

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Einrichtung
der
Verwaltung.

Die Verwaltung des Unternehmens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wird in Folge des unter dem 14. September 1850 Allerhöchst genehmigten Vertrages vom 23. August ej. und des in der außerordentlichen General-Versammlung vom 21. Mai 1853 beschlossenen Nachtrages zu dem Gesellschafts-Statut von einer Königlichen Direction geführt, welche die Befugnisse einer öffentlichen Behörde hat und unmittelbar von dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ressortirt. Einer aus 15 Mitgliedern und eben so viel Stellvertretern gebildeten Deputation der Actionäre ist eine beiräthliche Mitwirkung bei der Verwaltung insofern vorbehalten, als sie in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihren Gutachten gehört wird und von ihr die Betriebs- und Bau-Rechnungen geprüft und beschargirt werden.

Die Verwaltung ist nach den für die Staatsbahnen maßgebenden Grundsätzen eingerichtet.

Entsprechend den durch Allerhöchsten Erlaß vom 24. December 1872 genehmigten Bestimmungen über die Organisation der Verwaltung der Staatsbahnen und der vom Staate verwalteten Privatbahnen sind für die Bergisch-Märkische Eisenbahn fünf Königliche Eisenbahn-Commissionen und zwar zu Aachen, Düsseldorf, Essen, Cassel und Altena eingesetzt, welche als Abtheilungen der Königlichen Eisenbahn-Direction und unter eigener Verantwortung die ihnen übertragenen Geschäfte verwalten. Diese Commissionen vertreten gegenüber dritten Personen und Behörden innerhalb ihres Geschäftsbereichs die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Verwaltung derart selbstständig, daß sie auch ohne besondern Auftrag durch ihre Rechts-handlungen, Verträge, Prozesse, Vergleiche, für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen; sie führen alle Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ihres Bezirks, entscheiden insbesondere auch über Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen- und Güter-Verkehr, sofern die Abgangs- oder Ankunftsstation in ihrem Verwaltungsbezirk belegen ist und der Transport ausschließlich Bergisch-Märkische Bahnlinien berührt hat. Die Verfügungen der Commissionen unterliegen der Beschwerde an den Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Der Königlichen Eisenbahn-Direction sind zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung verblieben alle generellen und alle das Gesamtunternehmen bezüglich Angelegenheiten, insbesondere die Festsetzung der Fahrpläne, die Normirung, Auslegung und Anwendung der Tarife, die Vertheilung der Wagen, die Beschaffung von Betriebsmitteln und Materialien; dieselbe entscheidet über

Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen- und Güterverkehr, soweit diese Entscheidungen nicht den Commissionen zustehen.

Die einzelnen Commissionen haben ihre Wirksamkeit begonnen: die zu Cassel am 1. Januar 1873, die zu Aachen am 1. August ej., die zu Essen am 1. September ej., die zu Düsseldorf am 1. October ej., und die zu Altena am 1. Mai d. J. Als Bezirke sind denselben zugetheilt:

1. der Commission Aachen die Strecken: von der Preussisch-Belgischen Gränze bis Neuß und Neuß-Obercassel bis zum Rheinufer, M.-Glabbadh-Homburg, Biersen-Benlo, M.-Glabbadh-Oberkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren;

2. der Commission Düsseldorf die Strecken: Neuß-Hagen-Herdecke, Hagen-Holzwickede, Herdecke-Hengstey, Hagen-Oberhagen, Haan-Deutz mit Ohligswald-Solingen und Mülheim a. Rhein-Bensberg, Düsseldorf-Kupferdreh, Bohnwinkel-Steele, Ueberruhr-Dahlhausen-Hattingen und Barmen-Kittershausen-Nemfcheid;

3. der Commission Essen die Strecken: Duisburg-Steele-Dortmund-Soest, Mülheim a. d. Ruhr-Oberhausen und Ruhrort, Steele-Dahlhausen-Langendreer, Langendreer-Witten, Dortmund-Herdecke, Bochum-Riemke-Herne und Unna-Hamm;

4. der Commission Cassel die Strecken: Schwerte-Barburg-Cassel-Verstungen, Hümme-Carls-hafen und Froendenberg-Menden;

5. der Commission Altena die Strecken: Hengstey-Siegen und Letmathe-Iserlohn.

Den Commissionen sind untergeordnet:

8 Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspectoren und 16 Eisenbahn-Baumeister für die Bahnunterhaltung und Ausführung von Ergänzungsbauten, 7 Maschinenmeister für den Werkstätten- und Betriebsdienst und 19 Bahn- und Betriebs-Controleure für die Beaufsichtigung des Fahr-, Stations- und Expeditionsdienstes.

Direct unter der Direction fungiren:

ein Oberbetriebsinspector für den Transportdienst, welchem ein Bau-Inspector und 2 Betriebs-Controleure beigegeben sind, 2 Maschinenmeister für die Leitung der Centralwerkstätte zu Witten und 2 Telegraphen-Inspectoren für die Beaufsichtigung des Telegraphendienstes.

Eine Uebersicht aller beim Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hilfsarbeiter, deren Befolgungen und Emolumente wird unter Anlage 24 beigelegt.

Anlage 24.

Die nach Maßgabe der Garantiebedingungen für das Ruhr-Siegbahn-Capital mit gesonderter Comptabilität zu verwalten den beiden Bahnabtheilungen beziehungsweise die für Rechnung des Baufonds betriebenen Bahnstrecken participiren an den Kosten der Centralverwaltung nach dem Verhältniß der Länge, während die Kosten der gemeinschaftlichen Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Meilen repartirt und die Kosten der Bahn-Verwaltung resp. Unterhaltung für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg Eisenbahn getrennt gehalten werden.

Vertheilung
der Verwal-
tungskosten.

Die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungs-Kosten für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg Bahn gegen Bezug von 55 Procent der Brutto-Einnahme getragen, während die übrigen 45 Procent der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für die Verzinsung des Anlage-Capitals zufließen.

Die Benutzung sämtlicher Betriebsmittel ist eine gemeinschaftliche für beide Haupt-Abtheilungen der Bahn; es findet jedoch jährlich eine Ausgleichung zwischen den letzteren statt, für welche die maßgebenden Bestimmungen mit der Königlichen Staats-Regierung vereinbart und in dem Geschäfts-Berichte für das Jahr 1861 niedergelegt sind.

Für sämtliche Beamte besteht eine Pensions- und Unterstützungskasse, welche von der unterzeichneten Behörde unter Mitwirkung eines aus fünf Mitgliedern bestehenden Curatoriums verwaltet wird und deren Vermögen ausschließlich zur Gewährung von Pensionen, Unterstützungen

Beamten-
Pensions- und
Unter-
stützungskasse

und Erziehungsgeldern an die Mitglieder, deren Wittwen und Kinder bestimmt ist; der Wittwen-Pensions-Kasse können auch die definitiv angestellten Beamten gegen Zahlung der reglementsmäßigen Beiträge beitreten.

Außer den reglementsmäßigen Beiträgen der Beamten und den Zinsen des Capital-Vermögens werden der Kasse ein Zuschuß aus den Betriebsfonds im Betrage von 120 Thlr. für die Meile Bahn und verschiedene besondere Einnahmen zugeführt, namentlich die festgestellten Conventionalstrafen, soweit sie nicht zur Deckung des erlittenen Schadens dienen, die Ordnungsstrafen, die Straf- und Pfandgelder aus Bahn-Polizei-Contraventionen, die Ueberschüsse aus dem Erlöse der verkauften herrenlosen Gegenstände, die Pächte für Böschungen, Banquets, Gräben u. s. w. und die Gebühren für den Aushang von Bekanntmachungen in den Wartesälen und das Ausbieten von Zeitungen in den Hallen.

Anlage 32. Das Vermögen der Kasse, die Effecten zum Nominalwerthe gerechnet, betrug am Schlusse des Jahres nach dem unter Anlage 32 beigelegten Abschlusse 1,527,448 Thlr. 16 Sgr. — Pfg. gegen 1,329,875 Thlr. 18 Sgr. 9 Pfg. ult. 1872.

Die Zahl der Mitglieder betrug Ende des Jahres 8,984 mit einem Gesamtgehalte von circa 2,915,218 Thlr., von denen 6,636 Beamte mit einem Gesamtgehalte von circa 2,015,995 Thlr. der Wittwenkasse angehörten. Pensionen wurden aus der Kasse im Jahre 1873 gezahlt an 280 invalide Beamten und an 468 Beamten-Wittwen, ferner wurden aus derselben für 908 Kinder unter 15 Jahren Erziehungsgelder gewährt.

Pensionskasse der definitiv angestellten Beamten. Für die definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten ist eine besondere Pensions-Kasse eingerichtet, zu welcher Seitens der Beamten seit 1. Januar 1868, von welchem Termine ab der Staat die früher erhobenen Beiträge zum Civilpensionsfond nicht mehr erhebt, keine Beiträge mehr entrichtet werden; seitens der Gesellschaft werden diese Beiträge indessen als Zuschuß fortgewährt; die Pensionen werden nach der Höhe des Gehalts und nach Maßgabe des allgemeinen Pensions-Reglements bewilligt; der Vermögenszustand der Kasse ergibt sich aus Anlage 33.

Derselben gehörten am Ende des Jahres 412 Beamte mit einem Gesamtgehalte von circa 321,518 Thalern an und betrug das Vermögen, die Effecten zum Nominalwerthe gerechnet, 150,619 Thlr. 26 Sgr. — Pfg. gegen 141,649 Thlr. 3 Sgr. 1 Pf. ult. 1872.

Pensionen wurden aus dieser Kasse an 30 invalide Beamten gezahlt.

Beamten- und Arbeiter-Krankenkasse. Für die Beamten und Arbeiter gemeinschaftlich besteht eine von dem Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Kasse unter unserer Aufsicht verwaltete Krankenkasse zu dem Zwecke, den Beamten und ständigen Arbeitern, sowie deren Familien in Krankheitsfällen freie ärztliche und wundärztliche Behandlung, theilweise Erstattung der Kosten für Medicamente, ferner Unterstützungen und endlich den Arbeitern bei Erkrankung auf die Dauer von drei Monaten Unterstützungen auf Höhe der Hälfte des von ihnen bezogenen Lohnes zu gewähren. Sämmtliche, mit weniger als 600 Thlr. besoldete Beamte ohne Unterschied, ob sie definitiv, auf Kündigung oder Probe angenommen worden, sowie die ständigen Arbeiter, sind verpflichtet, die mit 600 Thlr. und mehr besoldeten Beamten berechtigt, diesem Verbands beizutreten. Die Einnahmen der Kasse bestehen aus den laufenden Beiträgen der Mitglieder, aus jährlichen Zuschüssen der Gesellschaft im Betrage von 30 Thlr. pro Meile Bahn und aus etwaigen besonderen Zuwendungen. Am Schlusse des Jahres 1873 gehörten zum Krankenkassen-Verbands 8,542 Beamte und 5,315 Arbeiter. Der Stand der Kasse ergibt sich aus Anlage 34 und war darnach am Jahreschlusse, die Effecten zum Nominalwerthe gerechnet, eine Ueberzahlung von 5,465 Thlr. 28 Sgr. 3 Pfg. gegen 11,324 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. ult. 1872 vorhanden, welche Deckung findet in den vom 1. Januar 1874 ab theilweise erhöhten Beiträgen der Mitglieder und in den eingeführten Minderleistungen der Kasse.

Anlage 34.

2. Betriebsdienst.

Der Betriebsdienst konnte während des ganzen Jahres ohne wesentliche Störung durchgeführt werden.

Gefahrene
Züge im
Speziellen.

Dem Fahrplane gemäß sind folgende Züge gefahren worden:

I. Auf den Strecken Aachen resp. Deutz-Gerstungen und Rittershausen-Kemfcheid.

Vom 1. Januar bis 31. December:

von Station Aachen: 1 Courierzug, 1 Schnellzug und 1 Personenzug nach Soest, 1 Personenzug nach Rittershausen, 1 Personenzug nach Cassel, 1 Schnellzug nach Hamm, 1 Personenzug nach Hagen, 1 Personenzug nach Kemfcheid, 1 Eilgüterzug über Schwerte nach Soest, 1 Güterzug über Dortmund nach Soest, 1 Güterzug nach Holzwickede, 1 Güterzug nach Gerstungen, 2 Güterzüge nach M.-Glabbad, 1 Güterzug nach Düsseldorf, 1 Güterzug nach Homberg; von Station Kolscheid: 2 Güterzüge über Aachen L. nach Welkenraedt und zurück, der übrige Verkehr zwischen Aachen L. und Welkenraedt resp. Bleyberg wurde durch die Belgische Verwaltung vermittelt;

von Station Wicrath: 1 Güterzug nach Steele;

von Station M.-Glabbad: 2 Personenzüge nach Düsseldorf, 1 Personenzug nach Steele, 1 Güterzug über Hagen und Dortmund nach Soest, 1 Güterzug nach Kemfcheid, 1 Güterzug nach Arnsberg, 1 Güterzug nach Hagen (vom 19. Mai ab), 1 Güterzug nach Aachen;

von Station Neuß: 4 Personenzüge nach Düsseldorf, 1 Güterzug nach Kupferdreh;

von Station Düsseldorf: 1 Personenzug nach Aachen, 1 Personenzug nach Rittershausen, 1 Güterzug über Schwerte nach Soest, 1 Güterzug über Schwerte nach Hamm, 1 Güterzug nach Elberfeld = Steinbeck;

von Station Hochdahl: 1 Güterzug nach Dahlhausen;

von Station Deutz: 1 Courierzug und 2 Schnellzüge nach Rittershausen, 1 Personenzug nach Soest, 2 Personenzüge nach Dortmund, 2 Personenzüge nach Kemfcheid, 2 Personenzüge nach Rittershausen, 1 Eilgüterzug nach Rittershausen, 1 Güterzug nach Soest, 1 Güterzug nach Hamm, 1 Güterzug nach Gerstungen, 1 Güterzug nach Kemfcheid, 2 Güterzüge nach Bohwinkel, 2 Güterzüge nach Hattingen;

von Station Ohligswald: 1 Güterzug nach Steele;

von Station Bohwinkel: 1 Güterzug nach Witten, 1 Güterzug nach Herbede;

von Station Elberfeld Steinbeck: 1 Güterzug nach Ohligs, 1 Güterzug nach Steele;

von Station Elberfeld Döppersberg: 1 Personenzug nach Kemfcheid;

von Station Rittershausen: 2 Personenzüge nach Kemfcheid, 1 Personenzug nach Aachen, 1 Personenzug nach Deutz, 1 Güterzug nach Witten;

von Station Kemfcheid: 1 Schnellzug nach Deutz, 2 Personenzüge nach Deutz, 2 Personenzüge nach Rittershausen, 1 Personenzug nach Düsseldorf, 1 Güterzug nach Dortmund, 1 Güterzug nach M.-Glabbad, 1 Güterzug nach Deutz;

von Station Hagen: 1 Personenzug nach Aachen, 1 Personenzug nach Gerstungen, 1 Personenzug nach Bebra, 1 Personenzug nach Holzwickede, 1 Güterzug nach M.-Glabbad, 1 Güterzug nach Warburg;

von Station Schwerte: 1 Schnellzug nach Gerstungen, 1 Personenzug nach Soest, 1 Personenzug nach Arnsberg;

von Station Arnsberg: 1 Personenzug nach Schwerte, 1 Güterzug nach M.-Glabbad;

von Station Bredegar: 1 Personenzug nach Eisenach und zurück;

von Station Warburg: 1 Güterzug nach Gerstungen, 1 Güterzug nach Hagen;

von Station Cassel: 2 Schnellzüge und 2 Personenzüge nach Gerstungen, 1 Personenzug nach Hagen, 1 Personenzug nach Aachen, 1 Güterzug nach Gerstungen, 1 Güterzug nach Langendreer;

von Station Bebra: 1 Personenzug nach Hagen, 1 Güterzug nach Gerstungen;
 von Station Gerstungen: 2 Schnellzüge und 2 Personenzüge nach Cassel, 1 Schnellzug nach Schwerte, 1 Personenzug nach Hagen, 1 Güterzug nach Cassel, 1 Güterzug nach Herdecke, 1 Güterzug nach Bebra, 1 Güterzug nach Warburg, 1 Güterzug nach Deuz, 1 Güterzug nach Aachen, 1 Güterzug nach Langendreer.

II. Auf der Strecke Ruhrort-Stolberg und den Nebenstrecken Biersen-Benlo und Jülich-Düren.

a) vom 1. Januar bis 31. October:

von Station Ruhrort: 6 Personenzüge nach M.-Glabbach;
 von Station Homberg: 3 Güterzüge nach M.-Glabbach, 1 Güterzug nach Aachen M.;
 von Station Crefeld: 1 Personenzug nach M.-Glabbach;
 von Station Benlo: 2 Personenzüge nach M.-Glabbach, 4 Personenzüge nach Biersen, 2 Güterzüge nach Biersen;
 von Station Biersen: 4 Personenzüge nach Benlo, 2 Güterzüge nach Benlo;
 von Station M.-Glabbach: 6 Personenzüge nach Ruhrort, 2 Personenzüge nach Benlo, 1 Personenzug nach Crefeld, 3 Güterzüge nach Homberg, 4 Personenzüge nach Odenkirchen, 2 Güterzüge nach Odenkirchen;
 von Station Odenkirchen: 4 Personenzüge nach M.-Glabbach, 2 Güterzüge nach M.-Glabbach;

b) vom 1. November bis 31. December:

von Station Ruhrort: 4 Personenzüge nach Stolberg, 2 Personenzüge nach M.-Glabbach;
 von Station Homberg: 1 Güterzug nach Aachen M., 3 Güterzüge nach M.-Glabbach;
 von Station Crefeld: 1 Personenzug nach Stolberg;
 von Station Benlo: 2 Personenzüge nach M.-Glabbach, 4 Personenzüge nach Biersen, 2 Güterzüge nach Biersen;
 von Station Biersen: 4 Personenzüge nach Benlo, 2 Güterzüge nach Benlo;
 von Station M.-Glabbach: 2 Personenzüge nach Ruhrort, 2 Personenzüge nach Benlo, 3 Güterzüge nach Homberg, 2 Güterzüge nach Stolberg, 1 Güterzug nach Jülich;
 von Station Jülich: 5 Personenzüge nach Düren, 3 Güterzüge nach Düren, 1 Güterzug nach M.-Glabbach, 1 Güterzug nach Stolberg;
 von Station Düren: 5 Personenzüge nach Jülich, 3 Güterzüge nach Jülich;
 von Station Stolberg: 4 Personenzüge nach Ruhrort, 1 Personenzug nach Crefeld, 2 Güterzüge nach M.-Glabbach, 1 Güterzug nach Jülich.

III. Auf den Strecken Duisburg-Ruhrort und Oberhausen nach Dortmund, Soest und Hamm.

Vom 1. Januar bis 31. December:

von Station Duisburg: 4 Personenzüge nach Hamm, 2 Personenzüge nach Dortmund, 1 Personenzug nach Hattingen, 2 Güterzüge nach Dortmund, 2 Güterzüge nach Witten, 3 Güterzüge nach Mülheim, 1 Güterzug nach Dahlhausen; außerdem vom 1. November bis 31. December 1 Personenzug nach Steele;
 von Station Oberhausen: 10 Personenzüge nach Mülheim, 1 Personenzug nach Steele, 4 Güterzüge nach Mülheim, 1 Güterzug nach Steele;

von Station Ruhrort: 7 Personenzüge nach Mülheim, 1 Güterzug nach Dortmundersfeld, 1 Güterzug nach Hamm, 1 Eilgüterzug nach Hagen, 1 Güterzug nach Dortmund, 1 Güterzug nach Holzwickede, 1 Güterzug nach Mülheim, 1 Güterzug nach Soest, 2 Güterzüge nach Steele 1 Güterzug nach Witten (über Dahlhausen-Laer);

von Station Mülheim: 10 Personenzüge nach Oberhausen, 7 Personenzüge nach Ruhrort, 4 Güterzüge nach Oberhausen, 3 Güterzüge nach Duisburg, 1 Güterzug nach Ruhrort, 1 Güterzug nach Hamm, 1 Güterzug nach Herdecke;

außerdem vom 15. Mai bis 1. November 1 Personenzug nach Steele und zurück;

von Station Essen: vom 15. Mai bis 15. November 1 Personenzug von Hattingen und zurück nach Bohnwinkel, 1 Personenzug von M.-Gladbach und zurück nach Steele;

von Station Steele: 2 Personenzüge nach Hattingen, 1 Personenzug nach Oberhausen, 2 Güterzüge nach Ruhrort, 1 Güterzug nach Oberhausen, 1 Güterzug nach Hattingen, 5 Güterzüge nach Dahlhausen; außerdem vom 1. November bis 31. December 1 Personenzug nach Duisburg;

von Station Dahlhausen: 4 Güterzüge nach Hattingen, 6 Güterzüge nach Steele, 1 Güterzug nach Langendreer, 1 Güterzug über Langendreer nach Witten;

von Station Hattingen: 2 Personenzüge nach Steele, 3 Personenzüge nach Düsseldorf, 1 Personenzug nach Duisburg, 4 Güterzüge nach Dahlhausen, 1 Güterzug nach Deutz, 1 Güterzug nach Steele, 1 Güterzug nach Düsseldorf.

von Station Bochum: 1 Güterzug nach Soest, 1 Güterzug nach Unna (als combinirter Zug nach Soest fortgesetzt), 1 Güterzug nach Siegen; außerdem vom 1. November bis 31. December 2 Personenzüge nach Witten, 1 Personenzug nach Hagen;

von Station Langendreer: 6 Personenzüge nach Witten, 1 Güterzug nach Cassel, 1 Güterzug nach Gerstungen, 2 Güterzüge nach Siegen, 1 Güterzug nach Werbohl, 1 Güterzug nach Dahlhausen;

von Station Witten: 2 Personenzüge nach Bochum, 6 Personenzüge nach Langendreer, 1 Güterzug nach Ruhrort, 1 Güterzug nach Duisburg, 1 Güterzug über Langendreer nach Dahlhausen;

von Station Marten: 1 Güterzug nach Dortmundersfeld;

von Station Dortmundersfeld: 1 Güterzug nach Ruhrort-Rhein, 1 Güterzug nach Marten;

von Station Dortmund: 1 Personenzug über Steele nach Düsseldorf, 2 Personenzüge nach Duisburg, 1 Personenzug nach Soest, 1 Personenzug nach Hamm, 1 Güterzug nach Ruhrort, 1 Güterzug über Steele nach Bohnwinkel, 2 Güterzüge nach Duisburg, 1 Güterzug nach Werbohl;

von Station Holzwickede: 1 Güterzug nach Soest, 1 Güterzug nach Aachen, 1 Güterzug nach Cassel, 1 Güterzug nach Siegen, 1 Güterzug nach Hamm;

von Station Unna: 1 combinirter Zug nach Soest (Fortsetzung des Güterzuges von Bochum nach Unna);

von Station Hamm: 4 Personenzüge nach Duisburg, 2 Personenzüge nach Dortmund, 1 Güterzug nach Ruhrort, 1 Güterzug über Schwerte nach Herdecke, 1 Güterzug nach Mülheim a. d. Ruhr, 1 Güterzug über Schwerte nach Deutz, 1 Güterzug nach Holzwickede, 1 Güterzug über Schwerte nach M.-Gladbach, 1 Güterzug über Dortmund nach Hagen;

von Station Soest: 1 Courierzug nach Aachen, 1 Schnellzug nach Aachen, 1 Personenzug nach Aachen, 1 Personenzug nach Deutz, 1 Personenzug nach Hagen, 1 Personenzug nach Duisburg, 3 Güterzüge über Dortmundersfeld resp. Dortmund nach Hagen, 1 Güterzug über Dortmund-Herdecke nach M.-Gladbach, 1 Güterzug über Dortmund-Steele nach Aachen M., 1 Eilgüterzug über Schwerte nach Aachen, 2 Güterzüge nach Bochum (davon einer bis Unna combinirt), 2 Güterzüge über Dortmundersfeld nach Ruhrort, 1 Güterzug über Schwerte nach Deutz, 1 Güterzug über Schwerte nach Düsseldorf, 1 Güterzug nach Dortmundersfeld.

IV. Auf der Strecke Hagen-Dortmund.

Vom 1. Januar bis 31. December:

von Station Hagen: 5 Personenzüge nach Dortmund, 1 Personenzug nach Bochum, 3 Güterzüge über Dortmunderfeld resp. Dortmund nach Soest, 1 Güterzug über Dortmund nach Hamm, 1 Eilgüterzug über Dortmund nach Ruhrort, 1 Güterzug über Dortmund-Holzwickede-Schwerte nach Warburg, 1 Güterzug nach Dortmund;

von Station Herdecke: 1 Güterzug über Dortmunderfeld nach Hamm, 1 Güterzug nach Bohwinkel, 1 Güterzug über Witten nach Mülheim a. d. Ruhr, 1 Güterzug nach Gerstungen, 1 Güterzug nach Altenhundem;

von Station Witten: 1 Güterzug nach Bohwinkel, 1 Güterzug nach Rittershausen, 1 Güterzug nach Siegen;

von Station Barop: 1 Güterzug nach Siegen;

von Station Dortmund: 2 Personenzüge nach Deutz, 5 Personenzüge nach Hagen, 1 Güterzug nach Remscheid, 1 Güterzug nach Hagen, 1 Güterzug nach Bohwinkel, 2 Güterzüge nach Siegen.

V. Auf der Strecke Hagen-Siegen.

Vom 1. Januar bis 31. December:

von Station Hagen: 3 Personenzüge nach Siegen, 2 Personenzüge nach Altena, 1 Güterzug nach Siegen;

von Station Letmathe: 9 combinirte Züge nach Iserlohn;

von Station Iserlohn: 9 combinirte Züge nach Letmathe;

von Station Altena: 2 Personenzüge nach Hagen, 1 Güterzug nach Langendreer;

von Station Werbohl: 1 Güterzug nach Dortmund, 1 Güterzug nach Altena;

von Station Finnentrop: 2 Güterzüge nach Siegen;

von Station Altenhundem: 1 Güterzug nach Herdecke, 1 Güterzug nach Bochum, 1 combinirter Zug nach Siegen;

von Station Kreuzthal: 1 Personenzug nach Siegen;

von Station Siegen: 3 Personenzüge nach Hagen, 1 Personenzug nach Kreuzthal, 1 combinirter Zug nach Altenhundem, 3 Güterzüge nach Langendreer, 2 Güterzüge nach Finnentrop, 2 Güterzüge nach Dortmund, 1 Güterzug nach Witten, 1 Güterzug nach Altenhundem, 1 Güterzug nach Hagen, 1 Güterzug nach Holzwickede.

VI. Auf den Strecken Düsseldorf-Kupferdreh und Bohwinkel-Steele.

Vom 1. Januar bis 31. December:

von Station Düsseldorf: 3 Personenzüge nach Steele, 1 Personenzug nach Dortmund, 1 Güterzug nach Hattingen;

von Station Kupferdreh: 1 Güterzug nach M.-Gladbach, 1 Güterzug nach Bohwinkel;

von Station Bohwinkel: 1 Personenzug nach Steele, 1 Personenzug nach Oberhausen, 1 Personenzug nach Duisburg, 3 Personenzüge nach Hattingen, 2 Güterzüge nach Steele, 2 Güterzüge nach Kupferdreh, 1 Güterzug nach Dortmund, 1 Güterzug nach Langenberg;

von Station Langenberg: 1 Güterzug nach Kupferdreh, 1 Güterzug nach Steele, außerdem vom 1. Januar bis 31. October 1 Personenzug nach Bohwinkel und zurück;

von Station Steele: 1 Personenzug nach M.-Gladbach, 4 Personenzüge nach Düsseldorf als Fortsetzung der von Hattingen resp. Dortmund kommenden Züge sind bereits bei den

Ausgangstationen aufgeführt, 1 Güterzug nach Wicrath, 1 Güterzug nach Hochdahl, 1 Güterzug nach Steinbeck, 2 Güterzüge nach Deutz, 2 Güterzüge nach Bohwinkel, 1 Güterzug nach Düsseldorf.

VII. Auf der Strecke Neuß-Obercassel.

Vom 1. Januar bis 31. December:

5 Personenzüge von Neuß nach Obercassel und zurück, 2 Güterzüge ebenso.

VIII. Auf der Strecke Deutz-Mülheim-Bensberg.

Vom 1. Januar bis 31. December:

5 combinirte Züge von Deutz nach Bensberg und zurück.

IX. Auf der Strecke Ohligs-Wald-Solingen.

Vom 1. Januar bis 31. December:

10 combinirte Züge von Solingen nach Ohligs-Wald und zurück.

X. Auf der Strecke Fröndenberg-Menden.

Vom 1. Januar bis 31. December:

7 combinirte Züge von Menden nach Fröndenberg und zurück.

XI. Auf der Strecke Hümme-Carlshafen.

Vom 31. Januar bis 31. December:

4 combinirte Züge von Carlshafen nach Hümme und zurück.

Gefahrene
Züge im
Ganzen.

Ueberhaupt wurden gefahren einschließlich der Extrazüge:

1,095	gegen	1,400	Courierzüge,
4,015	"	3,367	Schnellpersonenzüge,
94,535	"	96,765	Personenzüge,
27,010	"	22,430	combinirte Züge,
88,970	"	95,806	Güterzüge,
709	"	394	Extra-Personenzüge,
14,068	"	14,158	Extra-Güterzüge,
36	"	6	Extra-Militairzüge,
8,710	"	16,404	Arbeitszüge,

in Summa 239,148 gegen 250,790 Züge,

oder durchschnittlich täglich 654,93 Züge gegen 685,22 Züge in 1872.

Zurückgelegte
Zug-Kilo-
meter.

An Zugkilometern wurden zurückgelegt:

in Courier- und Schnellzügen .	701,016	Kilometer	gegen	570,123	Kilometer,
" Personenzügen	3,937,493	"	"	3,440,965	"
" combinirten Zügen	185,019	"	"	—	"
" Güterzügen	6,309,403	"	"	5,755,181	"
" Arbeitszügen	137,572	"	"	220,532	"

und im Durchschnitt pro Tag 30,878 Kilometer gegen 27,286 Kilometer.

Die Durchschnitts-Geschwindigkeit der Züge pro Stunde betrug:

Durchschnitts-
Geschwindig-
keit der Züge.

a. der Courier- und Schnellzüge:

	ohne Aufenthalt:	mit Aufenthalt:
auf der Strecke Aachen-Schwerte-Arnsberg-Gerstungen .	52,11 Kilometer	44,11 Kilometer
" " " Deutz-Elsfeld	53,6 " "	52,2 " "
" " " Soest-Schwerte-Hamm	61,75 " "	47,8 " "

b. der Personenzüge:

auf der Strecke				ohne Aufenthalt:		mit Aufenthalt:	
					Kilometer		Kilometer
auf der Strecke	Aachen = Schwerte = Arnsberg = Gerstungen			35,5	Kilometer	28,8	Kilometer
" "	" M. = Gladbach = Ruhrort			37,9	"	31,6	"
" "	" Biersen = Benlo			40,2	"	32,1	"
" "	" M. = Gladbach = Stolberg			36,4	"	32,0	"
" "	" Neuz = Obergassel			34,0	"	32,1	"
" "	" Deutz = Elberfeld			37,2	"	32,6	"
" "	" Düsseldorf = Kupferdreh			33,9	"	30,0	"
" "	" Bohwinkel = Steele			33,3	"	28,9	"
" "	" Duisburg = Dortmund = Hamm			52,8	"	43,6	"
" "	" Mülheim = Ruhrort			33,0	"	—	"
" "	" Mülheim = Oberhausen			30,3	"	—	"
" "	" Steele = Hattingen			28,1	"	26,7	"
" "	" Rittershausen = Remscheid			21,7	"	19,6	"
" "	" Hagen = Dortmund			36,3	"	31,7	"
" "	" Witten = Langendreer			31,8	"	—	"
" "	" Hagen = Siegen			39,8	"	35,8	"
" "	" Schwerte = Soest			59,7	"	57,3	"

c. der combinirten Züge:

auf der Strecke				ohne Aufenthalt:		mit Aufenthalt:	
					Kilometer		Kilometer
auf der Strecke	Mülheim = Bensberg			30,5	Kilometer	27,6	Kilometer
" "	" Solingen = Ohligswald			30,0	"	—	"
" "	" Letmathe = Iserlohn			21,7	"	—	"
" "	" Fröndenberg = Menden			24,6	"	—	"
" "	" Hümme = Carlshafen			26,0	"	19,8	"

d. der Güterzüge:

auf der Strecke					ohne Aufenthalt:		mit Aufenthalt:	
						Kilometer		Kilometer
auf der Strecke	Aachen = Schwerte = Arnsberg = Gerstungen				21,2	Kilometer	11,2	Kilometer
" "	" M. = Gladbach = Homberg				24,7	"	13,5	"
" "	" Biersen = Benlo				22,2	"	10,4	"
" "	" M. = Gladbach = Odenkirchen = Jülich = Düren und Jülich = Stolberg				24,1	"	13,2	"
" "	" Deutz = Bohwinkel				24,3	"	12,0	"
" "	" Düsseldorf = Steele				20,4	"	11,8	"
" "	" Bohwinkel = Steele				16,1	"	10,7	"
" "	" Duisburg = Dortmund = Hamm				23,6	"	11,6	"
" "	" Mülheim = Ruhrort				23,3	"	17,3	"
" "	" Mülheim = Oberhausen				19,6	"	11,5	"
" "	" Steele = Hattingen				16,5	"	14,7	"
" "	" Witten = Langendreer				21,2	"	—	"
" "	" Langendreer = Dahlhausen				19,6	"	12,6	"
" "	" Rittershausen = Remscheid				16,6	"	10,5	"
" "	" Hagen = Siegen				22,8	"	13,8	"
" "	" Hagen = Dortmund				21,0	"	11,9	"
" "	" Schwerte = Soest				30,0	"	20,2	"

Die Fahrgewindigkeit für alle Strecken ergibt pro Stunde eine durchschnittliche Geschwindigkeit:

bei Courier- und Schnellzügen von	55,7	"	48	"
bei Personenzügen von	36,6	"	32,5	"
bei den combinirten Zügen von	26,6	"	23,7	"
bei den Güterzügen	21,6	"	12,9	"

Die Zahl der von den einzelnen Stationen täglich expedirten Züge ergibt sich aus nachstehender Uebersicht, wonach expedirt sind von:

Angabe der von den einzelnen Stationen expedirten Züge.

Station	Tageszüge.	Nachtszüge.	Station	Tageszüge.	Nachtszüge.	Station	Tageszüge.	Nachtszüge.
Nachen M.	18	14	Dyladen	17	11	Styrum	14	8
Nachen L.	18	14	Schlebusch	15	13	Ruhrort Hafen	6	5
Nichterich	7	3	Mülheim a. Rh.	31	17	Ruhrort Rhein	21	14
Rohlscheid	18	14	Dellbrück	7	3	Langschede	19	7
Herzogenrath	17	10	B.-Gladbach	7	3	Fröndenberg	10	19
Palenberg	5	1	Bensberg	7	3	Menden	10	4
Geilenkirchen	12	11	Deuz	27	21	Wickede	13	11
Linbern	16	10	Bohwinkel	51	35	Rehlem-Hüsten	14	11
Baal	16	11	Dornap	18	13	Arnsberg	12	16
Erkelenz	14	9	Alrath	16	8	Deventrop	9	7
Widrath	17	12	Revißes	17	10	Wenningen	4	2
Rheydt	20	11	Langenberg	20	15	Meschede	12	10
M.-Gladbach	56	36	Nierenhof	13	4	Eversberg	8	7
Rheydt-Geneiken	10	5	Kupferdreh	35	18	Bestwig-Rüttlar	11	8
Mülfort	6	2	Ueberruhr	27	14	Olberg	11	10
Odentkirchen	10	6	Elberfeld Steinbeck	22	10	Brilon	9	11
Hochneulirchen	9	7	Elberfeld Döppbg.	26	18	Messinghausen	7	7
Ogenrath	8	5	Barmen	47	23	Bredelar	12	9
Amelen	9	6	Barmen-Rittershausen	46	26	Marxberg	12	11
Jülich	24	10	Ronsdorf	11	7	Westheim	12	8
Krauthausen	9	5	Lüttringhausen	12	6	Scherfede	11	10
Düren	11	5	Kennep	13	5	Warburg	18	13
Inden	8	6	Kemscheid	13	5	Liebenau	10	11
Weißweiler	9	5	Schwelm	29	15	Hümme	20	14
Schweiller	9	7	Milspe	30	14	Trendelburg	5	3
Schweiller-Aue	11	4	Gevelsberg	28	15	Helmarshausen	5	3
Stolberg	11	5	Haspe	33	18	Carlsbasen	5	3
Bierfen	25	13	Hagen	47	44	Hofgeismar	14	9
Dülken	13	7	Hengst	27	14	Gredenstein	10	9
Boisheim	10	3	Westhofen	19	7	Mönchhof	12	9
Breyell	12	3	Schwerte	32	18	Cassel	20	16
Kaldenkirchen	11	3	Herdecke	41	28	Wilhelmshöhe	18	10
Benlo	11	5	Wetter	28	19	Güntershausen	19	19
Anrath	12	10	Witten	46	29	Guxhagen	7	8
Grefeld	13	9	Annen	23	15	Melsungen	13	8
Uerdingen	14	6	Varop	24	14	Beiseförth	11	6
Trompet	13	7	Dortmunderfeld	18	10	Altmorschen	13	9
Homburg	13	7	Dortmund	38	22	Rotenburg	12	7
Gorschenbroich	6	2	Hörde	24	10	Bebra	16	11
Kleinenbroich	12	13	Aplerbeck	26	21	Hönebach	13	7
Büttgen	5	2	Holzwickede	49	29	Gerstungen	20	15
Neuß	49	29	Unna	40	22	Cabel	19	11
Obercassel	12	4	Bönen	14	11	Limburg	21	9
Düsseldorf	42	32	Hamm	15	11	Letmathe	33	17
Grafenberg	14	7	Berl	27	15	Hferlohn	13	5
Rath	13	5	Soest	28	15	Altena	20	10
Rattingen	14	7	Marten	28	17	Werdohl	17	11
Höfel	13	4	Langendreer	55	28	Plettenberg	13	11
Kettwig	16	5	Bochum	35	26	Finnentrop	17	11
Werden	16	5	Steele	67	41	Altenhundem	26	11
Gerresheim	18	12	Dahlhausen	28	18	Grevenbrück	18	10
Erkrath	20	13	Hattingen	18	10	Welschenneest	20	10
Hochdahl	22	14	Laer	5	2	Kreuzthal	21	11
Haan	35	27	Essen	31	19	Geisweid	21	10
Dhlgs-Wald	32	23	Mülheim a. d. R.	52	35	Haardt	21	10
Leichlingen	15	12	Duisburg	27	18	Siegen	21	11
Solingen	14	6	Oberhausen	28	18			

Die vorgekommenen Tödtungen und Verwundungen ergeben sich aus der Anlage 13.

Tödtungen
und Verwun-
dungen.
Anlage 13.

3. Verkehrs-Verhältnisse.

Der Verkehr der Personen und Güter behielt bis zum Ende des abgelaufenen Jahres die nach dem letzten Kriege angenommene Schwunghaftigkeit; der Monat December schloß noch mit einem Plus an Einnahme von 233,579 Thlr., an transportirten Personen von 145,291 und an beförderten Gütern von 3,812,202 Centnern ab; im Ganzen wurden während des Jahres 1873 2,113,961 Personen mehr als im vorhergegangenen Jahre (nämlich 14,542,871 gegen 12,428,910) und 37,527,959 Ctr. Güter mehr (nämlich 300,232,764 gegen 262,704,805) bewegt. In den letzten Monaten des Vorjahres zeigten sich jedoch schon die Symptome der seither eingetretenen merklichen Abnahme des Verkehrs, namentlich der Gütertransporte, indem die Hüttenindustrie bei dem Eintritt der noch herrschenden ungünstigen Conjunction anfang, die Rohproducte schwächer zu beziehen und auch die Bauhätigkeit nicht mehr so große Massen, wie während der Speculations-Periode, in Bewegung setzte.

Die glänzenden Verkehrsergebnisse des Jahres 1873 haben bekanntlich für unser Unternehmen einen günstigen finanziellen Effect nicht herbeizuführen vermocht, da die seit 1869 beständig wachsende außergewöhnliche Vermehrung der Betriebsausgaben nicht nur die Mehreinnahmen völlig absorbirte, sondern selbst den Nettoertrag der vorhergegangenen Rechnungsperioden noch wesentlich schmälerte. Dieses Ergebniß, welches bereits im Laufe des Vorjahres vorausgesehen werden konnte, mußte zu der Ueberzeugung führen, daß die im Jahre 1869 und vorher festgestellten Tarife namentlich für den Gütertransport unter den gänzlich veränderten heutigen Preisverhältnissen nicht mehr als zulänglich zu erachten seien. Wir beantragten daher im Verein mit einer größeren Zahl anderer norddeutscher Eisenbahn-Verwaltungen bereits vor etwa Jahresfrist bei der Staatsaufsichtsbehörde die Genehmigung zu einer Erhöhung unserer sämtlichen Güterfrachten um 20 Procent. Die Staatsaufsichtsbehörde ist auf diesen Antrag erst neuerdings eingegangen, nachdem derselben der Nachweis geführt worden ist, daß die eingetretene Steigerung in den Betriebsausgaben zum überwiegenden Theile einen dauernden Charakter habe, auf eine genügende Verzinsung des Anlage-Capitals bei den jetzigen Tarifen daher überhaupt nicht mehr gerechnet werden könne. Der Eingang der höheren Ermächtigung zu der vorgeschlagenen Erhöhung der Gütertarife ist nunmehr in den nächsten Tagen zu erwarten. Von der Wirkung dieser Maßregel, welche für den wesentlichsten Theil in den Einnahmen des Unternehmens die alten, seit 1869 verschobenen Grundlagen wiederherstellt, dürfen wir hoffen, daß unserer Gesellschaft in den nächsten Jahren wiederum für ihr Anlage-Capital derjenige Ertrag gesichert wird, welcher derselben nach der Größe ihrer Leistungen unbestreitbar gebührt.

Directe Verkehrs-Beziehungen bestehen mit folgenden Bahnverwaltungen:

a. im Personen-Verkehr:

1. im Bergisch-Märkisch-Westfälischen Verkehr mit der Westfälischen Eisenbahn;
2. im Bergisch-Märkisch-Thüringischen Verkehr mit der Thüringischen, der Werra- und der Leipzig-Dresdener Eisenbahn;
3. im Westfälisch-Thüringischen Verkehr mit der Westfälischen und Thüringischen Eisenbahn;
4. im Hannover-Rheinischen Verbande mit der Westfälischen und Hannover-Altenbekener Eisenbahn;
5. im Halle-Casseler Verkehr mit der Halle-Casseler und Leipzig-Dresdener Eisenbahn;
6. im Preussisch-Braunschweigischen Verbande mit der Westfälischen, Braunschweig und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn;
7. im Mitteldeutschen Verbande mit der Preussischen Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Stettiner, Berlin-Anhalter, Magdeburg-Eöthen-Halle-Leipziger, Sächsischen-Staats-, Leipzig-

- Dresdener, Thüringischen, Vebra-Hanauer, Hessischen-Ludwigs-, Frankfurt-Homburger, Main-Neckar, Badischen Staats-, Pfälzischen, Nassauischen-Staats-, Rhein-Nahe, Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Eisenbahn, sowie mit den Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen;
8. im Hannover-Thüringischen Verbanke mit der Köln-Mindener, Hannoverschen, Braunschweigischen, Thüringischen, Werra-, Vebra-Hanauer und Hessischen Ludwigsbahn;
 9. im Hannover-Bayerisch-Österreichischen Verbanke mit der Hannoverschen, Braunschweigischen, Köln-Mindener, Thüringischen, Werra-, Bayerischen Staats-, Bayerischen Ost-, Kaiserin-Elisabeth und Vebra-Hanauer Eisenbahn;
 10. im Sächsisch-Rheinischen Verbanke mit der Berlin-Anhalter, Leipzig-Dresdener, Thüringischen, Main-Weser-, Köln-Gießener, Nassauischen Staats- und Rheinischen Eisenbahn;
 11. im Nachbar-Verkehr mit der Vebra-Hanauer Eisenbahn via Vebra;
 12. im Nachbar-Verkehr mit der Main-Weser Eisenbahn via Guntershausen;
 13. im Norddeutschen Verkehr mit der Köln-Mindener, Hannoverschen Staats- und Braunschweigischen Eisenbahn;
 14. im Nachbar-Verkehr mit der Köln-Mindener Eisenbahn mit dieser und der Westfälischen Eisenbahn;
 15. im Main-Weser Verband mit der Köln-Mindener und Main-Weser Eisenbahn;
 16. im Niederländisch-Rheinischen Verbanke mit der Köln-Mindener und der Niederländischen Rhein-Eisenbahn;
 17. im Rheinischen Verkehre über Neuß, Crefeld und Aachen mit der Rheinischen, Niederländischen Rhein-, Hessischen Ludwigs-, Nassauischen Staats-, Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn;
 18. im Verkehre mit der Rheinischen Bahn und darüber hinaus via Deutz-Köln mit der Rheinischen, Nassauischen Staats-, Rhein-Nahe und Hessischen Ludwigs-Eisenbahn;
 19. im rechtsrheinischen Verkehr via Troisdorf mit der Köln-Mindener, Rheinischen und Nassauischen Staats-Eisenbahn;
 20. im Nachbar-Verkehr mit der Niederländischen Staats-Eisenbahn via Benlo;
 21. im Verkehr mit Belgien über Maastricht mit der Belgischen Grand-Central und der Maastricht-Lütticher Eisenbahn;
 22. im Verkehr mit Belgien über Bleyberg mit der Westfälischen, Belgischen Staats-, Belgischen Nord-, Französischen Nord-, Brügge-Blankenberghe, Englischen Süd-Ost- und der London-Chatam-Dover Eisenbahn;
 23. im internationalen Verkehr:
 - a. via Bleyberg und Preussisch-Braunschweigische Route, mit der Westfälischen, Braunschweigischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Niederschlesisch-Märkischen, Preussischen Ost-, Warschau-Bromberger, Riga-Dünaburger, Großen Russischen Eisenbahn, Belgischen Staats-, Belgischen Nord-, Französischen Nord-, Englischen Süd-Ost- und der London-Chatam-Dover Eisenbahn;
 - b. via Bleyberg und Obere Ruhrthalbahn mit der Thüringischen, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger, Leipzig-Dresdener, Sächsischen Staats-, Österreichischen Staats-, Belgischen Staats-, Belgischen Nord-, Französischen Nord-, Englischen Süd-Ost- und London-Chatam-Dover Eisenbahn;
 24. im Rundreise-Verkehr:
 - a. ab Bremen-Hannover, Harburg und Braunschweig nach dem Rhein für die diesseitige Strecke Soest-Neuß resp. Deutz;

- b. ab Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig nach dem Rhein für die diesseitige Strecke Soest-Deutz und Cassel resp. Bebra-Gerstungen hinsichtlich der großen, und für die diesseitige Strecke Cassel resp. Bebra-Gerstungen hinsichtlich der kleinen Tour;
- c. ab Münster und Salzbergen für die diesseitige Strecke Hamm-Mülheim am Rhein resp. Deutz bei der I. und II. Tour, für die Strecke Cassel-Warburg bei der III., und für die Strecke Soest-Mülheim am Rhein resp. Deutz bei der IV. Tour;
- d. ab Hannover, Bremen, Harburg und Northeim durch Thüringen für die Strecke Cassel-Gerstungen;
- e. ab Breslau über Berlin-Magdeburg-Schöningen-Borsum oder Berlin-Stendal-Lehrte-Hannover nach Kreienzen-Göttingen-Cassel und von da über Eisenach-Weimar oder Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden-Görlitz-Breslau für die diesseitige Strecke Cassel-Gerstungen;
- f. ab Cassel über Bebra-Hanau, Frankfurt am Main-Gießen-Cassel für die diesseitige Strecke Cassel-Bebra;
- g. ab Cassel über Bebra-Hanau-Frankfurt am Main-Wiesbaden, Oberlahnstein-Weglar, Gießen-Cassel für die diesseitige Strecke Cassel-Bebra;
- h. ab Hannover über Hameln, Pyrmont-Altenbeken-Warburg-Cassel-Minden-Göttingen-Hannover für die diesseitige Strecke Warburg-Cassel;
- i. ab Elberfeld bei der I. und II. Tour für die diesseitige Strecke Cassel-Warburg-Arnsberg oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld-Deutz resp. Neuß, bei der III. Tour für die diesseitige Strecke Cassel-Warburg-Arnsberg oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld-Deutz resp. Düsseldorf, bei der IV. Tour für die diesseitige Strecke Cassel-Warburg-Arnsberg oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld und Elberfeld-Siegen;
- k. ab Heidelberg für die diesseitigen Bahnstrecken bei der I. und II. Tour Bebra-Gerstungen und Cassel-Gerstungen, bei der IV. Tour Cassel-Warburg-Arnsberg-Siegen oder Cassel-Warburg und Soest-Werra-Siegen, bei der VIII. Tour Cassel-Warburg-Arnsberg-Elberfeld oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld-Neuß resp. Deutz;
- l. im Hannover-Bayerisch-Österreichischen Verkehr: 1. bei Tour I. über Lichtenfels, Bayreuth oder Bamberg, Regensburg, Passau, Wien, Salzburg oder Simbach-Gemünden für die diesseitige Bahnstrecke Cassel-Gerstungen und Bebra-Cassel; 2. bei Tour I. über Gemünden-Nürnberg, Passau, Wien, Salzburg, München-Gemünden für die diesseitige Strecke Cassel-Bebra.

b. im Güter-Verkehr.

