

III. Erweiterungen des Unternehmens.

In Bezug auf die im Laufe des Vorjahres für den Betrieb eröffneten Strecken und zwar:

- a. Bestwig-Barburg der Oberen Ruhrthal-Eisenbahn, 64,7 Kilometer, eröffnet am 6. Januar 1873;
- b. Odenkirchen-Fillich-Stolberg und Düren, 66,8 Kilometer, eröffnet am 1. October 1873, wird auf die im Abschnitt I enthaltene Baubeschreibung und die tabellarische Uebersicht (Anlage 1) verwiesen.

A. Mittlere Ruhrthal-Bahn

Ueberruhr-Dahlhausen-Hattingen-Herdecke, 35 Kilometer.

Die Ergebnisse des Grunderwerbs sind aus nachfolgender Tabelle zu ersehen.

Es wurden erworben:

Grunderwerb.

Kulturarten.	Zahl der Par- zellen.	Größe.			Entschädigungs- Betrag.		
		Morg.	Rth.	Fuß.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Haus- und Hofraum	42	4	52	30	8325	19	—
Garten	41	9	17	38	13,794	18	—
Acker	254	220	43	66	147,851	7	6
Wiese	119	97	145	61	72,173	13	6
Weide	92	122	158	66	68,553	26	6
Holzung	76	69	179	90	29,915	22	—
Haide, Wege etc.	4	4	43	37	3671	15	—
Summa	628	528	100	88	344,286	1	6

Der Durchschnittspreis pro Ruthe ermittelt sich zu $3\frac{2}{3}$ Thlr. Von den Parzellen wurden 576 durch Vertrag erworben, 52 wurden expropriert.

Nachdem auf der 5 Kilometer langen Strecke Ueberruhr-Dahlhausen im Laufe des Vorjahres sämtliche zur betriebsfähigen Herstellung erforderlichen Arbeiten zur Ausführung gebracht worden, ist dieselbe am 1. Januar 1874 für den Güterverkehr eröffnet worden.

Bau-
Ausführung.

Insgesamt wurden zur Herstellung des Planums dieser zweigeleisigen Strecke 137700 Kubikmeter Boden bewegt und zur Ausführung der kleineren Brücken 2440 Kubikmeter Mauerwerk hergestellt. Die Ruhrbrücke bei Dahlhausen enthält 9 mit eisernem Ueberbau versehene Oeffnungen, von welchen 2 je 120 Fuß, 7 je 60 Fuß Weite haben. Bei Herstellung des massiven Unterbaues wurden 231 Kubikmeter Fundament-, 1255 Kubikmeter aufgehendes und Gewölbe-Mauerwerk aufgeführt.

Das Gewicht der Eisen-Construction beträgt insgesammt 430,700 Kilogramm.

Die auf der Strecke Heinrichshütte-Herdecke noch auszuführenden Arbeiten sind im Laufe des Vorjahres wesentlich weiter geführt worden, so daß die Strecke seit dem Spätherbst v. Js. theilweise mit Arbeitszügen befahren werden konnte.

Insgesammt sind zur Bildung des Bahnplanums bewegt worden 928,800 Kubikmeter Boden und zur Herstellung der Brückenbauwerke aufgeführt 7300 Kubikmeter Mauerwerk. Hauptsächlich in das Vorjahr fällt auch der Ausbruch und die Auswölbung des 70 Meter langen Kofthaus-Tunnels sowie die theilweise Herstellung der auf den Bahnhöfen Blankenstein, Bommern und Bolmarstein aufgeführten Hochbauten und die Verlegung des Oberbaues für ca. 51,000 Meter Geleise; die Vervollständigung resp. Fertigstellung, namentlich die betriebsmäßige Instandsetzung ist in diesem Jahre erfolgt. Die zur Aufnahme des neuen Verkehrs auf dem Einmündungsbahnhöfe Herdecke zunächst erforderlichen bedeutenden Erweiterungen und Umänderungen sind zum größeren Theil in diesem Jahre zur Ausführung gebracht und hat die Eröffnung des Betriebes bereits am 1. Juni stattgefunden.

