XG
2003

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XG 2003
- 1856 -

[N18] 2xN
1xVW

XG2003-1856
•XG2003-1856•

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFT
AN DER UNIVERSITÄT KÖLN

Jahres-Bericht

über die

Betriebs-Verwaltung

der

Bergisch-Märkischen Eisenbahn

pro

1856.

Gedruckt bei Sam. Lucas in Elberfeld.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Der Bau der I. Abtheilung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, — Strecke Elberfeld-Dortmund, — durch Allerhöchste Urkunde vom 12. Juli 1844 (Gesetz-Sammlung S. 315) zur Ausführung genehmigt, wurde im Herbste 1844 in Angriff genommen. Nachdem am 9. October 1847 die erste, $1^1/_2$ Meilen lange Strecke von Elberfeld bis Schwelm für den Personen-Verkehr eröffnet worden, erfolgte die Inbetriebnahme der ganzen Bahn zunächst für den Güter-Verkehr am 29. Dezember 1848, demnächst auch für den Personen-Verkehr am 9. März 1849.

Mit dem Bau der II. Abtheilung — Strecke Dortmund-Soest — wurde, nachdem derselbe durch Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 6. Juli 1853 (Gesetz-Sammlung Seite 485) genehmigt worden, im Herbste 1853 begonnen. Am 9. Juli 1855 wurde der Betrieb auf derselben eröffnet.

Die Verwaltung der Bahn ist in Gemäßheit des unterm 14. September 1850 Allerhöchst genehmigten Vertrages vom 23. August ej. a. (Gesetz-Sammlung Seite 411), sowie gemäß §. 2 des am 6. Juli 1853 bestätigten Nachtrages zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gesetz-Sammlung Seite 485) an den Staat übergegangen.

1. Bahn-Beschreibung.

A. Oberbau.

Die Bergisch-Märkische Bahn beginnt am Bahnhofe der Düsseldorf-Elberfelder Bahn in der Steinbeck bei Elberfeld und geht über Dortmund nach Soest.

In Dortmund scheidet sich die I. und II. Abtheilung.

Sie hat eine Länge von $7_{,73}$ Meilen in der I. Abtheilung	= 15,564	Ruthen
und $7_{,13}$ Meilen in der II. Abtheilung,	= 14,253	„
in Summa	29,717	Ruthen

oder $14_{,86}$ Meilen.

Auf den Bahnhöfen und Haltestellen befinden sich an Nebengeleisen:

auf der I. Abtheilung	8,600	„
von denen 1688 Ruthen auf Kosten von einzelnen Werken behufs deren Anschlusses gelegt sind;		
auf der II. Abtheilung	1,608	„
Die ganze Länge des Schienengestänges beträgt hiernach	39,925	Ruthen

oder rund 20 Meilen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Bahn ist bis jetzt eingeleisig. Ein Theil des zweiten Geleises ist bereits gelegt, aber noch nicht dem Betriebe übergeben und daher auch nicht in vorstehender Zusammenstellung aufgenommen.

Der vorhandene Oberbau ist aus sogenannten Vignolschienen gebildet. Nur in den Nebengeleisen der I. Abtheilung befinden sich auf Länge von 3000 Ruthen Stuhlschienen, welche in gußeisernen Stühlen mit Holzkeilen befestigt und an den Stößen mit Laschen verbunden sind. Diese Schienen wiegen pro laufenden Fuß 18 Pfund.

Die älteren Vignolschienen der I. Abtheilung wiegen pro laufenden Fuß $20^2/_3$ Pfund. Sie sind mit Hakennägeln auf den Mittelschwellen befestigt und an den Stößen mit Laschen verbunden. Die Befestigung auf den Stoßschwellen ist durch Unterlagsplatten, Ober- und Unterbleche und Schraubenbolzen erfolgt. Diese Schienen bildeten früher den Oberbau auf der ganzen Strecke der I. Abtheilung; in Folge des Verschleißes ist aber bereits im Jahre 1854 die Auswechselung derselben gegen schwerere nothwendig geworden und sind bis zum Schlusse des Jahres 1856 3200 Ruthen durch Vignolschienen, welche pro laufenden Fuß $22^3/_4$ Pfund wiegen, und 2000 Ruthen durch gleiche Schienen von 22 Pfund pro Fuß ersetzt. Die Befestigung auf den Mittel- und Stoßschwellen ist dieselbe geblieben.

Der Oberbau der II. Abtheilung ist aus Vignolschienen mit gleicher Befestigung gebildet. Dieselben wiegen pro laufenden Fuß 22 Pfund.

Die Schwellen sind auf beiden Abtheilungen 8 Fuß lange Eichenhölzer, unter den Stößen 12—14 Zoll breit, 6 Zoll stark, scharfkantig; die Mittelschwellen 10—12 Zoll breit, 6 Zoll stark, theilweise halbrund. Sie liegen in Entfernungen von 3 Fuß. Eine Präparation der Schwellen zur Erzielung einer längeren Dauer hat nicht stattgefunden.

Größere Bauwerke sind:

a) Die Ruhrbrücke bei Wetter, bestehend aus einer circa 488 Fuß langen Strombrücke mit drei Mittel- und zwei Landpfeilern, und einer massiven Fluthbrücke von 302 Fuß Länge mit sechs flachen Bogen.

b) Die Chaussee-Unterführung am Kruin, welche 279 Fuß Länge, 34 Fuß Weite und 31 Fuß Scheitelhöhe hat.

c) Die Ennepe-Brücke, 280 Fuß lang, 36 Fuß weit und 24 Fuß im Scheitel hoch, nebst der zugehörigen Obergraben-Brücke, 300 Fuß lang, 22 Fuß weit und 18 Fuß hoch.

d) Die Nahlenbecker Chaussee-Unterführung, welche bei 60 Fuß Länge, 34 Fuß Weite und 37 Fuß Scheitelhöhe über 100 Fuß lange Flügel hat.

Außer diesen Bauwerken und den beiden Brücken über die Wupper bei Elberfeld und Rittershausen, den beiden Volme-Brücken, der Crengeldanzer Chaussee-Ueberführung, der Emscher Brücke und der Martfelder Wege-Ueberführung sind noch 170 Stück sonstige Brücken, Durchlässe und Kanäle vorhanden.

NIVERSITÄTS-
UND
STADT-
BIBLIOTHEK
KÖLN
A

Auf der II. Abtheilung sind 172 Brücken und Kanäle von nicht bedeutenden Dimensionen zur Ausführung gekommen und 210,000 Pfund Gußeisen zu eisernen Röhren-Durchlässen von 2 und 1 Fuß Durchmesser verwendet.

B. Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Dieselben sind auf der I. Abtheilung dem Betriebe nicht günstig. Die Bahn steigt von Elberfeld bis zur Wasserscheide bei Schwelm auf eine Länge von 3360 Ruthen im Ganzen 238 Fuß und fällt von der Wasserscheide bis Hagen auf eine Länge von 3600 Ruthen 399 Fuß. Die stärkste Steigung liegt zwischen Station Hagen und Station Haspe und beträgt hier 1:80 auf 860 Ruthen. Die Strecke von Hagen nach Dormund hat günstigere Verhältnisse, da hier ein Gefälle von 1:200 nicht überschritten wird. Die stärksten Curven haben Radien von 200 Ruthen.

Die Gefäll-Verhältnisse der II. Abtheilung sind günstig zu nennen, da hier Steigungen von 1:200 und Curven von 300 Radius nicht überschritten werden.

C. Die Bahnhöfe und Haltestellen

Anlage Ia.

der Bahn, sowie die wirklichen und tarifmäßigen Entfernungen werden in der Anlage Ia. nachgewiesen.

M 912 G 1975

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

D. Telegraphen-Einrichtung.

Auf der ganzen Bahn ist eine optische und electrische Telegraphen-Verbindung vorhanden. Die I. Abtheilung hat 97 doppelflügelige optische Signale und zwei oberirdische electrische Leitungen, eine von Station zu Station, in welche gleichzeitig die Läutewerke eingeschaltet sind, und eine durchgehende, welche die Stationen Elberfeld, Hagen, Witten und Dortmund verbindet. Die Sprech-Apparate der erstern Leitung sind von Siemens & Halske construirt; für letztere lieferte dieselben Schrödter in Düsseldorf nach Kramer'schem System mit verschiedenen Abänderungen.

Die II. Abtheilung hat 53 optische Signale mit einem drehbaren Flügel und ebenfalls zwei electrische oberirdische Leitungen; die eine Leitung verbindet die Läutewerke, die andere die Sprech-Apparate von Station zu Station. Die Sprech-Apparate sind wie die der durchgehenden Leitung auf der I. Abtheilung.

Demgemäß sind auf der ganzen Strecke von Elberfeld bis Soest 42 Sprech-Apparate in Thätigkeit. Außerdem ist in Elberfeld noch ein Apparat zur Verbindung mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn, ebenfalls Eigenthum der Bergisch-Märkischen Bahn, aufgestellt.

Läutewerke sind auf der I. Abtheilung 78 auf den Wärterbuden angebracht; auf der II. Abtheilung sind 61 Stück vorhanden, welche in besonderen Häuschen aufgestellt sind. Erstere geben vermöge ihrer Construction bei der einmaligen Durchführung des Stroms 10 Glockenschläge; durch letztere circulirt der Strom stetig und gibt eine Unterbrechung desselben einen Glockenschlag. Die Unterbrechung des Stroms kann in den Wärterbuden erfolgen und hiernach auch von der Strecke eine beliebige Anzahl Glockenschläge als Signal gegeben werden.

E. Zur Vervollständigung der Bahn ausgeführte Bauten.

I. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Bei der außergewöhnlich starken Zunahme des Verkehrs und der in Folge dessen nothwendig werdenden großen Anzahl von Zügen auf der I. Abtheilung der Bergisch-Märkischen Bahn wurde es bereits im Jahre 1855 als ein dringendes Bedürfniß erkannt, den Ausbau des zweiten Geleises mindestens auf den lebhaftesten Strecken dieser Abtheilung zu beginnen. Als solche hatten sich besonders die Strecken Elberfeld-Schwelm und Hagen-Dortmund gezeigt. Nachdem zum Zwecke dieses Ausbaues die Vermehrung der Prioritäts-Obligationen um 1,000,000 Thaler beschlossen und durch Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 5. September 1855 genehmigt war, wurde im Sommer 1856 die Ausführung in Angriff genommen.

Bei dem ersten Ausbau waren die Erdarbeiten nur theilweise für zwei Geleise bei niedrigen Dämmen und flachen Einschnitten hergestellt, und mußten deshalb zur Bildung des Planums für das zweite Geleise nicht unbedeutende Fels- und Erdmassen bewegt werden. Zu diesem Zweck wurden daher bis zum Herbst 1856 21,400 Schachtruthen Boden, im Mittel zum Preise von $1\frac{1}{2}$ Thlr. pro Schachtruthe, gefördert und bewegt, und hierdurch zwischen den Stationen Elberfeld und Schwelm und Witten und Dortmund das Planum gewonnen. Zwischen den Stationen Hagen und Witten waren von diesem Quantum 2220 Schachtruthen bewegt. Es bleiben nach dem Voranschlage zur Herstellung auf dieser Strecke noch 15,230 Schachtruthen zu fördern.

Die Brückenbauten waren in ihren massiven Theilen bereits für zwei Geleise hergestellt, und bedurfte es nur bei den mit Holz- oder Eisenconstructionen überdeckten Brücken der Beschaffung dieser Constructionen für die zweite Fahrbahn. Statt der früher bei mehreren Brücken hergestellten Holzconstruction wurden schmiedeeiserne Blech- oder Gitterträger angewendet und folgende Bauwerke hiermit versehen:

1) eine Fluthbrücke zwischen Barmen und Rittershausen; dieselbe hat eine lichte Weite von zweimal 20 Fuß. Sie erhielt Blechträger von 24 Zoll Höhe. Es wurden hierzu verwendet 14,108 Pfund Schmiedeeisen und 936 Pfund Gußeisen. Die Kosten dieser Eisenconstruction incl. der erforderlichen hölzernen Querträger und Bohlen stellen sich auf rund 1711 Thlr.;
2) eine Unterführung, ebenfalls zwischen Barmen und Rittershausen; lichte Weite 20 Fuß; Höhe der Blechträger 24 Zoll; Gewicht des Schmiedeeisens 7810 Pfund, des Gußeisens 624 Pfund. Kosten der ganzen Construction 1082 Thlr.;

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

3) eine Unterführung zwischen Rittershausen und Schwelm; lichte Weite 11¾ Fuß; Höhe der Blechträger 15 Zoll; Gewicht des Schmiedeeisens 4815 Pfund, des Gußeisens 625 Pfund. Kosten der Construction 700 Thlr.;

4) eine Unterführung zwischen Annen und Barop; lichte Weite 19½ Fuß; Höhe der Blechträger 24 Zoll; Gewicht des Schmiedeeisens 7708 Pfund, des Gußeisens 630 Pfund. Kosten der Construction 1150 Thlr.;

5) eine schräge Unterführung mit Gitterträgern zwischen Wetter und Witten; lichte Weite 30 Fuß; Höhe der Gitter 39¾ Zoll; Gewicht des Schmiedeeisens 11,701 Pfund, des Gußeisens 605 Pfund. Kosten der ganzen Construction 1650 Thlr.;

6) eine Unterführung ebendaselbst; lichte Weite 33¾ Fuß; Höhe der Gitter 40¾ Zoll; Gewicht des Schmiedeeisens 14,469 Pfund, des Gußeisens 637 Pfund. Kosten der Construction 2000 Thlr.;

7) die Wupperbrücke bei Rittershausen mit drei schrägen Oeffnungen, in der Achse der Bahn gemessen von je 41½ Fuß lichter Weite. Alle drei Oeffnungen wurden mit einem Gitter von 142 Fuß Länge und 52½ Zoll Höhe überspannt; Gewicht des hierzu verwendeten Schmiedeeisens 81,147 Pfund, des Gußeisens 4138 Pfund. Kosten der Construction mit Balken und Bohlenbelag 11,500 Thlr.;

8) die Ruhrbrücke bei Wetter, enthält 4 Oeffnungen von 100 Fuß lichter Weite; dieselben werden mit zwei Gittern von je 218 Fuß Länge und 120¾ Zoll Höhe überspannt; Gewicht des Schmiedeeisens 521,522 Pfund, des Gußeisens 26,505 Pfund. Kostenbetrag wie oben 67,500 Thlr.

Die übrigen Arbeiten zu den Brückenbauten bestanden in Reparatur-Arbeiten und Verlängerungen von geringer Bedeutung.

Zur Herstellung des Oberbaues wurde auf dem Planum eine Packlage von 6 Zoll Stärke aus grob geschlagenen Steinen gebildet und aus demselben Material ein Banket von 1½ Fuß Kronenbreite an der Seite der Schwellen und bis zur Oberkante derselben reichend aufgesetzt. Ein Erdbanket neben den Schwellen ist nicht gebildet, da dasselbe als der Entwässerung des Geleises hinderlich sich gezeigt hat, und die Ein- und Anschnitte der Bergisch-Märkischen Bahn wegen der vielfachen Quellen in dieser Hinsicht erfahrungsmäßig eine große Sorgfalt erfordern. Auf der Packlage ist der Kleinschlag zum Unterstopfen der Schwellen vorläufig in drei Zoll Höhe aufgebracht, und soll demnächst die Verfüllung mit Kies erfolgen.

Für die Strecke Witten-Dortmund wurde das erforderliche Steinmaterial aus dem in den Einschnitten der Bahn anstehenden Kohlensandstein, für die Strecke Schwelm-Elberfeld aus dem zu Rittershausen sich findenden Kalkstein gewonnen. Der Kies wird auf einem Grundstück an der Ruhr bei Wetter gefördert, zu welchem zu diesem Zweck bereits im Jahr vorher eine Zweigbahn geführt war.

Es kamen 1550 Schachtruthen Steine und 350 Schachtruthen Kies zur Verwendung, und stellte sich der Durchschnittspreis pro Schachtruthe incl. Zerkleinerung und Transport auf 5 Thlr.

Die Bildung des Gestänges ist aus 5¼ Zoll hohen, pro laufenden Fuß 24 Pfund schweren symmetrischen Schienen geschehen. Dieselben gestatten wegen ihres gleichen Profils an Kopf und Fuß eine Umwendung und hierdurch eine längere Benutzung. Die Befestigung der Schienen auf den Schwellen ist mit Schraubennägeln und Winkellaschen geschehen. Letztere sind auf den Mittelschwellen 6 Zoll, auf den Stoßschwellen 15 Zoll lang und mit einem ¾ Zoll starken Niet resp. mit vier ⅞ Zoll starken Schrauben gegen die Schienen befestigt. Die dem Schienenstoß zunächst liegenden Schrauben sind durch Doppelmuttern gesichert.

Die Schwellen sind Eichenhölzer, wie sie der Oberbau des ersten Geleises enthält, und liegen ebenfalls in Entfernungen von 3 Fuß. Eine Präparation derselben hat noch nicht stattgefunden.

Die Schienen sind in Bestellung gegeben für die Strecke Elberfeld-Schwelm und Hagen-Dortmund, sowie für 2000 Ruthen Schienenstrang zu der nothwendig werdenden Erweiterung der Bahnhöfe. Es waren zu diesem Zweck erforderlich 6,782,158 Pfund. Geliefert sind bis zum Schluß des Jahres 5,514,158 Pfund zum Preise von 43¼ Thlr. pro mille oder zum Betrage von 238,488 Thlr. — Schwellen sind den Schienen entsprechend in Auftrag gegeben und mit 49,915 Stück zur Ablieferung gekommen. Dieselben haben einen Kostenaufwand von 101,884 Thlr. verursacht.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zur Erweiterung der Bahnhöfe und Verbindung des zweiten Geleises sind 50 neue Weichen beschafft. Dieselben erforderten incl. der zugehörigen Kreuzungs-Spitzen und Weichenhölzer den Betrag von 20,000 Thlr.

Die Verlegung der Schienen und Schwellen ist auf der Strecke von Elberfeld bis Schwelm und von Witten bis Dortmund erfolgt. Die Uebergabe an den Betrieb wird im Jahre 1857 geschehen.

Die Bahnhöfe erfordern theils durch den vermehrten Verkehr, theils durch die Anlage des zweiten Geleises eine Erweiterung.

Die Räumlichkeiten derselben sind wegen der Lage an Gebirgs-Abhängen meistens sehr beschränkt und können nur mit großen Kosten ausgedehnt werden.

Den allerdringendsten Anforderungen ist bereits im verflossenen Jahre Rechnung getragen, und sind zu diesem Zweck folgende Arbeiten ausgeführt:

Auf dem Bahnhof Elberfeld ist ein dritter Schienenstrang durch Erweiterung des Einschnitts gewonnen. Ein am Ausgang dieses Bahnhofs belegener, früher durch Anschüttung von Aussatzboden geebneter Platz ist mit Schienensträngen bedeckt und auf demselben eine Wagen-Reparatur-Werkstätte aus leichtem Fachwerk von 60 Fuß Länge und 73 Fuß Breite errichtet. An dem Locomotiv-Reparatur-Schuppen ist der Anbau von noch vier Reparaturständen in Angriff genommen.

Die den Bahnhof mit der Stadt verbindende hölzerne Wupper-Brücke ist einer bedeutenden Reparatur unterworfen. Der Perron ist mit Steinplatten abgedeckt.

Der Bahnhof Barmen ist durch Anschüttung bedeutend erweitert worden, und wird hierdurch eine beträchtliche Vermehrung der Schienenstränge ermöglicht, deren Ausführung vorbereitet ist.

Der Bahnhof Rittershausen hat eine zweite Drehscheibe von 18 Fuß Durchmesser und einen neuen Ueberlade-Strang von 40 Ruthen Länge erhalten.

Der Bahnhof Gevelsberg ist in seinen Schienensträngen um 50 Ruthen erweitert.

Der Bahnhof Hagen wurde in seinem Planum durch Anschüttung der zur Erweiterung des Bahnhofs Elberfeld geförderten Erde um 400 □ Ruthen vergrößert; 130 laufende Ruthen neuer Schienenstränge sind auf demselben gelegt.

Der Bahnhof Witten erhielt eine Verlängerung seiner Schienenstränge am östlichen Eingang.

Der Bahnhof Barop wurde ebenfalls in seinen Schienensträngen an der östlichen Seite erweitert.

Auf dem Bahnhofe Dortmund wurden die Schienenstränge um 200 Ruthen verlängert und an den bestehenden Geleisen vielfache Verlegungen und Veränderungen vorgenommen. Letztere waren hauptsächlich durch die im Jahr vorher bewirkte Ausführung eines massiven sechsständigen Locomotiv-Schuppens hervorgerufen.

An Bauwerken erhielt der Bahnhof eine neue 36füßige zweite Drehscheibe, eine Wasserleitung und eine neue Vieh-Rampe.

Der Bau der Futtermauern an der Wupper bei Barmen und im Crengeldanzer Einschnitt bei Witten wurden vollendet.

Der Oberbau des ersten Geleises wurde durch Einlegen schwererer Schienen und Weichen zweckmäßigerer Construction verbessert.

Die Anschlußbahn der Zeche „Dorstfeld" und „Carlsglück" wurde dem Betriebe übergeben. An derselben wurde mit einer Abzweigung die Maschinenfabrik von F. Harkort angeschlossen. Auf dem Bahnhof Hagen erhielt das Hüttenwerk von Funcke & Elbers einen Anschluß.

Eine Zweigbahn nach der Zeche „Wallfisch" ist in Angriff genommen. —

II. Strecke Dortmund-Soest.

Der Bau der Strecke Dortmund-Soest war den Bedürfnissen entsprechend vollendet und sind im verflossenen Jahre einige Ergänzungs-Bauten und dem Baufond noch zur Last fallende Unterhaltungs-Arbeiten ausgeführt. Letztere bestanden hauptsächlich in Heranschaffung und Einbringung des zur Verfüllung des Gestänges erforderlichen Bettungs-Materials. Es sind zu diesem Zwecke 500 Schachtruthen Bettungs-Material angekauft und vertheilt. Die Kosten der Beschaffung stellten sich gleich denen auf der I. Abtheilung.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachträglich ist der Bau von 49 Bahnwärter-Häusern, außer drei in einem von der Bau-Verwaltung erworbenen Gebäude eingerichteten Wärterwohnungen, angeordnet und zur Ausführung gekommen. Dieselben sind fast vollständig fertig gestellt und im Frühjahr d. J. den Wärtern überwiesen worden.

Der Bahnhof Soest, welcher auf Kosten der Westfälischen-Bahn ausgeführt und dessen Mitbenutzung der Bergisch-Märkischen Bahn eingeräumt ist, hat in Folge dieser Vereinigung einige Erweiterungen erfahren, welche auf Kosten der Bergisch-Märkischen Bahn vertragsmäßig zur Ausführung kamen. An dem provisorischen Stationshaus wurde zur Erweiterung der Wartesäle und Expeditions-Räume ein Anbau gemacht. Der Locomotiv-Schuppen wurde um zwei Stände erweitert. Letztere Bau-Ausführung wird erst im Jahre 1857 vollständig fertig gestellt. — Die Beschaffung einer zweiten Drehscheibe von 17 Fuß Durchmesser ist erfolgt.

Zur vollständigen Fertigstellung der Bahn sind noch auszuführen:

ein Stationsgebäude in Soest auf gemeinschaftliche Kosten mit der Westfälischen Bahn;
ein Stationsgebäude in Hörde;
ein Güterschuppen daselbst. —

Es stehen bereits vielfache Anschlüsse von Etablissements an die II. Abtheilung der Bergisch-Märkischen Bahn in Aussicht, von denen der Anschluß der Hörder Hochöfen an den Bahnhof Hörde bereits in Angriff genommen ist.

Die Zeche „Friedrich Wilhelm", sowie die „Paulinen-Hütte" bei Dortmund sind bereits im Jahr 1855 durch Nebengeleise angeschlossen.

F. Grunderwerb.

Betreffs der I. Abtheilung sind die Grunderwerbs-Angelegenheiten nunmehr bis auf den Erwerb von 13 Eigenthümern regulirt. Mit zwei derselben schweben über die Höhe der Entschädigung Processe in III. Instanz, deren Entscheidung in nächster Zeit zu gewärtigen ist. — In vielen Fällen werden jedoch noch Nachtrags-Verhandlungen mit den vormaligen Besitzern nothwendig werden, da wegen der bei der frühern Vermessung vorgekommenen Irrthümer eine Revision derselben stattfinden muß. Die gesammte noch zu zahlende Grundentschädigung beträgt circa 20,500 Thlr., zu deren Deckung, da der nach dem vorjährigen Berichte verbliebene Bestand des für restirende Grundentschädigungen früher gebildeten besondern Fonds dazu nicht ausreicht, die Mittel theilweise aus dem Neubau-Fonds zu entnehmen sind.