- 1. im Bergisch-Märkisch-Thüringischen Verkehre mit der Thüringischen und der Werra-Bahn;
- 2. im Rheinisch-Thüringischen Verbande mit der Westfälischen, Thüringischen, Werra, Frankfurt-Bebraer, Leipzig-Dresdener, Sächsischen Staats-, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger (Halle-Kasseler) und Niederländischen Staatsbahn;
- 3. im Rheinisch-Thüringisch-Österreichischen Verbande mit den unter 2 gedachten Verwaltungen, der Österreichischen Staats-, Kaiser Franz-Joseph, Kaiser-Ferdinand-Nord-, Österreichischen Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungs-, Österreichischen Süd- und Theiß Bahn;
- 4. im Bergisch-Märkisch-Bebra-Hanauer Verbande mit der Frankfurt-Bebraer Bahn;
- 5. im Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehre mit der Cöln-Mindener, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger (Halle-Cassel), Nordhausen-Erfurter, Thüringischen (Gotha-Weinefelde), Hannoverschen Staats-, Berlin-Anhalter, Märkisch-Posener und Halle-Sorau-Guben-Bahn;

Directe
Verkehrs-
Beziehungen
im Güter-
Verkehr.

6. im Bergisch-Märkisch-Bayerischen Verbanke mit der Frankfurt-Bebraer, Bayerischen Staats- und Bayerischen Ost-Bahn;
7. im Mitteldeutschen Verbanke mit der Berlin-Stettiner, Berlin-Anhalter, Märkisch-Posener, Halle-Sorau-Gubener, Magdeburg-Leipziger, Nordhausen-Erfurter, Sächsischen Staats-, Leipzig-Dresdener, Thüringischen (nebst Werra-), Frankfurt-Bebraer, Hessischen Ludwigs- (nebst Frankfurt-Hanauer), Nassauischen Staats- (incl. Taunus-), Saarbrücker (Rhein-Nahe-), Main-Neckar und Pfälzischen Bahn;
8. im Mitteldeutsches-Elfaß-Lothringischen Verbanke mit den ad 7 benannten Verwaltungen, der Königlich Ostbahn und den Reichseisenbahnen in Elfaß-Lothringen;
9. im Hannover-Thüringischen Verbanke mit der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Hannoverschen Staats-, Braunschweigischen, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger (Halle-Casseler), Thüringischen (incl. Werra-) und Frankfurt-Bebraer Bahn;
10. im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbanke mit der Hannoverschen Staats-, der Braunschweigischen, Westfälischen, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger (Halle-Casseler), Thüringischen (incl. Werra-), Frankfurt-Bebraer, Oberhessischen, Bayerischen Staats-, Bayerischen Ost-, Kaiserin Elisabeth- und Oesterreichischen Südbahn;
11. im Mitteldeutsches-Schlesischen Verbanke mit der Saarbrücker (Rhein-Nahe-), Hessischen Ludwigs- (incl. Frankfurt-Hanauer), Main-Neckar-, Pfälzischen, Badischen Staats-, Frankfurt-Bebraer, Nassauischen Staats- (incl. Taunus-), Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger, Thüringischen, Sächsischen Staats-, Leipzig-Dresdener, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen (nebst Niederschlesischen Zweigbahn), Halle-Sorau-Gubener, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte Oder-Ufer-, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn;
12. im Schlesisch-Mitteldeutsches-Elfaß-Lothringischen Verbanke mit der Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte Oder-Ufer-, Sächsischen Staats-, Preussische Ost-, Leipzig-Dresdener, Thüringischen, Frankfurt-Bebraer, Hessischen Ludwigs-, Nassauischen Staats-, Saarbrücker (Rhein-Nahe-), Main-Neckar-, Großherzoglich Badischen, Pfälzischen, den Reichseisenbahnen in Elfaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn;
13. im Galizisch-Mitteldeutschen Getreideverkehr mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy- (österr. und rumänische Linie), Galizischen Carl-Ludwigs-, Kaiser-Ferdinands Nord-, Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen, Sächsischen Staats-, Leipzig-Dresdener, Thüringischen, Frankfurt-Bebraer, Main-Neckar, Badischen Staats-, Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Nassauischen Staats- und Saarbrücker (Rhein-Nahe-) Bahn;
14. im Nord-Westdeutschen Verbanke mit der Hannoverschen Staats-, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Berlin-Stettiner, Berlin-Hamburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter, Braunschweigischen, Main-Weser-, Nassauischen Staats- (incl. Taunus-), Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Saarbrücker (Rhein-Nahe-) Eisenbahn und den Reichs-Eisenbahnen in Elfaß-Lothringen;
15. im Badisch-Mitteldeutschen Verbanke mit der Großherzoglich Badischen Staats-, Main-Neckar, Hessischen Ludwigs-, Frankfurt-Bebraer, Thüringischen (incl. Werra-), Leipzig-Dresdener, Halle-Sorau-Gubener, Märkisch-Posener, Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner und Preussischen Ostbahn;
16. im Westdeutschen Verbanke mit der Hannoverschen Staats-, Lübeck-Büchener, Berlin-Stettiner, Berlin-Hamburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter, Braunschweigischen, Main-Weser, Frankfurt-Bebraer, Main-Neckar, Großherzoglich Badischen und Königlich Württembergischen Staats-Bahn;

17. im Preussisch-Braunschweigischen Verbanke mit der Westfälischen, Braunschweigischen, Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Berlin-Stettiner Bahn;
18. im Schlesisch-Rheinischen Verbanke mit den Verwaltungen ad 17 und der Oberschlesischen, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte Oder-Ufer, Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener, Niederländischen Rhein- und Niederländischen Staats-Bahn;
19. im Galizischen Getreide-Verkehre via Berlin mit den Verwaltungen ad 18, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl-Ludwigs- und Lemberg-Czernowitz-Tassy-Bahn;
20. im Ungarisch-Rheinischen Getreide-Verkehre mit der Ungarischen Staats-, Kaschau-Oderberger, Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen und Westfälischen Bahn;
21. im Ostdeutsch-Rheinischen Verbanke mit den Verwaltungen ad 17, der Preussischen Ost-, Warschau-Wien-Bromberger, Oberschlesischen, Märkisch-Posener, Niederschlesisch-Märkischen, Niederländischen Staats- und Niederländischen Rhein-Bahn;
22. im Russisch-Rheinischen Verkehre mit der Großen Russischen, der Riga-Dünaburger, Dünaburg-Witebsker und den ad 21 genannten Verwaltungen excl. der Oberschlesischen, Märkisch-Posener und Niederschlesisch-Märkischen Bahn;
23. im Bergisch-Hannoverschen Verbanke mit der Hannoverschen Staats-, Köln-Mindener, Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Altona-Kieler, Mecklenburgischen Friedrich-Franz und der Großherzoglich Oldenburgischen Bahn;
24. im Hannover-Rheinischen Verbanke mit der Westfälischen, Hannover-Altenbekener, Hannoverschen Staats-, Lübeck-Büchener, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker, Altona-Kieler und Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Bahn;
25. im Westfälischen Verbanke mit der Köln-Mindener, Westfälischen, Hannoverschen Staats- und der Oldenburgischen Bahn;
26. im Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Verbanke mit der Köln-Mindener Bahn;
27. im Deutsch-Holländischen Verbanke mit der Westfälischen, Oldenburgischen und Niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie);
28. im überseeischen Verbanke mit der Niederländischen Staatsbahn und der Königlich Niederländischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft;
29. im Sächsisch-Rheinischen Verbanke zwischen den Stationen der Ruhr-Sieg-Bahn Altenhundem, Kreuzthal, Geisweid, Haardt und der Köln-Mindener, Nassauischen, Main-Wefer, Thüringischen (incl. Werra), Leipzig-Dresdener, Halle-Sorau-Gubener, Märkisch-Posener und Sächsischen Staatsbahn;
30. im Rheinisch-Mitteldeutschen Verbanke zwischen den vorgenannten Stationen und der Köln-Mindener, Nassauischen, Main-Wefer-, Hannoverschen Staats-, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger (Halle-Casseler), Thüringischen (Gotha-Weinefelde), Leipzig-Dresdener, Sächsischen Staats-, Berlin-Anhalter, Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Bahn;
31. im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbanke mit der Köln-Mindener, Main-Wefer, Nassauischen, Oberhessischen, Westfälischen, Frankfurt-Bebraer, Hessischen Ludwigs- (Frankfurt-Hanauer) Bahn;
32. mit linksrheinischen Stationen im directen Verkehr mit der Rheinischen, Hessischen Ludwigs- (incl. Frankfurt-Hanauer) und Nassauischen Staats- (Taunus-) Bahn;
33. im rechtsrheinisch-Bayerisch-Österreichischen Verkehre mit der Köln-Mindener, Main-Wefer, Hessischen Ludwigs- (Frankfurt-Hanauer), Frankfurt-Bebraer, Oberhessischen, Bayerischen Staats-, Bayerischen Ost-, Böhmischem West-, Kaiserin Elisabeth-, Österreichischen Süd-, Jünfkirchen-Barcser, Mohacs-Jünfkirchner Bahn;

34. im Rheinisch-Westfälischen Verbanke mit der Rheinischen und Westfälischen Bahn;
 35. im linksrheinischen Verbanke von linksrheinischen Stationen mit der Rheinischen Bahn;
 36. zwischen Aachen und Amsterdam und Rotterdam, Stationen der Niederländischen Rheinbahn;
 37. im Rohproductenverkehre mit der Rheinischen und der Saarbrücker Bahn;
 38. im Bergisch-Märkisch-Rheinischen Verbanke für Rohproducte mit der Rheinischen Bahn;
 39. für Rohproducte mit der Cöln-Mindener, Main-Weser, Nassauischen Staats- (Taunus-), Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Main-Neckar- und Großherzoglich Badischen Bahn;
 40. im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischen Verkehre mit der Belgischen Staatsbahn, der Nord-Belgischen, der Großen Luxemburger, der Rüttich-Limburger und der Chimay-Bahn via Bleyberg und der Englischen Great-Eastern Compagnie via Bleyberg-Antwerpen;
 41. im Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge Verkehr mit der großen Belgischen Central-Bahn;
 42. im Bergisch-Märkisch-Nordbelgischen Verkehre via Maestricht mit der Nord-Belgischen, der Chimay-, der Rüttich-Maestrichter und der Großen Belgischen Central-Bahn;
 43. im Bergisch-Märkisch-Französischen Verkehr mit der Französischen Nord- und West-Bahn;
 44. im Bergisch-Märkisch-Niederländischen Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn;
 45. im Rohproductenverkehre mit der Belgischen Staatsbahn, den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn;
 46. im Rohproductenverkehre mit der Cöln-Mindener, Rheinischen und Nassauischen Staatsbahn;
 47. im Bergisch-Märkisch-Main-Weser Verkehre mit der Main-Weser-Bahn.
- Außerdem bestanden noch directe Beziehungen für Kohlentransporte nach Hannoverschen Südbahn-Stationen;
 von Cöln-Minden (transito Bergisch-Märkisch) nach der Niederländischen Staatsbahn (westliche Linie);
 nach der Main-Neckar- und der Nassauischen (Taunus-) Bahn.
 nach den Großherzoglich Badischen und Württembergischen Stationen;
 nach der Berlin-Anhalter Bahn;
 nach der Niederschlesisch-Märkischen und Königlichen Ostbahn;
 nach Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und den Pfälzischen Bahnen;
 nach der Niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie);
 nach der Niederländischen Rheinbahn;
 zwischen Cöln-Mindener Stationen (transito Bergisch-Märkisch Düsseldorf-Aachen) und Belgischen und Französischen Stationen.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Im Jahre 1873 wurden befördert:
 14,542,871 Personen gegen 12,428,910 Personen in 1872, also mehr 2,113,961 Personen oder 17,01 Procent mit 4,048,685 Thlr. 7 Sgr. 9 Pfg. Ertrag incl. Nebenerträge gegen 3,231,041 Thlr. 5 Sgr. 10 Pfg., also mehr 817,644 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. oder 25,31 Procent;
 300,232,764 Centner Güter gegen 262,704,805 Centner in 1872, also mehr 37,527,959 Centner oder 14,29 Procent mit 13,577,122 Thlr. 13 Sgr. 9 Pfg. Ertrag incl. Neben-Erträge gegen 11,163,800 Thlr. 21 Sgr. — Pfg., also mehr 2,413,321 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg. oder 21,62 Procent.
 Eine Vergleichung gegen die früheren Jahre ergibt folgende Resultate:

Gesamt-
Ergebnisse des
Personen- und
Güter-Ver-
kehrs.

Vergleichung
gegen die frü-
heren Jahre.

Jahr.	Beförderte Personen.	Gegen das Vorjahr mehr befördert.	In Procenten.	Ertrag des Verkehrs incl. Neben- Erträge. Thlr.	Gegen das Vorjahr mehr. Thlr.	In Procenten.	Durch- schnitts- Bahn- länge für den Verkehr. Kilom.	Beförderte Güter. Centner.	Gegen das Vorjahr mehr befördert.	In Procenten.	Ertrag des Güter- Verkehrs incl. Neben- Erträge. Thlr.	Gegen das Vorjahr mehr. Thlr.	In Procenten.	Durch- schnitts- Bahn- länge für den Güter- Verkehr. Kilom.
1868	8,365,090	1,226,474	17,18	2,031,728	232,957	12,95	728,23	161,737,512	9,911,312	6,83	7,128,573	634,331	9,77	746,48
1869	9,697,797	1,332,707	15,93	2,326,750	295,022	14,52	753,30	184,307,033	22,569,521	13,95	7,880,923	752,350	10,55	771,45
1870	9,631,494	66,303	0,68	2,625,118	298,368	12,82	799,88	189,218,009	4,910,976	2,66	8,200,285	319,362	4,05	826,65
		weniger												
1871	10,610,276	978,782	10,16	2,814,060	188,942	7,20	827,85	218,933,698	29,715,689	15,70	9,703,532	1,503,247	18,33	863,25
1872	12,428,910	1,818,634	17,14	3,231,041	416,981	14,82	894,90	262,704,805	43,771,107	19,99	11,163,801	1,460,269	15,05	932,25
1873	14,542,871	2,213,961	17,01	4,048,685	817,644	25,31	989,09	300,232,764	37,527,959	14,29	13,577,122	2,413,321	21,62	1026,45

Bei der vorstehenden Vergleichung ist vom Jahre 1868 ausgegangen, in welchem die Hessische Nordbahn in die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Bahn gelangte; von einer noch weiter zurückgreifenden Vergleichung hat schon deshalb abgesehen werden müssen, weil die auf den Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahnstrecken vor deren Vereinigung mit dem Bergisch-Märkischen Unternehmen und zwar bis einschließlich 1865 beförderten Personen und Güter, soweit sie den Uebergangs- und Transit-Verkehr von und nach den Bergisch-Märkischen (rechtsrheinischen) Bahnstrecken betreffen, sowohl in den Geschäftsberichten über die Verwaltung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahnen als in den früher mitgetheilten Ergebnissen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn enthalten sind, eine Vergleichung also zu unrichtigen Resultaten führen würde.

Wir führen ferner an, daß die Vergleichung des Jahres 1873 gegen das Jahr 1872 und weiter zurück in der Anzahl der beförderten Personen und der Centner-Güter nicht zu absolut richtigen Ergebnissen führen kann, weil im Jahre 1872 und retro die Angaben für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und die Hessische Nordbahn — bis dahin 2 getrennte Bahncomplexe — gesondert gehalten werden mußten, was seit der in 1873 eingetretenen Verbindung beider Bahnen nicht mehr geschieht.

Anlage 23. Die Gesamtfrequenz der einzelnen Stationen, deren Einnahmen und Ausgaben an Gehältern und Löhnen wird in Anlage 23 nachgewiesen.

Darnach hatte ausschließlich der neu hinzugetretenen Stationen:

im Personen-Verkehr die Station Elberfeld mit 1,540,362 Personen die größte und die Station Müllfort mit 9,281 Personen die geringste Frequenz;

im Güter-Verkehr die Station Bochum mit 19,566,171 Centnern die größte und die Station Dellbrück mit 25,699 Centnern die geringste Frequenz;

die höchste Gesamt-Einnahme die Station Elberfeld mit 717,767 Thlr. und die geringste Gesamt-Einnahme die Station Dellbrück mit 2,785 Thlr.

A. Personen-Verkehr.

Anlagen 15
bis 18 und 21.

Die in den Anlagen unter Nr. 15 bis 18 und 21 beigelegten Uebersichten enthalten die Resultate der Personenbewegung, des Gepäcks, Equipagen, Pferde- und Hundetransports in ihren verschiedenen Beziehungen und Verkehrs-Arten, Abgangs- und Ankunfts-Stationen, Klassen, Erträgen und Nebenerträgen.

Personengeld-
Tarif.

Nach dem bestehenden Personengeld-Tarif wurden pro Person und Meile erhoben:

1. Bei Benutzung der Schnell- und Courierzüge: für die I. Classe 6½ Sgr., für die II. Classe 5 Sgr., für die III. Classe 3½ Sgr.;
2. bei Benutzung der Personenzüge:
 - a) auf den Bergisch-Märkischen Strecken: für die I. Classe 6 Sgr., für die II. Classe 4½ Sgr., für die III. Classe 3 Sgr., für die IV. Classe 1¾ Sgr.;
 - b) auf der Nordbahn: für die I. Classe 6 Sgr., für die II. Classe 4 Sgr., für die III. Classe 2½ Sgr., für die IV. Classe 1½ Sgr.;
3. für Militair: für commandirte und beurlaubte Soldaten vom Feldwebel abwärts 1 Sgr., für Ersatz-Mannschaften 1½ Sgr.;
4. für Doppelreisebilletts, welche Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und die zwei folgenden Tage haben, wird erhoben für die Doppelmeile:

auf den Bergisch-Märkischen Strecken: für die I. Classe 9 Sgr., für die II. Classe 6¾ Sgr., für die III. Classe 4½ Sgr.;

auf der Nordbahn: für die I. Classe 9 Sgr., für die II. Classe 6 Sgr., für die III. Classe 4 Sgr.

Für die Beförderung von Schulkindern zum Zweck des Schulbesuchs wurde bis zum 1. December 1873 bei Lösung einer für tägliche einmalige Hin- und Rückfahrt gültigen Monats-Karte eine Ermäßigung von 50 Procent des Fahrpreises III. Classe gewährt.

Von dem genannten Tage ab wird bei gleicher Einrichtung der auszustellenden Fahrkarten 1 Sgr. pro Meile zur Erhebung gestellt.

Für die drei ersten Wagenklassen werden Abonnementskarten ausgegeben. Dieselben sind innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten gültig. Sie berechtigen den Abonnenten zur Zurücklegung von 30 Hin- und ebensoviel Rückfahrten auf allen fahrplanmäßigen Zügen, die an den Stationen, für welche die Karten ausgefertigt sind, anhalten. Als Preis wird der Betrag für 60 einfache Touren nach dem Tarif für Personenzüge mit einer Ermäßigung von 40 Procent berechnet.

Freigepäck wird für die drei ersten Wagenklassen im Gewicht von 50 Pfd. pro Billet gewährt, ausgenommen für Schüler- und Abonnements-Billetts.

Die Anzahl der, in den einzelnen Wagenklassen beförderten Personen (auf ein Doppelreise-Billet sind hierbei 2 Personen gerechnet) und die hierfür auf gekommenen Erträgnisse ergeben sich wie folgt:

Frequenz und Ertrag nach Wagenklassen.

	Personen			Erträge excl. Nebenerträge und der Rheinfähre.		
	in 1873.	in 1872.	in 1873 + mehr — weniger.	in 1873. Thlr.	in 1872. Thlr.	in 1873 + mehr — weniger Thlr.
für die I. Wagenklasse	152,930	115,003	+ 37,927	144,714	98,467	+ 46,247
" " II. "	2,527,212	2,013,818	+ 513,394	1,168,204	911,449	+ 256,755
" " III. "	8,987,066	7,687,182	+ 1,299,884	2,064,763	1,694,384	+ 370,369
" " IV. "	2,668,480	2,431,020	+ 237,460	507,832	381,455	+ 126,377
" Militär	207,181	181,887	+ 25,296	61,005	53,167	+ 7,838
Summa	14,542,871	12,428,910	+ 2,113,961	3,946,508	3,138,922	+ 807,586
Nach Binnen und Verbands-Verkehr						
getrennt ergeben sich:						
Für den Binnen-Verkehr:						
für die I. Wagenklasse	108,718	78,130	+ 30,588	77,134	51,287	+ 25,847
" " II. "	2,259,954	1,752,992	+ 506,962	904,448	674,345	+ 230,103
" " III. "	8,681,643	7,420,280	+ 1,261,363	1,903,675	1,543,174	+ 360,501
" " IV. "	2,632,010	2,399,334	+ 232,676	495,546	370,175	+ 125,371
" Militär	186,638	171,278	+ 15,260	56,438	49,854	+ 6,584
Summa	13,868,863	11,822,014	+ 2,046,849	3,437,241	2,688,835	+ 748,406
Für den Verbands-Verkehr:						
für die I. Wagenklasse	44,212	36,873	+ 7,339	67,580	47,180	+ 20,400
" " II. "	267,258	260,826	+ 6,432	263,756	237,104	+ 26,652
" " III. "	305,423	266,902	+ 38,521	161,078	151,210	+ 9,868
" " IV. "	36,470	31,686	+ 4,784	12,286	11,281	+ 1,005
" Militär	20,645	10,609	+ 10,036	4,567	3,312	+ 1,255
Summa	674,008	606,896	+ 67,112	509,267	450,087	+ 59,180

In Procenten der Gesamtfrequenz und Einnahme kommen auf den Binnen-Verkehr:

in der Frequenz $95_{/87}$ gegen $95_{/12}$ in 1872,
im Ertrage $87_{/10}$ gegen $85_{/66}$ in 1872,

und auf den Verbands-Verkehr:

in der Frequenz $4_{/68}$ gegen $4_{/88}$ in 1872,
im Ertrage $12_{/90}$ gegen $14_{/94}$ in 1872.

Vertheilung
der Frequenz
und Einnahme
nach
Procenten.

Vergleichung
des
Verbands-
Verkehrs.

Eine Uebersicht des Verbands-Verkehrs gegen das Jahr 1872 ergibt folgende Resultate:

	Anzahl der beförderten Personen											Ertrag. Thlr.	
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen- Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen zc.			Militärs auf Requisitions- Scheine.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.			
	Klasse.			Klasse.				Klasse.					
1. im Verg.-Märk.- Westf. Verbands: in 1873 . . . in 1872 . . .	812 587	7,244 5,136	8,737 6,326	536 369	7,905 5,137	20,632 15,609	18,170 13,011	170 72	3,828 2,380	7,738 4,912	1,119 1,138	76,891 54,668	67,995 53,411
in 1873 .	+ 225	+ 2,108	+ 2,411	+ 167	+ 2,768	+ 5,032	+ 5,159	+ 98	+ 1,448	+ 2,826	- 19	+ 22,223	+ 14,584
2. im Verg.-Märk.- Thüring. Verb.: in 1873 . . . in 1872 . . .	1,394 900	15,735 13,090	6,202 1,250	390 272	5,856 4,878	15,033 13,346	15,521 2,801	— —	2,032 1,910	7,182 6,750	16,037 5,851	85,382 51,048	100,342 53,741
in 1873 .	+ 494	+ 2,645	+ 4,952	+ 118	+ 978	+ 1,687	+ 12,720	—	+ 122	+ 432	+ 10,186	+ 34,334	+ 46,601
3. im Westf.-Thür. (Rheinisch-Thüring.) Verbands: in 1873 . . . in 1872 . . .	55 303	699 2,867	784 3,057	18 1,264	446 13,116	677 17,568	1,567 14,865	— —	— —	— —	— —	4,276 53,040	6,426 57,788
in 1873 .	- 248	- 2,168	- 2,273	- 1,246	- 12,670	- 16,891	- 13,268	—	—	—	—	- 48,764	- 51,362
4. im Verg.-Märk. Gall. Verb.: in 1873 . . . in 1872 . . .	81 —	786 —	505 —	16 2	167 3	240 16	1 2	— —	— —	— —	— —	1,796 23	8,340 19
in 1873 .	+ 81	+ 786	+ 505	+ 14	+ 164	+ 224	- 1	—	—	—	—	+ 1,773	+ 8,321
5. im Westf.-Gall. Verb.: in 1873 . . . in 1872 . . .	— —	12 —	27 —	— —	2 3	10 10	— —	— —	— —	— —	— —	51 13	45 10
in 1873 .	—	+ 12	+ 27	—	— 1	—	—	—	—	—	—	+ 38	+ 35
6. im Hann.-Rhein. Verbands: seit Mai 1873 .	458	2,416	1,203	40	419	438	—	—	—	—	—	4,974	8,258
7. im Prß.-Braun- schweig. Verbands: in 1873 . . . in 1872 . . .	1,945 1,899	12,304 14,751	4,715 5,929	45 56	683 697	3,841 4,417	— —	— —	— —	— 126	3,366 3,466	26,899 31,341	54,824 66,089
in 1873 .	+ 46	- 2,447	- 1,214	- 11	- 14	- 576	—	—	—	- 126	- 100	- 4,442	- 11,265
8. im Säch.-Westf. Verbands: in 1873 . . . in 1872 . . .	49 74	274 823	124 575	— 2	17 31	53 146	— —	— —	— —	— —	— —	517 1,651	1,424 3,535
in 1873 .	- 25	- 549	- 451	2	- 14	- 93	—	—	—	—	—	- 1,134	- 2,111
9. im Nachbar-Ver- kehr mit der Frankf.- Lebraer Bahn: in 1873 . . . in 1872 . . .	95 97	1,251 1,240	1,972 1,940	52 50	1,358 1,444	6,371 6,162	— —	10 8	916 902	5,736 5,680	— —	17,761 17,523	10,291 12,213
in 1873 .	- 2	+ 11	+ 32	+ 2	- 86	+ 209	—	+ 2	+ 14	+ 56	—	+ 238	- 1,922
10. im Westf.-Prß.- Lebraer Verkehr: seit Juli 1873 .	3	11	6	—	1	7	—	—	—	—	—	28	66

	Anzahl der beförderten Personen											Ertrag. Thlr.	
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen- Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen etc.			Militärs auf Requisitions- Echein.		Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.			
	Klasse.			Klasse.				Klasse.					
11. im Hann.-Thür. Verbande: in 1873 . . . in 1872 . . .	268 205	2,552 2,181	5,545 5,777	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8,365 8,163	11,252 8,765
in 1873 .	+ 63	+ 371	— 232	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 202	+ 2,487
12. im Hann.-Bayer. Defferr. Verbande: in 1873 . . . in 1872 . . .	486 162	4,062 1,573	2,734 668	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	7,282 2,403	9,406 4,181
in 1873 .	+ 324	+ 2,489	+ 2,066	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 4,879	+ 5,225
13. im Säch.-Rhein. Verbande: in 1873 . . . in 1872 . . .	359 615	3,553 6,134	671 803	32 50	409 705	1,076 1,560	— —	2 —	30 —	— —	— —	6,132 9,867	8,436 13,680
in 1873 .	— 256	— 2,581	— 132	— 18	— 296	— 484	—	+ 2	+ 30	—	—	— 3,735	— 5,244
14. im Mitteldeut- schen Verbande: in 1873 . . . in 1872 . . .	9,847 12,140	52,490 61,350	11,212 11,191	95 206	1,752 2,207	9,107 9,102	— —	— —	— —	— —	— —	84,503 96,226	43,873 48,033
in 1873 .	— 2,293	— 8,890	+ 21	— 111	— 455	+ 5	—	—	—	—	—	— 11,723	— 4,160
15. im Nachbar-Ver- kehr mit der Säch- s. Rheinl. Bahn: in 1873 . . . in 1872 . . .	148 270	1,242 2,588	705 1,441	399 795	6,073 9,724	9,685 11,931	1,181 1,007	82 312	1,644 3,290	3,342 2,680	123 153	24,624 34,191	12,150 20,678
in 1873 .	— 122	— 1,346	— 736	— 396	— 3,651	— 2,246	+ 174	— 230	— 1,646	+ 662	— 30	— 9,567	— 8,528
16. im Berl.-Cöln- (Nordb.) Verb.: in 1873 . . . in 1872 . . .	280 —	1,091 —	243 —	154 352	1,149 3,210	672 1,236	— —	— —	— —	— 106	— 1	3,589 4,905	4,928 5,771
in 1873 .	+ 280	+ 1,091	+ 243	— 198	— 2,061	— 564	—	—	—	— 106	— 1	— 1,316	— 843
17. im Main-Wefer Verb. via Siegen: in 1873 . . . in 1872 . . .	2 —	4 —	3 —	11 31	218 265	287 369	— —	— —	— —	— —	— —	525 668	852 1,092
in 1873 .	+ 2	+ 4	+ 3	— 20	— 50	— 82	—	—	—	—	—	— 143	— 240
18. im Niederländ.- Rhein. Verbande: in 1873 . . . in 1872 . . .	— —	— —	— —	119 131	710 608	56 43	— —	62 36	298 142	— —	— —	1,245 960	839 674
in 1873 .	—	—	—	— 12	+ 102	+ 13	—	+ 26	+ 156	—	—	+ 285	+ 165
19. im linksrhein- ischen Verbande: in 1873 . . . in 1872 . . .	— —	— —	— —	6,738 5,673	38,045 34,347	41,804 35,741	— —	8,056 5,642	63,352 51,496	65,322 67,400	— —	222,817 200,299	81,141 72,856
in 1873 .	—	—	—	+ 1,065	+ 3,698	+ 5,563	—	+ 2,414	+ 11,856	— 2,078	—	+ 22,518	+ 8,285

	Anzahl der beförderten Personen												Ertrag. Thlr.
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen- Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen zc.			Militärs auf Requisitions- Schein.	Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.			
	Klasse.			Klasse.				Klasse.					
20. im rechtsrheinischen Verbands-Verkehr: in 1873 . . . in 1872 . . . in 1873 . . .	— — —	— — —	— — —	493 308	1,360 1,000	208 184	— —	92 74	404 258	76 42	— —	2,633 1,866	2,586 1,713
21. im Nachbar-Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn via Venlo: in 1873 . . . in 1872 . . . in 1873 . . .	— — —	— — —	— — —	185 59	360 423	24 521	— —	18 —	146 6	34 —	— —	767 1,288 1,003	873 1,222 739
22. im Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich und England via Bleyberg: in 1873 . . . in 1872 . . . in 1873 . . .	— — —	— — —	— — —	102 516	196 1,959	21 7,560	— —	— 288	8 3,012	— 7,466	— —	285 74,765 26,619	483 32,393 9,033
23. im Nachbar-Verkehr mit Belgien via Aachen-Nassau: in 1873 . . . in 1872 . . . in 1873 . . .	— — —	— — —	— — —	205 586	372 529	2,809 2,180	— —	— —	— —	165 —	— —	3,386 3,460	4,257 4,989
24. im internationalen Verkehr via Bleyberg: in 1873 . . . in 1872 . . . in 1873 . . .	— — —	— — —	— — —	381 —	157 —	629 —	— —	— —	— —	165 —	— —	74 4,800 1,787	732 26,256 9,074
25. im Rundreise-Verkehr: in 1873 . . . in 1872 . . . in 1873 . . .	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— —	76 100	2,604 2,574	2,236 2,498	— —	4,916 5,172	4,344 5,034
26. im Wiener Weltausstellungs-Verkehr: pro März bis October 1873 . . .	—	—	—	—	—	—	—	24 502	30 2,933	262 1,128	—	256 4,563	690 12,557

Abgesehen von der Einführung resp. Aufhebung einzelner minder wichtigen Verkehrs-Beziehungen in den verschiedenen Verbänden traten in denselben folgende wesentliche Änderungen ein:

Der Rheinisch-Thüringische Verband, welcher den Verkehr mit Cassel und Thüringen via Soest-Altenbeken-Barburg vermittelte, wurde mit Eröffnung der Strecke Bestwig-Barburg aufgehoben und der Verkehr der Bergisch-Märkischen Stationen mit Cassel in den Local-Verkehr, der Verkehr der Westfälischen Stationen mit Cassel in den Bergisch-Märkisch-Westfälischen, der

Verkehr der Bergisch-Märkischen Stationen mit Thüringen und der Werra-Bahn in den Bergisch-Märkisch-Thüringischen und der Verkehr der Westfälischen Stationen mit Thüringen in den Westfälisch-Thüringischen Verband übernommen.

Der Bergisch-Märkisch-Thüringische Verband wurde am 19. Juni 1873 für die diesseitigen Stationen Aachen, Arnberg, Barmen, Crefeld, Deutz, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Elberfeld, Essen, Hagen, M.-Gladbach und Oberhausen auf Dresden via Eisenach ausgedehnt.

Mit Eröffnung der Strecke Bestwig-Warburg wurde ein directer Verkehr mit Nordhausen, Halle, Leipzig und Dresden via Cassel-Witzenhausen für die diesseitigen Stationen Aachen, Altona, Arnberg, Barmen, Barmen-Mittershausen, Bochum, Crefeld, Deutz, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Elberfeld, Essen, Hagen, Iserlohn, Langenberg, Lennep, Limburg, Mülheim a.d. Ruhr, M.-Gladbach, Neuß, Oberhausen, Remscheid, Rheydt, Ruhrort, Schwerte, Schwelm, Solingen, Steele, Unna und Witten als Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verband eingerichtet und in denselben der Verkehr der Stationen Warburg und Hofgeismar mit Stationen der Halle-Casseler Bahn aufgenommen.

Am 10. November 1873 wurde ein directer Verkehr zwischen Dortmund, Hoerde, Unna und Werl einerseits und Cassel andererseits via Soest-Altenbeken-Warburg eingerichtet und in den Bergisch-Märkisch-Westfälischen Verband aufgenommen.

Mit dem 15. Mai 1873 wurde ein directer Verkehr zwischen Aachen, Altona, Barmen, Deutz, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Elberfeld, Hagen, Iserlohn, Lennep, M.-Gladbach, Neuß, Oberhausen, Ruhrort, Remscheid, Solingen, Unna und Witten einerseits und Hannover, Linden, Hameln, Pyrmont und Emmerthal der Hannover-Altenbeker Bahn via Soest-Altenbeken als Hannover-Rheinischer Verband eingeführt.

In den directen Verkehr zwischen den Stationen der Hessischen Nordbahn und der Frankfurt-Bebraer Bahn wurde mit dem 1. April 1873 der Verkehr von Hersfeld, Fulda und Gemünden nach Arnberg, Barmen, Barmen-Mittershausen, Dortmund, Elberfeld, Essen, Hagen und Witten via Bebra-Cassel-Warburg-Arnberg und am 15. November 1873 der Verkehr zwischen Gerstungen, Rotenburg, Melsungen und Cassel einerseits und Offenbach via Bebra-Hanau aufgenommen. Der bisher zum Mitteldeutschen Verbands gehörende Verkehr mit Hanau trat zum directen Nachbar-Verkehr mit der Frankfurt-Bebraer Bahn über.

Mit dem 15. Juni 1873 wurde ein directer Verkehr von Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn nach Stationen der Westfälischen Bahn via Bebra-Warburg eingerichtet.

Am 1. August 1873 wurde der directe Verkehr im Norddeutschen Verbands aufgehoben und hierfür ein directer Verkehr zwischen Aachen, Crefeld, Elberfeld, Barmen und Hagen einerseits und Hannover, Harburg, Hamburg, Braunschweig und Bremen andererseits via Hamm-Minden im Berlin-Cölner Verbands eingerichtet.

Mit Eröffnung der Oberen Ruhrthal-Bahn wurde die Station Cassel in den directen Verkehr mit Antwerpen, Brüssel, Lüttich, Ostende, Berviers, Paris und London sowohl via Ostende als Calais über Arnberg aufgenommen.

In den internationalen Verkehr traten die Stationen Leipzig via Eisenach sowohl als via Nordhausen, und Dresden via Nordhausen einer- und Lüttich, Brüssel, Antwerpen, Ostende, Paris, London via Ostende und London via Calais andererseits, sowie Prag via Nordhausen einer- und Brüssel und Ostende andererseits und zwar über Cassel und Arnberg.

Zum Rundreise-Verkehr traten hinzu:

- a) Hannover via Altenbeken, Warburg, Cassel, Göttingen nach Hannover am 1. August pr.;
- b) Cassel-Cassel via Eisenach-Lichtenfels-Passau-Wien-München-Gemünden-Bebra am 1. November 1873;
- c) Cassel-Cassel via Bebra-Gemünden-Passau-Wien-Pinz-München-Gemünden-Bebra am 1. November 1873;

d) Cassel=Cassel via Eisenach=Leipzig=Dresden=Bodenbach=Prag=Brünn oder: Eger=Pilsen=Budweis=Wien=Simbach oder: Salzburg=München=Würzburg oder: Passau=Regensburg=Würzburg=Gemünden=Bebra am 1. November 1873.

Die Kolonne „Ermäßigtes Personen-Fahrgeld“ enthält:

die Retourbillets I., II. und III. Classe mit dreitägiger und die Retourbillets III. Classe mit eintägiger Gültigkeit, die Schülerkarten für die III. Classe, die Rundreisebillets, die Billets zum Besuche der Wiener Weltausstellung und sonstige ermäßigte Billets für Extrazüge 2c. 2c.

Mit Retourbillets dreitägiger Gültigkeit (pro Billet zwei Personen gerechnet) sind gefahren resp. es sind dafür aufgefunden:

Ergebnisse bezüglich der
Retourbillets
I., II. u. III.
Classe mit
Städiger
Gültigkeit.

	F r e q u e n z			E r t r a g		
	in 1873	in 1872	in 1873 + — mehr weniger	in 1873	in 1872	in 1873 + — mehr weniger
	P e r s o n e n .			T h a l e r .		
in der I. Wagenklasse	83,018	58,668	+ 24,350	44,606	29,379	+ 15,227
" " II. "	1,642,834	1,267,644	+ 375,190	546,663	416,160	+ 130,503
" " III. "	5,444,434	4,515,386	+ 929,048	1,039,443	854,969	+ 184,474
zusammen	7,170,286	5,841,698	+ 1,328,588	1,630,712	1,300,508	+ 330,204
Hiervon fallen:						
auf den Binnen-Verkehr	6,964,311	5,684,602	+ 1,279,709	1,551,811	1,247,690	+ 304,121
" " Verbands-Verkehr	205,975	157,096	+ 48,879	78,901	52,818	+ 26,083

Das Verhältniß der Frequenz und der Einnahme der Einzel- und Doppelreisebillets gegenüber der Gesamt-Frequenz und Gesamt-Einnahme gestaltet sich gegen das Jahr 1872 in folgender Weise:

	1873		1872		1873		1872	
	Personen.	In Pro-centen.	Personen.	In Pro-centen.	Thaler.	In Pro-centen.	Thaler.	In Pro-centen.
I. Wagenklasse:								
Einzelreise	67,294	44,77	55,075	48,42	96,939	68,49	68,652	70,03
Doppelreise	83,018	55,23	58,668	51,58	44,606	31,51	29,379	29,97
zusammen	150,312	100,00	113,743	100,00	141,545	100,00	98,031	100,00
II. Wagenklasse:								
Einzelreise	831,981	33,62	716,354	36,11	605,007	52,53	488,993	54,02
Doppelreise	1,642,834	66,38	1,267,644	63,89	546,663	47,47	416,160	45,98
zusammen	2,474,815	100,00	1,983,998	100,00	1,151,670	100,00	905,153	100,00
III. Wagenklasse:								
Einzelreise	3,363,632	38,19	3,006,428	39,97	1,005,112	49,16	820,806	48,98
Doppelreise	5,444,434	61,81	4,515,386	60,03	1,039,443	50,84	854,969	51,02
zusammen	8,808,066	100,00	7,521,814	100,00	2,044,555	100,00	1,675,775	100,00

Ergebnisse bezüglich der
eintägigen
Retourbillets
III. Klasse.

Mit Retourbillets für die III. Classe mit eintägiger Gültigkeit, welche Billets für die Strecke Aachen=Neuß, Obercassel=Aachen, Mülheim an der Ruhr=Essen und Duisburg=Mülheim an der Ruhr und Essen eingeführt sind, wurden befördert, das Billet für 2 Personen berechnet, 91,754 Personen, wofür aufkamen 10,159 Thlr. 6 Sgr. 6 Pf.; in 1872 wurden befördert 85,480 Personen mit einem Ertrage von 9,591 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf.

Schülerkarten wurden 367 Stück ausgegeben, welche insgesammt für 27,722 einzelne Fahrten gültig waren und einen Ertrag von 1573 Thlr. 7 Sgr. ergaben. Im Jahre 1872 bezifferte sich die Ausgabe auf 265 Stück, gültig für 17,630 einzelne Fahrten mit einem Ertrage von 1082 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf.

Desgl. bezüglich der Schülerkarten.

Rundreisebillets wurden verausgabt und es kamen dafür auf:

Desgl. bezüglich der Rundreisebillets.

	Personen				Ertrag	
	I.	II.	III.	Summa.		
	Klasse.				Thlr.	S. P.
von Hannover, Harburg, Bremen, Braunschweig nach dem Rheine via Soest-Neuß ic.	—	148	128	271	447	19 3
von Hannoverischen Stationen nach Thüringen via Cassel-Gerstungen . . .	—	70	165	235	223	12 3
von Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig nach dem Rhein via Soest-Deuß resp. Cassel-Gerstungen	64	1,574	1,170	2,808	1,927	19 8
von Breslau nach Cassel via Gerstungen	—	19	17	36	37	25 6
von Münster und Salzbergen nach dem Rhein via Hamm-Deuß resp. Cassel-Barburg	—	20	14	34	25	4 7
von Elberfeld via Cassel resp. Arnberg	9	344	451	804	1,004	24 2
von Cassel via Wehra-Frankfurt	3	245	183	431	344	10 10
von Darmstadt via Cassel resp. Elberfeld	—	178	83	261	310	11 —
von Hannover via Altenbeken-Cassel	—	11	25	36	22	29 —
zusammen	76	2,604	2,236	4,916	4,344	6 3
in 1872	100	2,574	2,498	5,172	5,033	18 6

Zur Erleichterung des Besuchs der Wiener Weltausstellung wurden Billets für verschiedene Routen nach Wien eingerichtet und zwar: Rundreisebillets von London, Verviers, Schwerte und Cassel über verschiedene Routen; Retourbillets von London nach Wien und von verschiedenen Belgischen und diesseitigen Stationen nach Schwerte, Cassel und Leipzig; Umwegsbillets (Cook-Touren) von Deuß nach Wien.

Ergebnisse bezüglich der Billets für den Wiener Welt-Ausstellungs-Verkehr.

Mit diesen Billets wurden befördert und es kamen dafür auf, und zwar:

		Personen				Ertrag	
		I.	II.	III.	Summa.		
		Klasse.				Thlr.	S. P.
London und Verviers via Bleyberg-Soest	Rundreise- Billets.	89	77	—	166	574	10 7
London und Verviers via Bleyberg-Soest und Gerstungen: Bleyberg		24	48	—	72	374	7 2
London via Venlo-Soest		1	2	—	3	8	28 6
Schwerte-Soest und Gerstungen-Schwerte		—	78	—	78	172	23 1
Cassel via Leipzig		82	968	—	1,050	1,190	16 11
Cassel via Richtenfels		2	174	—	176	204	15 —
Cassel via Wehra		—	192	—	192	182	9 9
London-Wien		22	54	—	76	471	6 —
Antwerpen-Wien		112	290	598	1,000	4,348	29 —
nach Leipzig		18	244	104	366	1,257	24 3
nach Cassel	Retour- Billets	70	588	20	678	2,141	25 —
nach Schwerte		—	66	—	66	85	25 —
Cassel-Wien via Eisenach		—	—	2	2	1	18 —
Cassel-Wien via Gemünden		—	—	322	322	193	6 —
Cassel-Wien via Gemünden	Umwegs- Billets.	—	20	82	102	44	15 —
Deuß-Wien via Arnberg-Leipzig		78	112	—	190	1,228	26 —
Deuß-Wien, München und Basel via Berlin		4	20	—	24	75	24 9
zusammen		502	2,933	1,128	4,563	12,557	10 —

Ergebnisse
bezüglich der
Abonne-
mentskarten.