Die bis Ende 1873 für die Mittlere Ruhrthalbahn zur Verrechnung gelangten Bauausgaben betragen unter

Zusammen-
stellung
der
Bau-Aus-
gaben.

Tit.	I. Grunderwerb	357,083	Thlr.
"	II. Erdarbeiten	809,276	"
"	III. Unterhaltung	6,404	"
"	IV. Einfriedigungen	13,004	"
"	V. Uebergänge	53,379	"
"	VI. Kleinere Brücken	65,554	"
"	VII. Größere Brücken	151,656	"
"	VIII. Tunnel	606	"
"	X. Oberbau	981,083	"
"	XI. Signale	16,847	"
"	XII. Bahnhöfe	198,758	"
"	XIII. Außerordentliche Anlagen	36,160	"
"	XIV. Betriebsmittel	411	"
"	XV. Verwaltung, Vorarbeiten zc.	95,207	"
"	XVI. Insgemein	22,216	"
"	XVII. Verzinsung	271,179	"
	Summa .	3,078,823	Thlr.

B. Bolme-Thal-Eisenbahn, 26₂₅ Kilometer.

Bau-
Ausführung.

Im Jahre 1873 wurden die bereits im Jahre 1870 aufgenommenen Bauarbeiten der Theilstrecke Oberhagen-Brügge in der Weise gefördert, daß sie am Schlusse des Jahres wesentlich vorgeschritten waren.

Der Unterbau war theilweise hergestellt, der Oberbau, die Stationsanlagen zc. so weit, daß gegen Ende des Jahres die Revisionsabnahme der untern Strecke Oberhagen-Dahl und zu Anfang dieses Jahres die Betriebseröffnung (vorerst für den Güterverkehr) auf den Stationen Delstern und Dahl erfolgen konnte.

Die Arbeitsmethode ist bereits in den frühern Geschäftsberichten dargestellt. Die Jahresleistung beträgt rot. 360,000 Kubikmeter Bodenmassen, welche gelöst und transportirt worden sind.

Die kleineren Brücken, Wege-Ueber- und Unterführungen waren am Jahreschluß mit rot. 15,800 Kubikmeter Mauerwerk nahezu fertig gestellt.

Die 15 größeren Brückenbauwerke der Strecke waren bereits im Wesentlichen fundirt und in den Pfeilern aufgemauert, die Fertigstellung, die Einwölbung und die Aufbringung der Eisenconstructionen ist theilweise im Vorjahre ausgeführt und wird in nächster Zeit vollendet werden.

Es wurden für Brückenbauten im Ganzen etwa 7400 Kubikmeter Mörtelmauerwerk und 6000 Kubikmeter Steinpackung, Vorwurf und Uferpflasterungen ausgeführt.

Die vier Tunnel der Strecke sind gegenwärtig nahezu vollendet; die Beschaffenheit des zu durchfahrenden Gebirges blieb dieselbe, somit auch die Methode der Ausbrucharbeit. In druckhaftem Gebirge befinden sich nur die letzte Hälfte des Hengstenberg- und die erste Hälfte des Winkhauser Tunnels, welche daher eine stärkere Ausmauerung erhalten mußten.

Die Oberbau-Arbeiten sind bis auf die letzte Strecke Hammerhaus-Brücke resp. den Endbahnhof Brücke im Wesentlichen fertig gestellt und werden zur Zeit noch mit dem nöthigen Bettungs- resp. Stopfmateriale durch Arbeitszüge versehen, die verschiedenen Hochbauten sind ebenfalls nahezu vollendet.

Unter diesen Umständen kann die Betriebseröffnung der Bahn bis Brücke zum Herbst d. J. in Aussicht genommen werden.