Der Grunderwerb für die Strecke Dortmund-Soest ist als vollendet anzusehen. Das Expropriations-Verfahren betreffs derjenigen Parzellen, mit deren frühern Besitzern eine gütliche Einigung nicht zu erzielen war, ist beendigt und werden, nachdem die Mehrzahl der Besitzer mit der Expropriations-Taxe sich zufrieden erklärt, mit denselben nachträglich Verträge abgeschlossen werden.

Von den Ende 1855 anhängig gebliebenen 3 Prozessen sind inmittelst 2 beendigt, in einem Falle durch Abweisung des Klägers, in dem andern durch theilweise Zuerkennung der beanspruchten Summe. Im Jahre 1856 sind 5 Prozesse hinzugetreten, von welchen drei durch Vergleich und 1 durch Abweisung des Klägers beendigt worden, so daß gegenwärtig nur noch 2 Prozesse schweben.

Den Stand des Grunderwerbs für beide Abtheilungen ergiebt die beiliegende Nachweisung Anlage I b.

Anlage I. b.

2. Betriebs-Mittel.

Die Bahn war zur Zeit der Eröffnung mit folgenden Betriebs-Mitteln ausgerüstet:

10 Lokomotiven und 9 Tender,
22 Personenwagen,
40 Stück bedeckte Güterwagen,
4 Gepäckwagen,
162 offene Güter-, resp. Kohlenwagen,
4 Viehwagen.

Die Neubeschaffungen und Abgänge bis ultm. 1855 sind in den früheren Berichten angegeben.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachdem von den im vorigjährigen Berichte erwähnten, in Bestellung gegebenen Transportmitteln im Laufe des Jahres 1856 11 Lokomotiven — von welchen zwei der Westfälischen Bahn käuflich überlassen — und 391 Güterwagen angeliefert, von den letzteren 4 Stück zu Packwagen eingerichtet, sodann noch 3 Personenwagen IV. Klasse angeschafft worden und endlich 14 Stück vierrädrige Kohlenwagen, als nicht mehr reparaturfähig, haben demontirt werden müssen, sind gegenwärtig ausweise der Anlagen II. und III. an Betriebsmitteln vorhanden:

Anlagen II. und III.

36 Lokomotiven nebst Tender,
32 sechsrädrige Personenwagen,
darunter 9 Wagen I. und II. Klasse,
1 „ II. „ III. „
12 „ III. „
2 „ I. „ III. „
8 „ IV. „
2 vierrädrige Gepäckwagen,
9 sechsrädrige desgl.,
6 vierrädrige Viehwagen,
36 bedeckte sechsrädrige Güterwagen,
16 desgl. vierrädrige,
78 offene desgl.,
607 vierrädrige Kohlenwagen,
65 sechsrädrige desgl.,
5 Postwagen, von welchen jedoch nur die Achsen und Räder Seitens der Bahn beschafft worden.

Summa 892 Wagen und außerdem noch
6 Arbeitswagen (2 von den früher vorhanden gewesenen 8 Arbeitswagen haben demontirt werden müssen), und 3 alte Stationswagen.

Im laufenden Jahre werden von der früheren Bestellung noch angeliefert werden:
8 Locomotiven und zwar:
2 Personenzug-Maschinen,
4 Güterzug- „ und
2 Tender- „

Das gesammte Betriebs-Material ist ein gemeinschaftliches für beide Abtheilungen der Bahn.

3. Anlage-Kapital.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Das Anlage-Kapital besteht aus:

4,000,000 Thlr.	Stamm-Actien (Litr. A.),			
1,100,000 „	5% Prioritäts-Obligationen	I. Serie,		
1,300,000 „	desgl.	II. „	1.	Emission,
1,000,000 „	desgl.	II. „	2.	„
Zusammen 7,400,000 Thlr.				

Die nach dem vorjährigen Berichte unverkauft gebliebenen Prioritäts-Obligationen letzter Emission sind im Laufe des Jahres 1856 sämmtlich versilbert worden.

Der Gesammt-Ertrag aus dem Verkaufe dieser, zu einem Course von $100\frac{5}{8}$, $100\frac{3}{4}$ und $100\frac{7}{8}$ %, durchschnittlich von $100\frac{13}{20}$ % begebenen Prioritäten beträgt excl. der rückvergüteten, beim Zinsen-Conto verrechneten Zinsen überhaupt . . . . . 1,006,466 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf.
und abzüglich der daraus bestrittenen Verkaufs- und Bezugs-Kosten ad . . . . 3311 „ 24 „ 7 „

noch 1,003,155 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

und ist demnach ein Coursgewinn von 3155 Thlr. 1 Sgr. 8 Pf. erzielt worden, welcher dem neugebildeten Coursgewinn-Fonds überwiesen ist, während der Nominal-Betrag der Anleihe bei dem Bergisch-Märkischen Neu-Bau-Fonds in Einnahme nachgewiesen wird.

Anlage IV a. Die Nachweisung über die Verwendung des ganzen Anlage-Kapitals liegt sub IV a. bei.

Zufolge derselben sind bis ultm. 1856 zur Verwendung gekommen	7,191,802 Thlr.
mithin darnach noch verfügbar	208,198 „

Der wirkliche Bestand des Baufonds stellt sich jedoch zuzüglich der demselben für verkaufte Grundstücke, Materialien ꝛc. wieder zugeflossenen Einnahmen höher, indem zufolge Kassen-Abschlusses pro 1856 der Bestand des Baufonds, einschließlich des mit demselben vereinigten, früher besonders verwalteten Fonds für restirende ältere Grundentschädigungen, im Ganzen 247,509 Thlr. 10 Pf. beträgt.

B. Strecke Dortmund-Soest.

Das durch Allerhöchsten Erlaß vom 3. Juni 1852 auf 1,850,000 Thlr. festgesetzte Anlage-Kapital der Dortmund-Soester Eisenbahn ist beschafft worden durch Creirung von 500,000 Thlr. Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Litr. B. und durch Emission von 1,350,000 Thlr. 4prozentiger Prioritäts-Obligationen der Dortmund-Soester Eisenbahn. Die zum vollständigen Ausbau der Bahn und zur Beschaffung ausreichender Betriebsmittel noch erforderliche Bau-Summe ist später auf Höhe von pr. pr. 1,200,000 Thlr. ermittelt und zur Deckung dieser Summe und des Cours-Verlustes bei Emission 4½prozentiger Papiere durch das Allerhöchste Privilegium vom 23. März 1857 (Ges.-Samml. S. 171) die Vermehrung des Anlage-Kapitals durch Ausgabe von 1,270,000 Thlr. 4½prozentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie genehmigt worden.

Die Vermittelung des Verkaufs derselben ist der Königlichen Generaldirection der Seehandlungs-Societät übertragen.

Inmittelst haben die für die anschlagsmäßige Vollendung der Dortmund-Soester Eisenbahn erforderlich gewesenen Ausgaben vorschußweise und gegen Zinsvergütung aus den Baufonds der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm Eisenbahn bestritten werden müssen.

Zufolge Kassen-Abschlusses sind verausgabt:						
in 1854/55		1,851,644	Thlr.	7	Sgr.	8 Pf.
in 1856		1,552,655	„	21	„	9 „
		3,404,299	Thlr.	29	Sgr.	5 Pf.
Davon ab an verrechneten, in Rück-Einnahme gebrachten Abschlagszahlungen		843,526	„	10	„	2 „
bleiben Bau-Ausgaben		2,560,773	Thlr.	19	Sgr.	3 Pf.
Anlage IV b. wovon zufolge der sub IV b. beiliegenden Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Capitals bereits	2,270,149 Thlr. — Sgr. — Pf.					
definitiv auf die Titel des Hauptkosten-Anschlags verrechnet worden und die übrigen	290,634 „ — „ — „					
aus in der Abwickelung begriffenen Abschlagszahlungen bestehen.						
Da die gesammten Einnahmen des Dortmund-Soester Baufonds, bestehend in:						
a) dem Actien-Kapital Litr. B. ad . .	500,000 „ — „ — „					
b) dem Erlöse der Prioritäts-Obligationen I. Serie ad	1,139,731 „ 14 „ — „					
c) diversen Einnahmen incl. rückvergüteter Zinsen ad	45,069 „ 16 „ 2 „					
d) dem überwiesenen Betriebs-Ueberschusse ex 1855 ad	22,929 „ 21 „ 3 „					
überhaupt nur		1,707,730	Thlr.	21	Sgr.	5 Pf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

betragen haben, so berechnet sich der aus den vorgedachten Fonds bestrittene, denselben aus dem Erlöse der Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen II. Serie zu erstattende Vorschuß für Bau-Ausgaben zur Summe von 853,042 Thlr. 27 Sgr. 10 Pf.

Das Anlage-Kapital der Strecke Dortmund-Soest stellt sich hiernach zusammen aus:

500,000 Thlr.	Stamm-Actien Litr. B.		
1,350,000 „	4%tigen Prioritäts-Obligationen	I. Serie,	
1,270,000 „	4½ desgl.	II. Serie,	
zusammen 3,120,000 Thlr.			

so daß bei Zurechnung desjenigen der I. Abtheilung ad 7,400,000 Thlr. das Anlage-Kapital der ganzen Bergisch-Märkischen Eisenbahn überhaupt 10,520,000 Thlr. beträgt, oder auf die Gesammt-Länge derselben ad $14_{/86}$ Meilen berechnet, pro Meile 707,260 Thlr. resp. von dem bis jetzt zur Verwendung gekommenen Theile desselben ad 9,752,575 Thlr. pro Meile zu 656,300 Thlr.

Das Gesammt-Anlage-Kapital der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erhöht sich demnächst noch um diejenigen 12,250,000 Thlr. 3½prozentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie, welche in Gemäßheit des Allerhöchsten Privilegii vom 20. Oktober 1856 (Ges.-Sammlung S. 874) behufs der Beschaffung des Bau-Kapitals für die Ruhr-Sieg Eisenbahn zu emittiren sind.

II. Bahn-Verwaltung.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

An Materialien wurden im Laufe des Jahres 1856 auf der I. Abtheilung verwendet:

a) Zur Instandsetzung des Oberbaues

4820 Stück 18'ge Schienen à 406 Pfd.
160 „ 15'ge „ à 334 „;
(Dieselben wurden von Station $1_{/58}$—$2_{/04}$, von $2_{/08}$—$2_{/15}$ von $2_{/37}$—$2_{/45}$, von $2_{/54}$—$3_{/13}$, von $4_{/93}$—$5_{/33}$ und von $7_{/34}$—$7_{/61}$ eingelegt und die so gewonnenen alten Schienen zum Auswechseln unbrauchbarer Schienenverwendte.)
30 „ unterschlagende Weichen mit den dazu gehörigen Schwellen, pro Weiche 220 Kubikfuß,
125 Ctr. Haknägel,
9960 Stück Puddelstahl-Laschen,
19920 „ Schraubenbolzen,
850 „ Holzkeile,
1000 Schachtruthen Kies,
100 „ Steinschlag.

b) Zu den Bahnhöfen.

An Kalk, Cement, Farbe, Zink ꝛc., für circa	1,200 Thlr.
Für Einfriedigungen, an Holz, Pflanzen, Farbe ꝛc., für circa	1,150 „
Zur Unterhaltung der Stationswege, Steine ꝛc., für circa	225 „

c) Zu den Telegraphen.

An optischen Stangen, Armaturen ꝛc., für	360 Thlr.
An elektrischen Telegraphen für Säuren, Kupfervitriol ꝛc.	780 „

In Bezug auf die Dauer der Schienen ist zu bemerken, daß dieselbe sich bei den ältern, 20 Pfd. pro lfd. Fuß schweren Vignolschienen im Mittel nur auf 8—9 Jahre annehmen läßt. Ueber ⅓ derselben haben bis jetzt schon ausgewechselt werden müssen, und wird eine vollständige Erneuerung bei dem frequenten Betriebe und bei den

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

später beschafften, schwereren Maschinen und Wagen, in den nächsten Jahren nothwendig. Die Schwellen halten sich verhältnißmäßig besser und kann eine durchschnittliche Haltbarkeit von 12 Jahren angenommen werden. —

Im Laufe des Jahres haben 36,000 Arbeiter einen Tag an der Bahn-Unterhaltung gearbeitet, wobei eine größere Anzahl, besonders während der Nächte, mit Auswechseln der Schienen ꝛc. beschäftigt war. Die Total-Unterhaltungskosten betragen im Ganzen 58,288 Thlr. (ohne Gehälter) oder pro Meile Bahn 7426 Thlr.

B. Strecke Dortmund-Soest.

Auf der II. Abtheilung wurden zur Unterhaltung des Oberbaues keine Materialien aus Betriebs-Fonds beschafft, da eine Erneuerung derselben noch nicht nothwendig wurde, und namentlich der zur Verwendung kommende Kies noch auf Baufonds verrechnet werden mußte. Es hat nur eine Auswechselung von 150 unbrauchbar gewordenen Schienen stattgefunden; doch sind dieselben, da die bei der Lieferung ausbedungene Garantiezeit nicht abgelaufen war, unentgeltlich von den Lieferanten ersetzt. Zur Reparatur der Betriebs-Gebäude auf den Bahnhöfen

wurde für Farbe, Theerpappe, Fensterglas ꝛc. verausgabt	35	Thlr.
für die Einfriedigungen	50	„
für die Zufuhrwege an Befestigungs-Material	230	„
für den optischen Telegraphen	6	„
für die Unterhaltung des elektrischen Telegraphen an Zink, Kupfer, Kupfer-Vitriol, Quecksilber, Salmiak-Spiritus, Gläser, Thonbecher ꝛc.	520	„

Die Schienen haben sich im Allgemeinen gut gehalten, ebenso die Schwellen; über deren muthmaßliche Dauer läßt sich noch kein sicheres Urtheil fällen.

Die bis jetzt ausgewechselten Schienen zeigten meistens fehlerhafte Schweißung; namentlich löste sich der aus feinkörnigem Eisen gebildete Kopf mit horizontaler Fuge von dem aus sehnigem Eisen gebildeten Steg. Vielfach fand diese Ablösung in der Mitte der Schienen statt, während die Köpfe geschlossen blieben. Bei der in Folge des Auswalzens durch das Befahren rasch zunehmenden Ablösung wurde eine stete und genaue Beobachtung der Schienen nothwendig, um Gefahren für den Betrieb zu vermeiden.

Im Laufe des Jahres sind zur Unterhaltung des Oberbaues in den ersten 6 Monaten im Ganzen 44,750 Arbeiter einen Tag mit einer Lohnzahlung von 22,366 Thlrn. beschäftigt gewesen. In den letzten 6 Monaten erforderte dieselbe 19,065 Arbeitstage mit einem Lohn von 9534 Thlrn. Die Löhne der ersten 6 Monate kamen auf den Baufond der II. Abtheilung zur Verrechnung, da dieselben für Unterhaltungs-Arbeiten innerhalb des ersten Betriebs-Jahres verausgabt waren.

Es betrugen hiernach die Unterhaltungskosten pro Meile im ersten Semester 1856 rund 3200 Thlr., im zweiten Semester 1360 Thlr., oder in Summa pro Jahr 4560 Thlr.

Beschäftigt wurden zu diesem Zweck im ersten Semester durchschnittlich täglich 310, im zweiten Semester täglich 130 Arbeiter.

III. Betrieb

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Betriebs-Verwaltung beider Abtheilungen der Bergisch-Märkischen Bahn wird zugleich mit der für die Prinz-Wilhelm-Eisenbahn von der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direktion geleitet, welche gegenwärtig aus 4 Mitgliedern besteht. Die Rechte und Interessen der Gesellschaft werden durch die Deputation der Aktionaire, bestehend aus 7 Mitgliedern und 7 Stellvertretern, wahrgenommen. Eine Uebersicht über die Zahl der Betriebs-Beamten und deren Besoldungen wird in der Anlage V. beigefügt.

Anlage V.

Für die Beamten der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm Eisenbahn ist seit dem 1. Januar 1856 eine gemeinsame Pensions- und Unterstützungskasse eingerichtet. Außerdem besteht ein besonderer Pensions-Fond für die definitiv angestellten Beamten der genannten Bahnen und eine besondere Kranken-Kasse für die Beamten und ständigen Arbeiter der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Aus den Betriebs-Fonds der letzteren wird zu diesen Kassen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

ein fester jährlicher Zuschuß von 200 Thlrn. pro Meile Bahnlänge (nämlich 150 Thlr. zur Pensions- und Unterstützungs-Kasse, 50 Thlr. zum Pensions-Fonds für die definitiv angestellten Beamten und 30 Thlr. zur Krankenkasse) geleistet.

Der Stand dieser Fonds ult. 1856 geht aus den sub Nr. XX., XXI. und XXII. beigefügten Abschlüssen hervor. Anl. XX. XXI. und XXII.

2. Betriebs-Dienst.

Der Betrieb ging auf beiden Abtheilungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Jahre 1856 regelmäßig. Obgleich der Andrang der Güter stets stärker wurde, so reichten die bedeutend vermehrten Betriebsmittel doch vollständig aus, um deren Transport zu bewirken.

Einige Unglücksfälle, welche tödtliche Verletzungen von Menschen nach sich gezogen, sind leider in diesem Jahre zu beklagen. Die Anlage VI. enthält hierüber das Nähere. Anlage VI.

An Bergisch-Märkischen Wagen sind in diesem Jahre mehrfach Achsbrüche vorgekommen und in den Anlagen XII. und XIII., betreffend die Leistungen der einzelnen Wagengattungen, näher verzeichnet.

Der Betrieb fand wie folgt Statt:

1) Personenzüge:

a. täglich drei (darunter ein Schnellzug) von Elberfeld nach Soest und zurück,

b. ein täglicher Lokalzug von Elberfeld bis Dortmund und zurück und

c. täglich ein kombinirter Personen- und Güterzug von Dortmund nach Elberfeld und zurück.

Der Schnellzug war gemäß der Vereinbarung mit den zum Rheinisch-Thüringischen Verbande gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen ein durchgehender zwischen Aachen und Leipzig; derselbe hat außer an den im vorigjährigen Berichte angegebenen Stationen vom 1. August ab auch in Rittershausen und Hörde gehalten, und ebenso vom 1. Mai bis 15. Oktober an Sonn- und Festtagen in Wetter.

2) Güterzüge:

a. täglich ein Schnell-Güterzug von Elberfeld bis Soest und zurück,

b. täglich ein Lokal-Güterzug von Dortmund nach Elberfeld und zurück,

c. täglich ein Güterzug von Witten nach Soest und zurück,

d. vom 20. Oktober ab ein zweiter Lokal-Güterzug von Elberfeld nach Dortmund und zurück.

Der Schnellgüterzug vermittelt den von Düsseldorf nach Leipzig durchgehenden Rheinisch-Thüringischen, und der Lokal-Güterzug von Dortmund nach Elberfeld und zurück den Rheinisch-Bergischen Verband-Verkehr (zwischen Köln und Hagen).

3) Kohlenzüge:

ein Zug von Witten nach Elberfeld und zurück,
ein Zug von Witten nach Rittershausen und zurück,
ein Zug von Witten nach Soest und zurück,
ein Zug von Hagen nach Witten und zurück.

Vom 1. Januar bis 20. Oktober sind demnach täglich 24, und von diesem Tage ab täglich 26 Züge befördert, mit Ausnahme der Sonn- und Festtage, an welchen nur die Personen-, gemischten und Verbands-Güter-Züge die Bahn durchlaufen haben.

Es ergeben sich demnach für das Jahr 1856:

a. Personenzüge	3660
b. Güterzüge	2684
c. Kohlenzüge	2440
in Summa	8784

Züge oder durchschnittlich pro Tag 24 Züge. —

Der Telegraphen-Dienst wurde im Allgemeinen mit Accuratesse und Sicherheit gehandhabt. Bedeutende Störungen und Unterbrechungen sind nicht eingetreten. Die Glockenwerke der I. Abtheilung gaben die Zug-Signale

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

mit großer Zuverlässigkeit; bei denen der II. Abtheilung hingegen ist bis jetzt ein durchaus regelmäßiger Gang noch nicht zu erreichen gewesen. Die Durchführung einer beständigen Strömung durch diese Apparate bringt eine Menge von Uebelständen mit sich, deren Beseitigung bis jetzt nicht hat gelingen wollen. Bei den nicht zu verkennenden Vortheilen, welche die Abgabe der Signale durch Unterbrechung der Strömung gewährt, ist indessen die ohne Kosten zu bewirkende Umänderung in Läutewerke, wie sie auf der I. Abtheilung in Thätigkeit sind, bis jetzt nicht bewirkt und wird mit den Versuchen zur Erzielung einer regelmäßigen Thätigkeit fortgefahren.

3. Verkehrs-Verhältnisse.

Der Verkehr der Bergisch-Märkischen Bahn hat sich, unterstützt durch zunehmende Entfaltung der Industrie, auch im Jahre 1856 weiter entwickelt; sowohl der Personen- als der Güter-Verkehr haben erfreuliche Resultate geliefert. Wenngleich natürlicher Weise der größte Aufschwung im Binnen-Verkehre stattgefunden, so hat doch auch der directe Verkehr sich noch immer in steigender Bewegung gehalten. Der Rheinisch-Thüringische Verkehr hat im verflossenen Jahre bedeutend zugenommen. Seit Eröffnung der Bahn nach Ostfriesland und Emden, ist unter Mitbetheiligung der Köln-Mindener, Westfälischen und Hannover'schen Eisenbahn-Verwaltung der directe Verkehr dorthin, unter dem Namen „Ostfriesisch Rheinischer Verband", ins Leben getreten; von seinen Erfolgen ist jedoch noch wenig zu berichten, da derselbe bis zum Ende des Betriebsjahres erst 2 Monate eröffnet war; jedoch wird diesem Verkehre, welcher von der Entwickelung der Hannöverschen Nordseehäfen Emden und Leer vollständig abhängig ist, die Concurrenz mit der ebenfalls eröffneten Niederländischen Rhein-Bahn jedenfalls sehr schwierig werden.

Steinkohlen, Roheisen, Roherze, Kalksteine und Getreide bilden noch immer die Hauptgegenstände des Produkten-Verkehrs, während Eisenwaaren, Wolle, Consumtibilien, Colonial- und Manufacturwaaren der Normalklasse das Meiste zuführen.

Der Personenverkehr, der im Jahre 1856 auf der Strecke Elberfeld-Dortmund durch täglich fünfmalige, auf der Strecke Dortmund-Soest durch täglich dreimalige Reisegelegenheit in jeder Richtung vermittelt wurde, hat sehr bedeutend an Frequenz zugenommen, und nicht bloß in der IV. Wagenklasse, sondern beinahe ebenso stark in der III. Wagenklasse, weßhalb auch am Ertrage ein namhafter Zuwachs bemerklich ist. Es scheint deßhalb, daß die Einführung der IV. Wagenklasse der Bahn ein neues Publikum zugeführt und dem Personenverkehre neue Einnahmequellen eröffnet hat.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Die Gesammt-Resultate des Verkehrs auf der Strecke Elberfeld-Dortmund weisen gegen das Jahr 1855, welches eine Mehreinnahme gegen 1854 von 103,925 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf. ergab, im verflossenen Jahre eine Mehr-Einnahme von 110,497 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. nach, so daß innerhalb zweier Jahre eine Steigerung in der Brutto-Einnahme zur Höhe von 214,423 Thlr. eingetreten ist.

Die Betriebs-Ergebnisse der II. Abtheilung (Strecke Dortmund-Soest) sind ebenfalls als günstig zu bezeichnen, insofern, als im ersten vollen Betriebsjahre eine Einnahme von 257,292 Thlr. 15 Sgr. 5 Pf. erzielt worden, während die Strecke Elberfeld-Dortmund im ersten Betriebsjahre (1849) einen Brutto-Ertrag von nur 197,413 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf. lieferte und derselbe erst im folgenden Jahre auf 250,569 Thlr. 27 Sgr. 4 Pf. sich steigerte.

Die Einnahmen sind gegen das Jahr 1855 bei der I. Abtheilung

im Personenverkehr um	$28_{,08}$ %
beim Güter-Transport um	$16_{,67}$ %
bei den Extraordinarien „	$47_{,30}$ %

im Ganzen um $21_{,29}$ % gestiegen.

Eine Gesammt-Uebersicht über die Total-Frequenz aller einzelnen Stationen, deren Einnahmen und Ausgaben an Gehalt und Lohn für die Beamten und Arbeiter wird sub Anlage VII. beigefügt.

Anl. VII.

Im Speziellen ist Folgendes anzuführen:

A. Personen-Verkehr.

Anl. VIII. a. b. c. u. IX.