An Abonnementskarten wurden verausgabt:

für die	I. Wagenklasse	34 Stück	gültig für	2,040 Einzel-Fahrten,
" "	II. "	781 "	" "	46,860 "
" "	III. "	936 "	" "	56,160 "
zusammen		1,751 Stück	mit	105,060 Fahrten mit einem Ertrage

von 11,267 Thlr. 4 Sgr. und in 1872:

für die	I. Wagenklasse	21 Stück	mit	1,260 Fahrten,
" "	II. "	497 "	" "	29,820 "
" "	III. "	591 "	" "	35,460 "

zusammen 1,109 Stück mit 66,540 Fahrten mit einem Ertrage von

7,222 Thlr. 28 Sgr.

Zunahme der
Frequenz und
des Ertrages.

Der Binnen-Verkehr weist gegen das Vorjahr eine Vermehrung nach in der Frequenz um 2,046,849 Personen oder 17,31 Procent und im Ertrage von 748,406 Thlr. oder 27,83 Procent und der Verbands-Verkehr eine Vermehrung in der Frequenz um 67,112 Personen oder 11,06 Procent und im Ertrage von 59,180 Thlr. oder 13,15 Procent.

Frequenz und
Ertrag nach
Procenten u.
Wagenklassen.

Von der Personen-Frequenz kommen in Procenten auf:

die	I. Wagenklasse	1,05	gegen	0,93	in 1872,
"	II. "	17,38	"	16,20	" "
"	III. "	61,80	"	61,85	" "
"	IV. "	18,35	"	19,56	" "

Militär 1,42 " 1,46 " "

und von dem Ertrage excl. der Neben-Erträge und excl. des Ertrages des Rhein-Trajectes auf:

die	I. Wagenklasse	3,67	gegen	3,14	in 1872,
"	II. "	29,60	"	29,04	" "
"	III. "	52,32	"	53,98	" "
"	IV. "	12,87	"	12,15	" "

Militär 1,54 " 1,69 " "

Ertrag pro
Person resp.
pro Person
u. Kilometer.

Für jede Person kamen auf:

in der	I. Klasse	28 Sgr.	4,77 Pfg.	gegen	25 Sgr.	8,2 Pfg.	in 1872,
" "	II. "	13 "	10,4 "	" "	13 "	6,9 "	" "
" "	III. "	6 "	10,7 "	" "	6 "	7,4 "	" "
" "	IV. "	5 "	8,5 "	" "	4 "	8,5 "	" "

für Militär 8 " 10,0 " " 8 " 9,2 " "

und im Durchschnitt 8 " 1,7 " " 7 " 6,9 " "

pro Person und Kilometer:

in der	I. Klasse	9,45 Pfg.	gegen	9,34 Pfg.	in 1872,
" "	II. "	6,40 "	" "	6,22 "	" "
" "	III. "	4,16 "	" "	4,25 "	" "
" "	IV. "	2,89 "	" "	2,91 "	" "

für Militär 2,30 " " 2,13 " "

und im Durchschnitt 4,40 " " 4,41 " "

Der Durchschnitts-Ertrag ist hiernach pro Person von 7 Sgr. 6,9 Pfg. auf 8 Sgr. 1,7 Pfg., also um 6,8 Pfg. gestiegen, und pro Person und Kilometer von 4,41 Pfg. auf 4,40 Pfg., also um 0,01 Pfg. gefallen.

Durchschnitt-
liche Trans-
portstrecke.

Durchschnittlich hat jede Person durchfahren:

in der	I. Klasse	36,05	gegen	33,02	Kilometer in 1872,
" "	II. "	26,02	"	26,18	" "
" "	III. "	19,86	"	18,69	" "
" "	IV. "	23,70	"	19,40	" "

Militär 46,09 " 49,34 " "

und im Durchschnitt 22,18 " 20,62 " "

Die Transport-Durchschnittsstrecke ist also von 20,62 Kilometer auf 22,18 Kilometer, somit um 1,56 Kilometer gestiegen.

An Personen-Kilometer wurden zurückgelegt:

in der I. Klasse	5,513,118 ₇₀	Kilometer gegen	3,796,993 ₇₆	in 1872,
" " II. "	65,751,906 ₇₇	" "	52,722,009 ₇₇	" "
" " III. "	178,505,096 ₃₇	" "	143,683,303 ₇₅	" "
" " IV. "	63,240,925 ₇₅	" "	47,165,360 ₇₉	" "
" vom Militär	9,548,130 ₇₀	" "	8,974,298 ₇₃	" "

Zurückgelegte
Personen-
Kilometer.

und überhaupt 322,559,176₇₅ Kilometer gegen 256,341,966₇₀ in 1872,
mithin in 1873 mehr 66,217,210₇₅ Personen-Kilometer.

Die Personen-Kilometer vertheilen sich:

	pro Kilometer Bahn.	In Pro- centen.	pro Kilometer Bahn.	In Pro- centen.
in der I. Wagenklasse mit	5,574	1 ₇₁	gegen 4,243	1 ₄₈
" " II. "	66,477	20 ₇₃₈	" 58,914	20 ₇₅₇
" " III. "	180,474	55 ₇₃₄	" 160,558	56 ₇₀₅
" " IV. "	63,939	19 ₇₆₁	" 52,705	18 ₇₄₀
" Militär und sonstige	9,653	2 ₇₉₆	" 10,028	3 ₇₅₀
Ueberhaupt	326,117	—	gegen 286,448	—

Specifische
Personen-
Frequenz.

An Passagier-Gepäck wurden befördert:

im Binnen-Verkehr	318,598 ₇₄	Etr. oder 69 ₇₁₃ %	gegen 260,702 ₇₂	Etr. oder 63 ₇₅₅ %	in 1872,
im Verbands-Verkehr	142,158 ₇₃	" " 30 ₇₈₅ %	" 149,514 ₇₃	" " 36 ₇₄₅ %	" "
in Summa also	460,756 ₇₇	Etr. gegen	410,216 ₇₅	Etr. in 1872,	

Frequenz
u. Einnahme
im Gepäc-
Equipagen- u.
Verkehr.

wofür aufgefunden sind:

im Binnen-Verkehr	47,630	Thlr. oder 66 ₇₅₁ %	gegen 43,646	Thlr. oder 69 ₇₄₁ %	in 1872,
im Verbands-Verkehr	23,978	" " 33 ₇₄₉ %	" 19,236	" " 30 ₇₅₉ %	" "
in Summa also	71,608	Thlr. gegen	62,882	Thlr. in 1872.	

Gegen 1872 sind mithin 50,540₇₂ Etr. mehr befördert und hat sich der Ertrag um 8,726 Thlr. erhöht.

Ferner wurden befördert:

365 Equipagen, wofür 4,652 Thlr. aufkamen, gegen 342 Equipagen mit 4,452 Thlr. Ertrag in 1872;
28,599 Hunde, wofür 3,515 Thlr. aufkamen, gegen 23,793 Hunde mit 2,781 Thlr. Ertrag in 1872;
3,483 Pferde, wofür 8,603 Thlr. aufkamen, gegen 4,269 Pferde mit 18,971 Thlr. Ertrag in 1872.

Die Gesamt-Einnahme aus den Neben-Erträgen belief sich auf 93,556 Thlr., wovon auf den Binnen-Verkehr 66,895 Thlr. oder 71₇₅₀ Procent und auf den Verbands-Verkehr 26,661 Thlr. oder 28₇₅₀ Procent kamen, gegen 89,086 Thlr. in 1872, wovon 64,047 Thlr. oder 71₇₈₀ Procent auf den Binnen-Verkehr und 25,039 Thlr. oder 28₇₁₁ Procent auf den Verbands-Verkehr fielen.

Der gesammte Personen-Verkehr brachte einschließlich der Neben-Erträge auf 4,048,685 Thlr. 7 Sgr. 9 Pfg. und pro Kilometer Bahn 4,093 Thlr. gegen insgesamt 3,231,041 Thlr. 5 Sgr. 10 Pfg. und pro Kilometer Bahn 3,611 Thlr. in 1872, ist also pro Kilometer Bahn um 482 Thlr. gestiegen.

Ertrag des
gesammten
Personen-
Verkehrs.

Die Monate rangiren:

nach der Frequenz: August, Juni, September, Juli, October, Mai, December, November, April, März, Januar, Februar;
nach der Einnahme: August, Juni, September, Juli, October, April, Mai, November, December, März, Januar, Februar.

Rangiren der
Monate in
Frequenz und
Einnahme.

Ueber die Personenbewegung auf den einzelnen Strecken und über die Belastung beziehungsweise Ausnutzung der gefahrenen Personenzüge gewährt die nachfolgende Zusammenstellung eine vergleichende Uebersicht:

Personenbe-
wegung auf
den einzelnen
Strecken und
Ausnutzung
der
Personenzüge.

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.
Bleyberg-Aachen	9,638	2,20	—	—	16,439	3,75	—	—	54,845	12,52	—	—
Aachen-Nichterich	13,092	2,24	7,742	1,52	85,449	14,63	68,946	13,46	265,720	52,00	226,511	44,21
Nichterich-Kohlscheidt	12,981	2,23	7,709	1,51	84,298	14,43	68,228	13,32	260,489	50,07	222,642	43,47
Kohlscheidt-Hezogenrath	12,889	2,21	7,548	1,46	76,968	13,17	62,845	12,27	219,864	42,02	186,186	36,34
Hezogenrath-Balenberg	12,191	2,09	7,199	1,39	68,234	11,68	57,083	11,14	183,557	35,92	155,359	30,32
Balenberg-Geilenkirchen	12,127	2,08	7,153	1,39	68,071	11,65	56,747	11,08	180,996	35,42	152,615	29,76
Geilenkirchen-Lindern	11,755	2,01	6,926	1,34	65,481	11,21	54,629	10,66	157,822	30,78	130,626	25,49
Lindern-Baal	11,697	2,00	6,947	1,35	65,644	11,24	54,929	10,72	163,000	31,87	135,331	26,41
Baal-Erfelenz	11,815	2,02	6,949	1,35	67,168	11,50	56,029	10,93	186,904	36,57	155,590	30,34
Erfelenz-Widrath	11,849	2,03	7,026	1,38	71,523	12,24	59,955	11,70	229,146	44,84	190,409	37,16
Widrath-Rheydt	12,626	2,16	7,588	1,46	88,793	15,20	74,653	14,57	295,764	57,87	252,358	49,25
Rheydt-M.-Glabbad	13,741	2,33	8,390	1,58	116,401	19,93	95,887	18,71	313,370	61,32	264,226	50,20
Stolberg-Eschweiler-Aue	67	0,07	—	—	806	0,87	—	—	6,263	6,81	—	—
Eschweiler-Aue-Eschweiler	93	0,10	—	—	1,270	1,38	—	—	10,635	11,56	—	—
Eschweiler-Weißweiler	211	0,23	—	—	2,280	2,47	—	—	15,500	16,84	—	—
Weißweiler-Inden	204	0,22	—	—	1,921	2,08	—	—	12,124	13,17	—	—
Inden-Jülich	219	0,38	—	—	2,383	2,59	—	—	13,269	14,42	—	—
Düren-Krauthausen	451	0,44	—	—	4,393	4,34	—	—	15,367	16,70	—	—
Krauthausen-Jülich	449	0,44	—	—	4,224	4,16	—	—	13,090	14,22	—	—
Jülich-Amelen	141	0,15	—	—	3,639	3,63	—	—	13,966	15,18	—	—
Amelen-Dönerath	137	0,14	—	—	3,114	3,38	—	—	12,975	14,10	—	—
Dönerath-Hoch-Neutkirchen	157	0,17	—	—	3,347	3,63	—	—	17,028	18,48	—	—
Hoch-Neutkirchen-Odentkirchen	225	0,24	—	—	4,556	4,95	—	—	23,071	25,18	—	—
Odentkirchen-Müllfort	476	0,51	226	0,08	16,000	5,15	9,840	3,36	66,509	21,42	45,855	15,66
Müllfort-Rheydt-Geneifen	484	0,52	257	0,09	16,386	5,27	10,691	3,65	72,110	23,23	51,281	17,52
Rheydt-Geneifen-M.-Glabbad	602	0,65	321	0,11	17,717	5,70	12,455	4,25	75,667	24,37	58,930	20,13
M.-Glabbad-Bierfen	4,958	0,75	4,236	0,65	76,630	10,14	61,300	12,88	326,655	49,72	215,640	45,32
Bierfen-Dülken	1,374	0,31	947	0,32	26,664	6,08	22,208	7,58	98,334	22,45	76,170	26,02
Dülken-Boisheim	684	0,15	580	0,20	14,738	3,36	12,999	4,44	73,430	16,76	61,333	20,95
Boisheim-Breyell	659	0,15	551	0,19	13,355	3,04	11,625	3,97	63,692	14,54	51,307	17,53
Breyell-Kaldentkirchen	546	0,12	435	0,15	9,185	2,09	7,923	2,71	43,915	10,02	34,397	11,75
Kaldentkirchen-Benlo	501	0,11	451	0,16	7,523	1,71	6,081	2,08	36,753	8,39	25,785	8,81
Bierfen-Anrath	3,704	0,72	2,496	0,52	60,297	11,80	50,752	10,67	278,204	54,44	192,601	40,48
Anrath-Gresfeld	3,670	0,71	2,550	0,54	58,462	11,44	52,161	10,96	246,174	48,17	215,407	45,27
Gresfeld-Uerdingen	4,213	0,96	3,256	0,68	48,619	11,10	42,118	8,85	224,208	51,21	195,679	41,13
Uerdingen-Trompet	1,854	0,37	1,201	0,25	32,182	7,34	26,467	5,86	151,912	34,68	121,882	25,62
Trompet-Homburg	1,656	0,37	1,188	0,25	30,781	7,08	25,271	5,28	140,835	32,15	113,063	23,74
Homburg-Kuhrort	1,561	0,35	1,178	0,44	27,795	6,34	22,656	4,74	117,583	28,84	96,867	20,36
M.-Glabbad-Gorschenbroich	13,944	3,18	9,143	1,38	110,696	25,27	111,192	16,88	262,293	59,87	196,347	29,80
Gorschenbroich-Kleinenbroich	13,931	3,15	9,172	1,39	110,175	25,15	110,509	16,77	256,953	58,05	185,358	28,39
Kleinenbroich-Büttgen	14,009	3,19	9,211	1,10	110,555	25,24	110,796	16,79	260,358	59,44	188,665	28,63
Büttgen-Neuß	14,032	3,20	9,190	1,39	111,008	25,34	111,206	16,88	263,404	60,16	190,474	28,90
Neuß-Geerd	2,742	0,62	3,696	0,84	35,394	8,08	42,640	9,71	153,841	35,12	170,324	38,78
Geerd-Obercaffel	2,800	0,62	3,711	0,85	34,289	7,82	42,683	9,72	153,529	35,05	170,273	38,77
Neuß-Düffeldorf	21,423	2,43	14,113	2,14	169,702	19,27	149,454	22,64	298,592	33,90	184,404	28,00
Düffeldorf-Gerresheim	19,968	3,04	12,627	2,16	174,775	26,60	139,854	23,88	422,897	72,41	249,263	42,57
Gerresheim-Erkrath	17,446	2,64	10,482	1,93	159,758	24,31	128,621	21,86	373,527	63,96	202,571	34,57
Erkrath-Hochdahl	17,056	2,59	10,712	1,83	156,824	23,86	131,839	22,52	353,745	60,57	219,634	37,51
Hochdahl-Haan	17,185	2,61	10,821	1,85	153,873	23,42	132,968	22,71	334,140	57,21	216,796	37,02
Deug-Mülheim a. Rh.	19,600	1,92	12,442	3,15	191,128	18,70	135,924	34,26	308,042	32,46	248,407	62,08
Bensberg-Berg.-Glabbad	1,150	0,31	774	0,21	19,834	5,43	15,193	4,15	62,395	17,08	51,858	14,17
Berg.-Glabbad-Delbrück	2,090	0,57	1,485	0,41	36,994	10,13	29,236	8,00	171,082	46,65	142,729	39,00
Delbrück-Mülheim a. Rh.	2,218	0,60	1,515	0,41	39,977	10,94	30,870	8,43	202,368	55,49	164,297	47,62
Mülheim a. Rh.-Schlebusch	19,491	3,23	13,568	3,38	170,729	28,29	134,673	33,40	348,423	67,89	290,684	72,02
Schlebusch-Dipladen	18,817	3,12	13,295	3,30	170,168	28,10	132,319	32,78	330,291	62,27	275,786	68,33
Dipladen-Leichlingen	18,430	3,05	13,085	3,26	156,948	26,01	130,007	32,21	318,136	59,98	277,762	68,82
Leichlingen-Ohligs-Wald	18,842	3,12	13,483	3,34	158,715	26,30	133,199	33,00	334,361	63,04	290,414	71,96
Sollingen-Ohligs-Wald	2,867	0,39	1,951	0,53	76,043	10,42	62,785	17,14	280,912	38,48	261,605	71,42
Ohligs-Wald-Haan	19,126	3,17	13,816	3,42	184,758	30,62	155,509	38,53	405,245	76,40	355,777	86,15
Haan-Bohwinke	35,838	2,73	26,684	2,60	331,289	25,21	305,216	29,78	753,264	64,49	770,210	75,16
Bohwinke-Dornap	2,470	0,56	1,973	0,54	62,301	14,22	57,512	15,71	209,772	47,59	198,321	54,20
Dornap-Aprath	2,305	0,52	1,871	0,51	58,551	13,37	53,933	14,73	184,228	42,06	172,264	47,01
Aprath-Neuiges	2,217	0,50	1,683	0,45	53,867	12,30	50,753	13,84	172,746	39,44	156,984	42,89
Neuiges-Langenberg	2,020	0,46	1,643	0,44	55,478	12,66	47,264	12,91	214,498	48,97	171,187	47,00
Langenberg-Nierenhof	1,608	0,36	1,276	0,35	44,468	10,15	38,352	10,48	189,085	43,14	149,161	40,70
Nierenhof-Kupferdreh	1,565	0,35	1,260	0,34	43,030	9,83	67,817	18,53	168,011	38,36	143,648	39,25
Düffeldorf-Grafenberg	4,457	12,21	3,863	1,44	55,109	15,10	44,556	16,62	111,214	30,47	107,635	40,16
Grafenberg-Rath	3,161	0,66	3,287	1,23	48,615	13,31	40,244	15,01	109,072	29,88	104,551	39,01
Rath-Ratingen	3,018	0,62	3,231	1,21	47,083	12,90	39,340	14,68	108,736	29,79	104,506	39,00
Ratingen-Höfel	2,624	0,72	2,717	1,01	37,265	10,21	31,958	11,92	65,759	18,01	75,981	28,24

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.
Bleyberg-Aachen	—	—	—	—	—	—	—	—	80,922	18,47	—	—
Aachen-Richterich	182,418	83,29	187,318	63,98	2,740	0,64	2,415	0,47	549,419	152,84	492,932	123,64
Richterich-Kohlscheidt	135,814	66,58	125,783	42,96	2,740	0,64	2,415	0,47	496,322	134,99	426,777	101,73
Kohlscheidt-Herzogenrath	85,482	39,03	82,508	28,19	2,786	0,69	2,121	0,41	397,489	98,02	341,208	78,61
Herzogenrath-Balenberg	81,587	37,25	77,669	26,53	2,698	0,64	1,897	0,37	348,267	87,58	299,207	69,75
Balenberg-Geilenkirchen	64,854	29,61	63,079	21,54	2,698	0,64	1,897	0,37	328,746	79,40	281,491	64,16
Geilenkirchen-Lindern	66,649	30,43	60,596	20,69	2,865	0,71	2,039	0,39	304,572	75,24	254,816	58,57
Lindern-Baal	72,768	33,22	66,842	22,99	4,143	1,03	3,056	0,59	317,252	79,36	267,105	62,06
Baal-Erfelen	80,660	36,83	74,934	25,59	4,706	1,14	3,809	0,74	351,253	88,06	297,311	68,95
Erfelen-Widrath	106,288	48,53	102,781	35,10	6,162	1,53	5,096	0,98	424,968	109,17	365,267	86,32
Widrath-Rheydt	128,103	58,49	133,210	45,59	6,642	1,65	5,610	1,08	531,928	135,87	478,319	111,95
Rheydt-M. Glabbach	107,005	48,86	104,174	35,58	7,061	1,75	6,034	1,16	557,578	134,19	478,711	107,23
Stolberg-Gschweiler-Aue	1,754	3,17	—	—	117	0,12	—	—	9,007	11,04	—	—
Gschweiler-Aue-Gschweiler	5,446	9,68	—	—	117	0,12	—	—	17,561	23,02	—	—
Gschweiler-Weigweiler	6,680	12,10	—	—	276	0,30	—	—	24,947	31,94	—	—
Weigweiler-Inden	3,403	6,16	—	—	324	0,35	—	—	17,976	21,98	—	—
Inden-Jülich	3,046	5,51	—	—	370	0,40	—	—	19,287	23,30	—	—
Düren-Krauthausen	3,477	5,39	—	—	2,508	2,47	—	—	26,196	29,34	—	—
Krauthausen-Jülich	2,739	4,15	—	—	2,494	2,46	—	—	22,996	25,53	—	—
Jülich-Amelen	2,757	4,99	—	—	1,023	1,11	—	—	21,526	25,38	—	—
Amelen-Denrath	2,809	5,08	—	—	888	0,96	—	—	19,923	23,66	—	—
Denrath-Hoch-Neulirchen	4,442	8,04	—	—	822	0,89	—	—	25,796	31,21	—	—
Hoch-Neulirchen-Odentkirchen	6,804	12,32	—	—	775	0,4	—	—	35,431	43,53	—	—
Odentkirchen-Müllfort	8,099	2,61	15,905	7,24	939	0,30	200	0,07	92,023	29,99	72,026	26,41
Müllfort-Rheydt-Geneiken	7,911	2,54	17,119	7,98	939	0,30	200	0,07	97,830	31,86	79,548	29,31
Rheydt-Geneiken-M. Glabbach	7,169	2,30	16,851	7,67	905	0,29	215	0,07	102,060	33,31	88,772	32,72
M. Glabbach-Biersen	113,937	22,29	110,668	50,28	2,518	0,38	1,470	0,31	524,698	83,28	393,314	109,64
Biersen-Dülken	112,694	25,78	98,073	33,19	565	0,12	559	0,19	239,631	54,69	197,957	67,60
Dülken-Boisheim	103,172	23,55	109,771	37,19	136	0,03	210	0,07	192,160	43,85	184,893	63,15
Boisheim-Breyell	81,433	18,59	83,906	27,49	77	0,01	111	0,04	159,216	36,33	147,500	50,39
Breyell-Kaldenkirchen	65,500	14,95	68,645	23,44	33	0,00	12	0,00	119,179	27,18	111,412	38,05
Kaldenkirchen-Venlo	58,362	13,32	59,579	20,35	9	0,00	—	—	103,148	23,53	91,896	31,10
Venlo-Anrath	69,839	19,13	71,004	21,58	1,246	0,24	1,281	0,27	413,290	86,33	318,134	73,52
Anrath-Grefeld	67,070	18,37	65,897	20,00	1,191	0,23	1,168	0,25	376,567	78,92	337,183	77,02
Grefeld-Uerdingen	75,738	25,93	67,453	20,88	3,126	0,71	3,263	0,69	355,904	89,91	311,769	71,83
Uerdingen-Trompet	64,243	22,00	52,234	15,80	3,396	0,77	3,518	0,72	253,387	65,16	205,302	48,01
Trompet-Homburg	58,968	20,19	47,107	14,29	3,352	0,76	3,523	0,72	235,602	60,50	190,152	44,24
Homburg-Ruhrort	37,806	12,94	34,737	12,02	2,661	0,60	2,907	0,61	187,406	67,07	158,345	37,97
M. Glabbach-Gorschenbroich	111,364	3,54	73,855	33,65	10,570	2,41	7,096	1,08	508,807	94,27	397,633	82,79
Gorschenbroich-Kleinenbroich	93,500	32,02	56,837	19,15	10,570	2,41	7,087	1,08	485,129	121,41	368,963	66,98
Kleinenbroich-Büttgen	70,848	24,26	49,194	16,63	10,932	2,49	7,023	1,07	466,702	114,62	364,889	64,52
Büttgen-Neuß	73,238	25,08	50,698	17,32	10,932	2,49	7,023	1,07	472,614	116,27	368,591	65,56
Neuß-Heerdt	73,189	16,71	53,351	12,15	2,272	0,52	3,242	0,74	267,438	61,05	273,253	62,22
Heerdt-Obercassel	81,087	18,74	55,450	12,63	2,272	0,52	3,242	0,74	273,977	62,75	275,359	62,69
Obercassel-Düsseldorf	74,467	17,00	46,969	16,04	15,361	1,74	6,235	0,95	579,545	74,34	401,175	69,77
Düsseldorf-Gerresheim	75,539	25,87	28,344	12,90	21,834	4,59	13,564	2,32	715,013	132,51	443,652	83,83
Gerresheim-Erkrath	69,660	23,85	21,748	9,90	20,689	4,34	12,907	2,18	641,080	119,10	376,329	70,54
Erkrath-Hochdahl	66,842	22,70	24,299	11,07	20,378	4,29	12,934	2,19	614,845	113,51	399,418	75,12
Hochdahl-Haan	63,964	21,90	23,798	10,84	20,032	4,22	12,678	2,16	589,194	109,36	397,061	74,58
Deutz-Mülheim a. Rh.	63,042	28,78	43,056	20,04	24,887	2,96	21,198	5,38	606,699	84,52	461,027	124,91
Bensberg-Berg. Glabbach	—	—	—	—	6,187	1,42	4,028	1,10	89,576	24,22	71,853	19,63
B. Glabbach-Delbrück	—	—	—	—	7,644	2,09	5,223	1,43	217,810	59,44	178,678	48,84
Delbrück-Mülheim a. Rh.	—	—	—	—	7,835	2,14	5,472	1,50	252,398	69,12	202,154	57,96
Mülheim a. Rh.-Schlebusch	85,231	39,14	68,331	31,12	23,296	5,53	19,930	4,94	647,170	141,88	527,186	144,87
Schlebusch-Opladen	80,303	36,66	63,017	28,69	22,909	5,44	19,550	4,90	622,488	135,49	503,967	138,00
Opladen-Leichlingen	73,326	33,48	61,164	27,55	22,514	5,35	18,761	4,68	589,352	127,87	500,779	136,82
Leichlingen-Ohlige-Wald	74,169	33,66	62,553	28,48	22,439	5,33	18,640	4,64	608,526	131,65	518,289	141,42
Ohligen-Ohlige-Wald	26,953	7,38	17,714	4,84	3,801	0,52	2,628	0,72	390,576	57,19	346,683	94,65
Ohlige-Wald-Haan	64,353	29,38	55,717	25,37	17,270	4,10	18,487	4,58	690,752	143,87	599,806	160,05
Haan-Bohwinkel	134,175	22,97	111,050	50,57	36,065	3,80	34,250	3,34	1,290,631	119,20	1,247,410	161,45
Bohwinkel-Dornap	37,300	17,03	30,109	13,68	4,143	0,94	4,193	1,15	315,986	80,64	292,108	85,28
Dornap-Apprath	34,457	15,78	28,473	13,00	4,003	0,91	4,094	1,13	283,544	72,64	260,635	76,38
Apprath-Neuiges	34,562	15,78	29,164	13,74	3,870	0,88	2,202	0,60	267,262	68,02	240,786	71,52
Neuiges-Langenberg	51,479	23,90	45,319	20,64	3,030	0,67	2,146	0,59	326,505	86,26	267,559	81,58
Langenberg-Nierenhof	41,585	18,58	38,408	17,49	2,669	0,60	1,906	0,52	279,415	73,23	229,103	69,54
Nierenhof-Kupferberch	35,963	16,42	34,080	14,15	2,659	0,60	1,906	0,52	251,228	65,55	248,711	72,79
Düsseldorf-Grafenberg	47,197	21,55	47,018	11,69	6,462	1,76	4,398	1,64	224,403	71,09	207,470	71,55
Grafenberg-Rath	45,672	20,85	48,121	11,97	6,254	1,71	4,361	1,63	212,774	66,61	200,564	68,85
Rath-Ratingen	46,571	21,26	48,925	12,17	6,254	1,71	4,361	1,63	211,662	66,48	200,363	68,69
Ratingen-Höfel	33,164	15,14	33,511	8,34	5,174	1,41	3,991	1,49	143,986	45,49	148,158	51,00

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	über- haupt.	pro Bzg.	über- haupt.	pro Bzg.	über- haupt.	pro Bzg.	über- haupt.	pro Bzg.	über- haupt.	pro Bzg.	über- haupt.	pro Bzg.
Höfel-Kettwig	2,503	0,68	2,607	0,97	35,886	9,83	31,272	11,67	60,870	16,67	72,820	27,17
Kettwig-Werden	2,230	0,61	2,353	0,87	41,366	11,33	34,992	13,06	81,111	22,22	86,995	32,46
Werden-Rupferdreh	1,901	0,52	1,827	0,68	40,341	11,05	33,034	12,32	92,383	25,31	91,673	34,21
Rupferdreh-Hebrun	3,502	0,43	2,918	0,81	85,222	10,61	70,618	19,24	281,771	35,09	238,870	65,28
Hebrun-Steele	3,539	0,44	3,019	0,83	86,783	10,80	71,629	19,57	289,006	35,99	245,429	66,74
Bohwinkel-Elberfeld	37,467	2,85	29,718	2,90	386,815	21,83	356,464	34,77	927,496	79,41	915,452	89,33
Elberfeld-Barmen	26,897	2,05	21,876	2,14	371,507	28,27	331,865	32,38	812,273	69,54	820,064	80,02
Barmen-B.-Rittershausen	21,388	1,62	17,583	1,33	335,156	25,50	307,996	30,90	799,602	68,16	815,279	79,85
B.-Rittershausen-Ronsdorf	5,409	1,23	3,881	1,18	114,290	26,09	100,216	30,42	367,981	84,01	333,922	101,37
Ronsdorf-Lüttringhausen	4,767	1,08	3,475	1,05	93,061	21,24	81,427	24,72	328,490	74,99	299,205	90,83
Lüttringhausen-Lennep	4,477	1,02	3,295	1,00	86,940	19,85	75,527	22,93	289,153	66,01	259,766	78,86
Lennep-Remscheid	2,200	0,50	1,623	0,50	60,495	13,81	49,975	30,07	177,144	40,44	159,632	49,58
B.-Rittershausen-Schwelm	20,294	3,97	14,244	2,16	320,386	62,69	226,397	34,36	749,932	171,21	665,933	101,08
Schwelm-Milspe	18,558	3,63	12,661	1,92	273,672	53,55	186,435	28,30	623,258	142,29	534,977	81,21
Milspe-Geveldsberg	18,351	3,59	12,426	1,88	267,389	52,32	180,814	27,45	588,471	134,35	500,542	76,00
Geveldsberg-Hasppe	18,319	3,58	12,490	1,89	269,046	52,65	182,472	27,74	602,909	137,65	511,091	77,58
Hasppe-Hagen	18,233	3,56	12,526	1,90	276,340	54,07	191,709	29,02	668,544	152,63	540,937	82,03
Hagen-Westhofen	10,205	1,55	6,615	1,53	102,944	15,67	70,391	19,23	225,414	38,59	144,807	39,58
Westhofen-Schwerte	10,207	1,55	5,691	1,53	102,944	15,67	69,533	19,01	225,414	38,59	237,684	37,62
Schwerte-Langschede	3,147	0,86	704	0,32	36,968	10,12	15,016	6,84	110,098	30,43	52,250	23,79
Langschede-Fröndenberg	3,276	0,89	757	0,34	37,806	10,35	15,503	7,06	116,323	31,86	56,369	25,67
Fröndenberg-Menden	188	0,04	38	0,10	7,677	1,68	2,870	7,80	37,180	8,13	14,017	38,09
Fröndenberg-Wideke	3,075	0,84	730	0,33	34,196	9,37	13,872	5,86	88,656	24,29	47,439	21,60
Wideke-Reheim-Hüsten	2,998	0,82	688	0,31	33,931	9,29	13,273	6,04	89,502	24,52	50,519	23,00
Reheim-Hüsten-Arnsberg	2,939	0,80	496	0,23	34,200	9,37	13,357	6,08	90,824	24,88	53,082	24,17
Arnsberg-Deventrop	2,688	0,82	399	0,18	27,906	9,56	8,491	3,87	81,764	28,00	48,870	22,25
Deventrop-Wennemen	2,681	0,82	395	0,18	25,716	8,81	6,890	3,14	71,305	24,42	33,946	15,46
Wennemen-Meschede	2,877	0,81	395	0,18	25,712	8,80	6,890	3,14	72,230	24,77	33,946	15,46
Meschede-Eversberg	2,581	0,88	102	0,06	23,865	8,17	2,828	1,73	78,428	26,86	21,642	13,26
Eversberg-Westwig-Rutlar	2,580	0,88	107	0,06	23,295	7,98	2,339	1,43	76,051	26,04	18,411	11,23
Westwig-Rutlar-Olsberg	2,457	0,84	—	—	21,683	8,34	—	—	56,746	21,82	—	—
Olsberg-Brilon	2,432	0,83	—	—	21,106	8,11	—	—	47,321	18,20	—	—
Brilon-Messinghausen	2,382	0,81	—	—	19,648	7,55	—	—	41,957	16,13	—	—
Messinghausen-Bredelar	2,381	0,81	—	—	19,732	7,59	—	—	43,215	16,62	—	—
Bredelar-Marsberg	2,483	0,81	—	—	20,968	6,85	—	—	51,343	16,44	—	—
Marsberg-Westheim	2,269	0,74	—	—	19,849	6,48	—	—	44,802	14,63	—	—
Westheim-Scherfede	2,227	0,72	—	—	19,439	6,35	—	—	41,422	13,53	—	—
Scherfede-Warburg	2,233	0,73	—	—	19,934	6,51	—	—	46,186	15,08	—	—
Warburg-Liebenau	2,837	0,87	1,333	—	29,167	8,97	15,714	—	65,460	20,14	33,953	—
Liebenau-Hümme	2,854	0,88	1,334	—	29,326	9,02	15,979	—	65,593	20,18	33,441	—
Hümme-Trendelburg	131	0,04	106	—	4,462	1,53	3,823	—	28,039	9,08	23,212	—
Trendelburg-Helmarschhausen	128	0,04	100	—	3,983	1,40	3,421	—	22,579	7,73	19,160	—
Helmarschhausen-Carlshafen	77	0,02	93	—	3,258	1,11	2,925	—	16,229	5,56	14,237	—
Hümme-Hofgeismar	3,020	0,89	1,369	—	31,627	9,73	19,304	—	89,791	27,63	54,022	—
Hofgeismar-Grebenstein	3,337	1,02	1,617	—	37,461	11,52	24,388	—	100,280	30,85	63,576	—
Grebenstein-Mönchehof	3,375	1,03	1,623	—	39,153	12,05	25,708	—	110,216	33,81	73,298	—
Mönchehof-Cassel	3,393	1,04	1,653	—	40,513	12,77	26,539	—	119,244	36,69	81,796	—
Cassel-Wilhelmshöhe	3,616	0,70	1,256	—	49,287	9,64	20,808	—	108,107	24,68	75,059	—
Wilhelmshöhe-Guntershausen	3,468	0,68	1,062	—	45,139	8,53	17,160	—	98,239	22,43	67,955	—
Guntershausen-Guxhagen	3,904	0,76	1,495	—	50,562	9,59	22,877	—	105,309	24,04	72,236	—
Guxhagen-Melsungen	3,903	0,76	1,498	—	50,043	9,79	22,581	—	102,429	23,38	68,549	—
Melsungen-Beiseförth	3,850	0,75	1,438	—	47,582	9,31	20,992	—	95,488	21,80	62,795	—
Beiseförth-Altmorschen	3,836	0,75	1,423	—	47,217	9,25	20,787	—	92,008	21,00	57,732	—
Altmorschen-Rotenburg	3,827	0,74	1,395	—	46,800	9,16	20,391	—	86,215	19,68	54,207	—
Rotenburg-Webra	3,750	0,73	1,312	—	46,958	9,18	19,481	—	93,699	21,29	55,843	—
Webra-Hönebach	12,913	2,52	13,282	—	89,440	17,50	76,727	—	71,960	16,43	48,026	—
Hönebach-Gerstungen	12,913	2,52	13,282	—	89,278	17,47	76,548	—	69,176	15,79	44,586	—
Gerstungen-Herdecke	4,497	0,77	3,374	0,54	117,374	20,10	86,175	13,85	489,843	83,87	360,102	57,88
Herdecke-Wetter	4,371	0,75	3,272	0,52	112,608	19,28	82,541	13,27	478,343	81,81	346,445	56,68
Wetter-Bitten	4,247	0,72	3,008	0,48	110,626	18,94	88,717	14,26	455,960	78,07	302,381	48,59
Bitten-Annen	3,693	0,72	2,217	0,35	88,680	17,35	67,969	10,32	258,028	50,49	219,789	35,33
Annen-Barop	3,458	0,67	2,011	0,32	82,884	16,23	63,266	10,17	286,934	56,15	239,902	38,56
Barop-Dortmund	3,677	0,72	2,157	0,34	94,410	18,47	71,180	11,46	362,337	70,00	294,997	47,41
Dortmund-Hörde	2,112	0,48	1,592	0,39	74,675	17,05	53,803	13,33	284,275	64,90	211,509	52,41
Hörde-Aplerbeck	1,753	0,40	1,368	0,34	55,258	12,61	40,500	10,03	244,195	55,75	183,439	45,46
Aplerbeck-Holzviadukt	1,534	0,35	1,105	0,27	40,280	9,19	30,949	7,67	182,636	41,69	148,404	36,77
Holzviadukt-Unna	8,487	1,94	6,063	1,66	97,450	22,26	89,734	24,52	288,311	65,82	259,823	70,98
Unna-Boenen	2,355	0,53	1,667	0,38	33,816	7,72	28,814	6,58	95,954	21,90	85,440	19,48
Boenen-Hamm	2,350	0,53	1,688	0,38	33,644	7,68	28,642	6,58	96,175	21,95	85,845	19,55
Unna-Berl	5,949	1,16	4,202	1,15	51,143	10,00	51,563	14,07	139,034	31,74	140,144	38,29

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.
Höfel-Kettwig	32,797	14,97	33,376	8,32	5,174	1,41	3,991	1,49	137,230	43,56	144,066	49,62
Kettwig-Werden	44,778	20,44	52,082	12,96	4,572	1,25	3,663	1,37	174,057	55,75	180,085	60,72
Werden-Kupferdreh	39,222	17,91	42,524	10,58	5,220	1,43	3,883	1,15	279,077	56,22	172,941	59,24
Kupferdreh-Heberruhr	64,969	14,83	65,904	30,01	7,792	0,97	5,633	1,54	443,256	61,93	383,903	115,76
Heberruhr-Steele	66,846	15,26	66,667	31,23	7,802	0,97	5,636	1,54	453,976	63,46	392,380	119,95
Bohmwinkel-Elberfeld	142,193	32,46	120,702	27,48	35,059	3,69	37,350	3,64	1,529,030	140,24	1,459,686	158,12
Elberfeld-Barmen	170,334	38,89	157,831	35,93	31,075	3,27	3,551	3,28	1,412,086	142,02	1,364,187	153,75
Barmen-B.-Rittershausen	130,554	29,80	120,700	27,48	28,558	3,00	31,031	3,03	1,315,258	128,38	1,292,589	142,59
B.-Rittershausen-Ronsdorf	34,573	15,78	39,963	18,19	4,070	0,93	3,343	1,01	526,323	128,04	481,325	152,17
Ronsdorf-Lüttringhausen	30,912	14,11	35,790	16,29	3,671	0,83	2,946	0,89	460,901	112,25	422,843	133,78
Lüttringhausen-Kennep	27,191	12,87	31,327	14,26	3,352	0,76	2,683	0,81	411,113	100,51	372,598	117,86
Kennep-Remscheid	27,571	12,59	31,054	14,28	1,362	0,31	1,128	0,33	268,772	67,65	243,412	94,76
B.-Rittershausen-Schwelm	130,636	59,65	114,636	52,20	27,473	8,36	27,557	4,18	1,248,721	305,84	1,048,767	193,98
Schwelm-Milspe	96,935	44,28	80,647	36,73	26,991	8,21	27,271	4,14	1,039,414	251,94	841,991	152,30
Milspe-Gewelsberg	94,111	42,97	78,420	35,58	26,851	8,17	27,164	4,13	995,173	241,40	799,366	145,04
Gewelsberg-Hasppe	97,983	44,74	82,562	37,47	26,799	8,12	27,160	4,13	1,015,056	246,74	815,775	148,81
Hasppe-Hagen	106,705	48,72	94,014	43,52	27,328	8,32	27,295	4,14	1,097,150	267,30	866,481	160,61
Hagen-Westhofen	93,797	32,15	34,778	23,75	28,630	6,03	20,018	5,47	460,990	93,99	275,609	89,54
Westhofen-Schwerte	93,797	32,15	42,728	29,28	28,630	6,03	20,143	5,48	460,990	93,99	275,679	92,92
Schwerte-Langschede	73,197	50,13	22,140	15,12	9,114	3,12	1,280	0,58	232,524	94,65	91,390	48,63
Langschede-Fröndenberg	75,362	51,62	25,883	17,69	9,107	3,12	1,271	0,57	241,874	97,84	99,783	51,22
Fröndenberg-Menden	—	—	—	—	316	0,07	—	—	45,356	9,92	16,925	45,99
Fröndenberg-Wickede	74,718	51,17	23,188	16,04	9,046	3,09	1,262	0,57	209,691	88,76	85,491	44,40
Wickede-Reheim-Hüften	76,326	52,38	23,103	16,02	9,199	3,15	1,383	0,63	211,956	90,06	88,966	46,00
Reheim-Hüften-Arnberg	77,004	52,74	23,219	15,86	9,113	3,11	1,316	0,60	214,018	90,90	91,470	46,84
Arnberg-Deventrop	79,110	54,87	20,963	14,32	9,359	4,27	1,222	0,56	200,827	97,62	79,945	41,18
Deventrop-Bennemen	76,150	52,01	16,819	11,48	9,385	4,28	1,333	0,61	185,237	90,44	59,383	30,87
Bennemen-Meschede	75,559	51,75	16,819	11,48	9,385	4,28	1,333	0,61	185,563	90,51	59,383	30,87
Meschede-Gersberg	80,015	54,80	15,060	15,86	9,378	4,28	—	0,00	184,267	94,99	39,653	30,91
Gersberg-Bestwig-Rutlar	78,757	53,94	13,469	16,51	9,378	4,28	—	0,00	190,061	93,12	34,327	29,22
Bestwig-Rutlar-Olsberg	71,490	54,99	—	—	9,378	4,28	—	—	161,754	90,90	—	—
Olsberg-Brilon	63,224	48,86	—	—	9,344	4,79	—	—	143,427	80,89	—	—
Brilon-Messinghausen	58,452	44,96	—	—	9,509	4,87	—	—	131,948	74,42	—	—
Messinghausen-Bredelar	57,730	44,40	—	—	9,509	4,87	—	—	132,567	74,39	—	—
Bredelar-Marsberg	62,477	35,46	—	—	9,509	3,94	—	—	146,780	63,50	—	—
Marsberg-Westheim	55,558	31,53	—	—	9,597	3,98	—	—	132,075	57,36	—	—
Westheim-Scherfede	51,436	29,19	—	—	9,597	3,95	—	—	124,121	53,77	—	—
Scherfede-Barburg	51,186	29,05	—	—	9,597	3,95	—	—	129,136	55,35	—	—
Barburg-Liebenau	69,634	31,34	46,782	—	12,570	4,30	3,097	—	179,668	65,62	100,879	—
Liebenau-Hümme	68,890	31,15	47,103	—	12,821	4,39	3,276	—	179,484	65,92	101,133	—
Hümme-Trendelburg	10,269	4,69	12,516	—	987	0,34	1,001	—	43,888	15,66	40,658	—
Trendelburg-Helmarshausen	7,236	3,30	8,859	—	747	0,29	658	—	34,673	12,76	32,198	—
Helmarshausen-Carlshafen	3,863	1,76	5,186	—	538	0,18	418	—	23,965	8,63	22,859	—
Hümme-Hofgeismar	74,571	34,05	64,378	—	13,797	4,72	13,134	—	212,806	77,06	152,207	—
Hofgeismar-Grebenstein	77,348	35,35	68,494	—	11,306	3,83	16,860	—	229,732	82,54	174,934	—
Grebenstein-Mönchhof	82,006	37,44	73,581	—	11,490	3,93	17,200	—	246,240	88,36	191,410	—
Mönchhof-Cassel	92,642	42,29	86,431	—	11,658	3,99	17,387	—	267,450	96,74	213,806	—
Cassel-Wilhelmshöhe	105,442	36,11	72,870	—	13,621	4,66	18,150	—	280,073	75,97	188,143	—
Wilhelmshöhe-Guntershausen	112,641	38,57	76,430	—	12,620	4,32	17,934	—	272,107	74,83	180,541	—
Guntershausen-Guzhagen	108,666	37,21	75,659	—	17,587	6,02	19,098	—	286,028	77,92	191,365	—
Guzhagen-Melsungen	100,698	34,45	69,795	—	17,409	5,96	18,873	—	274,392	74,35	181,296	—
Melsungen-Beiseförth	100,471	34,40	68,059	—	17,202	5,89	18,561	—	264,593	72,15	171,845	—
Beiseförth-Altmorschen	92,902	31,47	62,856	—	17,248	5,90	18,330	—	253,211	68,37	161,128	—
Altmorschen-Rotenburg	73,658	25,22	48,753	—	17,143	5,87	18,252	—	227,643	60,67	142,998	—
Rotenburg-Webra	85,522	22,44	58,135	—	17,367	5,95	21,109	—	247,296	57,69	155,880	—
Webra-Gönebach	64,218	21,99	37,961	—	43,305	14,83	24,434	—	281,836	73,27	200,430	—
Gönebach-Werftungen	40,679	13,93	24,862	—	43,041	14,74	24,185	—	255,087	64,43	183,463	—
Hagen-Herdecke	77,972	35,60	49,613	16,69	5,624	0,96	5,335	0,76	695,310	141,30	504,599	89,82
Herdecke-Wetter	77,424	35,35	48,782	16,05	5,693	0,97	5,286	0,76	678,439	138,26	486,326	86,36
Wetter-Witten	79,068	36,10	45,688	14,07	5,762	0,98	5,359	0,76	655,663	134,81	445,153	78,46
Witten-Annen	58,149	25,61	39,285	13,76	4,538	0,88	3,616	0,58	411,088	95,08	332,876	60,94
Annen-Barop	58,074	26,51	41,738	14,26	4,603	0,90	3,734	0,60	435,953	100,45	350,651	63,91
Barop-Dortmund	68,806	31,41	47,441	16,20	5,241	1,02	3,928	0,63	534,471	119,45	419,703	76,04
Dortmund-Hörde	102,113	46,62	93,535	31,95	6,666	1,52	6,898	1,71	469,841	130,57	367,337	99,79
Hörde-Aplerbeck	107,792	49,21	100,774	34,42	6,486	1,44	6,721	1,69	415,484	119,45	332,802	91,93
Aplerbeck-Holzwickede	93,589	42,73	94,068	32,28	6,260	1,42	6,720	1,69	324,279	95,38	281,246	78,68
Holzwickede-Unna	125,595	57,35	142,993	48,83	25,808	5,89	26,431	7,22	545,651	153,25	525,044	153,21
Unna-Boenen	29,554	13,49	23,901	8,16	10,184	2,32	9,740	2,22	171,863	45,96	149,562	36,82
Boenen-Hamm	27,767	12,68	22,249	7,60	10,189	2,32	9,820	2,22	170,125	45,16	148,244	36,29
Unna-Werl	85,662	39,11	98,089	63,76	15,307	4,66	16,222	4,43	297,095	86,67	310,200	121,70

Es sind gefahren auf der Strecke	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.
Werl-Soest	5,912	1,15	4,193	1,15	51,496	10,08	50,356	13,76	137,354	31,36	139,820	37,76
Holzwickede-Schwerte	7,372	1,44	5,949	1,63	69,057	13,51	84,133	23,00	127,336	29,07	212,252	58,01
Dortmund-Marten	3,557	0,69	2,306	0,45	86,828	16,99	62,187	12,19	297,163	58,15	236,548	46,16
Marten-Langendreer	3,488	0,68	2,222	0,43	77,855	15,23	56,271	11,08	240,300	47,02	189,025	36,89
Witten-Langendreer	1,920	0,32	1,516	0,23	64,116	10,75	46,549	7,07	215,246	36,10	168,687	26,61
Langendreer-Bochum	5,357	0,97	2,133	0,41	132,872	24,22	58,547	11,18	436,972	79,00	219,904	42,92
Bochum-Steele	4,826	0,94	1,791	0,35	117,952	23,08	48,306	9,13	401,165	78,50	181,274	35,38
Hattungen-Dahlhausen	863	0,17	588	0,12	25,293	4,95	18,682	3,93	102,052	19,07	90,652	19,26
Dahlhausen-Steele	1,076	0,21	697	0,15	36,310	7,10	26,795	5,63	147,826	28,96	130,329	27,18
Steele-Essen	5,280	0,10	4,055	1,00	153,051	23,29	128,715	31,90	474,208	72,18	463,774	114,91
Essen-Mülheim a. d. Ruhr . . .	2,584	0,39	2,621	0,65	81,553	12,41	90,461	22,41	217,811	33,15	257,923	63,91
Mülheim a. d. R.-Oberhausen . .	1,645	0,20	863	0,31	40,223	5,00	30,082	4,57	140,207	17,46	120,933	18,36
" Duisburg	1,531	0,23	1,129	0,24	39,248	5,97	53,600	11,26	138,451	21,07	111,465	23,43
" Ruhrort	934	0,18	1,204	0,25	28,429	5,56	32,015	6,91	70,616	13,81	137,233	28,69
Hagen-Cabel	3,422	0,93	3,043	0,83	80,975	22,18	67,245	18,37	226,321	62,00	194,238	53,07
Cabel-Limburg	3,330	0,91	2,945	0,80	78,805	21,58	64,604	17,65	217,491	59,58	186,311	50,91
Limburg-Letmathe	3,059	0,83	2,727	0,74	71,699	19,64	59,787	16,34	191,887	52,57	160,974	46,44
Letmathe-Ferlohn	1,965	0,30	1,648	0,28	51,737	7,87	43,036	7,35	164,561	25,04	156,528	26,73
Letmathe-Altena	1,278	0,35	980	0,27	42,651	11,68	30,001	8,22	127,744	34,99	93,036	25,41
Altena-Werdohl	669	0,30	454	0,21	23,829	10,78	15,337	6,00	88,340	40,83	57,695	26,27
Werdohl-Plettenberg	492	0,21	317	0,14	18,898	8,63	10,621	4,88	73,879	33,73	41,969	19,11
Plettenberg-Finnentrop	427	0,19	292	0,13	14,027	6,40	7,833	3,56	53,419	24,39	24,183	11,01
Finnentrop-Grevenbrück	382	0,17	236	0,10	14,451	6,60	8,308	3,78	50,315	27,97	24,383	11,03
Grevenbrück-Altenbündem	338	0,10	231	0,10	14,000	6,43	7,650	3,48	51,233	23,39	24,189	11,01
Altenbündem-Welschenenneß . .	309	0,14	205	0,07	12,596	4,31	6,747	2,30	45,876	15,71	21,239	7,15
Welschenenneß-Kreuzthal	296	0,13	203	0,07	12,443	4,26	6,672	2,28	43,008	14,73	19,614	6,70
Kreuzthal-Geisweid	549	0,29	294	0,10	22,153	6,07	15,028	5,13	100,255	27,46	67,165	22,98
Geisweid-Haardt	605	0,20	362	0,12	25,143	6,99	19,550	6,64	109,161	29,90	86,891	29,68
Haardt-Siegen	712	0,24	382	0,13	29,111	7,97	21,975	7,50	105,026	28,77	84,521	28,95

B. Güter-Verkehr.

Anlagen 19
bis 22.