Die Bauausgaben betrugen Ende 1873, excl. für den für Rechnung der Local-Interessenten bewirkten Grunderwerb unter

Bau-Ausgaben.

Tit.	II. Erarbeiten	465,411 Thlr.
"	III. Unterhaltung	3,643 "
"	IV. Einfriedigungen	6,424 "
"	V. Uebergänge	46,719 "
"	VI. Kleinere Brücken	127,378 "
"	VII. Größere "	149,193 "
"	VIII. Tunnel	129,806 "
"	X. Oberbau	443,254 "
"	XI. Signale	16,929 "
"	XII. Bahnhöfe	164,633 "
"	XIII. Außerordentliche Anlagen	61,847 "
"	XIV. Betriebsmittel	529 "
"	XV. Vorarbeiten, Verwaltung	72,066 "
"	XVI. Insgesamt	46,451 "
"	XVII. Zinsen	118,374 "
Summa		1,852,755 Thlr.

C. Zweigbahn von Finnentrop nach Rothemühle, 33 Kilometer.

Die Bauausführung blieb auch im Vorjahre auf die Strecke Finnentrop-Elpe beschränkt, das Project der Endstrecke bis Rothemühle befindet sich in der Revisionsinstanz.

Der bis auf die Schlußregulirung beendigte Grunderwerb weist folgende Resultate auf.

Grunderwerb.

Es wurden erworben:

Kulturarten.	Parzellen.	Größe.				Entschädigungsbetrag.	
		Mrg.	Alt.	Fuß.		Thlr.	Sgr. Pf.
Hofraum und Garten	70	6	128	64		7,058	22 —
Ackerland	155	119	74	39		42,632	6 —
Wiese	290	155	70	87		81,311	1 —
Weide	26	30	72	91		7,127	5 —
Solung	74	40	51	82		2,564	29 —
Summa	615	352	38	55		140,694	3 —
Dazu für 2 Gebäude	—	—	—	—		3,100	— —
Summa						143,794	3 —

Im Durchschnitt wurde pro Quadratruthe gezahlt $2\frac{1}{4}$ Thlr. Von den 615 Parzellen wurden 73 expropriirt.

Bau-
Ausführung.

Die 8,3 Kilometer lange Strecke Finnentrop-Attendorf wurde fertig gestellt und am 1. April 1874 dem Personen- und Güterverkehr übergeben. Auch auf der folgenden Strecke sind die Arbeiten in der, im früheren Geschäftsberichte bezeichneten Weise, theils in eigener Regie, theils in Entreprife weiter geführt. Im Vorjahre betrug die Gesamtleistung an Erdarbeiten rot. 800,000, an Brücken-Mauerwerk 14720 Kubikmeter. Die 10 größeren Brücken wurden bis auf 4 derselben vollendet, welche indessen am Jahreschlusse soweit gediehen waren, daß ihre Fertigstellung in naher Zeit erfolgen kann. Der eiserne Ueberbau der Brücken bei Sondern und Schneppenohl wurde ver-
bunden und kommt im laufenden Jahre zur Aufstellung.

Von den beiden Tunnels bei Krachhammer, 90 Meter lang, bei Schneppenohl, 155 Meter lang, wurde nach Vollendung der Voreinschnitte der erstere im December 1873 begonnen; die Arbeiten begannen mit der Herstellung eines 10 Meter langen Firfstollens. Am Schneppenohler Tunnel, dessen Beginn vom October 1873 datirt, wurden 120 Meter Sohlstollen und 37 Meter Firfstollen ausgeführt.

Einschließlich der Geleise-Erweiterungen auf dem Bahnhofe Finnentrop wurden auf der eingleisig ausgeführten Strecke bis Attendorf im Ganzen 17300 Meter Oberbau hergestellt, außerdem wurden 40 Weichen und Kreuzungen verlegt.

