergibt. In dieser Durchschnittslänge sind enthalten folgende Strecken, auf welchen eine Personenbeförderung nicht stattfindet: Kohnscheider-Raempchen 2,10 Kilometer, Hagen-Oberhagen 2,40 Kilometer, Verbindungsbahn Cabel-Hohenfeyburg 1,28 Kilometer, Langendreer-Laer 3,07 Kilometer, Bochum-Riemke-Herne 11,70 Kilometer, Dahlhausen-Laer 9,00 Kilometer, Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und nach den Etablissements im Hochfelde, 4,35 Kilometer, Rheinhauser Verbindungsbahn 1,28 Kilometer und Herbede-Einhaus 2,18 Kilometer, — im Ganzen also 37,36 Kilometer, nach deren Abzug sich für den Personen-Verkehr die Betriebslänge im mittlern Jahresdurchschnitt zu 989,09 Kilometer feststellt. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen einschließlich der Länge der angepachteten Bahnen zu 1112 Kilometer.

Von der Gesamtbahnlänge im eigenthümlichen Besiz sind folgende Strecken zweigleisig:

Länge des
zweiten Ge-
leises.

von der Landesgrenze bis Nachen T. 5129 Meter

von der Landesregierung zu	72976	"
" Richterich bis Neuß	72976	"

"	M.-(Gladbach bis Bierfen		8022	"
---	--------------------------	-----------	------	---

" Uerdingen bis Homberg	9694	"
-----------------------------------	------	---

"	Neuß bis Düsseldorf	7142	"
---	---------------------	------	---

"	Kuß bis Düsseldorf	52735	"
"	Düsseldorf bis Hagen	52735	"

"	Hagen über Dortmund bis Soest	82032	"
"		16266	

"	Fagen oder Lösswände	16366	"
"	Hengstei bis Holzwickede	1078	"

"	Hohensyburg bis Cabel	1078	"
		<u>255174</u>	mm

Latus . . 255174 Meter

	Transport . . .	255174 Meter	
von Schwerte bis Bestwig (auf den Bahnhöfen) . . .	8103	"	
" Bestwig bis Bredelar	32060	"	
" Fröndenberg bis Menden (auf den Bahnhöfen) . . .	1120	"	
" Barmen-Rittershausen bis Ronsdorf (Bahnhof Barmen-Rittershausen)	2128	"	
" Hagen bis Oberhagen (Bahnhof Hagen) . . .	563	"	
" Bohwinkel bis Dornap, von Aprath bis Re- viges und von Kupferdreh bis Ueberruhr . . .	14782	"	
" Hülse bis Kettwig und Bahnhöfe auf der Strecke Düsseldorf bis Kupferdreh	5792	"	
" Haan bis Deutz	32486	"	
" Mülheim a. Rh. bis Berg-Gladbach (Bahnhof Mülheim a. Rh.)	750	"	
" Ohligswald bis Solingen (Bahnhof Ohligswald) . . .	285	"	
" Dortmund bis Langendreer	8406	"	
" Witten bis Mülheim a. d. Ruhr und Hochfeld- bahn bei Duisburg	38683	"	
" Styrum bis Ruhrort	10209	"	
" Warburg bis Liebenau (einschließlich Bahnhof.) . . .	12591	"	
" Mönchhof nach Cassel	16120	"	
" Melfungen bis Gerstungen	50019	"	
(die zweigeleisige, mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen bleibt außer Betracht, da für die Nordbahn nur ein Ge- leise gerechnet werden kann;)			
von Hengstei bis Werdohl	32941	"	
" Grevenbrück bis Siegen	38984	"	
auf den gemeinschaftlichen Strecken der Bergisch- Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn (Hagen und Herdecke bis Hengstei) einschließlich der Bahnhöfe . . .	14839	"	
		576025 Meter	576,03 Kilomtr.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Strecke Lan-
desgrenze
Aachen.

Die das Bergisch-Märkische Eisenbahn-System mit den Belgischen Staatsbahnen in der Richtung über Berviers-Bleiberg verbindende Strecke von der Preussisch-Belgischen Landesgrenze bei Gemmenich bis Aachen schließt sich in südwestlicher Richtung dem Bahnhofe Aachen-L. an. Von letztem Bahnhofe aus ersteigt dieselbe auf einer Länge von 5 Kilometer mit einer Maximalsteigung von 1 zu 58 die westlich der Stadt Aachen gelegene Terrainerhebung und durchbricht diese mittelst eines 870 Meter langen Tunnels, in welchem Tunnel der Anschluß an die Belgische Staatsbahn stattfindet. Die Strecke ist zweigeleisig ausgeführt.

Strecke
Aachen-
Düsseldorf.

Die Aachen-Düsseldorfer Bahn schließt in Aachen unmittelbar an die Rheinische Eisenbahn an, geht alsdann auf gemeinschaftlichem Unterbau mit der Aachen-Maastrichter Eisenbahn bis zum Trennpunkte bei Richterich und führt über Herzogenrath, Rheydt, Mülheim-Gladbach, von

welchem Orte die Strecke von Gladbach nach Homberg und von Gladbach nach Jülich und Stolberg und von Jülich nach Düren abzweigt, ferner über Neuß, wo sie die Rheinische (Köln-Nymgener) Eisenbahn erreicht, nach Obercassel, Düsseldorf gegenüber. Der Bahnkörper ist mit Ausnahme der Strecke Neuß-Obercassel mit zwei Geleisen versehen.

Die Strecke Gladbach-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren zweigt in M.-Gladbach von der Aachen-Düsseldorfer Bahn ab und führt über Geneiden östlich der Stadt Rheydt zur Niederung der Neers, welcher sie auf dem linken Ufer der Neers bis nach Odenkirchen folgt. Die Bahn überschreitet demnächst die Neers, ersteigt auf deren südlichem Ufer das zwischen der Neers und der Roer liegende Hochplateau, welches sie in südlicher Richtung durchzieht, schwenkt alsdann nach Westen und erreicht das Rverthal bei Jülich; oberhalb Jülich wird die Roer überschritten, alsdann das rechte Ufer des Indethals verfolgt und oberhalb Eschweiler die Inde überschritten. Die Bahn führt demnächst unter dem Viadukt der Rheinischen Eisenbahn auf dem rechten Ufer der Inde nach den Bahnhöfen Eschweiler-Aue und Unter Stolberg. Die Zweigbahn Jülich-Düren verbleibt bis Düren auf dem rechten Ufer der Roer zunächst in südöstlicher, dann in südlicher Richtung folgend und gelangt dann nach Düren, wo sie an die Rheinische Bahn anschließt. Die Bahnstrecken sind eingleisig, der Unterbau jedoch zum größeren Theil zweigleisig ausgeführt.

Strecke
M.-Gladbach-
Jülich-Stol-
berg u. Jülich-
Düren.

Die in M.-Gladbach abzweigende Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Bahn führt über Biersen, dem Abzweigungspunkte der Zweigbahn von Biersen nach Venlo, über Crefeld, an welchem Orte sie mit der Rheinischen Bahn zusammentrifft, über Uerdingen nach Homberg und wird hier durch den Rheintraject mit den in Ruhrort einmündenden rechtsrheinischen Bergisch-Märkischen Bahnstrecken und mit der Köln-Mindener Eisenbahn verbunden. Der Bahnkörper ist für zwei Geleise hergestellt; die Abschnitte Gladbach-Biersen und Uerdingen-Homberg sind zweigleisig.

Strecke
M.-Gladbach-
Homberg.

Die in Biersen der Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Bahn sich anschließende Zweigbahn nach Venlo führt über Dülken nach Kaldenkirchen, wo sie sich mit der Rheinischen Eisenbahn verbindet, und von wo sie gemeinschaftlich mit dieser nach Venlo sich erstreckt zum Anschluß an die Holländische Staatsbahn. Von Biersen nach Kaldenkirchen ist die Bahn eingleisig, der Bahnkörper aber für zwei Geleise hergestellt; von Kaldenkirchen bis Venlo hat die Bahn zwei Geleise, wovon Seitens der Bergisch-Märkischen Bahn das linksseitige und Seitens der Rheinischen Bahn das rechtsseitige benutzt wird.

Strecke
Biersen-
Venlo.

Die Verbindungsbahn Neuß-Düsseldorf beginnt am Bahnhof Neuß, wo sie hinter der Kreuzung mit der Rheinischen von Köln und Düren nach Crefeld führenden Bahn sich von der Linie Aachen-Obercassel abzweigt. Unmittelbar hinter Neuß überschreitet die Bahn den Erstkanal und etwa in ihrer Mitte, unterhalb des Dorfes Hamm, den Rheinstrom. Sie bewegt sich dann rechtsseitig am Rhein entlang bis hinter die Neustadt Düsseldorf, führt durch die Haroldstraße, und folgt dann dem Zuge der schon früher hergestellten sogenannten Werftbahn bis zum Bahnhof Düsseldorf. Die Bahn ist zweigleisig hergestellt.

Verbindungs-
bahn von
Neuß nach
Düsseldorf.

Von den rechtsrheinischen Bahnen führt die durchgehende Linie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn von Düsseldorf aus über Elberfeld, Barmen nach Hagen, sodann über Witten nach Dortmund und über Hengstey, Holzwickede und Unna nach Hamm und Soest zum Anschluß an die Westfälische Staatsbahn.

Strecke
Düsseldorf-
Hagen-Soest.

In Düsseldorf hat dieselbe Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn, durchschneidet diese und die Köln-Mindener Verbindungsbahn bei dem Ausgange aus dem Bahnhofs, erreicht vermitteltst einer geneigten Ebene das Hochplateau bei Hochdahl, und gelangt bei Bohwinkel, dem Kreuzungspunkte mit der Bahn von Bohwinkel nach Steele (Prinz-Wilhelm Eisenbahn) nach Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Wupper und Rhein in das Wupperthal, welches sie bis Barmen-Rittershausen verfolgt. Hinter Schwelm durchbricht sie die Wasserscheide zwischen Wupper und Volme und führt dann durch das Thal der Ennepe nach Hagen. Vom Bahnhof Hagen ab läuft die Bahn nach Ueberschreitung der Volme zunächst parallel mit der Ruhr-Sieg Eisenbahn, welche

sich bei Hengstei abzweigt, dem Ruhrthale zu, das sie bei Hohensyburg überschreitet. Dem südlichen Gehänge sich anschließend erreicht die Bahn den Bahnhof Schwerte, wo sich die Ruhrthalbahn abzweigt, folgt dann dem Höhenzuge des Haarstranges, den sie mittelst des 783 Meter langen Ostberger Tunnels durchdringt. Von der Mitte des Tunnels aus fällt dieselbe, um sich an die Dortmund-Soester Linie anzulehnen und den Bahnhof Holzwickede zu erreichen, auf welchem sie sich mit der gedachten Linie vereinigt. Von Holzwickede ab schwenkt die Linie in östlicher Richtung nach Anna ab, verläßt hier das Kohlenrevier und bewegt sich am Fuße des Haarstranges weiter auf wellenförmigem Terrain über Werl nach Soest, wo sie mit der Westfälischen Bahn zusammentrifft. Die ganze Linie ist, mit Ausnahme der Strecke Erkrath-Hochdahl, welche wegen der geneigten Ebene drei Geleise hat, zweigeleisig.

Strecke
Hagen-
Dortmund-
Holzwickede.

Die Linie Hagen-Dortmund geht vom Bahnhof Hagen aus in einem großen Bogen, die Volme kurz vor dem Einfluß in die Ruhr auf einer gewölbten Brücke überschreitend, in eine westliche Richtung über und erreicht in Herdecke die von diesem Bahnhofe abzweigende Verbindungsbahn nach der Ruhr-Sieg Eisenbahn. Von Herdecke aus hält die Bahn die westliche Richtung, überschreitet auf einer Hauptbrücke und einer massiven Fluthbrücke die Ruhr, tritt hinter Wetter in das Kohlen-Revier ein und führt dann nach Witten. In einem großen Halbkreis-Bogen um Witten herum verläßt die Bahn das Ruhrthal und wendet sich in dem welligen Terrain der Bergausläufe nach Osten, sodann nach Norden und erreicht nach Ueberschreitung des Emscherthales die Station Dortmunderfeld, auf welcher die Dortmund-Soester Bahn abzweigt und die von Duisburg kommende Bahn sich mit der Dortmunder Strecke vereinigt. Im Bogen sich nach Osten wendend, erreicht sie die Station Dortmund und verbindet sich hier mit der Köln-Mindener Bahn. Der nicht zur Hauptlinie gehörende Theil der Dortmund-Soester Bahn beginnt auf dem Bahnhofe Dortmunderfeld mit einem Bogen, welcher sie am Abhange des Emscherthales entlang in die Richtung nach Osten führt; in dieser Richtung verbleibt die Bahn im Wesentlichen, die nördliche sanfte Abdachung des mit der Ruhr parallel laufenden Höhenzuges verfolgend, bis zu ihrem Anschlusse an die von Düsseldorf nach Soest führende Hauptbahn im Bahnhof Holzwickede. Die ganze Linie von Hagen über Dortmund bis Holzwickede ist zweigeleisig ausgeführt.

Strecke
Düsseldorf-
Kupferdreh-
Dahlhausen.

Von der Hauptlinie zweigt sich zwischen Düsseldorf und Gerresheim die Strecke Düsseldorf-Kupferdreh, die Untere Ruhrthalbahn, ab, zieht sich im rechtsseitigen Rheinthale nach Ratingen und durchbricht hinter Station Höfel die Wasserscheide zwischen Rhein und Ruhr mittelst eines 452 Meter langen Tunnels. Vor Station Kettwig fällt die Bahn ins Ruhrthal, überschreitet die Ruhr, berührt Werden und mündet nach nochmaliger Ueberschreitung der Ruhr bei Kupferdreh in die Prinz Wilhelm Bahn. Die Bahn ist nur theilweise, Strecke Höfel-Kettwig, zweigeleisig, der Bahnkörper durchgängig für zwei Geleise hergestellt. Von Ueberruhr, Station der Prinz-Wilhelmbahn, wird die Ruhrthalbahn auf dem linken Ruhrufer weiter nach Dahlhausen geführt, überschreitet kurz vor dieser Station mittelst Fluth- und Strombrücke die Ruhr und geht in Dahlhausen in die Mittlere Ruhrthalbahn über, welche zur Zeit bis Hattingen und Heinrichshütte eingleisig im Oberbau, zweigeleisig im Planum, hergestellt ist.

Zweigbahn
Haan-Deutz,
Ohligs-Solingen
und
Mülheim-
Bensberg.

Bei Station Haan zweigt sich die Strecke nach Deutz ab; sie nimmt in Ohligs-Wald die Zweigbahn Ohligs-Solingen und in Mülheim a. Rhein die Zweigbahn von dort über Bergisch-Gladbach nach Bensberg auf und ist in Mülheim mit der Köln-Mindener Bahn verbunden. Die Bahn ist zweigeleisig hergestellt; die Zweigbahn Ohligs-Solingen und Mülheim-Bensberg sind eingleisig, der Bahnkörper ist aber zum Theil für zwei Geleise hergestellt.

Prinz-
Wilhelm
Eisenbahn.

Die Prinz-Wilhelm Eisenbahn schließt sich in Bohnwinkel der Hauptbahn an und führt von hier über Neviges, Langenberg und Ueberruhr nach Steele zur Verbindung mit der von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen führenden Eisenbahn; bei Steele überschreitet die

Bahn mittelst einer schrägen Brücke die Ruhr. Die Bahn ist theilweise zweigeleisig, im Uebrigen der Bahnkörper jedoch nur für ein Geleise hergestellt.