Die Resultate des Personen-Verkehrs erhellen aus den sub Nro. VIII. a. b. und c. und IX. beiliegenden Zusammenstellungen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Darnach sind im Jahre 1856 Personen befördert

a) auf gewöhnliche Karten:

	Strecke Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.	
	1856.	1855.	1856.	1855.
I. Klasse	2,537	1,960	619	181
II. „	93,253	74,976	18,475	5,814
III. „	323,234	270,659	63,715	25,194
IV. „	390,454	283,062	83,112	38,822
	809,478	630,657	165,921	70,011

demnach im Jahre 1856 mehr als im Jahre 1855, auf der Strecke Elberfeld-Dortmund . . . 178,821
„ „ „ Dortmund-Soest 95,910

b) auf Tageskarten:

	Strecke Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.	
	1856.	1855.	1856.	1855.
I. Klasse	12	82	14	13
II. „	18,615	14,055	2,880	1,229
III. „	92,883	78,210	17,322	7,971
	111,621	92,347	20,216	9,213

demnach im Jahre 1856 mehr, als im Jahre 1855, auf der Strecke Elberfeld Dortmund . . . 19,274
„ „ „ Dortmund-Soest 11,003

Bei doppelter Zählung der Personalkarten ermittelt sich die Frequenz der Strecke

	Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.	
	1856.	1855.	1856.	1855.
I. Klasse	2,783	2,124	647	207
II. „	130,483	103,086	24,235	8,272
III. „	509,000	427,079	98,359	41,136
IV. „	390,454	283,062	83,112	38,822
	1,032,720	815,351	206,353	88,437

demnach eine Frequenzsteigerung von 217,369 Personen für die Strecke Elberfeld-Dortmund und
117,916 „ „ „ „ Dortmund-Soest,

wobei jedoch zu bemerken, daß die letztere Strecke erst im Juli 1855 eröffnet wurde, und somit die Beförderung im Vorjahre nur während circa 6 Monaten stattgefunden hat.

Jede Person hat im Durchschnitt zurückgelegt: auf der Strecke

	Elberfeld-Dortmund.	Dortmund-Soest.
in der I. Klasse	$2_{/1}$ Meilen,	$5_{/1}$ Meilen,
„ „ II. „	$2_{/0}$ „	$4_{/1}$ „
„ „ III. „	$1_{/7}$ „	$3_{/4}$ „
„ „ IV. „	$1_{/6}$ „	$3_{/4}$ „
durchschnittlich	$1_{/7}$ Meilen,	$3_{/5}$ Meilen,
gegen	$1_{/8}$ „	$3_{/3}$ „ pro 1855.

Die Benutzung der Wagenklassen stellt sich

	Elberfeld-Dortmund.	Dortmund-Soest.
in der I. Klasse zu	$0_{/28}$ %	$0_{/31}$ %
„ „ II. „ „	$12_{/63}$ %	$11_{/74}$ %
„ „ III. „ „	$49_{/29}$ %	$47_{/67}$ %
„ „ IV. „ „	$37_{/80}$ %	$40_{/28}$ %

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Einnahme aus dem Personenverkehr beträgt: für die Strecke

	Elberfeld-Dortmund. 1856.	Elberfeld-Dortmund. 1855.	Dortmund-Soest. 1856.	Dortmund-Soest. 1855.
I. Klasse Thlr.	1,246 = 13 = 4	807 = 13 = 2	637 = 6 = 2	243 = 1 = 6
II. „ „	38,784 = 1 = 7	28,719 = 9 = 3	13,587 = 11 = 4	5,395 = 3 = 8
III. „ „	83,666 = 14 = 5	68,163 = 8 = 6	29,682 = 17 = 8	13,235 = 3 = 8
IV. „ „	37,957 = 1 = 2	28,343 = 19 = —	16,634 = 23 = 6	7,214 = 5 = 6
Thlr.	161,654 = — = 6	126,033 = 19 = 11	60,541 = 28 = 8	26,087 = 14 = 4

also eine Mehreinnahme gegen das Jahr 1855 von 35,620 Thlr. 10 Sgr. 7 Pf. für die Strecke Elberfeld-Dortmund,
34,454 „ 14 „ 4 „ „ „ „ Dortmund-Soest.

Eingebracht hat durchschnittlich jede Person auf der Strecke

	Elberfeld-Dortmund. 1856.	Elberfeld-Dortmund. 1855.	Dortmund-Soest. 1856.	Dortmund-Soest. 1855.
in der I. Klasse	13 Sgr. 5 Pf.	11 Sgr. 5 Pf.	29 Sgr. 6 Pf.	1 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf.
„ „ II. „	8 „ 11 „	8 „ 4 „	16 „ 10 „	19 „ 7 „
„ „ III. „	4 „ 11 „	4 „ 9 „	9 „ 1 „	9 „ 8 „
„ „ IV. „	2 „ 11 „	3 „ — „	6 „ — „	5 „ 7 „
überhaupt	4 Sgr. 8 Pf.	4 Sgr. 8 Pf.	8 Sgr. 9 Pf.	8 Sgr. 10 Pf.

und auf eine Meile

	Elberfeld-Dortmund. 1856.	Elberfeld-Dortmund. 1855.	Dortmund-Soest. 1856.	Dortmund-Soest. 1855.
in der I. Klasse	6 Sgr. 5 Pf.	6 Sgr. 6 Pf.	5 Sgr. 9 Pf.	6 Sgr. 9 Pf.
„ „ II. „	4 „ 5 „	4 „ 6 „	4 „ 1 „	4 „ 8 „
„ „ III. „	2 „ 10 „	2 „ 6 „	2 „ 8 „	2 „ 11 „
„ „ IV. „	1 „ 10 „	1 „ 9 „	1 „ 9 „	1 „ 10 „
überhaupt	2 Sgr. 9 Pf.	2 Sgr. 7 Pf.	2 Sgr. 7 Pf.	2 Sgr. 8 Pf.

Aus dem Gepäck- und Hunde-Transport, sowie an sonstigen Nebenerträgen wurden eingenommen:

auf der Strecke	Elberfeld-Dortmund. 1856.	Elberfeld-Dortmund. 1855.	Dortmund-Soest. 1856.	Dortmund-Soest. 1855.
	2563 Thlr. 13 Sgr. 10 Pf.	2162 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf.	1178 Thlr. 3 Sgr. 7 Pf.	442 Thlr. 27 Sgr. 5 Pf.

mithin im Jahre 1856 mehr als im Jahre 1855:
401 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. auf der Strecke Elberfeld-Dortmund.
735 „ 6 „ 2 „ „ „ „ Dortmund-Soest.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personenverkehr incl. Nebenerträge ist demnach:

	Strecke Elberfeld-Dortmund.	Dortmund-Soest.
pro 1856	164,217 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf.	61,720 Thlr. 2 Sgr. 3 Pf.
„ 1855	128,195 „ 26 „ 10 „	26,530 „ 11 „ 9 „
1856 mehr	36,021 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf.	35,189 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.

Von der Gesammt-Frequenz fallen:

	Elberfeld-Dortmund.	Dortmund-Soest.
auf den Lokal-Verkehr	813,389 Personen,	154,812 Personen,
„ „ directen Verkehr	219,331 „	51,541 „
und von der Gesammt-Einnahme:		
auf den Lokal-Verkehr	132,453 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf.	37,706 Thlr. 6 Sgr. 10 Pf.
„ „ directen Verkehr	31,763 „ 26 „ 10 „	24,013 „ 25 „ 5 „

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Letzterer hat demnach im Jahre 1856 auf der Strecke Elberfeld-Dortmund an Frequenz $21_{,2}$ % des Gesammt-Verkehrs und an Ertrag $19_{,3}$ % der Gesammt-Einnahme, auf der Strecke Dortmund-Soest 25 % des Gesammt-Verkehrs und $38_{,9}$ % der Gesammt-Einnahme aufgebracht, ist demnach noch immer im Steigen begriffen.

Das Ergebniß der letzten 5 Jahre war auf der Strecke Elberfeld-Dortmund:

	Frequenz.	pro Person durchschnittlich durchfahrene Meilen.	Ertrag.	pro Person und Meile.
1852	502,882	$1_{,7}$	96,495 Thlr.	$39_{,9}$ Pf.
1853	585,241	$1_{,7}$	108,477 „	$39_{,8}$ „
1854	719,001	$1_{,6}$	119,492 „	36 „
1855	815,351	$1_{,8}$	128,196 „	31 „
1856	1,032,720	$1_{,7}$	164,217 „	33 „

Pro Meile Bahnlänge ergiebt sich im Jahre 1856 auf der Strecke Elberfeld-Dortmund eine Frequenz von 135,884 Personen und ein Ertrag von 21,608 Thlr., auf der Strecke Dortmund-Soest von 28,660 Personen und von 8572 Thlr. Ertrag.

Unter den Monaten war auf der Strecke Elberfeld-Dortmund der Frequenz nach Oktober der beste, Januar der schlechteste, der Einnahme nach September der beste, Februar der schlechteste; auf der Strecke Dortmund-Soest der Frequenz und Einnahme nach Juli der beste, und der Frequenz nach Januar, der Einnahme nach Februar der schlechteste.

B. Güterverkehr.

Aus den sub X a—k. und XI a. b. c. d. angeschlossenen Tabellen sind die Resultate des Güterverkehrs des Näheren zu ersehen. *Anl. Xa—k. u. XIa.b.c.d.*

Nach denselben wurden im Jahre 1856 transportirt gegen das Jahr 1855

Strecke Elberfeld-Dortmund.			Strecke Dortmund-Soest.		
1856.		1855.	1856.		1855.
6,375,660 Ctr.	Kohlen und Coaks	5,686,879 Ctr.	2,068,153 Ctr.	Kohlen und Coaks	788,951 Ctr.
4,543,470 „	Güter I. Klasse	3,159,911 „	2,576,636 „	Güter I. Klasse	826,226 „
1,537,738 „	„ II. u. III. Klasse	1,282,215 „	359,053 „	„ II. u. III. Klasse	98,182 „
59,798 „	Eilgut	45,555 „	21,131 „	Eilgut	5,766 „
8,195 „	Postgut	6,914 „	1,829 „	Postgut	913 „
10,028 „	Vieh	9,099 „	10,962 „	Vieh	2872 „
12,534,889 Ctr.		10,190,573 Ctr.	5,037,764 Ctr.		1,722,910 Ctr.

also im Jahr 1856 mehr als im Jahr 1855

auf der Strecke Elberfeld-Dortmund 2,344,316 Ctr.

„ „ „ Dortmund-Soest 3,314,854 „

wobei jedoch ebenfalls zu bemerken ist, daß letztere Strecke im Jahre 1855 nur 6 Monate im Betriebe war.

Es fallen von diesem Ueberschusse auf die Strecke

Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.
688,781 Ctr.	auf Kohlen und Coaks	1,279,202 Ctr.
1,383,559 „	„ Güter I. Classe	1,750,410 „
255,523 „	„ Güter II. und III. Classe	260,871 „
14,243 „	„ Eilgut	15,365 „
1,281 „	„ Postgut	916 „
929 „	„ Vieh	8,090 „
2,344,316 Ctr.		3,314,854 Ctr.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen für die Strecke

Elberfeld-Dortmund. 1856.		1855.	Dortmund-Soest. 1856.		1855.
132,556 Thlr.	für Kohlen und Coaks	121,702 Thlr.	72,552 Thlr.	für Kohlen und Coaks	29,810 Thlr.
164,849 „	„ Güter I. Klasse	125,696 „	71,859 „	„ Güter I. Klasse	25,283 „
87,808 „	„ „ II. u. III. Klasse	85,116 „	25,627 „	„ „ II. u. III. Klasse	10,526 „
9,389 „	„ Eilgut	7,573 „	3,207 „	„ Eilgut	878 „
1,018 „	„ Postgut	868 „	345 „	„ Postgut	174 „
2,014 „	„ Vieh	960 „	1,869 „	„ Vieh	294 „
23,019 „	„ Nebenerträge . .	12,520 „	1,197 „	„ Nebenerträge . .	320 „
420,653 Thlr.		354,435 Thlr.	176,656 Thlr.		67,285 Thlr.

demnach im Jahre 1856 ein Mehrertrag gegen das Jahr 1855 für die Strecke Elberfeld-Dortmund von 66,218 Thlr.
„ „ „ Dortmund-Soest „ 109,371 „

und zwar nach den einzelnen Klassen:

Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.
10,854 Thlr.	an Kohlen und Coaks	42,742 Thlr.
39,153 „	„ Gütern I. Klasse	46,576 „
2,692 „	„ „ II. und III. Klasse .	15,101 „
1,816 „	„ Eilgut	2,329 „
150 „	„ Postgut	171 „
1,054 „	„ Vieh	1,575 „
10,499 „	„ Nebenerträgen	877 „
66,218 Thlr.		109,371 Thlr.

Durchschnittlich hat auf der Strecke Elberfeld-Dortmund jeder Centner $3_{/3}$ Meilen durchfahren ($0_{/6}$ mehr als 1855) und $12_{/1}$ Pfennige eingebracht ($0_{/4}$ Pf. weniger als 1855), pro Centner und Meile $3_{/56}$ Pf. ($1_{/14}$ weniger als 1855); auf der Strecke Dortmund-Soest hat jeder Centner $5_{/9}$ Meilen durchfahren ($1_{/5}$ mehr als 1855) und $12_{/62}$ Pf. eingebracht ($1_{/38}$ Pf. weniger als 1855), pro Centner und Meile $2_{/89}$ Pf. ($0_{/31}$ Pf. weniger als 1855).

Die Mehreinnahme vertheilt sich auf die einzelnen Verkehre wie folgt:

1) Der Binnen-Verkehr brachte einen Mehrertrag von

Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.
12,156 Thlr.	für Kohlen und Coaks	36,872 Thlr.
35,202 „	„ Güter I. Klasse	28,832 „
— „	„ „ II. und III. Klasse . .	2,229 „
-- „	„ Eilgut	132 „
664 „	„ Vieh	1,201 „
5,612 „	„ Nebenerträge	350 „
53,634 Thlr.	Summa	69,616 Thlr.
	und hatte Ausfall	
	3,452 Thlr. für Güter II. und III. Klasse	—
3,527 Thlr.	75 „ „ Eilgut	—
	somit im Ganzen eine Mehr-Einnahme	
von 50,107 Thlr.		von 69,616 Thlr.
oder $75_{/7}$ %		oder $63_{/6}$ %

der Gesammtmehreinnahme. Der Ausfall für Normal- und Eilgüter ist Folge der größeren Frequenz im Rheinisch-Thüringischen Verbande.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

2) Der Rheinisch-Thüringische Verband hatte eine Mehreinnahme von

Strecke Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.
— Thlr.	für Kohlen und Coaks	5,872 Thlr.
3,522 „	„ Güter I. Klasse	17,743 „
7,685 „	„ „ II. und III. Klasse	12,872 „
1,631 „	„ Eilgut	2,198 „
390 „	„ Vieh	373 „
2,388 „	„ Nebenerträge	527 „
15,616 Thlr.	Summa	39,585 Thlr.
ab 1,562 „	Mindereinnahme an Kohlen und Coaks	— „
bleiben 14,054 Thlr.		39,585 Thlr.
oder $21_{,2}$ %		oder $36_{,2}$ %

der Gesammt-Mehreinnahme. Die Strecke Elberfeld-Dortmund hatte eine Mindereinnahme beim Ertrage für Kohlen und Coaks, weil die Bezieher in Westfalen den Hauptbedarf dieses Brennmaterials von Barop (im Binnenverkehr bis Soest) bezogen haben.

3) Der Rheinisch-Bergische Verband brachte einen Mehrertrag von 684 Thlrn. oder $1_{,0}$ % und

4) der Ostfriesisch-Rheinische Verband eine Einnahme von 1223 Thlrn. oder $1_{,9}$ % der Gesammt-Mehreinnahme der Strecke Elberfeld-Dortmund, da diese beiden Verbände sich nur auf die genannte Strecke beziehen.

5) Der Postverkehr lieferte eine Mehreinnahme von

Strecke Elberfeld-Dortmund	Dortmund-Soest
150 Thlr. oder $0_{,2}$ %	170 Thlr. oder $0_{,2}$ %

der Gesammt-Mehreinnahme.

Die hauptsächlichsten Gegenstände der Beförderung waren: Bandwaaren, Baumwollen-Waaren, Bier, Braunstein, Butter, Chemikalien, Kolonialwaaren, Dachziegel, Draht, Eisenwaaren, Farbholz, Fensterglas, Fleischwaaren, Garne, Getreide, Holz, Hülsenfrüchte, Kalk, Kalksteine, Kartoffeln, Kies, Knochen, Coaks, Kurzewaaren, Lumpen, Manufakturwaaren, Maschinentheile, Mühlenfabrikate, Nessel, Oel, Oelsamen, Papier, Roheisen, Roherze, Salz, Sand, Schiefer, Schwefel, Schwerspat, Seide, Seidenwaaren, Spiritus, Stahl, Stahlwaaren, Steinkohlen, Steine, Twiste, Wolle, Wollenwaaren, Ziegelsteine. Pro Meile Bahnlänge ergiebt das verflossene Jahr auf der Strecke Elberfeld-Dortmund ein Transportquantum von 1,649,328 Ctr. und einen Ertrag von 55,349 Thlrn., auf der Strecke Dortmund-Soest von 699,689 Ctrn. und 24,535 Thlrn.

Die Gesammt-Resultate des Güterverkehrs in den letzten fünf Jahren waren auf der

Strecke Elberfeld-Dortmund

folgende:

	Gewichtsquantum.	Jeder Ctnr. hat im Ganzen Meilen durchlaufen.	Ertrag.	Ertrag pro Ctr. u. Meile.
1852	5,432,386 Ctr.	$3_{,11}$	203,440 Thlr.	$4_{,24}$ Pf.
1853	6,896,165 „	$3_{,05}$	238,908 „	$4_{,09}$ „
1854	8,035,276 „	$2_{,98}$	277,427 „	$4_{,17}$ „
1855	10,190,573 „	$2_{,70}$	354,435 „	$4_{,70}$ „
1856	12,534,889 „	$3_{,30}$	420,653 „	$3_{,56}$ „

Auf die verschiedenen Verkehre vertheilt sich die Transportmasse der tarifirten Güter und deren Ertrag (incl. Vieh) wie folgt:

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Strecke Elberfeld-Dortmund.

	Centnerzahl.	Prozente der Gesammt-Frequenz.	Ertrag.	Prozente der Gesammt-Einnahme.
1) Binnen-Verkehr	11,014,144	87,87 %	351,315 Thlr.	83,52 %
2) Rh.-Thür. Verkehr . . .	627,853	5,01 %	39,192 "	9,32 %
3) Rh.-Berg. " . . .	854,386	6,82 %	27,905 "	6,63 %
4) Ostfr.-Rhein. " . . .	30,311	0,24 %	1,223 "	0,29 %
5) Post- " . . .	8,195	0,06 %	1,018 "	0,24 %
Summa	12,534,889	100 %	420,653 Thlr.	100 %

Strecke Dortmund-Soest.

1) Binnen-Verkehr	3,865,684 Ctr.	76,73 %	114,744 Thlr.	64,95 %
2) Rh.-Thür. Verkehr . . .	1,170,251 "	23,23 %	61,567 "	34,85 %
3) Post- " . . .	1,829 "	0,04 %	345 "	0,20 %
Summa	5,037,764 Ctr.	100 %	176,656 Thlr.	100 %

Von dem tarifirten Gute sind zurückgelegt

auf der Strecke Elberfeld-Dortmund	42,495,894 Ctr.-Meilen,
und von 149,018 Ctr. Dienstgut	480,295 "
Summa	42,976,189 Ctr.-Meilen,
und auf der Strecke Dortmund-Soest	22,030,965 Ctr.-Meilen,
von 33,525 Ctr. Dienstgut	197,441 "
Summa	22,228,406 Ctr.-Meilen.

Unter den Monaten war der Einnahme nach auf der Strecke Elberfeld-Dortmund Dezember der beste, Januar der schlechteste, auf der Strecke Dortmund-Soest Dezember der beste, Februar der schlechteste.

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

Die speziellen Leistungen und Kosten der Personen-, Gepäck- und Güterwagen, so wie der Locomotiven, ingleichen die Ausgaben für die Brenn- und sonstigen zum Betrieb erforderlichen Materialien bei dem Wagen- und Maschinen-Park sind aus den Anlagen XII—XV. zu ersehen.

Anlage XII—XV.

Darnach haben

A. Die Personen-Wagen

auf eigenen und fremden Bahnen mit ihren 96 Achsen Achsmeilen durchlaufen:

	im Ganzen:	per Achse:
1856	437,835,2 Meilen	4,560,8
1855	394,163,4 "	4,530,6

und zwar:

auf der Strecke Elberfeld-Dortmund . . .	270,328,5
" " " Dortmund-Soest	143,775,6
" fremden Bahnen	23,731,1
	437,835,2

Fremde Personen-Wagen haben auf diesseitiger Bahn und zwar:

auf der Strecke Elberfeld-Dortmund . . .	59,940,
" " " Dortmund-Soest	58,115,5
in Summa	118,055,5

Achsmeilen durchlaufen.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Die Reparatur- und Ersatzkosten haben betragen:

	im Ganzen.	pro Achsmeile.	in Procenten der Beschaffungskosten.	in Procenten der Einnahmen.
1856	7607 Thlr.	$6_{,26}$ Pf.	$8_{,1}$	$3_{,42}$
1855	5578 „	$5_{,39}$ „	$6_{,48}$	$3_{,66}$

An Schmier- und Putzmaterial ist verbraucht pro Achsmeile:

	Schmiere.		Putzwolle und Seife.	
1856	$0_{,707}$ Loth	$1_{,28}$ Pf.	$0_{,140}$ Loth $0_{,04}$ „	$0_{,89}$ Pf.
1855	$0_{,449}$ „	$0_{,920}$ „	$0_{,140}$ „ $0_{,01}$ „	$0_{,79}$ „

Bezüglich der Sitzplätze sind die Wagen durchschnittlich zu 39 % benutzt worden.

Mit der im vorigjährigen Berichte als nothwendig bezeichneten, in 1855 begonnenen durchgreifenden Reparatur der Personen-Wagen ist im abgelaufenen Jahre fortgefahren. Die II. Klasse-Wagen Nr. 4 und 6 wurden mit neuen gepolsterten Divans und neuen Gardinen versehen, die Seitenwände in denselben mit Wachstuch ausgeschlagen und die Wagen Nro. 4, 6, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 22, 24, 30, 32, 34, 35, 36, 37 neu lakirt.

B. Gepäck- und Güterwagen.

Achsmeilen haben durchlaufen auf eigenen und fremden Bahnen, und zwar:

1) die 16 Gepäck-Wagen		
a) auf eigener Bahn Strecke Elberfeld-Dortmund	$135{,}937_{,8}$	
„ Dortmund-Soest	$78{,}734_{,7}$	
		$214{,}672_{,5}$
b) auf fremden Bahnen		$11{,}462_{,7}$
2) die 808 Güterwagen		
a) auf eigener Bahn Strecke Elberfeld-Dortmund	$747{,}459_{,6}$	
„ Dortmund-Soest	311,126	
		$1{,}058{,}585_{,6}$
b) auf fremden Bahnen		$361{,}628_{,8}$
	in Summa	$1{,}646{,}349_{,6}$

mithin pro Achse $931_{,06}$ Meilen gegen $1267_{,72}$ Meilen in 1855 — ein nur anscheinend ungünstiges Verhältniß, da in Betracht zu ziehen, daß die im Laufe des Jahres 1856 neu beschafften, successive angelieferten Wagen nur während eines Theils des Jahres in Betrieb gewesen sind.

Fremde Güter-Wagen haben auf diesseitiger Bahn, und zwar

Strecke Elberfeld-Dortmund	516,393	Achsmeilen,
„ Dortmund-Soest	382,751	„
in Summa	899,144	Achsmeilen

durchlaufen.

Die Reparatur-Kosten betrugen 17,850 Thlr. 16 Sgr. 5 Pf. oder $3_{,9}$ Pf. pro Achsmeile und $1_{,9}$ % der Beschaffungskosten oder $2_{,97}$ % der Einnahme, während dieselben in 1855 auf 9530 Thlr. 16 Sgr. 5 Pf. oder $2_{,68}$ Pf. pro Achsmeile und $2_{,25}$ % der Einnahme sich beliefen.

Der Verbrauch an Schmiermaterial war pro Achsmeile

1856	$0_{,707}$ Loth,	welche	kosteten	$1_{,28}$ Pf.
1855	$0_{,449}$ „	„	„	$0_{,92}$ „

Im Laufe des Jahres 1856 wurden 4 Stück 6rädrige Colli-Wagen zu Gepäck-Wagen umgebaut und 14 Stück alte hochkastige Wagen, darunter 2 alte Stationswagen, ihrer Unsicherheit wegen demontirt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die erhebliche Steigerung der Reparatur-Kosten gegen das Vorjahr ist hauptsächlich dadurch veranlaßt, daß die Bandagen der ältern Räder im Jahr 1846 sehr abgängig wurden und 155 Stück derselben durch neue ersetzt werden mußten, während dieser Ersatz in 1855 noch auf 70 Stück sich beschränkte. Außerdem stellte sich bei den ältern Güter-Wagen, in Folge der Benutzung derselben zum Materialien-Transport bei Anlage des zweiten Geleises, eine durchgreifende Reparatur als nothwendig heraus: 40 Stück derselben erhielten ganz neue Obergestelle und neuen Anstrich.