Fertig gestellt wurden ferner: auf dem bedeutend erweiterten Bahnhof Finnentrop ein Beamten-Wohnhaus, ein Anbau zum Stationsgebäude, ein Locomotivschuppen mit Werkstätte, Wasserturm, Güterschuppen, ein Kohlenschuppen nebst Rampe; auf dem Bahnhofe Attendorf: ein Stationshaus, Güterschuppen und Nebengebäude.

Bau-
Ausgaben.

An Baukosten sind bis Ende 1873 zur Verrechnung gelangt und zwar unter:

Tit.	I. Grunderwerb	137,545 Thlr.
"	II. Erdarbeiten	806,977 "
"	III. Unterhaltung	208 "
"	IV. Einfriedigungen	1,976 "
"	V. Uebergänge	35,819 "
"	VI. Kleinere Brücken	87,453 "
"	VII. Größere "	378,190 "
"	VIII. Tunnels	4,282 "
"	X. Oberbau	442,665 "
"	XI. Signale	14,627 "
"	XII. Bahnhöfe	109,930 "
"	XIII. Außerordentliche Anlagen	108,980 "
"	XIV. Betriebsmittel	128 "
"	XV. Vorarbeiten, Verwaltung	99,987 "
"	XVI. Insgemein	84,179 "
"	XVII. Zinsen	82,274 "

Summa . 2,395,150 Thlr.

D. Zweigbahn von Rettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, 14,25 Kilometer.

Die Resultate und Kosten des theilweise beendigten Grunderwerbs sind aus nachfolgender Tabelle ersichtlich.

Erworben wurden:

Grunderwerb.

Kulturarten.	Zahl der Par- zellen.	Größe.			Entschädigungs- Betrag.		
		Mrg.	Rth.	ßß.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Haus- und Hofraum	43	8	114	40	19,304	26	—
Gärten	27	7	143	64	12,159	17	—
Ackerland	142	104	44	30	111,190	26	9
Wiesen	79	33	82	40	29,815	27	—
Weiden	34	28	90	30	26,408	6	5
Holzungen	13	23	104	70	48,054	28	8
Heide, Wege etc.	2	—	69	50	891	21	—
Summa	340	206	109	24	247,826	2	10
Dazu für 20 Gebäude	—	—	—	—	42,925	—	—
zusammen					290,751	2	10

Der Durchschnittspreis pro Ruthe beträgt hiernach $6\frac{2}{3}$ Thlr. Von den 340 Parzellen haben 215 expropriirt werden müssen.

Die zur Herstellung des Planums erforderlichen ziemlich beträchtlichen Erd- und Feldarbeiten sind ebenso, wie die Brückenbauten an Unternehmer verdungen. Im Januar 1873 begonnen, waren mit einer Gesamtleistung von 361,000 Kubikmeter Bodenförderung und 13,500 Kubikmeter Brückenmauerwerk Ende 1873 etwa $\frac{3}{4}$ der planmäßigen Arbeiten bewältigt. Von den beiden Haupt-Bauwerken der Bahn, den Ruhr-Brücken bei Rettwig und Mülheim a. d. Ruhr, ist die Erstere bis auf den eisernen Ueberbau gleichzeitig mit dem zur Aufnahme der Geleise der unteren Ruhrthalbahn bestimmten Theile ausgeführt worden, so daß nur noch die Aufbringung der Eisenconstruction erübrigt, deren Verding zur Zeit erfolgt. An der Ruhrbrücke bei Mülheim, 10 überwölbte Fluth-Öffnungen à 50 Fuß und 2 mittelst Eisenconstruction zu überspannende Strom-Öffnungen von je 120 Fuß Weite enthaltend, haben die Fundierungsarbeiten im Herbst 1872 begonnen. Ende 1873 war von den 10 Öffnungen der Fluth-Brücke die rechtsseitige Hälfte überwölbt, während der linksseitige Theil bis zur Einwölbung gediehen war. Ebenso waren die Pfeiler der Strom-Brücke fertig gestellt und die eine ihrer Öffnungen bereits mit dem eisernen Ueberbau versehen; für die zweite Öffnung waren die Aufstellungsarbeiten im Gange. Auf den Bahnhöfen Saarn und Broich wurden die Hochbauten bis unter Dach geführt.