Die Rittershausen-Remscheider Zweigbahn geht vom Bahnhofe Rittershausen aus mit einer Steigung von 1:40 auf 5,25 Kilometer Länge nach Ronsdorf und von hier über Lüttringhausen und Lennep, dem höchsten Punkte der Bahn, nach Remscheid. Die Bahn ist eingleisig, der Bahnkörper jedoch zur kleineren Hälfte für zwei Geleise ausgeführt.

Zweigbahn
Ritters-
hausen-
Remscheid.

Die im Betriebe befindliche Strecke der Volmethalbahn zweigt vom Bahnhof Hagen ab, nimmt eine südöstliche Richtung und führt an der Seite der Stadt Hagen zum oberen Theile derselben, dem Bahnhofe Oberhagen; die Bahn ist eingleisig, der Bahnkörper jedoch für zwei Geleise ausgeführt.

Strecke Hagen-
Oberhagen.

Die Zweigbahn von Unna nach Hamm wendet sich von Unna aus in einem großen Bogen nördlich nach der Station Bönen und weiter nach Station Hamm, wo sie sich mit der Westfälischen Eisenbahn und der Köln-Mindener Bahn verbindet. Die Bahn ist eingleisig, der Bahnkörper jedoch für zwei Geleise hergestellt.

Zweigbahn
Unna-Hamm.

Die Dortmund-Duisburg-Ruhrort-Oberhausener Eisenbahn zweigt in Dortmund von der Hauptbahn ab, verfolgt die Richtung derselben bis Dortmunderfeld, wendet sich dann nach Westen, überschreitet den Emscher-Fluß und nimmt nach Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Emscher und Ruhr in Station Langendreer die von Witten kommende Flügelbahn auf; von Bahnhof Langendreer zweigt sich die, den Sammelpunkt für mehrere Zechen bildende Kohlenzweigbahn über Laer nach Dahlhausen und Steele ab. Auf der Strecke von Langendreer ab durchsetzt die Bahn zum zweiten und dritten Male die Wasserscheide zwischen Emscher und Ruhr, erreicht die Station Bochum, Ausgangspunkt der Zweigbahn nach Mienke und Herne, und führt dann nach Steele, in welchen Bahnhof die in Bohwinkel von der Hauptlinie sich abzweigende Prinz-Wilhelm Bahn und die eben angegebene Bahn Laer-Dahlhausen mündet. Vom Bahnhofe Steele aus führt die Dortmund-Duisburg-Ruhrort-Oberhausener Bahn in nördlicher Richtung an Steele vorbei, überschreitet zum vierten Male die Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher bei der Ortschaft Frillendorf und führt dann über Essen nach Mülheim an der Ruhr, nachdem sie vorher zum fünften Male die mehr genannte Wasserscheide durchschritten und neben dem Herbrügger Thal die Rheinische Bahnstrecke Osterath-Essen überschritten hat; zwischen Essen und Mülheim wird bei Geissen die genannte Strecke der Rheinischen Bahn überschritten und die Verbindung mit dem erwähnten Bahnhofe der Rheinischen Bahn aufgenommen.

Strecke
Dortmund-
Witten-
Duisburg-
Oberhausen-
Ruhrort,
Langendreer-
Laer,
Dahlhausen-
Hattingen,
Duisburg-
Hochfeld und
Rheinhausen.

Die Zweigbahnen Mülheim-Ruhrort-Oberhausen gehen bis Styrum gemeinschaftlich mit der nach Duisburg führenden Bahn, wenden sich dann nach Nordwesten resp. Norden und erreichen die Stationen Ruhrort und Oberhausen, wo sie mit der Köln-Mindener Eisenbahn in Verbindung stehen.

Die Duisburger Linie wendet sich bei Styrum nach Westen, überschreitet das Ruhrthal mit einer aus massiven Pfeilern und eisernen Ueberbauten construirten Strombrücke und mit 2 gewölbten Fluthbrücken und einem theilweise bis zum Hochwasserstande abgepflasterten Damme, legt sich am Duiffern'schen Berge neben die Köln-Mindener Eisenbahn, erreicht dann den Bahnhof Duisburg und daselbst den Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn.

Vom Bahnhofe Duisburg führt eine Zweigbahn nach dem Hochfelde; diese kreuzt die Köln-Mindener Bahn, überschreitet den Rhein-Ruhr-Kanal mittelst einer Drehbrücke, verzweigt sich östlich und westlich längs den alten und neueren Hafen-Anlagen und nimmt verschiedene Anschlüsse industrieller Etablissements auf.

Die Bahn von Mülheim nach Ruhrort zweigt sich ebenfalls in Styrum in nordwestlicher Richtung ab, wird bei Alstaden unter der Köln-Mindener Bahn hergeführt und mündet in den Ruhrorter Rheinhafen, an welchem sie sich mit der Köln-Mindener Bahn sowohl als mit dem eigenen linksrheinischen Bahnnetze verbindet. Die Verbindung mit dem letztern erfolgt durch eine Tract-Anstalt mit Sebethürmen.

Die Bahn von Dortmund und Witten nach Duisburg, Ruhrort und Oberhausen ist mit Ausnahme der Strecken Styrum-Duisburg und Styrum-Oberhausen zweigeleisig.

Strecke
Bochum-
Riemke-Herne.

Die Zweigbahn von Bochum nach Riemke und Herne geht vom Bahnhof Bochum aus, überschreitet die Essen-Brüninghauser Straße bei der Bochumer Gußstahlfabrik, erreicht in nördlicher Richtung den Sammelbahnhof Riemke, nimmt vor Riemke die Anschlußbahn nach den Zechen Hannibal, Hannover und Königsgrube auf und tritt demnächst mittelst der von den Zechen Constantin und Hannibal erworbenen Anschlußbahn nach dem Bahnhof Herne mit der Köln-Mindener Eisenbahn in Verbindung. Die Bahn ist eingleisig ausgebaut.

Verbindungs-
bahn
Dahlhausen-
Laer.

Die Strecke Langendreer-Laer-Dahlhausen-Steele dient der Aufschließung verschiedener Kohlenzechen und einiger industrieller Etablissements am Bahnhofs Dahlhausen, sowie zur Vermittlung einer der Verbindungen zwischen der Dortmund-Duisburger Strecke und der Ruhrthalbahn. Dieselbe verfolgt die Richtung von Osten nach Westen und ist eingleisig im Oberbau, zweigeleisig im Planum resp. Grunderwerb hergestellt.

Obere Ruhr-
thalbahn.

Die Obere Ruhrthalbahn, Strecke Schwerte-Warburg, im Bahnhof Schwerte aus der Hengstey-Holzwickeder Strecke abzweigend, lehnt sich bis zur Erreichung der Thalsohle an die südliche Abdachung des Haarstranges, erreicht auf der Ebene des rechten Ruhrufers Dellwig und demnächst Wickede. Oberhalb Wickede tritt sie auf das andere Ruhrufer und folgt dem linksseitigen Thalarande, lehnt sich an die von Echthausen nach Neheim führende Straße, überschreitet die Röhr und demnächst die bereits bei Wickede, Neheim und am Walzwerk bei Hüsten gekreuzte Münster-Arnsberger Staatsstraße. Sie erhebt sich dann über die Thalsohle und folgt dem Abhänge des Ruhrufers bis Obereimer, wo sie das Gehänge verläßt, die Ruhr und die Wimbern-Arnsberger Straße mittelst eines Viaducts überschreitet, den Schloßberg mit einem Tunnel durchsetzt und nach Ueberschreitung der Meschede Staatsstraße und der Ruhr den Bahnhof Arnsberg erreicht. Hinter diesem Bahnhofs und oberhalb des Dorfes Uentrop überschreitet die Bahn zweimal die Ruhr, lehnt sich dann an einen Bergabhang und erreicht nach Verdrängung und Verlegung des Ruhrbettes die Station Deventrop, hinter welcher sie mittelst zweier Tunnels von 684 und 649 Meter Länge das Gebirge durchbricht, die Ruhr überschreitet und auf dem rechten Ufer derselben zum Bahnhof Meschede gelangt. Beim Austritt aus diesem Bahnhofs überschreitet die Bahn die Minden-Coblenzer Straße, demnächst bei Station Eversberg die Ruhr und erreicht unter einer ausgebreiteten Verlegung der Ruhr den Bahnhof Bestwig-Nuttlar; am Fuße der hier beginnenden Gebirgsstrecke, unmittelbar oberhalb derselben bei Ostwig, wird die Ruhr zum letzten Mal überschritten. Am Dorfe Nuttlar kreuzt die Linie die Chaussee mittelst einer Unterführung und durchbricht darauf mit einem Tunnel von 244 Meter Länge den Berggrücken am Schellenstein. Nach Ueberschreitung der Thalschlucht am Brückenhäuser erhebt sich die Bahn mit der Steigung 1:72 über das Ruhrthal, wendet sich, nachdem sie die an der Anhöhe belegene Station Disberg verlassen, in das Gierskopf-Thal und erreicht, nach Ueberschreitung tiefer Schluchten des Gehänges bei Elleringhausen die Rhein-Weser Wasserscheide. Sie durchbricht ca. 160 Meter unter dem Gebirgsgrücken liegend, diesen mit einem 1395 Meter langen Tunnel, senkt sich innerhalb desselben nach dem Hoppeke-Thal zu, und erreicht beim Austritt aus dem Tunnel den für Brilon bestimmten Bahnhof. Von hier aus folgt die Bahn im Hoppeke-Thal nach mehreren Flußverdrängungen und Ueberschreitungen der von Brilon kommenden Staatsstraße, durchbricht den Hohen Knapp mit einem 287 Meter langen Tunnel, überschreitet wiederholt die Hoppeke, gewinnt unterhalb des Dorfes Messinghausen die Thalfläche und durchsetzt nach mehrfachen Verdrängungen der Hoppeke den Hohen Berg mit einem Tunnel von 237 Meter Länge. Unterhalb des Bahnhofs Bredegar erreicht die Linie das Diemelthal, überschreitet diesen Fluß, gelangt dann zum Bahnhof Marsberg und geht von da, die Diemel zum zweiten Male überschreitend, längs des rechten Diemelufer nach Scherfede, dem Ausgangspunkt der im Bau begriffenen Bahn nach Holzminden, kreuzt die Paderborn-Casseler Staatsstraße, nähert sich in günstiger Ansteigung der Westfälischen

Eisenbahn bei dem Dorfe Menne, in deren Nähe sie bis Warburg verbleibt, um dort sich mit der Hessischen Nordbahn und der Westfälischen Staatsbahn zu verbinden. Die Bahn ist nur theilweise zweigeleisig, im Unterbau jedoch für zwei Geleise ausgeführt.

Die Hessische Nordbahn, mit der Oberen Ruhrthalbahn und der Westfälischen Staats-Eisenbahn mittelst der 4,05 Kilometer langen angepachteten Strecke der letzteren von Warburg bis zur ehemaligen Landesgrenze bei Haubeda in Verbindung stehend, beginnt auf dem Viaduct über die Diemel bei Haubeda, folgt dem Diemelfluß in nordöstlicher Richtung und erreicht über Liebenau die Station Hümme, wo sich die nach Carlsbafen an der Weser im Diemelthale abwärts führende Carlsbahn abzweigt. Von Hümme aus führt die Bahn in südlicher Richtung an den Stationen Hofgeismar, Grebenstein und Mönchhof vorbei nach Cassel und gewinnt daselbst den Anschluß an die Hannoversche, Halle-Casseler und Main-Weser Bahn. Gemeinschaftlich mit der letzteren ist die Strecke Cassel-Guntershausen, bei welcher letzteren Station die Nordbahn abzweigt, die Fulda auf einer 13 Bogen enthaltenden Brücke überschreitet und in südwestlicher Richtung das Fuldathal verfolgt. Bei Station Guxhagen führt die Bahn durch einen längeren Tunnel, dann bei Station Melsungen über einen Viaduct von 12 Bogen, überschreitet bei dem Dorfe Obermelsungen und bei der Station Beiseförth die Fulda und erreicht nach Durchführung durch den Tunnel bei Beiseförth die Thalsohle und weiter die Stationen Altmorschen, Rotenburg und Bebra, woselbst sie an die Bebra-Hanauer Staatsbahn anschließt; sie führt dann in östlicher Richtung weiter durch den Tunnel bei Station Hönnebach nach Gerstungen zum Anschlusse an die Thüringische Bahn. Die Nordbahn ist zum Theil zweigeleisig, der Bahnkörper durchgehends für zwei Geleise, das Planum der Carlsbahn für ein Geleise ausgebaut.

Hessische
Nordbahn.

Die Zweigbahn nach Menden verläßt auf dem Bahnhofe Fröndenberg die Obere Ruhrthalbahn, überschreitet kurz hinter diesem Bahnhofe die Ruhr, tritt dann in das Hönnethal ein und gelangt nach Ueberschreitung der Hönne und nach Kreuzung der Chaussee von Unna nach Menden den Bahnhof Menden. Die Bahn ist eingleisig, im Unterbau jedoch theilweise für zwei Geleise ausgeführt.

Zweigbahn
Fröndenberg-
Menden.

Die Ruhr-Sieg Eisenbahn zweigt sich bei den Stationen Hagen und Herdecke von der Bergisch-Märkischen Bahn ab, und vereinigen sich beide Zweige beim Eintritt in das Ruhrthal, welches Thal mit Verührung des Dorfes Hengst, dem Abgangspunkte der Bahn von Hengst nach Holzwickede, bis zur Station Cabel eingehalten wird. Bei Cabel tritt die Bahn in das Thal der Renne, welches sie bis zur Station Altenhundem unter mehrmaliger Ueberschreitung der Renne und mittelst mehrerer Tunnels verfolgt. Von der Station Letmathe geht die nach Iserlohn führende Zweigbahn ab. Diese Zweigbahn verläßt unmittelbar hinter der gedachten Station die Ruhr-Sieg Eisenbahn, geht dann mit Ueberschreitung der Renne in das Thal der untern Grüne, an dessen steilem Gehänge sie die Höhe von Iserlohn erreicht; der Höhenunterschied zwischen den Bahnhöfen Letmathe und Iserlohn wird durch eine 4,564 Meter lange ununterbrochene Steigung von 1 zu 40 überwunden. An dieser Zweigbahn liegt, ungefähr 1,900 Meter vom Bahnhofe Letmathe entfernt, die im Geschäfts-Bericht von 1868 beschriebene Dechen-Höhle.

Ruhr-Sieg-
Eisenbahn u.
Zweigbahn
Letmathe-
Iserlohn.

Bei der Station Welschenennest erreicht die Ruhr-Sieg Bahn die Wasserscheide zwischen Ruhr und Sieg, die Rahrbacher-Höhe, welche sie mittelst eines Tunnels durchbricht. Von hier aus fällt die Bahn, erreicht bei Creuzthal das Ferndorf-Thal, welches sie bis Siegen verfolgt, und verbindet sich hier mit der zur Deutz-Siegener Bahn gehörigen Zweigbahn von Bezdorf nach Siegen. Die Ruhr-Sieg Eisenbahn ist zum Theil zweigeleisig, die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn eingleisig ausgebaut.

Eine tabellarische Uebersicht der am Schlusse des Jahres vorhandenen baulichen Anlagen ist unter Anlage 2 beigelegt.

Anlage 2.

B. Oberbau.

Länge der
Geleise.