Güter-Tarif

Die Anlagen 19—22 enthalten die speciellen Nachweisungen über den Güter-Verkehr.

Localgütertarif. Mit der Betriebseröffnung des letzten Theiles der oberen Ruhrthalbahn, durch welche Bahn die Verbindung mit der Hessischen Nordbahn erzielt ist, wurde ein neuer Tarif für den Local-Verkehr, alle Strecken umfassend, am 6. Januar 1873 herausgegeben.

Wesentliche Aenderungen in den Tarifbestimmungen und der Classification sind darin nicht enthalten, vielmehr wurden die Frachtsätze des Localtarifs der älteren Strecken, sowie die im Wesentlichen auf gleichen Principien beruhenden Sätze des Localtarifs der Hessischen Nordbahn unverändert übernommen.

Für die neu eröffneten Stationen der oberen Ruhrthalbahn wurden die Frachten nach den Grundlagen des älteren Localtarifs, wie sie in den Berichten der Vorjahre erläutert, berechnet.

Mit Einführung des neuen Localtarifs traten außer Kraft: der ältere Tarif vom 1. October 1870, der Localtarif der Nordbahn vom 1. September 1868 nebst Nachträgen und die Sätze des Rheinisch-Thüringischen Verbandstarifs zwischen den alten Strecken und der Nordbahn via Soest-Warburg.

Bei Eröffnung der Strecke Odenkirchen-Düren beziehungsweise Stolberg am 1. October 1873 wurden die Stationen Ameln, Düren, Eschweiler, Eschweiler Aue, Hoch-Neufkirchen, Inden, Jülich, Krauthausen, Odenrath, Stolberg B.M., Weißweiler, unter Berechnung der Sätze nach den Grundlagen des Haupttarifs durch Nachtrag aufgenommen.

Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verkehr via Arnsberg-Verstungen. Unter Aufhebung des Rheinisch-Thüringischen Verbandstarifs vom 1. Januar 1871 bezüglich des Verkehrs

Es sind gefahren auf der Strecke.	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	über haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.	über- haupt.	pro Zug.
Berl.-Soest	88,230	40,19	100,582	64,41	15,766	4,80	16,985	4,67	298,758	87,68	311,936	121,75
Holzwickede-Schwerte	40,478	18,48	79,058	54,00	19,809	6,03	22,031	6,02	264,052	68,53	403,423	142,66
Dortmund-Marten	102,898	35,24	66,883	22,84	5,634	1,10	5,782	1,13	496,080	112,17	373,706	82,77
Marten-Langendreer	93,019	31,85	61,175	20,89	5,452	1,06	5,696	1,11	420,114	95,84	314,389	70,40
Witten-Langendreer	40,545	11,57	17,771	2,69	2,305	0,38	2,740	0,42	324,132	49,12	237,263	36,02
Langendreer-Bochum	119,350	36,32	60,606	20,70	8,001	1,46	5,999	1,17	702,352	42,77	347,189	76,38
Bochum-Steele	90,798	31,09	45,770	15,07	8,458	1,65	7,137	1,39	623,199	135,26	284,278	61,62
Hattingen-Dahlhausen	24,515	6,66	17,399	11,88	1,347	0,26	1,336	0,28	154,070	32,01	128,657	35,47
Dahlhausen-Steele	44,392	12,16	29,577	20,20	1,382	0,27	1,374	0,29	230,986	48,50	188,772	53,45
Steele-Essen I.	121,094	33,18	94,429	32,25	12,998	1,94	12,737	3,15	766,631	131,43	703,710	183,21
Essen-Mülheim a. d. Ruhr	62,742	17,19	54,791	18,71	11,536	1,75	11,540	2,86	376,226	46,89	417,336	108,54
Mülheim a. d. R.-Oberhausen	34,048	83,28	21,024	7,18	11,899	1,48	10,345	1,57	228,022	117,42	183,247	31,99
" Duisburg	32,007	8,77	26,212	9,00	1,371	0,20	1,196	0,26	212,608	36,24	193,602	44,19
" Ruhrort	20,114	6,85	29,952	10,23	1,558	0,30	2,172	0,46	121,651	26,70	202,576	46,74
Hagen-Cassel	37,392	25,61	40,104	27,36	3,292	0,90	4,120	1,43	351,402	111,62	308,750	101,06
Cassel-Limburg	37,605	25,75	41,319	28,23	3,304	0,90	4,122	1,43	340,535	108,72	299,301	99,02
Limburg-Netmathe	34,613	23,70	44,928	30,88	3,191	0,87	3,897	1,06	304,449	97,61	281,313	95,46
Netmathe-Herforn	—	—	—	—	2,195	0,33	1,915	0,33	220,458	33,54	203,125	34,69
Netmathe-Altena	27,495	18,83	29,796	20,35	2,536	0,69	2,282	0,62	201,704	66,54	156,095	54,87
Altena-Berndorf	25,197	34,51	25,944	17,03	1,590	0,72	1,638	0,75	139,625	86,74	101,068	50,27
Berndorf-Plettenberg	25,182	34,49	26,736	15,26	1,674	0,76	1,764	0,80	120,125	77,83	81,407	43,19
Plettenberg-Finnentrop	24,840	34,03	24,883	17,00	1,746	0,79	1,732	0,80	94,459	65,80	58,923	32,50
Finnentrop-Grevenbrück	28,024	31,54	24,519	10,78	1,348	0,61	1,659	0,75	89,520	61,59	59,105	32,44
Grevenbrück-Altenhundem	23,844	32,66	24,596	16,81	1,300	0,59	1,617	0,73	90,795	63,17	58,283	32,13
Altenhundem-Welschenneest	20,537	28,13	19,019	13,00	1,362	0,16	1,669	0,57	80,680	48,75	48,879	23,19
Welschenneest-Creuzthal	20,283	27,78	18,150	12,40	1,381	0,47	1,673	0,57	77,411	47,37	46,312	22,02
Creuzthal-Geisweid	21,897	29,99	22,523	15,39	1,817	0,49	2,046	0,70	146,671	64,30	107,056	44,30
Geisweid-Haardt	23,247	31,84	28,133	19,22	1,882	0,51	2,164	0,74	160,038	69,34	137,100	56,40
Haardt-Siegen	22,776	31,06	27,253	18,62	1,882	0,51	2,164	0,74	159,507	68,55	136,295	55,94

zwischen der Bergisch-Märkischen und Thüringischen Bahn, des Nordbahn-Thüringischen Tarifs vom 1. Mai 1872, des Hannover-Thüringischen Tarifs vom 1. September 1872, letzterer bezüglich des Verkehrs mit der Hessischen Nordbahn, wurde am 6. Januar 1873 ein neuer Tarif für den Verkehr mit der Thüringer und Werra Bahn in Kraft gesetzt. Die Klassification ist diejenige des Tarifverbandes, mit wenigen Abweichungen, welche durch die concurrirenden Verbands- und Localtarife geboten waren.

Die Frachtsätze wurden gebildet durch Zusammenstoß der Streckensätze der beiderseitigen Localsätze, soweit nicht die Sätze des Rheinisch-Thüringischen und Sächsisch-Westfälischen Verbandstarifs übernommen werden mußten. Special-Tarif III ist jedoch durchweg zu 1 Pfg. pro Ctr. und Meile + 3,6 Pfg. Expeditionsgebühr pro Ctr. berechnet.

Bergisch-Märkisch-Bebra-Hanauer Verkehr via Schwerte-Arnsberg-Cassel-Bebra. Der am 1. April 1873 in Kraft getretene Tarif ist in derselben Weise wie der Bergisch-Märkisch-Thüringische gebildet.

Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr via Arnsberg-Witzenhausen. Für den Verkehr mit der Halle-Casseler resp. Magdeburg-Leipziger sowie der Gotha-Weinfelder und der Nordhausen-Erfurter Bahn wurde am 1. Mai 1873 ein neuer Tarif mit gleicher Klassification wie der Bergisch-Märkisch-Thüringische eingeführt, wobei die Special-Kohlentarife vom 15. November 1869 und vom 1. Juli 1872 nebst Nachträgen außer Kraft traten.

Die Tariffsätze sind unter Berücksichtigung der Sächsisch-Westfälischen Concurrenz durch Anstoß der beiderseitigen Localfrachten bis Cassel gefunden, wobei diejenigen der Halle-Casseler Bahn um einen Theil der Expeditionsgebühren behufs Gleichstellung mit den geringeren Expeditionsgebühren im Bergisch-Märkischen Localtarif gekürzt wurden.

Special-Tarif III ist für die ganzen Strecken auf der Einheit von 1 Pfg. pro Ctr. und Meile plus je $3\frac{1}{2}$ Pfg. Expeditionsgebühr pro Ctr. berechnet.

Am 1. December 1873 wurde der Tarif einerseits auf Stationen der Cöln-Mindener Bahn westlich von Dortmund, andererseits auf Stationen der Berlin-Anhalter, Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Bahn ausgedehnt; der Verkehr führt seitdem die Bezeichnung: „Rheinisch-Westfälisch-Halle-Casseler Verkehr“ via Dortmund-Schwerte-Arnsberg-Witzenhausen.

Die Frachtsätze für die Cöln-Mindener Stationen sind im Allgemeinen durch Anstoß von Streckensätzen, berechnet nach den normalen Verbandseinheitsätzen ohne Expeditions-Gebühr, an die bestehenden Dortmunder Sätze, und die Frachtsätze für die Berlin-Anhalter und Halle-Sorau-Gubener und Märkisch-Posener Stationen in gleicher Weise durch Anrechnung von Streckensätzen an Halle resp. an die für Guben gefundenen Taxen ermittelt.

Rheinisch-Thüringischer Verband. Der Tarif vom 1. Januar 1871 ist noch in Kraft.

Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband. Der Tarif vom 1. September 1871 wurde aufgehoben durch neue Tarife, welche am 1. October 1873 erschienen, und zwar:

1. für den Verkehr zwischen Stationen a. der Oesterreichischen Staats- und Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, b. der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, c. der Kaiser-Franz-Josef Bahn, d. der Oesterreichischen Südbahn und Theiß Eisenbahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen, Westfälischen und Bebra-Hanauer Bahn andererseits;
2. See-Transit-Tarif zwischen den ad 1. a., b., c. erwähnten Stationen und den Stationen Emden, Leer und Papenburg der Westfälischen Bahn;
3. Special-Tarife für den Verkehr zwischen den ad 1. a., b., c. angegebenen Bahnen, sowie der K. K. priv. Oesterreichischen Südbahngesellschaft und Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahnen.

Reglement und Classification wurden mit einigen Ergänzungen aus dem früheren Tarif übernommen, ebenso die älteren Frachtsätze.

Soweit eine Taxbildung für die neu eingetretenen Stationen erforderlich war, erfolgte dieselbe durch Anrechnung an die Sätze für Reichenberg beziehungsweise Eger.

Preussisch-Braunschweigischer Verband. Der Tarif vom 1. April 1868 mit den bis dahin erschienenen Nachträgen blieb in Kraft. Derselbe ist ausgedehnt auf die bedeutenden Stationen der oberen Ruhrthalbahn und einige Braunschweigische resp. Magdeburg-Halberstädter, Magdeburg-Leipziger und Berlin-Stettiner Stationen.

Die im vergangenen Jahre eingeführten Schnellgutsfrachten für Berlin, Potsdam und Brandenburg wurden in Folge gleicher Maßnahme auf der Berlin-Cöln Route wieder aufgehoben und durch die früheren Eilgutfrachten ersetzt.

Schlesisch-Rheinischer Verband. Der Tarif vom 1. October 1872 wurde auf mehrere Stationen der Oberschlesischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte-Ober-Ufer Bahn für den Kohlenverkehr ausgedehnt. Die Sätze des Ausnahmetarifs IV für Eisenbahnschienen erfuhren einige Ermäßigungen.

Ebenso sind die Sätze des Ausnahmetarifs III für Blei und Rohzink ermäßigt.

Ostdeutsch-Rheinischer Verband. Der Tarif vom 1. August 1872 wurde durch Aufnahme von Specialfrachtsätzen für Schwellentransporte von Stationen der Preussischen Ostbahn (à 1 Pfg. + je $3\frac{1}{2}$ Pfg. Expeditionsgebühr) und durch Hinzutritt einiger diesseitiger Stationen ergänzt, ferner wurde der Specialtarif für Locomotiven- und Tendertransporte auf Warschau ausgedehnt.

Russisch = Rheinischer Verband. In den Tarif vom 1. August 1872 wurden einige neue Stationen einbezogen.

Rheinisch = Bergisch = Westfälischer Verband. Für den Verkehr mit den Cöln-Mindener Strecken Siegen = Gießen = Wehlar und Dortmund = Hamm = Minden wurden aus Concurränzrücksichten theilweise ermäßigte Sätze eingeführt.

Der Kohlentarif wurde auf die Cöln-Mindener Station Schalke, sowie die diesseitigen Stationen der oberen Ruhrthal- und Hessischen Nordbahn und Werden ausgedehnt.

Westfälischer Verband. Die neu eröffnete Cöln-Mindener Strecke Osnabrück-Bremen wurde in den Verband einbezogen; in Folge dessen wurden die über erstgenannte Strecke näher als über die Bergisch-Hannoversche Route via Minden zu erreichenden Stationen der Hannoverschen und Oldenburgischen Bahnen aus dem Bergisch-Hannoverschen Verband ausgeschieden und in den Westfälischen Verband aufgenommen.

Aus gleichem Grunde erfuhr der Ausnahmetarif 3 für die Beförderung von Pferden und großem Vieh eine Umrechnung.

Für verschiedene Stationen der Ruhr-Sieg Bahn wurden neue directe Frachtsätze nach den Grundsätzen des Haupttarifs eingeführt.

Für den Transport von gebranntem Kalk zwischen Lengerich und einzelnen diesseitigen Stationen wurden Specialsätze eingeführt, und zwar durch Einstellung des Frachtsatzes der Klasse D. für die nächst hintergelegenen Bergisch-Märkischen Stationen.

Bergisch = Hannoverscher Verband. Der Haupttarif wurde ausgedehnt auf die Stationen der Altona-Kieler Bahn via Harburg und Lehrte. Die Klassifications-Änderungen entsprechen den Beschlüssen des Tarifverbandes.

Der Kohlentarif wurde erweitert auf die Bergisch-Märkische Station Werden und einige Hannoversche Stationen, unter andern Bremen.

Hannover = Rheinischer Verband via Allenbeken. Die Hannoversche Staatsbahn sowie die Berlin-Hamburger und Lübeck-Büchener Bahn sind in den Verkehr mit normal berechneten resp. aus dem Bergisch-Hannoverschen Verband übernommenen Frachten eingetreten.

Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband wurde durch Aufnahme einiger diesseitiger Stationen und der Bebra-Frankfurter Station Gemünden erweitert.

Sächsisch-Rheinischer Verband. Rheinisch-Mitteldeutscher Verband. Die Sächsische Staatsbahn, westliche Linie, die Halle-Sorau-Guben und die Märkische Posener Bahn sind in diese Verbände aufgenommen worden, außerdem die im Tarifverbande beschlossenen Änderungen der Classification durchgeführt.

Bergisch-Märkisch-Main-Wefer-Verkehr via Cassel-Gensungen resp. Guntershausen-Gensungen. Für den Verkehr zwischen Stationen der Hessischen Nordbahn und der Strecke Arnsherg-Warburg sowie der Hochofenstationen (letzte nur für Specialtarif III. Erze) mit der Main-Wefer Bahn wurde dieser Tarif mit der Classification und den Taxen des Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandes gebildet.

Bergisch-Märkisch-Cöln-Minden-Rheinisch-Rassauischer Güterverkehr. Für den Transport von Rohproducten zwischen der Rassauischen und vormaligen Taunusbahn und der Cöln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn wurde ein Tarif am 15. September 1873 eingeführt. Die Frachtsätze sind zu 1 Pfg. pro Ctr. und Meile, unter Zuschlag von je 3,6 Pfg. Expeditionsgebühren für die Endverwaltungen, gerechnet.

Bergisch-Märkisch-Elfaß-Lothringisch-Luxemburgischer Güterverkehr. Für den Rohproducten-Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elfaß-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und Bergisch-Märkischen Stationen wurde am 15. September 1873 ein Tarif auf den Grundlagen des Bergisch-Märkisch-Cöln-Minden-Rheinisch-Rassauischen Tarifs eingeführt.

Deutsch-Holländischer Verband via Salzbergen. Mit dem 1. Juli 1873 wurde ein neuer Tarif in Kraft gesetzt. Die Waarenklassification ist diejenige des vorigen Tarifs, unter Abänderung nach den neueren Festsetzungen des Tarifverbandes. Die Einheitstaxen der Tariffäge sind diejenigen, welche im Allgemeinen innerhalb des Tarifverbandes zur Anwendung kommen.

Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verkehr via Venlo. Unter Aufhebung aller bis dahin gültigen Special-Tarife wurde am 1. September 1873 ein neuer Gesamttarif für den Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn eingeführt. Die Waaren Klassification entspricht im Allgemeinen derjenigen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes, jedoch ist darin der Concurrenz des Verkehrs via Oberhausen-Emmerich für Rotterdam, Amsterdam und Utrecht Rechnung getragen.

Die Bildung der Tariffäge erfolgte im Allgemeinen nach denselben Einheitsfägen wie im Deutsch-Holländischen Verbands.

Im Verkehre mit Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht kommen für Güter der Normalklasse, wenn solche in Quantitäten von mindestens 100 Centnern aufgegeben werden, die Säze der Wagenladungsklasse A zur Erhebung.

Uebersseeischer Verband via Venlo-Amsterdam und Rotterdam. Mit dem 1. September 1873 wurden neue Tarife ausgegeben, und zwar für den Export nach den Europäischen Häfen und den Häfen des Indischen Archipels, sowie für den Import von den Levante-Häfen; für den Verkehr mit den Europäischen Häfen sind die Frachten des früheren Tarifs übernommen, und für den Verkehr mit Indien für die Bergisch-Märkischen Strecken die gleichen Frachtantheile eingerechnet.

Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischer Verkehr via Bleyberg. Am 1. Juli 1873 wurde ein Tarif für den Gesamt-Güter- und Vieh-Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn und der unter Verwaltung derselben stehenden Linien, via Bleyberg, sowie mit der Englischen Great-Eastern Bahn via Bleyberg-Antwerpen-Harwich eingeführt.

Die Waarenklassification ist die des früheren Preussisch-Rheinisch-Belgischen Tarifs via Herbesthal mit Modificationen, welche eine Annäherung an die Feststellungen des Tarifverbandes enthalten.

Die Frachtsäge sind durch Anstoß der correspondirenden Bergisch-Märkischen Localfrachten an die Anthteile der Belgischen Strecken bis Gemmenich (Landesgrenze) gebildet, wobei für die Strecke Landesgrenze-Aachen ein fixer Zuschlag für 0,75 Meilen nach den Einheitsfägen des Localtarifs eingerechnet ist.

Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer Verkehr via Bleyberg. Für den Verkehr mit Stationen der Französischen Nordbahn wurde auf denselben Grundlagen, wie für den Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischen Verkehr, ein directer Tarif eingeführt. Die Tariffäge sind gefunden durch Anrechnung der Anthteile der Französischen Nordbahn an die für die resp. Belgischen Grenzstationen bestehenden Frachten. Die Taxen für den Frachtgutverkehr haben auch via Aachen-Maastricht Gültigkeit.

Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge-Verkehr via Aachen-Maastricht. Für den Verkehr mit der Belgischen Grand-Central-Bahn wurde am 10. Juli 1873 ein neuer Tarif eingeführt auf gleichen Grundlagen wie der Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englische.

Nord-Belgisch-Bergisch-Märkischer Verkehr via Aachen-Maastricht. Der Tarif enthält die gleichen Frachten und Bestimmungen für den Verkehr mit der Nord-Belgischen, der Chimay- und Lüttich-Longdoz Bahn via Aachen-Maastricht, wie solche in den Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischen Tarif via Bleyberg aufgenommen. Außerdem sind Säze für den Verkehr mit der Lüttich-Maastrichter Station Visé eingestellt.

Deutsch-Belgischer und Deutsch-Belgisch-Französischer Verkehr via Bleyberg und Aachen-Maastricht. Der Tarif vom 1. September 1873 ist in analoger Weise, wie

vorstehend bei den nachbarlichen Tarifen erläutert, für den Verkehr zwischen Stationen des Schlesisch-Rheinischen, Ostdeutsch-Rheinischen, Preussisch-Braunschweigischen und Rheinisch-Thüringischen Verbandes mit Belgien und Frankreich gebildet.

Für die deutschen Strecken sind die Verbandstaxen der correspondirenden Klassen bis Aachen eingerechnet.

Außer den vorgenannten Verkehrsverkehren bestanden directe Tariffätze für Güter aller Klassen in folgenden Verkehren, welche im Wesentlichen unverändert geblieben sind:

im Verkehre mit der Hessischen Ludwigs- und Frankfurt-Hanauer Bahn von und nach linksrheinischen Stationen;

im Rheinisch-Westfälischen Verbannde;

im linksrheinischen Verbannde;

im Verkehre der Station Aachen mit den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn;

mit einzelnen Stationen der vormaligen Hessischen Nordbahn resp. im Transit über dieselbe im Mitteldeutschen Verbannde;

im Mitteldeutsch-Elß-Lothringischen Verbannde;

im Mitteldeutsch-Schlesischen Verbannde;

im Schlesisch-Mitteldeutsch-Elß-Lothringischen Verbannde;

im Badisch-Mitteldeutschen Verbannde;

im Westdeutschen und Nordwestdeutschen Verbannde;

im Hannover-Thüringischen Verbannde;

im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbannde.

Außerdem bestanden folgende directe Beziehungen:

Special-Tarife für Rohproducte:

im Bergisch-Märkisch-Rheinischen Verkehre;

im Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker Verkehre;

im Verkehre zwischen Bergisch-Märkischen Stationen und Stationen der Nassauischen (Taunus), Hessischen Ludwigs, Pfälzischen und Badischen Bahnen.

Rohlentarife nach bayerischen Stationen via Bebra-Gemünden:

nach Hannoverschen Südbahn-Stationen;

von Köln-Mindener Stationen, transito Bergisch-Märkisch, nach der Niederländischen Staatsbahn, westliche Linie;

nach der Main-Neckar- und der Nassauischen (Taunus) Bahn;

nach Stationen der Großherzoglich Badischen und Königlich Württembergischen Bahnen;

nach Stationen der Berlin-Anhalter Bahn;

nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und der Königl. Ostbahn;

nach der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn;

von Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Stationen nach der Niederländischen Staatsbahn, nördliche Linie;

von Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Stationen nach der Niederländischen Rheinbahn, Köln-Mindener Stationen via Düsseldorf-Bleyberg resp. Maastricht nach Belgien und Frankreich.

Ferner bestanden noch besondere Specialtarife für Eisen, Schienen, Roheisen, Getreide, Holz im Rechtsrheinisch-Bayerisch-Oesterreichischen Verkehre:

für Getreide im Galizischen Getreideverkehr via Berlin;

für Getreide im Ungarisch-Rheinischen Verband via Berlin;

für Roheisen und Eisenerze zwischen Rotterdam und Schwerte via Emmerich-Dortmund;

für Steine von Helmarshausen und Carlshafen nach Magdeburg.

Frequenz und
Ertrag nach
Tariffklassen.

Nach den speciellen Nachweisungen wurden befördert, beziehungsweise eingenommen:

Tariffklasse.	Beförperte Centner in 1873.	Ertrag excl. Nebenerträge		
		in 1873. Thlr.	in 1872. Thlr.	also in 1873 + mehr, — weniger. Thlr.
Postgut	202,180	38,347	38,436	— 89
Eilgut	1,301,187	374,182	332,920	+ 41,262
Gut der Normalklasse	3,994,954	774,325	591,282	+ 183,043
Gut der ermäßigten Klasse	11,577,210	1,280,141		
Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	45,979,834	2,666,330	5,473,843	+ 1,229,139
Gut in Wagenladungen à 200 Ctr.	79,642,209	2,709,451		
Eisenbahn-Fahrzeuge	1,370,700	47,060		
Steinkohlen und Coaks	137,712,571	4,536,250	3,848,140	+ 688,110
Betriebs-Dienstgut	11,009,201	—	—	—
Bau-Dienstgut	5,794,410	178,037	127,837	+ 50,200
Vieh	1,648,308	213,118	166,652	+ 46,466
Summa	300,232,764	12,817,241	10,579,110	+ 2,238,131
Eine Trennung nach Local- und Verbands-Verkehr ergibt:				
Für den Local-Verkehr:				
Postgut	202,180	38,347	38,436	— 89
Eilgut	674,866	139,555	126,294	+ 13,261
Gut der Normalklasse	1,257,858	168,684	130,478	+ 38,206
Gut der ermäßigten Klasse	6,381,213	573,797		
Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	19,486,723	979,333	2,989,228	+ 484,170
Gut in Wagenladungen à 200 Ctr.	58,632,069	1,901,685		
Eisenbahn-Fahrzeuge	807,075	18,583		
Steinkohlen und Coaks	91,788,439	2,743,750	2,424,711	+ 319,039
Betriebs-Dienstgut	5,794,410	—	—	—
Bau-Dienstgut	11,009,201	178,037	127,837	+ 50,200
Vieh	767,534	99,436	89,424	+ 10,012
Summa	197,001,568	6,841,207	5,926,408	+ 914,799
Für den Verbands-Verkehr:				
Eilgut	626,321	234,628	206,626	+ 28,002
Gut der Normalklasse	2,737,096	605,640	460,804	+ 144,836
Gut der ermäßigten Klasse	5,195,997	707,344		
Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	26,493,111	1,686,997	2,484,616	+ 745,968
Gut in Wagenladungen à 200 Ctr.	20,810,140	807,766		
Eisenbahn-Fahrzeuge	563,626	28,477		
Steinkohlen und Coaks	45,924,132	1,792,500	1,423,429	+ 369,071
Vieh	880,774	113,682	77,227	+ 36,455
Summa	103,231,196	5,977,034	4,652,702	+ 1,324,332

Die Vergleichung mit der Frequenz des Vorjahres hat sowohl hier, wie bei den folgenden Notizen nicht dargestellt werden können, weil im Jahre 1872 die Gewichts-Quantitäten getrennt für die Bergisch-Märkische und die Hessische Nordbahn angegeben, somit die zwischen der Bergisch-Märkischen und der Hessischen Nordbahn bewegten Quantitäten doppelt aufgeführt wurden, während im Jahre 1873 die Gewichte zusammen ermittelt sind.

Die nachstehende Zusammenstellung ergibt eine Uebersicht des Verbands-Verkehrs:

Verbands-
Verkehr in
Frequenz und
Ertrag.

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.	Eisgut.	Stückgut		Frachtgut in Wagenladungen		Eisen- bahn- Fahr- zeuge.	Andere Fahr- zeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	S u m m a.	Ertrag. Thlr.	
		der Normal- Classe.	der ermä- ßigten Tarifs- Classe.	in Quan- titäten von 100 Ctr. u. darüber.	der Tariff- klasse für volle ge- schlossene Wa- genlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.							
		B e f ö r d e r t e C e n t n e r.										
1. im Rhein.-Berg- Westfäl. Verb.:)	in 1873	97,673	357,638	644,749	7,274,867	4,133,290	44,000	25,485	12,194,100	81,838	24,853,639	885,315
	in 1872	100,508	311,552		11,771,908				10,178,269	65,591	22,427,826	799,678
	also in 1873	- 2,835	+ 46,086		+ 350,483				+ 2,015,831	+ 16,247	+ 2,425,813	+ 85,637
2. im Rhein.-Thür. Verband:)	in 1873	21,419	122,903	258,956	2,000,865	—	37,800	12,030	1,607,504	27,409	4,088,886	246,322
	in 1872	74,526	366,265		5,325,315				5,074,598	38,120	10,878,823	588,615
	also in 1873	- 53,107	- 243,362		- 3,015,664				- 3,467,094	- 10,711	- 6,789,937	- 342,293
3. im Rhein.-Thür. Oesterreich. Verb.:)	in 1873	25,620	120,008	243,720	2,017,282	251,119	28,640	6,005	3,400	576	2,696,370	642,154
	in 1872	73,107	493,786		7,729,313				3,718,730	4,097	12,019,033	838,729
	also in 1873	- 47,487	- 373,778		- 5,182,547				- 3,715,330	- 3,521	- 9,322,663	- 196,575
4. im Preussisch- Braunschw. Verb.:)	in 1873	54,759	322,110	713,130	3,246,770	1,585,770	12,600	7,550	4,795,150	245,647	10,983,486	710,955
	in 1872	68,198	358,466		5,374,204				5,003,564	136,923	10,941,355	690,381
	also in 1873	- 13,439	- 36,356		+ 191,616				- 208,414	+ 108,724	+ 42,131	+ 20,574
5. im Schlesisch- Rhein. Verb.:)	in 1873	5,133	58,187	89,346	245,319	311,513	8,640	80	—	—	718,218	56,617
	in 1872	4,117	22,104		249,634				—	—	275,856	28,385
	also in 1873	+ 1,016	+ 36,083		+ 405,264				—	—	+ 442,362	+ 28,232
6. im Westfälischen Verbande:)	in 1873	37,419	105,411	276,783	1,859,598	914,686	5,520	6,280	3,612,950	72,379	6,891,026	262,570
	in 1872	31,829	86,052		2,523,138				3,052,129	72,108	5,765,256	213,333
	also in 1873	+ 5,590	+ 19,359		+ 539,729				+ 560,821	+ 271	+ 1,125,770	+ 49,237
7. im Bergisch- Hannover. Verb.:)	in 1873	28,801	87,528		980,914	14,800	19,680	4,250	1,916,575	35,130	3,270,735	133,217
	in 1872	54,095	134,109		2,644,275				2,571,300	83,765	5,487,543	232,534
	also in 1873	- 25,294	- 46,581		- 1,441,573				- 654,725	- 48,635	- 2,216,808	- 99,317
8. im Deutsch-Hollän- dischen Verbande:)	in 1873	280	651	3,820	55,101	12,400	—	—	230,800	14,438	317,491	12,250
	in 1872	266	566		64,192				308,400	9,884	383,309	12,104
	also in 1873	+ 14	+ 85		+ 7,129				- 77,600	+ 4,554	- 65,818	+ 146
9. im Hess.-Rhein- Westf. Verbande:)	in 1873	17,698	70,353	212,048	476,043	2,061,562	53,520	2,075	4,013,212	3,002	6,910,413	371,795
	in 1872	19,878	64,786		2,321,994				3,846,100	1,185	6,253,916	334,352
	also in 1872	2,180	+ 5,567		+ 484,154				+ 167,112	+ 1,817	+ 656,497	+ 37,443
10. im rechtsrh. Bayr.- Oesterr. Verb.:)	in 1873	—	—	—	260,403	—	—	—	—	—	260,403	11,718
	in 1872	—	620	—	317,824	—	—	—	—	—	318,444	14,054
	also in 1873		- 620		- 57,421						- 58,041	- 2,336
11. im Oberrheinisch- Berg-Westf. Verb.:)	in 1873	15,675	53,564	36,013	67,905	—	—	—	1,997,858	—	2,171,015	91,330
	in 1872	13,670	43,471		62,730				2,420,182	—	2,540,088	78,971
	also in 1873	+ 2,005	+ 10,093		+ 41,188				- 422,324		- 369,073	+ 12,359
12. im Ostdeutschn- Rhein. Verbande:)	in 1873	3,827	31,037	41,657	124,200	194,380	—	160	—	—	395,261	30,927
	in 1872	3,263	22,478		120,769				—	—	146,510	17,053
	also in 1873	+ 564	+ 8,559		+ 239,628						+ 248,751	+ 13,874
13. im Russisch-Rhei- nischen Verbande:)	in 1873	323	1,116	1,218	28,006	—	—	—	—	—	30,663	4,354
	in 1872	302	1,905		21,100	—	—	—	—	—	23,308	2,961
	also in 1873	+ 21	- 789		+ 8,124						+ 7,355	+ 1,393

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.		Stückgut		Frachtgut in Wagenladungen		Eisen- bahn- Fahr- zeuge.	Andere Fahr- zeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	Summa.	Ertrag.	
		Eilgut.	der Normal- Classe.	der ermä- ßigten Tarifs- Classe.	in Quan- titäten von 100 Ctr. u. darüber.							der Tariffklasse für volle ge- schlossene Wa- genlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.
		Beförderte Centner.										
14. im linksrheini- schen Verbands:	in 1873	13,306	62,858	106,517	70,923	—	—	1,945	—	2,522	258,071	17,977
	in 1872	1,450	59,750	—	243,976	—	—	1,400	1,834	321,109	19,246	
	also in 1873	+ 11,856	+ 3,108	—	64,591	—	—	—	+ 688	—	63,038	1,269
15. im Hannov.-Sächs.- Arenshäuser Verb.:	in 1873	—	—	—	—	1,875	—	989,700	—	991,575	49,464	
	in 1872	—	—	—	451,525	—	—	1,904,782	—	2,356,307	70,976	
	also in 1873	—	—	—	449,650	—	—	915,082	—	1,364,732	21,512	
16. im Sächs.-Rhein. Verbands:	in 1873	11,320	78,621	148,089	322,961	114,600	4,560	570	—	879	681,601	41,050
	in 1872	9,922	78,337	—	675,253	—	—	—	—	3,393	766,903	46,883
	also in 1873	+ 1,398	+ 284	—	84,473	—	—	—	—	3,514	85,302	5,833
17. im Rhein.-Mittel- deutschen Verb.:	in 1873	111	1,874	2,399	10,285	4,400	—	—	—	—	19,068	346
	in 1872	110	1,940	—	17,535	—	—	—	—	—	19,584	362
	also in 1873	+ 1	—	66	451	—	—	—	—	—	516	26
18. im Ueberseeischen Verbands:	in 1873	—	—	58,412	—	—	—	—	—	58,412	4,623	
	in 1872	—	—	94,312	—	—	—	—	—	94,312	6,735	
	also in 1873	—	—	35,900	—	—	—	—	—	35,900	2,112	
19. im Berg.-Märk.- Rhein. Kohprob. Verb.:	in 1873	—	—	—	—	4,105,641	—	5,141,108	—	9,246,749	265,523	
	in 1872	—	—	—	—	1,207,310	—	1,577,400	—	2,784,710	83,804	
	also in 1873	—	—	—	—	+ 2,898,331	—	+ 3,563,708	—	+ 6,462,039	+ 181,719	
20. im Niederländ.- Rheinbahnverkehr:	in 1873	318	312	902	1,101	1,227,240	—	283,260	—	1,513,133	35,550	
	in 1872	471	247	—	905,289	—	—	81,600	—	987,608	22,280	
	also in 1873	— 153	+ 65	—	+ 323,954	—	—	+ 201,660	—	+ 525,525	+ 13,270	
21. im Verb. mit der Niederländ. Staatsb.:	in 1873	—	—	—	—	101,400	—	23,200	—	124,600	2,030	
	in 1872	—	—	—	—	1,175,362	—	60,600	—	1,235,962	47,213	
	also in 1873	—	—	—	—	1,073,962	—	37,400	—	1,111,362	45,183	
22. im Hessischen Verbands:	in 1873	2,790	12,997	28,138	12,080	5,400	—	5	—	61,410	2,501	
	in 1872	2,052	17,979	—	12,701	—	—	—	—	32,732	2,088	
	also in 1873	+ 738	— 4,982	—	+ 32,922	—	—	—	—	+ 28,678	+ 413	
23. im Berg.-Märk.- Rh.-Saarbr.-Verb.:	in 1873	—	—	—	—	107,053	—	218,200	—	325,253	13,566	
	in 1872	—	—	—	—	135,334	—	173,200	—	308,534	13,534	
	also in 1873	—	—	—	—	28,281	—	+ 45,000	—	+ 16,719	+ 32	
24. im Preussisch- Pfälzischen Verb.:	in 1873	—	—	—	448,001	—	—	—	—	448,001	11,426	
	in 1872	—	—	—	554,600	—	—	—	—	554,600	12,921	
	also in 1873	—	—	—	106,599	—	—	—	—	106,599	1,495	
25. im Berg.-Märk.- Thüring. Verbands:	in 1873	44,563	231,495	389,543	1,513,309	384,843	25,320	4,260	1,499,400	20,568	4,113,301	756,903
	in 1872	17,929	79,442	145,998	860,602	233,400	—	4,255	2,157,229	13,781	3,512,637	189,525
	also in 1873	22	149	—	5,276	—	—	—	6,200	936	12,583	724
26. im Hannover- Rhein. Verbands:	in 1873	17,929	79,442	145,998	860,602	233,400	—	4,255	2,157,229	13,781	3,512,637	189,525
	in 1872	22	149	—	5,276	—	—	—	6,200	936	12,583	724
	also in 1873	+ 17,907	+ 79,293	—	+ 1,238,979	—	—	—	+ 2,151,029	+ 12,845	+ 3,500,054	+ 188,801

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.	Eilgut.	Stückgut		Frachtgut in Wagenladungen		Eisen- bahn- Fahr- zeuge.	Andere Fahr- zeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	Summa.	Ertrag.
		der Normal- Classe.	der ermä- ßigten Tarifs- Classe.	in Quan- titäten von 100 Ctr. u. darüber.	der Tariffklasse für volle ge- schlossene Wa- genlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.						
		Beförperte Centner.									
27. im Berlin-An- halter Verkehre:) also in 1873	143	778	1,877	1,172	1,200	—	—	12,400	—	17,570	841
	—	—	—	—	—	—	—	16,600	—	16,600	477
	+ 143	+ 778	+ 1,877	+ 1,172	+ 1,200	—	—	4 200	—	970	+ 364
28. im Berg.-Märk. Halle-Casseler Verb.:) also in 1873	5,768	37,634	112,208	413,524	60,738	44,280	—	556,600	3,357	1,234,109	174,143
	54,936	301,391	655,306	1,160,761	297,805	139,320	17,830	—	21,438	2,648,787	60,920
	74,046	380,950	—	2,028,583	—	—	—	—	114	2,483,693	66,693
29. im Mitteldeutschen Verbande:) also in 1873	19,110	79,559	—	242,439	—	—	—	—	21,324	165,094	5,773
	3,513	29,137	81,827	302,964	400	23,160	1,040	—	—	442,041	9,162
	2,299	21,852	—	66,730	—	—	—	—	—	90,881	2,235
30. im Mitteldeutsche- Schlesisch. Verb.:) also in 1873	1,214	7,285	—	342,661	—	—	—	—	—	351,160	6,927
	4,273	39,360	119,591	159,348	31,413	1,920	2,080	4,400	3,024	365,409	26,193
	7,596	59,735	—	598,149	—	—	—	—	444	665,922	45,826
31. im Hannover- Thüringisch. Verb.:) also in 1873	3,323	20,375	—	283,797	—	—	—	4,400	2,580	300,513	19,633
	1,013	6,190	12,288	21,558	4,200	—	725	—	41	46,014	2,844
	935	5,867	—	71,737	—	—	—	—	—	78,539	4,130
32. im West-Nord- Westdeutsche Verb.:) also in 1873	78	323	—	32,966	—	—	—	—	41	32,525	1,286
	—	—	—	—	—	—	—	349,240	—	349,250	12,097
	9,304	96,499	60,579	326,591	102,453	—	—	—	—	595,427	40,318
34. im Hannov. Bayer.- Oesterreich. Verb.:) also in 1873	10,306	45,105	—	468 943	—	—	—	—	—	524,354	30,036
	1,002	51,394	—	20,680	—	—	—	—	—	71,073	10,282
	4,285	23,053	76,558	107,750	19,000	8,160	4,775	579,200	3,439	826,221	92,710
35. im Vebra-Hanauer Verbande:) also in 1873	—	—	—	—	—	—	—	240,400	—	240,400	26,490
	—	—	—	—	3,440	—	—	—	—	3,440	140
	—	—	—	—	4,800	—	—	—	—	4,800	179
37. im Böhm. Braun- kohl. Verkehre:) also in 1873	—	—	—	—	1,360	—	—	—	—	1,360	39
	—	—	—	—	—	—	—	200	—	200	7
	—	—	—	—	—	—	—	600	—	600	18
38. im Niederschles.- Märk. Kohlenverf.:) also in 1873	—	—	—	—	—	—	—	400	—	400	11
	1,982	6,214	80,304	375,109	1,243,953	—	400	430,100	—	2,138,062	84,548
	1,962	93,289	158,149	761,100	458,416	—	—	338,300	133,645	1,944,862	166,633
40. im Verf. m. d. Grand- Central-Belge Bahn:) also in 1873	3,529	128,263	—	1,473,569	—	—	—	116,580	44,685	1,766,625	150,358
	1,567	34,974	—	95,904	—	—	—	221,720	88,960	178,237	16,275
	1	46	283	1,678	—	—	—	—	4,781	6,789	448
41. im Preuß.-Niederl. Belg. Verb. via Mastr.:) also in 1873	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.	Beför d e r t e C e n t n e r.										Ertrag. Thlr.
	Eisgut.	S t ü c k g u t		F r a c h t g u t in Wagenladungen		Eisen- bahn- Fähr- zeuge.	Andere Fähr- zeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	S u m m a.	
		der Normal- Classe.	der ermä- ßigten Tarif- Classe.	in Quan- titäten von 100 Ctr. u. darüber.	der Tarifklasse für volle ge- schlossene Wa- genlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.						
42. im Verkehr m. d.) Lüttich-Mastr. Bahn) in 1873	41	2,153	793	9,574	78,800	—	—	800	88,831	180,991	12,323
in 1872	126	1,743		244,460				—	4,336	250,664	19,320
also in 1873	— 85	+ 410		— 155,293				+ 800	+ 84,495	— 69,673	— 6,997
43. im Nordbelg. Verf.) via Mastricht:) in 1873	7	1,591	8,021	18,579	147,981	—	—	124,200	—	300,379	28,412
44. im Deutsch-Franz.) Verkehr via Mastr.:) in 1873	80	30,079	9,639	37,613	—	—	—	—	—	77,412	22,063
in 1872	5,544	41,261		75,479				—	—	122,284	25,132
also in 1873	— 5,460	— 11,182		— 28,227						— 44,872	— 3,069
45. im Preuß. Rhein.) Belgischen Verkehr:) in 1873	686	20,192	34,171	97,682	—	—	5	—	51,131	203,867	14,333
in 1872	14,978	40,185		315,807				—	118,381	489,350	37,301
also in 1873	— 14,292	— 19,993		— 183,949					— 67,250	— 285,483	— 22,968
46. im Nordbelgisch.) Verf. via Herbesthal:) in 1873	28	3,595	10,356	51,790	—	—	—	—	28,383	94,152	6,772
47. im Preuß. Rhein.) Belg.-Franz. Verf.:) in 1873	1	7,140	6,637	46,667	—	—	—	—	—	60,445	31,036
in 1872	5,521	15,187		395,363				—	151,172	567,243	38,956
also in 1873	— 5,520	— 8,047		— 332,059				—	— 151,172	— 506,798	— 7,920
48. im Verkehr m. d.) Belg. Staatsbahn:) in 1873	36,743	60,188	66,687	399,147	1,026,685	—	100	910,380	17,806	2,517,735	189,339
49. im Nordbelg. Verf.) via Bleyberg:) in 1873	1,491	9,916	6,769	71,655	282,144	—	—	521,400	6,233	899,607	60,460
in 1872	597	—		7,215				49,100	—	56,912	3,618
also in 1873	+ 894	+ 9,916		+ 353,353				+ 472,300	+ 6,233	+ 842,695	+ 56,842
50. im Verf. m. d. Franz.) Nordb. via Bleyberg:) in 1873	28,734	57,138	24,195	163,388	117,607	—	—	3,400	—	394,462	23,658
51. im Verf. mit der Grand-Luxemb.-Chi- may-Mal.-Terneuzen Bahn via Bleyberg:) in 1873	24	342	276	11,169	53,994	—	—	16,200	—	82,005	4,510
52. im Verf. m. d. Elsaß-) Lothr. Bahn via Bleyb.:) in 1873	—	—	—	—	697,607	—	—	46,000	—	743,607	49,807
53. im Englischen Verf.: in 1873	39	1,149	291	—	—	—	—	—	—	1,479	238
54. im Ungarisch-) Rheinisch. Verkehr:) in 1873	—	—	—	23,361	—	—	—	—	—	23,361	2,077
55. im Berg.-Märk. Cöln-) Mind. Rhein. Nass. Verf.:) in 1873	—	—	—	—	44,833	—	—	387,056	—	431,889	16,920
56. im Berg.-Märk.) Salle-Cass.-Thür. Verb.:) in 1873	11	59	85	—	—	—	—	—	—	154	13
57. im Main-Wefer) Verkehr:) in 1873	69	403	1,498	2,732	—	—	—	—	—	4,702	301

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.	Eilgut.	Stückgut		Frachtgut in Wagenladungen		Eisen- bahn- Fahr- zeuge.	Andere Fahr- zeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	S u m m a.	Ertrag. Thlr.
		der Normal- Classe.	der ermä- ßigten Tarif- Classe.	in Quan- titäten von 100 Ctr. u. darüber.	der Tarifklasse für volle ge- schlossene Wa- genlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.						
B e f ö r d e r t e C e n t n e r.											
58. im Verf. m. d. Allge- mein. Transp. Gesellsch.) in 1873 in 1872 also in 1873	55,797 43,904 + 11,895	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	55,799 43,904 + 11,895	20,717 17,634 + 3,083
59. im Cöln-Mind. Koh- len-Verf. via Halle- Cassel-Gotha-Leinef.) in 1873	—	—	—	—	—	—	—	88,400	—	88,400	1,744
60. im Mitteldeutsch- Elsass-Lothring. Ver- bände via Gießen:) in 1873	11,814	76,702	71,019	—	354,600	1,080	2,420	—	499	518,134	9,208
61. im Deutsch-Belg.) Verf. via Gießen:) in 1873 in 1872 also in 1873	1,284 — + 1,264	18,179 34,320 — 6,141	9,353 — — 6,211	22,029 37,593 — 6,211	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	50,845 61,913 11,068	3,946 4,882 — 876
62. im Deutsch-Franz.) Verkehr via Gießen:) in 1873 in 1872 also in 1873	1,511 176 + 1,335	8,258 1,0242 — 1,984	2,737 — —	13,003 17,186 — 1,446	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	25,509 27,604 2,095	2,113 2,692 — 579
63. in Norddeutsch- Oesterr. Verkehre:) in 1873	—	—	4	8,926	—	—	—	—	—	8,930	372
64. im Sülze-Herz- felder-Salz-Verkehre:) in 1873	—	—	—	—	400	—	—	—	—	400	5
65. im Badisch-Mittel- deutschen Verkehre:) in 1872	1,813	8,319	—	7,701	17,100	200	—	—	—	35,133	812
66. im Franz.-Cöln- Mind. Kohlen-Verf. via Maastricht:) in 1873	—	—	—	—	—	—	—	171,000	—	171,000	6,847
67. im Franz.-Cöln- Mind. Kohlen-Verf. via Bleiberg:) in 1873	—	—	—	—	—	—	—	460,800	—	460,800	19,434

In Procenten der Gesamtfrequenz und der Einnahme kommen:
auf den Lokal-Verkehr von der Frequenz 65_{/62} und vom Ertrage 53_{/38} gegen 56_{/62} vom Ertrage
in 1872; auf den Verbands-Verkehr von der Frequenz 34_{/38} und vom Ertrage 46_{/62} gegen
43_{/98} vom Ertrage in 1872.