Bau-
Ausführung.

Die bis Ende 1873 verrechneten Baukosten betrugen unter:

Ausgaben.

Titel	I. Grunderwerb	295,469 Thlr.
"	II. Erdarbeiten	172,630 "
"	IV. Einfriedigungen	146 "
"	V. Uebergänge	6,395 "
"	VI. Kleinere Brücken	30,657 "
"	VII. Größere "	146,882 "
"	X. Oberbau	122,468 "
"	XII. Bahnhöfe	113,162 "
"	XIII. Außerordentliche Anlagen	18,942 "
"	XIV. Betriebsmittel	473 "
"	XV. Borarbeiten, Verwaltung etc.	29,056 "
"	XVI. Insgemein	14,831 "
"	XVII. Zinsen	56,506 "
	Summa	1,007,617 Thlr.

E. Zweigbahn von Lennep nach Wipperfürth, 18 Kilometer.

Die Bau-Ausführung war seither auf den schwierigen Abschnitt, Lennep = Hückeswagen, 12,3 Kilometer lang, beschränkt.

Grunderwerb.

Für dieselbe waren Ende 1873 erworben:

Kulturarten.	Zahl der Par- zellen.	Größe.			Entschädigungs- Betrag.		
		Mrg.	Rth.	ßß.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Haus- und Hofraum	11	1	115	79	4,437	21	6
Gartenland	17	4	97	68	5,810	8	1
Ackerland	73	77	18	94	35,010	25	11
Wiesen	130	48	78	25	42,238	5	—
Holzungen	95	69	124	6	12,893	23	8
Begeflächen u.	34	2	116	3	352	24	9
Summa	360	224	10	75	100,743	19	—
Dazu für 5 Gebäude	—	—	—	—	52,037	—	—
				Summa	152,780	19	—

Der Durchschnittspreis pro Ruthe betrug hiernach $2\frac{2}{3}$ Thlr. Expropriirt wurden 47 Parzellen, die übrigen sind im Wege des Vertrags erworben.

Planungs-
und Brücken-
bauten.

Von den Planungs- und Brückenbauten der erwähnten Strecke war Ende 1873 etwa ein Drittel mit circa 240,500 Cubikmeter Bodenförderung und 5,000 Cubikmeter Mauerwerk hergestellt.

Ausgaben.

Bis zu demselben Zeitpunkte betrugen die Bau-Ausgaben, und zwar unter:

Titel	I. Grunderwerb	96,473 Thlr.
"	II. Erdarbeiten	120,238 "
"	IV. Einfriedigungen	288 "
"	V. Uebergänge	16,404 "
"	VI. Kleinere Brücken	36,057 "
"	X. Oberbau	27,509 "
"	XII. Bahnhöfe	8,599 "
"	XIII. Außerordentliche Anlagen	1,140 "
"	XV. Vorarbeiten, Verwaltung	31,559 "
"	XVI. Insgemein	1,190 "
"	XVII. Zinsen	27,716 "
	Summa	367,973 Thlr.

F. Zweigbahn Born-Wermelskirchen-Opladen, 24 Kilometer lang.

Das Specialproject der Strecke Born-Hilgen, 11 Kilometer lang, wurde im Mai 1873 festgestellt; dasjenige der Endstrecke ist, verschiedener Detailfragen wegen, welche noch zu lösen, noch nicht zum Abschluß gelangt.

Für Born-Hilgen wurden erworben:

Grunderwerb.