Die Länge der Geleise beträgt und zwar:

der Hauptgeleise	1054037 Met.
des zweiten Geleises	582921 "
der Nebengeleise auf den Bahnhöfen und in den Betriebs-Gebäuden und zwar auf der Strecke:	
Landesgrenze bei Aachen bis Oberkassel, M. = Gladbach bis Homberg und Biersen bis zur Landesgrenze bei Kaldenkirchen .	108445 "
M. = Gladbach bis Stolberg und Jülich- Düren	41466 "
Neuß-Düsseldorf bis Hagen	103784 "
Hagen über Dortmund bis Soest	69906 "
Unna bis Hamm	15389 "
Hengstei bis Holzwickede	8291 "
Schwerte bis Warburg und von Fröndenberg bis Minden	54150 "
Rittershausen bis Remscheid	9137 "
Hagen bis Oberhagen	2182 "
Bohwinkel bis Steele	28085 "
Düsseldorf bis Kupferdreh	21025 "
Haan bis Deutz	35965 "
Mülheim a. Rhein bis Bensberg	5602 "
Ohligswald bis Solingen	3482 "
Witten bis Duisburg u. den Zweigbahnen .	126046 "
Warburg bis Cassel, Gunterhausen bis Gerstungen und Hümme bis Carlshafen	17016 "
Cassel bis Gunterhausen (gemeinschaftlich mit Main-Weser und nur zur Hälfte gerechnet)	11903 "
Hengstei bis Siegen	40857 "
Petmathe bis Herforn	2720 "
auf den gemeinschaftlichen Strecken der Berg- Märkischen und der Ruhr-Sieg Eisenbahn	20651 "

Die Gesamtlänge der Geleise beträgt demnach 2363060 Met. = 2363,06 Kilm.

Schienen,
deren Verwen-
dung und
Befestigung.

Auf den neueren Linien und auf denjenigen Bahnstrecken, welche in den letzten Jahren erneuert wurden, also vorwiegend auf allen Bahnstrecken, ist das Gestänge aus breitbasigen 13 Centimeter hohen, durchgängig 6,50 Meter langen Schienen hergestellt und kommen nur in den Weichenstraßen Schienen anderer Länge vor; die Schienen haben meistens Rindelskopfs, zum Theile sind solche Gußstahlschienen; sie sind auf eichenen Querschwellen bei vorwiegender Anwendung des schwebenden Stoßes mittelst Hakennägel befestigt und unter sich mittelst Laschen verbunden.

Eiserner
Oberbau,
dessen System
und Construc-
tion.

Oberbau auf eisernen Schwellen nach dem System Baurer war nur auf 625 Meter Länge auf der Strecke Schlebusch-Mülheim am Rhein vor dem Bahnhof Mülheim vorhanden; derselbe lag beinahe 3 Jahre, hat sich indessen nicht bewährt und sich namentlich in den Oberplatten als zu schwach erwiesen, im Jahre 1873 mußten die letzten 686 Schwellen ausgewechselt und durch hölzerne ersetzt werden. Auf der Oberen Ruhrthalbahn ist auf der Strecke Schwerte-Arnberg

ein erneuerter Versuch mit solchen eisernen Querschwellen mit Verstärkungsrippe in den Oberplatten auf circa 2 Meilen Geleislänge bei dem Ausbau des zweiten Geleises gemacht, jedoch erst vor Kurzem in Betrieb genommen, so daß weitere Erfahrungen noch nicht haben gemacht werden können.

Oberbau auf Steinwürfel ist nicht vorhanden.

Die eingelegten Weichen sind Weichen mit unterschlagenden Zungen aus Buddelstahl; die Herzstücke sind theils aus Gußstahl, theils aus Schmiedeeisen, in den Nebengeleisen auch aus Hartguß hergestellt.

Oberbau auf
Steinwürfel.
Weichen, An-
zahl und Con-
struction,
Zungen, und
Herzstücke.

Es sind vorhanden: Zungenweichen 3,920, englische Weichen und zwar 154 ganze und 190 halbe, Schleppweichen 5, Herzstücke aus Gußeisen 1,086, desgleichen aus Schmiedeeisen 3,408, aus Gußstahl 1,627.

Zu den Schwellen ist vorherrschend Eichenholz ohne Imprägnirung verwendet, dieselben sind 2,51 Meter lang, 0,16 Meter hoch und 0,26 resp. 0,31 Meter breit und in Entfernungen von durchschnittlich 0,90 Meter von einander gelegt.

Schwellen-
Material und
Dimensionen.

Es sind vorhanden imprägnirte Schwellen: eichene 313,249, buchene 701, kieferne 40,998; nicht imprägnirte: eichene 2,070,747, buchene 2,000, kieferne 7,888.

Die Bettung besteht vorwiegend aus Kies und Steinen.

Bettung.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

Bezüglich der ältern Strecken wird auf die früheren Berichte und auf die Tabelle 2 Bezug genommen. Auf den im Jahre 1873 eröffneten Strecken sind vorhanden:

a. größere Bauwerke:

auf der Strecke Bestwig-Warburg:

die Ruhrbrücke bei Ostwig mit eisernem Ueberbau, 2 Oeffnungen à 14,12 Meter,
die gewölbte Diemelbrücke am Hammerberge, 3 Oeffnungen à 10,04 Meter,
die gewölbte Diemelbrücke unterhalb Stadtberge, 3 Oeffnungen à 12,55 Meter,
der Tunnel am Schellenstein, 247 Meter lang,
der Tunnel bei Elleringhausen, 1395 Meter lang,
der Tunnel bei Messinghausen, 287 Meter lang,
der Tunnel bei Behringhausen, 237 Meter lang,

zweigeleisig und ausgemauert,

auf der Strecke Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren:

die Roerbrücke mit eisernem Oberbau, 3 Oeffnungen à 21,97 Meter,
zwei Indebrücken mit eisernem Ueberbau, je 1 Oeffnung von 18,83 Meter,
eine Chauffee-Indebrücke mit eisernem Ueberbau, 1 Oeffnung von 18,83 Meter.

Größere Bau-
werke.

Auf sämtlichen Bahnstrecken sind überhaupt vorhanden: 69 größere Brücken und Viadukte, 25 Tunnels.

b. kleinere Bauwerke.

Die kleineren Brücken, Wegeunter- und Ueberführungen sind theils gewölbt, theils mit Ueberbau aus Eisen oder Holz versehen; die Durchlässe sind theils mit Platten überdeckt, theils Röhren- durchlässe und theils Platten-Ranäle.

Kleinere
Brücken und
Durchlässe.

Es sind überhaupt vorhanden: kleinere Brücken 376, ganz gemauerte 252, mit Ueberbau aus Eisen 117, mit Ueberbau aus Holz 7, Durchlässe 1,984, gemauerte 1,326, Röhrendurchlässe 658.

D. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Die Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse ergeben sich aus der Anlage 2; ein Längenprofil der neuen Bahnstrecken Schwerte-Warburg und M.-Glabbech-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren ist beigefügt.

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Bahnhöfe.

Auf den neuen Bahnstrecken sind Bahnhöfe vorhanden und betragen die Entfernungen derselben von einander:

auf der Strecke Bestwig-Warburg: Disberg 6,75 Kilometer, Brilon 7,87 Kilm., Messinghausen 9,45 Kilm., Bredelar 8,47 Kilm., Marsberg 8,25 Kilm., Westheim 5,25 Kilm., Scherfede 10,27 Kilm., Warburg 9,52 Kilm.;

auf der Strecke Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren: Hochneukirch 4,95 Kilm., Ogenrath 4,80 Kilm., Amelen 9,08 Kilm., Jülich 10,28 Kilm., Inden 6,45 Kilm., Weißweiler 5,40 Kilm., Eschweiler 4,50 Kilm., Eschweiler-Aue 3,30 Kilm., Unter-Stolberg 2,10 Kilm., Krauthausen 6,53 Kilm., Düren 8,92 Kilm.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

Telegraphen-
Einrichtungen
Apparate,
Läutewerke.

Auf sämtlichen Bahnstrecken befinden sich electro-magnetische Telegraphen-Einrichtungen und sind die Leitungen für dieselben über der Erde an 5 bis 10 Meter hohen, theils kiefernen, theils eichenen Stangen vermittelst porcellanener Isolatoren befestigt. In den Tunnels sind zur Vermeidung von Störungen Telegraphenkabel angewendet, welche aus drei mit Guttapercha überzogenen und mit getheertem Hanf und verzinkten Eisendrähten umwickelten kupfernen Leitungsdrähten bestehen. Die Läutewerke sind in eine Leitung für sich und die auf sämtlichen Stationen befindlichen Local-Sprechapparate in eine zweite Leitung eingeschaltet.

Directe Leitungen sind vorhanden:

von Aachen über Düsseldorf, Dortmund bis Soest und von Elberfeld bis Dortmund mit Sprechapparaten in Aachen M., Aachen L., Herzogenrath, M.-Glabbad, Neuf, Düsseldorf, Hochdahl, Bohwinkel, Elberfeld, Barmen-Rittershausen, Schwelm, Hagen, Witten, Dortmunderfeld, Dortmund, Hörde, Holzwickede, Unna, Werl und Soest;

von Elberfeld über Hagen nach Siegen resp. nach Gerstungen mit Sprechapparaten in Elberfeld, Hagen, Letmathe, Altena, Altenhundem und Siegen resp. in Hagen, Schwerte, Arnsberg, Meschede, Bestwig-Nuttlar, Brilon-Corbach, Marsberg, Warburg, Hümme, Hofgeismar, Cassel, Guntershausen, Bebra und Gerstungen;

von M.-Glabbad nach Homberg mit Zweigleitung von Biersen nach Venlo, mit Sprechapparaten in M.-Glabbad, Biersen, Crefeld, Homberg resp. Biersen und Venlo;

von Elberfeld über Steele nach Ruhrort mit Sprechapparaten in Elberfeld, Bohwinkel, Langenberg, Steele, Essen, Mülheim a. d. Ruhr und Ruhrort;

von Witten nach Steele zum Anschluß an die directe Leitung nach Ruhrort mit Sprechapparaten auf allen Stationen;

von Elberfeld nach Deutz mit Sprechapparaten in Elberfeld, Bohwinkel, Ohligswald, Mülheim a. Rh. und Deutz.

Vermittelst eines in Elberfeld aufgestellten Umschalters können die in die directe Leitung eingeschalteten Stationen von Soest resp. von Gerstungen und Siegen bis Elberfeld mit den Stationen von Elberfeld über Düsseldorf nach Aachen, über Steele nach Ruhrort und über Haan nach Deutz in directe Verbindung gebracht werden.

Im Ganzen sind vorhanden beziehungsweise in Thätigkeit 1,197 optische Signale, 482 stabile Telegraphen-Apparate (portative Apparate sind nicht vorhanden), 2 bis 11 Leitungen von zusammen 3346,8 Kilometer Länge, 166 Telegraphenstationen mit 418 Apparaten, 64 Signalzwischenstationen mit 64 Morse-Apparaten und 1547 Läutewerke.

G. Nebenanlagen.

Bezüglich der ältern Strecken wird auf die früheren Berichte und auf Anlage 2 Bezug genommen; auf den neuen Bahnstrecken sind Nebenanlagen nicht zur Ausführung gekommen.

II. Ausgeführte Bauten zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen.

1. Auf den Bahnhöfen.

Behufs Vervollständigung und Ergänzung der Bahnanlagen, namentlich der Bahnhöfe, war in dem abgelaufenen Jahre eine umfangreiche Bauhätigkeit nothwendig, indem der in dem letzten Jahre eingetretene Verkehrsausschlag die Erweiterung der Bahnanlagen unabwieslich forderte, wenn anders den Ansprüchen Genüge geleistet und Verkehrsstockungen vorgebeugt werden sollte.

Außer den verschiedensten kleinern Bauten auf den Bahnhöfen, an den Geleis- und Stationsanlagen gelangten folgende größere Bauten zur Ausführung.

Bahnhof Aachen T. Erbaut wurden ein Güterschuppen, (provisorisch als Zoll-Schuppen benutzt), ein provisorischer Güterschuppen, ein Eilgüterschuppen und eine massive Viehrampe, wogegen zum Abbruch kamen: der alte Güterschuppen, der Locomotivschuppen nebst Werkstatt und der Zollrevisionschuppen. Außerdem wurde der Güterschuppen der Grand-Central-Belge Bahn abgebrochen und ein neuer provisorischer für diese Bahn hergestellt. Es wurden 3853 laufende Meter Nebengeleise neu ausgeführt, dagegen 1600 laufende Meter abgebrochen.

Auf der Locomotivstation wurden erbaut: ein massiver Locomotivschuppen für 10 Stände mit Wasserstation, Drehscheibe und Werkstättenanbau, eine Telegraphenstation, ein Wagenschuppen in Holz, eine Weichenstellerbude, ein Schanzenschuppen und eine Kohlenladebühne. Die Erarbeiten zur Planirung des Bauplatzes für einen zweiten Locomotivschuppen mit Schiebebühne sind in der Ausführung begriffen. Nebengeleise wurden ausgeführt 4153 laufende Meter.

Haltestelle Richterich. Es wurde an der Kreuzung mit der Aachen-Maastrichter Bahn ein neues Empfangsgebäude gebaut und das frühere weiter östlich liegende Gebäude als Dienst-Wohnung eingerichtet. Ferner wurde ein Brunnen zur Anlage einer Wasserstation hergestellt.

Bahnhof Herzogenrath. Für die Herstellung des Communalweges wurden weitere 10,500 Cubikmeter Erde bewegt. 983 laufende Meter neues Nebengeleise wurden ausgeführt und 82 laufende Meter abgebrochen.

Bahnhof Baal. Der alte Güterschuppen wurde abgebrochen und der in Aachen T. abgebrochene Güterschuppen hier aufgebaut.

Bahnhof M. Gladbach. Die Erweiterungs-Arbeiten wurden fortgesetzt und bestanden hauptsächlich in Anschüttung des Planums, wozu 1672 Cubikmeter Boden verwendet wurden. Der westliche Theil des Bahnhofes wurde durch einen Pallisadenzaun abgeschlossen, das alte Bureau-Gebäude der Güter-Expedition niedergelegt und der neuerbaute Güterschuppen in Benutzung genommen. Ferner wurde ein Schanzenschuppen und ein Kohlenmagazin erbaut. Die neuerbaute Wege-Überführung unter dem östlichen Theil des Bahnhofes wurde dem öffentlichen Verkehr übergeben und endlich auf einer Fläche von 1,833 Quadratmeter eine Pflasterung ausgeführt.

Bahnhof Kaldenkirchen. Ein neues Expeditionsbureau für die Zollbehörde, ein Zollrevisions-Saal und eine Bude zum Aufenthalte der Bahnhof-Arbeiter im Zollhose wurden erbaut.

Bahnhof Crefeld. Ein neues Wirthschaftsgebäude wurde vollendet. Die Einfriedigungsmauer der Werkstatt wurde zwischen Lackir- und Holzschuppen um 1,88 Meter erhöht und ein Weg von dem Güterschuppen nach der Werkstätte hergestellt. Ein Eilgutschuppen wurde erbaut.

Bahnhofs-
Bauten.

Bahnhof Uerdingen. Behufs Herstellung eines 3. und 4. Geleises für Riestransporte wurden 2559 Cubikmeter Boden bewegt und die vorhandenen Geleise um 847 laufende Meter verlängert.

Bahnhof Homberg. Ein Kohlenmagazin und ein Schanzenschuppen wurden erbaut.

Bahnhof Neuß. Ein Kohlenmagazin, ein Schanzenschuppen, zwei Buden für Wiegemeister und eine Dellebühne wurden erbaut und der Zufuhrweg zum Güterschuppen gepflastert. Ferner wurden 4720 laufende Meter Nebengeleise ausgeführt und 780 laufende Meter Geleise abgebrochen.

Bahnhof Obergassel. Der frühere Coaks-Schuppen wurde zur Dienst-Wohnung umgebaut und ein Stallgebäude dazu errichtet.