Vertheilung
der Frequenz
und des
Ertrages nach
Procenten.

Der Gesamt-Güterverkehr einschließlich des Vieh-Verkehrs ist mit Ausnahme des Postgutes
in dem Ertrage gegen 1872 gestiegen und betrug diese Steigerung:

im Gesamt-Güter-Verkehr bei:

Eilgut	12 _{/39}	0/0
Gut der Normalklasse	30 _{/96}	0/0
" " ermäßigten Klasse	22 _{/45}	0/0
Gut in Wagenladungen à 100 Centner		
à 200 "		
"Eisenbahn-Fahrzeuge	17 _{/89}	0/0
Steinkohlen und Coaks	39 _{/27}	0/0
Bau-Dienstgut	27 _{/88}	0/0
Vieh		

Steigerung
und Abnahme
des Verkehrs
im Ertrage.

und nach Local- und Verbands-Verkehr getrennt:

im Local-Verkehr bei:

Eilgut	10,50 %
Gut der Normalklasse	29,28 %
" " ermäßigten Klasse	16,20 %
Gut in Wagenladungen à 100 Centner	
" " " " à 200 "	
Eisenbahn-Fahrzeugen	13,16 %
Steinkohlen und Coaks	
Bau-Dienstgut	39,27 %
Vieh	11,20 %

im Verbands-Verkehr bei:

Eilgut	13,55 %
Gut der Normalklasse	29,26 %
" " ermäßigten Klasse	30,02 %
Gut in Wagenladungen à 100 Centner	
" " " " à 200 "	
Eisenbahn-Fahrzeugen	25,93 %
Steinkohlen und Coaks	
Vieh	47,21 %

Beim Ertrage des Postguts ist eine Verminderung um 0,23 Procent eingetreten.

In Procenten kommen von dem Gewicht der beförderten Güter:

Frequenz und
Ertrag
nach Tarif-
sätzen und
Procenten.

	im Gesamt-Verkehr:	im Local-Verkehr:	im Verbands-Verkehr:
auf Postgut	0,07 %	0,10 %	—
" Eilgut	0,43 "	0,34 "	0,81 %
" Gut der Normalklasse	1,33 "	0,64 "	2,85 "
" Gut der ermäßigten Klasse	3,86 "	3,24 "	5,03 "
" Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	15,31 "	9,90 "	25,86 "
" " " " à 200 "	26,53 "	29,86 "	20,16 "
" Steinkohlen und Coaks	45,87 "	46,59 "	44,49 "
" Betriebs-Dienstgut	3,67 "	2,94 "	—
" Bau-Dienstgut	1,93 "	5,59 "	—
" Vieh	0,55 "	0,39 "	0,85 "
" Eisenbahn-Fahrzeuge	0,45 "	0,41 "	0,55 "

und vom Ertrage excl. der Nebenerträge:

	im Gesamt-Verkehr:	im Local-Verkehr:	im Verbands-Verkehr:
auf Postgut	0,30 %	0,57 %	—
" Eilgut	2,92 "	2,04 "	3,93 %
" Gut der Normalklasse	6,04 "	2,46 "	10,13 "
" " " ermäßigten Klasse	9,99 "	8,39 "	11,84 "
" " in Wagenladungen	20,80 "	14,31 "	28,22 "
à 100 Ctr.			
" " in Wagenladungen	21,14 "	27,80 "	13,51 "
à 200 Ctr.			
" Eisenbahn-Fahrzeuge	0,37 "	0,27 "	0,48 "
" Steinkohlen und Coaks	35,39 "	40,11 "	29,99 "
" Dienstbaugut	1,39 "	2,60 "	—
" Vieh	1,66 "	1,45 "	1,90 "

in 1872.

Für jeden Centner Gut kamen auf ausschließlich der Nebenerträge:

	im Gesamt-Verkehr:		im Lokal-Verkehr:		im Verbands-Verkehr:		Ertrag pro Centner und pro Centner u. Kilometer.
für Postgut	5	Sgr. 8 ₂₈	Pfg. —	Sgr. —	Pfg. —	Sgr. —	Pfg. —
" Eilgut	8	" 7 ₅₂	" 6	" 2 ₄₄	" 11	" 2 ₈₆	"
" Gut der Normalklasse	5	" 9 ₇₇	" 4	" 0 ₀₃	" 6	" 7 ₆₆	"
" " " ermäßigten Klasse	3	" 3 ₈₁	" 2	" 8 ₃₇	" 4	" 1 ₀₁	"
" Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	1	" 8 ₈₈	" 1	" 6 ₀₉	" 1	" 10 ₉₂	"
" " " " à 200 "	1	" 0 ₂₅	" —	" 11 ₆₄	" 1	" 1 ₉₇	"
" Steinkohlen und Coaks	—	3 11 ₈₆	" —	" 10 ₇₆	" 1	" 2 ₀₅	"
" Baudienstgut	—	" 11 ₀₆	" —	" —	" —	" —	"
" Vieh	3	" 10 ₅₅	" 3	" 10 ₆₄	" 3	" 10 ₄₇	"
" Eisenbahn-Fahrzeuge	1	" 0 ₃₆	" —	" 8 ₂₉	" 1	" 6 ₁₉	"
und durchschnittlich für alle Güter 1 Sgr. 3 ₃₇ Pfg. und einschließlich der Nebenerträge 1 Sgr. 4 ₂₈ Pfg.							

Für den Centner und pro Kilometer kamen auf ausschließlich der Nebenerträge:

	im Gesamt-Verkehr:		im Lokal-Verkehr:		im Verbands-Verkehr:	
für Postgut	1 ₄₆	Pfg. —	Pfg. —	Pfg. —	Pfg. —	Pfg. —
" Eilgut	1 ₄₂	" —	1 ₄₈	" —	1 ₃₉	" —
" Gut der Normalklasse	0 ₆₉	" —	0 ₆₉	" —	0 ₆₉	" —
" " " ermäßigten Klasse	0 ₅₃	" —	0 ₅₉	" —	0 ₄₉	" —
" " in Wagenladungen à 100 Ctr.	0 ₂₉	" —	0 ₃₅	" —	0 ₂₆	" —
" " " " à 200 "	0 ₂₂	" —	0 ₂₃	" —	0 ₁₉	" —
" Steinkohlen und Coaks	0 ₂₁	" —	0 ₂₂	" —	0 ₁₉	" —
" Baudienstgut	0 ₂₇	" —	—	" —	—	" —
" Vieh	0 ₆₃	" —	0 ₈₁	" —	0 ₅₃	" —
" Eisenbahn-Fahrzeuge	0 ₁₇	" —	—	" —	—	" —

und durchschnittlich für alle Güter excl. der Nebenerträge 0₂₆ Pfg., und einschließlich der Nebenerträge 0₂₇ Pfg., also pro Centner und Meile ohne Nebenerträge 1₉₅ Pfg. gegen 2₀₂ Pfg. und mit Nebenerträgen 2₀₂ Pfg. gegen 2₁₀ Pfg. in 1872.

Jeder Centner hat durchschnittlich Kilometer durchfahren:

beim Postgut	46 ₇
" Eilgut	72 ₈
" Gut der Normalklasse	100 ₈
" " " ermäßigten Klasse	75 ₇
" " " Wagenladungen à 100 Centner	72 ₅
" " " " à 200 "	55 ₉
bei Steinkohlen und Coaks	56 ₈
" Betriebs-Dienstgut	35 ₀
" Bau-Dienstgut	41 ₅
" Vieh	73 ₉
" Eisenbahn-Fahrzeugen	73 ₆

Durchschnitt-
liche Trans-
portstrecke.

und im Durchschnitt für alle Tarifklassen 59₄ Kilometer.

Die nachfolgende Zusammenstellung giebt eine Uebersicht über die von jedem Centner Gut nach den verschiedenen Tarifklassen in den einzelnen Verkehren im Durchschnitt durchlaufenen Kilometer, sowie über den Ertrag für den Centner und Kilometer, wobei das Postgut, das Bau-Dienstgut und die Eisenbahn-Fahrzeuge unberücksichtigt geblieben sind, weil die entsprechenden Mittheilungen darüber sich schon aus dem Vorhergehenden ergeben.

Uebersicht der
Transport-
strecken und
den Ertrag
pro Centner
und pro Kilo-
meter.

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen		Ertrag							
			pro Centner				pro Centner und Kilometer			
			in 1873		in 1872		in 1873		in 1872	
			incl. Hess. Nordb.	excl. Hess. Nordb.	incl. Hessische Nordb.	excl. Hessische Nordb.	incl. Hessische Nordb.	excl. Hessische Nordb.	incl. Hessische Nordb.	excl. Hessische Nordb.
	Kilometer.		Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.
A. Eilgut.										
Binnen-Verkehr	50,3	49,9	6	2,44	6	0,52	—	1,48	—	1,45
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	46,5	46,4	5	7,86	5	8,92	—	1,46	—	1,49
Rheinisch-Thüringischer Verband	87,2	98,6	9	11,25	11	0,03	—	1,36	—	1,84
Rheinisch-Österreichischer Verband	318,4	120,5	35	7,48	12	5,21	—	1,34	—	1,24
Preussisch-Braunschweigischer Verband	97,9	130,0	11	4,54	12	0,18	—	1,39	—	1,11
Schlesisch-Rheinischer Verband	99,6	117,0	11	6,76	12	4,82	—	1,39	—	1,27
Westfälischer Verband	71,2	78,8	8	2,00	8	5,36	—	1,37	—	1,29
Bergisch-Hannoverscher Verband	89,2	90,0	9	8,73	9	11,48	—	1,31	—	1,33
Deutsch-Holländischer Verband	75,8	70,1	8	6,90	7	11,12	—	1,35	—	1,36
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	65,9	67,3	7	9,48	7	9,55	—	1,47	—	1,39
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	80,8	62,3	9	5,81	7	9,50	—	1,41	—	1,50
Ostdeutsch-Rheinischer Verband	132,0	137,1	14	5,73	14	2,66	—	1,32	—	1,24
Russisch-Rheinischer Verband	90,1	101,1	8	10,48	11	2,30	—	1,33	—	1,33
Linksrheinischer Verband	25,7	25,7	5	5,06	5	6,34	—	2,53	—	2,58
Sächsisch-Rheinischer Verband	62,2	14,7	7	0,01	1	8,59	—	1,36	—	1,40
Mitteldeutsch-Rheinischer Verband	11,9	11,8	2	6,75	1	3,66	—	2,58	—	1,33
Niebel.-Rhein. Verb. via Ruhrort resp. Oberhausen	114,5	114,5	9	4,18	10	3,24	—	0,98	—	1,08
Directer Verkehr der linksrheinischen Stationen mit der Hess. Ludw.- und Nass. Bahn	20,6	20,6	2	9,72	3	11,77	—	1,64	—	2,32
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	264,7	—	29	10,85	—	—	—	1,36	—	—
Hannov.-Rheinischer Verband	102,3	94,1	11	8,08	10	8,92	—	1,37	—	1,37
Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn	46,2	—	5	3,41	—	—	—	1,37	—	—
Mitteldeutscher Verband	20,8	—	2	6,05	—	—	—	1,50	—	—
Mitteldeutsch-Schlesischer Verband	22,0	—	2	9,32	—	—	—	1,51	—	—
Hannov.-Thüringischer Verband	34,0	—	7	2,35	—	—	—	2,54	—	—
West-Nord-Westdeutscher Verband	50,7	—	6	1,63	—	—	—	1,45	—	—
Hannov.-Bayerisch-Österreichischer Verband	57,0	—	6	9,99	—	—	—	1,44	—	—
Verkehr mit der Bebra-Hanauer Bahn	83,9	—	9	6,91	—	—	—	1,37	—	—
Mitteldeutsch-Saß-Lothringischer Verb. via Gießen	20,8	—	2	3,96	—	—	—	1,34	—	—
Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verb. via Venlo	68,7	—	8	1,63	—	—	—	1,42	—	—
Verkehr mit der Grand Central-Belgo Bahn	121,9	118,1	13	3,66	12	11,23	—	1,31	—	1,31
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Maastricht	84,5	80,3	9	3,00	9	2,76	—	1,31	—	1,38
Verkehr mit der Lüttich-Maastrichter Bahn	84,0	77,3	10	7,76	9	10,88	—	1,52	—	1,54
Verkehr mit der Nord-Belgo Bahn via Maastricht	123,1	—	36	8,76	—	—	—	3,54	—	—
Deutsch-Französischer Verkehr via Maastricht	261,4	174,8	28	9,10	19	2,73	—	1,32	—	1,32
Verkehr mit der Belgischen Staatsb. via Herbesthal	75,8	81,4	8	5,05	9	10,26	—	1,33	—	1,45
Verkehr mit der Nord-Belgo Bahn via Herbesthal	70,9	—	11	1,71	—	—	—	1,68	—	—
Verkehr mit der Franz. Nordb. via Herbesthal	13,9	81,4	11	4,00	8	6,93	—	0,98	—	1,26
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg	102,5	102,7	11	6,86	11	3,25	—	1,35	—	1,32
Verkehr mit der Nord-Belgo Bahn via Bleyberg	126,0	104,9	14	3,19	9	8,00	—	1,36	—	1,11
Verkehr mit der Französischen Nordb. via Bleyberg	136,3	63,7	15	8,14	7	3,71	—	1,38	—	1,38
Verkehr mit der Grand-Luxemb. Bahn via Bleyberg	84,6	—	8	11,56	—	—	—	1,27	—	—
Verkehr mit der Englischen Bahn via Bleyberg	122,5	—	13	9,93	—	—	—	1,38	—	—
Deutsch-Belgischer Verband via Gießen	64,8	—	6	—	—	—	—	1,11	—	—
Deutsch-Französischer Verband via Gießen	64,8	—	6	—	—	—	—	1,11	—	—
Bergisch-Märkisch-Saß-Casseler Verband	222,4	—	25	2,50	—	—	—	1,36	—	—
Badisch-Mitteldeutscher Verband	20,8	—	2	4,02	—	—	—	1,35	—	—
Berg.-Märk.-Saß.-Casseler-Thüring.-Cöln-Minden-Westfälischer Verband	59,7	—	5	2,64	—	—	—	1,05	—	—
Main-Weiser Verband	29,6	—	3	9,54	—	—	—	1,54	—	—
Norddeutsche Packet-Beförderungs-Gesellschaft	90,9	100,9	11	1,65	12	0,60	—	1,47	—	1,43
Im Durchschnitt für alle Verkehre	72,8	66,5	8	7,52	7	7,60	—	1,42	—	1,35

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen		Ertrag							
			pro Centner				pro Centner und Kilometer			
			in 1873		in 1872		in 1873		in 1872	
			incl. Hess. Nordb.	excl. Hess. Nordb.	incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn	incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn	incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn
	Kilometer.		Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.
B. Normal-Güter I. Klasse										
Binnen-Verkehr	69,2	62,0	4	0,03	3	8,34	—	0,69	—	0,71
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	55,4	54,8	3	3,92	3	1,90	—	0,72	—	0,69
Rheinisch-Thüringischer Verband	152,1	106,1	8	8,40	5	9,45	—	0,68	—	0,65
Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband	328,4	121,0	18	5,98	6	5,90	—	0,67	—	0,64
Preussisch-Braunschweigischer Verband	143,2	124,3	8	2,52	6	9,13	—	0,68	—	0,65
Schlesisch-Rheinischer Verband	125,6	126,6	7	2,71	7	11,11	—	0,69	—	0,75
Westfälischer Verband	76,2	78,2	4	5,80	4	7,49	—	0,71	—	0,71
Bergisch-Hannoverscher Verband	85,5	95,0	4	11,76	5	5,41	—	0,70	—	0,69
Deutsch-Holländischer Verband	76,2	65,2	4	5,78	3	10,68	—	0,71	—	0,72
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	72,6	66,7	4	3,39	4	1,38	—	0,71	—	0,74
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	56,3	65,3	4	3,01	4	8,90	—	0,90	—	0,87
Ostdeutsch-Rheinischer Verband	115,5	119,3	6	8,22	6	3,84	—	0,69	—	0,64
Russisch-Rheinischer Verband	117,0	117,5	6	8,98	5	3,05	—	0,69	—	0,54
Linksrheinischer Verband	26,6	26,6	2	9,75	2	9,50	—	1,27	—	1,26
Sächsisch-Rheinischer Verband	58,4	10,1	3	5,89	—	11,58	—	0,72	—	1,15
Rheinisch-Mitteldeutscher Verband	13,3	10,9	—	11,84	—	10,10	—	0,89	—	0,94
Niederländisch-Rheinischer Verband	114,5	114,5	5	1,71	4	5,51	—	0,54	—	0,47
Directer Verkehr der linksrheinischen Stationen mit der Hess. Ludwigs- und Nass. Bahn	20,0	20,0	1	5,01	2	3,73	—	0,81	—	1,39
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	329,8	—	18	6,77	—	—	—	0,68	—	—
Hannover-Rheinischer Verband	112,5	150,0	6	6,02	8	6,38	—	0,69	—	0,68
Directer Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn	56,1	—	3	4,39	—	—	—	0,72	—	—
Mitteldeutscher Verband	20,8	—	1	3,03	—	—	—	0,75	—	—
Mitteldeutsch-Schlesischer Verband	22,0	—	1	4,54	—	—	—	0,75	—	—
Hannover-Thüringischer Verband	29,7	—	3	7,70	—	—	—	1,47	—	—
West-Nord-Westdeutscher Verband	44,1	—	3	0,39	—	—	—	0,82	—	—
Hannover-Bayrisch-Oesterreichischer Verband	65,1	—	3	10,42	—	—	—	0,71	—	—
Verkehr mit der Hebra-Hanauer Bahn	111,3	—	6	5,18	—	—	—	0,69	—	—
Mitteldeutsch-Sass.-Thüring. Verband via Gießen	20,8	—	1	0,59	—	—	—	0,61	—	—
Bergisch-Märkisch-Niederr. Verb. via Venlo	76,3	—	4	5,85	—	—	—	0,71	—	—
Directer Verkehr mit der Grand-Central-Belge Bahn	108,8	126,6	6	3,87	6	1,87	—	0,70	—	0,58
Directer Verkehr mit der Belg. Staatsb. via Maastricht	78,9	78,9	4	2,17	3	10,96	—	0,64	—	0,59
Direct. Verh. mit der Lüttich-Mastr. Bahn via Mastr.	78,7	95,5	4	10,88	4	1,91	—	0,75	—	0,52
Directer Verkehr mit der Nord-Belge B. via Mastr.	91,4	—	5	2,61	—	—	—	0,69	—	—
Deutsch-Französischer Verkehr via Mastr.	249,7	182,6	10	9,18	7	10,17	—	0,52	—	0,52
Direct. Verkehr mit der Belg. Staatsb. via Herbesthal	83,2	83,3	3	9,44	3	7,67	—	0,55	—	0,58
Direct. Verh. mit der Nord-Belge Bahn via Herbesthal	99,2	—	4	6,43	—	—	—	0,55	—	—
Direct. Verh. mit der Französl. Nordb. via Herbesthal	87,3	87,5	4	2,91	4	0,08	—	0,58	—	0,55
Direct. Verh. mit der Belg. Staatsb. via Vleyberg	103,1	—	5	7,81	—	—	—	0,65	—	—
Direct. Verh. mit der Nord-Belgischen B. via Vleyberg	102,5	—	6	0,09	—	—	—	0,70	—	—
Direct. Verh. mit der Franz. Nordb. via Vleyberg	135,0	—	7	9,09	—	—	—	0,69	—	—
Direct. Verh. m. d. Grand-Luxemb. Bahn via Vleyberg	58,1	—	3	4,89	—	—	—	0,70	—	—
Directer Verkehr mit Englischen Bahnen via Vleyberg	109,2	—	4	1,00	—	—	—	0,46	—	—
Deutsch-Belgischer Verkehr via Gießen	64,8	—	3	0,02	—	—	—	0,55	—	—
Deutsch-Französischer Verkehr via Gießen	64,8	—	3	—	—	—	—	0,55	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verband	222,2	—	12	7,16	—	—	—	0,68	—	—
Badisch-Mitteldeutscher Verband	20,8	—	1	0,72	—	—	—	0,62	—	—
Berg.-Märk.-Halle-Cassel-Thüring.-Eöln-Minden-Westfälischer Verkehr	54,6	—	2	7,28	—	—	—	0,57	—	—
Main-Weiser Verkehr	45,8	—	2	9,53	—	—	—	0,73	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	100,8	93,9	5	9,77	4	8,57	—	0,69	—	0,67

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen		Ertrag							
			pro Centner				pro Centner und Kilometer			
	in 1873 incl. Hess. Nordb.	in 1872 excl. Hess. Nordb.	in 1873		in 1872		in 1873		in 1872	
			incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn	incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn	incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn	incl. Hessische Nordbahn	excl. Hessische Nordbahn
	Kilometer.		Egr.	Pfg.	Egr.	Pfg.	Egr.	Pfg.	Egr.	Pfg.
C. Ermäßigte Colli-Güter										
Binnen-Verkehr	55,1	50,9	2	8,37	2	6,11	—	0,59	—	0,59
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	47,6	49,9	2	4,41	2	6,28	—	0,60	—	0,61
Rheinisch-Thüringischer Verband	126,2	97,0	5	1,74	4	5,06	—	0,19	—	0,55
Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband	324,0	111,3	12	4,58	5	9,58	—	0,46	—	0,53
Preussisch-Braunschweigischer Verband	110,8	109,1	4	3,07	5	1,40	—	0,46	—	0,56
Schlesisch-Rheinischer Verband	140,7	130,8	5	8,65	5	2,49	—	0,49	—	0,48
Westfälischer Verband	74,6	80,0	3	2,23	3	4,01	—	0,51	—	0,50
Bergisch-Hannoverscher Verband	70,5	78,3	2	7,27	3	6,50	—	0,44	—	0,54
Deutsch-Holländischer Verband	86,0	62,3	3	8,74	3	0,03	—	0,51	—	0,58
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	70,7	70,6	3	—	3	4,73	—	0,51	—	0,58
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	76,0	76,0	4	4,73	4	0,30	—	0,69	—	0,64
Ostdeutsch-Rheinischer Verband	120,0	—	4	8,77	—	—	—	0,47	—	—
Russisch-Rheinischer Verband	249,7	—	11	4,23	—	—	—	0,55	—	—
Linksrheinischer Verband	26,4	26,6	1	9,78	2	1,75	—	0,62	—	0,97
Sächsisch-Rheinischer Verband	47,9	11,3	2	4,52	—	6,93	—	0,59	—	0,61
Mitteldeutsch-Rheinischer Verband	9,5	7,6	—	8,07	—	7,81	—	0,65	—	0,98
Ueberseischer Verkehr	116,0	115,7	2	5,62	2	1,71	—	0,26	—	0,22
Niederländisch-Rheinischer Verband	114,5	114,5	3	10,03	3	10,02	—	0,40	—	0,40
Direct. Verkehr der linksrheinischen Stationen mit der Hessischen Ludwigs- und Nassauischen Bahn	20,0	19,0	1	1,41	1	1,11	—	0,67	—	0,69
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	268,8	—	10	8,46	—	—	—	0,48	—	—
Hannover-Rheinischer Verband	76,1	81,2	3	7,65	3	10,10	—	0,57	—	0,57
Directer Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn	56,0	—	2	5,12	—	—	—	0,52	—	—
Mitteldeutscher Verband	20,8	—	—	10,61	—	—	—	0,53	—	—
Mitteldeutsch-Schlesischer Verband	21,0	—	—	10,84	—	—	—	0,52	—	—
Hannover-Thüringischer Verband	57,0	—	2	3,80	—	—	—	0,19	—	—
West-Nord-Westdeutscher Verband	46,1	—	2	0,54	—	—	—	0,53	—	—
Hannover-Bayrisch-Oesterreichischer Verband	67,5	—	2	10,52	—	—	—	0,51	—	—
Directer Verkehr mit der Bebra-Hanauer Bahn	72,8	—	3	2,15	—	—	—	0,52	—	—
Mitteldeutsch-Saß-Lothr. Verband via Gießen	20,8	—	—	7,00	—	—	—	0,34	—	—
Berg.-Märk.-Niederl. Verkehr via Venlo	57,2	—	2	2,70	—	—	—	0,47	—	—
Direct. Verh. mit der Grand-Central-Belgo Bahn	111,0	124,6	4	3,38	4	5,01	—	0,46	—	0,43
Direct. Verh. mit der Belg. Staatsbahn via Maastricht	92,3	92,3	2	8,38	2	11,94	—	0,36	—	0,39
Verkehr mit der Lüttich-Maastrichter Bahn	78,1	85,7	3	1,04	3	0,23	—	0,47	—	0,42
Verkehr mit der Nord-Belgo Bahn via Maastricht	139,5	—	5	11,90	—	—	—	0,50	—	—
Deutsch-Französischer Verband via Maastricht	273,2	200,2	8	6,71	6	3,22	—	0,38	—	0,38
Direct. Verh. mit der Belg. Staatsb. via Herbesthal	81,2	81,6	2	10,55	2	9,21	—	0,42	—	0,41
Directer Verkehr mit der Nord-Belgo Bahn	108,4	—	3	8,20	—	—	—	0,41	—	—
Directer Verkehr mit der Franz.-Nord Bahn	104,1	104,7	2	6,14	3	4,33	—	0,36	—	0,39
Directer Verkehr mit der Belg. Staatsb. via Bleyberg	97,0	—	3	10,62	—	—	—	0,48	—	—
Direct. Verh. mit der Nord-Belgo Bahn via Bleyberg	148,0	—	5	10,91	—	—	—	0,48	—	—
Directer Verh. mit der Franz. Nordb. via Bleyberg	136,6	—	5	1,48	—	—	—	0,45	—	—
Directer Verkehr der Grand-Luxemb. B. via Bleyberg	67,1	—	2	9,76	—	—	—	0,50	—	—
Direct. Verh. mit den Engl. Bahnen via Bleyberg	142,4	—	5	3,71	—	—	—	0,45	—	—
Deutsch-Felgischer Verband via Gießen	64,8	—	2	2,97	—	—	—	0,41	—	—
Deutsch-Französischer Verband via Gießen	64,8	—	2	2,88	—	—	—	0,41	—	—
Norddeutsch-Oesterreichischer Verband	64,8	—	2	10,67	—	—	—	0,52	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verband	211,8	—	8	5,85	—	—	—	0,48	—	—
Berg.-Märk.-Halle-Cassel-Thüring.-Cöln-Minden- Westfälischer Verband	53,2	—	1	10,84	—	—	—	0,43	—	—
Main-Weiser Verband	65,3	—	2	9,27	—	—	—	0,51	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	75,7	58,4	3	3,81	2	8,94	—	0,53	—	0,57

Benennung der Verkehre.	Feder Centner hat durch- schnittlich durchlaufen			E r t r a g											
	1873		1872 excl.	pro Centner						pro Centner und Kilometer					
	incl. Hess. Nordb. Ladungen		incl. Hess. Nordb. Ladungen	1873			1872			1873			1872		
	à 100 Centner		à 100 u. 200 Centner	incl. Hess. Nordb. à 100 Cent.		à 200 Cent.	incl. Hess. Nordb. à 100 Cent.		à 200 Cent.	incl. Hess. Nordb. à 100 Cent.		à 200 Cent.	incl. Hess. Nordb. à 100 u. 200 Centner		à 200 Cent.
	Kilometer.		Kilometer.	Exg.	Pfg.	Exg.	Pfg.	Exg.	Pfg.	Exg.	Pfg.	Exg.	Pfg.	Exg.	Pfg.
D. Wagenladungen excl. Steinkohlen und Coals.															
Binnen-Verkehr	52,3	49,8	51,9	1	6,09	—	11,64	1	1,58	—	0,35	—	0,23	—	0,26
Rheinisch-Westfälischer Verband	35,6	43,7	35,7	—	11,23	—	10,06	—	10,70	—	0,32	—	0,23	—	0,30
Rheinisch-Thüringischer Verband	72	—	82,3	1	5,38	—	—	1	8,67	—	0,24	—	—	—	0,25
Rhein.-Thür.-Oesterreichischer Verband	293,2	361,7	119,3	5	9,79	4	3,83	2	2,51	—	0,23	—	0,14	—	0,22
Preussisch-Braunschweigischer Verband	96,7	98,5	93,2	1	11	1	4,74	2	0,82	—	0,24	—	0,17	—	0,27
Schlesisch-Rheinischer Verband	76,1	49,6	88,6	1	8,66	—	10,21	2	3,53	—	0,27	—	0,21	—	0,31
Westfälischer Verband	47,9	64,6	62,3	1	2,13	1	2,15	1	1,14	—	0,30	—	0,22	—	0,21
Vergisch-Hannoverscher Verband	54,5	71,2	56,3	1	3,28	1	3,56	1	4,18	—	0,28	—	0,22	—	0,29
Deutsch-Holländischer Verband	45,2	45,5	49,6	—	11,86	—	9,66	1	0,83	—	0,26	—	0,21	—	0,26
Heussisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	76,3	74,5	77,4	1	10,14	1	2,89	1	4,96	—	0,29	—	0,20	—	0,22
Niederrheinisch-Baierisch-Oesterreichischer Verband	66,8	—	66,8	1	3,81	—	—	1	3,85	—	0,24	—	—	—	0,24
Oberrheinisch-Vergisch-Westfälischer Verband	77	—	77	2	9,83	—	—	2	8,70	—	0,44	—	—	—	0,43
Ostdeutsch-Rheinischer Verkehr	90	66	92,3	1	11,86	1	0,68	2	8,12	—	0,26	—	0,19	—	0,35
Russisch-Rheinischer Verband	135	—	132,4	3	9,06	—	—	3	6,91	—	0,33	—	—	—	0,32
Hannover-Halle-Arenschauser Verkehr	—	139,9	47,8	—	—	1	7,79	—	9,97	—	—	—	0,14	—	0,21
Linksrheinischer Verband	26,2	—	26,1	—	11,72	—	—	1	0,69	—	0,45	—	—	—	0,49
Sächsisch-Rheinischer Verband	50	39,4	11	1	3,54	—	8,85	—	5,72	—	0,31	—	0,22	—	0,52
Rheinisch-Mitteldeutscher Verband	14,2	5,4	14,3	—	5,59	—	4,32	—	6,15	—	0,40	—	0,30	—	0,43
Berg.-Märk. Rhein-Rohrprod. Verband	—	55,8	53,9	—	—	—	11,04	—	11,74	—	—	—	0,20	—	0,22
Niederländ.-Rheinischer Verband	114,5	31,7	30,2	2	0,55	—	8,29	—	8,13	—	0,27	—	0,26	—	0,27
Direct. Verh. mit der Niederländ. Staatsbahn	—	14,6	—	—	—	—	5,43	—	—	—	—	—	0,37	—	—
Direct. Verh. mit der Hess. Ludw. u. Nassauischen Bahn	26,2	23,7	25,9	—	11,35	—	8,28	—	10,50	—	0,43	—	—	—	0,41
Berg.-Märk. Rhein.-Saarbrücker Verkehr	—	88,6	89,5	—	—	1	3,41	1	5,10	—	—	—	0,17	—	0,19
Preussisch-Sächsischer Verband	38,5	—	38,4	—	8,52	—	—	—	8,39	—	0,22	—	—	—	0,22
Berg. Märk. Thüringischer Verband	218,3	244,2	—	4	2,21	3	8,32	—	—	—	0,23	—	0,18	—	—
Hannov.-Rheinischer Verband	78	107	80,6	1	11,49	1	5,87	1	8,66	—	0,30	—	0,17	—	0,26
Directer Verkehr mit Berlin-Anhalt	52	51,7	—	—	4,86	—	10,50	—	—	—	0,32	—	0,20	—	—
Mitteldeutscher Verband	20,8	20,8	—	—	5,62	—	3,81	—	—	—	0,28	—	0,19	—	—
Mitteldeutsch-Schlesischer Verband	20,8	20,8	—	—	5,57	—	3	—	—	—	0,28	—	0,15	—	—
Hannover-Thüringischer Verband	42	40	—	1	8,80	—	11,14	—	—	—	0,19	—	0,28	—	—
West-Nord-West-Deutscher Verband	52,1	42,5	—	1	4,14	—	10,69	—	—	—	0,31	—	0,25	—	—
Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Verband	57,2	54,2	—	1	5,79	1	0,61	—	—	—	0,31	—	0,23	—	—
Directer Verh. mit der Bebra-Hanauer Bahn	152	86,6	—	3	5,30	1	1,54	—	—	—	0,27	—	0,16	—	—
Böhmischer Braunkohl.-Verkehr	—	78,6	—	—	—	1	2,60	—	—	—	—	—	0,19	—	—
Mitteldeutsch-Saach-Lothring. v. via Gießen	—	20,8	—	—	—	—	4,07	—	—	—	—	—	0,20	—	—
Berg.-Märk.-Niederländ. Verh. via Venlo	54,4	45,2	72,8	1	6,11	—	11,14	1	1,71	—	0,33	—	0,24	—	0,19
Direct. Verkehr mit der Grand-Central Bahn	114	77	102,8	2	9,13	1	1,66	2	1,95	—	0,29	—	0,18	—	0,25
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Maastricht	93,2	—	93,2	1	11,28	—	—	2	1,08	—	0,25	—	—	—	0,27
Verkehr mit der Lüttich-Maastrichter Bahn	87,2	168,2	140	1	8,05	2	2,02	1	10,84	—	0,23	—	0,15	—	0,16
Direct. Verh. mit der Nord-Belgo Bahn via Maastricht	140	202,2	—	3	7,49	2	6,56	—	—	—	0,31	—	0,15	—	—
Deutsch-Französischer Verkehr via Maastricht	300	—	172,1	6	8,56	—	—	3	9,77	—	0,26	—	—	—	0,27
Direct Verh. mit der Belg. Staatsb. via Herbesthal	62,2	—	62,3	1	3,68	—	—	1	6,02	—	0,25	—	—	—	0,29
Direct. Verh. mit der Nord-Belgo Bahn via Herbesthal	87,5	—	—	1	9,65	—	—	—	—	—	0,25	—	—	—	—
Direct. Verh. mit der Französl. Nordb. via Herbesthal	88,9	—	88,9	1	10,19	—	—	1	10,74	—	0,25	—	—	—	0,26
Direct. Verh. mit der Belg. Staatsb. via Bleyberg	101,6	142,1	144,8	2	4,46	1	10,55	2	1,43	—	0,28	—	0,16	—	0,18
Direct. Verkehr mit der Nord-Belgo Bahn via Bleyberg	133,3	92,6	87,4	3	1,32	1	3,95	1	5,46	—	0,28	—	0,17	—	0,20
Directer Verh. mit der Französl. Nordb. via Bleyberg	69,5	118,6	131,9	1	6,76	1	7,41	13	5,82	—	0,27	—	0,16	—	1,23
Direct. Verh. mit Grand-Luxemb. Bahn via Bleyberg	47	64,4	—	1	2,08	1	0,18	—	—	—	0,30	—	0,19	—	—
Direct. Verkehr mit Elsaß-Lothringen via Bleyberg	—	150,4	—	—	—	1	11,65	—	—	—	—	—	0,16	—	—
Deutsch-Belgischer Verband via Gießen	64,8	—	—	1	6,82	—	—	—	—	—	0,29	—	—	—	—
Deutsch-Französischer Verband via Gießen	64,8	—	—	1	7,50	—	—	—	—	—	0,30	—	—	—	—
Norddeutsch-Oesterreichischer Verband	64,8	—	—	1	3,01	—	—	—	—	—	0,23	—	—	—	—
Vergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr	230	70	—	4	5,51	1	1,05	—	—	—	0,23	—	0,19	—	—
Sulze Hersfelder Salz-Verkehr	—	20,8	—	—	—	—	4,11	—	—	—	—	—	0,20	—	—
Ungarischer Getreide Verkehr	106,6	—	—	2	8,06	—	—	—	—	—	0,30	—	—	—	—
Badisch-Mitteldeutscher Verkehr	20,8	20,8	—	—	7,58	—	4,36	—	—	—	0,36	—	0,21	—	—
Berg.-Märk.-Cöln-Mind. Rhein-Nassauischer Verb.	—	80,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18	—	—
Main-Weiser Verband	58,5	—	—	1	2,82	1	2,33	—	—	—	0,25	—	—	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	72,5	55,9	57,1	1	8,88	1	0,25	1	2,76	—	0,29	—	0,22	—	0,26

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen		Ertrag							
	in 1873 incl. Hess. Nordb.	in 1872 excl. Hess. Nordb.	pro Centner				pro Centner und Kilometer			
			in 1873 incl. Hessische Nordbahn		in 1872 excl. Hessische Nordbahn		in 1873 incl. Hessische Nordbahn		in 1872 excl. Hessische Nordbahn	
			Sqr.	Pfg.	Sqr.	Pfg.	Sqr.	Pfg.	Sqr.	Pfg.
Kilometer.										
E. Steinkohlen und Coaks.										
Binnen-Verkehr	48,8	48,7	—	10,76	—	10,93	—	0,22	—	0,22
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	61,4	60,4	1	0,02	1	0,73	—	0,20	—	0,21
Rheinisch-Thüringischer Verband	57,2	56,9	—	11,22	—	11,67	—	0,20	—	0,21
Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband	316,6	66,9	3	9,81	—	10,80	—	0,14	—	0,16
Preussisch-Braunschweigischer Verband	65,4	65,3	1	0,16	1	0,13	—	0,18	—	0,19
Westfälischer Verband	25,4	48,2	—	7,84	—	9,06	—	0,31	—	0,19
Bergisch-Hannoverscher Verband	42	41,5	—	8,56	—	8,65	—	0,20	—	0,21
Deutsch-Holländischer Verband	48,5	53,5	—	10,07	—	10,06	—	0,21	—	0,19
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	111,3	113	1	7,15	1	7,38	—	0,17	—	0,17
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	32,2	32,2	—	11,90	—	9,13	—	0,37	—	0,28
Hannover-Halle-Arnshauser Verband	106,2	60,3	1	5,50	—	11,66	—	0,16	—	0,19
Bergisch-Märkisch-Rheinischer Kohprod.-Verband	42	45,8	—	9,20	—	10,14	—	0,22	—	0,22
Niederländ.-Rheinischer Verband	19,1	29,9	—	6,15	—	6,77	—	0,32	—	0,23
Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn	28,7	—	—	7,44	—	—	—	0,26	—	—
Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker Verband	80,7	73,6	1	2,36	1	2,77	—	0,18	—	0,20
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	255,2	—	3	1,62	—	—	—	0,15	—	—
Hannov.-Rheinischer Verband	60,9	64,6	—	11,73	—	11,88	—	0,18	—	0,18
Berlin-Anhalter Kohlen-Verband	78,2	56,6	1	2,03	—	10,34	—	0,18	—	0,18
Hannover-Thüringischer Verband	75,5	—	1	1,13	—	—	—	0,17	—	—
Hessischer-Nord-Bahn Verkehr mit Köln-Minden	66,5	—	1	0,47	—	—	—	0,19	—	—
Vepra-Hannover Verkehr	268,2	—	3	3,36	—	—	—	0,15	—	—
Bergisch-Märkisch-Bayerischer Kohlen-Verband	267,3	—	3	3,25	—	—	—	0,14	—	—
Verkehr mit der Niederschles.-Märkischen und Ostbahn	68,9	75,5	1	0,49	—	11,08	—	0,18	—	0,15
Cöln-Minden-Halle-Cassel-Gotha-Leinesfelder Verbb.	53,2	—	—	0,10	—	—	—	0,13	—	—
Berg.-Märk.-Niederländischer Verband via Venlo	90,6	84,8	1	4,36	1	2,51	—	0,18	—	0,17
Directer Verkehr mit der Grand-Central-Belge Bahn	140,5	38,2	1	11,19	—	9,32	—	0,17	—	0,24
Directer Verkehr mit der Lüttich-Mastr. Bahn	144,6	—	2	0,47	—	—	—	0,17	—	—
Direct. Verk. mit der Nord-Belge Bahn via Maastricht	175,4	—	2	8,97	—	—	—	0,19	—	—
Direct. Verk. mit der Belg. Staatsbahn via Bleyberg	108,7	62,1	1	8,30	1	0,74	—	0,19	—	0,21
Directer Verkehr mit der Nord-Belge Bahn do.	168	129,9	2	1,93	1	10,76	—	0,15	—	0,17
Directer Verkehr mit der Französischen-Nordbahn do.	166,9	—	2	2,42	—	—	—	0,16	—	—
Directer Verkehr mit der Grand-Luxemburger Bahn	162,7	—	3	11,88	—	—	—	0,29	—	—
Directer Verkehr mit der Elsaß-Lothringer Bahn	153,3	—	2	1,58	—	—	—	0,17	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verband	216,2	—	2	8,43	—	—	—	0,15	—	—
Berg.-Märk.-Cöln-Mind. Rhein.-Rass. Verband	76,4	—	1	1,78	—	—	—	0,18	—	—
Französisch-Cöln-Mindener Verband via Maastricht	96,9	—	1	2,41	—	—	—	0,15	—	—
Französisch-Cöln-Mindener Verband via Bleyberg	102,5	—	1	3,14	—	—	—	0,15	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	56,8	52,6	—	11,86	—	11,32	—	0,21	—	0,21
F. Vieh.										
Binnen-Verkehr	57,4	53,3	3	10,64	3	6,87	—	0,51	—	0,50
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	40,8	40,6	2	9,95	2	7,97	—	0,53	—	0,79
Rheinisch-Thüringischer Verband	108	91,1	6	11,69	4	7,61	—	0,78	—	0,61
Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband	430,9	—	12	7,17	—	—	—	0,35	—	—
Preussisch-Braunschweigischer Verband	112	109,3	5	5,20	5	0,92	—	0,58	—	0,56
Westfälischer Verband	97,4	107,6	5	4,31	4	9,32	—	0,66	—	0,53
Bergisch-Hannoverscher Verband	47,6	32,8	1	8,14	1	2,09	—	0,42	—	0,43
Deutsch-Holländischer Verband	94,3	75,2	5	0,33	3	2,93	—	0,64	—	0,52
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	101,7	129,8	3	9,75	4	4,76	—	0,45	—	0,41
Linksrheinischer Verband	25,7	25,3	2	2,69	2	3,60	—	1,04	—	1,09
Sächsisch-Rheinischer Verband	64,8	—	5	8,58	—	—	—	1,06	—	—
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	220,2	—	8	9,52	—	—	—	0,48	—	—
Hannov.-Rheinischer Verkehr	138,7	116,1	7	11,15	5	2,98	—	0,68	—	0,54
Mitteldeutscher Verband	20,8	—	1	8,63	—	—	—	0,99	—	—
Hannover-Thüringischer Verband	77,6	—	4	6,72	—	—	—	0,71	—	—
West-Nordwestdeutscher Verband	67,1	—	4	4,91	—	—	—	0,79	—	—
Verkehr mit der Vepra-Hannauer Bahn	48,4	—	3	7,55	—	—	—	0,90	—	—
Mitteldeutsch. Elsaß-Lothring. Verkehr	20,8	—	1	3,99	—	—	—	0,77	—	—
Grand-Central-Belge Verkehr	77,3	88,1	2	5,65	2	11,24	—	0,38	—	0,40
Direct. Verk. mit der Belg. Staatsbahn via Maastricht	78,3	78,3	1	11,12	2	6,44	—	0,29	—	0,39
Direct. Verkehr mit der Lüttich-Maastrichter Bahn	77,7	77,7	1	10,22	2	4,41	—	0,29	—	0,38
Direct. Verk. mit der Belg. Staatsb. via Herbesthal	72,3	78,3	1	11,01	2	0,56	—	0,33	—	0,31
Direct. Verk. mit der Nord-Belg. Bahn via Herb.	72	—	1	10,30	—	—	—	0,31	—	—
Direct. Verk. mit der Belg. Staatsb. via Bleyberg	69,5	—	3	2,60	—	—	—	0,56	—	—
Direct. Verk. mit der Nord-Belg. Bahn via Bleyberg	67,1	—	1	11,80	—	—	—	0,53	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verband	261,6	—	13	4,23	—	—	—	0,61	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	73,9	66,4	3	10,55	3	3,31	—	0,63	—	0,59

An Centner-Kilometer wurden zurückgelegt:

vom Postgut	9,452,905
" Eilgut	94,755,454
" Gute der Normalklasse	402,788,241
" " " ermäßigten Klasse	876,059,146
" " in Wagenladungen à 100 Centner	3,334,710,777
" " " " à 200 "	4,455,160,102
" Steinkohlen und Coaks	7,818,204,638
vom Betriebs-Dienstgut	385,324,101
" Bau-Dienstgut	240,350,066
" Vieh	121,810,262
von Eisenbahn-Fahrzeugen zc.	100,844,131
überhaupt	17,839,459,823

Zurückgelegte
Centner-
Kilometer.