Kulturarten.	Zahl der Par- zellen.	Größe.			Entschädigungs- Betrag.		
		Mrg.	Rth.	Wß.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Baumhof und Gebäudflächen .	4	—	123	22	3,747	2	5
Garten	45	11	51	63	14,167	26	3
Ackerland	98	86	155	51	36,075	15	2
Wiese und Weide	50	38	3	49	20,033	19	—
Holzung	17	4	125	77	1,092	19	9
Summa	214	141	99	62	75,116	22	7
Hierzu für 2 Gebäude	—	—	—	—	8,136	—	—
Summa					83,252	22	7

Der Durchschnittspreis pro Ruthe beträgt 3 Thlr., die Erwerbung geschah ausschließlich im Wege des Vertrages.

Bei den Erbarbeiten und Brückenbauten erreichte die Leistung des Vorjahres eine Bodenz- Bauthätigkeit.
förderung von 51440 Cubikm., das Brückenmauerwerk 350 Cubikmeter. Ausgaben.

Die bis ult. 1873 zur Verrechnung gelangten Baukosten betrugen zusammen 49,715 Thlr.

G. Ennepe-Thal-Bahn, Hagen-Altenbörde mit Abzweigung von Hause nach Linderhausen, 21 Kilometer.

Auch hier blieb die Bauthätigkeit des Vorjahres auf der zunächst in Angriff genommenen Strecke Hagen-Hause, 12 Kilom. lang, auf Planungsarbeiten und Brückenbauten beschränkt.

Die Gesamtleistungen betrugen Ende December 1873:

bei den Erbarbeiten 157500 Cubikm., bei den Brückenbauten 1890 Cubikm.

Der Stand des Grunderwerbs für diese Strecke ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich.
Es wurden erworben:

Bauthätigkeit.

Grunderwerb.

Kulturart.	Par- zellen.	Größe.			Entschädigungs- Betrag.		
		M.	R.	W.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Haus- und Hofraum	9	—	86	51	2,856	—	—
Garten und Baumhof	108	29	9	76	80,382	23	6
Ackerland	95	78	138	69	171,772	26	2
Wiese	121	64	124	92	134,497	25	11
Holzung	5	7	170	24	3,471	4	6
Haide, Leiche, Wege	36	2	78	35	5,277	17	11
Summa	374	183	68	47	398,060	8	—
Dazu für 3 Gebäude	—	—	—	—	10,400	—	—
Summa					408,460	8	—

Der Durchschnittspreis pro Ruthe erreicht hiernach den Betrag von rot. 12 Thlr.

Von den 374 Parzellen sind 22 expropriert.

Die Bauausgaben betrugen bis Ende 1873 zusammen 470,650 Thlr.

Ausgaben.

H. Verbindungsbahn Scherfede-Holzminden, 49,35 Kilometer lang.

Bau-Angriff.

Nachdem im Juni 1873 das Specialproject der ersten Abschnitte Scherfede-Nazungen, 1645 Kilom. lang, festgestellt worden, sind im Laufe des IV. Quartals 1873 auf verschiedenen Punkten die Erdarbeiten und Brückenbauten in Angriff genommen worden. Bis zum Jahres-schluß betrug die Bodenförderung ca. 35500 Cubikmeter, das aufgeführte Brückenmauerwerk 2900 Cubikmeter.

Planungs-
und Brücken-
bauten.
Ausgaben.

Für die Strecke Nazungen-Beverungen, 12 Kilom. lang, gelangte das Specialproject im März des lfd. Jahres zur Feststellung, während die Projecte für den übrigen Theil einschließlich des Hauptbauwerks der Linie, der Brücke über die Weser, sich zur Zeit in der Revisionsinstanz befinden.

Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser Linie sind schon jetzt alle Vorkehrungen getroffen, um nach erfolgter Feststellung des Projectes die weiteren Bauarbeiten möglichst rasch zur Ausführung zu bringen.

Bau-Aus-
gaben.

Bis Ende 1873 betrugen die zur Verrechnung gelangten Bauausgaben zusammen 289,120 Thlr.

J. Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Bochum-Wattenscheid-Essen-Werden.

a. Bochum-Wattenscheid-Essen 15,0 Kilometer nebst Anschluß an die Zeche Centrum 1,50 Kilometer.

Der Bau-Angriff erfolgte Ende Juni 1872. Am Schluß des Jahres 1873 waren die Erdarbeiten und Brückenbauten bis auf Regulierungs-Arbeiten vollendet und das erste Geleise auf 15,2 Kilom. und das zweite Geleise auf 6,2 Kilom. hergestellt. Der Bahnhof Wattenscheid und die Rangir-Bahnhöfe Essen und Bochum sind der Vollendung nahe und wird die Betriebs-Eröffnung voraussichtlich im Laufe des Sommers erfolgen.

b. Strecke Essen-Werden 7,80 Kilometer.

Die Festsetzung des Bauprojectes erfolgte im October 1872. Der Bau-Angriff konnte erst im Monat November 1873 erfolgen, nachdem das Expropriations-Verfahren beendet war.

Grunderwerb.

Bezüglich des Grunderwerbs ist anzuführen: Es wurden erworben:

Kulturarten.	Zahl der Par- zellen.	Gr ö ß e.			Entschädigungs- Beträge.		
		M.	A.	F.	Thlr.	Gr.	Pfg.
Haus und Hofraum	22	1	174	8	2,661	19	10
Gartenland	26	8	101	128	19,246	14	5
Ackerland	72	84	154	129	82,311	1	2
Wiesen	8	6	47	111	6,718	22	2
Weiden	23	10	25	52	10,356	24	—
Dehe	—	—	—	—	—	—	—
Holzung	25	7	127	20	5,706	1	2
Summa	176	119	91	16	127,000	22	9

Der Durchschnittspreis pro Ar ermittelt sich zu 48 $\frac{1}{3}$ Thlr. Durch Vertrag wurden erworben 108, durch Expropriation 68 Parzellen. Es sind zu bewegen 610079 Cubikmeter Boden-Massen, darunter 166588 Cubikmeter Felsen und 23500 Cubikmeter Tunnelmassen, wovon bis zum Jahres-Schlusse 10193 Cubikmeter bewegt wurden.

Bau-
Ausführung.

Außer den Röhren-Durchlässen sind 27 Bauwerke mit 12804 Cubikmeter Mauerwerk herzustellen, wovon am Jahres-schluß 1214,5 Cubikmeter ausgeführt waren. Im Iphenberg-Tunnel in der Wasserscheide zwischen Emscher und Ruhr wurden 1303 Cubikmeter Ausbruchsmassen gefördert; mit der Mauerung wurde im Frühjahr dieses Jahres begonnen.

Die bis zum Jahreschluß für die Strecken ad a. und b. verausgabten Baukosten betragen unter: Bau-Ausgaben.

Titel I.	Grunderwerb	252,267 Thlr.
" II.	Erarbeiten	11,629 "
" III.	Bahnunterhaltung	30 "
" IV.	Einfriedigungen	21 "
" V.	Wegeübergänge	19,177 "
" VI.	Durchlässe 2c.	12,446 "
" VII.	Größere Brücken	18 "
" VIII.	Tunnels	75 "
" X.	Oberbau	493,272 "
" XI.	Signale	3,203 "
" XII.	Bahnhofs-Anlagen	208 "
" XV.	Verwaltungskosten	22,831 "
" XVI.	Insgemein	2,279 "
" XVII.	Zinsen	85,722 "
Summa		903,178 Thlr.

K. Emscherthalbahnen, davon 39,2 Kilometer im Bau-Angriff, und zwar

a) Strecke Essen-Herne 24,6 Kilometer.