Bahnhof Düsseldorf. Der in 1871 begonnene Umbau wurde zu Ende geführt, in Zugang kamen 52 Stück Zungen-Weichen, 9 ganze, 10 halbe englische Weichen und 7 Weichenstellerbuden. Ferner wurde beendet die Verlegung der Gasleitungsrohren zur Beleuchtung des ganzen Bahnhofes und die im vorhergehenden Jahre in Angriff genommene Ausführung der Zufuhrwege längs der östlichen Futtermauer. Behufs Herstellung einer Einfahrt in den südlichen Theil des Bahnhofes wurde mit der Verlegung des außerhalb belegenen Weges und Herrichtung einer Auffahrtsrampe begonnen, die im October 1872 unterbrochenen Pflasterarbeiten wieder aufgenommen, das vorhandene alte Pflaster theils umgelegt resp. erhöht und die noch ungepflasterten Stellen mit Pflaster versehen. Im Hofe des Locomotivschuppens wurde zur Unterbringung des Werkstätten-Holzvorrrathes ein geräumiger Fachwerkholzschuppen errichtet.

Nachdem im vergangenen Jahre bereits die Ausschachtung der Baugrube des neuen Empfangsgebäudes, sowie die Fundamentirung ausgeführt war, wurde im Laufe des Jahres der Aufbau des westlichen Flügels und mittleren Langbaues vollständig, der des Mittelbaues zur Hälfte in den Maurer- und Steinhauer-Arbeiten ausgeführt. Die Balkenlagen des westlichen Flügels wurden sämmtlich verlegt, die Decken und Dachconstruction des mittleren Langbaues wurden bis auf ein kurzes Stück hergerichtet und das Dach mit Schiefer eingedeckt.

Die Errichtung der Eisenbahn-Commission Düsseldorf bedingte die Erwerbung einiger Häuser, welche zu Diensträumen und Beamten-Wohnungen umgebaut wurden.

Bahnhof Rath. Ein Beamtenwohnhaus nebst Stallgebäude wurde hergestellt.

Bahnhof Ratingen. Ein definitives Empfangsgebäude, sowie ein Familien-Wohnhaus nebst Stallung wurden in Angriff genommen und beinahe fertig gestellt.

Bahnhof Hülse. Ein Beamtenwohnhaus mit Stallung und eine bedeutende Futtermauer wurden im Wesentlichen fertig gestellt.

Bahnhof Kettwig. Es wurden in Angriff genommen und beinahe fertig gestellt: ein Empfangsgebäude, ein Beamtenwohnhaus, ein Schanzenschuppen und eine provisorische Reparatur-Werkstätte.

Bahnhof Werden. Das in Angriff genommene definitive Empfangsgebäude wurde im Wesentlichen vollendet.

Bahnhof Hochdahl. Die Erweiterungs-Arbeiten wurden fortgesetzt, der neue Güterschuppen fertig gestellt, eine Schiebebühne gebaut und der alte Güterschuppen zum Magazin und Schanzenschuppen eingerichtet.

Bahnhof Solingen. Die in 1872 in Angriff genommene Verlängerung des Güterschuppens wurde vollendet.

Bahnhof Mülheim am Rhein. Ein neues Beamten-Wohn- und Dienstgebäude wurde ausgeführt.

Bahnhof Deutz. An Stelle des abgebrannten Güterschuppens wurde ein neuer Güterschuppen ausgeführt und der Perron in einer Größe von 1042 Quadratmeter mit Asphaltplatten belegt.

Bahnhof Bohwinkel. Ein Kohlen- und ein Schanzenschuppen wurden errichtet.

Bahnhof Aprath. Die Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes und des eingeleisigen Dammes wurden beendet. Von Station 376 bis Station 383 wurde ein neues Hauptgeleise gelegt und nahezu fertig gestellt; ferner wurde von Station 378 bis Station 381 ein Neben-geleise mit zwei Weichen ausgeführt. Das Stations-Gebäude wurde bis auf den inneren Ausbau und das Fugen der äußeren Wände fertig gestellt.

Bahnhof Langenberg. Der in 1872 in Angriff genommene Bau eines Portierhauses wurde zu Ende geführt, die neue Dreherei bis auf das Ausfugen der Giebel, Verschmieren des Daches und Herstellung des Asphalt-Fußbodens fertig gestellt und mit dem Fundiren der schweren Drehbänke begonnen, der Dampfstein und die in 1872 in Angriff genommene Einfriedigungsmauer wurden ebenfalls fertig gestellt. Der Wagenreparaturschuppen ist bis auf den Asphalt-Fußboden und das Verstreichen des Daches vollendet.

Bahnhof Kupferdreh. Die Erdarbeiten für die Bahnhofs-Erweiterung wurden beendet, der östliche Theil der Station bis auf die Einführung der Rangir-Geleise in das Hauptgeleise vollständig fertig gestellt. Der neue Locomotivschuppen nebst Anbauten, sowie das anstoßende Wohnhaus, wurden beinahe beendet, eine Viehrampe neu gebaut. Außerdem wurden neue Ueberladegeleise gelegt, eine Drehscheibe und ein Schanzenschuppen erbaut und ein angekauftes Wohnhaus zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

Bahnhof Ueberruhr. Die Geleise-Erweiterungen und die Einführung der Mittleren Ruhrthalbahn wurden zu Ende geführt, der Güterschuppen durch einen Anbau erweitert und ein angekauftes Wohnhaus zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

Bahnhof Elberfeld-Steinbeck. Die Erweiterungs-Arbeiten sind im Wesentlichen vollendet, eine neue Wegeunterführung wurde ausgeführt, der Güterschuppen verlängert, ein zweiter neu gebaut und zwei Beamten-Wohnungen und eine Brückenwage hergestellt.

Bahnhof Elberfeld-Döppersberg. Die Erd- und Maurer-Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofes am Johannisberger Einschnitt wurden fortgesetzt, eine Einfriedigungsmauer zur Abgrenzung des Viehhofes und der Griffenbergerstraße vollendet und die Viehrampe gepflastert. Ein Werkstätten-Magazin-Gebäude und ein Schanzenschuppen wurden fertig gestellt und der Bau des neuen Verwaltungs-Gebäudes fortgesetzt.

Bahnhof Barmen. Ein neuer Güterschuppen wurde gebaut, der Eilguttschuppen vergrößert, zur Erweiterung des Bahnhofes mit den Erd- und Oberbau-Arbeiten fortgefahren; ein angekauftes Wohnhaus wurde abgebrochen.

Bahnhof Barmen-Mittershausen. Die in 1871 begonnene zollfreie Niederlage wurde fertig gestellt, der Locomotivschuppen durch einen Anbau erweitert und eine Viehrampe, eine Schiebebühne und ein Schanzenschuppen vollendet.

Bahnhof Ronsdorf. Behufs Erweiterung des Bahnhofes wurden pr. pr. 3000 Cubikmeter Boden befördert.

Bahnhof Gevelsberg. Ein in 1872 begonnener Güterschuppen wurde vollendet.

Bahnhof Haspe. Die in 1872 aufgenommenen Arbeiten zur Herstellung eines neuen Bahnhofes wurden weiter geführt. Es wurden 154000 Cubikmeter Boden gelöst, 4000 Cubikmeter Dammanfüllung hergestellt, 13000 Quadratmeter Böschungen bekleidet, 324 lfd. Meter Rigoien ausgeführt, 4500 lfd. Meter altes Geleise aufgebrochen, 4000 lfd. Meter Unterbettung

ausgehoben, 7500 lfd. Meter neues Geleise, 30 Weichen und 3 Kreuzungen verlegt. Das Stations-Gebäude, der Güterschuppen und das Nebengebäude mit Stallung, sowie die Perron-Anlage wurden vollständig fertig gestellt, auch circa 9600 Quadratmeter Pflasterung ausgeführt. Ein Wohnhaus wurde angekauft und zu Dienstwohnungen umgebaut.

Bahnhof Hagen. Ein Militairgeräthe-Schuppen wurde aus der einen Hälfte eines auf dem Bahnhofs Rittershausen befindlich gewesen Güterschuppens errichtet und zu Beamten-Wohnungen und Büreaus 5 Häuser angekauft.

Bahnhof Schwerte. Die Geleise wurden um 750 laufende Meter und eine einfache englische Weiche vermehrt, ein Wasserkrannen aufgestellt, eine neue Feuergrube, eine Kohlenladebühne nebst Magazin und ein neues Materialien-Magazin errichtet, endlich der Locomotiv-Schuppen vergrößert.

Bahnhof Hamm. Ein neuer Schanzenschuppen aus Fachwerk wurde errichtet und der auf Bahnhof Langendreer abgebrochene Locomotivschuppen aus Fachwerk hier wieder aufgebaut. Ferner wurden 5 Häuser zu Dienstwohnungen erworben, die Geleise-Anlagen um 1074 laufende Meter vermehrt und 4 neue einfache und eine ganze englische Weiche eingelegt.

Bahnhof Herdecke. Zu Beamten-Wohnungen wurde ein Wohnhaus angekauft.

Bahnhof Wetter. Die Restarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs (Regulirung der Böschungen) wurden ausgeführt.

Bahnhof Witten. Die Arbeiten in der abgebrannten Dreherei wurden beendet, am Eilgut-schuppen ein Anbau für die Billet-Ausgabe und zum Aufenthalt für den Portier hergestellt, der sogenannte Bochumer Bahnhof wurde mit einer Einfriedigungsmauer versehen und ein Anbau des Güterschuppens fertig gestellt. An der neuen Weichenschmiede wurde fortbauend gearbeitet und war bis Ende December pr. die Eindeckung bis auf die beiden letzten Dächer erfolgt, so daß mit dem Einbringen der Maschinen begonnen werden konnte. Der Dampfsschornstein wurde bis auf den Kopf vollendet.

Bahnhof Dortmundfeld. Ein Beamtenwohnhaus für 6 Familien wurde bis auf einige wenige Arbeiten fertig gestellt.

Bahnhof Dortmund. Mit dem Bau des neuen Locomotivschuppens wurde fortgefahren und die Eindeckung fast vollendet, die Wasserleitung, die Schiebebühnen-Grube und die Feuergruben sind fertig gestellt worden, ebenso der Hauptentwässerungs-Canal. Eine Bude für die Stations-Wiegemeister, desgleichen ein Aufenthaltszimmer im Schaffnerhause für die Beamten der Eilgutexpedition wurden hergestellt und zwei Wohnhäuser angekauft und zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

Bahnhof Hoerde. Ein Wohnhaus wurde angekauft und zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

Bahnhof Aplerbeck. Es wurde ein Gebäude zu Dienst-Wohnungen erworben, eine neue Weichenstellerbude aufgestellt und das Stationsgebäude durch einen Anbau vergrößert.

Bahnhof Langendreer. Ein Anbau am Stationsgebäude wurde in Angriff genommen. Zur Ausführung gelangten ein massiver Güterschuppen, ein massiver Locomotivschuppen für 24 Stände mit Wasserstation und Werkstätte, zwei Retiraden, ein Schanzenschuppen und vier Weichenstellerbuden. Der Uebergang am nördlichen Ende des Bahnhofs wurde durch Anlage eines Parallelweges und einer gewölbten Unterführung versehen. Ferner wurde eine 38 Meter lange Fußwegunterführung mit eisernem Ueberbau hergestellt und ein Nebenweg angelegt; für den Umbau des Bahnhofs sind 7809 Meter Geleise gelegt, 3093 Meter aufgebrochen und 26 Zungen-, 10 doppelte englische und 4 einfache englische Weichen in Zugang gekommen.

Haltestelle Laer. Es wurde ein Wohnhaus angekauft und zu Bureaux für den Stations-Vorsteher, Expedienten, Telegraphisten und zu Beamten-Wohnungen eingerichtet.

Bahnhof Bochum. Ein neues Stationsgebäude wurde errichtet und theilweise in Benutzung genommen; das alte Stationsgebäude wurde abgebrochen und mit dem Wiederaufbau desselben zu einem Familien-Wohnhause begonnen. Zur Vollendung gelangte außerdem ein massiver Eilgut-schuppen, ein Schanzenschuppen aus Fachwerk, zwei Weichenstellerbuden und ein massiver, polygonaler Locomotivschuppen für 10 Stände mit angebaute Wasserstation, Werkstätte und Wohnung für den Werkführer; der alte Locomotivschuppen für 2 Stände, sowie die alte Wasserstation wurden abgebrochen. Der Güterschuppen erhielt einen Anbau aus Fachwerk. Erbaut wurden ferner ein massiver Kohlenbehälter nebst Kohlenladebühne, eine massive Vieh- und Wagenrampe, eine Futtermauer für den Rangirkopf und ein Röhrendurchlaß. Für den Umbau des Bahnhofes sind 3231 Meter Geleise mit 13 Zungenweichen, 2 doppelten und 1 einfachen englischen Weiche verlegt worden.

Bahnhof Riemke. Die Geleise wurden um 1416 Meter und 5 Weichen vermehrt.

Bahnhof Steele. Das Stationsgebäude wurde durch einen Anbau erweitert, eine Weichen-stellerbude errichtet und zur Entwässerung des polygonalen Locomotivschuppens ein Röhrendurchlaß angelegt. Ferner kam ein Rangirkopf und die Einführung des zweiten Geleises mit 710 Meter Geleisen, 2 Zungen-Weichen und einer doppelten englischen Weiche, einer Futtermauer und die Verlängerung der gewölbten Wegeunterführungen für die Bochum-Steeleer Chaussee und für den Communalweg von Horst nach Steele zur Ausführung.

Bahnhof Dahlhausen. Zur Ausführung gelangte ein Familien-Wohnhaus für zwölf Familien mit zwei Stallgebäuden. Für den in Aussicht genommenen Umbau des Bahnhofes wurden 3200 Meter Geleise mit 4 Zungen-Weichen, 1 ganzen und 2 halben englischen Weichen verlegt und hierfür 71902 Cubikmeter Erde bewegt.

Bahnhof Hattingen. Erbaut wurden ein Familien-Wohnhaus für zwölf Familien mit Stallung, eine Filial-Werkstatt für Wagenreparatur und eine massive Vieh- und Wagenrampe.

Bahnhof Essen. Das Stationsgebäude ist an der Ost- und Westseite erweitert und ein Eilgut-schuppen ausgeführt. Angekauft wurden 7 Gebäude und als Diensträume für die Eisenbahn-Commission und für die Betriebs-Inspection, für letztere an Stelle des abgebrannten Gebäudes, sowie als Beamten-Wohnungen ausgebaut. Die Maurerarbeiten für die Ueberführung der Schwanenkampfsstraße wurden soweit hergestellt, daß mit der Montirung der eisernen Ueberbrückung begonnen werden konnte. Die Geleise wurden um rot. 2550 Meter erweitert, wodurch 6 Zungenweichen, 5 doppelte und 2 einfache englische Weichen in Zugang kamen.

Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr. Der alte Locomotivschuppen erhielt einen provisorischen Anbau für zwei Stände.

Bahnhof Duisburg. Ein massiver Locomotivschuppen für 14 Stände mit Werkstätte, Wasserstation, Brunnen und Wohnung für den Werkführer wurde erbaut, zwei Wasserkräne und eine Weichenstellerbude ausgeführt. Ein Zufuhrweg und ein neuer Rangirkopf wurde angelegt und der Umbau des Bahnhofesgeleises ausgeführt, wobei ein Zuwachs von rot. 3200 Meter Geleise, 2 Zungen-, 7 einfachen und 7 doppelten englischen Weichen und einer Drehscheibe erzielt wurde.

Bahnhof Oberhausen. Es wurde ein Schanzenschuppen erbaut und sind die Geleise um 1102 Meter mit 9 Weichen erweitert.

Bahnhof Styrum. Eine Erweiterung des Bahnhofes wurde ausgeführt, wobei 3,713 Cubikmeter Erde bewegt und die Geleise um 1300 laufende Meter verlängert sind.

Bahnhof Ruhrort Hafen. An dem alten Locomotivschuppen wurde ein Anbau für 4 Stände hergestellt; die Geleiseanlage ist um 2632 Meter mit 6 Weichen erweitert.