Die spezifische Güter-Frequenz betrug:

	pro Kilometer Centner-Kilometer:	in Procenten der verschiedenen Güterklassen:	Spezifische Güter- Frequenz.
beim Postgut	9,209	0,11 %	
" Eilgut	92,314	0,15 "	
beim Gut der Normalklasse	392,409	2,13 "	
" " " ermäßigten Klasse	853,485	4,19 "	
bei Wagenladungen à 100 Centner	3,248,780	18,17 "	
" " " " à 200 "	4,340,358	25,10 "	
" Steinkohlen und Coaks	7,616,742	43,18 "	
beim Betriebs-Dienstgut	375,395	2,11 "	
" Bau-Dienstgut	234,156	1,13 "	
" Vieh	118,671	0,17 "	
bei Eisenbahn-Fahrzeugen	98,246	0,16 "	
überhaupt	17,379,765		

Die Neben-Erträge brachten auf:

am Local-Verkehr . 660,954 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf. oder 86,198 % gegen 552,053 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. oder 94,142 %	
" Verbands-Verkehr 98,926 = 22 = 8 = " 13,102 % " 32,637 = 4 = 8 = " 5,138 %	
in Summa 759,880 = 25 = 10 = gegen 584,690 = 8 = 10 = in 1872,	
also mehr im Local-Verkehr . 108,900 Thlr. 29 Sgr. — Pfg. oder 19,173 %	
" " " Verbands-Verkehr 66,289 " 18 " — " 203,111 %	

Einnahme
aus Neben-
Erträgen.

Von den Nebenerträgen kommen im Durchschnitt auf jeden Centner Gut 0,11 Pfg., und auf jeden Centner und Kilometer 0,02 Pfg.

Einschließlich der Nebenerträge kommen von der Gesamt-Einnahme aus dem Güterverkehr:

auf Postgut	0,13 %	gegen	0,13 %	
" Eilgut	2,17 %	"	3,10 %	
" Gut der Normalklasse	5,17 %	"	5,13 %	
" " " ermäßigten Klasse	9,14 %	"		
" " in Wagenladungen à 100 Ctr.	19,16 %	"	49,10 %	
" " " " à 200 "	20,10 %	"		
" Eisenbahn-Fahrzeuge	0,14 %	"	34,15 %	
" Steinkohlen und Coaks	33,14 %	"	1,12 %	
" Bau-Dienstgut	1,13 %	"	1,15 %	
" Vieh	1,16 %	"	5,12 %	
" Nebenerträge	5,16 %	"		in 1872.

Verteilung
der Gesamt-
Einnahme
nach
Procenten.

Gesamt-
Ertrag des
Güter-
Verkehrs.

Der Gesamt-Güter-Verkehr brachte auf einschließlich der Neben-Erträge:

in 1873: 13,577,122 Thlr. 13 Sgr. 9 Pfg. und pro Kilometer Bahn 13,227 Thlr.

in 1872: 11,163,800 " 21 " — " " " " " 11,975 "

also in 1873 mehr: 2,413,321 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg. und pro Kilometer Bahn 1,252 Thlr.

Die Monate rangiren:

nach der Frequenz: Juli, Mai, October, August, September, Juni, März, December, November, April, Januar, Februar;

nach dem Ertrage: October, Juli, Mai, September, März, August, November, December, April, Juni, Januar, Februar.

Die verschiedenen beförderten Gütermassen ergeben sich aus der Anlage 22.

Von allen beförderten Gütern nehmen Kohlen und Coaks wiederum die erste Stelle ein, indem transportirt wurden 137,712,571 Centner, wovon allein 130,597,021 Centner von Bergisch-Märkischen Stationen zum Versand gebracht wurden, und zwar:

im Lokal-Verkehr	91,788,439	Centner
" Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Verkehr	7,248,900	"
" Preussisch-Braunschweigischen Verkehr	4,795,150	"
" Bergisch-Märkisch-Rheinischen-Rohproducten-Verkehr	4,150,908	"
" Sessisch-Rheinisch-Westfälischen Verkehr	4,013,212	"
" Westfälischen Verkehr	3,612,950	"
" Hannover-Rheinischen Verkehr	2,157,229	"
" Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischen Verkehr	1,997,858	"
" Bergisch-Hannoverschen Verkehr	1,916,575	"
" Rheinisch-Thüringischen Verkehr	1,601,704	"
" Bergisch-Märkisch-Thüringischen Verkehr	1,499,400	"
" Hannover-Halle-Arenschauser Verkehr	989,700	"
" Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg	910,380	"
" Bebra-Hanauer Verkehr	579,200	"
" Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr	556,400	"
" Nord-Belgischen-Verkehr via Bleyberg	521,400	"
" Berg.-Märk.-Cöln-Mind.-Rhein.-Nassauischer Verkehr	387,056	"
" Verkehr mit der Grand-Central-Belge Bahn	338,300	"
" Holländischen Verkehr via Venlo	329,800	"
" Niederländisch-Rheinischen Verkehr	283,260	"
" Bergisch-Märkisch-Bayerischen Kohlen-Verkehr	240,400	"
" Deutsch-Holländischen Verkehr	230,800	"
" Bergisch-Märkisch-Rheinischen-Saarbrücker Verkehr	218,200	"
" Nordbelgischen Verkehr via Maastricht	124,200	"
" Elsaß-Lothringer Verkehr via Bleyberg	46,000	"
" Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn	23,200	"
" Verbanke mit der Grand Luxemburg Bahn via Bleyberg	16,200	"
" " " " Berlin-Anhalter "	12,400	"
" Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verkehr	3,400	"
" Verkehr mit der Franz.-Nordbahn via Bleyberg	3,400	"
" " " " Lüttich-Maastrichter Bahn	800	"
" " " " Niederschlesisch-Märkischen Bahn	200	"

Rangiren der
Monate in
Frequenz und
Einnahme.

Beförderte
Güter nach
Gattungen.

Außer Steinkohlen und Coals wurden in Massen von über einer Million Centner transportirt:

Steine, roh und bearbeitet	23,276,706 Centner,
Eisen in Flossen, Gängen zc.	18,874,655 "
Eisenerze	13,644,913 "
Eisenbahn-Schienen	8,429,416 "
Bau- und Nutzholz	8,341,549 "
Traß, Lehm, Kies, Sand zc.	6,953,641 "
Getreide	6,219,943 "
Eisen- und Stahlwaaren	4,786,435 "
Eisen, verarbeitetes	4,370,589 "
Thamotte-, Dach-, Form- und Mauerziegel	4,149,316 "
Schwefelkies	2,382,815 "
Kalk, gebrannter	1,995,701 "
Kartoffeln	1,705,961 "
Kalksteine	1,699,300 "
Mühlenfabrikate	1,565,773 "
Eisenblech	1,526,063 "
Baumwollene, wollene, gemischte Waaren	1,377,494 "
Hülsenfrüchte, Samen und Saat	1,265,177 "
Maschinen und Maschinentheile	1,057,853 "
Eisengußwaaren	1,009,153 "

C. Telegraphen-Verkehr.

Die Anzahl der beförderten Privat-Depeschen betrug 182,981 gegen 142,901 im Jahre 1872, also mehr 40,080, oder 28,705 Procent.

Die Brutto-Einnahme belief sich auf 36,673 Thlr. 22 Sgr. 10 Pfg. gegen 28,938 Thlr. 2 Sgr. 8 Pfg., also mehr 7,735 Thlr. 20 Sgr. 2 Pfg. oder 26,774 Procent.

Von der Brutto-Einnahme ad 36,673 Thlr. 22 Sgr. 10 Pfg.

wurden an die Reichs-Telegraphen-Verwaltung und an fremde
Bahnverwaltungen als Gebühren-Antheil abgeführt 9,350 " 19 " 11 "

von der verbleibenden Summe ad 27,323 Thlr. 2 Sgr. 11 Pfg.

wurden an die Telegraphen-Beamten 10 Procent als Remunera-
tion gezahlt 2,732 " 9 " 3 "

so daß als Brutto-Ueberschuß bleiben 24,590 Thlr. 23 Sgr. 8 Pfg.

gegen 19,208 Thlr. 8 Sgr. 2 Pfg. in 1872, also mehr 5,382 Thlr. 15 Sgr 6 Pfg.

Nach Maßgabe der von den Depeschen zurückgelegten Strecken wurden hiervon verrecknet:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn 21,014 Thlr. 11 Sgr. 5 Pfg.

" " Ruhr-Sieg Eisenbahn 2,609 " 23 " 4 "

" " Zweigbahn Letmathe-Ferlohn 320 " 7 " 11 "

" " Obere Ruhrthal Bahn 509 " 1 " 9 "

" " Strecke Odenkirchen-Düren-Stolberg 137 " 9 " 3 "

Die bei den einzelnen Stationen aufgegebenen und angekommenen Depeschen ergeben sich aus der Anlage 23.

Gebührenfreie Staats-Depeschen wurden befördert 1,024 gegen 1,198 in 1872, also weniger 174 Depeschen.

Reichs-Telegraphen-Stationen befinden sich zu Aachen, Geilenkirchen, Erkelenz, Rheydt, Odenkirchen, Jülich, Eschweiler, Stolberg, Düren, M.-Glabbad, Biersen, Dülken, Crefeld, Uerdingen, Neuß, Düsseldorf, Ohligs-Wald, Solingen, Opladen, Mülheim am Rhein, Deutz, B.-Glabbad, Bensberg, Elberfeld, Barmen, Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep, Remscheid, Schwelm, Gevelsberg, Haspe, Hagen, Herdecke, Witten, Barop, Dortmund, Hoerde, Anna, Hamm, Werl, Soest, Ratingen, Kettwig, Werden, Hattingen, Langenberg, Menden, Arnsberg,

Privat-
Depeschen-
verkehr und
Ertrag.

Staats-
Depeschen-
verkehr und
Reichs-Tele-
graphen-
Stationen.

Meschede, Marsberg, Warburg, Cassel, Limburg, Iserlohn, Altena, Kreuzthal, Siegen, Bochum, Steele, Essen, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Duisburg und Ruhrort.

Die bei diesen gleichnamigen Eisenbahn-Stationen von dem Reichs- auf den Eisenbahn-Telegraphen übergegangenen Depeschen sind als „aufgegeben“ und die vom Eisenbahn- auf den Reichs-Telegraphen abgegebenen Depeschen als „angekommen“ bezeichnet.

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

Anlagen 8
bis 11.

Die Leistungen des Betriebs-Materials, die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung desselben, sowie der Verbrauch an Schmier-, Putz- und Heiz-Material ergeben sich aus den Anlagen 8 bis 11.

Bezüglich der Vergleichung der Leistungen der Personen-, Gepäck- und Güterwagen gegen das Jahr 1872 wird erläuternd angeführt, daß bis zum Schlusse des Jahres 1872, bis wohin eine Verbindung der Nordbahn mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nicht bestand, die Leistungen der Bergisch-Märkischen Wagen auf der Nordbahn und umgekehrt die der Wagen der Nordbahn auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als Leistungen fremder Wagen betrachtet werden mußten. Bei Vergleichung der Leistungen der eigenen Wagen auf fremden Bahnen ist ferner zu berücksichtigen der Umstand, daß durch die Eröffnung der Oberen Ruhrthalbahn die früheren Leistungen des eigenen Betriebsmaterials für den gesammten Verkehr von und nach Thüringen und weiter für die Strecke Söest-Warburg der Westfälischen Eisenbahn als Leistungen auf fremden Bahnen sich darstellten, während solche durch die Eröffnung der Ruhrthalbahn Leistungen auf der eigenen Bahn geworden sind.

A. Personen-Wagen.

Leistungen der
eigenen Per-
sonenwagen.

Die 561 Personen-Wagen haben mit ihren 1,532 Achsen durchlaufen:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn.	52,945,970 Achsenkilometer,
" " Ruhr-Sieg Bahn	3,144,284 "
" " Letmathe-Iserlohn-Zweigbahn	271,789 "
" " Strecke Schwerte-Bestwig	3,315,798 "
" " " Bestwig-Warburg	2,627,655 "
" " " Jülich-Düren-Stolberg	632,541 "

in Summa . 62,938,037 Achsenkilometer

gegen 50,225,280 Achsenkilometer in 1872, also mehr 12,712,757 Achsenkilometer.

Auf fremden Bahnen wurden durchlaufen 2,911,597 Achsenkilometer gegen 6,531,105 Achsenkilometer in 1872, also weniger 3,619,508 Achsenkilometer und betrug somit die Gesamtleistung der eigenen Wagen 65,849,634 Achsenkilometer gegen 56,756,385 Achsenkilometer in 1872, also in 1873 mehr 9,098,249 Achsenkilometer.

Leistungen
fremder
Personen-
wagen.
Unterhaltung
u. Reparatur
der Personen-
wagen.

Von fremden Personen-Wagen wurden 5,786,335 Achsenkilometer durchlaufen gegen 8,942,625 Achsenkilometer in 1872, also weniger 3,156,290 Achsenkilometer.

Die Unterhaltung der Personen-Wagen erforderte für Ersatzstücke und Reparaturen nach Abzug von 6,859 Thlr. Rückeinahme für alte Materialien überhaupt 165,968 Thlr. gegen 117,454 Thlr. in 1872, also in 1873 mehr 48,514 Thlr.

Es betrugen die Unterhaltungskosten pro Achsenkilometer:

		in Procenten	
		der Beschaffungskosten:	der Einnahme:
in 1873	0,91 Pf.	10,51	4,20
in 1872	0,74 "	8,81	3,74
mithin in 1873 mehr	0,17 Pf.	1,70	0,46

Ueber die größeren Reparaturen und Ersatzstücke ist Folgendes anzuführen:

Vier Wagen erhielten neue Oberkasten, 12 Wagen IV. Klasse wurden zu Wagen III. Klasse umgebaut, mit Defen versehen und erhielten je 5 Coupés à 10 Plätze und 2 Coupés à 8 Plätze = 58 Plätze, also in Summa 696 Sitzplätze. 6 Wagen erhielten neue Bremshäuschen und an 15 Stück wurden bedeutende Reparaturen an den Kopf- und Seitenwänden ausgeführt, sowie bei 7 Stück die Sitzplätze in den End-Coupés erneuert. Neu lackirt wurden im Ganzen 128 Wagen. Ferner wurden 9 Wagen ausgebessert und mit einem einmaligen Lackanstrich versehen, in 57 Wagen die Sitzplätze umgepolstert und die Wand- und Decken-Bekleidung erneuert; in 18 Wagen wurden die Sitzplätze, Sitzkissen und Armlehnen umgepolstert. — Neu tapezirt wurden 15 Wagen und in denselben die Polster reparirt und gereinigt.

Es wurden im Ganzen 422 Paar Räder abgedreht.

Zum Schmieren wurden verwendet 19,139 Kilogr. Schmiermaterial gegen 20,358 Kilogr. in 1872 mit 5,114 Thlr. Kosten für Material und Arbeitslohn gegen 6,416 Thlr. in 1872.

Schmieren der
Personen-
wagen.

Für das Achskilometer ergibt sich

	Material:	Kosten:
in 1873	0,28 Gramm,	0,03 Pfg.
in 1872	0,34 "	0,04 "
mithin in 1873 weniger	0,06 Gramm,	0,01 Pfg.

Die Kosten für das Schmieren an Material und Arbeitslohn werden für alle Wagengattungen zusammen auf einem gemeinschaftlichen Conto gebucht, und sind dieselben, sowie die Verbrauchsquantitäten, nach den von den verschiedenen Wagengattungen auf der eigenen Bahn geförderten Achskilometern repartirt, also für alle Wagengattungen gleich hoch. Bei dieser Vertheilung wurden außer den von den eigenen und fremden Gepäck- und Güterwagen geförderten 390,733,262 Achskilometern in Rechnung gezogen die von den eigenen Personenvagen auf eigener Bahn durchlaufenen 62,938,037 Achskilometer und die von den fremden Personen-Wagen auf eigener Bahn durchlaufenen 5,786,335 Achskilometer, in Summa also 68,724,372 Achskilometer.

Zum Putzen wurden verwendet:

25,735 Kilogr. Putzwolle und 2,341 Kilogr. Seife

gegen 18,946 " " " 1,545 " " in 1872

und an Kosten für Material und Arbeitslohn 29,679 Thlr. gegen 20,612 Thlr. in 1872 oder pro Achskilometer

Putzen der
Personen-
wagen.

	Putzwolle:	Seife:	Kosten:
in 1873	0,41 Gramm,	0,04 Gramm,	0,17 Pfg.
" 1872	0,38 "	0,03 "	0,15 "
mithin in 1873 mehr 0,03	Gramm,	0,01 Gramm,	0,02 Pfg.

Auch bei Vertheilung der Putzmaterialien und deren Kosten sind die oben angegebenen 62,938,037 Achskilometer zur Berechnung gezogen.

Die vorgekommenen Achsbrüche ergeben sich aus Anlage 14.

Achsbrüche.
Anlage 14.

B. Gepäck- und Güter = Wagen.

Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

1) die 266 Gepäckwagen incl. der 20 comb. Post- und Gepäckwagen:	
auf der Bergisch-Märkischen Bahn	18,371,881 Achskilometer.
" " Ruhr-Sieg Bahn	2,046,375 "
" " Letmathe-Ferlohner Zweigbahn	80,852 "
" " Strecke Bestwig-Schwerte	1,383,831 "
" " " Bestwig-Warburg	1,117,125 "
" " " Jülich-Düren-Stolberg	158,625 "
Summa	23,158,689 Achskilometer

gegen 17,780,820 Achskilometer in 1872, also mehr 5,377,869 Achskilometer;

Leistungen der
eigenen
Gepäck- und
Güterwagen.

2) die 17,729 Güterwagen:

	in gewöhnlichen Zügen:	in Arbeitszügen:	in Summa:
	Achskilometer:	Achskilometer:	Achskilometer:
auf der Berg.-Märk. Bahn	152,760,386	3,918,343	156,678,729
" " Ruhr-Sieg Bahn	30,129,822	— —	30,129,822
" " Letmathe-Herl. Zweigb. . . .	239,260	— —	239,260
" " Strecke Schwerte-Bestwig . .	14,660,348	478,821	15,139,169
" " " Bestwig-Warburg	10,008,914	245,373	10,254,287
" " " Jülich-Düren-Stolberg . . .	524,977	447,631	972,608
" " Volmethylbahn	13,308	222,166	235,474
Summa	208,337,015	5,312,334	213,649,349
gegen	166,643,888	3,707,033	170,350,921

in 1872.

Die Gesamtleistung betrug in 1873 also mehr 43,298,428 Achskilometer.

Auf fremden Bahnen haben zurückgelegt: die Bergisch-Märkischen Gepäckwagen 2,791,132 Achskilometer gegen 2,768,977 Achskilometer in 1872 und die Bergisch-Märkischen Güterwagen 120,390,102 Achskilometer gegen 141,924,736 Achskilometer in 1872, also in 1873 die Gepäckwagen mehr 22,155 Achskilometer, die Güterwagen weniger 21,534,634 Achskilometer.

Die Gesamtleistungen der eigenen Gepäck- und Güterwagen betragen somit 359,989,272 Achskilometer gegen 332,825,454 Achskilometer in 1872, also in 1873 mehr 27,163,818 Achskilometer.

Leistungen
der fremden
Gepäck- und
Güterwagen.

Von fremden Wagen wurden durchlaufen auf der eigenen Bahn:		
von den Gepäckwagen	3,428,701	Achskilometer auf der Berg.-Märkischen Bahn,
" " "	86,421	" " " Schwerte-Bestwig,
" " "	77,701	" " " Bestwig-Warburg,
" " Güterwagen	113,419,991	" " " Berg.-Märkischen Bahn,
" " "	10,859,077	" " " Ruhr-Sieg Bahn,
" " "	43,248	" " " Letmathe-Herlohner Zweigbahn,
" " "	10,073,610	" " " Strecke Schwerte-Bestwig,
" " "	9,089,835	" " " Strecke Bestwig-Warburg,
" " "	169,766	" " " Strecke Jülich-Düren-Stolberg,
" " "	2,736	" " " Volmethylbahn,
" " Kaiserl. Postwagen	5,437,274	" " " Berg.-Märkischen Bahn,
" " " "	403,892	" " " Ruhr-Sieg Bahn,
" " " "	456,752	" " " Strecke Schwerte-Bestwig.
" " " "	376,220	" " " Bestwig-Warburg.

im Ganzen somit . . . 153,925,224 Achskil. in 1873 gegen 129,568,050 Achskil. in 1872, also in 1873 mehr 24,357,174 Achskilometer; ausschließlich der Postwagen betragen die Leistungen der fremden Gepäck- und Güterwagen 147,251,086 Achskilometer und die der Güterwagen allein 143,658,263 Achskilometer. Es haben somit fremde Gepäck- und Güterwagen auf Bergisch-Märkischen Strecken mehr durchlaufen als Bergisch-Märkische Wagen auf fremden Bahnen 24,069,852 Achskilometer.

Leistungen der
eigenen
Wagen auf
fremden
Bahnen und
fremder
Wagen auf
beidseitigen
Bahnen.

Die Leistungen der eigenen Wagen auf den einzelnen fremden Bahnen und die der einzelnen fremden Wagen auf der eigenen Bahn ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

Kaufende Nr.	Eisenbahn und Wagen - Eigenthümer.	Von Bergisch-Märkischen Wagen sind auf den neben- bezeichneten Bahnen zurückgelegt Kilometer.	Die Wagen der neben- bezeichneten Bahnen haben auf der Berg- Märk. Bahn zurückgelegt Kilometer.	Kaufende Nr.	Eisenbahn und Wagen - Eigenthümer.	Von Bergisch-Märkischen Wagen sind auf den neben- bezeichneten Bahnen zurückgelegt Kilometer.	Die Wagen der neben- bezeichneten Bahnen haben auf der Berg- Märk. Bahn zurückgelegt Kilometer.
1	Altona-Kieler Bahn	139,234	46,398	40	Lüttich-Mastrichter Bahn	68,598,189	78,662,949
2	Aufsig-Teplitzer Bahn	27,222	30,887	41	Lemberg-Gzernowiz-Jassy Bahn	701,425	1,037,889
3	Alsfeld-Friemauer Bahn	466	156,315	42	Magdeburg-Halberstadter Bahn	5,262	—
4	Bairische Staatsbahn	630,602	213,873	43	Magdeburg-Leipzig-Göthm-Halle Bahn	4,326,574	4,251,507
5	Bayerische Ostbahn	618,527	490,189	44	Main-Neckar Bahn	33,080	1,032,673
6	Bayerische Staatsbahn	2,643,078	1,775,506	45	Main-Wefer Bahn	839,584	811,530
7	Bebra-Hanauer Bahn	1,795,954	8,503,387	46	Märkisch-Posener Bahn	3,632,430	4,178,832
8	Belgische Staatsbahn	6,284,752	6,729,709	47	Märkisch-Posener Bahn	161,131	49,496
9	Berlin-Anhalter Bahn	256,832	468,573	48	Nassauische Bahn	345,515	2,241,785
10	Berlin-Görlitzer Bahn	401,226	17,908	49	Niederländische Rheinbahn	643,234	1,140,865
11	Berlin-Hamburger Bahn	59,805	108,941	50	Niederländische Staatsbahn	1,412,362	3,856,857
12	Berlin-Potsdam-Magdebg. Bahn	7,111,981	9,554,599	51	Niederländisch-Märkische Bahn	1,714,142	707,726
13	Berlin-Stettiner Bahn	448,989	329,168	52	Nordhausen-Erfurter Bahn	87,468	344,257
14	Böhmische Nordbahn	—	6,379	53	Oberheßische Bahn	188,427	511,056
15	Böhmische Westbahn	139,985	76,761	54	Oberheßische Bahn	450,545	167,153
16	Braunschweigische Bahn	11,463,140	6,948,599	55	Oesterreichische Staatsbahn	770,558	5,748,420
17	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	62,848	29,948	56	Oesterr. Süd- u. Nordwestbahn	530,800	328,353
18	Buschtchbrader Bahn	22,605	6,134	57	Oldenburgische Bahn	157,670	282,903
19	Böln-Mindener Bahn	19,031,403	17,428,922	58	Ostpreussische Südbahn	—	880
20	Crefeld-Kreis-Kempener Bahn	40,980	141,794	59	Pilsen-Briesen (Komotau)	4,934	—
21	Dux-Bodenbacher Bahn	3,001	—	60	Pfälzische Bahnen	204,434	263,598
22	Elbsig-Lothringische Reichsbahn	2,080,616	1,317,133	61	Prag-Dux	3	—
23	Frankfurt-Hanauer Bahn	1,134	—	62	Preussische Ostbahn	1,135,265	798,850
24	Friedr.-Franz Bahn (Medlenbg.)	9,672	34,859	63	Rechte Oder-Ufer Bahn	23,230	23,733
25	Galizische Carl-Ludwigs Bahn	20,535	14,164	64	Rheinische Bahn	6,860,771	9,156,069
26	Grag-Röflacher Bahn	797	—	65	Rhein-Nahe u. Saarbrücker Bahn	525,657	452,660
27	Grand-Central-Beige Bahn	2,052,317	5,435,211	66	Sächsischer Staatsbahn	2,047,182	1,914,717
28	Halle-Casseler Bahn	751,104	1,454,033	67	Schweizer Bahnen	28,693	—
29	Halle-Sorau-Gubenener Bahn	96,489	26,496	68	Süd-Norddeutsche Verbindungs- Bahn	56,763	—
30	Hannoversche Staatsbahn	5,794,270	4,958,244	69	Thüringer Bahn	12,798,422	—
31	Hannoversche Staatsbahn	—	28,593	70	Thüringer-Gera-Gleich-Götta- Leinefeld- und Werra Bahn	—	22,893,451
32	Hannover-Altenbeken	3,190,819	13,299,581	71	Turnau-Kralup-Prager Bahn	171	—
33	Hessische Ludwigsbahn	760,779	1,136,580	72	Thess.-Arab-Temesvarer Bahn	—	174,718
34	Homburger Bahn	37,403	4,773	73	Ungarische Staatsbahn	955	68,301
35	Kaiserin-Elisabeth Bahn	100,343	34,506	74	Boiariberger Bahn	185	—
36	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	95,740	113,383	75	Warschau-Wien-Bromberger Bahn	78,419	6,794
37	Kaiser-Franz-Joseph Bahn	60,275	901,698	76	Westfälische Bahn	17,391,874	19,066,521
38	Leipzig-Dresdener Bahn	2,263,226	1,805,042	76	Württembergische Staatsbahn	337,997	55,054
39	Lübeck-Büchener Bahn	100,040	34,663				
	Latus	68,598,189	78,662,949		Summa	126,092,831	160,229,397

Für die Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen sind nach Abzug von 37,499 Thlr. Rück-
einnahmen für altes Material verausgabt 874,521 Thlr. gegen 630,153 Thlr. in 1872, also in
1873 mehr 244,368 Thlr.

Unterhaltung
der Gepäck- u.
Güterwagen.

Die Unterhaltungskosten betrugen:

in Procenten

	pro Achskilometer:	der Beschaffungskosten:	der Einnahme:
in 1873	0,187 Pfg.	5,112	6,143
" 1872	0,168 "	4,153	5,196
mithin in 1873 mehr	0,119 Pfg.	0,959	0,947

Es fanden folgende größere Reparaturen statt:

Zwei Gepäckwagen Nro. 220 und 221 wurden umgebaut und neu lackirt; 1,907 ältere offene
Güterwagen erhielten neue Kasten. 1,219 unbrauchbare Radbandagen wurden durch neue Buddel-
stahl- resp. Gußstahlbandagen ersetzt. 42 Stück Gußstahl- und 16 Stück gußeiserne Achsen, 149
Satz Scheibenräder, 1576 Tragfedern, ferner 9 Stück leberne und 169 Stück leinene Wagen-

decken wurden neu beschafft resp. erneuert. Ferner wurde mit dem Neubau demontirter, älterer, offener Güterwagen à 100 Ctr. Ladefähigkeit fortgefahren.

Schmieren der
Gepäck- und
Güterwagen.

Zum Schmieren wurden verwendet 108,800 Kgr. Schmiermaterial gegen 100,567 Mgr. in 1872 und 29,074 Thlr. für Material und Arbeitslohn gegen 31,003 Thlr. in 1872 und pro Achskilometer:

	an Material:	an Kosten:
in 1873	0,28 Gramm.	0,03 Pfg.
„ 1872	0,32 „	0,04 „
mithin 1873 weniger	0,04 Gramm.	0,01 Pfg.

Bezüglich der Vertheilung der für alle Wagengattungen gemeinschaftlich gebuchten Kosten für das Schmieren wird auf die Anführungen bei den Personenwagen verwiesen und noch bemerkt, daß bei dieser Vertheilung in Betracht gezogen sind die Achskilometer der eigenen Wagen auf eigener Bahn mit Einschluß der comb. Post- und Gepäckwagen mit 299,746,075 Achskilometer,

der fremden Wagen auf eigener Bahn 153,037,421 „

„ „ Postwagen „ „ „ 6,674,138 „

in Summa: 459,457,634 Achskilometer.

Reinigen und
Putzen der
Gepäck- und
Güterwagen.

Zum Reinigen der Güterwagen wurden 5,219 Stück Reiser-Besen verwendet. Die Kosten hierfür und die Löhne für die Reinigung sind nicht besonders verrechnet, indem die Reinigung in den Werkstätten mit besorgt wurde.

Zum Putzen der Gepäck- und Postwagen wurden verwendet:

13,668 Kilogr. Putzlappen und Putzwolle und 1242 Kilogr. Seife

gegen 11,005 „ „ „ „ „ 882 „ „ in 1872

und an Kosten für Material und Arbeitslohn 15,762 Thlr. gegen 12,752 Thlr. in 1872 und pro Achskilometer:

	Putzwolle:	Seife:	Kosten:
in 1873	0,41 Gramm,	0,04 Gramm,	0,17 Pfg.,
in 1872	0,39 „	0,03 „	0,17 „
mithin in 1873 mehr	0,02 „	0,01 „	— „

Bei der Vertheilung des Putzmaterials und der Kosten hierfür, sowie der Putzerlöhne sind zur Berechnung gezogen die von den eigenen Gepäckwagen zurückgelegten:

23,158,689 Achskilometer,

die von den fremden desgl. 13,592,823 „

„ „ „ Postwagen desgl. 6,674,138 „

also in Summa 33,425,650 Achskilometer.

Achsbürche.

Die vorgekommenen Achsbürche ergeben sich aus Anlage 14.

C. Locomotiven und Tender.

Leistungen der
Locomotiven.

Es waren am Schlusse des Jahres im Ganzen einschließlich der Locomotiven der Nordbahn und der 165 Stück neu gelieferten 706 Locomotiven vorhanden.

Von den neu gelieferten wurden 111 in der ersten und 53 in der zweiten Hälfte des Jahres successive in Betrieb genommen und eine Maschine (Vulkan Nr. 500) zur Weltausstellung in Wien dirigirt. Ausrangirt resp. verkauft wurden die Locomotiven Nr. 51, 242, 249, sowie die früheren hessischen Nordbahn-Locomotiven Nr. 3 und 31. Die vorerwähnte Locomotive Nr. 500 ist im Jahre 1873 überhaupt nicht im Betriebe gewesen und die verkauften Locomotiven haben nur einen Theil des Jahres Dienst geleistet. Die Dienstleistungen dieser zeitweise außer Betrieb

gewesenen und der neu gelieferten Locomotiven, im Ganzen 170 Stück, können auf ein Jahr reducirt nur für 106 Maschinen in Ansatz gebracht werden, so daß sich der im Dienst gewesene Bestand für das ganze Jahr im Durchschnitt auf 642 Locomotiven feststellt.

Diese Maschinen haben im Ganzen 159,260 Tage Dienst geleistet, so daß auf jede Maschine 248,1 Dienstage kommen gegen 256,1 im Jahre 1872. Außerdem haben die ausrangirten und der Bau-Abtheilung überwiesenen Locomotiven 34 Nr. 254 und 5 Nr. 255 noch zusammen an 400 Tagen beim Bau Dienst geleistet und zwar meist Arbeitszüge auf der oberen und mittleren Ruhrthal- sowie auf der Volmethal-Bahn gefahren.

An Wegstrecken wurden gefahren von eigenen Locomotiven auf eigener Bahn:

in den Courier- und Schnellzügen	769,579,75	Kilometer gegen	551,483,75	Kilometer
" " Personenzügen	4,009,784,73	"	3,450,898,78	"
" " Güter- u. gemischten Zügen	6,656,846,73	"	5,686,297,70	"
" " Arbeitszügen	220,021,75	"	220,542,70	"
von Reserve-Maschinen				
als Vorspann	890,436,70	"	613,695,73	"

Summa . . . 12,546,667,76 Kilometer gegen 10,522,916,76 Kilometer
als leere Maschinen

wurden gefahren . . . 1,488,939,70 " " 1,023,839,73 "

so daß sich ergeben . . . 14,035,606,76 Kilometer gegen 11,546,755,79 Kilometer.

Nach den einzelnen Bahnstrecken vertheilt, ergeben sich von den vorgedachten Nutz- und leeren Kilometern für die

	Nutz-Kilometer.		Nutz-Kilometer.	Leer-Kilom.		Leer-Kilom.
Bergisch-Märkische Bahn	11,281,117,76	gegen	9,270,477,73	1,347,267,77	gegen	873,326,73
Ruhr-Sieg Eisenbahn	1,218,279,70	"	1,202,628,70	127,719,78	"	135,409,75
Petmathe-Isrl. Zweigbahn	47,271,70	"	49,811,73	13,951,75	"	15,103,75
Summa	12,546,667,76	gegen	10,522,916,76	1,488,939,70	"	1,023,839,73

Außerdem sind von den auf fremden Bahnen in Verwendung gewesenen eigenen Locomotiven bis ult. 1873 114,426,78 Kilometer zurückgelegt und zwar: bei dem Militär-Transport auf der Main-Wefer Bahn zwischen Frankfurt a./M. und Cassel 3,181,75 Kilometer; auf der Belgischen Staatsbahn zwischen Landesgrenze und Welkenraedt 68,314,75 Kilometer, sowie auf der Thüringischen Eisenbahn zwischen Gerstungen und Eisenach 42,930,78 Kilometer. Mit leerer Maschine wurden auf der Belgischen Staatsbahn 615,70 Kilometer und auf der Thüringischen Bahn 3,995,73 Kilometer gefahren.

Es sind gefahren pro Locomotive:

1873 in 248,1 Dienstagen	21,862 Loc.-Kilom.,	19,543 Nutz-Kilom.
1872 " 251,78 " "	22,291 " "	20,315 " "
also im Jahre	3,7 " "	429 " "
1873 weniger		772 " "

ferner pro Dienstag und Locomotive:

in 1873	88 Loc.-Kilom.,	79 Nutz-Kilom.,
" 1872	89 " "	81 " "

also in 1873 weniger 1 Kilometer, 2 Nutz-Kilometer.

Für den Rangirdienst sind die Locomotiven außerdem mit 914,133 Rangirstunden gegen 706,879 Stunden in 1872, oder, den Tag zu 12 Stunden gerechnet, mit 76,178 Tagen gegen 58,907 Tage in 1872 in Anspruch genommen worden.

Der größte Theil dieses Dienstes ist durch 175 Rangirmaschinen geleistet, von denen 4 in Aachen, 1 in Herzogenrath mit Rohlscheidt, 5 in M.-Glabbach, 1 in Biersen, 1 in Crefeld, 4 in Homburg,

Locomotiv-
Rangirdienst.

2 in Neuß, 1 in Eschweiler, 1 in Jülich, 1 in Düren, 5 in Düsseldorf, 1 in Erkrath mit Hochdahl, 1 in Ohligs-Wald, 3 in Mülheim a. Rh. mit B.-Glabbach, 1 in Deutz, 4 in Bohwinkel, 7 in Elberfeld mit Barmen, 3 in Barmen-Rittershausen, 1 in Remscheid, 6 in Bochum, 9 in Steele mit Dahlhausen, 3 in Hattingen mit Dahlhausen, 3 in Essen, 5 in Mülheim a. d. Ruhr mit Styrum, 4 in Oberhausen, 7 in Ruhrort-Rhein mit Hafen, 13 in Duisburg, 2 in Langenberg mit Kupferdreh, 1 in Kettwig mit Kupferdreh, 5 in Hagen mit Haspe, 10 in Witten mit Annen, 6 in Langendreer mit Marten, 10 in Dortmund mit Hörde, Barop und Dortmundersfeld, 8 in Holzwickede, 1 in Unna, 4 in Hamm, 3 in Soest, 2 in Letmathe, 1 in Altena, 2 in Altenhundem, 1 in Kreuzthal, 4 in Siegen mit Haardt, 2 in Schwerte, 2 in Arnsberg, 2 in Bestwig-Muttlar, 1 in Bredegar, 2 in Warburg, 1 in Hümme, 5 in Cassel, 1 in Bebra und 2 in Gerstungen täglich im Feuer waren.

Rechnet man jede der geleisteten 914,133 Rangirfstunden zu einer Locomotivmeile, so sind zuzüglich der erwähnten Kilometer im Ganzen 20,891,604₀ Kilometer gegen 1,6848,348₈ Kilometer im Jahre 1872 gefahren, und stellt sich alsdann die Dienstleistung:

pro Jahr und Locomotive:	pro Dienstofftag und Locomotive:
in 1873 auf 32,541 Locomotiv-Kilometer,	131 Locomotiv-Kilometer.
in 1872 „ 32,526 „	129 „
in 1873 mehr 15 Locomotiv-Kilometer,	mehr 2 Locomotiv-Kilometer.

In der nachstehenden Uebersicht werden die größten Leistungen einzelner Locomotiven denen der beiden letzten Jahre gegenüber gestellt.

Größte
Leistungen
einzelner
Locomotiven.

Es wurden gefahren:	von den nachbenannten Maschinen					
	in 1873.		in 1872.		in 1871.	
		Meilen:		Meilen:		Meilen:
Im Personenzugdienste	Dosse . .	8,508 ₀	Seine . .	8,893 ₁	Baar . .	8,412 ₀
	Inster . .	7,955 ₈	Alm . .	8,819 ₂	Mosel . .	7,728 ₄
	Unstrut . .	7,892 ₅	Bleiche . .	8,728 ₈	Nabe . .	7,722 ₁
	Bleiche . .	7,882 ₁	Baag . .	8,602 ₈	Hübener . .	7,650 ₈
	Berefina . .	7,685 ₈	Hübener . .	8,348 ₅	Havel . .	7,462 ₇
	Diebenow . .	7,470 ₃	Bober . .	8,298 ₂	Main . .	7,456 ₆
	Regnitz . .	7,236 ₂	Rahrbach . .	8,174 ₃	Ostmann . .	7,421 ₆
	Seine . .	7,175 ₂	Bode . .	7,992 ₄	Mur . .	7,400 ₇
Im Güterzugdienste	Nro. 661 . .	5,635 ₂	Nr. 426 . .	5,462 ₀	Mrossen . .	5,392 ₃
	„ 651 . .	5,493 ₅	„ 450 . .	5,426 ₃	Nro. 378 . .	5,264 ₃
	„ 482 . .	5,425 ₇	„ 447 . .	5,246 ₇	Arnsheim . .	5,105 ₁
	Baderborn . .	5,231 ₆	„ 483 . .	5,238 ₄	Styrum . .	4,873 ₅
	Nro. 475 . .	5,138 ₄	Lüttich . .	5,023 ₉	Königsgräß . .	4,852 ₂
	„ 462 . .	5,093 ₉	Nr. 471 . .	4,996 ₅	Graefrath . .	4,762 ₉
	„ 477 . .	5,059 ₅	Dege . .	4,948 ₃	Aprath II . .	4,676 ₀

Gefahren wurden 1,095 Courierzüge, 4,015 Schnellpersonenzüge, 94,535 Personenzüge, 709 Extra-Personenzüge, 27,010 combinirte Züge, 88,970 Güterzüge, 14,104 Extragüterzüge, 8,710 Arbeitszüge, in Summa 239,148 Züge gegen 250,790 in 1872, wovon die Courierzüge eine durchschnittliche Stärke von 12, die Schnellpersonenzüge von 15, die Personenzüge von 20, die combinirten Züge von 20, die Güterzüge von 68 und die Arbeitszüge von 30 Achsen hatten.

Mit allen Zügen sind gefördert:

bei den Courier- und Schnellzügen	6,994,269 Achskilometer
„ „ Personenzügen	95,155,753 „
„ „ Güterzügen	351,995,278 „
„ „ Arbeitszügen	5,312,335 „

in Summa 459,457,635 Achskilometer;

von den Zugmaschinen allein . 405,546,570 Achskilom. oder 54,072,876 Achsmeilen,

von den Zugmaschinen mit Vorspann 53,911,065 „ „ 7,188,142 „

Gefahrene
Züge
u. geförderte
Achsen-
Kilometer
resp. Achs-
Meilen.

Der den Zugmaschinen geleistete Vorspann vertheilt sich in 38,471,775 gefahrene Achskilometer auf horizontaler Bahn und 15,439,290 gefahrene Achskilometer bei Steigungen. Von jeder der 642 Locomotiven wurden im Durchschnitt 715,666 Achskilometer gefördert und ist hierbei die Achse zu circa 100 Ctr. brutto angenommen. Im Jahre 1872 wurden gefördert überhaupt 376,787,325 Achskilometer und pro Locomotive 695,179₈ Achskilometer, also im Jahre 1873 pro Locomotive mehr 20,486₈ Achskilometer.

Es mußte Vorspann gegeben werden bei 53,911,065 Achskilometern oder bei 11₇ Procent der überhaupt geförderten 459,457,635 Achskilometer, gegen 11₂ Procent im Vorjahre.

An Heizmaterial — halbfette melirte Flammkohle — war erforderlich:

202,613,000₀ Klg. gegen 150,427,630₀ Klg. in 1872 für den regelmäßigen Fahr- und Rangirdienst, Heizmaterial
und
dessen Kosten.

34,114,600₀ „ „ 23,281,390 „ „ „ zum Anheizen und Stationiren, also überhaupt 236,727,600₀ Klg. gegen 173,709,020 Klg. in 1872 im Werthe von 1,149,471 Thlr. 27 Sgr. 1 Pfg. incl. 24,631 Thlr. 24 Sgr. — Pfg. Kosten für 11,474₁₇ Cbm. Holz, welches zum Anheizen verwandt wurde. Im Jahre 1872 betrug der Werth der verwendeten Heizmaterialien 761,954 Thlr. 26 Sgr. 6 Pfg., also in 1873 mehr 387,517 Thlr. — Sgr. 7 Pfg.

Es ergeben sich pro Nutzkilometer:

in 1873 18₇₀ Kilogramm Kohlen im Werthe von 32₆₈ Pfg.,

„ 1872 16₅₁ „ „ „ „ „ 26₀₇ „

also in 1872 mehr . 2₁₉ Kilogramm Kohlen im Werthe von 6₆₁ Pfg.

Die laufende Reparatur erforderte:

für Ersatzstücke 257,970 Thlr. 21 Sgr. 8 Pfg. Unterhaltung
und
Reparatur der
Locomotiven.

für die übrige Reparatur 620,759 „ 16 „ 8 „

in Summa also . 878,730 Thlr. 8 Sgr. 4 Pfg.

für altes Material sind in Rückeinnahme gekommen 62,233 „ 1 „ 4 „

so daß nach Kürzung derselben an Kosten für Ersatz-

stücke und Reparatur überhaupt bleiben 816,497 Thlr. 7 Sgr. — Pfg.

Es ergeben sich pro Nutzkilometer:

für Ersatzstücke 0₆₁ Sgr. gegen 0₄₄ Sgr. in 1872

für die übrige Reparatur 1₄₇ „ gegen 1₃₃ „ in 1872

zusammen 2₀₈ Sgr. gegen 1₇₇ Sgr. in 1872.

und nach Abzug der Rück-

Einnahme für altes Material 1₉₃ „ gegen 1₆₁ „ in 1872.