Die Strecke Essen bis Consolidation einschließlich der Anschlüsse an die Zechen Königin-Elisabeth I., Helene Amalie III., Zollverein, Carl und Consolidation I. und II., die an das Walzwerk Funke, Grille & Cie. und an die Drahtzieherei von Böker & Cie. wurde bis zum Jahreschlusse im Wesentlichen fertig gestellt und erfolgte die Betriebseröffnung im März d. Js. Die Fortsetzung der Bahn bis zur Einmündung in die Herne-Bochumer Strecke ist seit Juni 1873 im Bau begriffen und wird im Laufe dieses Jahres fertig gestellt werden.

Der Stand des Grunderwerbs am Schluß des Jahres 1873 ergibt sich aus nachstehender Zusammenstellung. Es sind erworben:

Grunderwerb.

Kulturarten.	Zahl der Parzellen	Größe.				Entschädigungs-Betrag.		
		M.	A.	F.		Thlr.	Sgr.	Pfg.
Haus und Hofraum	45	5	22	69		8,776	28	6
Gartenland	16	5	38	29		10,513	9	7
Ackerland	284	325	62	59		279,229	6	—
Wiesen	44	10	81	110		13,317	22	6
Weiden	30	39	71	31		35,708	—	11
Holzung	24	21	86	25		13,984	6	—
Summa	443	407	2	35		361,519	13	6
Hierzu für 13 Gebäude .	—	—	—	—		17,592	—	—
Gesamtsumme						379,111	13	6

excl. Nebenkosten für Früchte 2c.

Der Durchschnittspreis pro Ar betrug hiernach $34\frac{2}{3}$ Thlr. Von 443 Parzellen sind 248 durch Vertrag, 195 im Wege der Expropriation erworben.

Bis zum Schlusse des Jahres 1873 waren 139700 Cubikm. Erde bewegt und 2910 Cubikm. Mauerwerk hergestellt.

b. Strecke Oberhausen-Osterfeld-Altenessen 14,6 Kilometer.

Die Festsetzung der Special-Projecte bis auf eine Strecke von 5,1 Kilom., für welche dieselbe noch aussteht, ist im Monat Februar d. Js. erfolgt. Der Grunderwerb ist im Gange und die Bauausführung in allen Theilen vorbereitet.

c. Sonstige Strecken.

Zur Bau-Ausführung ist ferner in Aussicht genommen die Linie Herne-Necklinghausen, 9,5 Kilom. lang. Von Herne bis Zeche Clerget 3,8 Kilom. ist das Project bereits festgestellt.

Bau-Aus-
gaben.

Für die Emscherthal-Bahnen wurden bis ult. 1873 verausgabt:

Tit.	I. Grunderwerb	260,403 Thlr.
"	II. Erdarbeiten	54,135 "
"	III. Bahnunterhaltung	63 "
"	IV. Einfriedigungen	8 "
"	V. Wegeübergänge	27,588 "
"	VI. Durchlässe 2c.	1,112 "
"	VII. Größere Brücken	7,404 "
"	X. Oberbau	208,782 "
"	XI. Signale	2,833 "
"	XIII. Außerordentliche Anlagen	6 "
"	XV. Verwaltungskosten	34,461 "
"	XVI. Insgemein	2,540 "
"	XVII. Zinsen	63,909 "

Summa 663,244 Thlr.

L. Sonstige Bauprojecte.

In der Revisions-Instanz befindet sich zur Zeit das Project der Weiterführung der Elberfeld-Cölner Bahn durch Deutz nach Cöln;
in der technischen Bearbeitung noch die Projecte:
der Verbindungslinien zwischen der Ruhr-Sieg-Bahn einerseits nach der mittleren Sieg und dem Lahnggebiete, andererseits nach der oberen Ruhrthalbahn;
der Linie von Deutz im Aggerthale aufwärts bis Münderoth;
der Linie von Cöln nach M.-Glabbach und von Glabbach nach Rvermonde;
der Linie von B.-Mittershausen nach Blankenstein;
der Zweigbahn von Beverungen nach Carlshafen;
der Linie von Hamm nach Dsnabrück.

Elberfeld, Anfangs Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.