Bahnhof Ruhrort Rhein. Ein Schanzenschuppen wurde errichtet und ein neuer Locomotivschuppen für 20 Stände mit Werkstätte und Wasserthurm in Angriff genommen. Die Einführung des zweiten Geleises ist bewirkt.

Bahnhof Langschede. Ein Nebengeleise von 594 Meter Länge, sowie drei einfache und eine halbe englische Weiche kamen in Zugang.

Bahnhof Fröndenberg. Die Geleise wurden um 272 Meter vermehrt und 1 Stallgebäude, 1 Schanzenschuppen und ein Brunnenhäuschen erbaut.

Bahnhof Wickede. Zur Erweiterung des Bahnhofs wurden 714 Cubikmeter Boden bewegt und 1036 Meter Nebengeleise und 10 Weichen verlegt.

Bahnhof Reheim-Hüsten. Behufs Erweiterung des Bahnhofs wurden 15933 Cubikmeter Boden bewegt, die Nebengeleise um 251 Meter vermehrt und 4 einfache Weichen, sowie eine doppelte englische Weiche verlegt; der Güterschuppen wurde verlängert.

Bahnhof Arnsberg. Die Nebengeleise wurden um 715 Meter verlängert und 6 Weichen eingelegt. Erbaut wurden ein Schanzenschuppen, ein massives Kohlenmagazin und ein Wagenmeister-Büreau, der Bau eines Locomotivschuppens für 10 Maschinen begonnen. Ein angekauftes Haus wurde zu Dienstwohnungen ausgebaut und die Erbauung dreier Arbeiter-Wohnhäuser für je 14 Familien nebst drei Wirthschafts-Gebäuden begonnen und unter Dach gebracht.

Bahnhof Wennemen. Zur Erweiterung des Bahnhofs sind 361 Cubikmeter Boden bewegt und 755 Meter Nebengeleise, nebst 3 Weichen und einer halben englischen Weiche verlegt. Ein provisorisches Stations-Gebäude, provisorisches Abtritts-Gebäude, provisorischer Güterschuppen, sowie ein Magazin-Gebäude sind erbaut; der Vorplatz vor dem Stations-Gebäude, sowie die Zufahrtswege zur Station und zum Güterschuppen wurden befestigt.

Bahnhof Warburg. Die Nebengeleise wurden um 1620 Meter verlängert und zwei Weichen eingelegt. Auf dem Güterbahnhofe wurden ein Dienstgebäude und zwei Stallgebäude zu Beamten-Wohnhäusern eingerichtet. Der Bau einer Perronhalle und einer Rampe wurden begonnen und nahezu vollendet.

Bahnhof Liebenau. Eine Weichen-Anlage und rot. 400 laufende Meter Geleise wurden ausgeführt; das zur Erweiterung des Bahnhofs erforderliche Planum wurde hergestellt.

Bahnhof Cassel. Der Bau eines Kohlen-Magazins wurde in Angriff genommen.

Bahnhof Guxhagen. Mit den Erweiterungs-Arbeiten wurde begonnen und sind die erforderlichen Erdarbeiten nahezu fertig gestellt.

Bahnhof Melsungen. Die im Vorjahr begonnenen Erdarbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs wurden beendet und ein Bahnmeister-Wohngebäude abgebrochen.

Bahnhof Beiseförth. Mit den Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs wurde begonnen und sind die Erdarbeiten fertig gestellt; der Bau eines neuen Empfangs-Gebäudes nebst Güterschuppen und einer neuen Wegeunterführung mit eisernem Ueberbau wurde in Angriff genommen.

Bahnhof Altmorschen. Mit den Erweiterungs-Arbeiten wurde fortgeföhren und sind die Erdarbeiten und die Tieferlegung des Perrons vollendet.

Bahnhof Rotenburg. Mit dem Bau eines Wohnhauses für zwei Bahnmeister wurde begonnen.

Bahnhof Webra. Von den im Vorjahre begonnenen Erweiterungs-Bauten wurden vollendet: die Erdarbeiten, der Locomotivschuppen für 16 Stände nebst Wasserthurm, Werkstätte

und Wohngebäude, ein neues Kohlenmagazin, ein Arbeiter-Abtrittsgebäude, eine Drehscheibe, die Verlegung der Solzer Chaussee und eine Chaussee-Ueberführung mit eisernem Ueberbau und ein Theil des Hauptperrons. In der Ausführung sind noch begriffen eine Syphon-Anlage und ein offenes Kohlen-Magazin.

Bahnhof Hönnebach. Der hohe Perron wurde abgetragen und in der Höhe von 0,21 Meter über Schienenoberkante neu hergestellt.

Bahnhof Gerstungen. Mit den zur Erweiterung des Bahnhofes erforderlichen Erdarbeiten wurde begonnen und sind dieselben nahezu vollendet.

Bahnhof Letmathe. Die Ausführung der Erd- und Planirungs-Arbeiten, sowie der Maurer-Arbeiten zu den Entwässerungs-Canälen behufs Erweiterung des Bahnhofes wurden in Angriff genommen und im Wesentlichen beendet. Es wurden rot. 17000 Cubikmeter Bodenmasse bewegt, 1600 Quadrat-Meter Böschungen planirt und bekleidet, sowie rot. 1450 Cubikmeter Bruchsteinmauerwerk in Wasserkalkmörtel ausgeführt. Zwei Wohnhäuser wurden angekauft und zu sechs Beamtenwohnungen eingerichtet.

Bahnhof Altena. Eine Futtermauer behufs Gewinnung eines Bauplatzes für eine Kohlenladebühne und eine solche Bühne wurden vollendet und ein in 1872 in Angriff genommenes Wohnhaus für 12 Beamte nebst Stallgebäude nahezu fertig gestellt. Behufs Gewinnung eines Bauplatzes für das Bureau-Gebäude der Eisenbahn-Commission wurde ein altes Wohnhaus abgebrochen und das erwähnte Dienst-Gebäude in Fachwerk mit Ziegelstein-Ausmauerung vollständig fertig gestellt. Zu Beamten-Wohnungen wurden drei Häuser angekauft.

Bahnhof Finnentrop. Die zur Erweiterung des Bahnhofes Behufs Aufnahme der Zweigbahn Finnentrop-Attendorf erforderlichen Arbeiten wurden im Wesentlichen vollendet.

Bahnhof Grevenbrück. Der rechtsseitige Zufuhrweg wurde in einer Fläche von 6500 Quadrat-Meter mit Pflasterung versehen; außerdem wurden rot. 4350 Quadrat-Meter Lager- und Ueberladeplatz durch Chausseirung befestigt.

Bahnhof Altenhundem. Die in 1872 in Angriff genommenen Entwässerungsanlagen des Bahnhofes und die Anlage neuer Geleise resp. Umbauung der vorhandenen Geleise wurde vollendet. Es wurden 687 Meter vorhandener Geleise mit 6 Weichen aufgenommen und 1,656 Meter Geleise nebst 9 Weichen, 1 ganzen und 1 halben englischen, sowie einer einfachen Kreuzung neu ausgebaut.

Bahnhof Kreuzthal. Der Bau eines Wohnhauses für 12 Beamte nebst Stallgebäude, sowie eines desgleichen für 5 Beamte wurde weiter fortgesetzt und ersteres Gebäude nahezu gänzlich, letzteres theilweise im Rohbau vollendet.

Bahnhof Geisweid. Behufs Einführung des zweiten Geleises wurde ein Umbau der Bahnhofsgelise nothwendig und kamen 1561 Meter Geleise mit 7 Weichen, 1 halben englischen und einer einfachen Kreuzung zur Ausführung.

Bahnhof Haardt. Mit dem Bau eines Güterschuppens, massiv in Ziegelsteinrohbau, wurde begonnen und der Rohbau beendet. Außer den zur Einführung des zweiten Geleises aufgenommenen 320 Meter Geleise mit 2 Weichen und ausgebauten 806 Meter Geleise nebst 4 Weichen, 1 halben englischen und 2 einfachen Kreuzungen, wurden 293 Meter Anschluß-Geleise mit 2 Weichen zur Ausführung gebracht und dagegen 132 Meter Geleise aufgenommen.

Bahnhof Siegen. Die im Vorjahre begonnenen Anlagen zur Entwässerung des Bahnhofes wurden beendet und die durch den im Vorjahre ausgeführten Bau eines Wohnhauses für den Maschinenmeister disponibel gewordenen Wohnräume in der Reparaturwerkstätte zur Werkstätte gezogen.

2. Auf den Bahnstrecken.

Bau
des zweiten
Geleises.

Mit dem Ausbau des zweiten Geleises wurde fortgefahren. Fertig gestellt wurde dasselbe und in Betrieb genommen auf folgenden Strecken: zwischen Ueberruhr und Steele am 28. October pr., zwischen Herdecke und Hengstey im Januar 1873, zwischen Guxhagen und Altmorschen, so daß nunmehr die ganze Strecke von Guntershausen bis Gerstungen zweigeleisig ist, zwischen Altena und Werbohl am 18. Juni 1873, zwischen Germaniahütte und Altenhundem am 29. Dezember ej., und zwischen Kreuzthal und Geisweid resp. Haardt am 5. November und am 8. Dezember ej.; auf der Strecke Haardt-Siegen wurde das zweite Geleise ebenfalls fertig gestellt, die Betriebseröffnung konnte indessen bis zum Jahreschlusse nicht erfolgen, weil die Einführung in den Bahnhof Siegen den Ausbau anderer Uebergabe-Geleise erheischt, welcher Ausbau noch vorbehalten bleiben mußte.

In der Ausführung begriffen ist das zweite Geleise auf der Strecke:

Schwerte-Arnsberg, auf welcher Strecke dasselbe im Wesentlichen fertig gestellt wurde, Warburg-Liebenau-Mönchhof, Mönchhof-Cassel, auf welcher Strecke 9580 Meter fertig gestellt wurden,

Werbohl-Plettenberg-Finnentrop, auf welcher Strecke das Bettungsplanum ausgehoben und mit Anlieferung der Steine zur Herstellung der Unterbettung begonnen und größtentheils beendet wurde,

Finnentrop-Grevenbrück, auf welcher Strecke die Unterbettung begonnen und im Wesentlichen fertig gestellt wurde.

Sonstige
Bauten auf
den Bahn-
strecken.

Mit der Ausführung von Beamten-Wohnungen auf den Bahnstrecken — die auf den Bahnhöfen erbauten Beamten-Wohnungen haben in dem vorhergehenden Abschnitte Erwähnung gefunden — wurde weiter vorgegangen. Ausgeführt wurden:

am Tunnel bei Gemmenich ein massives Wärter-Wohnhaus mit Stallgebäuden für 2 Familien; in Aachen für die Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn als Ersatz für die auf der Station Aachen-Templerbend abgegebenen Räumlichkeiten bestimmt, im Rohbau nahezu vollendet;

in Richterich für einen Assistenten in Fachwerk mit Stallung,

zwischen Bohwinkel und Dornap und zwischen Dornap und Aprath je ein Familienhaus, noch in der Ausführung begriffen,

auf der Strecke Essen-Steele zwei Bahnwärter-Wohnhäuser mit Stallungen für je eine Familie, und ein Bahnwärter-Wohnhaus mit Stallungen für zwei Familien,

auf der Strecke Steele-Bochum ein Bahnwärter-Wohnhaus mit Stallungen für zwei Familien,

auf der Strecke Bochum-Riemke fünf Bahnwärter-Wohnhäuser mit Stallungen und zwar drei für je zwei und zwei für je sechs Familien,

auf der Strecke Schwerte-Wickede zwölf Bahnwärter-Wohnhäuser mit Stallungen, davon 9 Wohnhäuser für je 2 Familien und 3 Wohnhäuser für je 1 Familie,

auf der Strecke Neheim-Arnsberg drei desgleichen für je 2 Familien, im Rohbau vollendet,

auf der Hessischen Nordbahn sieben Bahnwärter-Wohnhäuser, noch in der Vollenbung begriffen,

auf der Strecke Limburg-Vetmathe ein Bahnwärter-Wohnhaus für sechs Familien, im Wesentlichen vollendet,

bei der Dechenhöhle zwei Wohnhäuser für je einen Bahnwärter.

Außer diesen Neubauten wurden noch an mehreren Beamten-Wohnhäusern Erweiterungs-Bauten vorgenommen und Brunnen für dieselben hergestellt.

Zwischen Grafenberg und Rath mußte Behufs Erbauung der Unterführung der Rheinischen Eisenbahn eine provisorische Verlegung der Bahnstrecke von Station 203—215 erfolgen.

Auf den Strecken Hagen-Herdecke-Witten, Hörde-Holzwickede-Soest und Unna-Hamm erhielt ein Theil der Geleise die Construction mit schwebendem Stoß; auf den Strecken Hörde-Holzwickede-Soest und Unna-Hamm wurden 1504 resp. 354 laufende Meter Spriegelzäune hergestellt.

Auf der Strecke Schwerte-Bestwig wurde an der Ruhrbrücke am Rösenberge bei Arnsberg mit Aufstellung des eisernen Unterbaues für das zweite Geleise begonnen.

In dem Tunnel bei Beiseförth wurde auf einer Strecke von 50 Meter mit der Instandsetzungs-Arbeit zur Erreichung des Normalprofils für eine zweigeleisige Strecke begonnen.

Außer diesen Bauten wurden noch mehrere kleinere Bauten an den Uebergängen und Durchlässen ausgeführt.

3. Telegraphen-Anlagen.

Auf der Strecke von Odenkirchen über Jülich bis Stolberg und von Jülich bis Düren wurde eine Sprech- und eine Läuteleitung, und auf der Strecke Bestwig-Muttlar bis Warburg eine directe und eine indirecte Sprechleitung und eine Läuteleitung ausgeführt. Ferner wurden besondere Leitungen für das Blocksystem hergestellt auf der Strecke Schwerte-Holzwickede und Annen-Barop.

Ausgeführte
Telegraphen-
Anlagen.

In Aachen wurde die Locomotivstation mit dem Bahnhof Aachen T. und das Geschäftslokal der Eisenbahn-Commission mit letzterer Station verbunden; ebenso wurde das Geschäftslokal der Eisenbahn-Commission Düsseldorf mit der Station daselbst in Verbindung gebracht.

Auf der Strecke Bochum-Steele wurde eine zweite Blockstation errichtet.

Sowohl die Blockstationen als auch die mit denselben in Verbindung stehenden Stationen sind mit Morse'schen Sprechapparaten ohne Relais mit polarisirten Electromagneten ausgerüstet.

Auf den Stationen Düsseldorf, Essen und Altena wurde je ein Apparat zur Verbindung mit den Reichstelegraphen-Stationen daselbst aufgestellt.

Hilfsstelegraphen-Stationen wurden errichtet auf den Bahnhöfen Neuß, (Rangirbahnhof), Haspe, Dortmundfeld und Essen, sowie zwischen Wickede und Reheim-Hüften; Bahnhof Witten wurde mit einer zweiten Hilfsstation versehen.

Electrische Einfahrtssignal-Vorrichtungen wurden hergestellt auf den Bahnhöfen Jülich, Düren, Eschweiler, Eschweiler-Aue, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Elberfeld-Steinbeck, Langenberg, Nierenhof, Annen, Barop, Aplerbeck, Hengstey, Bochum, Schwerte, Langschede, Fröndenberg, Wickede, Reheim-Hüften, Arnsberg, Deventrop, Meschede, Eversberg, Bredegar, Marsberg, Scherfede und Warburg.

Die telegraphische Verbindung zwischen Ruhrort und Homberg mittelst des Rheinkabels wurde am 28. Februar in Folge Zerstörung des Kabels durch die Schifffahrt unterbrochen und da schon wiederholt umfangreiche Zerstörungen vorgekommen waren, wurde die Verbindung aufgegeben und das beschädigte Kabel aufgenommen. Für die telegraphische Verbindung ist nunmehr eine directe oberirdische Leitung unter Benutzung der festen Rheinbrücke bei Rheinhausen in Ausführung begriffen.