Bezüglich größerer Reparaturen und Ersatzstücke ist hervorzuheben, daß neue Feuerkisten erhalten haben die Locomotiven: Havel, Steele, Müßen, Remscheid, Ruhrort, Maastricht, Dresden, Hamburg, Rüttringhausen, Dhlm, Sundwig, Alschaffenburg, Andernach, Bamberg, Eschweiler, Rhein, Düsseldorf, Ratingen, Donau, Cüstrin, Dülken, Alalante, Hercules, Papin, Falke, Titan; außerdem wurden diese bereits im Vorjahre in Angriff genommenen Arbeiten bei den Locomotiven Emden, Concordia, Ober, Eber, Mühne, Westhofen, Cabel, Agger beendet. Bei allen diesen Locomotiven wurde gleichzeitig eine Hauptreparatur resp. theilweise Erneuerung des Kessels vorgenommen. An Ersatzstücken gelangten zur Verwendung: mehrere complete Dampfcylinder, 238 Treibrad-Bandagen von Gußstahl, 8 Treibrad-Bandagen von Puddelstahl, 73 Laufrad-Bandagen von Gußstahl, 254 Tenderrad-Bandagen von Puddelstahl, 16 Tenderrad-Bandagen von Gußstahl, 1 Tenderachse von Puddelstahl, 42 Locomotivachsen von Gußstahl, 8,026 eiserne Siederöhre und 51 messingene Siederöhre.

Nadreifen wurden abgedreht: 892 Paar Treibräder, 285 Paar Laufräder, 1,030 Paar Tenderäder, im Ganzen 2,207 Paar Nadreifen.

Kosten für
Putzen und
Schmieren der
Locomotiven.

Die Kosten für Putzen und Schmieren der Locomotiven und Tender betragen pro Nutz-Kilometer:
an Schmiermaterial: für Schmieren und Putzen:

in 1873	0,035 Kilogramm	8,08 Pfg.
in 1872	0,033 "	8,74 "
also in 1873 mehr	0,002 Kilogramm	0,08 Pfg.

An Arbeitslohn für das Putzen der Locomotiven und Tender sind im Ganzen verausgabt worden 145,017 Thlr. — Sgr. 5 Pfg. gegen 111,320 Thlr. 8 Sgr. 4 Pfg. in 1872, also 1873 mehr 33,696 Thlr. 22 Sgr. 1 Pf. Durchschnittlich waren täglich 567 Putzer gegen 440 Putzer in 1872 mit einem Durchschnittslohnsatz von 22 Sgr. 8 Pf. gegen 21 Sgr. in 1872 beschäftigt.

Gesamt-
Unterhal-
tungskosten.

Die Gesamt-Unterhaltungskosten für Reparatur, Putzen und Schmieren betragen 1,121,825 Thlr. 22 Sgr. 2 Pfg. gegen 820,705 Thlr. 22 Sgr. 7 Pfg. in 1872, also in 1873 mehr 301,119 Thlr. 29 Sgr. 7 Pfg. und

	pro Nutz-Kilometer:	pro Wagenachs-Kilometer:
in 1873	32,18 Pfg.	0,87 Pfg.
in 1872	28,07 "	0,78 "
also in 1873 mehr	4,11 Pfg.	0,09 Pfg.

Achsenbrück.

Die vorgekommenen Achsenbrüche ergeben sich aus Anlage 14.

Kosten der

Zugkraft.

Anlage 12.

Die Kosten der Zugkraft ergeben sich aus Anlage 12 und betragen dieselben hiernach 3,030,363 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. gegen 2,387,811 Thlr. 2 Sgr. 5 Pf., also mehr 642,552 Thlr. 4 Sgr. 6 Pf. und pro Nutz-Kilometer 7 Sgr. 2,05 Pf. gegen 6 Sgr. 9,09 Pf., also mehr 5,26 Pf. oder 6,44 Procent.

D. Werkstättenbetrieb.

Werkstätten-
dienst.

Nach Zweck und Bedeutung der Werkstätten werden Central-Werkstätten, Hauptwerkstätten und Nebenwerkstätten unterschieden.

Die größeren Reparaturen, welche die meisten Hilfswerkzeuge erfordern, sind in den Central-Werkstätten concentrirt, die kleinen und mittleren Reparaturen dagegen decentralisirt. Die Central-Werkstätten dienen für den ganzen Bahnbezirk und sind der Direction unterstellt, die Haupt- und Nebenwerkstätten stehen dagegen unter Leitung der Eisenbahn-Commissionen. Die kleinen mit dem Locomotivschuppen im Zusammenhange stehenden Nebenwerkstätten haben in der Regel nur diejenigen kleinen Reparaturen an den Locomotiven auszuführen, welche sich an den Ruhe-tagen beseitigen lassen.

Die Central-Werkstätte für Locomotiv- und Wagen-Reparatur befindet sich in Witten. In Folge der Vermehrung der Betriebsmittel reicht dieselbe jedoch nicht mehr aus, und wird die Verlegung der Wagenreparatur beabsichtigt, wohnächst die Werkstätte zu Witten ausschließlich als Central-Locomotiv-Reparatur-Werkstätte bestehen bleiben wird.

Haupt-Werkstätten befinden sich:

in Crefeld	für den Bezirk der Commission Aachen,
" Elberfeld	" " " " " Düsseldorf,
" Langenberg	" " " " " Essen,
" Siegen	" " " " " Altona,
" Arnberg	in der zweiten Hälfte des Jahres 1873 in Betrieb genommen,
	für den Bezirk der Commission Cassel und zwar für die Obere Ruhrthalbahn,
" Cassel	gemeinschaftlich für die Hessische Nordbahn und die Main-Weßer
	Bahn und letzterer Verwaltung ausschließlich unterstellt.

In der Central-Werkstätte zu Witten hatten wir leider einen bedeutenden Brand zu beklagen; in der Nacht vom 28. bis 29. Juli brannte nämlich aus nicht ermittelten Ursachen die bei zwei verschiedenen Versicherungs-Gesellschaften versicherte zweistöckige Dreherei gänzlich nieder und setzte dieselben mit den werthvollsten Maschinen ausgerüsteten Theil außer Thätigkeit. Durch vermehrte Benutzung der übrigen Werkstätten, Hinausschiebung größerer Reparaturen und Benutzung der bereitwilligst offerirten Hilfe benachbarter Werke ist es jedoch gelungen, die zum Betriebe erforderliche Locomotivkraft rechtzeitig vorzuhalten. Der Wiederaufbau und die Inbetriebsetzung der abgebrannten Dreherei ist noch vor Jahreschluss erfolgt.

Die in den einzelnen diesseitigen Werkstätten durchschnittlich beschäftigt gewesenene Arbeiter, sowie die an dieselben gezahlten Löhne ergeben sich aus folgender Uebersicht:

Uebersicht der in den Werkstätten beschäftigt gewesenene Arbeiter.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Werkstätten.	Anzahl der durchschnittlich beschäftigt gewesenen		In Summa Arbeiter.	Geleistete Tagewerke			Es wurden gezahlt.						Durchschnittlich pro Tag			Bemerkungen.	
		Hand- werker.	Hand- arbeiter		in Tage- lohn.	in Accord.	in Summa.	für Lohn- arbeiten.		für Accord- arbeiten.		in Summa.	in Lohn.	in Accord.	in Summa.			
								Thlr. S. P.	Thlr. S. P.	Thlr. S. P.	Thlr. S. P.					Thlr. S. P.		Thlr. S. P.
1	Aachen M.	5	—	5	1,414	—	1,414	1,240	27	1	—	—	1,240	27	1	26,3	Der hohe Lohn- satz ist in Folge der Zulage für auswärtige Beschäftigung entstanden. Wie pos. 3.	
2	Aachen L.	36	3	39	11,632	294	11,926	10,048	19	7	312	29	4	10,361	18	11		26,0
3	Herzogenrath	1	1	2	719	—	719	714	3	—	—	—	—	714	3	—		29,9
4	M.-Glabbech	39	8	47	12,652	1,148	13,800	9,655	3	6	1,472	25	—	11,127	28	6		38,4
5	Gresfeld	291	50	341	48,764	62,228	110,992	34,975	27	7	79,165	6	—	114,141	3	7		38,2
6	Somborg	19	3	22	7,810	281	8,091	6,156	27	6	339	16	11	6,496	14	5		36,3
7	Neuß	7	—	7	2,001	—	2,001	1,711	15	0	—	—	—	1,711	15	6		25,6
8	Benlo	1	—	1	143	—	143	114	12	—	—	—	—	114	12	—		24,0
9	Bülich	3	—	3	211	—	211	240	29	6	—	—	—	240	29	6		34,2
10	Obercaffel	2	—	2	546	—	546	499	12	—	—	—	—	499	12	—		27,4
11	Düsseldorf	59	23	82	19,931	7,841	27,772	18,111	23	4	11,824	17	8	29,936	11	—		45,2
12	Hochdahl	1	—	1	215	—	215	200	20	—	—	—	—	200	20	—		28,0
13	Ohligs-Wald	2	—	2	245	—	245	217	27	6	—	—	—	217	27	6		26,7
14	Mülheim a. Rh.	43	6	49	11,679	—	11,679	10,497	10	2	—	—	—	10,497	10	2		26,9
15	Deutz	4	1	5	2,090	—	2,090	1,765	29	—	—	—	—	1,765	29	—		25,4
16	Kettwig	1	—	1	33	—	33	30	7	6	—	—	—	30	7	6		27,5
17	Bohswinkel	1	—	1	374	—	374	352	23	—	—	—	—	352	23	—		28,3
18	Langenberg	127	22	149	36,852	21,711	58,563	29,770	25	7	32,465	17	—	62,236	12	7		44,8
19	Elsfeld	183	45	228	32,262	36,863	69,125	25,802	3	10	50,569	3	3	76,371	7	1		41,1
20	Barmen-Rittershausen	27	6	33	10,650	—	10,650	9,622	7	3	—	—	—	9,622	7	3		27,1
21	Hagen	48	8	56	16,541	—	16,541	14,477	7	3	—	—	—	14,477	7	3		26,2
22	Witten	1,006	292	1,298	117,407	257,322	374,729	82,115	8	1	393,586	9	5	476,701	17	6		45,8
23	Dortmunderfeld	4	—	4	828	—	828	761	18	1	—	—	—	761	18	1		27,5
24	Dortmund	49	24	73	16,755	—	16,755	14,733	11	4	—	—	—	14,733	11	4		26,3
25	Holzwickede	38	5	43	14,581	671	15,252	12,165	17	3	936	12	—	13,101	29	3		41,8
26	Unna	4	—	4	1,555	—	1,555	1,272	19	9	—	—	—	1,272	19	9		24,5
27	Hamm	20	1	21	5,634	—	5,634	4,604	11	6	—	—	—	4,604	11	6		24,5
28	Berl.	7	—	7	1,855	—	1,855	1,443	25	6	—	—	—	1,443	25	6		23,3
29	Soest	46	7	53	17,019	—	17,019	11,949	29	—	—	—	—	11,949	29	—		21,0
30	Schwerte	8	3	11	5,211	15	5,226	4,511	19	2	19 13 6	—	—	4,531	2	8		38,8
31	Arnsberg	131	40	171	35,528	17,618	53,046	29,821	22	6	25,610	28	3	55,432	20	9		43,8
32	Bestwig-Ruttlar	30	8	38	10,665	507	11,172	8,742	23	6	744	9	10	9,487	3	4		44,0
33	Bredelar	3	—	3	1,324	—	1,324	1,020	5	—	—	—	—	1,020	5	—		23,1
34	Scherfede	20	2	22	6,859	—	6,859	5,738	14	—	—	—	—	5,738	14	—		25,1
35	Debra	8	1	9	2,513	—	2,513	1,819	14	—	—	—	—	1,819	14	—		21,8
36	Günne	1	—	1	148	—	148	138	7	—	—	—	—	138	7	—		27,9
37	Gerstungen	4	1	5	1,574	—	1,574	1,249	5	—	—	—	—	1,249	5	—		23,8
38	Carlsbasen	1	1	2	583	—	583	372	11	8	—	—	—	372	11	8		19,2
39	Langendreer	24	6	30	9,920	—	9,920	8,770	23	—	—	—	—	8,770	23	—		26,5
40	Bochum	16	2	18	5,193	—	5,193	4,939	15	—	—	—	—	4,939	15	—		28,5
41	Riemle	1	1	2	779	—	779	701	3	3	—	—	—	701	3	3		27,0
42	Steele	47	4	51	15,733	—	15,733	14,983	29	7	—	—	—	14,983	29	7		28,5
43	Essen	8	1	9	1,163	—	1,163	1,028	4	—	—	—	—	1,028	4	—		26,5
44	Mülheim a. d. Ruhr	14	1	15	2,639	—	2,639	2,508	—	5	—	—	—	2,508	—	5		28,5
45	Ruhrort Hafen	5	—	5	1,748	—	1,748	1,396	22	3	—	—	—	1,396	22	3		23,9
46	Rhein	18	2	20	6,237	—	6,237	5,399	24	11	—	—	—	5,399	24	11		25,9
47	Duisburg	33	6	39	10,966	—	10,966	10,106	22	11	—	—	—	10,106	22	11		27,6
48	Oberhausen	10	1	11	3,946	—	3,946	3,411	22	3	—	—	—	3,411	22	3		25,9
49	Dahlhausen	3	—	3	840	—	840	748	16	—	—	—	—	748	16	—		26,7
50	Leimathe	1	—	1	309	—	309	282	27	—	—	—	—	282	27	—		27,4
51	Altena	2	1	3	856	—	856	759	7	6	—	—	—	759	7	6		26,6
52	Altenhundem	12	2	14	3,873	28	3,901	2,822	24	1	28 9	—	—	2,851	3	1		30,3
53	Siegen	71	17	88	17,155	9,825	26,980	13,154	6	7	14,480	7	7	27,634	14	2		44,2
Summa		2,542	605	3,147	538,160	416,252	954,412	419,682	2	9	611,555	24	9	1,031,237	27	6		23,3
															44,1	32,4		

Auf den sub Nr. 1, 3, 8, 10, 12, 13, 17, 23, 26, 28, 33, 36, 38, 41, 43, 45, 49, 50 und 51 aufgeführten Stationen befinden sich zwar keine Werkstätten, es sind jedoch daselbst Schlosser stationirt, welche als Wagen-Revisoren fungiren und gleichzeitig kleinere Wagenrepara-

turen ausführen; als Arbeitsraum benutzen dieselben die mit den nöthigen Werkzeugen versehenen Locomotivschuppen.

Die Werkstätte zu Cassel wird von der Main-Weser Bahn verwaltet und können daher die Angaben dießseits nicht gemacht werden.

E. Traject-Anstalt zu Ruhrort.

Trajectfahr-
zeuge, deren
Verwendung
u. Leistungen.

An Trajectschiffen waren vorhanden die Dampfboote: Rhein, Ruhr, Adler, Delphin und Emscher; eine Vermehrung gegen 1872 hat nicht stattgehabt. Die Dampfboote Rhein und Ruhr vermittelten den Güter-Verkehr, Adler und Emscher abwechselnd den Personen-Verkehr zwischen Homberg und Ruhrort.

Das Boot Delphin ist im Jahre 1873 nur an wenigen Tagen zum Traject mit Ponten benutzt worden und lag in der übrigen Zeit in Reserve.

Die vorhandenen sechs eisernen Ponten werden zum Trajectiren auf der neben den Hebe-thürmen befindlichen geneigten Ebene verwendet.

Die Trajectboote Rhein und Ruhr leisteten:

	Tage im Dienst.	Stunden im Dienst.	Anzahl der Fahrten.	Kohlenverbrauch.
das Boot Rhein	361 (2 Tage Reserve)	4,760	2,311	745,000 ₁₀ Kilo,
" " Ruhr	362 (1 Tag Reserve)	4,700	2,262	728,000 ₁₀ "
Summa	723	9,460	4,573	1,473,000 ₁₀ Kilo,

dagegen im Jahre 1872:

das Boot Rhein	345	4,433	2,240	701,500 ₁₀ Kilo,
" " Ruhr	360	4,672	2,379	668,000 ₁₀ "
Summa	705	9,105	4,619	1,369,500 ₁₀ Kilo.

Es ergibt sich hiernach eine Zunahme in der Zahl der Fahrtage um 2₅₅, in der Zahl der Stunden um 3₈₀, eine Abnahme in der Zahl der Fahrten um 1₀₀ und eine Zunahme im Kohlenverbrauch um 7₅₆ Procent.

Pro Fahrt und Tag ergeben sich im Jahre 1873:

	pro Tag		pro Fahrt Dienst- Stunden.	Kohlen-Verbrauch	
	Fahrten.	Dienst- Stunden.		pro Fahrt.	pro Stunde.
für das Boot Rhein	6 ₄₀	13 ₁₉	2 ₀₈	322 ₃₇ Kilo	156 ₅₁ Kilo
" " " Ruhr	6 ₂₅	12 ₉₈	2 ₀₈	321 ₈₄ "	154 ₈₉ "
im Durchschnitt	6 ₃₃	13 ₀₉	2 ₀₇	322 ₁₁ Kilo	155 ₇₀ Kilo
dagegen im Jahre 1872:					
für das Boot Rhein	6 ₄₉	12 ₈₅	1 ₉₈	313 ₁₇ Kilo	158 ₂₄ Kilo
" " " Ruhr	6 ₈₀	12 ₉₈	1 ₉₆	280 ₇₉ "	142 ₉₇ "
im Durchschnitt	6 ₅₆	12 ₉₂	1 ₉₇	296 ₉₈ Kilo	150 ₆₁ Kilo.

Wagen wurden trajectirt:

	im Monat:	im Jahr 1871:	im Jahr 1872:	im Jahr 1873:
	Januar	7,029	9,567	9,297
	Februar	9,050	7,989	8,702
	März	8,907	8,493	9,924
	April	8,506	7,762	9,133
	Mai	8,149	7,717	9,761
	Juni	8,168	7,433	8,325
	Juli	10,000	7,320	9,158
	August	10,960	8,762	10,197
	September	9,272	8,544	10,689
	October	10,128	9,894	10,141
	November	8,151	8,279	9,996
	December	6,107	8,542	10,511
	in Summa	104,427	100,302	115,534
und im Durchschnitt:				
	pro Monat	8,702	8,359	9,628
	pro Tag	290	274	316

Die Boote Rhein und Ruhr waren nur je an zwei Tagen in Reparatur; erhebliche Reparaturen sind überhaupt nicht vorgekommen. Reparatur der Traject-Fahrzeuge.

Für das Boot Ruhr ist ein neuer Reserve-Kessel beschafft.

In dem Hebethurm zu Ruhrort wurde der kleine Presscylinder durch Bruch defect. Statt desselben ist ein von Gutehoffnungshütte gelieferter neuer Cylinder eingebaut und zugleich ein kleiner Presscylinder als Reserve beschafft worden.

Die sämtlichen Kessel der Dampfschiffe wurden im Laufe des Jahres einer Revision unterworfen.

6. Gas-Anstalt zu Witten.

Das Anlage-Capital der am 21. November 1864 in Betrieb genommenen Gas-Anstalt zu Witten wird durch Abschreibung desjenigen Ueberschusses getilgt, der sich bei einem Gaspreise von 1 Sgr. 8 Pfg. pro Cubikmeter, welcher Preis den verschiedenen beim Consum des Gases beteiligten Verwaltungs-Resorts in Rechnung gestellt wird, gegen die Fabrikationskosten ergibt.

Anlage-Capital.

Das Gesamt-Bau-Capital beträgt 26,672 Thlr. 22 Sgr. 5 Pfg.

Bereits abgeschrieben sind die Ueberschüsse der Jahre

1864/1872 mit 21,077 " 15 " 3 "

so daß Ende 1872 ein Anlage-Capital verblieb von 5,595 Thlr. 7 Sgr. 2 Pfg.

Die Betriebskosten betrugen im Jahre 1873:

für Kohlen incl. Bestände aus 1872	5,800 Thlr. 25 Sgr. 6 Pfg.
" Unterhaltung der Ofen	663 " 25 " 8 "
" " Gebäude	6 " 14 " 5 "
" " Maschinen und Geräthe	296 " 12 " 1 "
" Arbeitslohn	1,316 " 6 " 6 "
an sonstigen Ausgaben.	371 " 9 " 7 "

Betriebs-Resultate.

Summa . . . 8,455 Thlr. 3 Sgr. 9 Pfg.

Transport . . 8,455 Thlr. 3 Sgr. 9 Pfg.

Hiervon sind zu kürzen:

für die gewonnenen und veräußerten Nebenproducte an Coaks
und Theer 1,192 Thlr. — Sgr. — Pfg.

wovon jedoch in Abzug gehen die
aus dem Jahre 1872 übernomme-

nen Bestände zum Werthe von . 583 " 5 " 6 "
so daß bleiben 608 Thlr. 24 Sgr. 6 Pfg.

und der Werth der ult. 1873 ver-
bliebenen und in 1874 übernom-

menen Bestände an Kohlen, Coaks

und Theer mit 1,437 " — " — "

2,045 Thlr. 24 Sgr. 6 Pfg.

mithin sich noch ergeben . . . 6,409 Thlr. 9 Sgr. 3 Pfg.

An Gas wurden

aus dem Jahre 1872 übernommen 13,466 Cubikfuß,

und im Jahre 1873 producirt 4,717,900 "

Summa 4,731,366 Cubikfuß.

In das Jahr 1874 wurden übernommen 22,525 "

mithin wurden im Jahre 1873 verbraucht 4,708,841 Cubikfuß,

und zwar:

in der Central-Werkstatt 2,848,507 Cubikfuß,

" den Stations-Localen und für Bahnlaternen . . . 1,069,755 "

" den Locomotivschuppen und für Wassertrahnlaternen . 678,979 "

" der Gas-Anstalt 111,600 "

Die größte Zahl der an einem Tage gleichzeitig in Benutzung gewesenen Flammen
betrug 1,052 und brannten dieselben 4,787 Stunden. Sämmtliche Flammen haben im Laufe
des Jahres gebrannt:

in der Werkstatt 493,270 Stunden,

in den Stations- u. Localen . . 187,901 "

in den Locomotivschuppen u. . . 131,310 "

in der Gas-Anstalt 18,600 "

überhaupt . . 831,081 Stunden.

Productions-
kosten.

Für das producirt Gas ad 4,717,900 Cubikfuß oder 145,858₆ Cubikmeter berechnen
sich die Produktionskosten nach den vorermittelten Betriebskosten ohne Zinsen des Anlage-
Capitals auf 15₈ Pfg. pro Cubikmeter und einschließlich 5 Procent Zinsen:

von dem ursprünglichen Anlage-Capital ad 26,672

Thlr. 22 Sgr. 5 Pfg. auf 1 Sgr. 7₁₁ Pfg. }

von dem ult. 1872 verbliebenen Anlage-Capital

ad 5,595 Thlr. 7 Sgr. 2 Pfg. auf 1 " 4₁₅ " }

pro
Cubikmeter.

Betriebs-
Ueberschuß.

Für die an die einzelnen Bahn-Resorts zu dem Eingangs bezeichneten Preise abgegebenen
4,597,241 Cubikfuß — 142,128 Cubikmeter Gas beträgt die Einnahme 7,896 Thlr. 1 Sgr. 8 Pfg.,
von welcher die Produktionskosten abgehen, so daß verblieben:

im I. Quartal 75 Thlr. — Sgr. 6 Pfg. Ueberschuß,

" II. " — " — " — " 129 Thlr. 5 Sgr. 8 Pfg. Zuschuß.

" III. " 562 " 29 " 8 "

" IV. " 707 " 8 " 11 "

Summa . 1,345 Thlr. 9 Sgr. 1 Pfg. Ueberschuß, 129 Thlr. 5 Sgr. 8 Pfg. Zuschuß

und nach Abzug des Zuschusses pro II. Quartal als Jahres-Ueberschuß 1,216 Thlr. 3 Sgr. 5 Pfg. oder 21,77 Procent des Ende 1872 verbliebenen resp. 4,5 Procent des ursprünglichen Anlage-Capitals.

Wird der Ueberschuß von dem ult. 1872 noch nicht gedeckten Anlage-Capital ad 5,595 Thlr. 7 Sgr. 2 Pfg. in Abzug gebracht, so verbleibt als noch zu deckendes Anlage-Capital ultimo 1873 die Summe von 4,379 Thlr. 3 Sgr. 9 Pfg.

7. Imprägnir-Anstalt zu Baal.

In der Imprägnir-Anstalt auf dem Bahnhofe Baal wurden Bahnschwellen, Telegraphenstangen und Einfriedigungspfähle durch Kochen in Creosot imprägnirt. Das hierzu erforderliche Creosot wurde sämmtlich durch Destillation von Steinkohlentheer in der Anstalt selbst hergestellt.

Die bei dieser Destillation sich ergebenden Neben-Producte an Benzin und Asphalt wurden mit Ausnahme eines nicht unbedeutenden Theiles des Letzteren, welcher zur Anfertigung von Asphaltplatten zum Belage der Perrons auf den Bahnhöfen und zu andern Zwecken verwendet ist, veräußert und der Erlös, beziehungsweise der Werth, der Anstalt als Einnahme gutgerechnet.

Die Betriebskosten der Anstalt betrugen:

Anschaffungskosten der Betriebs-Materialien incl. der aus dem Vorjahre übernommenen	15,746 Thlr. 17 Sgr. 4 Pfg.	Betriebs- Kosten.
Bestände	616 " 13 " 6 "	
Unterhaltung der Geräthe	6,950 " 12 " 11 "	
Arbeitslohn	Summa 23,313 Thlr. 13 Sgr. 9 Pfg.	

Die Einnahme für verkaufte Neben-Producte betrug

5,546 Thlr. 16 Sgr. — Pfg.

Erlös für Asphalt-Platten . . . 1,748 " 28 " 2 "

die auf das Jahr 1874 übernommenen Bestände haben einen Geld-

werth von 7,072 " 20 " 6 "

so daß von den Betriebs-Ausgaben

zurückzurechnen sind 14,368 " 4 " 8 "

mithin die Imprägnirkosten betragen 8,945 Thlr. 9 Sgr. 1 Pfg.

Imprägnirt sind:

525 Telegraphenstangen	= 74,40 Cub.-Met. gegen	248 Telegraphenstangen,
29,694 Querschwellen	= 3,270,770 " " "	26,340 Querschwellen,
1,702 Weichen- u. Kreuzungs-		
hölzer	= 297,85 " " "	1,727 Weichenschwellen,
20,246 Pfähle zu Bahnhofss-		
Einfriedigungen	= 209,95 " " "	10,000 Pfähle,
in Summa	3,850,9 Cub.-Meter	

gegen 3,132,8 Cubikmeter.

Es berechnen sich hiernach die Imprägnirkosten pro Cubikmeter Holz auf durchschnittlich 2 Thlr. 9 Sgr. 8,2 Pfg. und pro Stück der angegebenen Hölzer auf durchschnittlich 5 Sgr. 1,7 Pfg., während dieselben in 1872 beziehungsweise 3 Thlr. 3 Sgr. 5,5 Pfg. und 7 Sgr. 3,8 Pfg. betrugen.

Das gegen das Vorjahr erreichte günstigere Resultat begründet sich auf den aus dem Verkaufe resp. der Abgabe der Asphalt-Platten gegen Entschädigung erzielten Reingewinn und die günstige Veräußerung der sonstigen Nebenproducte.

Betriebs-
Resultate.

8. Finanzielle Ergebnisse.

Anlage 27.

Gesamt-
Einnahme und
Ausgabe.

Der Betriebs-Rechnungs-Abschluß wird unter Nr. 27 der Anlagen beigelegt.
Nach demselben ergibt sich folgende Gesamt-Einnahme und Ausgabe gegenüber den Resultaten des Jahres 1872:

	Betrag in 1873.			In Pro- centen der Ge- samt- Summe.	Für das Kilo- meter Bahn. Thlr.	Betrag in 1872.			In Pro- centen der Ge- samt- Summe.	Für das Kilo- meter Bahn. Thlr.	In 1873			In Pro- centen.	Die Ausgabe betrug in Pro- centen der Gesamt- Einnahme in		
	Thlr.	£.	P.			Thlr.	£.	P.			Thlr.	£.	P.		Thlr.	£.	P.
Einnahme.																	
Personen-Verkehr . . .	4,048,685	7	9	21 ⁶⁰	3,944	3,231,041	—	1	20 ³⁹	3,466	mehr	817,644	7	8	25 ³¹	—	—
Güter-Verkehr . . .	13,577,122	13	9	72 ⁴²	13,224	11,163,800	28	—	70 ¹⁷	11,975	2,418,321	15	9	21 ⁶²	—	—	
Extraordinarien . . .	1,120,426	27	10	5 ⁹⁸	1,095	1,447,207	17	11	9 ¹⁴	1,552	weniger	326,780	20	1	22 ⁵⁸	—	—
Gesamt-Summe .	18,746,234	19	4	100	18,263	15,842,049	16	—	100	16,993	mehr	2,904,185	3	4	18 ³³	—	—
Ausgabe.																	
Allgemeine Verwaltung .	863,749	23	3	7 ⁴⁸	841	665,136	2	3	7 ⁶⁹	713	198,613	21	—	29 ⁸⁶	4 ⁶⁰	4 ²⁰	
Bahn-Verwaltung . . .	3,396,505	22	2	29 ⁴⁰	3,309	2,645,430	—	3	30 ⁵⁷	2,838	751,075	21	11	28 ³⁹	18 ¹²	16 ⁷⁰	
Transport-Verwaltung .	7,291,600	7	2	63 ¹²	7,104	5,342,662	19	9	61 ⁷⁴	5,731	1,948,937	17	5	36 ⁴⁸	38 ⁹⁰	33 ⁷²	
Gesamt-Summe .	11,551,855	22	7	100	11 ²⁵⁴	8,653,228	22	3	100	9,282	2,898,627	—	4	33 ⁵⁰	61 ⁶²	54 ⁶²	

Die Differenz zwischen dem vorangegebenen und dem in Absatz 4 dieses Abschnittes ermittelten Ertrage für das Kilometer Bahn aus dem Personen- und Güter-Verkehr erklärt sich dadurch, daß bei der letztern Berechnung die einzelnen Strecken nach Art der Benutzung für den Personen- oder Güter-Verkehr getrennt gehalten sind, während bei der vorliegenden Berechnung einzig und allein die Bahnlänge zum Anhalt genommen ist.

Die Gesamt-Ausgabe entfällt in nachstehender Weise auf die einzelnen Titel des Etats:

Gesamt-
Ausgabe nach
den
Etats-Titeln.

	Betrag in 1873.			In Pro- centen der Ge- samt- Summe.	Es er- geben sich für das Kilo- meter Bahn. Thlr.	Betrag in 1872.			In Pro- centen der Ge- samt- Summe.	Es er- geben sich für das Kilo- meter Bahn. Thlr.	In 1873 er- geben sich mehr.			In Pro- centen.	Die Ausgabe betrug in Pro- centen der Gesamt- Einnahme in 1873 1872.	
	Thlr.	S.	Pf.			Thlr.	S.	Pf.			Thlr.	S.	Pf.			
Lit. I. Besoldungen .	2,881,921	8	7	24,95	2,807	2,487,706	19	7	28,75	2,669	394,214	19	—	15,85	15,40	15,71
" II. Diäten, Reise- kosten etc. . .	2,552,055	21	9	22,09	2,486	1,746,350	12	11	20,18	1,873	805,705	8	10	46,14	13,62	11,02
" III. Materielle Ver- waltungskosten	763,332	26	—	6,61	744	583,083	3	9	6,74	625	180,249	22	3	30,91	4,08	3,68
" IV. Unterhaltung der Bahnanlagen .	1,499,485	8	1	12,98	1,461	1,090,345	7	11	12,60	1,169	409,140	—	2	37,58	8,00	6,88
" V. Kosten des Bahn- transportis . .	2,827,167	21	—	24,47	2,754	1,997,548	5	7	23,08	2,143	829,619	15	5	41,53	15,03	12,61
" VI. Sonstige Aus- gaben . . .	1,027,892	27	2	8,90	1,002	748,195	2	6	8,65	803	279,697	24	8	37,38	5,49	4,72
Gesamt-Summe	11,551,855	22	7	100	11,254	8,653,228	22	3	100	9,282	2,898,627	—	4	33,50	61,82	54,62

Betrag der
Steigerung
der Ein-
nahmen und
Ausgaben.

Die Gesamt-Einnahme hat gegen das Jahr 1872 eine Steigerung erfahren von 2,904,185 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf. oder 18,33 Prozent. Nach dem Durchschnitt der im Betrieb gewesenen Länge — 1026,45 Kilometer — beträgt die Gesamt-Einnahme pro Kilometer Bahn 18,263 Thlr. gegen 16,993 Thlr. pro Kilometer Bahn in 1872, so daß sich mehr ergeben pro Kilometer 1,270 Thlr.

Die Gesamt-Ausgabe hat sich beinahe um den gleichen Betrag der Mehreinnahme erhöht, nämlich um 2,898,627 Thlr. — Sgr. 4 Pfg. oder 33,50 Prozent. Für das Kilometer Bahn beträgt die Gesamt-Ausgabe 11,254 Thlr. gegen 9,282 Thlr. in 1872, mithin mehr 1,972 Thlr.

Die Gesamtausgabe nahm von der Gesamteinnahme in Anspruch 61,82 Prozent, gegen 54,82 Prozent in 1872, 47,45 Prozent in 1871 und 43,87 Prozent in 1869, also mehr gegen 1872 7,00 Prozent. Werden den gesammten Betriebs-Ausgaben die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfond mit 1,904,548 Thlr. 23 Sgr. zugerechnet, so betragen solche 13,456,404 Thlr. 15 Sgr. 7 Pfg. gegen 10,295,036 Thlr. 27 Sgr. 3 Pfg., haben sich also um 3,161,367 Thlr. 18 Sgr. 4 Pfg. vermehrt und 71,78 Prozent von der Gesamteinnahme gegen 64,99 Prozent im Jahre 1872, 59,23 Prozent in 1871 und 54,96 Prozent in 1869 absorbiert; die Steigerung gegen 1872 beträgt somit 6,79 Prozent.

Prozentsatz
der Ausgabe
von der
Einnahme.

Die bei dem Personen- und Güter-Verkehr eingetretene Steigerung der Einnahme ist in dem Hinzutritt der neuen Strecken, hauptsächlich aber in der Zunahme des Verkehrs begründet. Wir verweisen dieserhalb auf die speciellen Ausführungen in dem Abschnitte 4 über die Betriebsergebnisse.

Erläuterung
der Mehr-
resp. Minder-
Einnahme.

Bei den extraordinären Einnahmen, deren nähere Bezeichnung der Betriebs-Rechnungs-Abschluß ergibt, hat sich eine Minder-Einnahme gegen das Vorjahr ergeben von 326,780 Thlr. 20 Sgr. 1 Pfg., welche hauptsächlich bei den Einnahmen für Wagenmieten und Conventionalstrafen und bei den sonstigen Einnahmen hervortritt. An Wagenmieten und Conventionalstrafen wurden weniger vereinnahmt 198,252 Thlr. 28 Sgr. 9 Pfg., welche Mindereinnahme dadurch entstanden ist, daß in 1872 noch Mieten für solche Wagen vereinnahmt wurden, welche an die Reichs-Eisenbahnen abgegeben waren, ferner dadurch, daß das seit 1. Juli 1873 eingeführte Vereins-Reglement über die Wagenbenutzung sich in nachtheiliger Weise äußert, und dadurch, daß in 1873 nach Eröffnung der oberen Ruhrthalbahn die diesseitigen Wagen auf fremden Bahnen weniger Verwendung gefunden haben. Bei den sonstigen Einnahmen kamen 91,632 Thlr. 12 Sgr. 10 Pfg. weniger auf, hauptsächlich weil die bei dieser Position zur Verrechnung gelangenden Vergütungen, welche Seitens des Neubaufonds dem Betriebe für Stellung von Arbeitszügen zu leisten sind, in Folge der während des Jahres 1872 stärker entwickelten Neubauthätigkeit sich wesentlich höher beliefen als 1873.

An Wohnungsmieten gingen 20,454 Thlr. 25 Sgr. 7 Pfg. weniger ein, weil bei der durch Gesetz im Vorjahre eingeführten Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen an die Staats-Beamten die Inhaber von Dienstwohnungen von Zahlung einer Miethsentschädigung befreit wurden. Bei den Zinsen mußten in Folge der weiter unten zu erörternden Verrechnung des Ausfalls von 90,000 Thlr. an der Dividende von den Stamm-Actien der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1872 19,154 Thlr. 5 Sgr. 1 Pfg. weniger in Einnahme gestellt werden.

Die Ausgaben haben bei sämmtlichen Dienst-Verwaltungszweigen ganz erheblich erhöhte Beträge in Anspruch genommen, sowohl in Folge des Hinzutritts neuer Bahnstrecken und der bedeutenden Vermehrung des Maschinen- und Wagenparks, sowie der Verkehrsentwicklung und der dadurch bedingten bedeutenden Erweiterung der Bahn- und Stations-Anlagen, als namentlich in Folge der Verbesserung der Besoldungsverhältnisse der Beamten, der Steigerung der Arbeitslöhne und endlich der noch erheblich weiter fortgeschrittenen Vertheuerung aller für den Dienst erforderlichen Materialien, namentlich der Kohlen.

Bei dem Titel I Besoldungen betrug die Steigerung 394,214 Thlr. 19 Sgr., welche hauptsächlich durch die in Folge des Hinzutritts der neuen Bahnstrecken und der Verkehrserweiterung eingetretenen Vermehrung des Beamtenpersonals entstanden ist. Hierbei machte sich die im Jahre 1872 erfolgte Einführung eines erhöhten Normalbesoldungs-Stats darin fühlbar, daß die neu angestellten Beamten größtentheils mit höheren Minimalgehältern, wie früher, eingestellt werden mußten. Bei der allgemeinen Verwaltung wurde außerdem eine nicht unwesentliche Verstärkung des Beamten- sowie des Hülfspersonals durch die im Vorjahre fast vollständig durchgeführte Ein-

richtung der Königlichen Eisenbahn-Commissionen nöthig, welche mit bedeutend mehr Kräften ausgestattet werden mußten, als bei der Centralstelle entbehrlich wurden. Bei dem Titel II, Diäten des Hülfspersonals, Reisekosten und sonstige personelle Ausgaben, wurden mehr verausgabt 805,705 Thlr. 8 Sgr. 10 Pfg., wovon allein 233,459 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf. auf den den Beamten gewährten Wohnungsgeldzuschuß fallen; für diesen Zweck wurden überhaupt verausgabt 286,099 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf., während in 1872 an Theurungs- und Orts-Zulagen nur 52,640 Thlr. 21 Sgr. 11 Pf. zur Zahlung gelangten. Dann wurden namentlich mehr verausgabt: an Löhnen der Güterboden-Arbeiter 30,688 Thlr. 24 Sgr. 1 Pfg., der Maschinen- und Wagenpuzer 44,099 Thlr. 28 Sgr. 6 Pfg., der Bahnhofs-Arbeiter 65,036 Thlr. 29 Sgr. 2 Pfg., an Meilen- und Nachtgeldern, Kohlen- und Delprämiën 132,816 Thlr. 7 Sgr. 7 Pfg., an Diäten der Hülfbeamten 224,566 Thlr. 15 Sgr. 5 Pfg. Die Vermehrung des Hülfbeamtenpersonals und der Arbeiter wurde ebenfalls nothwendig in Folge des Hinzutritts neuer Strecken, der Vermehrung des Verkehrs und der erhöhten Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes. Zum Theil resultirt die vorgedachte Mehr-Ausgabe aus den eingetretenen Erhöhungen der Diäten und Löhne, sowie bei den Meilen- und Nachtgeldern, den Kohlen- und Delprämiën aus der Einführung höherer Sätze gegenüber den früher in Anwendung gewesenen.

Um ersichtlich zu machen, welchen bedeutenden Effect die im Wesentlichen als dauernd anzusehende Mehr-Ausgabe an Gehältern, Löhnen u. auf die Gestaltung unserer Betriebs-Rechnung hat, stellen wir hierunter die Summen zusammen, deren Zahlung lediglich durch die in den Jahren 1872 und 1873 eingetretene Erhöhung des Normalbesoldungs-Etats für die Staats-Eisenbahnbeamten, die Gewährung des Wohnungsgeldzuschusses an dieselben, sowie durch die Steigerung der Löhne während dieser Periode, veranlaßt ist.

Die Erhöhung des Normal-Etats für die Besoldungen verursachte eine Mehr-Ausgabe
in 1872 gegen 1871 von rot. 297,000 Thlr.
" 1873 " 1872 " " 63,000 "

Der Wohnungsgeld-Zuschuß erforderte in 1873 unter Berücksichtigung des Wegfalls der von den Inhabern der Dienstwohnungen früher gezahlten Miethsentschädigungen eine Ausgabe von rot. 315,000 Thlr.

Die Lohnerhöhungen betrugen:

	für Bahnarbeiter in 1872		63,860 Thlr.
	" " " 1873		123,690 "
für Güterboden-, Bahnhofs- u. Arbeiter	" 1872		78,677 "
"	" 1873		90,043 "
für Werkstätten-Arbeiter	" 1872		72,325 "
"	" 1873		104,875 "

Es ergeben sich also als Mehr-Ausgabe gegen das Jahr 1871 rot. 1,209,000 Thlr. wovon 512,000 Thlr. auf das Jahr 1872 und 697,000 Thlr. auf das Jahr 1873 fallen. Oder, wenn die Verwaltung das im Jahre 1873 verwendete Personal noch mit den Gehältern und Löhnen des Jahres 1871 hätte besolden können, so würden 1,209,000 Thlr. im Jahre 1873 weniger ausgegeben worden sein, circa 2½ Proz. hätten in diesem Falle an Dividende auf das im Jahre 1873 an der Betriebs-Rechnung theilhabende Actien-Capital mehr vertheilt werden können.

Die materiellen Verwaltungskosten, Tit. III. des Rechnungs-Abschlusses, erforderten gegen das Vorjahr mehr 180,249 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf., wovon kommen: auf Büreaubedürfnisse und Drucksachen 63,104 Thlr. 29 Sgr. 3 Pf., Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlocale, Beleuchtung der Bahnhöfe 47,724 Thlr. 11 Sgr. 8 Pf., Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien 72,585 Thlr. 11 Sgr. 11 Pf.

Für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen, Tit. IV des Rechnungs-Abschlusses, ist eine Mehr-Ausgabe von 409,140 Thlr. 2 Pf. hauptsächlich durch den Hinzutritt der neuen Bahnstrecken und durch die Erhöhung des Lohnes der Rotten-Arbeiter, welcher hier zur Verrechnung gelangt, verursacht. Für die Bergisch-Märkische Bahn-Abtheilung (excl. Ruhr-Sieg Bahn) wurden mehr verausgabt: für die Unterhaltung des Oberbaues 284,666 Thlr. 21 Sgr. 10 Pf., für die Unterhaltung der Gebäude und Weichenstellerbuden 49,100 Thlr. 11 Sgr. 11 Pf., und für die Ergänzung der baulichen Anlagen 39,159 Thlr. 10 Sgr. 4 Pf.

Die bedeutendste Mehr-Ausgabe ist bei Tit. V des Rechnungs-Abschlusses, Kosten des Bahn-transportes, hervorgetreten und beträgt solche 829,619 Thlr. 15 Sgr. 5 Pf., wovon allein auf Kosten des Brennmaterials für Locomotiven und Wasserstationen 481,110 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. fallen; für die Unterhaltung der Betriebsmittel wurde mehr verausgabt ein Betrag von 249,683 Thlr. 14 Sgr. 3 Pf., welcher seine Erklärung in der bedeutenden Vermehrung des Maschinen- und Wagenparks und in der Erhöhung des hier verrechneten Lohnes der Werkstätten-Arbeiter findet.

Die Mehr-Ausgabe für Kohlen ist hauptsächlich zurückzuführen auf die bedeutende Erhöhung der Kohlenpreise und auf die zugleich mit der Preissteigerung eingetretene wesentliche Verschlechterung der Kohlen.

Es betrug nämlich der Kostenpreis pro Centner Kohlen: in 1869 = 2 Sgr. 6 Pf., in 1870 = 3 Sgr. 9 Pf., in 1871 = 4 Sgr. 8₃ Pf., in 1872 = 5 Sgr. 4₆ Pf., in 1873 = 6 Sgr. 10₆ Pf., also Steigerung gegen 1869 = 4 Sgr. 4₆ Pf., oder 175₃₃ Procent.

Die ⁶en pro Nutzmeile stellten sich auf: in 1869 = 85₉₂ Pf., in 1870 = 94₅₃ Pf., in 1871 = 133₀₅ Pf., in 1872 = 200₄₀ Pf. und in 1873 = 245₁₃ Pf.; es ist also eine Steigerung eingetreten gegen 1869 um 159₂₁ Pf., also um 185₃₀ Procent.

Der Verbrauch pro Nutzmeile, incl. Rangiren, Leerfahrten, Anheizen und Stationiren betrug in 1869 = 1₈₆ Centner, in 1870 = 2₀₂ Centner, in 1871 = 2₁₈ Centner, in 1872 = 2₄₉ Centner und in 1873 = 2₈₀ Centner, so daß die Steigerung beträgt gegen 1869 = 0₉₄ Centner oder 50₅₄ Procent.

Bei den extraordinären Ausgaben, Tit. VI des Rechnungs-Abschlusses, wurden mehr verausgabt 279,697 Thlr. 24 Sgr. 8 Pf., wovon allein auf die Position Miethe für fremde Wagen 242,759 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. kommen, was darin seinen Grund hat, daß in 1873 erheblich mehr fremde Wagen auf diesseitiger Bahn in Benutzung waren, als in 1872.

Bei der Feststellung der Anthteile an Einnahme und Ausgabe für die verschiedenen Betriebs- und Bau-Strecken waren statutgemäß von der Brutto-Einnahme der Strecke Letmathe-Ferlohn 55 Procent der Ruhr-Sieg Bahn und 45 Procent der Bergisch-Märkischen Abtheilung zu überweisen; ferner wurde der Betrieb auf der erst nach dem 1. Januar 1873 eröffneten Bahnstrecke Bestwig-Warburg der Oberen Ruhrthalbahn und auf der Strecke Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg auf Bauconto geführt. Die gemeinschaftlichen Ausgaben waren auf die einzelnen Abtheilungen — Bergisch-Märkische Bahn, Ruhr-Sieg Bahn und die für Rechnung des Baufonds betriebenen Neubaufrecken — derart zu vertheilen, daß die Kosten der allgemeinen Verwaltung nach dem Verhältnisse der Bahnlänge, die der Transport-Verwaltung nach dem Verhältnisse der auf jeder Abtheilung durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeylen repartirt werden und die Kosten der Bahn-Verwaltung jeder Abtheilung für sich zur Last fallen.