Der nicht unbedeutende Mehr-Verbrauch an Schmier-Material erklärt sich dadurch, daß im abgelaufenen Jahre eine große Zahl neu beschaffter Wagen einlaufen mußte und dazu, wie jede neue Maschine, außergewöhnlich viel Schmiere erforderte.

C. Postwagen.

Die vorhandenen 5 Postwagen haben mit ihren 15 Achsen $79{,}595_{,5}$ Achsmeilen durchlaufen und an Reparaturkosten

in 1856	985 Thlr.	27 Sgr.	
„ 1855	575 „	22 „	3 Pf.

verursacht.

D. Locomotiven.

Die Locomotiven haben im Jahre 1856, und zwar

a) auf der Strecke Elberfeld-Dortmund	56,510	
b) „ „ „ Dortmund-Soest	$31{,}133_{,3}$	
=	$87{,}643_{,3}$	Nutzmeilen
und außerdem	$4{,}238_{,9}$	leere Meilen,
demnach im Ganzen	$91{,}882_{,2}$	Meilen zurückgelegt,

während in 1855 nur $67{,}149_{,3}$ Meilen durchfahren sind.

Da die im vorigen Jahre neu beschafften 9 Maschinen zusammen nur 36 Monate im Dienst gewesen sind, so sind für das ganze Jahr nur 3 neue Locomotiven als Zuwachs in Rechnung zu stellen. Auf jede während des ganzen Jahrs im Dienst befindlich gewesene Locomotive kommen durchschnittlich $3062_{,7}$ Meilen,

gegen	3579	„	in Jahr 1855,
und bei Zurechnung von 42,933 Stationsdienststunden auf jede Locomotive .	$4493_{,8}$	„	
gegen	5079	„	in 1855.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß durch die Neubeschaffung der vorgedachten 9 Maschinen den im Jahre 1855 über die Kräfte der damals vorhandenen Locomotiven hinaus gehenden Betriebs-Ansprüchen in etwa Genüge geleistet worden; auch ist in gleichem Maaße, wie die Ueberbürdung der Locomotivkräfte abgenommen hat, die Regelmäßigkeit der Beförderung gestiegen.

Außerdem beweist diese anscheinende Minderleistung noch, daß im Ganzen weniger Zugmeilen gefahren sind, daß dagegen die Züge selbst schwerer und stärker waren. Im Jahre 1855 wurden von den damals im ganzen Jahre vorhandenen 23 Locomotiven zusammen 1,855,125 Achsmeilen (2 leere = 1 beladene) gefahren, und unter diesen waren 172,156, wo bei den betreffenden Zügen Vorspann gegeben werden mußte. Es kommen somit auf jede Locomotive pro 1855 80,653 Achsmeilen mit 7485, die des Vorspanns bedurften.

Im Jahre 1856 sind dagegen von den pro Jahr in Dienst gewesenen 30 Maschinen 2,610,204 Achsmeilen gefahren, darunter nur 136,473 mit Vorspann. Es kommen daher auf jede Maschine 87,007 Achsmeilen, wobei 4509 Vorspann hatten.

Im Jahre 1856 kamen auf jede Zugmeile (incl. der leeren Meilen) $28_{,4}$ Achsmeilen gegen $27_{,6}$ des Jahres 1855.

Die Locomotiven verbrauchten pro Nutzmeile

1) an Heiz-Material	1856.	1855.
Holz	$0_{,248}$ Cubikfuß	$0_{,270}$ Cubikfuß.
Coaks und Kohlen . . .	$210_{,06}$ Pfund	$207_{,42}$ Pfund.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

	1856.	1855.
2) an Heizungskosten	$248_{,0}$ Pfennige	$237_{,3}$ Pfennige.
3) „ Schmiermaterial	$0_{,522}$ Pfund	$0_{,414}$ Pfund.
4) „ Schmier- und Putzkosten . .	$75_{,41}$ Pfennige	$69_{,14}$ Pfennige.
5) Gesammte Unterhaltungskosten .	$192_{,8}$ „	$196_{,61}$ „

Der Verbrauch an Brennmaterial pro Nutzmeile stellt sich hiernach in 1856 unbedeutend höher gegen 1855, was dadurch herbeigeführt worden, daß die Züge im Ganzen stärker waren, bei den kräftigen Maschinen weniger Vorspann erforderten, und daß nicht unbedeutende Quantitäten Kohlen geheizt wurden, nämlich im ganzen Jahr 16,183,638 Pfund Coaks und 2,226,665 Pfund Kohlen. Das Heizen der Locomotiven mit Kohlen wurde im Monat März 1856 versuchsweise mit Stückkohlen begonnen; bald nachher war ein Versuch mit einem Gemisch von Coaks und melirten Kohlen von günstigem Erfolge begleitet, so daß die jetzt in größerem Maaße zur Anwendung kommende gemischte Heizung, bei welcher erfahrungsgemäß die Leistung von 120 Pfund melirten Kohlen die von 100 Pfund Coaks erreicht, nicht unbedeutende Ersparnisse in den Kosten der Zugkraft herbeiführen wird. Im Jahr 1856 standen einer größeren Benutzung der Kohlen die wegen Ablieferung der Coaks früher abgeschlossenen Verträge noch entgegen.

Der Mehrverbrauch an Schmiermaterial ist dadurch veranlaßt, daß in 1856 mehre neue Maschinen im Betriebe gewesen, welche wegen ihres complicirten Werks eine größere Quantität Oel beanspruchen.

Wesentliche Reparaturen wurden namentlich an den Maschinen Barmen Nr. 9 und Witten Nr. 13 vorgenommen. Die erstere war bei Gelegenheit eines Bergsturzes in den Wittener Köpfen sehr bedeutend demolirt worden. Namentlich waren der bewegliche Vorderwagen, ein Cylinder, der gesammte Rauchkasten, die kupferne Feuerbüchse, fast der ganze Tender im Kasten und Gestell, gänzlich unbrauchbar. Die Maschine erhielt einen neuen Cylinder, einen neuen Rauchkasten mit Rohrwand, einen neuen Feuerkasten, der vordere Theil des Rahmens wurde abgenommen nnd ein neues Rahmstück von solcher Construction angebracht, daß statt des beweglichen Vorderwagens eine feste Vorderachse untergebracht werden konnte. Außerdem wurde das Tendergestell in Eisen ganz neu gebaut und ein ebenfalls fast neuer Kasten aufgesetzt.

Diese Reparaturen waren am Jahresschlusse noch nicht beendet und sind deßhalb die alten Constructions-Verhältnisse in der betreffenden Nachweisung noch beibehalten.

Die Maschine Witten erhielt einen neuen Feuerkasten, eine sich bis in die kleinsten Theile erstreckende Reparatur und ist jetzt so gut wie neu.

Die sonstigen Reparaturen beschränkten sich auf die gewöhnlich vorkommenden und werden deßhalb nicht besonders hervorgehoben.

Die Gesammt-Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender haben sich in 1856 ($192_{,8}$ Pf.) gegen 1855 ($196_{,61}$ Pf.) um $3_{,81}$ Pf. pro Nutzmeile vermindert; das Resultat ist ein noch günstigeres in Ansehung der Reparaturkosten allein, welche nach Abzug der Einnahmen für altes Material 28,577 Thlr. 9 Sgr. 8 Pf. oder pro Locomotive Meile $9_{,3}$ Sgr. gegen $10_{,7}$ Sgr. des Jahres 1855 betragen haben.

In den Reparatur-Werkstätten zu Elberfeld, Witten, Dortmund und Soest waren mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage 88 Handwerker und 12 Handarbeiter beschäftigt, welche im Ganzen circa 37,500 Tage gearbeitet und 21,737 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf. Arbeitslohn erhalten haben.

6. Finanzielle Ergebnisse.

Die finanziellen Ergebnisse des vorjährigen Betriebes gehen aus den sub XVI a. und b. beiliegenden Rechnungs-Abschlüssen hervor. Anlage XVI. a. u. b

Zufolge derselben betragen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Die Einnahmen.

	Strecke Elberfeld-Dortmund.				Dortmund-Soest.			
aus dem Personenverkehr incl. Extraordinarien	161,928 Thlr.	27 Sgr.	7 Pf.		60,688 Thlr.	23 Sgr.	2 Pf.	
aus dem Gepäck-Transport	2,059 „	1 „	— „		845 „	25 „	6 „	
„ „ Luxus-Pferde-Transport	21 „	17 „	9 „		23 „	27 „	3 „	
„ „ Hunde-Transport	133 „	23 „	1 „		73 „	12 „	11 „	
„ „ Equipagen-Transport	74 „	4 „	11 „		88 „	3 „	5 „	
	164,217 Thlr	14 Sgr.	4 Pf.		61,720 Thlr.	2 Sgr.	3 Pf.	
„ „ Güterverkehr	420,653 „	10 „	3 „		176,656 „	6 „	10 „	
aus sonstigen Quellen (Miethen, Pächte, Zinsen der Bestände, Erlös aus verkauften Materialien, Wagenmiethen von fremden Bahnen 2c.	44,705 „	23 „	4 „		18,916 „	6 „	4 „	
Summa	629,576 Thlr.	17 Sgr.	11 Pf.		257,292 Thlr.	15 Sgr.	5 Pf.	
Pro 1855 betrugen die Betriebs-Einnahmen der I. Abtheilung	519,079 „	13 „	8 „					
mithin pro 1856 mehr	110,497 Thlr.	4 Sgr.	3 Pf.					

Die vorigjährigen Betriebs-Einnahmen der Strecke Elberfeld-Dortmund belaufen sich demnach um $21_{,29}$ % höher, als diejenigen pro 1855.

Eine Vergleichung der Einnahmen der Strecke Dortmund-Soest mit dem Vorjahre würde kein richtiges Resultat liefern, da der Betrieb auf der genannten Strecke erst mit dem 9. Juli 1855 eröffnet worden.

Die Einnahme pro Meile Bahnlänge berechnet sich pro 1856

bei der Strecke Elberfeld-Dortmund ($7_{,73}$ Meilen) zu 81,446 Thlr.

„ „ „ Dortmund-Soest ($7_{,13}$ „) zu 36,086 „

und auf die ganze Bahnlänge pro Meile zu 59,683 Thlr.

B. Die Ausgaben.

	Strecke Elberfeld-Dortmund.				Dortmund-Soest.			
1) Kosten der allgemeinen Verwaltung	17,948 Thlr.	27 Sgr.	4 Pf.		14,807 Thlr.	9 Sgr.	— Pf.	
2) „ „ Bahn- „	107,355 „	20 „	3 „		37,630 „	28 „	6 „	
3) „ „ Transport- „	207,571 „	27 „	5 „		92,948 „	14 „	11 „	
Summa	332,876 Thlr.	15 Sgr.	— Pf.		145,386 Thlr.	22 Sgr.	5 Pf.	
Pro 1855 betrugen die Betriebs-Ausgaben der I. Abtheilung	291,454 „	9 „	10 „					
also in 1856 mehr	41,422 Thlr.	5 Sgr.	2 Pf.					

Die Betriebs-Ausgaben pro 1856 der Strecke Elberfeld-Dortmund berechnen sich demnach zu $14_{,21}$ % höher, als diejenigen pro 1855 und betragen dieselben in Procenten der Einnahme für die Strecke

	Elberfeld-Dortmund.	Dortmund-Soest.
1856	$52_{,87}$ %	$56_{,51}$ %
1855	$56_{,15}$ %	$67_{,72}$ %

Zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung haben gemäß der Allerhöchsten Kabinets-Ordre vom 13. März 1854, sowie nach §. 22 des Nachtrags zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die unter der Verwaltung der unterzeichneten Direction stehenden Bahnen

(Prinz-Wilhelm, Bergisch-Märkische, I. Abtheilung Elberfeld-Dortmund und II. Abtheilung Dortmund-Soest)

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

nach Verhältniß der Bahnlänge beizutragen. Die Kosten der Bahnverwaltung trägt jede Bahn für sich, ebenso die Prinz-Wilhelm Bahn die Kosten der eigenen Transport-Verwaltung, wogegen letztere, soweit sie auf den beiden Abtheilungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erwachsen, nach Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen repartirt werden.

Im verflossenen Jahre sind von sämmtlichem Betriebs-Material an Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen durchlaufen:

1) auf der I. Abtheilung	1,514,156,/7
2) „ „ II. „	724,498,/7
in Summa	2,238,655,/2

An den Gesammtkosten der Transport-Verwaltung participirt daher

die I. Abtheilung mit	0,/676
„ II. „ „	0,/324
	= 1 —

nach welchem Verhältniß die Repartition stattgefunden hat.

Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf

	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.
1) Strecke Elberfeld-Dortmund			
1856	5,/39 %	32,/25 %	62,/36 %
1855	4,/60 %	31,/19 %	64,/21 %
2) Strecke Dortmund-Soest			
1856	10,/19 %	25,/88 %	63,/93 %
1855	9,/15 %	17,/79 %	73,/06 %

Pro Locomotiv-Nutzmeile betrugen die Kosten der Transport-Verwaltung

	Strecke Elberfeld-Dortmund.	Dortmund-Soest.
1856 . . .	3 Thlr. 20 Sgr. 2 Pf.	2 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf.
1855 . . .	3 „ 18 „ — „	3 „ 7 „ 2 „

Es vertheilen sich

	auf die Achsmeile (incl. der von fremden Bahnen durchlaufenen).	auf die Nutzmeile.	auf die Bahnmeile.
1) bei der I. Abtheilung:			
die Einnahmen mit	10 Sgr. 11 Pf.	11 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf.	81,446 Thlr.
„ Ausgaben „	5 „ 9 „	5 „ 26 „ 9 „	43,063 „
wonach sich ein Reinertrag ergibt von	5 Sgr. 2 Pf.	5 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf.	38,383 Thlr
gegen in 1855	4 „ 3 „	4 „ 11 „ 5 „	29,400 „
2) bei der II. Abtheilung:			
die Einnahmen mit	7 Sgr. 11 Pf.	8 Thlr. 7 Sgr. 10 Pf.	36,086 Thlr.
„ Ausgaben „	4 „ 6 „	4 „ 20 „ 1 „	20,391 „
und ergibt sich bei dieser ein Reinertrag von	3 Sgr. 5 Pf.	3 Thlr. 17 Sgr. 9 Pf.	15,695 Thlr.
gegen in 1855	2 „ 4 „	2 „ 3 „ 4 „	9,000 „

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Von der Gesammt-Einnahme der Strecke	Elberfeld-Dortmund.		Dortmund-Soest.
ad	629,576 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf.		257,292 Thlr. 15 Sgr. 5 Pf.
die Betriebs-Ausgaben mit . .	332,876 „ 15 „ — „		145,386 „ 22 „ 5 „
abgerechnet, ermittelt sich pro 1856 ein Brutto-Ueberschuß von	296,700 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf.		111,905 Thlr. 23 Sgr. — Pf.
Davon ab bei der I. Abtheilung für Verzinsung der Prioritäten und für Amortisation derselben	173,975 „ 25 „ 11 „		— „ — „ — „
und bei der II. Abtheilung für Verzinsung der Prioritäten und der Vorschüsse	— „ — „ — „		92,844 „ 15 „ 4 „
so daß sich ein Netto-Ueberschuß ergibt von	122,724 Thlr. 7 Sgr. — Pf.	und	19,061 Thlr. 7 Sgr. 8 Pf.
aus welchem			
a) zunächst der statutenmäßige Beitrag zum Reserve-Fonds, welcher von dem zusammenzurechnenden Reingewinn beider Strecken ad 141,785 Thlr. 14 Sgr. 8 Pf. auf mindestens 5 %, demnach auf 7089 Thlr. 8 Sgr. 3 Pf. festzustellen war, und wovon nach Maßgabe der Bahnlänge auf jede Strecke resp.	3687 „ 22 „ 10 „	und	3401 „ 15 „ 5 „
fallen, dem genannten Fonds überwiesen und			
b) aus den verbleibenden Beträgen ad	119,036 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf.	und	15,659 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf.
auf die 3,500,000 Thlr. Privat-Stamm-Actien-Kapital Lit. A. und B. eine gleichmäßige Dividende von $3^1/_3$ % mit 116,666 Thlr. 20 Sgr. vertheilt worden, zu welchem Behufe gemäß §. 16 des Statut-Nachtrages vom 6. Juli 1853 es erforderlich war, dem Ueberschusse der II. Abtheilung zur Gewährung einer gleichen Dividende, wie der der Actien Lit. A., sowie zur Deckung der Eisenbahnsteuer, eine Summe von	— „ — „ — „		1434 „ 8 „ 3 „
zu überweisen und aus dem Ueberschusse der I. Abtheilung mit. .	1434 „ 8 „ 3 „		— „ — „ — „
zuzuschießen, bei Zu- und Abrechnung welcher Summen die Ueberschüsse sich stellen zu . . .	117,602 Thlr. 5 Sgr. 11 Pf.		17,094 Thlr. — Sgr. 6 Pf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bringt man davon die Dividende mit resp. . . .	100,000 Thlr. — Sgr. — Pf.	und	16,666 Thlr. 20 Sgr. — Pf.
sowie die zu zahlende Eisenbahn-Steuer ad	2564 „ 3 „ 1 „	und	427 „ 10 „ 6 „
in Abzug, so ergibt sich			
c) bei der I. Abtheilung ein fernerer Ueberschuß von	15,038 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf.		— Thlr. — Sgr. — Pf.

welcher dem gemeinsamen Erneuerungs-Fonds zugeführt worden.

Wenn ungeachtet der bedeutenden Brutto-Mehr-Einnahme pro 1856 ad 110,497 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. gegen die Einnahme des Jahres 1855 der Netto-Ueberschuß der I. Abtheilung, welcher

im Jahre 1855	112,125 Thlr. 3 Sgr. 10 Pf.
betrug,	
für das Jahr 1856 nur auf	122,724 „ 7 „ — „
demnach nur um	10,599 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf.

sich gesteigert hat, so erklärt sich dies dadurch, daß

1) zur Verzinsung der Prioritäten im Jahre 1856	149,975 „ 25 „ 11 „
im Jahre 1855 dagegen nur	107,500 „ — „ — „
in 1856 also	42,475 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf.

mehr erforderlich gewesen, daß ferner

2) mit dem Jahre 1856 die Amortisation auch der 2. Emission der I. Serie der Prioritäts-Obligationen ad 300,000 Thlr. und der ganzen II. Serie derselben ad 1,100,000 Thlr. ihren Anfang genommen hat, zu welchem Zwecke der Betriebs-Fonds pro 1856 statt der in 1855 hierfür verrechneten 8000 Thlr. (1 % der 800,000 Thlr. 1. Emission der I. Serie)

mit einer Summe von	24,000 Thlr. — Sgr. — Pf.
also mit einer Mehr-Ausgabe von	16,000 „ — „ — „

hat belastet werden müssen, daß endlich

3) ein Theil der Mehr-Einnahme durch die Mehr-Ausgabe an Betriebskosten absorbirt worden, unter welcher Mehr-Ausgabe — herbeigeführt eines Theils durch die bedeutende Verkehrs-Steigerung (Tit. II., III., V. und VI. der Ausgaben), anderntheils durch die größeren Kosten, welche auf die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlage (Tit. IV.) haben verwendet werden müssen — überdies noch zwei nicht unbedeutende, zuerst dem Jahre 1856 zur Last kommmende Posten enthalten sind, nämlich eine sub Tit. VI. C. Pos. 7 der Rechnungs-Abschlüsse beider Abtheilungen verausgabte Summe von 4477 Thlr. 11 Sgr. 1 Pf. zur Verzinsung und Amortisation der von den Zechen-Gewerkschaften behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Beträge, und eine Summe von 2972 Thlr. (cfr. Tit. VI. A. Pos. 6) an Zuschüssen zu den Pensions-Kassen für die Beamten und zu den Kranken-Kassen für die Letzteren und für die ständigen Bahn-Arbeiter, welche Zuschüsse in früheren Jahren nur 1000—1100 Thlr. betragen haben.

Ungleich günstiger werden sich die Ergebnisse des laufenden Betriebs-Jahres gestalten, da den Mehr-Einnahmen desselben, welche für die Monate Januar bis April bereits die Höhe von 28,306 Thlr. bei der 1. und von 17,050 Thlr. bei der 2. Abtheilung erreicht haben, im Wesentlichen nur die gewöhnlichen, durch die Verkehrs-Steigerung bedingten Betriebs-Mehr-Ausgaben gegenüberstehen werden.

Eine Vergleichung mit den früheren Jahren bezüglich der Strecke Elberfeld-Dortmund ergibt Folgendes:

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

	Einnahme.	Mehreinnahme gegen das Vorjahr.	Betriebskosten Betrag.	Betriebskosten in Procenten der Einnahme.	Netto-Ueberschuß.
1850 . . .	250,570 Thlr.	— —	215,305 Thlr.	85,93	nichts
1851 . . .	291,982 „	41,412 Thlr.	174,147 „	59,64	31,961 Thlr.
1852 . . .	314,016 „	22,034 „	171,823 „	54,71	51,325 „
1853 . . .	364,790 „	50,774 „	196,762 „	53,94	70,939 „
1854 . . .	415,154 „	50,364 „	221,833 „	53,43	94,252 „
1855 . . .	519,079 „	103,926 „	291,454 „	56,15	112,125 „
1856 . . .	629,576 „	110,497 „	332,876 „	52,87	122,724 „

In diesen 7 Jahren sind daher die Einnahmen um rund 151 % gestiegen.

7. Reserve- und Erneuerungs-Fonds.

Anl. XVII. u. XVIII.

Der Stand des Reserve- und des seit dem 1. Januar 1856 von demselben abgesondert verwalteten Erneuerungs-Fonds geht aus den Anlagen XVII. und XVIII. hevor.

Darnach beträgt ult. 1856 der Bestand des Reserve-Fonds . . . . . 15,183 Thlr. 28 Sgr. —
und des Erneuerungs-Fonds incl. der Rest-Einnahme . . . . . 57,456 „ 21 „ 9 Pf.

8. Amortisation des Anlage-Kapitals.

Anl. XIX.

Die Nachweise über die Amortisation der Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn I. und II. Serie liegt sub Nro. XIX. bei.

Bis jetzt sind im Ganzen (excl. der Ausloosung pro 1857) 31,300 Thlr. der I. und 26,600 Thlr. der II. Serie 1. Emission zur Amortisation gelangt.

Die letztere beginnt rücksichtlich der II. Serie 2. Emission erst mit dem Jahre 1860, betreffs der Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen I. Serie ebenfalls mit dem Jahre 1860 und der der II. Serie mit dem Jahre 1861.

Eine tabellarische Gesammt-Uebersicht von dem Bau-Kapital, den Transportmitteln, dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben der Bahn, bezüglich der 1. Abtheilung derselben die Jahre 1849/56 umfassend, wird unter Anlage XXIII. beigefügt.

Anl. XXIII.

IV. Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens.

Am Schlusse unseres Geschäftsberichtes für das Jahr 1855 wurde auf die beabsichtigte Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens durch Ausführung mehrerer bedeutender Zweigbahnen hingewiesen, welche ebensowohl den Verkehr auf der Hauptbahn zu vermehren, als der Industrie und dem Bergbau der betreffenden Gegenden eine kräftige Entwickelung zu sichern bestimmt sind.

Ueber die weitere Verfolgung der hierher gehörigen Projecte während der gegenwärtigen Berichts-Periode ist Nachfolgendes zu bemerken:

A. Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

Die speciellen Projectirungs- und Veranschlagungs-Arbeiten, deren Anfertigung auf Kosten des Staates erfolgt ist, wurden im Juni 1856 zum Abschluß gebracht und Behufs ihrer Prüfung und Feststellung den zuständigen Behörden vorgelegt.

Nach den nunmehr zur Ausführung genehmigten Plänen wird sich die Ruhr-Sieg-Bahn von der Bergisch-Märkischen Bahn bei den Stationen Herdecke und Hagen abzweigen, nach Vereinigung der betreffenden beiden Strecken das Lennethal bis in die Nähe von Altenhundem verfolgen, sodann die Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Ruhr und der Sieg ersteigen, deren Durchbrechung auf der Rahrbacher Höhe bei Welschenennest vermittelst eines 185 Ruthen langen Tunnels erfolgt, und sodann unter stetigem Fallen bei Creuzthal die Thalsohle wiedergewinnen, welche sie nun bis zu ihrem Endpunkte bei Siegen nicht wieder verläßt. Hier wird die Bahn mit der Seitens der

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft auszuführenden Zweigbahn nach Betzdorf resp. mit der Cöln-Gießener Bahn in unmittelbare Verbindung treten.