Störungen im
Telegraphen-
Betriebe.

Am 18. Juli Nachmittags wurden durch Blitzschlag 10 Electromagnete an den Läutewerken zwischen Unna und Werl und am 9. August zwischen Kupferdreh und Ueberruhr 6 Electromagnete ebenfalls durch Blitzschlag beschädigt und im Laufe des andern Tages ersetzt.

Die sonst noch durch Gewitter hervorgerufenen Störungen waren nicht erheblich und haben den Telegraphendienst nicht wesentlich beeinträchtigt.

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

Anlage 3.

Die Kosten für die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen einschließlich der für die Erneuerung der Schwellen und Schienen verwendeten Beträge und der in die Betriebsrechnung übernommenen Ausgaben für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten ergeben sich aus der unter Nr. 3 der Anlagen beigefügten Uebersicht, welche im Einzelnen die Kosten:

- a. der Unterhaltung des Unterbaues,
- b. " " " Oberbaues,
- c. " " " der Bahnhöfe und Hochbauten

nachweist.

Ueberhaupt belaufen sich die Unterhaltungskosten auf 2,532,889 Thlr. gegen 1,663,616 Thlr. in 1872, und betragen also mehr 869,272 Thlr.

Erläuterung
der
Mehrausgabe.

Diese Mehrausgabe ist zunächst hervorgerufen durch den Hinzutritt von 110 Kilometer neuer Bahnstrecken, ferner durch die Wiederherstellung der durch starke Abrutschungen, namentlich auf der Hessischen Nordbahn, beschädigten Böschungen und der darauf befindlichen Anpflanzungen, in der Befestigung und Abpflasterung der Wegeübergänge, in der Herstellung und Reparatur der toten und lebendigen Einfriedigungen, Barrieren, in den bedeutenden Entwässerungs-Anlagen, Herstellung von Ranten-Mauerwerk zur Befestigung des Bahnplanums, in dem Zugang theilweise selbst ausgeführter und theilweise fertig erworbener Beamten-Dienstwohnungen und endlich durch die den Zeitumständen entsprungene bedeutende Steigerung der Materialienpreise und der Lohnsätze der Arbeiter, deren Verwendung bei industriellen Anlagen einen besonderen Druck auf die diesseitigen Unterhaltungen ausübte.

Unterhaltung
des Ober-
baues.

An Schienen sind verwendet 250083 laufende Meter zum Kostenbetrage von 998,216 Thlr., während in den früheren Jahren zur Verwendung kamen:

in 1870:	156882	lfd. Meter, welche kosteten	465,715	Thlr.,
" 1871:	200366	" " " "	609,996	"
" 1872:	177486	" " " "	542,065	"

Es kamen durchweg Gußstahl- und Puddelstahlkopfschienen, für welche eine zehnjährige, beziehungsweise vierjährige Garantiezeit vereinbart ist, zur Verwendung; die ausgewechselten Schienen haben durchschnittlich 8 Jahre, die ältesten 20 Jahre in der Bahn gelegen.

Es wurden durchschnittlich gezahlt für Tausend Kilogramm:

Gußstahlschienen . . . 127 Thlr.

Feintornschienen . . . 108 $\frac{1}{3}$ Thlr., während der Preis in den Vorjahren für Tausend Kilogramm betrug:

für Puddelstahlkopfschienen in 1872 90 Thlr., in 1870/71 70 Thlr.,

" Gußstahlschienen in 1872 102 Thlr., in 1871 88 Thlr., in 1870 84 Thlr.,

also für letztere mehr gegen 1870 51 $\frac{19}{100}$ Procent.

Für das Jahr 1874 werden für Tausend Kilogramm Gußstahlschienen durchschnittlich 107 $\frac{1}{3}$ Thlr. gezahlt.

Die ausgewechselten Schienen sind zum größeren Theile zu Nebengeleisen wieder verwendet, der Rest ist als nur zum Umwalzen geeignet verkauft, wobei erzielt wurde pro Tausend Kilogramm 54 $\frac{1}{3}$ Thlr. wie im Vorjahre, dagegen in 1871 35 $\frac{1}{6}$ Thlr. und in 1870 33 $\frac{1}{3}$ Thlr.

An Schwellen gelangten durchweg eichene Schwellen, im Ganzen 150,869 Stück im Kostenbetrage von 339,435 Thalern zur Verlegung. Davon kamen auf die linksrheinischen Strecken 13,890 Stück imprägnirte und auf die übrigen Bahnstrecken 136,979 Stück nicht imprägnirte Schwellen.

Pro Schwelle wurde 2 $\frac{1}{4}$ Thlr. bezahlt, während in 1872 für 100,109 Stück Schwellen 204,390 Thlr., also pro Stück 2 $\frac{1}{30}$ Thlr., in 1871 für 101,455 Stück Schwellen 187,554 Thlr., also pro Stück 1 $\frac{5}{8}$ Thlr. bezahlt wurden; die Steigerung gegen 1870 beträgt daher 22 $\frac{73}{100}$ Procent.

Die Auswechsellung hat auf den verschiedenen Bahnstrecken in gleichmäßiger Weise stattgefunden.

Das bei der Schienen-Auswechsellung gewonnene Kleineisenzeug konnte nur zum geringen Theil wieder Verwendung finden und hat solches daher größtentheils neu beschafft werden müssen.

Es sind verwendet 21,840 Centner mit einem Kostenbetrage von 122,181 Thlr. also $5\frac{7}{12}$ Thlr. pro Centner; im Vorjahre wurden verlegt 15,299 Centner im Betrage von insgesammt 84,693 Thlr. und von $5\frac{1}{2}$ Thlr. pro Centner, sowie in 1871 desgleichen 13,153 Centner mit den Erfordernissen von 65,768 Thlr. oder pro Centner 5 Thlr.

Im Jahre 1873 kamen ferner zur Verwendung: 135 Stück Zungenweichen im Gesamtbetrage von 46,646 Thlr., pro Weiche durchschnittlich 346 Thlr.; 140 Stück verschiedene Herzstücke im Gesamtbetrage von 18,550 Thlr., pro Herzstück durchschnittlich 132 Thlr.; 9 Kreuzungen verschiedener Construction im Gesamtbetrage von 4,497 Thlr., pro Stück 500 Thlr.

Hierbei bleibt zu bemerken, daß die bisher noch auf einem Theil der Hessischen Nordbahn in den Hauptgleisen vorhandenen Stuhlschienen in größerem Umfange ausgewechselt und breitbasige Schienen unter Anwendung des schwebenden Stoßes an deren Stelle eingelegt worden sind.

Die ausgewechselten Stuhlschienen wurden, soweit solche noch brauchbar, zu Bahnhof-Neben-geleise verwandt.

Das gebrauchte Bettungsmaterial bestand in Flußkies und in Grubenkies.

Verwendet wurden: 25462 Cubikmeter Flußkies mit 15,714 Thlr. Kosten, also $18\frac{1}{2}$ Sgr. pro Cubikmeter, 4216 Cubikmeter Grubenkies mit 1,858 Thlr. Kosten, also 13 Sgr. 3 Pfg. pro Cubikmeter.

Im Vorjahre wurden gebraucht im Ganzen 38755 Cubikmeter Kies mit insgesammt 24,436 Thlr. Kosten und pro Cubikmeter 18 Sgr. 10 Pfg.

Im Jahre 1871 wurden gebraucht: 35670 Cubikmeter Kies mit insgesammt 19,334 Thlr. Kosten und pro Cubikmeter 16 Sgr.

Die Kosten der Unterhaltung der Bahnhöfe und der Hochbauten haben 522,721 Thlr. betragen gegen 408,287 Thlr. im Vorjahre.

Die durch die Anlage 3 nachgewiesenen Ausgaben für die gesammte Unterhaltung stellen sich nach den Haupt-Rassen-Abschlüssen in folgender Weise zusammen:

	Bergisch-Märk. u. Hess. Nordbahn.	Ruhr-Sieg Eisenbahn.	Summa.	Unterhaltung der Bahnhöfe und Hochbauten. Zusammen- stellung der Unterhal- tungskosten.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1) Unterhaltung des Bahn-Unter- und Bahn-Oberbaues (Tit. IV. A. des Betriebs-Abschlusses)	969,759	84,884	1,054,643	
2) Unterhaltung der Bahnhof-Anlagen (Tit. IV. B. desgl.)	376,036	29,414	405,450	
3) Unterhaltung der Telegraphen (Tit. IV. C. desgl.)	35,817	3,568	39,385	
4) Unterhaltung der Werkstätten-Gebäude und der Transport- Anlagen (Tit. V. C. desgl.)	117,271	—	117,271	
5) Erneuerung der Schwellen (cfr. Abschluß des Erneuerungsfonds)	319,545	26,723	346,268	
6) Erneuerung der Schienen (idem)	1,013,171	118,169	1,131,340	
Summa	2,831,599	262,758	3,094,357	
Davon kommt in Abzug der Erlös für alte Materialien mit	482,358	79,110	561,468	
Bleiben	2,349,241	183,648	2,532,889	

Die gesammten Bahn-Unterhaltungskosten einschließlich der beim Erneuerungsfonds ver-
rechneten Kosten der Schienen und Schwellen und der Kosten für die Erweiterungs- und Er-
gänzungs-Bauten (Tit. IV. B. 6 des Betriebs-Etats mit 110,135 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf.) betragen
pro Kilometer Bahn 2,396 Thlr. gegen 2,042 Thlr. in 1872; für jedes Kilometer Geleise er-
geben sich 1072 Thlr. gegen 837 Thlr. in 1872.

Die beim Tit. IV. und V, C. des Betriebs-Rechnungs-Abschlusses verausgabten Kosten der Bahnunterhaltung ausschließlich der Erneuerungs-Ausgaben für Schienen und Schwellen stellen sich zu 1,616,749 Thlr. gegen 1,168,751 Thlr. in 1872, pro Kilometer Bahn zu 1,530 Thlr., gegen 1,434 Thlr. in 1873; für jedes Kilometer Geleise ergeben sich 684 Thlr. gegen 588 Thlr. in 1872.

Die Auswechselungs-Arbeiten wurden theils im Accord, theils im Tagelohn ausgeführt und erforderten pro lfd. Meter durchschnittlich 18 Sgr.; bei den Unterhaltungs-Arbeiten waren im Durchschnitt 3,751 Arbeiter pro Tag beschäftigt, welche einen Tagelohn von 23. Sgr. auf den Bergisch-Märkischen Strecken und von 18 Sgr. auf der Hessischen Nordbahn bezogen.

K. Anschlußbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements.

Anschluß-
Anlagen.
Anlage 4.

Ein Verzeichniß der an die Bahn anschließenden Zechen und Industrie-Bahnen wird in der Anlage 4 beigelegt. Neue Anschlüsse kamen zur Ausführung:

- für die Neußer Actiengesellschaft für Papierfabrication an den Bahnhof Neuß;
- " " Firma Daniel & Lueg an den Bahnhof Grafenberg;
- " " " A. Krupp an die Bahnstrecke Werden-Rupferdreh;
- " " Zeche Trappe an den Bahnhof Haspe;
- " " " Heisinger Tiefbau
- " " " Flor & Floerchen
- " " " Wafferschnepp und Nottkampsbant
- " " " Antonie an den Bahnhof Rupferdreh;
- " " Firma Engels an den Bahnhof Dornap;
- " " Duisburger Actiengesellschaft für Gießerei an den Duisburger Rangirkopf;
- " " Firma Dr. Otto an den Bahnhof Dahlhausen,
- " " Coalsbrennerei von Reese an die Strecke Dahlhausen-Laer;
- " " Brandenburg & Laemmerhirt an den Anschluß der Zeche Friederika;
- " die Mansfelder Coalsanstalt an die Anschlußbahn der Zeche Hannibal;
- " " Firma W. & E. Mummehoff an die Zechenbahn Constantin der Große;
- " " Actiengesellschaft für Kohlen- und Coals-Industrie an den Bahnhof Langendreer;
- " den Grafen von Bodelschwingh-Plettenberg an die Bahnstrecke Finnentrop-Grevenbrück.

Außerdem wurden eine Menge Anschlüsse in den Geleise- und Weichen-Anlagen erweitert.

2. Betriebsmittel.

Anlagen 5-7.

Eine Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Locomotiven und Tender, des Wagen-Bestandes und der bei demselben vorgekommenen Veränderungen, ferner ein Inventar des ganzen Wagenparks und eine Nachweisung des Bestandes an Achsen und Rädern für Locomotiven und Wagen ist den Anlagen 5 bis 7 beigelegt.

A. Locomotiven.

Locomotiven-
bestand.

Am Schlusse des Jahres 1872 waren vorhanden einschließlich der Locomotiven der Hessischen Nordbahn 541 Stück.

Durch Neubeschaffung sind im Jahre 1873 hinzugekommen:

a. doppelt gekuppelte Lastzuglocomotiven	108	"
b. gekuppelte Schnellzuglocomotiven	31	"
c. Güterzug-Tenderlocomotiven	10	"
d. Personenzug-Tenderlocomotiven	16	"
so daß sich ergeben	706	Stück.

Wegen Unbrauchbarkeit sind im Laufe des Jahres ausrangirt und verkauft worden die Locomotiven Nr. 51, 242, 249 der Bergisch-Märkischen Bahn und die Locomotiven Nr. 3 und 31 der Hessischen Nordbahn; die Maschine Nr. 249 wird indessen noch als stationaire Maschine zum Betriebe der Werkstatt Cassel verwendet. Hiernach stellt sich die Zahl der Ende 1873 im Betriebe befindlichen Maschinen auf 701 Stück und pro Kilometer Bahn auf 0,65 Locomotiven gegen 541 Stück und 0,54 Locomotiven im Jahre 1872.

Die Locomotiven vertheilen sich nach ihrer Construction und Verwendung wie folgt:

Schnellzug- und Personenzuglocomotiven	144 Stück.
Güterzug- und Rangirlocomotiven	557 "

Außer der Locomotive Nr. 822 sind sämmtliche Maschinen 6rädrig. Tendermaschinen sind 85 Stück vorhanden und zwar 33 für Personenzüge und 52 für Güterzüge.

Von den Maschinen haben 362 Stück 3 gekuppelte Achsen, 325 Stück 2 gekuppelte Achsen; bei 14 Maschinen sind die Achsen nicht gekuppelt.

Die Zahl der vorhandenen Tender betrug 619 Stück gegen 485 Stück Ende 1872.

Die Construction der beschafften Locomotiven weicht gegen die bisherige Construction wenig ab, und sind wir überhaupt von jeher bestrebt gewesen, bei Neubeschaffungen nicht ohne dringende Veranlassung das vorhandene System zu ändern.

Construction
der neu be-
schafften Loco-
motiven.

Diese Einheitlichkeit, namentlich in allen der Abnutzung und Auswechselung unterworfenen Theilen hat es ermöglicht, zur Zeit eines großen Mangels an Locomotiven dennoch den Anforderungen des Betriebes in der Regel zu entsprechen. Beispielsweise führen wir an, daß fast sämmtliche seit 1850 beschaffte Güterzugmaschinen, mögen sie 2 oder 3 gekuppelte Achsen besitzen, einerlei Durchmesser der Treibrad-Bandagen besitzen. Dasselbe ist der Fall bei allen ungekuppelten und gekuppelten Schnell- resp. Personenzug-Maschinen, allen Personenzug- und Güterzug-Tender-Maschinen. Die wenigen noch vorhandenen älteren, und die mit der Aachen-Düsseldorf und Hessischen Nordbahn übernommenen, sowie 25 vom Jahre 1872 von England bezogene Locomotiven haben dagegen besondere Constructionen.