Hiernach hat zu den gemeinsamen Kosten beigetragen:

- a. zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung: die Bergisch-Märkische Eisenbahn für 110₇₉ Meilen gegen 109₁₂ Meilen in 1872, die Neubau-Strecken — unter Berücksichtigung der Zeit, während welcher dieselben im Betrieb waren — Bestwig-Warburg auf 8₆₅ Meilen, Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg auf 2₂₃ Meilen; die Ruhr-Sieg Eisenbahn für 15₁₈ Meilen wie in 1872;

Vertheilungs-
modus für die
Einnahmen
u. Ausgaben.

b. zu den Kosten der Transport = Verwaltung: die Bergisch = Märkische Eisenbahn für 4,738,371 Locomotiv = und 51,636,776 Wagen = Achsmeilen gegen 4,060,865 Locomotiv = und 44,053,431 Wagen = Achsmeilen in 1872; die Strecke Bestwig = Warburg auf 315,900 Locomotiv = und 3,139,667 Wagen = Achsmeilen; die Strecke Odenkirchen = Jülich = Düren = Stolberg auf 44,888 Locomotiv = und 257,805 Wagen = Achsmeilen; die Ruhr = Sieg Eisenbahn auf 564,241 Locomotiv = und 6,295,813 Wagen = Achsmeilen gegen 562,600 Locomotiv = und 6,358,391 Wagen = Achsmeilen in 1872.

Die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmietthen werden nach den durchlaufenen Wagen-Achsenmeilen, die gemeinschaftlichen, aus dem Transport-Betriebe entspringenden Einnahmen, Tit. III pos. 2 d. 3 a und 4 des Rechnungs-Abschlusses, nach den durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsenmeilen zur Vertheilung gebracht, bei welcher Repartition die Zweigbahn Letmathe-Hferlohn als eine für sich bestehende Bahn-Abtheilung nach den auf derselben durchlaufenen 24,489 Locomotiv- und 84,686 Wagen-Achsenmeilen in Betracht zu ziehen ist. Die für die Mitbenutzung des Central-Büreaus verrechnete Entschädigung, Tit. III pos. 6 des Rechnungs-Abschlusses, soweit solche die Gebäude der Central-Verwaltung in Elberfeld betrifft, fällt der Ruhr-Sieg Eisenbahn ausschließlich zur Last.

Gesamt-
Resultate in
Einnahme u.
Ausgabe für
die einzelnen
Bahn-
Abtheilungen

Nach diesen Grundsätzen ergibt sich die folgende Aufstellung der Gesamt-Resultate für die einzelnen Abtheilungen des Unternehmens:

[illegible]

A. Cinnahme:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn:

im Personen-Verkehr . .	3,717,803	12	7	4,474	23,03	—	3,040,286	19	11	3,715	22,06	—	677,516	22	8	—	—	22,28	
„ Güter-Verkehr . .	11,459,771	5	7	13,792	70,97	—	9,457,674	2	7	11,556	68,67	—	2,002,097	3	—	—	—	21,17	
an Extraordinariern . .	968,602	22	6	1,166	6,00	—	1,284,821	24	9	1,570	9,32	—	—	—	—	316219	2	3	24,61
Summa . .	16,146,177	10	8	19,432	100	—	13,782,782	17	3	16,841	100	—	2,363,394	23	5	—	—	17,15	

für die Ruhr-Sieg Eisenbahn:

[illegible]

für die Zweigbahn Letmathe-Pferlohn:

im Personen-Verkehr . .	19,440	19	3	3,554	52,724	—	18,075	29	9	3,302	47,779	—	1,364	19	6	—	—	—	7,55
„ Güter-Verkehr . .	14,904	14	3	2,725	40,005	—	15,808	1	9	2,887	41,800	—	—	—	—	503	17	6	6,72
an Extraordinarien . .	2,867	7	3	524	7,71	—	3,936	10	10	719	10,441	—	—	—	—	1,069	3	7	27,16
Summa . .	37,212	10	9	6,803	100	—	37,820	12	4	6,908	100	—	—	—	—	618	1	7	1,63

	In 1873:						In 1872:						Mithin in 1873:					
	überhaupt.		pro Kilo- meter Bahn.	in Pro- centen			überhaupt.		pro Kilo- meter Bahn.	in Pro- centen			mehr.		weniger.			in Pro- centen.
				der Einnahme resp. Ausgabe.	der Einnahme. der Ausgabe.													
	Thlr.	Sg.P.	Thlr.	Thlr.	Sg.P.	Thlr.	Thlr.	Sg.P.	Thlr.	Thlr.	Sg.P.	Thlr.	Thlr.	Sg.P.	Thlr.	Sg.P.	Thlr.	Sg.P.
für die Strecke Westwig-Warburg:																		
im Personenverkehr . .	94,273	9	—	1,453	15,95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Güter-Verkehr . .	452,952	24	4	6,981	76,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
an Extraordinarien . .	43,961	3	5	678	7,44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	591,187	6	9	9,112	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
für die Strecke Dödenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg:																		
im Personen-Verkehr . .	16,179	15	6	967	44,59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Güter-Verkehr . .	15,745	7	2	941	43,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
an Extraordinarien . .	4,360	24	—	261	12,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	36,285	16	8	2,169	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Ausgabe:																		
für die Bergisch-Märkische Eisenbahn:																		
für die allgem. Verwaltung	699,796	24	—	842	7,15	4,33	581,769	1	11	711	7,72	4,22	118,027	22	1	—	—	20,26
„ „ Bahn-Verwaltung . .	2,959,546	3	2	3,562	30,26	18,33	2,268,363	9	3	2,772	30,13	16,46	691,182	23	11	—	—	30,47
„ „ Transp.-Verwaltung	6,121,562	22	5	7,367	62,59	37,92	4,679,806	23	11	5,718	62,15	33,95	1,441,755	28	6	—	—	30,81
Summa . .	9,780,905	19	7	11,771	100	60,58	7,529,939	5	1	9,201	100	54,63	2,250,966	14	6	—	—	29,89
für die Ruhr-Sieg Eisenbahn einschließlich der Zweigbahn Letmathe-Tferlohn:																		
für die allgem. Verwaltung	96,824	20	7	850	8,59	4,91	83,367	—	4	732	7,43	4,08	13,457	20	3	—	—	16,14
„ „ Bahn-Verwaltung . .	292,110	9	3	2,566	25,91	14,81	377,066	21	—	3,312	33,56	18,47	—	—	84,956	11	9	22,53
„ „ Transp.-Verwaltung	738,444	1	1	6,487	65,50	37,13	662,855	25	10	5,822	59,01	32,45	75,588	5	3	—	—	11,40
Summa . .	1,127,379	—	11	9,903	100	57,13	1,123,289	17	2	9,866	100	55,00	4,089	13	9	—	—	0,36
für die Strecke Westwig-Warburg:																		
für die allgem. Verwaltung	53,455	22	9	824	10,22	9,09	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Bahn-Verwaltung . .	80,844	—	7	1,246	15,47	13,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Transp.-Verwaltung	398,548	23	10	5,989	74,31	66,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	522,848	17	2	8,059	100	88,86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
für die Strecke Dödenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg:																		
für die allgem. Verwaltung	13,672	15	11	817	11,33	37,68	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Bahn-Verwaltung . .	64,005	9	2	3,826	53,02	176,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Transp.-Verwaltung	43,044	19	10	2,573	35,65	118,63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	120,722	14	11	7,216	100	332,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Kosten der
Transport-
Verwaltung
überhaupt.

Die gesammten Kosten der Transport-Verwaltung betrugen 7,291,600 Thlr. 7 Sgr. 2 Pf. gegen 5,342,662 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf., also mehr 1,948,937 Thlr. 17 Sgr. 5 Pf. oder 36,44 Procent. Von der Gesamteinnahme aus dem Personen und Güter-Verkehr absorbirte die Transport-Verwaltung 41,37 Procent gegen 37,12 Procent, woran betheilig ist: der Personen-Verkehr mit 9,50 gegen 8,34 Procent, der Güter-Verkehr mit 31,87 gegen 28,78 Procent.

Für die beiden Hauptabtheilungen betrugen die Kosten der Transport-Verwaltung und zwar: für die Bergisch-Märkische Eisenbahn 6,121,562 Thlr. 22 Sgr. 5 Pf., gegen 4,421,562 Thlr. — Sgr. — Pf., und in Procenten der Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr 40,33 Procent gegen 36,93 Procent, woran betheilig ist: der Personen-Verkehr mit 9,88 Procent gegen 9,00 Procent, der Güter-Verkehr mit 30,45 Procent gegen 27,93 Procent; für die Ruhr-Sieg Eisenbahn 738,444 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf. gegen 662,855 Thlr. 25 Sgr. 10 Pf., und in Procenten der Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr 40,25 Procent gegen 35,58 Procent, woran betheilig ist: der Personen-Verkehr mit 4,75 Procent gegen 3,29 Procent, der Güter-Verkehr mit 35,50 Procent gegen 32,29 Procent.

Kosten der
Transport-
Verwaltung
pro Loco-
motiv-Nutz-
kilometer u.
Wagenachs-
kilometer.

Die gesammten Kosten der Transport-Verwaltung betragen für das Locomotivnutzkilometer 17 Sgr. 6 Pfg. gegen 15 Sgr. 2 Pfg., und für das Wagenachskilometer 5,71 Pfg. gegen 5,09 Pfg. in 1872. Bei einer Trennung dieser Kosten der Transport-Verwaltung auf die verschiedenen Bahn-abtheilungen betragen diese Kosten:

	pro Locomotivnutzkilometer:	pro Wagenachskilometer:
für die Berg.-Märk. Eisenbahn . . .	17 Sgr. 4 Pf. gegen 15 Sgr. 4 Pf.	5,74 Pf. gegen 5,10 Pf.
für die Ruhr-Sieg Eisenbahn . . .	17 " 6 " " 15 " 10 "	5,63 " " 5,00 "
für die Strecke Bestwig-Warburg . .	18 " 2 " " — " — "	6,00 " " — "
für die Strecke Odenkirchen = Jülich- Düren = Stolberg . . .	12 " 3 " " — " — "	8,02 " " — "

Ermittlung
des Ueber-
schusses nach
Nutzkilometer,
Wagenachs-
kilometer, u.
nach der
Bahnlänge.

Die nachstehende Uebersicht enthält die Vertheilung der für jede Bahn-Abtheilung aufkommenen Einnahmen und Ausgaben nach Nutzkilometern, Wagen-Achskilometern und nach der Bahnlänge, wozu erläuternd anzuführen ist, daß bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn der zur Verzinsung des Anlagekapitals der Zweigbahn Letmathe-Isferlohn dienende Antheil an der Einnahme dieser Zweigbahn außer Betracht bleiben mußte, während dieser Antheil bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn zur Berücksichtigung zu bringen war, weil in den Ausgaben für die letztere Bahn-Abtheilung die Betriebs-Unterhaltungs- und Verwaltungskosten für die genannte Zweigbahn mit enthalten sind. Es vertheilen sich hiernach auf:

	das Locomotiv- nutzkilometer.						das Wagenachs- kilometer				das Bahn- kilometer	
	in 1873.			in 1872.			in 1873.		in 1872.		in 1873.	in 1872.
	Th.	Sgr.	Pf.	Th.	Sgr.	Pf.	Th.	Sgr.	Th.	Pf.	Thlr.	Thlr.
für die Bergisch-Märkische Eisenbahn:												
die Einnahmen mit . .	1	15	10	1	14	7	1	3	1	3	19,432	16,841
die Ausgaben mit . .	—	27	10	—	24	4	—	9	—	8	11,771	9,201
der Ueberschuß mit . .	—	18	—	—	20	3	—	6	—	7	7,661	7,640
für die Ruhr-Sieg Eisen- bahn:												
die Einnahmen mit . .	1	15	4	1	18	10	1	3	1	3	17,179	18,009
die Ausgaben mit . .	—	26	9	—	26	11	—	9	—	8	9,903	9,866
der Ueberschuß mit . .	—	18	7	—	21	11	—	6	—	7	7,276	8,143
für die Strecke Bestwig- Warburg:												
die Einnahmen mit . .	—	27	8	—	—	—	—	9	—	—	9,112	—
die Ausgaben mit . .	—	24	6	—	—	—	—	8	—	—	8,059	—
der Ueberschuß mit . .	—	3	2	—	—	—	—	1	—	—	1,053	—
für die Strecke Odenkirchen- Jülich-Düren-Stolberg:												
die Einnahmen mit . .	—	10	4	—	—	—	—	7	—	—	2,169	—
die Ausgaben mit . .	1	4	4	—	—	—	1	10	—	—	7,216	—
die Mehrausgabe mit .	—	24	—	—	—	—	1	3	—	—	5,047	—

Der Abschluß der Betriebs-Rechnungen für die finanziell getrennt zu verwaltenden Bahn-Abtheilungen gestaltet sich in nachstehender Weise.

Es haben betragen für die Bergisch-Märkische Eisenbahn: die Betriebs-Einnahmen . . 16,146,177 Thlr. 10 Sgr. 8 Pfg. die Ruhr-Sieg Eisenbahn: 1,935,372 Thlr. 4 Sgr. 6 Pfg.

und nach Hinzurechnung des Anthells an dem Brutto-Ertrage der Zweigbahn Letmathe-Verlohn ad 37,212 Thlr. 10 Sgr. 9 Pfg. mit 45 resp. 55 Procent . . 16,745 " 16 " 10 " 20,466 " 23 " 11 " die Gesamt-Einnahmen . . 16,162,922 Thlr. 27 Sgr. 6 Pfg. 1,955,838 Thlr. 28 Sgr. 5 Pfg. die Betriebs-Ausgaben . . 9,780,905 " 19 " 7 " 1,127,379 " — " 11 "

Der Brutto-Ueberschuß beträgt daher 6,382,017 Thlr. 7 Sgr. 11 Pfg. 828,459 Thlr. 27 Sgr. 6 Pfg. welcher zur Verwendung gelangte resp. gelangt:

a. in der Verzinsung der Prioritäts-Obligationen u. mit 2,790,156 Thlr. 17 Sgr. 10 Pfg. 618,671 Thlr. 15 Sgr. — Pfg.

b. in der Amortisation derselben mit 322,354 " 15 " — " 10,328 " 15 " — "

c. in der Verzinsung und Amortisation der von den Zechen und Gewerkschaften behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Beträge und in derjenigen Zinsen-Entschädigung, welche von der Ruhr-Sieg Eisenbahn an die Berg.-Märk. Eisenbahn für die Benutzung der aus den Fonds der letzteren gegen die Ruhr-Sieg Eisenbahn mehr beschafften Betriebsmittel und für die Theiligung an dem Central-Werkstätten-Etablissement zu Witten zu zahlen war, mit . . 22,122 " 25 " 10 " 47,643 " 1 " 9 "

d. in Zahlung des der Westfälischen Eisenbahn und dem Holländischen Staate zustehenden Anthells an dem Ertrage der diessseits pachtweise benutzten Bahnstrecken von Warburg bis Haubeda und von der Preussisch-Niederländischen Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo mit 22,210 " 27 " 7 " — " — " — "

Latus 3,156,844 Thlr. 26 Sgr. 3 Pfg. 676,643 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg.

Abschluß der Betriebs-Rechnungen für jede Bahn-Abtheilung.

Transport . . .	3,156,844 Thlr. 26 Sgr. 3 Pfg.	676,643 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg.
e. in der Rücklage zum Reservefond mit . . .	102,000 " — " — "	14,345 " — " — "
f. in der Rücklage zum Erneuerungsfond mit . . .	1,536,930 " 29 " 3 "	185,251 " 22 " — "
(ad e. u. f. vergl. Abschnitt 9.)		
g. in Zahlung einer Dividende von 3 Procent auf 50,000,000 Thlr. Stamm-Actien-Capital der Gesellschaft mit . . .	1,500,000 " — " — "	— " — " — "
h. in der Zahlung der von dem Reinertrage der Bergisch-Märkischen Eisenbahn sich berechnenden Staats-Abgabe mit . . .	38,461 " 16 " 2 "	— " — " — "
i. in der Zuführung des Zuschusses der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn, der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Litr. A. und B. mit . . .	47,779 " 26 " 3 "	— " — " — "

Die Gesamtsumme ad 6,382,017 Thlr. 7 Sgr. 11 Pfg. 876,239 Thlr. 23 Sgr. 9 Pfg. ergibt hiernach eine gänzliche Verwendung des Ueberschusses bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und eine Mehr-Ausgabe von 47,779 Thlr. 26 Sgr. 3 Pfg. bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn, welche von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gedeckt ist, da diese für die Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn zunächst auf Höhe von $\frac{1}{4}$ Procent, innerhalb welcher Grenze die Mehr-Ausgabe sich bewegt, die Garantie übernommen hat.

Für die für Rechnung des Baufonds verwalteten neuen Bahnstrecken haben sich ergeben		
und zwar für die Strecke Bestwig-Warburg:		Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg:
an Betriebs-Einnahmen 591,187 Thlr. 6 Sgr. 9 Pfg.		36,285 Thlr. 16 Sgr. 8 Pfg.
an Betriebs-Ausgaben 522,848 " 17 " 2 "		120,722 " 14 " 11 "
mithin	68,338 Thlr. 19 Sgr. 7 Pfg.	84,436 Thlr. 28 Sgr. 3 Pfg.
	Ueberschuß.	Mehr-Ausgabe.

In Ausgabe zu stellen war:

die Entschädigung für die Benutzung der ausschließlich von den andern Bahn-Abtheilungen beschafften Betriebsmittel, berechnet nach einem Zinssatz von $4\frac{1}{2}$ Procent für das gesammte Beschaffungskapital der

Latus . .	68,338 Thlr. 19 Sgr. 7 Pfg.	84,436 Thlr. 28 Sgr. 3 Pfg.
-----------	-----------------------------	-----------------------------

Transport .	68,338 Thlr. 19 Sgr. 7 Pfg.	84,438 Thlr. 28 Sgr. 3 Pfg.
Betriebsmittel und nach dem Verhältniß der auf den genannten Strecken durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmilen mit	63,236 " 28 " 6 "	8,407 " 24 " 7 "
die Rücklage für die Erneuerung der Betriebsmittel ebenfalls nach Maßgabe der auf den genannten Strecken durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmilen mit	59,297 " 10 " 6 "	6,723 " 21 " 3 "
so daß sich ergeben als		

Mehrausgabe . . 54,195 Thlr. 19 Sgr. 5 Pfg. 99,568 Thlr. 14 Sgr. 1 Pfg.,
welche Beträge beim Baufond für die gedachten Strecken zur Verrechnung gekommen sind.

Auf den Betriebs-Ueberschuß der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wurden gegen das Jahr 1872 mehr angewiesen nominell 24,318,000 Thlr. Stamm-Capital und zwar:

15,000,000 Thlr	Stamm-Actien mit der sich ergebenden Dividende,
3,118,000 "	Prioritäts-Obligationen VI. Serie mit den davon zu zahlenden 4½ Prozent Zinsen ad 140,310 Thlr.,
6,200,000 "	Prioritäts-Obligationen VII. Serie mit den davon zu zahlen gewesenen 5 Prozent Zinsen ad 310,000 Thlr.

Dieses Capital setzt sich in folgender Weise zusammen:

das Anlage-Capital der in die Betriebsrechnung des Jahres 1873 übernommenen Strecke Schwerte-Bestwig mit der Zweigbahn Fröndenberg-Menden beträgt . . .	6,500,000 Thlr.
desgleichen der Strecke Düsseldorf-Kupferdreh, die Untere Ruhrthalbahn . . .	3,698,000 "
desgleichen der Strecke Aachen-Welkenraedt	1,500,000 "
für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten an den Betriebsstrecken	6,269,000 "
für in 1873 beschaffte Betriebsmittel	5,979,000 "
Summa	23,946,000 Thlr.

An Zinsen der Prioritäts-Anleihen wurden hiernach gegen das Jahr 1872 mehr in die Betriebsrechnung übernommen 140,310 + 310,000 Thlr. = 450,310 Thlr., wozu noch kommen diejenigen 290,790 Thlr. Zinsen desjenigen Theils der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Anleihe VIII. Serie, welcher für die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Erwerbe der Braunschweigischen Eisenbahnen emittirt ist und worüber weiter unten das Nähere mitgetheilt wird. Die gegen das Jahr 1872 mehr in die Betriebsrechnung eingestellten Zinsen betragen hiernach überhaupt 741,100 Thlr.

Im Jahre 1872 betrug der Betriebsüberschuß	6,097,909 Thlr. 24 Sgr. 10 Pfg.
in 1873 dagegen	6,382,017 " 7 " 11 "
in 1873 also mehr	284,107 Thlr. 13 Sgr. 1 Pfg.
wozu kommen	27,647 " 6 " 3 "
in 1873 gegen das Jahr 1872 weniger gezahlte Staatssteuer einschließlich 302 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg.	
Differenz in den gezahlten Anleihezinsen und Amortisationsrate.	

Gegen das Jahr 1872 waren hiernach als Betriebs- überschuß mehr disponibel	311,754 Thlr. 19 Sgr. 4 Pfg.
Dagegen waren in 1873 mehr zu decken:	
die vorerwähnten Zinsen ad	741,100 " — " — "
für die Verzinsung der von Zechen beschafften Wagen der Antheil der Westfälischen Bahn und des Hollän- dischen Staates an dem Aufkommen der gepachteten Bahn- strecken mit	210 " 12 " 6 "
die vermehrte Rücklage zum Reserve- und Erneuerungs- fond ad	2,355 " 28 " 9 "
der Zuschuß für die Verzinsung des Anlagecapitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn ad	269,981 " 11 " 10 "
	47,779 " 26 " 3 "
Summa:	1,061,427 Thlr. 19 Sgr. 4 Pfg.
Hiervon ab die vorerwähnten	311,754 " 19 " 4 "
so daß verbleiben	749,673 Thlr. — Sgr. — Pfg.

welche von dem zur Dividendenvertheilung in 1872 disponibel gewesenen Betrage ad 2,249,673 Thlr. abzurechnen sind, so daß für den nämlichen Zweck in 1873 nur disponibel waren 1,500,000 Thlr., welche die Vertheilung einer Dividende von 3 Prozent für 50 Millionen Thaler Stammactien-Kapital ermöglichten.

Das mit Dividendenscheinen für das Jahr 1873 emittirte Stamm-Actien-Capital beträgt einschließlich der noch nicht begebenen, im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen 2,900 Thlr. 50,000,000 Thlr., welches nunmehr ganz in die Betriebsrechnung übernommen ist.

Außer diesem Stamm-Actien-Capitale wurden von den in Gemäßheit des Statutnachtrages vom 15. November 1872 zu emittirenden 20,000,000 Thlr. Stamm-Actien 19,347,600 Thaler im Jahre 1873 mit fünfprozentigen Zinsscheinen für dieses Jahr emittirt, wofür nach Rückrechnung der erstatteten Zinsen an Zinsen zu zahlen waren 815,420 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf., welche in Gemäßheit des vorbezeichneten Statutnachtrages nebst denjenigen 504,041 Thlr. 6 Sgr. 6 Pfg., die sich für die in die Betriebsrechnung noch nicht eingestellten 13,800,000 Thlr. 5 prozentiger Berg-Märkischer Prioritäts-Obligationen VII. Serie nach Abzug der erfolgten Rückerstattungen an zu zahlenden Zinsen ergeben, mit in Summa 1,319,461 Thlr. 22 Sgr. 10 Pfg. abzüglich 46,763 Thlr. 20 Sgr. 4 Pfg. für Bankzinsen bei den Baufonds für die in der Ausführung begriffenen neuen Bahnlinien zur Verausgabung gelangten.

Betheiligung
an den Brauns-
schweigischen
Eisenbahnen.

Das für die Betheiligung an dem Actiencapitale der Braunschweigischen Eisenbahnen, welche Betheiligung für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Hälfte des 12 Millionen Thaler ausmachenden Stamm-Actien-Capitals der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft, also 6 Millionen Thaler beträgt, aufgewendete Capital ist nach dem Jahresbericht pro 1871 ermittelt zu rund 6,332,600 Thlr. Für diese Betheiligung ist in den emittirten Bergisch-Märkischen 4½ prozentigen Prioritäts-Obligationen VIII Serie Deckung geschaffen und ergeben sich bei Zugrundelegung des für diese Anleihe bei der Begebung erzielten Courses von 98 Prozent ein Nominalcapital von 6,462,000 Thlr. wovon die Zinsen betragen 290,790 Thlr., welche zum vollen Betrage in die Betriebsrechnung sub. Tit. VII haben eingestellt werden müssen, da nach dem Beschlusse der General-Versammlung der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft eine Dividende für das Jahr 1873 nicht zur Vertheilung gekommen ist.

Für das Jahr 1872 war die Dividende für die 6 Millionen Thaler Braunschweigischer Stammactien nach dem Jahresberichte für 1872 zu 4½ Prozent also zu 270,000 Thlr. angenommen und in die Betriebsrechnung eingestellt. Die später stattgehabte General-Versammlung stellte

die Dividende indessen nur zu 3 Prozent, also zu 180,000 Thlr. für die diesseitige Actienbetheiligung fest, es ergeben sich mithin weniger 90,000 Thlr., welche durch die Betriebsrechnung für das Jahr 1873 in der Weise zur Verrechnung gelangt sind, daß von den vereinnahmten Bankzinsen diese Summe vorweg in Abrechnung gebracht wurde.

Eine Gegenüberstellung der gesammten Betriebs-Ergebnisse des vergangenen Betriebsjahres mit denen der Vorjahre ergibt:

	eine Brutto-Einnahme:	eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr:	eine Betriebs-Ausgabe:	in Procenten der Einnahme:	einen Betriebs-Überschuß:	in Procenten der Einnahme	Gegenüberstellung der Betriebs-Ergebnisse.
bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn:							
für das Jahr							
1868 von	8,370,232 Thlr.	1,024,470 Thlr.	3,663,206 Thlr.	43,83	4,707,026 Thlr.	56,24	
1869 "	9,474,382 "	1,104,150 "	4,164,093 "	43,95	5,310,289 "	56,05	
1870 "	10,138,021 "	663,639 "	4,716,427 "	46,52	5,421,594 "	53,48	
1871 "	11,959,287 "	1,821,266 "	5,619,400 "	46,99	6,339,887 "	53,01	
1872 "	13,216,573 "	1,257,286 "	7,118,663 "	53,86	6,097,910 "	46,14	
1873 "	16,162,923 "	2,946,350 "	9,780,906 "	60,51	6,382,017 "	39,49	

bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn:

für das Jahr							
1862 von	619,464 Thlr.	— Thlr.	307,611 Thlr.	49,66	311,852 Thlr.	50,14	
1863 "	806,897 "	187,433 "	349,880 "	43,36	457,018 "	56,64	
1864 "	995,133 "	188,236 "	395,316 "	39,72	599,847 "	60,28	
1865 "	1,143,626 "	148,493 "	473,657 "	41,41	669,969 "	58,59	
1866 "	1,189,143 "	45,517 "	566,132 "	47,61	623,011 "	52,39	
1867 "	1,289,361 "	100,218 "	619,023 "	48,56	670,338 "	51,44	
1868 "	1,430,097 "	140,736 "	605,152 "	42,32	824,945 "	57,68	
1869 "	1,518,125 "	88,028 "	636,754 "	41,94	881,371 "	58,06	
1870 "	1,619,798 "	101,673 "	748,501 "	46,21	871,297 "	53,80	
1871 "	1,731,912 "	112,114 "	820,058 "	47,35	911,854 "	52,65	
1872 "	2,042,248 "	310,336 "	1,123,290 "	55,00	918,958 "	45,00	
1873 "	1,955,839 "	86,409 "	1,127,379 "	57,64	828,460 "	42,36	

weniger.

Bezüglich der Bergisch-Märkischen Eisenbahn konnte die Vergleichung erst mit dem Jahr 1868 beginnen, in welchem die Hessische Nordbahn mit dem Unternehmen vereinigt wurde, da für diese das Rechnungssystem bis dahin nach wesentlich abweichenden Grundsätzen eingerichtet war.

Ueber die Verwendung der Gesamt-Einnahmen wird unter Nr. 28 der Anlagen eine Uebersicht beigegeben, wonach bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die zur Dividendenzahlung und zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen, soweit solche mit der Dividende und Zinsen auf den Betriebs-Überschuß angewiesen sind, eine Rente ergeben von 3,86 Procent gegen 5,35 Procent in 1872; für die Ruhr-Sieg Eisenbahn ergibt sich für das emittirte Nominal-Obligations-Capital eine Rente von 3,28 Procent gegen 3,50 Procent.

Die unter Nr. 26 der Anlagen beigelegte Uebersicht über die Amortisation des Anlage-Capitals enthält die Angabe über die zur Verzinsung der Stamm-Actien der früheren Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Glabbacher Eisenbahn-Gesellschaft vom Staate geleisteten Zuschüsse und der darauf einschließend der von der früheren Verwaltung gewährten Superdividende erstatteten Beträge, sowie ferner über diejenigen Zuschüsse, welche der Staat und die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zur Verzinsung der für die Ruhr-Sieg Eisenbahn emittirten Bergisch-Märkischen Prioritäts-Anleihe III. Serie (erste Emission und Littr. B.) bis jetzt haben leisten müssen.

Verwendung der Gesamt-Einnahme. Anlage 28.

Zuschüsse des Staates und der Gesellschaft für die Aachen-Düsseldorfer Ruhrorter Stamm-Actien und für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Nach dieser Uebersicht betrugen die Zuschüsse für die Aachen=Düsseldorfer Stamm=Actien 998,186 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. und für die Ruhrort=Crefeld-Kreis-Gladbacher Stamm=Actien 239,365 Thlr. 12 Sgr. — Pf. in Summa also 1,237,551 Thlr. 26 Sgr. 8 Pfg. worauf erstattet wurden:

von der früheren Verwaltung bis

ult. 1865 als Superdividende . 166,148 Thlr. 1 Sgr. 1 Pf.

in 1866 . . 90,080 " — " 9 "

" 1867 . . 63,970 " 18 " 4 "

" 1868 . . 75,036 " 24 " 3 "

" 1869 . . 105,117 " 15 " 4 "

" 1870 . . 78,750 " — " — "

" 1871 . . 100,000 " — " — "

in Summa also 679,102 " 29 " 9 "

so daß noch zu erstatten bleiben 558,448 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf.

Die bei der Uebernahme dieser Bahnstrecke Seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft noch nicht gedeckten Zinszuschüsse des Staates sind nach den Bestimmungen des abgeschlossenen Vertrages durch Ueberweisung von einem Viertel desjenigen Ueberschusses zu erstatten, welcher für jedes Betriebsjahr nach Vertheilung einer Dividende von $6\frac{1}{2}$ Prozent an die Stamm=Actien disponibel bleibt; dieser Ueberschuß ermittelt sich für die vorbezeichneten Betriebsjahre zu den vorangegebenen Beträgen. Nach dem Statutnachtrage vom 12. April 1869 ist dieser zur Erstattung kommende Antheil an dem Betriebs-Ueberschusse vom Jahre 1868 ab nicht ferner aus diesen Ueberschüssen zu decken, sondern auf das entsprechend zu verstärkende Anlagecapital der Gesellschaft zu verrechnen.

Für die Verzinsung des für die Ruhr=Sieg Eisenbahn emittirten Anlage=Capitals hat zunächst die Bergisch=Märkische Eisenbahn=Gesellschaft auf Höhe von $\frac{1}{4}$ Prozent und dann der Staat für die alsdann noch verbleibenden $3\frac{1}{4}$ Prozent die Garantie übernommen.

Nach der vorerwähnten Uebersicht betragen die bis zum Schlusse des Jahres 1873 für diesen Zweck geleisteten Zuschüsse — in 1868 bis 1872 ist ein Zuschuß nicht erforderlich gewesen — und zwar die vom Staate geleisteten 657,711 Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg. und die von der Bergisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft geleisteten incl. der für das Jahr 1873 als Zuschuß gewährten 47,779 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf. 258,875 " 14 " 10 "

also überhaupt 916,587 Thlr. 7 Sgr. 4 Pfg.

Auf die Zuschüsse des Staates ad 657,711 Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg. wurden erstattet:

in 1869 . 40,833 Thlr. 10 Sgr.

" 1870 . 40,833 " 10 "

" 1871 . 40,833 " 10 " 122,500 " — " — "

es bleiben mithin noch als Zuschuß des Staates . 535,211 Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg.

Auf die Zuschüsse der Bergisch=Märkischen Eisenbahn=Gesellschaft haben Rückzahlungen noch nicht stattgefunden.

9. Reserve- und Erneuerungsfonds.

Nach den Bestimmungen des mit der Staats-Regierung wegen des Baues der Ruhr-Sieg Eisenbahn geschlossenen Vertrages muß der Reserve- und Erneuerungsfonds für letztere getrennt von den Fonds für die übrigen Bergisch-Märkischen Bahnstrecken verwaltet werden, und besteht zwischen beiden Bahn-Abtheilungen nur insoweit ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß, als die Einnahmen und Ausgaben, welche sich auf den gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark beziehen, als Einnahmen und Ausgaben der Transport-Verwaltung nach den durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmilen repartirt werden.

Es sind demnach rechnungsmäßig zu unterscheiden:

der Reservefonds	für die Bergisch-Märkische Eisenbahn einschließlich
der Erneuerungsfonds	
der Reserve- und Erneuerungsfonds für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.	

A. Reservefonds.

Die Rücklage für den Reservefonds ist zu $\frac{1}{10}$ Procent der verwendeten Anlage-Capitalien festgestellt und berechnet sich für die Bergisch-Märkische Eisenbahn bei einem Capital von 102,000,000 Thlr. zu 102,000 Thlr. Berechnung der Rücklagen.

Der Abschluß der Fonds wird unter Anlage 29 beigelegt und ergeben sich hiernach:	Abschluß des Reservefonds. Anlage 29.			
als Bestand ult. 1872	278,189 Thlr.	13 Sgr.	9 Pfg.	
die vorerwähnte Rücklage mit	102,000	"	—	"
die sonstigen Einnahmen incl. Nominalwerth der angekauften Effecten ad	16,793	"	13	" — "
also als Gesamt-Einnahme	396,982 Thlr.	26 Sgr.	9 Pfg.	
Die Ausgaben haben betragen incl. 300 Thlr. verlorste Effecten	102,455	"	16	" — "
es verblieb mithin Ende 1873 ein Bestand auf Höhe von	294,527 Thlr.	10 Sgr.	9 Pfg.	
gegen die vorerwähnten	278,189 Thlr.	13 Sgr.	9 Pfg.	
als Bestand Ende 1872, also mehr	16,337	"	27	" — "

wobei die Effecten zum Nennwerthe berechnet sind.

Für die Ruhr-Sieg Eisenbahn betrug das der Berechnung der Rücklage zum Grunde zu legende Anlage-Capital 14,345,000 Thlr., wovon die Rücklage sich berechnet zu 14,345 Thlr. Rücklage für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

B. Erneuerungsfonds.

Die für den Erneuerungsfonds zu machenden Rücklagen berechnen sich in folgender Art:

Für die Erneuerung des Oberbaues sind zurückgelegt für die Bergisch-Märkische Eisenbahn einschließlich der Hessischen Nordbahn pro Locomotiv-Nutzmeile 13 Sgr., mithin für die zurückgelegten 1,399,461 Nutzmeilen 606,433 Thlr. 3 Sgr. Zusammenstellung der Rücklagen.

Hiervon gehen in Abzug die an den Erneuerungsfonds der Holländischen Bahnen für die auf Holländischem Gebiete liegende Strecke der Biersen-Benloer Zweigbahn für die Erneuerung des Oberbaues in 1873 gezahlten und in der Betriebsrechnung besonders vorausgabten 565 " 10 " so daß bleiben 605,867 Thlr. 23 Sgr.

Für die auf der Ruhr-Sieg Eisenbahn und auf der Zweigbahn Petmathe-Pferlohn zurückgelegten 168,740 Nutzmeilen beträgt die Rücklage à 13 Sgr. 73,120 Thlr. 20 Sgr. es ergeben sich mithin als Rücklage 678,988 Thlr. 13 Sgr.

Für die Erneuerung der Betriebsmittel sind 5 % der Beschaffungskosten derselben zurückgelegt. Diese Kosten betrugen nach dem Etat für das Ende 1871 vorhanden gewesene Betriebs-Material auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und auf der Hessischen Nordbahn:

für	505 Locomotiven	8,164,421 Thlr.
"	465 Personenwagen	1,251,521 "
"	14,329 Gepäck-, Post- und Güterwagen . .	12,910,680 "
"	die Trajectschiffe, Boote, Schalben und Ponten	200,000 "

Summa . . 22,526,622 Thlr.

wovon in Abzug gehen die von Zechen und Gewerkschaften für Kohlenwagen eingezahlten, noch nicht vollständig amortisirten

353,864 "

so daß verbleiben rot. 22,173,000 Thlr.

welchemnach sich die Rücklage berechnet zu 1,108,650 Thlr.

Die für die Erneuerung gemachten Rücklagen haben hiernach in 1873 betragen:

für die Erneuerung des Oberbaues	678,988 Thlr. 13 Sgr. — Pf.
für die Erneuerung der Betriebsmittel	1,108,650 " — " — "

also überhaupt . . 1,787,638 Thlr. 13 Sgr. — Pf.

während dieselben in 1872 betrugen 1,536,491 " 25 " — "

also in 1873 mehr . . 251,146 Thlr. 18 Sgr. — Pf.

Für die Erneuerung wurden verausgabt:

für Schienen, Weichen und Schwellen 1,477,607 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf.

in 1872 wurden hierfür aufgewendet 840,541 " 12 " 4 "

also in 1873 mehr . . 637,066 Thlr. 2 Sgr. 6 Pf.

was zum größten Theile in der eingetretenen Preissteigerung für die Materialien begründet ist, indem gezahlt wurden:

für Stoßschwellen pro Stück	2 Thlr. 15 Sgr.	gegen	2 Thlr. 10 Sgr.	in 1872
" Mittelschwellen " "	2 " 10	" "	2 " 2	" " "
" Weichenschwellen pro Cubikmeter .	1 " —	" "	— " 29	" " "
" Puddelstahlschienen pro 1000 Kilogr.	120 " —	" "	90 " —	" " "
" Gußstahlschienen " " "	127 " —	" "	102 " —	" " "

Für Betriebsmittel, einschließlich der Beschaffungskosten für

3 Stück neue Maschinen und 24,598 Thlr. 19 Sgr. 3 Pfg.

für neue Wagen wurden verausgabt 823,927 Thlr. 17 Sgr. 2 Pf.

in 1872 wurden für diese Zwecke in Ausgabe gestellt . . 950,843 " 21 " 6 "

also in 1873 weniger 126,916 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf.

In 1872 wurden verausgabt für die Beschaffung neuer Locomotiven und Wagen an Stelle abgängiger Stücke 438,464 Thlr., in 1873 dagegen 80,310 Thlr. 20 Sgr. 9 Pfg., in 1872 also mehr 358,153 Thlr. 9 Sgr. 3 Pfg.; bringt man hiervon die vorerwähnten 126,916 Thlr. 4 Sgr. 4 Pfg. in Abzug, welche in 1873 gegen 1872 weniger verausgabt wurden, so ergeben sich 231,237 Thlr. 4 Sgr. 11 Pfg., welche in 1873 für die Erneuerung einzelner Theile mehr verausgabt wurden, und welche hauptsächlich in der eingetretenen Preis- und Lohnsteigerung Begründung finden.

Die Ausgaben für die Erneuerung betragen hiernach:

für Schienen, Weichen und Schwellen 1,477,607 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf.

für Betriebsmittel 823,927 " 17 " 2 "

also überhaupt 2,301,535 Thlr. 2 Sgr. — Pf.

während solche in 1872 betragen haben 1,791,385 " 3 " 10 "

also in 1873 mehr 510,149 Thlr. 28 Sgr. 2 Pf.

Zusammen-
stellung der
Rücklagen.

Ausgaben
für die Er-
neuerung.

Der Abschluß des Erneuerungsfonds stellt sich in folgender Weise fest:

Bestand Ende 1872	1,857,451 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf.	Abschluß des Erneuerungsfonds.
Rücklagen für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel	1,787,638 " 13 " — "	
Rücklage für die Zwecke des Reservefonds bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn nach Abschnitt A.	14,345 " — " — "	
Erlös für alte verkaufte Materialien	561,468 " 16 " 9 "	
Zinsen der Bestände	69,994 " 10 " 10 "	
Sonstige Einnahmen incl. der Einnahmen für ausgelooft und angekaufte Effecten	3,500 " — " — "	
Summa	4,294,398 Thlr. 9 Sgr. 1 Pf.	

Die Ausgaben haben betragen:

für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel	2,301,535 = 2 = — =
für die Zwecke des Reservefonds bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn	26,328 = 22 = 3 =
für ausgelooft und angekaufte Effecten	3,900 = — = — =
in Summa	2,331,763 Thlr. 24 Sgr. 3 Pfg.

Nach Abzug dieser Ausgabe verbleibt ein Bestand auf

Höhe von	1,962,634 Thlr. 14 Sgr. 10 Pfg.
wobei die Effecten zum Nennwerthe berechnet sind.	

Ende 1872 betrug dieser Bestand 1,857,451 " 28 " 6 "

Derselbe hat somit zugenommen um 105,182 Thlr. 16 Sgr. 4 Pfg.

Unter Anlage 30 und 31 wird ein Abschluß des Fonds getrennt für die Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg Eisenbahn beigelegt und beträgt darnach der Bestand für die Bergisch-Märkische Eisenbahn	1,509,090 Thlr. 4 Sgr. 9 Pfg.
und für die Ruhr-Sieg Eisenbahn	453,544 Thlr. 10 Sgr. 1 Pfg.

Anlage 30
und 31.

10. Amortisation des Anlage-Capitals.

Der Amortisation sind zur Zeit unterworfen die Bergisch-Märkischen Anleihen I., II., IV., V. und VI. Serie, die Düsseldorf-Elberfelder und Dortmund-Soester Anleihen I. und II. Serie, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Glabbacher Anleihen I., II. und III. Serie, die 4procentige Anleihe I. Serie und die Anleihe II. Serie (jetzt Buchforderung des Staats) der Hessischen Nordbahn und die für den Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn emittirten Bergisch-Märkischen Prioritäts-Anleihen III. Serie 1. Emission und Lit. B; mit den nachfolgenden Ausnahmen wird hierzu $\frac{1}{2}$ Procent des Nominalbetrages der Anleihen nebst den auf die ausgelooften Obligationen entfallenen ersparten Zinsen verwendet. Diese Ausnahmen sind:

die Düsseldorf-Elberfelder Anleihe I. Serie wird nach den Bestimmungen des besaglichen Statutnachtrages alljährlich auf Höhe des festen Betrages von 10,000 Thlr. zur Ausloosung gebracht; zur Ausloosung der auf den Reinertrag der Ruhr-Sieg Eisenbahn angewiesenen Bergisch-Märkischen Anleihe III. Serie 1. Emission und der Emission Lit. B wird dieser Ueberschuß bis auf Höhe von $\frac{1}{2}$ Procent des Nominalbetrages der Anleihen nebst den auf die ausgelooften Obligationen entfallenen ersparten Zinsen verwendet; thatsächlich, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß eine Verpflichtung dazu nicht bestehe, hat die Amortisation dieser Anleihe bis zum Jahre 1868 stattgefunden, obwohl bis dahin der Betriebsüberschuß nicht ausreichte, um die Zinsen

Bezeichnung
der der Amor-
tisation unter-
liegenden
Anleihen.

des gesammten Anlage=Capitals zu decken, und zwar zunächst bezüglich der ersten Emission von 12,250,000 Thlr., sodann mit dem Betrage der ersparten Zinsen bezüglich des Gesamt=Capitals beider Emissionen; in 1869 und 1873 ist der Betriebsüberschuß der Jahre 1868 und 1872 nebst den ersparten Zinsen und in 1870, 1871 und 1872 sind die ersparten Zinsen zur Ausloosung gebracht;

zur Amortisation der Bergisch=Märkischen Prioritäts=Anleihe VI. Serie wird der Ueberschuß der Bergisch=Märkischen Eisenbahn bis zur Höhe von 83,000 Thlr. nebst den ersparten Zinsen der ausgelooften Obligationen verwendet;

die Nordbahn Prioritäts=Anleihe II. Serie (3½prozentig), im Jahre 1866 zum Restbetrage von 937,500 Thlr. in eine Buchforderung des Staates umgewandelt, wird alljährlich mit ½ % dieses Restcapitals zur Amortisation gebracht.

Nach der unter Nr. 26 der Anlagen beigefügten Uebersicht wurden bis zum Schlusse des Jahres durch Amortisation getilgt von der:

Anlage 26.
Zusammen-
stellung des
durch Ausloo-
sung getilgten
Capitals.

Bergisch=Märkischen	Anleihe	I. Serie	251,100 Thlr.	in Prozenten des ur-
				sprünglichen Nominalcapitals.
				22,783
"	"	II. "	387,000 "	16,783
"	"	III. "	311,700 "	1,774
"	"	IV. "	94,000 "	4,770
"	"	V. "	219,100 "	2,774
"	"	VI. "	171,400 "	1,703
Düsseldorf=Elberfelder	"	I. "	220,000 "	22,700
"	"	II. "	56,200 "	14,705
Dortmund=Soester	"	I. "	123,400 "	9,714
"	"	II. "	108,900 "	8,757
Aachen=Düsseldorf=	"	I. "	235,600 "	14,772
"	"	II. "	192,600 "	12,784
"	"	III. "	96,300 "	11,733
Ruhrort=Greveler	"	I. "	104,000 "	16,709
"	"	II. "	70,400 "	12,780
"	"	III. "	96,300 "	11,733
Essfischen Nordbahn	"	I. "	384,100 "	19,725
"	"	II. "	88,812 "	8,794

also im Ganzen 3,210,912 Thlr. 5,731 Prozent.

Ein Verzeichniß derjenigen Obligationen, welche aus den stattgehabten Verloosungen noch nicht zur Einlösung präsentirt wurden, ist der Uebersicht beigefügt.

Die Amortisation der Bergisch=Märkischen Obligationen VII. Serie beginnt mit dem Jahre 1875 und die der 5prozentigen Nordbahn Prioritäts=Obligationen und der Bergisch=Märkischen Prioritäts=Obligationen VIII. Serie im Jahre 1880.

Die für den Bau der Zweigbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe=Mühle zu emittirenden 3,600,000 Thaler 3½prozentiger Bergisch=Märkischer Prioritäts=Obligationen III. Serie Lit. C werden bis auf Höhe von ½ Prozent unter Zuschlag der ersparten Zinsen von den ausgelooften Obligationen amortisirt, sobald und soweit der Ertrag dieser Zweigbahn und des Unternehmens der Ruhr=Sieg Eisenbahn, nach Deckung der Zinsen für das alte und neue Unternehmen und nach Deckung des Amortisations=Erfordernisses für die Prioritäts=Obligationen II. Serie 1. Emission und Lit. B die nöthigen Mittel dazu gewährt.

Noch nicht
eingelöste
ausgelooften
Obligationen.
Anleihen,
welche noch
nicht der
Amortisation
unterliegen.