Die vielfachen scharfen Wendungen des oft sehr engen, von steilen Höhen eingeschlossenen Lennethales bedingen, außer mehren umfänglichen Verlegungen und Correctionen des Lenneflusses, sechszehn größtentheils 200 Fuß weite Ueberbrückungen desselben, sowie die Anlage von 8 Tunnels von 20 bis 240 Ruthen Länge, welche durch die am schärfsten einspringenden Gebirgsausläufer führen.

Die zur Bildung des Bahnkörpers zu bewegende Bodenmasse, zum großen Theil aus Felsen bestehend, ist im Ganzen zu 811,073 Schachtruthen, das zur Erbauung der Brücken, Wege-, Unter- und Ueberführungen und Futtermauern erforderliche Mauerwerk zu 22,551 Schachtruthen Inhalt veranschlagt. Die Fahrbahnen der größeren Brücken werden in der Mehrzahl von Eisen construirt.

Zwischen den Bahnhöfen Herdecke resp. Hagen und Siegen sollen, außer an letzterem Orte, Stationen errichtet werden: zu Limburg, Lethmate (Iserlohn), Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Grevenbrück, Altenhundem, Welschenennest und Creuzthal.

Die in 9 Bau-Sectionen von durchschnittlich $1\frac{1}{2}$ Meile Länge eingetheilte Linie hat eine Länge von $14_{,32}$ Meilen. Der Oberbau wird zunächst eingeleisig angelegt, die sämmtlichen größeren Bauwerke einschließlich der Tunnel, sowie die bedeutenderen Einschnitte und Dämme sollen jedoch in der für eine zweigeleisige Bahn erforderlichen Breite ausgeführt werden.

Die Bauzeit ist unter Annahme eines gleichmäßigen ungestörten Fortschreitens der Arbeiten auf vier Jahre angenommen.

Die nachfolgende tabellarische Zusammenstellung enthält eine gedrängte Uebersicht einiger wichtigeren baulichen Verhältnisse der neuen Bahn.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bezeichnung der Sectionen.	Länge derselben.	Krümmungs-Verhältnisse.		Steigungs-Verhältnisse.			Höhe am Ende der Section über dem Bahnhofe Herdecke.	Erdarbeiten. Zu bewegende Massen in	Durchlässe und kleinere Brücken unter 30 Fuß lichter Weite.	Größere Brücken mit einer lichten Weite im Ganzen von				Tunnel.	
		Gerade Linien.	Kurven.	Horizontal.	Steigend.	Fallend.				30 bis 50 Fuß.	50 bis 100 Fuß.	100 bis 200 Fuß.	240 Fuß.	Anzahl.	Länge.
	Ruthen.	Ruthen.	Ruthen.	Ruthen.	Ruthen.	Ruthen.	Fuß.	Schachtruth.	Stck.	Stck.	Stck	Stck	Stck.		Ruthen.
1.	5093,65	2539,30	2554,35	1663,65	2730,00	700,00	77,05	106531	33	—	—	2	1	—	—
2.	2360,40	925,87	1434,53	445,00	1815,40	100,00	181,00	82195	22	—	—	1	1	2	165 35
3.	2552,17	1351,42	1200,75	348,84	2203,33	—	268,42	101220	17	—	—	2	—	3	240 200 53
4.	2363,30	1657,23	706,07	363,30	2000,00	—	337,18	55178	9	—	—	3	—	2	82 76,7
5.	3525,14	1783,57	1741,57	675,47	2849,67	—	425,48	119840	32	—	—	4	—	1	20
6.	3200,43	1328,20	1872,23	418,00	2782,43	—	562,51	59008	24	1	2	1	—	—	—
7.	3084,43	1151,05	1933,38	292,36	2792,07	—	980,45	68147	36	7	—	—	—	—	—
8.	3081,00	1821,81	1259,19	263,00	—	2818,00	552,23	147441	41	1	—	—	—	1	185
9.	2550,00	1903,38	646,62	492,33	—	2057,67	438,63	32767	32	3	1	—	—	—	—
Anschlußstrecke von Bahnhof Hagen bis zu der von Herdecke ausgehenden Hauptbahn	837,25	526,00	311,25	189,95	—	647,3	—	38746	3	—	—	—	—	—	—
Summa	28647,77 oder 14,32 Meilen.	14987,83	13659,94	5151,90	17172,90	6322,97	—	811073	249	12	3	13	2	9	1051,7

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachdem für die in Rede stehende Bahn unterm 13. October 1856 die Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde und unterm 20. desselben Monats das Allerhöchste Privilegium zur Beschaffung des einschließlich des Coursverlustes zu 12,250,000 Thlr. veranschlagten Bau-Capitals mittelst Ausgabe von 3½ prozentigen Obligationen erlassen worden war, wurde noch im Herbste des vorigen Jahres der Bau auf einigen Punkten in Angriff genommen. Die bis zum Jahresschluß ausgeführten Arbeiten beschränkten sich jedoch im Wesentlichen auf die Herstellung der zur Erreichung der Tunnel-Anfänge erforderlichen Bahneinschnitte. Seitdem sind diese Einschnitte entweder bereits vollendet, oder, zur früheren Erreichung der Angriffspunkte, Seitenstollen und Schächte angelegt worden, so daß gegenwärtig bei allen größeren Tunnelbauten, deren Beschleunigung auf den Zeitpunkt der Betriebs-Eröffnung von Einfluß ist, die Durchbrechungs-Arbeiten in regelmäßigem Betriebe sich befinden.

Der zu diesen Anfängen erforderliche Grund und Boden wurde Seitens der Eigenthümer größtentheils bereitwillig zur Verfügung gestellt.

Zu einer weiteren Entwickelung der Bauthätigkeit, welche übrigens in allen Theilen vollständig vorbereitet ist, hat es bisheran nicht kommen können, weil die Begebung der Prioritäts-Obligationen unter den gegenwärtigen ungünstigen Verhältnissen des Geldmarktes hat beanstandet werden müssen.

B. Die projectirten Verzweigungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch das Ruhr-Kohlen-Revier bis an den Rhein.

Die vorbereitenden Schritte zur Ausführung dieses wichtigen Unternehmens haben seit dem Jahre 1855 bis jetzt unsere unausgesetzte Thätigkeit in Anspruch genommen, denn ebenso zeitraubend und schwierig, als die Bestimmung der Richtungslinien für das neue Bahnnetz, war unter den obwaltenden Verhältnissen die spätere materielle Sicherstellung des Projects.

Wohl selten mag die Wahl der Richtung einer Eisenbahn in der davon berührten Gegend eine so lebhafte Theilnahme gefunden haben, als dies hier, wo vielfach die verschiedenartigsten lokalen Interessen sich kreuzten, der Fall gewesen ist. Nach sorgfältigen Terrainstudien und genauer Abwägung der beregten Interessen wurden endlich im März 1856 die generellen Vorarbeiten zum Abschluß gebracht. Dieselben führten zu der Ueberzeugung, daß der beabsichtigte weitere Aufschluß des Ruhr-Kohlen-Reviers sich zuvörderst auf die Herstellung einer Eisenbahn zu beschränken habe, welche von der Bergisch-Märkischen Bahn bei Dortmund und Witten ausgeht und, nach Vereinigung dieser beiden Zweige bei Langendreer, über Bochum nach Steele, zum Anschluß an die Prinz-Wilhelm-Bahn, von dort südlich an Essen vorbei und über Mülheim a. d. Ruhr, einerseits nach Duisburg und zu dem Rhein, andererseits nach Oberhausen zu führen ist.

Unter Zugrundelegung dieses Planes wurde nun ohne Verzug zu den speciellen Projectirungs- und Veranschlagungsarbeiten übergegangen, deren vollständiger Abschluß gegenwärtig nahe bevorsteht.

Die Ertheilung der Konzession zur Ausführung der neuen Bahn, welche als integrirender Theil des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens in letzteres aufgenommen werden soll, wurde höheren Orts zunächst an die Bedingung geknüpft, daß das gesammte Anlage-Kapital zur Anschlags-Summe von 5,800,000 Thlrn. in Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gezeichnet werde. Diese Zeichnungen haben gegenwärtig bereits die Höhe von etwa fünf Sechsteln der Bedarfssumme erreicht, — ein schlagender Beweis von der Nützlichkeit und Nothwendigkeit des neuen Verkehrsmittels für den an unterirdischen Schätzen reich gesegneten Landestheil und dem lebendigen Interesse seiner Bewohner an dessen Ausführung. Wegen Deckung des Restbedarfs sind weitere Schritte gethan, deren günstiger Erfolg nicht zu bezweifeln ist.

Unter diesen Umständen glauben wir der baldigen Konzessions-Ertheilung gewiß sein zu dürfen und mit der Inangriffnahme des Baues noch in diesem Jahre vorgehen zu können.

C. Eisenbahn von Elberfeld nach Deutz.

Ueber das Project einer direkten Verbindung der Bergischen und Märkischen Lande durch das untere Wupper-Thal mit Cöln und dem Oberrhein, dessen Ausführung stets als eine der wesentlichsten Bedingungen für die freie, gedeihliche Entwickelung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens angesehen worden, ist für jetzt nur mit-

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

zutheilen, daß wir in Folge beantragter und erhaltener Ermächtigung des Königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten um die Mitte des Jahres 1856 mit den technischen Vorarbeiten zu dieser Bahnanlage beginnen ließen.

Dieselben haben sich jedoch bisher im Wesentlichen auf die im Gebiete des Wupperflusses belegene Gebirgsstrecke beschränken müssen, da über die, in der Thalebene des Rheins von Opladen aus einzuschlagende Richtung, sowie über den Endpunkt der Bahn, zuvor nähere Erörterungen zu pflegen und höheren Orts Entscheidung zu treffen ist.

D. Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Die unverkennbaren Nachtheile, welche die bestehende Theilung der Verkehrsstraße von Westfalen nach dem Rheine bei Düsseldorf unter zwei Verwaltungen nothwendig sowohl für den Verkehr, als für die betheiligten Gesellschaften mit sich bringt, ließen eine Vereinigung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Bahn in der Hand einer gemeinsamen Verwaltung seit längerer Zeit als wünschenswerth erscheinen.

Nachdem der Bau der Dortmund-Soester Bahn eine selbstständige Verbindung zwischen Mittel-Deutschland und dem Rheine (Leipzig-Aachen) ermöglicht hatte, steigerte sich das durch die localen Schwierigkeiten des Betriebes stets lebendig erhaltene Verlangen nach einer Vereinigung zu der unabweislichen Ueberzeugung ihrer Nothwendigkeit. Durch den Beschluß der Düsseldorf-Elberfelder General-Versammlung vom 17. April 1856 wurde die Vertretung dieses Unternehmens beauftragt, wegen der Uebertragung der Verwaltung des letzteren an den Staat zu unterhandeln. Auf diese Veranlassung traten Bevollmächtigte des Verwaltungs-Rathes und der Direction des Nachbar-Unternehmens mit uns in Unterhandlung, als deren Ergebniß unter dem 22. September 1856 ein Vertrag über die Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu Stande kam, welcher demnächst von den beiderseitigen Gesellschafts-Vertretungen, sowie von den außerordentlichen General-Versammlungen am 7. und 10. Januar d. J. genehmigt wurde, zugleich unter Annahme und Bestätigung derjenigen Propositionen, welche theils als Erläuterung des Vertrages, theils als ein besonderes Zugeständniß zu Gunsten der Düsseldorf-Elberfelder Actionaire den beiderseitigen General-Versammlungen nachträglich vorgelegt wurden.

Durch Allerhöchsten Erlaß vom 9. Juni d. J. hat der Vertrag nebst den erwähnten Propositionen die landesherrliche Genehmigung erhalten, und wird die Uebernahme der Verwaltung der Düsseldorf-Elberfelder Bahnstrecke in kurzer Frist erfolgen.

Wir halten uns zu der Hoffnung berechtigt, daß durch Einführung einer einheitlichen Verwaltung für die bedeutende Bahnstrecke Düsseldorf-Soest diejenigen Hindernisse alsbald beseitigt werden, die der vollständigen Entwickelung des Verkehrs auf einem der wichtigsten Handelswege unserer Gegend bisher entgegenstanden; wir erwarten von dieser Erweiterung des Bergisch-Märkischen Unternehmens, welche das Actien-Kapital um die Summe von 1,713,000 Thlr., das Gesammt-Anlage-Kapital um 3,113,000 Thlr. vergrößern wird, eine großartige Belebung sowohl des inneren als des durchgehenden Verkehres zum Vortheile des Publikums und der Gesellschaft, eine Kräftigung und Vervollständigung des Unternehmens, welche die Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Fusion unwiderleglich beweisen wird.

Anlage XXIV. Ein Abdruck des Allerhöchsten Erlasses vom 9. d. M., sowie des Vertrages vom 22. September v. J. ist als Anlage XXIV diesem Berichte beigefügt.

Elberfeld, den 15. Juni 1857.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

Anlage I a.

der Bahnhöfe und Haltestellen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nebst deren Entfernungen von einander und den auf denselben ausgeführten Baulichkeiten.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Namen der Stationen.	Entfernung im Einzelnen wirkliche Meilen.	Entfernung im Einzelnen tarifmäßige Meilen.	Entfernung im Ganzen wirkliche Meilen.	Entfernung im Ganzen tarifmäßige Meilen.	Schienengeleise Rth.	Weichen St.	Drehscheiben große St.	Drehscheiben kleine St.	Rampen St.	Schiebebühnen St.	Stationsgebäude	Locomotivschuppen	Werkstätten	Wasserstationen	Coaksschuppen	Wagenschuppen	Güterschuppen	Nebengebäude als: Expedition 2c.	Brückenwagen	Bemerkungen.
Elberfeld Döppersb.	0,115	0,1	0,115	0,1	1014,7	21	2	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	—	—	
Barmen	0,485	0,5	0,600	0,6	343,5	9	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	1	1	—	Schmiede zur Bahnunterhaltung.
Rittershausen . . .	0,265	0,3	0,865	0,9	307,2	9	—	2	—	—	1	1	—	1	—	—	1	—	1	
Schwelm	0,671	0,6	1,536	1,5	403,6	11	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	
Milspe	0,592	0,6	2,128	2,1	236,0	5	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	
Gevelsberg	0,287	0,3	2,415	2,4	235,5	6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	
Haspe	0,735	0,7	3,150	3,1	227,6	7	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	
Hagen	0,450	0,5	3,600	3,6	701,5	21	1	—	1	—	1	1	—	1	1	1	1	1	—	Wohnhaus für Maschinisten.
Herdecke	0,565	0,6	4,165	4,2	179,0	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	
Wetter	0,450	0,4	4,615	4,6	172,8	6	—	-	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	
Witten	1,025	1,0	5,640	5,6	661,7	16	1	6	1	—	1	—	—	1	2	—	1	—	—	
Annen	0,570	0,6	6,210	6,2	155,5	4	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Barop	0,735	0,7	6,945	6,9	265,8	10	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Nullpunkt der Dortmund-Soester Eisenbahn	0,380	0,4	7,325	7,3	83,0	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dortmund	0,407	0,4	7,732	7,7	1307,6	39	2	—	1	—	1	3	—	1	1	—	1	—	1	

B. Strecke Dortmund-Soest.

Dortmund																				
Hörde	1,2	1,2	1,2	1,2	630	12	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	
Aplerbeck	0,5	0,5	1,7	1,7	353	4	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	
Unna	1,6	1,6	3,3	3,3	615	10	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	1	1	—	1 provis. Empfangsgeb. jetzt Dienstwohnung.
Werl	2,1	1,8	5,4	5,4	465	9	—	—	1	—	1	—	—	1 provis. 1	—	—	1	1	—	1 desgl.
Soest	1,73	1,8	7,13	7,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung

über den Grunderwerb für die Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bezeichnung der Bahnstrecke.	Mußte übernommen werden: zu Bahnzwecken. Morg.	Rth.	Fß.	disponible Abspliße. Morg.	Rth.	Fß.	in Summa. Morg.	Rth.	Fß.	Die Grundentschädigung ist bereits gezahlt: für Morg.	Rth.	Fß.	zum Betrage von Thlr.	Sgr.	Pf.	bleibt noch zu zahlen: für Morg.	Rth.	Fß.	zum Betrage von Thlr.	Sgr.	Pf.	Der Durchschnittspreis pro Morgen beträgt mithin Thlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
I. **Elberfeld-Dortmund.** 15,464 Ruthen lang	—	—	—	—	—	—	783	3	4	—	—	—	823,379	6	8	—	—	—	20,500	—	—	1077	22	6	In dem gezahlten Betrage sind zugleich die Entschädigungen für übernommene Gebäude, Kulturen und Nutzungen, Anlagen von Kulturwegen 2c. sowie die Vermessungs- und Prozeßkosten enthalten. Wegen Erweiterung des Bahnplanums und wegen nochmaliger Vermessung kann die Größe der disponiblen Abspliße noch nicht angegeben werden. In 1495 Parzellen.
II. **Dortmund-Soest.**																									
a) 1. Section von Dortmund nach Unna 5560 Ruthen lang	319	107	69	6	110	71	326	38	40	291	44	83	160,205	2	6	34	173	57	14,356	17	5	535	13	10	In der Grundentschädigung ist zugleich der Kaufpreis für 7 Gebäude mitenthalten. In 536 Parzellen.
b) 2. Section von Unna nach Werl 4230 Ruthen lang	224	144	31	10	35	8	234	179	39	219	58	51	75,347	27	11	15	120	88	5927	3	1	345	25	6	In 433 Parzellen.
c) 3. Section von Werl bis zur Einmündung in die Westfälische Staatsbahn bei Soest 3560 Ruthen lang	200	29	21	4	77	69	204	106	90	200	138	10	59,757	12	5	3	148	80	948	7	1	296	21	4	In 320 Parzellen.
Summa	744	101	21	21	43	48	765	144	69	711	61	44	295,310	12	10	54	83	25	21,231	27	7	413	10	5	In 1289 Parzellen.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Zusamm

am Schlusse des Jahres 1856 vor
Haupt-Constructionstheile und

Lau-fende №.	Fabrik-№.	Bezeichnung der Locomotiven. Namen.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintri in de Dienst Jahr.
1	729	Berg	A. Borsig in Berlin.	1856
2	730	Mark		"
3	170	Wupper	Société J. Cockerill in Seraing.	1847
4	171	Ruhr		"
5	173	Ennepe		"
6	174	Volme		"
7	175	Elberfeld . . .		"
8	172	Dortmund . .		"
9	1	Barmen	A. Wever & Comp. in Elberfeld.	1848
10	2	Egen		1849
11	278	Schwelm . . .	A. Borsig in Berlin.	1856
12	277	Hagen		"
13	279	Witten		"
14	276	Haspe		"
15	4	Wetter	A. Wever & Comp. in Elberfeld.	"
16	3	Iserlohn . . .		"
17	41	Soest	F. Wöhlert in Berlin.	1853
18	40	Paderborn . .		"
19	601	Münster . . .	A. Borsig in Berlin.	1855
20	602	Bochum		"
21	603	Siegen		"
22	604	Cassel		"
23	597	Hörde		"
24	598	Unna		"
25	599	Werl		"
26	657	Rittershausen .		"
27	658	Aplerbeck . . .		"
28	659	Cöln		"
29	660	Lünen		"
30	712	Rhein		1856
31	713	Düsseldorf . .		"
32	714	Mülheim . . .		"
33	715	Duisburg . . .		"
34		Emden		"
35		Leipzig		"
33	763	Essen		"
37	764	Limburg . . .		"
38	765	Altena		"

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage II.

Zusammenstellung

der

am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Locomotiven, nebst Angabe der Haupt-Constructionstheile und der Kosten der Beschaffung derselben.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

| Cylinder | | | Kessel | | | Heizfläche | | | Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. | Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung. | Anzahl | | der | | |

Laufende №	Zahlen №	Bezeichnung der Locomotiven. Namen.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Zeit des Beginns in den Dienst. Jahr.	Cylinder: Durchmesser. Zoll. Lin.	Cylinder: Kolbenhub. Zoll. Lin.	Cylinder: Lage derselben.	Kessel: Durchmesser. Zoll. Lin.	Kessel: Länge. Zoll. Lin.	Kessel: Anzahl der Heizrohre. Stück.	Heizfläche: im Feuerkasten. □Zoll. □Lin.	Heizfläche: in den Röhren. □Zoll. □Lin.	Heizfläche: in Summa. □Zoll. □Lin.	Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. Pfd.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Bremsen: Anzahl im Ganzen. Stück.	Bremsen: Anzahl der Treibräder. Stück.
1	729	Berg	A. Borsig in Berlin.	1856	15	20	horizontal u. außerhalb	3' 8"	11' 6"	180	58,28	834,48	892,76	100	mit	6	2
2	730	Mark			15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,28	834,48	892,76	100	"	6	2
3	670	Wupper		1842	16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,06	772,62	827,68	75	"	6	4
4	671	Ruhr			16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,06	772,62	827,68	75	"	6	4
5	672	Emscher	Société J. Cockerill in Seraing.	"	16	22		3' 4"	11' 8"	125	52,56	753,04	810,60	75	"	6	4
6	674	Volme		"	16	22		3' 4"	11' 8"	125	52,56	753,04	810,60	75	"	6	4
7	675	Elberfeld		"	16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,06	772,62	827,68	75	"	6	4
8	673	Dortmund		"	16	24		3' 5"	11' 8"	135	57,56	795,04	852,60	75	"	6	4
9	1	Barmen	A. Wesser & Comp. in Elberfeld.	1848	16	24		3' 5"	11' 8"	135	57,56	795,04	852,60	60	"	6	4
10	2	Egen		1849	16	24		3' 8"	12' 9½"	182	68,38	976,24	1042,62	80	"	6	4
11	278	Schwerin		1850	16	24		3' 8"	12' 9½"	182	68,38	976,24	1042,62	80	"	6	4
12	277	Hagen	A. Borsig in Berlin.	"	16	24		3' 8"	12' 9½"	182	68,38	976,24	1042,62	80	"	6	4
13	279	Witten		"	16	22		3' 8"	12' 9½"	182	62,38	976,24	1038,62	80	"	6	4
14	276	Hafer		"	16	24		3' 4½"	12' 1½"	191	57,38	879,24	936,62	90	"	6	4
15	4	Vlotter	A. Wesser & Comp. in Elberfeld.	"	16	24		3' 4½"	12' 1½"	191	57,38	879,24	936,62	90	"	6	4
16	3	Jerichow		"	17	24		3' 9"	12' 4"	182	59,56	1002,04	1061,60	100	"	6	4
17	41	Sorck	F. Wöhlert in Berlin.	1851	17	24		3' 9"	12' 4"	182	59,56	1002,04	1061,60	100	"	6	4
18	40	Paderborn		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
19	601	Münster		1853	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
20	602	Bochum		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
21	603	Siegen		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
22	604	Cassel		"	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,28	834,48	892,76	100	"	6	2
23	597	Höxter		"	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,28	834,48	892,76	100	"	6	2
24	598	Hanx		"	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,28	834,48	892,76	100	"	6	2
25	599	Werl		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
26	657	Rittershausen		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
27	658	Apterbeck		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
28	659	Köln		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
29	660	Düren	A. Borsig in Berlin.	"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
30	712	Aleia		1854	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
31	713	Düsseldorf		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
32	714	Wildenx		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
33	715	Duisburg		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
34		Essen		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
35		Leipzig		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
36	763	Elbe		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
37	764	Limburg		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4
38	765	Altona		"	17	24		3' 10¼"	12' 3"	192	63,56	1049,04	1112,60	100	"	6	4

Laufende №	Treibräder: Durchmesser der Treibräder. Zoll. Lin.	Treibräder: Durchmesser der Laufräder. Zoll. Lin.	Achsstand der Maschine und Gesammtstand aller Locomotive und des Tenders bei gefüllter Maschine. F. Fuß.	Kraftaufwand. Radstand. Zoll. Lin.	Gesammtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder. ohne Wasser und Brennstoffe. C. Ctr.	Gesammtes Eigengewicht incl. Achsen und Räder. mit Wasser und Brennstoffe. C. Ctr.	Tender: Räder. Anzahl. Stück.	Tender: Räder. Durchmesser. Zoll. Lin.	Tender: Kraftaufwand. Radstand. Zoll. Lin.	Tender: Eigengewicht incl. durchschnittliche Füllung mit Wasser und Brennst. C. Ctr.	Beschaffungskosten: der Locomotive. Thlr.	Beschaffungskosten: des Tenders. Thlr.	Beschaffungskosten: Summa. Thlr.	Bemerkungen.
1	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3'	11'	375	13,300	3250	16,550	Ad 1 und 2. Zwei Locomotiven gleichen Namens und Nummern von Norris in Philadelphia wurden demontirt und als altes Material verkauft. Die übrigen haben Balanciers zwischen Trieb- und Vorderachsen und Querfedern über der hintern Laufachse. Condensation hat keiner Maschine der Bahn.
2	5' 6"	3' 4"	225	13' 10"	394	450	6	3'	11'	375	13,300	3250	16,550	
3	5' 3"	2' 7"	290	11' 10"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,920	2700	14,620	Ad 3—10. haben Balanciers mit je einer gemeinschaftlichen Feder zwischen den beiden Treibachsen. Der bewegliche Vorderwagen hat 2 Achsen; die zwei Federn derselben dienen zugleich als Balanciers.
4	5' 3"	2' 7"	290	11' 10"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,920	2700	14,620	
5	5' 6"	2' 7"	295	11' 9½"	442	500	6	3'	8' 3"	275	10,931	2500	13,431	
6	5' 6"	2' 7"	295	11' 9½"	442	500	6	3'	8' 3"	275	10,931	2500	13,431	
7	5' 3"	2' 7"	290	11' 10"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,920	2700	14,620	Ad 11—18 haben Balanciers mit je einer gemeinschaftlichen Feder zwischen den Treibachsen; die Vorderachsen haben Federn ohne Querbalanciers.
8	5' 3"	2' 7"	290	11' 9½"	437	495	6	3'	8' 3"	275	11,000	2700	14,200	
9	5' 3"	3' 1"	287	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	Ad 19—22, 26—38 haben Balanciers mit je einer gemeinschaftlichen Feder zwischen den Treibachsen; die Federn der Laufachsen sind mit einem Querbalancier verbunden.
10	5' 3"	3' 1"	287	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	
11	5' 3"	3' 1"	290	10' 8"	428	490	6	3'	9'	275	—	—	14,500	Ad 23—25 wie ad 1 und 2.
12	5' 3"	3' 3"	305	10' 2½"	380	440	6	3'	8' 3"	275	—	—	14,500	Die Tender der Maschinen Nr. 3—10, 15—25 haben Gummi-Wasserschläuche, die der Maschinen Nr. 1 und 2, 11—14, 26—38 haben Kupferschläuche.
13	5' 3"	3' 3"	305	10' 2½"	380	440	6	3'	8' 3"	275	—	—	14,500	
14	5' 3"	3' 1"	290	10' 11"	430	500	6	3' 4"	11'	325	13,500	2900	16,400	Die Tender der Maschinen 1 und 2, 19—38 haben Balanciers zwischen den Unter- und Vorderrädern.
15	5' 3"	3' 1"	290	10' 11"	430	500	6	3' 4"	11'	325	13,500	2900	16,400	
16	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,950	3100	17,950	
17	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,950	3100	17,950	
18	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,950	3100	17,950	
19	5' 6"	3' 1"	225	13' 10"	394	450	6	3' 4"	11'	325	17,950	3100	18,050	
20	5' 6"	3' 1"	225	13' 10"	394	450	6	3' 4"	11'	325	17,950	3100	18,050	
21	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
22	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
23	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	14,900	3100	18,000	
24	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,050	3150	18,200	
25	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,050	3150	18,200	
26	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,050	3150	18,200	
27	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	Ad 34 und 35. Diese Maschinen sind bald nach ihrer Ablieferung an die Westfälische Bahn verkauft.
28	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
29	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
30	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
31	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
32	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
33	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
34	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
35	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
36	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
37	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	
38	5' 3"	3' 1"	420	10' 8"	475	550	6	3' 4"	11'	325	15,450	3300	18,750	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bemerkungen über die Locomotiven und Tenderachsen.