Bei allen seit dem Jahre 1866 aus inländischen Fabriken bezogenen 337 Stück 3fach gekuppelten Gütermaschinen findet ferner eine solche Uebereinstimmung der gesamten Steuerung statt, daß eine Verwechselung der Tender, der Achsen, Räder, Federn, Buffern 2c. ohne Weiteres erfolgen kann.

Die Höhe des Dampfdruckes in den Locomotivkesseln haben wir dagegen von 8 auf 10 Atmosphären gesteigert, in Folge dessen die Kesselform so viel als thunlich vereinfacht, und jedes unnöthige Loch in den Kesselwandungen vermieden.

Die domartige Ueberhöhung des Feuerkastenmantels haben wir gänzlich fallen lassen; der cylindrische Langkessel setzt sich vielmehr ohne Absatz über die Feuerkiste fort, und die runde 20 m./m. starke Decklatte ist mit eisernen, oben vernieteten Stehbolzen direct ohne Ankerbalken mit der kupfernen Feuerkistendecke verbunden. Es sind bereits 128 Stück solcher Kessel im Betriebe und ist dabei nicht beobachtet worden, daß die Maschinen ohne Feuerkastendom minder gut Wasser hielten, als solche mit Dom.

Die Krostfläche unserer Locomotiven ist dem Brennmaterial entsprechend mehr und mehr vergrößert. Die melirte Steinkohle des westfälischen Kohlenbeckens, welche wir ausschließlich verwenden, ist im Allgemeinen zwar von guter Qualität und qualmt selten, ist dabei aber weniger stückreich, als die anderer Kohlenbecken. Es müssen in Folge dessen auch Kleinkohlen mit verfeuert werden. Das Anfeuchten derselben mit Wasser genügt, daß auch diese kleinen Theile beim Einschaukeln bald zusammenbacken, ohne durch den Luftzug mit in die Rauchkammer geworfen zu werden. Das leichte Zusammenbacken der westfälischen Kohle macht auch besondere Apparate gegen das Funken-sprühen entbehrlich.

B. Wagen.

a. Personenwagen.

Personen-
wagen.

Den Ende 1872 vorhandenen Wagen traten durch Neubeschaffungen hinzu:

15	Stück	4räd.	Personenwagen	I. und II. Klasse,
8	"	6	"	I. " II. "
25	"	4	"	III. "
30	"	6	"	III. "

78 Stück Wagen mit 138 Plätzen I. Klasse, 616 Plätzen II. Klasse und 2940 Plätzen III. Klasse.

Durch die Demontirung eines 6rädigen Personenwagens II. und III. Klasse kamen 8 Plätze II. Klasse und 40 Plätze III. Klasse, durch die Demontirung von 2 Stück 6rädigen Personenwagen III. Klasse 100 Plätze III. Klasse und durch die Demontirung eines 4rädigen Personenwagens III. Klasse 40 Plätze III. Klasse, mithin überhaupt 8 Plätze II. Klasse und 180 Plätze III. Klasse in Abgang.

Ende 1873 waren vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

151	St.	4räd.	Personenw.	mit	482	Plätz.	I.,	1,300	Pl.	II.,	2,458	Pl.	III. u.	2,502	Pl.	IV. Kl.	
410	"	6	"	"	"	1,071	"	I.,	4,358	"	II.,	12,576	"	III.,	3,632	"	IV. "

überh. 561 St. Personenwagen mit 1,553 Plätz. I., 5,658 Pl. II., 15,034 Pl. III. u. 6,134 Pl. IV. Kl.

also in Summa 28,379 Plätze.

Von den Personenwagen sind die Wagen Nr. 1, 2, 42, 155 bis 160, 286, 408 und 444 Salonwagen.

Die Verwaltung ist außerdem noch theilhaftig an dem Eigenthum von 28 Personenwagen I. und II. Klasse, 8 desgl. III. Klasse und an 8 Dienstwagen, welche im Jahre 1871 und 1873 auf gemeinschaftliche Kosten der Bergisch-Märkischen, Westfälischen, Braunschweigischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn beschafft worden sind.

Wie aus dem Vorstehenden erhellt, sind sowohl 4- als 6rädige Personenwagen beschafft.

Auf den Hauptlinien Aachen-Soest resp. Gerstungen, Dortmund-Duisburg u. verwenden wir vorzugsweise die letztere Gattung, während die 4räd. Personenwagen auf den mit starken Curven versehenen Linien von Hagen nach Siegen, Steele nach Bohwinkel u. verwendet werden.

Eine Vermehrung der Personenwagen IV. Klasse ist pro 1873 nicht erforderlich geworden, da seit Einführung der Retourbillets III. Klasse viele Passagiere diese statt der IV. Klasse wählen, so daß thatsächlich eher eine Verminderung als eine Vermehrung des Bedarfs dieser Wagen eingetreten ist.

In den in 1873 neu beschafften Personenwagen sind Abtritte nicht weiter zur Ausführung gekommen, da die vorhandenen Wagen dieser Gattung, welche in den durchgehenden Schnell- und Courierzügen laufen, dem Bedürfnis genügen.

In den Nachts-Courierzügen laufen zwischen Ostende und Berlin Schlafwagen der Firma Nagelmacker in Brüssel, die vom Publicum mehr und mehr benutzt werden.

b. Gepäckwagen.

Gepäck-
wagen.

Neu beschafft wurden im Jahre 1873 100 Stück 4rädige Gepäckwagen mit einer Gesamtkapazität von 20,000 Ctr. Es kamen in Abgang: 1 vierräd. Gepäckwagen à 100 Ctr. Kapazität, der wegen vollständiger Ausnutzung demontirt ist, und 2 desgl. à 200 resp. 100 Ctr. Kapazität.

Ende 1873 waren vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

5	Stück	4rädri-	combinirte	Post- und	Gepäckwagen,
8	"	6	"	"	"
199	"	4	"	Gepäckwagen,	
54	"	6	"	"	

Summa 266 Stück Gepäckwagen mit einer Gesamtladefähigkeit von 41,625 Ctrn.

Bei den in 1873 zur Ablieferung gebrachten Gepäckwagen ist allgemein die bewährte Spiegelseinrichtung im Zugführercoupee zur Anwendung gekommen, welche es dem Zugführer ermöglicht, von seinem Sitze aus sowohl die beiden Seiten als die Decke der sämtlichen nachfolgenden Wagen zu übersehen.

c. Bedeckte Güterwagen.

Neu beschafft wurden 250 Stück 4rädri-ge bedeckte Güterwagen à 200 Ctr. Ladefähigkeit; dagegen kamen in Abgang 54 Stück 4rädri-ge bedeckte Güterwagen à 100 Ctr. Ladefähigkeit, welche zu offenen Güterwagen hergerichtet wurden und 16 Stück 4rädri-ge desgleichen à 120 Ctr. Ladefähigkeit, welche wegen vollständiger Ausnutzung demontirt worden sind.

Bedeckte
Güterwagen.

Ende 1873 waren vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

9	Stück	4rädri-	Bügelwagen mit	Lederdecken à	70 Ctr.	Ladefähigkeit,
47	"	4	"	"	"	100 " "
128	"	4	"	bedeckte Güterwagen	"	100 " "
162	"	4	"	"	"	120 " "
648	"	4	"	"	"	150 " "
1,105	"	4	"	"	"	200 " "
27	"	6	"	"	"	135 " "
7	"	8	"	"	"	180 " "

2,133 Stück bedeckte Güterwagen mit einer Gesamtladefähigkeit von 360,675 Ctrn.

Die Wagen Nr. 40,114 bis 40,119 und Nr. 29,655 bis 29,861 sind mit Doppelböden zum Schafrtransport eingerichtet.

Bei der Construction der in 1873 beschafften bedeckten Güterwagen sind ausschließlich die für die preussischen Staats- und vom Staate verwalteten Privatbahnen vereinbarten Normen der Achsen, Räder, Federn, Profileisen etc., sowie die vereinbarten Dimensionen in Länge, Breite und Radstand zur Anwendung gelangt.

Construction
der neu be-
schafften be-
deckten Güter-
wagen.

Die Bremswagen dieser Gattung haben bedeckte Bremsersitze erhalten, nachdem dieselben schon seit einer längeren Reihe von Jahren bei Personen- wie offenen Güterwagen fast ausschließlich zur Anwendung gekommen sind und sich bewährt haben.

d. Offene Güterwagen.

Es wurden neu beschafft resp. in eigener Werkstätte neu- und umgebaut:

2,232	Stück	4rädri-	offene	Güterwagen à	200 Ctr.	Ladefähigkeit,
54	"	4	"	(Kieswagen)	100	" "

Construction
der neu be-
schafften offe-
nen Güter-
wagen.

Dagegen sind wegen vollständiger Ausnutzung demontirt 17 Stück 4rädri-ge offene Güterwagen à 120 Centner Ladefähigkeit.

An offenen Güterwagen waren Ende 1873 vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

21 Stück 4rädige Viehwagen	à	80 Ctr. Ladefähigkeit,	Außerdem sind noch im Jahre 1873 175 Stück Holzwagen ein- gerichtet, deren Bezeich- nung als solche noch nicht festgestellt ist.
169 " 4 " "	"	100 " "	
158 " 4 " Holzwagen	"	100 " "	
70 " 4 " "	"	200 " "	
21 " 4 " Kieſswagen	"	80 " "	
67 " 4 " "	"	100 " "	
50 " 4 " "	"	200 " "	
47 " 4 " Holzkohlenwagen	"	100 " "	
392 " 4 " Schienenwagen	"	200 " "	
200 " 4 " "	"	300 " "	
2,420 " 4 " Coakswagen	"	200 " "	
1,497 " 4 " offene Güterwag.	"	100 " "	
112 " 4 " " "	"	150 " "	
67 " 6 " " "	"	150 " "	
10,249 " 4 " " "	"	200 " "	
55 " 8 " " "	"	400 " "	
1 " 8 " " "	"	800 " "	

Summa 15,596 Stück offene Güterwagen mit einer Gesamt-Ladefähigkeit von 2,944,235 Ctrn.

Unter den offenen Güter-Wagen befinden sich 419 Stück, welche von verschiedenen Zechen, Gewerkschaften und Bergbau-Gesellschaften angeschafft und der diesseitigen Gesellschaft vertragsmäßig überwiesen sind; das Eigenthum dieser Wagen wird durch allmähliche Amortisation des Capitals erworben.

Construction
der
neubeschafften
offenen
Güterwagen.

Die in 1873 beschafften offenen Güterwagen sind ebenfalls nach den Normalien der preussischen Staats- und vom Staate verwalteten Privatbahnen construirt. Wie in frühern Jahren ist je $\frac{1}{3}$ der Wagen mit Bremsen und diese ausschließlich der dazu nicht geeigneten Schienenwagen mit bedecktem Bremsersitz versehen worden.

Der Gattung nach theilen sich die beschafften offenen Güterwagen in 5 Meter lange Wagen für den Kohlen- und den allgemeinen Güterverkehr, ferner in 6 Meter lange Wagen für Coaks- und Kohlentransporte und 8 Meter lange Specialwagen zum Schienentransport. Die letztgenannte Gattung ist ebenfalls 4rädig, und hat eine Ladefähigkeit von 300 Ctr. erhalten. Obgleich sich bei dieser Ladefähigkeit das Verhältniß der Netto- zur Bruttolast sehr günstig stellt, so hat sich doch der Uebelstand gezeigt, daß beim Anziehen und Anhalten der Züge die Zugapparate und Buffer dieser schwer belasteten Wagen leicht defect werden, und daß die Wagen wegen der großen Belastung der Achsschenkel Neigung zum Warmlaufen haben. Der letztgenannte Umstand macht sich namentlich bei den langen Fahrten, welche diese Wagen meist zurücklegen, in unangenehmer Weise bemerkbar.

Zusammen-
stellung des
Wagenparks.

Der Gesamt-Wagenpark der Bergisch-Märkischen Bahn bestand somit ultimo 1873 aus:

561 Personen-Wagen mit 28,379 Plätzen,	
Gepäckswagen 266	mit 41,625 Ctr. Ladefähigkeit,
bedeckten Güterwagen 2,133	" 360,675 " "
offenen " 15,596	" 2,944,235 " "
also aus 17,995 Gepäc- und Güterwagen mit 3,346,535 Ctr. Ladefähigkeit.	

Es waren demnach vorhanden für jedes Kilometer Bahn:

Personenwagen 0,52 mit 26,35 Plätzen gegen 0,48 Personenwagen mit 24,61 Plätzen in 1872;
Gepäc- und Güterwagen 16,71 mit 3,107,71 Centner Ladefähigkeit gegen 15,31 Gepäc- und Güterwagen mit 2,812,12 Centner Ladefähigkeit in 1872.

3. Anlage = Capital.

Das der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis Ende 1873 concessionierte Anlage-Capital, über dessen Verwendung, soweit sie bereits erfolgt ist, die Anlage 25 Auskunft giebt, besteht in dem Stamm- und Prioritäts-Capital für die Bergisch-Märkische Eisenbahn einschließlich der Hessischen Nordbahn und in dem Capitale für die Ruhr-Sieg Eisenbahn einschließlich der Zweigbahn Finnentrop-Olpe-Rothe-Mühle.

Das concessionirte Capital für

A. die Bergisch-Märkische Eisenbahn

beträgt 170,993,500 Thlr., nämlich:

70,000,000 Thlr. Stamm=Actien der Bergisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft,

Bilanz		GuV		Konten		Bilanz		GuV		Konten		Bilanz		GuV		Konten	
1,100,000	"	4 $\frac{1}{2}$	procentige Berg.-Märk. Prioritäts-Obligationen I. Serie 1. und 2. Emission,														
2,300,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	II.	"	1.	"	2.	"				
2,000,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	IV.	"	1.	"	2.	"				
8,000,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	V.	"	1.	"	2.	"				
16,618,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	VI.	"								
20,000,000	"	5	"	"	"	"	"	VII.	"								
30,000,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	VIII.	"								
1,000,000	"	4	"	Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Actien, (I. Serie),													
400,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	Obligationen II. Serie,									
1,350,000	"	4	"	Dortmund-Soester	"	"	"	I.									
1,270,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	II.									
1,600,000	"	4	"	Aachen-Düsseldorfer	"	"	"	I.									
1,500,000	"	4	"	"	"	"	"	II.									
850,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	III.									
612,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	Ruhrort-Grefeld-Kreis Gladb. Priorit.-Oblig.				I.									
550,000	"	4	"	"	"	"	"	II.									
850,000	"	4 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	III.									
8,000,000	"	5	"	Bergisch-Märkische Nordbahn	"	"	"										
2,000,000	"	4	"	Priorit.-Obligat. der Hessischen Nordbahn,													
993,500	"	3 $\frac{1}{2}$	"	"	"	"	"	II.									
(zum Betrage von 937,500 Thlr. vom Staate als Buchforderung übernommen.)																	

170,993,500 Tblr.

Gegen das Jahr 1872 ist eine Vermehrung des Anlage=Capitals um 30,000,000 Thlr. eingetreten, indem der Gesellschaft durch das unterm 23. August 1873 Allerhöchst ertheilte Privilegium zur Verausgabung einer 4½ procentigen Bergisch=Märkischen Prioritäts=Anleihe VIII. Serie im Betrage von 90,000,000 Mark Reichsmünze die Genehmigung ertheilt wurde.

Der für alle Strecken des Bergisch-Märkischen Unternehmens ausschließlich der Ruhr-Sieg Eisenbahn gemeinschaftliche Baufond ging nach dem Kassens-Abschlusse in das Jahr 1873 über mit einem Bestande von 57,492,169 Thlr. 13 Sgr. 7 Pfg.

Im Jahre 1873 wurden demselben zugeführt:

Erlös für verkaufte Stamm-Actien abzüglich 400 Thlr.

2 Sgr. 3 Pfg. irrtümlich früher zu viel eingezogene und erstattete Differenz	95,513	"	1	"	6	"
---	--------	---	---	---	---	---

erstattete Differenz					
desgleichen für verkaufte Bergisch-Märkische Prioritäts-	2,880,000	"	—	"	—
Obligationen VII. Serie					

Latus . . 60,467,682 Tblr. 15 Sgr. 1 Pfg.

Transport	60,467,682 Thlr.	15 Sgr.	1 Pfg.
desgleichen für Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen VIII Serie	6,711,250	"	— " — "
Einzahlungen auf die nach dem Statutnachtrage vom 15. November 1872 ausgegebenen 20 Millionen Thaler neue Actien incl. 300 Thlr., welche noch restiren	19,289,800	"	— " — "
an extraordinären Einnahmen	7,838	"	3 " 9 "
Die Gesamt-Einnahme einschließlich Bestand beträgt daher	86,476,570 Thlr.	18 Sgr.	10 Pfg.
aus welcher folgende Ausgaben bestritten wurden:			
1. Für den Ausbau der älteren Bergisch-Märkischen Bahnstrecken in 1873 einschließlich der in diesem Jahre definitiv verrechneten Kosten für in 1872 und retro beschaffte Betriebsmittel	6,404,072	7	4
2. für den Ausbau der Hessischen Nordbahn in den Jahren 1868/1873 einschließlich der ult. 1867 beim Bau fund der Nordbahn vorhandenen Ueberzahlung ad 328,010 Thlr. 20 Sgr. 8 Pfg.	1,482,096	11	2
3. die für die Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen aufgewendeten	6,332,601	15	8
4. die für die Einlösung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Stammactien bis Ende 1873 gezahlten	5,679,671	12	7
5. die für die Einlösung der gekündigten, nicht umgetauschten Prioritäts-Obligationen I., II. und III. Serie der Prinz-Wilhelm Eisenbahn bis Ende 1873 gezahlten	609,700	—	—
(die definitive Verrechnung der Beträge ad 3 und 4 wird nunmehr erfolgen, da die Einlösung der ad 3 bezeichneten Actien inimmittelt beendigt und von den ad 4 bezeichneten Obligationen nur noch 100 Thlr. restiren.)			
6. die Bauausgaben bis Ende 1873 nach Abzug der stattgehabten besondern Einnahmen für folgende Bahnlinien, welche vollständig in die Betriebs-Rechnung übernommen sind, bezüglich welcher die Baurechnungen indessen noch nicht haben zum Abschluß gebracht werden können:			
a. die Witten-Duisburger Eisenbahn einschließlich des Ruhrüberganges bei Steele und der Zweigbahn Steele-Dahlhausen, Restausgabe	377,275	11	5
b. die Letmathe-Hferlochner Zweigbahn	421,150	12	9
c. die Zweigbahn Unna-Hamm	986,426	12	3
d. die Verbindungsbahn Hengst-Holzwickede	2,030,485	—	—
e. die Zweigbahn Styrum-Ruhrort	1,231,704	28	—
f. die Zweigbahn Rittershausen-Kemscheid	1,621,778	14	9
g. die Zweigbahn Bochum-Riemke-Herne	582,589	8	10
h. die Zweigbahn Dahlhausen-Laer	380,389	29	7
i. die Zweigbahn Elberfeld-Cöln und Ohligs-Wald-Solingen	4,862,964	1	—
k. die Zweigbahn Mülheim a. Rh.-Bensberg	663,236	3	11
l. die Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuß mit fester Rheinbrücke	3,750,299	5	7
m. die Zweigbahn Aachen-Wellenraedt	1,498,416	21	1
	18,406,715	29	2
Latus	38,914,857	15	11

Transport . . 38,914,857 = 15 = 11 =

7. die Bauausgaben bis Ende 1873 nach Abzug der stattgehabten besondern Einnahmen für folgende, theilweise im Betriebe und zum Theil noch in der Ausführung begriffenen Linien:

a. die untere Ruhrthalbahn einschließlich der Zweigbahn Rettwig-Mülheim	4,442,606 = 3 = 1 =
b. die mittlere Ruhrthalbahn	3,050,175 = 2 = 6 =
c. die obere Ruhrthalbahn	15,652,987 = 22 = 1 =
d. die Bahn von M.-Gladbach nach Düren und Stollberg	5,178,685 = 28 = 8 =
e. die Bolmethalbahn	1,960,799 = 10 = 7 =
f. die Ennepethalbahn	468,273 = 13 = 6 =
g. die Emscherthalbahn	849,160 = 10 = 1 =
h. die Zweigbahn Bochum-Essen-Werden	1,163,415 = — = — =
i. die Zweigbahn Lennep-Wipperfürth	349,277 = 18 = 4 =
k. die Zweigbahn Born-Opladen	39,823 = 2 = 9 =
l. die Verbindungsbahn Scherfede-Holzminde	314,056 = 29 = 4 =
	<u>33,469,260 = 21 = 1 =</u>

8. die Herstellungskosten des Hauptwerkstätten-Etablissements zu Witten mit	479,997 = 16 = 7 =
und die bis Ende 1873 geleisteten Ausgaben für das in der Ausführung begriffene Werkstätten-Etablissement bei Düsseldorf mit	<u>187,021 = 22 = 8 =</u>
	667,019 = 9 = 3 =

9. die für Bau-Ausführung geleisteten, noch nicht definitiv verrechneten Abschlagszahlungen mit	2,093,719 = 15 = 5 =
---	----------------------

10. für Betriebsmittel die in 1872/73 aufgewendet, noch nicht auf Baufond übernommen, einschließlich der noch nicht zur Verrechnung gekommenen Abschlagszahlungen ex 1872 und retro	7,157,954 = — = 7 =
---	---------------------

11. die vorläufig vorschussweise verrechneten, bis zum Schlusse des Jahres 1873 entstandenen Kosten für Erweiterung von Bahnhöfen, Bahnanlagen und Werkstätten mit	<u>3,602,082 = 9 = 1 =</u>
--	----------------------------

Werden die sich ergebenden 85,904,893 = 11 = 4 =

von den vorermittelten 86,476,570 = 18 = 10 =

in Abzug gebracht, so bleiben 571,677 = 7 = 6 =

welche zur Deckung der beim Baufond Finnentrop-Rothe-Mühle nach dem folgenden Abschnitte B. sich ergebenden Mehrausgabe mit verwendet sind.

Der Baufond hatte ult. 1873 noch im Besitz von den nach den Statutnachträgen vom 26. Febr. 1870 und 15. Nov. 1872 zu emittirenden Stamm-Actien 655,300 Thlr. und hatte außerdem noch zu empfangen die im Laufe des Jahres 1874 und 1875 fällig werdenden Raten des Uebnahme-preises der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VIII. Serie mit 22,688,750 Thalern.

Die über die Verwendung des Anlage-Capitals aufgestellte, im Eingange dieses Abschnittes erwähnte Nachweisung ergibt bis zum Schlusse des Jahres 1873 für die im Betriebe stehenden Bahnlinien eine definitiv verausgabte Summe von 123,046,989 Thlr. und pro Kilometer Bahn auf 961,000 Kilometer Gesamtlänge 128,032 Thlr.; werden die zur Zeit als Vorschüsse und Abschlagszahlungen für diese Bahnstrecken verwendeten Beträge und zwar:

Verwen-
dungs-Nach-
weisung
des Anlage-
Capitals.

für das Hauptwerkstätten-Etablissement Witten die vorerwähnten . . .	479,998 Thlr.
die vorgeordneten Abschlagszahlungen ad	2,093,720 "
die für Betriebsmittel gezahlten, noch nicht verrechneten	7,157,954 "
die Ausgaben für die Erweiterung verschiedener Bahnhöfe und Bahn-	
Anlagen ad	3,602,082 "
den vorgeordneten	123,046,989 "
hinzugerechnet, so ergeben sich insgesamt als verwendet	136,380,743 Thlr.

und pro Kilometer Bahn 141,907 Thlr.

Emission der
Stamm-
Actien und
Prioritäts-
Obligationen.

Ueber die in 1873 stattgehabte Emission von Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen ist Folgendes anzuführen:

Von den nach dem Statutnachtrage vom 26. Februar 1870 emittirten 25 Millionen Thlr. Stamm-Actien waren Ende 1872 noch im Portefeuille der Gesellschaft 33,200 Thlr. — nicht, wie früher angegeben, 32,700 Thlr. — wovon in 1873 durch Verkauf begeben wurden 30,300 Thlr., so daß noch unverkauft sind 2,900 Thlr. Von den vorgeordneten 25 Millionen Thlr. Actien wurden nach dem Jahresberichte pro 1872 bis Ende 1872 verkauft 1,598,700 Thlr.

mit einem Erlöse von 2,119,079 Thlr. 4 Sgr. 7 Pfg.
in 1873 wurden verkauft die vorerwähnten 30,300 "

so daß die verkauften 1,629,000 Thlr.
aufgebracht haben 2,154,933 Thlr. 8 Sgr. 4 Pfg.
oder durchschnittlich 132,28 Procent.

Die nach dem Statutnachtrage vom 15. November 1872 zu emittirenden 20 Millionen Thaler Stamm-Actien wurden in Folge unserer Bekanntmachung vom 13. December ej. den alten Actionären in der Weise zum Nennwerthe überlassen, daß auf 5 alte Actien 2 neue entfielen; für das Jahr 1873 wurde den neuen Actien ein 5procentiger Zinschein beigegeben, und waren bei den Ratenzahlungen auf die neuen Actien die entsprechenden Rückzinsen für den Zinschein zu erstatten. Das Recht zum Bezuge der neuen Actien wurde auf 19,290,100 Thlr. geltend gemacht, es wurden also von den zu emittirenden 20 Millionen Thalern nicht beansprucht 709,900 Thlr., welche zur Verfügung der Gesellschaft blieben. Von diesen 709,900 Thalern Actien wurden in 1873 durch Verkauf placirt 57,500 Thlr., wofür aufkamen 60,059 Thlr., also durchschnittlich ein Cours von 104,45 Procent; werden diese 57,500 Thlr. von den erwähnten 709,900 Thalern in Abzug gebracht, so bleiben im Portefeuille der Gesellschaft noch 652,400 Thlr.

Die nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 23. August 1873 emittirten 30 Millionen Thaler 4½procentiger Bergisch-Märkischer Prioritäts-Obligationen VIII. Serie sind mit Genehmigung der Deputation und des Königl. Handelsministeriums an ein Consortium mehrerer Geldinstitute zum Course von 98 verkauft worden und ist der gesammte Kaufpreis mit 29,400,000 Thalern in Raten zahlbar, welche bis zum Jahre 1875 ausgedehnt sind und welche bis zum Zahlungstage mit 3¼ Procent provisionsfrei verzinst werden. Auf diese 29,400,000 Thaler wurden bis zum Schlusse des Jahres 1873 gezahlt 6,711,250 Thaler, so daß der Gesellschaft noch zustanden die bereits erwähnten 22,688,750 Thaler.

Die in dem Jahres-Berichte pro 1872 erwähnten:

9 Stück Stamm-Actien der fusionirten Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn,

10 Stück Stamm-Actien Nr. 6,259/68 der erworbenen Prinz-Wilhelm Eisenbahn,

1 Prioritäts-Obligation I. Serie Nr. 719 der Prinz-Wilhelm Eisenbahn sind bis jetzt noch nicht zum Umtausch resp. zur Baareinlösung gelangt.

Von den nach dem Vertrage vom 7/10. März 1868 gegen fünfprocentige Bergisch-Märkische Nordbahn Prioritäts-Obligationen umzutauschenden 8 Millionen Thaler Stamm-Actien der Hessischen Nordbahn sind bis jetzt umgetauscht 7,998,700 Thlr., also noch rückständig 1,300 Thlr. unter den Nummern 16,333. 18,397. 23,363. 23,521. 23,750. 26,702. 32,629/30. 52,100. 55,421. 55,423. 64,456 und 73,835, welche mit 70 Thlr. pro Actie einzulösen sind.

Umtausch der
Stammactien
der Düsseldorf-
Elberfelder
u. der Prinz-
Wilhelm
Eisenbahn u.
Einlösung der
Prinz-Wilh.
Prioritäts-
Obligationen.
Umtausch der
Stammactien
der Hessischen
Nordbahn.

B. Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Das concessionirte Anlage-Capital beträgt nominell:

12,250,000 Thlr.	in 3½%igen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie,	Concessionir- tes Anlage- Capital.
5,750,000 "	in desgleichen III. Serie Littr. B.	
3,600,000 "	" " " " " " C.	

überhaupt 21,600,000 Thlr.

Der Baufond für die Ruhr-Sieg Eisenbahn hatte nach dem Berichte für 1872 Ende desselben Jahres eine Einnahme von 14,060,515 Thlr. 27 Sgr. 11 Pfg.

Einnahme
und Ausgabe
des Ruhr-Sieg
Baufonds.

Im Jahre 1873 wurden demselben zugeführt an extra-
ordinairen Einnahmen 1,408 " — " 6 "

Die Gesamt-Einnahme betrug somit Ende 1873 . . 14,061,923 Thlr. 28 Sgr. 5 Pfg.

Daraus wurden bis Ende 1873 geleistet:

die definitiv verrech-
neten Ausgaben mit . . 13,929,459 Thlr. 2 Sgr. 9 Pfg.

an Abschlags- und Vor-

schuß-Zahlungen . . . 197,529 " — " — "

zusammen . 14,126,988 " 2 " 9 "

Es ergibt sich somit Ende 1873 eine Ueberzahlung von 65,064 Thlr. 4 Sgr. 4 Pfg.

Nach der unter Nr. 25 der Anlagen beigefügten Verwendungs-Nachweisung waren bis zum Schlusse des Jahres 1873 verwendet 13,929,459 Thlr. und pro Kilometer Bahn bei 108,37 Kilo-
meter Gesamtlänge 128,536 Thlr.; werden die vorgedachten Abschlags- und Vorschußzahlungen
ad 197,529 Thlr. hinzugerechnet, so ergeben sich pro Kilometer Bahn 130,359 Thlr.

Ber-
wendungs-
Uebersicht des
Anlage-
Capitals für
Ruhr-Sieg.

Für die Zweigbahn Finnentrop-Dlpe-Rothe-Mühle ist ein besonderer Baufond gebildet und
wurden diesem zugeführt:

Baufond für
Finnentrop-
Dlpe-Rothe-
Mühle.

der Erlös für die in 1871/73 verkauften 1,210,200 Thlr. Bergisch-Märkischen Prioritäts-
Obligationen III. Serie Littr. C., welche Anleihe zur Herstellung der gedachten Zweigbahn
concessionirt ist mit 957,014 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf.
an extraordinären Einnahmen 10,470 " 15 " 1 "

Es ergeben sich hiernach 967,484 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf.

An Bauausgaben wurden dagegen geleistet 2,395,150 " 10 " 5 "

so daß als Mehr-Ausgabe sich ergeben 1,428,495 Thlr. 17 Sgr. 10 Pf.

An noch nicht verkauften Obligationen III. Serie Littr. C. besaß der Fond ult. 1873
noch 2,389,800 Thlr.

Die bis Ende 1872 verkauften 575,500 Thlr. Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen
III. Serie Littra C. haben ergeben 447,217 = 22 = 6 =

Verlauf der
Obligationen
III. Serie
Littr. C.

In 1873 wurden placirt . . 634,700 " mit 509,796 = 15 = — =

Die bis ult. 1873 begebenen 1,210,200 Thlr. haben also aufgebracht 957,014 = 7 = 6 =
die vorerwähnten
mithin einen Durchschnitts-Cours von 79,08 Prozent.