Alle Achsen der Locomotiven und Tender sind geschmiedet und mit Ausnahme der Tenderräder zu den Locomotiven Nro. 3 und 10, welche bei Moser in Aachen, und 4 Satz Treibräder zu Nro. 5, 6 und 7, welche bei A. Borsig in Berlin gefertigt sind, aus denselben Fabriken als die Locomotiven.

8	—	—	Satz	Treibräder	zu	Nro.	3. 4. 8	sind	$6^3/_4''$	in	der	Nabe	$5^1/_2''$	in	den	Schenkeln	stark.
—	8	—	„	Laufräder	„	„	3. 4. 8	„	$4^5/_8''$	„	„	„	$3^3/_4''$	„	„	„	„
—	—	30	„	Tenderräder	„	„	3. 10. 15. 16	„	$4^1/_2''$	„	„	„	$3^1/_4''$	„	„	„	„
8	—	—	„	Treibräder	„	„	5. 6. 7	„	$6^3/_4''$	„	„	„	$5^1/_2''$	„	„	„	„
—	8	—	„	Laufräder	„	„	5. 6. 7	„	$4^5/_8''$	„	„	„	$3^3/_4''$	„	„	„	„
6	—	—	„	Treibräder	„	„	9. 10	„	$6^1/_2''$	„	„	„	$5^3/_4''$	„	„	„	„
—	6	—	„	Laufräder	„	„	9. 10	„	$4^1/_4''$	„	„	„	$3^3/_4''$	„	„	„	„
8	—	—	„	Treibräder	„	„	11. 12. 13	„	$6''$	„	„	„	$5^7/_8''$	„	„	„	„
—	4	—	„	Laufräder	„	„	11. 12. 13	„	$5''$	„	„	„	$4^7/_8''$	„	„	„	„
—	—	12	„	Tenderräder	„	„	11. 12. 13	„	$4^1/_4''$	„	„	„	$3^1/_4''$	„	„	„	„
4	—	—	„	Treibräder	„	„	14	„	$6''$	„	„	„	$5^7/_8''$	„	„	„	„
—	2	—	„	Laufräder	„	„	14	„	$5''$	„	„	„	$4^7/_8''$	„	„	„	„
—	—	3	„	Tenderräder	„	„	14	„	$4^1/_4''$	„	„	„	$3^1/_4''$	„	„	„	„
6	—	—	„	Treibräder	„	„	15. 16	„	$6^3/_4''$	„	„	„	$5^3/_4''$	„	„	„	„
—	3	—	„	Laufräder	„	„	15. 16	„	$5^7/_8''$	„	„	„	$4^7/_8''$	„	„	„	„
—	—	6	„	Tenderräder	„	„	15. 16	„	$4^1/_2''$	„	„	„	$3^1/_4''$	„	„	„	„
6	—	—	„	Treibräder	„	„	17. 18	„	$5^7/_8''$	„	„	„	$5^3/_4''$	„	„	„	„
—	3	—	„	Laufräder	„	„	17. 18	„	$4^7/_8''$	„	„	„	$4^3/_4''$	„	„	„	„
—	—	9	„	Tenderräder	„	„	17. 18	„	$4^1/_2''$	„	„	„	$3^1/_2''$	„	„	„	„
38	—	—	„	Treibräder	„	„	19—22. 26—38	„	$6^5/_8''$	„	„	„	$6^1/_2''$	„	„	„	„
—	19	—	„	Laufräder	„	„	19—22. 26—38	„	$5^5/_8''$	„	„	„	$5^1/_2''$	„	„	„	„
—	—	54	„	Tenderräder					$4^7/_8''$	„	„	„	$3^3/_8''$	„	„	„	„
7	—	—	„	Treibräder	„	„	1. 2. 23. 24. 25	„	$6^5/_8''$	„	„	„	$6^1/_2''$	„	„	„	„
—	14	—	„	Laufräder	„	„	1. 2. 23. 24. 25	„	$5^5/_8''$	„	„	„	$5^1/_2''$	„	„	„	„
—	—	21	„	Tenderräder	„	„	1. 2. 23. 24. 25	„	$4^7/_8''$	„	„	„	$3^3/_8''$	„	„	„	„
91	67	135															

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage III.

ı, elastische Zug- und Buffer-

ɔ angegeben.

ɜren Gewicht nur annähernd

ɔne Reservetheile 1230 Thlr.

ɜwar:

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung

der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben, nebst den Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen: 4- rädrige	6- rädrige	8- rädrige	Anzahl der Plätze eines Wagens: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Anzahl der Plätze im Ganzen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Eigengewicht durchschnittlich pro Achse. Z.-Ctr.	Eigengewicht durchschnittlich pro Wagen. Z.-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Brems-Wagen.	Anzahl der gebremsten Achsen.	Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder durchschnittlich pro Wagen. Thlr.	Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder im Ganzen. Thlr.	Bemerkungen.
Wagen I. Klasse	—	2	—	12	40	—	—	24	80	—	—	$63_{,62}$	$191_{,87}$	$382_{,93}$	—	—	3800	7600	Sämmtliche Personenwagen haben Speichenräder, Adamsfedern, elastische Zug- und Buffer-federn.
„ I. und II. Klasse	—	3	—	8	50	—	—	24	150	—	—	$60_{,69}$	$181_{,78}$	$545_{,34}$	—	—	3500	10,500	Die Kosten der I., II., III. Klasse-Wagen sind nur annähernd angegeben.
„ I. „ II. „	—	2	—	6	40	—	—	12	80	—	—	$57_{,12}$	$171_{,44}$	$342_{,87}$	—	—	3500	7000	
„ I. „ II. „	—	1	—	6	32	—	—	14	64	—	—	$58_{,99}$	$176_{,99}$	$353_{,99}$	—	—	3500	7000	
		1	—	8	32	—	—												
„ II. „ III. „	—	1	—	—	20	40	—	—	20	40	—	$54_{,10}$	$162_{,30}$	$162_{,30}$	1	3	3000	3000	
„ III. „	—	12	—	—	—	60	—	—	—	720	—	$57_{,67}$	$173_{,00}$	$2076_{,13}$	12	36	2700	32,400	
„ I. „ III. „	—	2	—	8	—	40	—	16	—	80	—	$54_{,15}$	$162_{,46}$	$324_{,92}$	—	—	3000	6000	Die IV. Klasse-Wagen sind noch nicht gewogen und ist deren Gewicht nur annähernd richtig.
„ IV. „	—	8	—	—	—	—	90	—	—	—	720	$50_{,00}$	$150_{,00}$	$1200_{,00}$	—	—	2497	19,975	
In Summa	—	32	—	—	—	—	—	90	394	840	720	$56_{,13}$	$168_{,39}$	$5388_{,50}$	13	39	2921	93,475	

Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1856 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen nebst deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen	Anzahl der Wagen: 4- rädrige	6- rädrige	8- rädrige	Eigengewicht durchschnittlich pro Achse. Z.-Ctr.	Eigengewicht durchschnittlich pro Wagen. Z.-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Ladungsfähigkeit durchschnittlich pro Achse. Z.-Ctr.	Ladungsfähigkeit durchschnittlich pro Wagen. Z.-Ctr.	Ladungsfähigkeit im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Brems-Wagen.	Anzahl der gebremsten Achsen.	Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder durchschnittlich pro Achse. Thlr.	Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder durchschnittlich pro Wagen. Thlr.	Kosten der Neubeschaffung, incl. Achsen und Räder im Ganzen. Thlr.	Bemerkungen.
Gepäckwagen	2	—	—	$48_{,75}$	$97_{,50}$	$195_{,00}$	$45_{,00}$	$90_{,00}$	$180_{,00}$	1	2	550	1100	2200	Ein Dortmund-Soester Wagen kostet durchschnittlich complett ohne Reservetheile 1230 Thlr.
„	—	9	—	$47_{,66}$	$143_{,99}$	$1291_{,64}$	$30_{,00}$	$90_{,00}$	$810_{,00}$	7	21	$683\frac{1}{3}$	1900	17,100	„ neuer 200 Ctr. Wagen 1367 Thlr.
Equipagewagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ „ 100 „ „ 1082 „
Pferdewagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ „ 100 „ „ mit Decken 1243 Thlr.
Viehwagen	6	—	—	$35_{,72}$	$70_{,43}$	$422_{,60}$	$45_{,00}$	$90_{,00}$	$540_{,00}$	—	—	450	900	5400	Die Beschaffungskosten der übrigen Wagen sind neu geschätzt und zwar:
„	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	eines 4-rädrigen Gepäckwagens auf . . . . 1100 Thlr.
Güterwagen, bedeckte	—	36	—	$41_{,69}$	$125_{,09}$	$4503_{,24}$	$45_{,00}$	$135_{,00}$	$4860_{,00}$	12	36	600	1800	64,800	„ 6-rädrigen „ „ . . . . . 1900 „
															„ 4-rädrigen Viehwagens „ . . . . . 900 „
															„ 6-rädrigen Gelliwagens „ . . . . . 1800 „
„ mit hohen Kopfstücken und Deckel	16	—	—	$46_{,00}$	$92_{,00}$	$1472_{,00}$	$50_{,00}$	$100_{,00}$	$1600_{,00}$	4	8	$531\frac{1}{2}$	1063	17,008	„ hochbrackigen Deckenwagens, 4-rädrig, auf 955 „
„ offene	78	—	—	$35_{,51}$	$71_{,03}$	$5540_{,00}$	$50_{,00}$	$100_{,00}$	$7800_{,00}$	54	108	400	800	62,400	„ alten 100 Ctr. Transportwagens auf . . 800 „
Kohlenwagen	607	—	—	$51_{,87}$	$103_{,74}$	$62,971_{,08}$	$70_{,43}$	$141_{,86}$	$85,990_{,00}$	153	306	$545\frac{3}{4}$	$1091_{,50}$	662,545	„ eisernen Wagens auf . . . . . 1200 „
															„ hochkastigen Wagens auf . . . . . 500 „
															„ 6-rädrigen Kohlenwagens auf . . . . . 1100 „
„	—	65	—	$37_{,14}$	$111_{,42}$	$7250_{,05}$	$50_{,00}$	$150_{,00}$	$9750_{,00}$	15	45	$333\frac{1}{3}$	1100	71,500	
Arbeitswagen	(6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Alte Stationswagen	(3)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Postwagen	—	5	—	$65_{,22}$	$197_{,60}$	$986_{,00}$	$30_{,00}$	$90_{,00}$	$450_{,00}$	5	10	—	—	—	
In Summa	709 (+6+3)	115	—	$48_{,00}$	$102_{,01}$	$84,632_{,09}$	$63_{,02}$	$135_{,89}$	$111,080_{,00}$	251	536	$516_{,96}$	$1102_{,15}$	902,953	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung der bei dem Wagenbestande in den Jahren von 1852 bis 1856 vorgekommenen Aenderungen.

Jahre	Personenwagen angeschafft: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Personenwagen angeschafft: Zahl der Sitzplätze I. / II. / III. / IV. Klasse	Personenwagen angeschafft: Eigengewicht Ctr.	Personenwagen angeschafft: Preis Thlr.	Personenwagen zurückgestellt: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Personenwagen zurückgestellt: Zahl der Sitzplätze I. / II. / III. / IV. Klasse	Personenwagen zurückgestellt: Eigengewicht Ctr.	Personenwagen zurückgestellt: Preis Thlr.	Gepäckwagen angeschafft: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Gepäckwagen angeschafft: Tarifmäßiges Eigengewicht Ctr.	Gepäckwagen angeschafft: Eigengewicht Ctr.	Gepäckwagen angeschafft: Preis Thlr.	Gepäckwagen zurückgestellt: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Gepäckwagen zurückgestellt: Tarifmäßiges Eigengewicht Ctr.	Gepäckwagen zurückgestellt: Eigengewicht Ctr.	Gepäckwagen zurückgestellt: Preis Thlr.
bis Ende 1852	— 24 —	96 200 600	— 4199	—	— — —	— — — —	— —	—	1 7 —	720	1390	—	— — —	—	—	—
in 1853	— — —	— — —	— —	—	— — —	— — — —	— —	—	1 — —	90	115	—	— — —	—	—	—
„ 1854	— — —	— — —	— —	—	— — —	— — — —	— —	—	— 1 —	90	155	—	— — —	—	—	—
„ 1855	— 5 —	— 20 —	500	750	— — —	4 — 20 —	10	—	— 2 —	180	290	—	— — —	—	32	—
„ 1856	— 3 —	— — —	270	450	— — —	2 16 — 50	—	—	— 4 —	360	550	—	— — —	—	—	—
Ganzer Bestand abzüglich der zurückgestellten	— 32 —	96 194 640 720	5388	93,475	— — —	— — — —	—	—	2 14 —	1440	2472	19,200	— — —	—	—	—

Jahre	Bedeckte Güterwagen angeschafft: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Bedeckte Güterwagen angeschafft: Tarifmäßiges Eigengewicht Ctr.	Bedeckte Güterwagen angeschafft: Eigengewicht Ctr.	Bedeckte Güterwagen angeschafft: Preis Thlr.	Bedeckte Güterwagen zurückgestellt: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Bedeckte Güterwagen zurückgestellt: Tarifmäßiges Eigengewicht Ctr.	Bedeckte Güterwagen zurückgestellt: Eigengewicht Ctr.	Bedeckte Güterwagen zurückgestellt: Preis Thlr.	Offene Güterwagen angeschafft: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Offene Güterwagen angeschafft: Tarifmäßiges Eigengewicht Ctr.	Offene Güterwagen angeschafft: Eigengewicht Ctr.	Offene Güterwagen angeschafft: Preis Thlr.	Offene Güterwagen zurückgestellt: Anzahl 4-, 6-, 8-räderige	Offene Güterwagen zurückgestellt: Tarifmäßiges Eigengewicht Ctr.	Offene Güterwagen zurückgestellt: Eigengewicht Ctr.	Offene Güterwagen zurückgestellt: Preis Thlr.
bis Ende 1852	2 43 —	6005	5587	—	— — —	—	—	—	218 67 —	30,510	20,914	—	— — —	—	—	—
in 1853	2 — —	300	234	—	— — —	—	—	—	10 — —	900	657	—	4 — —	400	292	—
„ 1854	— — —	—	—	—	— 1 —	135	155	—	14 — —	1700	717	—	1 — —	90	50	—
„ 1855	5 — —	500	483	—	— 2 —	270	212	—	100 — —	15,000	11,648	—	17 2 —	1800	1259	—
„ 1856	6 — —	600	673	7450	— 4 —	540	550	—	305 — —	60,000	44,627	477,845	14 — —	1700	803	—
Ganzer Bestand abzüglich der zurückgestellten	16 36 —	6400	5973	41,900	— — —	—	—	—	651 65 —	104,090	76,384	801,845	— — —	—	—	—

(Nr. Preis incl. 5 Postwagen.)

+ 6 Arbeitswagen und 3 alte Stationswagen.

Bemerkungen.

Die an den Gesammtbestand Wagen vorhandener von Jahren gefertigt:

A. nach dem Material:

1) gewalzte Räder	—	Stück
2) Gußeisenrädern	1842	„
3) Zum Korn geschmiedete	80	„
4) gewöhnlich geschmiedete	110	„
5) Holzrädern	8	„
6) Holzrädern angefertigt	12	„
7) Holzrädern geleistet	—	„

B. nach der Stärke der Räder in der Nabe (innere Breite):

von 3½"	184	„
„ 3½"	306	„
„ 3¾"	13	„
„ 4"	396	„
„ 4½"	230	„
„ 4¾"	102	„

Ganzer Bestand an Räder für Wagen am Schlusse des Jahres 1856 . . . . 2053 Stück.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Offene Güterwagen												Bemerkungen.
	angeschafft						zurückgestellt					
Preis.	Anzahl 4= rädrige.	Anzahl 6= rädrige.	Anzahl 8= rädrige.	Lad.-fähigkeit.	Eigengewicht.	Preis.	Anzahl 4= rädrige.	Anzahl 6= rädrige.	Anzahl 8= rädrige.	Lad.-fähigkeit.	Eigengewicht.	Preis.	
Thlr.				Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Thlr.				Z.-Ctr.	Z.-Ctr.	Thlr.	
—	218	67	—	30,510/0	20,914/19	—	—	—	—	—	—	—	Die zu den sämmtlichen Wagen vorhandenen Achsen zerfallen: A. nach dem Material: 1) gewalztes Eisen . . . — Stück. 2) Patentbündel . . . . 1815 „ 3) Fein Korn, geschmiedet . 80 „ 4) gewöhnlich geschmiedet . 110 „ 5) Puddelstahl . . . . 6 „ 6) Gußstahl ungehärtet . . 12 „ 7) Gußstahl gehärtet . . — „ B. nach der Stärke der Achse in der Nabe (innere Seite): von 3½" . . . . . 714 „ „ 3¾" . . . . . 208 „ „ 3⅞" . . . . . 13 „ „ 4" . . . . . 396 „ „ 4½" . . . . . 230 „ „ 4¾" . . . . . 462 „ Ganzer Bestand an Achsen für Wagen am Schlusse des Jahres 1856 . . . . 2023 Stück.
—	10	—	—	960/00	657/30	—	4	—	—	400/0	282/9	—	
—	14	—	—	1260/00	732/10	—	1	—	—	90/0	50/50	—	
—	100	—	—	15,000/00	11,648/00	—	17	2	—	1880/00	1258/18	—	
—	385	—	—	60,000/0	44,627/80	477,845	14	—	—	1280/0	803/30	—	
—	691	65	—	104,080/0	76,184/51	801,845	—	—	—	—	—	—	

+ 6 Arbeitswagen und 3 alte Stationswagen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung

über

die Verwendung des Anlage-Kapitals.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Strecke Gl[illegible]d.-Dortmund.

	Tit. I. Grund-Erwerbung. Thlr.	Tit. II. Erd-arbeiten. Thlr.	Tit. III. Böschungen und Futtermauern. Thlr.	Tit. IV. Einfriedigungen. Thlr.	Tit. V. Wegeübergänge. Thlr.	Tit. VI. und VII. Brücken u. Durchlässe. Thlr.	Tit. VIII. Schiefe Ebenen. Thlr.	Tit. IX. Tunnels. Thlr.	Tit. X. Oberbau. Thlr.	Tit. XI. Signale. Thlr.	Tit. XII. Bahnhöfe und Wärterbahnungen. Thlr.	Tit. XIII. Außerordentliche Anlagen. Thlr.	Tit. XIV. Betriebsmittel. Thlr.	Verwaltungskosten und Zinsen während der Bauzeit. Thlr.	Summa des zur Anlage und Ausrüstung der Bahn wirklich baar verbrauchten Anlage-Kapitals. Thlr.	Das Grundkapital beträgt: Stamm-Actien. Thlr.	Prioritäts-Obligationen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
Anlage-Kapital bis zur Eröffnung der ganzen Bahn	577,118	1,612,779	in Tit. II. mit enthalten.	in Tit. XIII. mit enthalten.	38,048	512,374	—	—	801,035	in Tit. XIII. mit enthalten	135,681	101,068	298,154	436,728	4,572,985			
Später hinzugekommen: im Jahre 1849	46,912	105,431	—	—	13,135	45,547	—	—	116,612	—	43,675	32,780	94,422	110,535	609,040			
" " 1850	56,650	85,416	—	—	2,814	18,855	—	—	29,270	—	27,820	56,821	221,609	57,601	556,856			
" " 1851	31,356	9,633	—	—	112	4,758	—	—	33,296	—	40,162	21,736	47,280	8,876	197,209			
" " 1852	43,538	4,314	—	—	97	312	—	—	25,559	—	22,617	4,802	2,010	2,487	105,736	4,000,000	3,400,000	7,400,000
" " 1853	27,999	1,461	—	—	14	1,311	—	—	9,110	—	3,114	9,352	35,298	1,393	89,052			
" " 1854	20,161	2,164	—	—	424	656	—	—	1,283	—	1,665	6,303	2,030	774	35,460			
" " 1855	10,369	6,362	—	—	582	7,091	—	—	7,137	—	14,150	4,908	80,017	938	131,554			
" " 1856	21,765	56,458	—	—	827	28,324	—	—	359,366	—	18,143	1,216	399,745	8,057	893,901			
In Summa	835,868	1,884,018	—	—	56,053	619,228	—	—	1,382,668	—	307,027	238,986	1,180,565	627,389	7,191,802	4,000,000	3,400,000	7,400,000
Auf die verschiedenen Titel ꝛc. kommen in Prozenten des gesammten nutzbaren Anlage-Kapitals von 7,191,802 Thalern . . .	11,62	26,19	—	—	0,78	8,61	—	—	19,22	—	4,13	3,32	16,41	8,72	100,00	—	—	—
Kosten pro Meile Bahnlänge (7,12 Meilen.)	108,133	243,728	—	—	7,251	80,107	—	—	178,870	—	47,481	30,917	152,725	81,163	930,375	—	—	—

ad Tit. II. Die Kosten der Böschungen und Futtermauern sind hier mitberechnet.

ad Tit. XIII. Die Kosten der Einfriedigungen, Signale und sonstige Extraordinaria sind hier mitberechnet.

ad Tit. „Verwaltungskosten ꝛc." Es sind hier die Kosten der Einübung des Betriebsdienstes
ad . . . . . 6,769 Thlr.
für Vorarbeiten . 42,623 "
für Arbeiter-Krankenkassen . . . . . 1,264 "
mitberechnet.

B. D[illegible]d.-Soest.

	Tit. I.	Tit. II.	Tit. III.	Tit. IV.	Tit. V.	Tit. VI. und VII.	Tit. VIII.	Tit. IX.	Tit. X.	Tit. XI.	Tit. XII.	Tit. XIII.	Tit. XIV.	Verwaltungskosten und Zinsen	Summa	Stamm-Actien.	Prioritäts-Obligationen.	im Ganzen.
Anlage-Kapital bis zur Eröffnung der ganzen Bahn in den Jahren 1855/56	328,147	286,816	in Tit. II. mit enthalten.	8,684	92,961	122,076	—	—	703,532	25,7[illegible]	51,194	86,824	270,479	193,664	2,270,149	500,000	2,620,000	3,120,000
In Summa	328,147	286,816	—	8,684	92,961	122,076	—	—	703,532	25,7[illegible]	51,194	86,824	270,479	193,664	2,270,149	500,000	2,620,000	3,120,000
Auf die verschiedenen Titel ꝛc. kommen in Prozenten des gesammten nutzbaren Anlage-Kapitals von 2,270,149 Thalern . . .	14,46	12,63	—	0,38	4,10	5,38	—	—	30,99	1,1[illegible]	2,26	3,82	11,91	8,53	100,00	—	—	—
Kosten pro Meile Bahnlänge (7,12 Meilen.)	46,023	40,227	—	1,218	13,038	17,122	—	—	98,672	3,6[illegible]	21,205	12,177	37,935	27,162	318,394	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

Anlage V.

der bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beschäftigten Beamten und Hülfsarbeiter und deren Besoldung.

Bezeichnung der Beamten und Hülfsarbeiter.	Zahl: etatsmäßige.	Zahl: Hülfsarbeiter.	Gehälter u. Tagegelder für jeden Einzelnen in Maximo. Thaler.	Gehälter u. Tagegelder für jeden Einzelnen in Minimo. Thaler.	Gehälter u. Tagegelder im Ganzen. Thlr.	Sgr.	Pf.	Diäten, Reisekosten, Uebernachtungsgebühren des Fahrpersonals. Thlr.	Sg.	Pf.	Entschädigungen für Kleidung. Thlr.	Sg.	Pf.	Ersparniß-Prämien des Maschinen-Personals und der Schmierer. Thlr.	Sg.	Pf.	Meilengelder des Fahr-Personals. Thlr.	Sg.	Pf.	Sonstige Emolumente. Thlr	Sg.	Pf.	Summa totalis. Thlr.	Sg.	Pf.
A. Bahn-Verwaltung.																									
Eisenbahn-Baumeister	1	1	800	720																					
Stations-Vorsteher	9	—	700	350																					
Stations-Aufseher	9	—	350	250																					
Stations-Assistenten	3	—	275	250																					
Bauschreiber	2	1	300	275																					
Bahnmeister	9	—	350	250																					
Bahnwärter	130	—	168	144																					
Hülfswärter	5	—	144	—																					
Weichensteller	64	—	180	156																					
Telegraphen-Beamten	1	—	500	—																					
					52,744	23	11	—	—	—	3091	16	2	—			—		—	—	—	—	55,836	10	1
B. Transport-Verwaltung.																									
Einnehmer	8	—	400	275																					
Gepäck-Expedienten	3	—	250	225																					
Portiers	15	—	200	168																					
Güter-Expedienten	9	1	500	300																					
dito Gehülfen	16	—	300	200																					
Lademeister	11	—	250	200																					
Güter-Faktoren	8	—	180	—																					
Maschinenmeister	1	—	1000	—																					
Werkstätten-Vorsteher	1	—	600	—																					
Werkführer	2	—	400	350																					
Rechnungsführer	1	—	350	—																					
Büreaugehülfen und Zeichner	2	—	400	225																					
Maschinenwärter	1	—	250	—																					
Wagenmeister	3	—	250	225																					
Magazin-Verwalter	1	—	600	—																					
Gehülfe desselben	1	—	300	—																					
Locomotivführer	21	—	450	250																					
Heizer	19	—	250	210																					
Zugführer	5	—	350	250																					
Packmeister	6	—	250	200																					
Schaffner	8	—	192	180																					
Bremser	42	—	192	168																					
Büreaudiener (Masch.-Büreau)	1	—	180	—																					
					51,735	6	11	1608	21	3	3445	6	1	2154	13	3	4649	8	4	—	—	—	63,592	25	10
C. Allgemeine Verwaltung.																									
Directions-Vorstand	3	1	1500	1000																					
Betriebs-Inspector	1	—	1200	—																					
Büreau-Vorsteher	1	—	800	—																					
Bahn-Controleur	1	—	800	—																					
Haupt-Rendant	1	—	900	—																					
Buchhalter	1	—	450	—																					
Kalkulatoren	6	—	500	400																					
Registrator	1	—	475	—																					
Plankammer-Verwalter	1	—	600	—																					
Materialien-Verwalter	1	—	300	—																					
Control-Assistenten	14	—	500	250																					
Kassen-Assistenten	2	—	325	300																					
Kanzlisten	1	4	325	180																					
Drucker	1	1	250	180																					
Büreaudiener	2	—	180	—																					
					15,715	28	8	—	—	—	40	3	8	—		—	—	—	—	—	—	—	15,756	2	4

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zusammenstellung

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

Laufende Nummer.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
1.	3. April.	Brühl II., Maschinenputzer.	Die Locomotive eines zwischen Dortmund und Witten fahrenden Güterzuges wurde durch das Platzen eines Siederohrs dienstunfähig. Die von Dortmund requirirte Reserve-Maschine, begleitet von dem Stations-Assistenten, dem Locomotivführer und dem als Heizer beschäftigten Maschinenputzer Brühl II. wurde zum Weiterschaffen des Zuges an diesen hinten angekuppelt. Nachdem die Maschine vor dem Zuge Dampf genug gewonnen hatte, den Zug in dem Gefälle nach Witten allein zu führen, und ꝛc. Brühl dies bemerkt hatte, begab sich derselbe ohne Auftrag und ohne daß dies von dem Locomotivführer bemerkt wurde, auf den Trittblechen nach dem Vordertheil der hintern Maschine, um die Kuppelung an dieser zu lösen. Hierbei ist derselbe heruntergestürzt und von der Maschine überfahren und getödtet worden. Die angestellten Untersuchungen haben ergeben, daß der Unglücksfall durch eine eigenmächtige und unüberlegte Handlung des ꝛc. Brühl herbeigeführt worden ist.	bei Barop.	
2.	2. Juli.	Wolff, Locomotivführer.	Der ꝛc. Wolff, welcher den Kohlenzug VIII. von Soest nach Dortmund fuhr, bemerkte, daß ein Bahnwärter in der Nähe von Dortmund das Signal nicht gezogen hatte. Wolff drohte demselben und fiel dabei von der Maschine. Eine Verrenkung des Fußes war die Folge des Falles. Die anfänglich unscheinbare Beschädigung des ꝛc. Wolff ist im Laufe der Zeit bedeutender geworden, so daß derselbe jetzt noch dienstunfähig ist. Eigene Unvorsichtigkeit trägt die Schuld des Unfalls.	bei Dortmund.	
3.	15. Aug.	Schröder, Hülfsbremser.	Beim Abfahren des Kohlenzuges Nro. I. von Hagen und während der Zug bereits in Bewegung war, wollte der ꝛc. Schröder auf die Bremse springen, verfehlte hierbei jedoch das Trittbrett und wurde gegen die Perronmauer geworfen. Er trug hierbei eine nicht unerheb-	Hagen.	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
			liche Verletzung des Kreuzes davon und mußte ins Krankenhaus aufgenommen werden. Der Unfall ist durch die Unvorsichtigkeit des ꝛc. Schröder herbeigeführt.		
4.	1. Septb.	Schnitzler, Bremser.	ꝛc. Schnitzler, welcher die Bremse eines Kohlenwagens des Zuges Nro. VIII. bediente, bog sich, um eine warmgelaufene Achse zu beobachten, während der Fahrt zwischen Unna und Werl von seinem Sitze so weit seitwärts, daß er an eine Stange des electrischen Telegraphen anstieß und durch den Stoß vom Zuge fiel. Demselben wurde hierbei der linke Arm, mit welchem er unter die Räder der Wagen gerieth, abgefahren. ꝛc. Schnitzler ist von den anderen Bremsern des Zuges, welche das Vorbiegen bemerkten, durch Zurufen jedoch zu spät gewarnt worden und ist das Unglück eine Folge seiner eigenen Unvorsichtigkeit.	zwischen Unna und Werl.	ꝛc. Schnitzler ist seit dem 1. Nov. 1856 wieder hergestellt und wird auf dem Bahnhofe Dortmund mit leichten Arbeiten beschäftigt.
5.	9. Septb.	Schellewald, Bremser.	Auf der Fahrt eines Personenzuges zwischen Schwelm und Milspe fiel der ꝛc. Schellewald beim Heraustreten aus einem Coupee eines Personenwagens IV. Klasse, in welches er sich zum Coupiren der Billets begeben hatte, durch eigene Unvorsichtigkeit vom Trittbrett und wurde durch das Anschlagen an die zur Seite befindliche Felswand so verletzt, daß sofort der Tod erfolgte.	zwischen Schwelm und Milspe.	
6.	19. Septb.	Wilh. Möllinger.	Von einem von Dortmund nach Hörde fahrenden Güterzug war kurz vor Hörde ein Wagen losgerissen und folgte in kurzer Entfernung dem Zuge bis auf den Bahnhof Hörde. Der ꝛc. Möllinger, im Begriff über den Uebergang zu gehen, wartete das Oeffnen der Barriere nicht ab, sondern kroch unter derselben weg, ohne vom Bahnwärter bemerkt zu werden und wurde beim Hinübereilen über den Uebergang von dem nachkommenden Wagen überfahren und getödtet. Eigene Unvorsichtigkeit trägt die Schuld des Unfalls.	Hörde.	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

quenz

ahn nebst deren Einn

rtmund.

Verausgabt wurden

lt	an Lohn Thlr.	in Summa Thlr.	z n

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gesammt-Frequenz

und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nebst deren Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1896.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

| Name der Stationen | Personen: Rohertrag/Reinertrag I. | II. | III. | IV. | Stückzahlen | Zusammen | Durchschnittlich per Tag | Güter: Rohertrag/Reinertrag I. | II. und III. | IV. | Fuhren | Einzelgut | Zusammen | Durchschnittlich per Tag | Vieh: Rohertrag/Reinertrag Pferde | Mutterstuten | Hengste, Fohlen, etc. | Ochsen | Kühe | Zahlen, Jungvieh | Schafe, Ziegen | Schweine schwerer Rasse | Ferkel | Hunde | Rohertrag/Reinertrag Expedition | Gesamt-Einnahme aus dem Verkehre: Personen | Güter | Sonstige Einnahmen | Zusammen | Verausgabt wurden an Gehalt | an Lohn | an Zusammen | in Procenten der Einnahmen | Anzahl der Stations-Premien: Stations-Vorsteher | Stations-Gehilfen | Stations-Assistenten | Stations-Aspiranten | Weichen- und Wegewärter | Weichen- und Signalwärter | Schranken- und Signalwärter | Bahnhofs-Schaffner | Bahnhofs-Schaffner | Bahnhofs-Schaffner

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Personen-Verkehr

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen, nebst den Haupt- und Neben-Erträgen.

Strecke Elberfeld-Dortmund.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach Station / Von den Stationen	Elberfeld. Personen I. Klasse.	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.	Barmen. Personen I. Klasse.	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.
Elberfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	4574	18842	20942	—	44422	153,3	40	—	—
Barmen	22	2849	11646	18407	—	32924	55,6	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rittershausen	2	712	4167	8299	—	13180	184,7	16	—	—	—	74	722	1069	—	1865	4,9	—	—	—
Schwelm	2	569	3368	9442	304	13685	269,0	30	—	—	8	382	3133	8744	—	12267	140,0	10	—	—
Milspe	2	148	884	3496	1	4531	114,9	2	—	—	3	55	399	1482	—	1939	35,2	1	—	—
Gevelsberg	2	50	247	1072	10	1381	37,0	2	—	—	—	16	147	603	—	766	8,6	1	—	—
Haspe	—	81	356	1277	—	1714	71,0	4	—	—	—	5	107	665	—	777	18,5	4	—	—
Hagen	20	922	3185	3793	219	8139	643,2	20	—	—	1	224	1239	1854	1	3319	172,3	5	—	—
Herdecke	—	46	184	351	—	581	20,1	5	—	—	—	13	59	165	—	237	14,6	4	—	—
Wetter	—	109	274	429	—	812	42,3	2	—	—	1	14	96	173	—	284	4,4	2	—	—
Witten	4	291	1074	1055	26	2450	152,6	15	—	—	—	91	475	435	—	1001	41,0	—	—	—
Annen	—	2	22	14	—	38	—	—	—	—	—	—	4	16	—	20	—	—	—	—
Barop	—	2	26	40	—	68	—	1	—	—	—	4	17	16	—	37	—	—	—	—
Dortmund	19	1127	2443	2370	—	5959	914,3	10	—	—	12	538	1012	754	—	2316	385,7	—	—	—
In Summa	73	6908	27876	50045	560	85462	2515,6	115	—	—	89	5990	26252	36918	1	69250	979,6	67	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Dortm.-Soester Bahn	10	275	968	846	4	2103	229,9	5	—	—	2	54	292	394	—	742	47,1	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	549	15904	46329	—	766	63548	—	—	—	—	57	998	343	—	—	4168	303,7	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	25	918	999	—	—	1942	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	129	2373	2227	—	—	4729	1413,3	18	2	4	7	392	286	—	—	685	206,2	3	—	—
Ostfriesischer Verband	7	122	167	—	—	296	109,7	—	—	—	—	16	36	—	—	52	24,4	—	—	—
Norddeutscher Verband	56	808	464	—	—	1328	609,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	849	27308	79030	50891	1330	159408	4870,6	158	2	4	155	7450	29979	37312	1	74897	1560,9	70	—	—

1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Rittershausen. Personen I. Klasse.	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.	Schwelm. Personen I. Klasse.	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.
Elberfeld	2	1270	6234	9030	—	16536	135,2	15	—	—	25	810	6323	8985	5	16148	515,6	45	—	—
Barmen	—	150	1131	958	—	2239	0,6	—	—	—	3	656	5534	7186	—	13379	212,9	20	—	—
Rittershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	461	6584	19387	—	26432	189,2	13	—	—
Schwelm	—	425	4640	15380	—	20445	117,3	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milspe	—	45	609	2101	—	2755	16,1	2	—	—	—	189	1551	4325	—	6065	10,6	10	—	—
Gevelsberg	—	7	203	752	—	962	2,3	—	—	—	—	109	791	1640	—	2540	23,9	3	—	—
Haspe	1	25	130	836	—	992	17,2	—	—	—	—	23	353	2073	—	2449	68,0	1	—	—
Hagen	1	139	819	1791	38	2788	75,6	3	—	—	—	328	2052	3286	18	5684	248,6	20	—	—
Herdecke	—	13	75	300	—	388	6,2	—	—	—	—	13	83	506	—	602	7,9	—	—	—
Wetter	—	12	92	292	—	396	4,9	2	—	—	2	19	121	504	—	646	12,3	—	—	—
Witten	—	50	465	617	—	1132	42,6	7	—	—	6	105	664	915	2	1692	61,2	20	—	—
Annen	—	—	21	28	—	49	—	—	—	—	—	—	2	15	—	17	—	2	—	—
Barop	—	1	18	42	—	61	—	1	—	—	—	—	8	46	—	54	—	—	—	—
Dortmund	1	324	564	695	—	1584	223,9	—	—	—	8	289	668	793	—	1758	191,3	10	—	—
In Summa	5	2461	15001	32822	38	50327	642,0	66	—	—	44	3002	24734	49661	25	77466	1541,9	144	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Dortm.-Soester Bahn	1	34	152	274	—	461	33,3	—	—	—	—	48	262	329	—	639	38,3	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	4	114	286	—	—	404	30,6	—	—	—	13	352	828	—	—	1193	122,5	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	3	6	—	—	9	3,7	—	—	—	1	74	114	—	—	189	53,6	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	4	5,6	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	10	2612	15445	33096	38	51201	709,0	66	—	—	58	3479	25939	49990	25	79491	1761,0	144	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Milspe. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.	Gevelsberg. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.
Elberfeld	—	187	918	2916	—	4021	94,3	5	—	—	—	68	301	997	—	1366	58,4	11	—	—
Barmen	—	32	364	1284	—	1680	13,7	4	—	—	—	15	141	510	—	666	4,0	—	—	—
Rittershausen	—	54	594	2386	—	3034	16,3	—	—	—	—	13	193	850	—	1056	5,0	5	—	—
Schwelm	5	166	1134	4186	—	5491	12,3	9	—	—	—	48	756	1464	—	2268	9,7	4	—	—
Milspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	125	187	—	337	1,0	1	—	—
Gevelsberg	—	16	104	276	—	396	0,5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haspe	—	51	462	1901	—	2414	14,8	—	—	—	—	37	548	2693	—	3278	19,2	—	—	—
Hagen	2	139	819	1791	2	2753	34,1	6	—	—	1	155	1154	3930	3	5243	52,0	4	—	—
Herdecke	—	19	58	364	—	441	2,0	—	—	—	—	5	59	272	—	336	3,4	—	—	—
Wetter	—	16	38	324	—	378	7,5	—	—	—	—	6	96	451	—	553	3,5	—	—	—
Witten	—	37	122	348	—	507	6,4	—	—	—	—	36	166	463	—	665	11,0	1	—	—
Annen	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	5	21	—	26	—	—	—	—
Barop	—	—	2	13	—	15	—	—	—	—	—	1	29	27	—	57	—	—	—	—
Dortmund	—	60	163	241	—	464	52,9	—	—	—	—	96	208	278	—	582	41,9	—	—	—
In Summa	7	777	4778	16032	2	21596	255,0	26	—	—	1	505	3781	12143	3	16433	210,7	26	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Dortm.-Soester Bahn	—	2	47	76	—	125	9,2	—	—	—	—	8	38	113	—	159	3,0	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	1	19	106	—	—	126	9,6	—	—	—	—	7	49	—	—	56	8,0	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	8	798	4931	16108	2	21847	274,6	26	—	—	1	520	3868	12256	3	16648	223,3	26	—	—

Nach Station / Von den Stationen	Haspe. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.	Hagen. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.
Elberfeld	—	85	365	1030	—	1480	47,6	13	—	—	30	1420	4465	3134	15	9064	876,0	40	—	—
Barmen	—	7	73	538	—	618	6,0	—	—	—	—	283	1460	1628	1	3372	177,3	20	—	—
Rittershausen	1	18	145	756	—	920	7,3	3	—	—	1	145	891	1946	4	2987	115,3	9	—	—
Schwelm	1	23	265	1573	—	1862	15,2	5	—	—	8	325	2222	2958	4	5517	266,4	40	—	—
Milspe	—	38	325	1594	—	1957	19,1	4	—	—	—	127	712	2384	—	3223	127,6	8	—	—
Gevelsberg	—	50	425	1933	—	2408	8,1	1	—	—	—	158	1217	3583	—	4958	68,3	6	—	—
Haspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	456	2035	5286	—	7781	21,2	10	—	—
Hagen	—	441	2314	6296	—	9051	42,4	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Herdecke	—	16	200	1210	—	1426	10,9	—	—	—	1	334	1862	5128	—	7325	79,7	30	—	—
Wetter	—	55	296	759	—	1110	13,5	3	—	—	2	345	1865	7495	—	9707	72,3	15	—	—
Witten	—	40	206	887	—	1133	13,3	—	—	—	1	662	2934	5463	122	9182	388,2	30	—	—
Annen	—	—	2	9	—	11	—	—	—	—	—	2	31	183	—	216	—	—	—	—
Barop	—	1	3	52	—	56	—	—	—	—	—	3	66	261	—	330	—	3	—	—
Dortmund	2	93	304	438	—	837	54,7	3	—	—	27	1693	3792	4464	—	9976	972,1	20	—	—
In Summa	4	867	4923	17075	—	22869	298,9	44	—	—	74	5053	23552	43913	146	73638	3165,3	231	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Dortm.-Soester Bahn	—	14	60	174	—	248	9,1	—	—	—	5	239	1133	1221	80	2678	201,4	4	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	1	17	68	—	—	86	4,2	—	—	—	33	739	1592	—	—	2364	402,1	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	199	370	—	—	584	179,8	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63	69	—	—	132	26,4	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	5	898	5051	17249	—	23203	312,1	44	—	—	127	7193	26716	45134	226	79396	3975,4	235	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach Station / Von den Stationen	Herdecke. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck Ctr.	Hunde Stück	Equipagen	Pferde	Wetter. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck Ctr.	Hunde Stück	Equipagen	Pferde
Elberfeld	—	43	203	322	—	568	56,9	—	—	—	—	100	234	387	—	721	51,4	11	—	—
Barmen	—	15	74	183	—	272	7,9	—	—	—	—	16	104	167	—	287	4,9	10	—	—
Rittershausen	—	13	113	305	—	431	18,1	—	—	—	—	13	88	322	—	423	4,6	—	—	—
Schwelm	—	12	96	420	6	534	14,6	4	—	—	3	21	112	479	—	615	9,3	5	—	—
Milspe	—	6	68	299	—	373	6,6	—	—	—	—	25	26	275	—	326	10,1	4	—	—
Gevelsberg	—	9	46	302	—	357	2,9	—	—	—	—	6	77	381	—	464	5,2	—	—	—
Haspe	—	15	163	1138	—	1316	7,9	2	—	—	—	47	132	624	—	803	12,4	—	—	—
Hagen	2	365	1585	4389	—	6341	53,3	3	—	—	—	264	1609	6842	12	8727	95,8	20	—	—
Herdecke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	359	1440	—	1837	7,3	3	—	—
Wetter	—	86	453	1695	—	2234	14,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Witten	—	87	635	3306	1	4029	66,6	—	—	—	2	204	1344	4673	—	6223	45,6	20	—	—
Annen	—	3	19	104	—	126	—	—	—	—	—	2	85	265	—	352	—	1	—	—
Barop	—	5	45	178	—	228	—	—	—	—	—	5	88	644	—	737	—	2	—	—
Dortmund	4	151	630	1765	—	2550	137,4	—	—	—	—	248	722	2043	—	3013	108,9	5	—	—
In Summa	6	810	4130	14406	7	19359	386,6	9	—	—	5	989	4980	18542	12	24528	355,1	85	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Dortm.-Soester Bahn	—	25	148	324	—	497	15,4	—	—	—	—	20	157	286	—	463	14,2	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	3	14	30	—	—	47	7,8	—	—	—	7	30	47	—	—	84	11,6	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	9	849	4308	14730	7	19903	410,2	9	—	—	12	1039	5184	18828	12	25075	380,3	85	—	—

1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Witten. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck Ctr.	Hunde Stück	Equipagen	Pferde	Annen. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck Ctr.	Hunde Stück	Equipagen	Pferde
Elberfeld	7	352	1187	936	—	2482	163,9	30	—	—	—	1	7	14	—	22	1,6	—	—	—
Barmen	2	79	491	455	—	1027	51,2	13	—	—	—	—	2	6	—	8	—	—	—	—
Rittershausen	2	36	442	632	—	1112	27,2	5	—	—	—	—	11	26	—	37	9,2	—	—	—
Schwelm	1	94	623	812	2	1532	62,6	8	—	—	—	—	1	11	—	12	—	—	—	—
Milspe	—	31	136	409	—	576	8,4	5	—	—	—	—	1	4	—	5	—	—	—	—
Gevelsberg	—	30	156	452	—	638	9,3	5	—	—	—	—	8	6	—	14	0,3	—	—	—
Haspe	—	32	217	850	—	1099	24,2	4	—	—	—	1	—	20	—	21	—	—	—	—
Hagen	2	614	3216	5020	93	8945	404,9	35	—	—	—	6	33	166	—	205	3,3	—	—	—
Herdecke	—	85	656	3240	—	3981	45,4	6	—	—	—	3	20	106	—	129	7,9	—	—	—
Wetter	5	184	1395	5330	—	6914	40,6	10	—	—	—	1	95	280	—	376	2,6	—	—	—
Witten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	492	1381	—	1977	5,9	—	—	—
Annen	—	57	510	1702	—	2269	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barop	—	50	584	2534	—	3168	—	—	—	—	—	4	176	1238	—	1418	—	—	—	—
Dortmund	21	1787	4613	9615	—	16036	904,6	30	—	—	—	58	542	3330	—	3930	31,4	—	—	—
In Summa	40	3431	14226	31987	95	49779	1742,3	153	—	—	—	178	1388	6588	—	8154	61,1	—	—	—
Hierzu der directe Verkehr mit der																				
Dortm.-Soester Bahn	—	266	1242	1608	1	3117	115,4	8	—	—	—	5	54	239	—	298	3,3	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	8	127	217	—	—	352	42,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	5	133	165	—	—	303	74,6	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	26	22	—	—	48	21,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	53	3983	15872	33595	96	53599	1995,6	161	3	—	—	183	1442	6827	—	8452	64,4	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr. 1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Barop. Personen I. Klasse	II.	III.	VI.	Militair.	Summa.	Reisegepäck Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.	Pferde.	Dortmund. Personen I. Klasse	II.	III.	IV.	Militair.	Summa.	Reisegepäck Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen.
Elberfeld	—	1	2	40	—	43	—	—	—	—	84	1665	3054	1887	5	6695	842,12	45	—
Barmen	—	2	15	7	—	24	1,14	—	—	—	13	700	1163	717	2	2595	313,11	40	—
Rittershausen	—	4	27	33	—	64	1,14	—	—	—	6	341	691	699	4	1741	253,10	8	—
Schwelm	—	—	3	52	—	55	—	—	—	—	5	281	799	733	5	1823	178,15	25	—
Milspe	—	2	5	13	—	20	—	—	—	—	2	81	211	293	2	589	75,16	4	—
Gevelsberg	—	—	27	28	—	55	0,12	—	—	—	—	68	201	306	1	576	41,12	3	—
Haspe	—	—	2	42	—	44	—	—	—	—	—	65	253	493	—	811	45,13	6	—
Hagen	—	5	66	220	—	291	2,16	—	—	—	27	1555	4670	4022	2	10276	1114,14	25	—
Herdecke	—	3	65	144	—	212	2,18	—	—	—	1	109	552	1658	—	2320	49,18	10	—
Wetter	—	9	88	712	—	809	7,18	—	—	—	8	201	743	2129	—	3081	114,14	15	—
Witten	—	62	509	2551	—	3212	5,17	—	—	—	21	1848	6040	8912	3	16824	786,15	50	—
Annen	—	3	176	1124	—	1303	—	—	—	—	—	22	501	3056	—	3579	—	2	—
Barop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141	1642	7790	—	9573	—	10	—
Dortmund	1	223	1789	10280	—	12293	25,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	1	314	2864	15246	—	18425	47,13	—	—	—	167	7077	20520	32695	24	60483	3813,16	243	—
Hierzu der directe Verkehr von der																			
Dortm.-Soester Bahn	1	14	96	162	—	273	2,18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	204	484	—	—	700	98,10	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	690	1062	—	—	1800	499,12	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	2	328	2960	15408	—	18698	50,11	—	—	—	227	7971	22066	32695	24	62983	4410,12	243	—

2. Tagesbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Elberfeld. Personen I. Klasse	II.	III.	Summa.	Barmen. Personen I. Klasse	II.	III.	Summa.	Rittershausen. Personen I. Klasse	II.	III.	Summa.	Schwelm. Personen I. Klasse	II.	III.	Summa.
Elberfeld	—	—	—	—	—	251	1572	1823	—	110	539	649	2	641	3573	4216
Barmen	6	563	1456	2025	—	—	—	—	—	6	15	21	4	596	3420	4020
Rittershausen	—	147	997	1144	—	3	24	27	—	—	—	—	—	365	3397	3762
Schwelm	19	1032	4334	5385	—	252	1662	1914	—	123	1742	1865	—	—	—	—
Milspe	—	242	1441	1683	1	57	364	422	—	46	349	395	—	27	204	231
Gevelsberg	—	86	339	425	—	11	138	149	—	7	164	171	—	16	374	390
Haspe	—	110	520	630	—	7	157	164	—	17	136	153	—	42	449	491
Hagen	9	675	2535	3219	2	163	995	1160	1	36	717	754	1	448	1811	2260
Herdecke	—	48	281	329	—	7	65	72	—	7	93	100	—	19	245	264
Wetter	—	78	236	314	—	8	120	128	—	5	86	91	—	24	135	159
Witten	4	319	835	1158	3	59	360	422	—	25	315	340	4	70	522	596
Annen	—	—	28	28	—	—	5	5	—	—	17	17	—	—	7	7
Barop	—	2	16	18	—	—	9	9	—	—	11	11	—	1	18	19
Dortmund	—	219	566	785	—	54	254	308	—	7	124	131	—	39	267	306
In Summa	38	3521	13,584	17,143	6	872	5725	6603	1	389	4308	4698	11	2288	14,422	16,721
Hierzu der directe Verkehr von der																
Dortm.-Soester Bahn	—	68	309	377	—	17	52	69	—	6	34	40	—	20	91	111
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	38	3589	13,893	17,520	6	889	5777	6672	1	395	4342	4738	11	2308	14,513	16,832

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach Station / Von den Stationen	Milspe. Personen I. Klasse.	Milspe. Personen II. Klasse.	Milspe. Personen III. Klasse.	Milspe. Summa.	Gevelsberg. Personen I. Klasse.	Gevelsberg. Personen II. Klasse.	Gevelsberg. Personen III. Klasse.	Gevelsberg. Summa.	Haspe. Personen I. Klasse.	Haspe. Personen II. Klasse.	Haspe. Personen III. Klasse.	Haspe. Summa.	Hagen. Personen I. Klasse.	Hagen. Personen II. Klasse.	Hagen. Personen III. Klasse.
Elberfeld	—	90	538	628	2	9	141	152	—	35	274	309	10	333	1990
Barmen	—	24	278	302	—	9	116	125	2	9	125	136	1	181	1037
Rittershausen	—	66	425	491	—	15	208	223	1	16	177	194	1	133	851
Schwelm	—	22	123	145	—	14	136	150	—	63	243	306	—	514	1735
Milspe	—	—	—	—	—	1	5	6	—	31	203	234	1	90	758
Gevelsberg	—	—	1	1	—	—	—	—	—	27	314	341	—	59	1127
Haspe	—	21	147	168	—	18	238	256	—	—	—	—	—	79	389
Hagen	—	53	300	353	—	97	678	775	—	74	297	371	—	—	—
Herdecke	—	10	34	44	—	5	53	58	—	6	122	128	7	157	659
Wetter	—	8	44	52	—	12	84	96	—	38	106	144	—	423	1895
Witten	1	20	90	111	—	33	121	154	—	44	223	267	1	350	1814
Annen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—	1	85
Barop	—	—	5	5	—	—	14	14	—	1	19	20	—	2	64
Dortmund	—	4	20	24	—	33	114	147	—	34	124	158	—	288	1114
In Summa	1	318	2005	2324	2	246	1908	2156	3	378	2232	2613	21	2610	13518
Hierzu der directe Verkehr von der															
Dortm.-Soester Bahn	—	—	16	16	—	12	24	36	—	17	145	162	—	42	339
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	1	318	2021	2340	2	258	1932	2192	3	395	2377	2775	21	2652	13857

2. Tagesbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Herdecke. Personen I. Klasse.	Herdecke. Personen II. Klasse.	Herdecke. Personen III. Klasse.	Herdecke. Summa.	Wetter. Personen I. Klasse.	Wetter. Personen II. Klasse.	Wetter. Personen III. Klasse.	Wetter. Summa.	Witten. Personen I. Klasse.	Witten. Personen II. Klasse.	Witten. Personen III. Klasse.	Witten. Summa.	Annen. Personen I. Klasse.	Annen. Personen II. Klasse.	Annen. Personen III. Klasse.	Annen. Summa.
Elberfeld	—	23	110	133	2	129	219	350	4	197	786	987	—	2	5	7
Barmen	2	6	106	114	—	139	364	503	2	155	682	839	—	—	14	14
Rittershausen	—	7	237	244	—	31	150	181	—	61	1111	1172	—	—	8	8
Schwelm	—	9	126	135	—	28	159	187	1	128	832	961	—	1	8	9
Milspe	—	9	76	85	2	1	57	60	—	49	329	378	—	—	1	1
Gevelsberg	2	2	60	64	—	13	81	94	—	33	292	325	—	—	4	4
Haspe	—	15	103	118	—	25	154	179	—	41	415	456	—	1	8	9
Hagen	1	88	395	484	—	451	1618	2069	3	504	3152	3659	—	—	—	—
Herdecke	—	—	—	—	—	21	87	108	—	90	581	671	—	42	19	61
Wetter	—	11	68	79	—	—	—	—	—	186	967	1153	—	—	—	—
Witten	—	79	420	499	—	275	979	1254	—	—	—	—	—	—	—	—
Annen	—	1	19	20	—	2	81	83	—	6	178	184	—	—	—	—
Barop	—	—	76	76	—	1	60	61	—	7	256	263	—	3	66	69
Dortmund	—	31	358	389	—	389	624	877	6	1128	3035	4169	—	134	244	378
In Summa	5	281	2154	2440	4	1369	4633	6006	16	2585	12616	15217	—	183	377	560
Hierzu der directe Verkehr von der																
Dortm.-Soester Bahn	—	15	64	79	—	12	81	93	—	81	835	916	—	6	45	51
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	5	296	2218	2519	4	1381	4714	6099	16	2666	13451	16133	—	189	422	611

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr. — B. Directer Verkehr mit andern Bahnen.

Nach Station / Von den Stationen	Barop. Personen I. Klasse	Barop. Personen II. Klasse	Barop. Personen III. Klasse	Barop. Summa	Dortmund. Personen I. Klasse	Dortmund. Personen II. Klasse	Dortmund. Personen III. Klasse	Dortmund. Summa	Dortmund-Soester Bahn. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Personen IV. Klasse	Militair	Summa	Reisegepäck Ctr.	Hunde	Equipagen	Pferde
Elberfeld	—	—	4	4	1	124	480	605	8	319	893	689	17	1926	241,1	22	—	—
Barmen	—	—	9	9	4	118	287	409	—	51	253	422	—	726	50,1	5	—	—
Rittershausen	—	1	48	49	—	48	303	351	—	36	187	410	3	636	27,6	3	—	—
Schwelm	—	—	2	2	—	83	311	394	—	57	203	282	—	542	49,4	7	—	—
Milspe	—	—	—	—	—	32	100	132	—	11	61	96	1	169	8,0	—	—	—
Gevelsberg	—	2	8	10	—	53	150	203	—	14	46	158	2	220	9,4	—	—	—
Haspe	—	1	11	12	—	55	307	362	—	20	98	205	—	323	6,1	—	—	—
Hagen	—	—	—	—	2	525	2153	2680	1	215	924	1169	1	2310	176,6	8	—	—
Herdecke	—	19	27	46	—	63	610	673	—	20	153	250	—	423	12,3	4	—	—
Wetter	—	—	—	—	1	245	966	1212	—	23	148	300	—	471	22,6	3	—	—
Witten	—	—	—	—	4	1144	3708	4857	—	323	1209	1985	—	3517	126,9	10	—	—
Annen	—	—	47	47	—	23	496	519	—	5	48	219	—	272	—	—	—	—
Barop	—	—	—	—	—	16	1298	1314	—	10	86	150	—	246	—	—	—	—
Dortmund	—	461	573	1034	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	—	484	729	1213	12	2529	11,169	13,710	9	1104	4309	6335	24	11,781	729,16	62	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																		
Dortm.-Soester Bahn	—	5	27	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	—	489	756	1245	12	2529	11,169	13,710	9	1104	4309	6335	24	11,781	729,16	62	—	—

1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach der / Von den Stationen	Düsseldorf-Elberfelder Bahn. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Militair	Summa	Reisegepäck Ctr.	Hunde	Equipagen	Pferde	Prinz-Wilhelm Bahn. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Militair	Summa	Reisegepäck Ctr.	Hunde	Equipagen	Pferde
Elberfeld	708	18140	59680	6	78534	—	—	—	—	4	1147	1665	—	2816	—	—	—	—
Barmen	38	1468	3475	—	4981	397,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rittershausen	2	175	386	—	563	55,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwelm	19	480	1068	—	1567	159,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Milspe	—	60	142	—	202	34,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gevelsberg	1	11	78	—	90	5,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haspe	—	22	99	—	121	10,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagen	46	1132	2311	—	3489	599,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Herdecke	—	26	44	—	70	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wetter	5	38	52	—	95	10,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Witten	6	267	349	—	622	106,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Annen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dortmund	8	319	479	—	806	114,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	833	22138	68163	6	91140	1502,1	—	—	—	4	1147	1665	—	2816	—	—	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																		
Dortm.-Soester Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	833	22138	68163	6	91140	1502,1	—	—	—	4	1147	1665	—	2816	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

B. Directer Verkehr mit andern Bahnen.

Nach der	Rhein.-Thüring. Verb.-Stat.									Ostfriesischer Verband.							
Von den Stationen	Personen I. Klasse.	Personen II. Klasse.	Personen III. Klasse.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück	Personen I. Klasse.	Personen II. Klasse.	Personen III. Klasse.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück
Elberfeld	95	2337	2345	—	4777	1816,7	1	4	1	—	143	26	—	169	105,7	—	—
Barmen	18	382	370	—	770	194,6	—	—	—	—	16	2	—	18	17,0	—	—
Rittershausen	—	35	44	—	79	28,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwelm	—	72	120	—	192	50,1	—	—	—	—	4	3	—	7	1,9	—	—
Milspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gevelsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagen	3	247	371	—	621	194,3	—	—	1	—	62	12	—	74	35,5	—	—
Herdecke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wetter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Witten	9	163	277	—	449	79,4	—	—	—	—	53	22	—	75	15,3	—	—
Annen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dortmund	50	739	1010	—	1799	470,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	175	3975	4537	—	8687	2833,8	1	4	2	—	278	65	—	343	175,9	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																	
Dortm.-Soester Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	175	3975	4537	—	8687	2833,8	1	4	2	—	278	65	—	343	175,9	—	—

1. Gewöhnliche Fahrbillets. 2. Tagesbillets.

Nach der	Norddeutscher Verband.									Dortmund-Soester Bahn.			
Von den Stationen	Personen I. Klasse.	Personen II. Klasse.	Personen III. Klasse.	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück	Personen I. Klasse.	Personen II. Klasse.	Personen III. Klasse.	Summa.
Elberfeld					Personen	932,2	—	—	—	3	36	67	106
Barmen					sind unter	—	—	—	—	—	24	79	103
Rittershausen					Dortmund	—	—	—	—	—	11	71	82
Schwelm					berechnet.	—	—	—	—	—	13	103	116
Milspe						—	—	—	—	—	2	19	21
Gevelsberg						—	—	—	—	—	5	37	42
Haspe						—	—	—	—	—	3	78	81
Hagen						—	—	—	—	—	51	300	351
Herdecke						—	—	—	—	—	5	96	101
Wetter						—	—	—	—	—	17	75	92
Witten						—	—	—	—	—	89	401	490
Annen						—	—	—	—	—	3	33	36
Barop						—	—	—	—	—	2	37	39
Dortmund						—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa						932,2	—	—	—	3	261	1396	1660
Hierzu der directe Verkehr von der													
Dortm.-Soester Bahn						—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn						—	—	—	—	—	—	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn						—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.						—	—	—	—	—	—	—	—
Ostfriesischer Verband						—	—	—	—	—	—	—	—
Norddeutscher Verband						—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.						932,2	—	—	—	3	261	1396	1660

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gelderlös aus dem Personen-Verkehr, incl. der Nebenerträge, stationsweise zusammengestellt.

Stationen.	Gewöhnliche Fahrbillets. I. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	Militair-Billets. Thlr.	Sgr.	Pf.	Tages-billets. I. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse. Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa des Personen-Geldes. Thlr.	Sgr.	Pf.	Nebenerträge. Gepäck-Ueberfracht. Thlr.	Sgr.	Pf.	Hunde. Thlr.	Sgr.	Pf.	Equipagen. Th.	S.	Pf.	Pferde. Th.	S.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.	Zusatzbillets und andere Nebenerträge. Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Haupt- und Nebenerträge. Thlr.	Sgr.	Pf.
Elberfeld	389	10	4	8963	29	7	11530	—	3	4163	5	6	9	10	8	34	17	—	1405	23	4157	2	—	30653	8	10	566	3	11	33	16	4	22	9	3	11	14	9	633	14	3	265	21	—	31552	14	1
Barmen	38	5	4	1817	22	10	3280	23	6	2012	16	6	—	28	8	19	13	—	938	11	2881	12	6	10989	13	4	96	7	—	17	6	—	—	—	—	—	—	—	113	13	—	—	4	3	11103	—	7
Rittershausen	11	25	2	728	—	—	2216	11	4	2591	4	6	3	9	2	1	25	—	366	20	2273	27	6	8193	2	8	54	26	9	6	10	—	—	—	—	—	—	—	61	6	9	—	5	—	8254	14	5
Schwelm	24	10	4	993	20	10	2999	10	6	3277	23	—	27	5	8	11	11	6	1112	16	3251	17	—	11697	25	4	82	5	9	15	15	—	—	—	—	—	—	—	97	20	9	—	—	—	11795	16	1
Milspe	4	4	6	274	22	6	917	—	4	1530	9	6	1	1	4	2	28	—	207	22	1263	17	—	4201	15	8	39	7	6	3	5	—	—	—	—	—	—	—	42	12	6	—	—	—	4243	28	2
Gevelsberg	1	22	4	173	24	6	643	25	6	1124	15	6	2	4	2	1	9	—	169	3	900	3	—	3016	17	—	14	2	6	1	10	—	—	—	—	—	—	—	15	12	6	—	—	—	3031	29	6
Haspe	1	2	6	214	25	6	660	4	6	1556	13	6	—	—	—	—	—	—	239	28	1051	21	6	3724	6	—	32	18	—	2	24	—	—	—	—	—	—	—	35	12	—	—	20	—	3760	8	—
Hagen	85	9	10	3123	20	6	7039	13	—	5175	22	6	62	18	—	20	10	6	1949	9	5921	19	—	23380	2	10	277	15	6	12	21	—	—	—	—	—	—	—	290	6	6	3	10	—	23673	19	4
Herdecke	31	13	6	251	27	—	725	24	10	1417	22	6	—	—	—	1	19	—	224	25	929	29	6	3583	11	10	22	23	6	5	1	—	—	—	—	—	—	—	27	24	6	—	—	—	3611	6	4
Wetter	14	22	2	357	10	—	1031	23	8	1891	15	6	—	—	—	—	25	—	475	25	1364	2	—	5136	3	4	24	11	—	3	18	—	—	—	—	—	—	—	27	29	—	—	5	6	5164	7	10
Witten	34	9	5	1901	4	—	4454	5	8	4298	22	8	19	11	10	21	12	—	1607	10	3984	7	6	16320	23	7	120	4	11	13	3	—	—	—	—	—	—	—	133	7	11	—	12	6	16454	14	—
Annen	—	—	—	17	28	6	203	12	—	540	2	—	—	—	—	—	—	—	14	2	282	20	—	1058	5	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	—	—	—	1059	1	—
Barop	—	—	—	35	2	—	391	16	—	900	23	6	—	—	—	—	—	—	13	19	420	13	—	1761	14	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	1762	23	—
Dortmund	100	17	8	4141	1	4	7689	—	4	5976	16	6	—	—	—	1	15	—	1732	17	3513	14	—	23154	22	4	374	20	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	384	20	—	2	1	3	23531	13	7
In Summa	737	3	1	22994	29	1	43782	21	5	36457	3	2	125	29	6	117	5	—	10457	25	32197	25	6	146870	21	9	1704	26	4	126	9	4	22	9	3	11	14	9	1864	29	8	272	24	6	148998	15	11
Hierzu der directe Verkehr von der																																																			
Dortm.-Soester Bahn	55	28	8	904	8	9	2211	—	7	1499	28	—	12	5	2	—	—	—	288	15	1077	6	6	6049	3	2	56	26	—	2	7	—	—	—	—	—	—	—	59	3	8	2	2	6	6120	9	4
Ddorf-Elberfeld. Bahn	151	11	8	1863	5	5	2897	17	—	—	—	—	8	13	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4920	17	5	72	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	29	—	—	—	—	4993	16	5
Prinz-Wilhelm Bahn	1	2	—	24	24	—	18	22	8	—	—	—	—	—	—	—	2	—	8	21	5	5	—	58	16	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58	16	8
Rh.-Thüring. Verb.-St.	89	5	11	1158	12	10	835	9	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2082	28	3	120	29	2	5	6	9	51	25	8	10	3	—	188	4	—	—	—	—	2271	2	3
Ostfriesischer Verband	10	15	—	193	25	—	169	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	373	18	—	19	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	4	6	—	—	—	392	22	6
Norddeutscher Verband	84	—	—	889	15	—	325	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1298	15	3	84	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84	6	—	—	—	—	1382	21	3
Summa tot.	1129	6	4	28029	—	1	50239	19	5	37957	1	2	146	18	—	117	7	—	10755	1	33280	7	—	161654		6	2059	1	—	133	23	1	74	4	11	21	17	9	2288	16	10	274	27	—	164217	14	4

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gesammt-Verkehr.

Summa totalis.

Stationen.	Gewöhnliche Billets I. Klasse	Gewöhnliche Billets II. Klasse	Gewöhnliche Billets III. Klasse	Gewöhnliche Billets IV. Klasse	Militair.	Summa.	Tagesbillets I. Klasse	Tagesbillets II. Klasse	Tagesbillets III. Klasse	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück
Elberfeld	1028	32720	106816	51061	48	191673	24	1980	10298	12302	6236,3	263	4
Barmen	96	6721	26298	32468	3	65586	21	1830	7988	9839	1511,3	120	—
Rittershausen	14	2130	15285	37120	11	54560	2	904	8007	8913	947,2	62	—
Schwelm	52	2959	18546	46536	321	68414	20	2282	11516	13818	1356,0	183	—
Milspe	7	843	5255	16958	4	23067	4	587	3906	4497	468,7	41	—
Gevelsberg	2	534	3706	11570	13	15825	2	314	3089	3405	223,6	23	—
Haspe	5	858	4878	18202	—	23943	—	435	3112	3547	337,1	35	—
Hagen	106	6813	26379	44569	389	78256	19	3165	14951	18135	3948,8	161	—
Herdecke	2	717	4411	15178	—	20308	7	499	2972	3478	286,7	62	—
Wetter	23	1118	5852	20873	—	27866	1	1055	4782	5838	372,9	49	—
Witten	49	4423	17073	32991	154	54690	17	2507	9788	12312	1955,4	153	—
Annen	—	96	1426	6785	—	8307	—	36	1001	1037	—	7	—
Barop	—	227	2790	13031	—	16048	—	35	1994	2029	—	17	—
Dortmund	153	7745	18939	37066	—	63903	6	2685	7417	10108	4544,3	96	—
In Summa	1537	67904	257654	384408	943	712446	123	18314	90821	109258	22188,3	1272	4
Hierzu der directe Verkehr von der													
Dortm.-Soester Bahn	19	1004	4649	6046	85	11803	—	301	2062	2363	716,8	17	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	688	18525	53149	—	766	73128	—	—	—	—	1041,8	—	—
Prinz-Wilhelm Bahn	25	918	999	—	—	1942	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	205	3864	4230	—	—	8299	—	—	—	—	2429,7	21	8
Ostfriesischer Verband	7	230	295	—	—	532	—	—	—	—	187,2	—	—
Norddeutscher Verband	56	808	464	—	—	1328	—	—	—	—	609,1	—	—
Summa	2537	93253	321440	390454	1794	809478	123	18615	92883	111621	27172,9	1310	12
Pers.-Karten f. d. Rückreise							123	18615	92883	111621			
							246	37230	185766	223242			
Hierzu Personal-Karten	246	37230	185766	—	—	223242							
Gesammt-Summe	2783	130483	507206	390454	1794	1032720					27172,9	1310	12

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bemerkungen.

Nach dieser Zusammenstellung sind zurückgelegt von

2783	Personen	I. Klasse	$5795_{,3}$	Personenmeilen,
130483	„	II. „	$264413_{,4}$	„
507206	„	III. „	$885655_{,9}$	„
390454	„	IV. „	$620166_{,1}$	„
1794	„	Militair	$2422_{,2}$	„
Summa 1032720	Personen		$1778452_{,9}$	Personenmeilen.

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	für alle 4 Klassen zusammen
Durchschnitt der zurückgelegten Meilen für eine Person nach den verschiedenen Wagenklassen	$2_{,1}$ M.	2 M.	$1_{,7}$ M.	$1_{,6}$ M.	$1_{,7}$ Meilen.
Durchschnitt der Personenzahl auf jede Meile Bahn . .	366	17169	66974	51375	135884
Von sämmtlichen Reisenden benutzten die verschiedenen Wagenklassen in Procenten	$0_{,28}$ %	$12_{,63}$ %	$49_{,29}$ %	$37_{,80}$ %	100 %

Jeder Personenwagen war durchschnittlich besetzt mit Personen.

Es ist ferner gefördert:

$27172_{,9}$	Centner Passagiergepäck,						zusammen	$104217_{,5}$ Meilen,
$131_{,0}$	Hunde	circa	$248_{,5}$	Centner	schwer,	im	Ganzen	$793_{,2}$ Meilen.
6	Pferde	„	60	„	„	„	„	401 „
12	Equipagen		80	„	„	„	„	389 „

Es sind dabei eingekommen:

aus dem Lokal-Verkehr	130769 Thlr.	8 Sgr.	2 Pf.
„ „ directen „	30884 „	22 „	4 „
im Ganzen	161654 Thlr.	— Sgr.	6 Pf.

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	für alle 4 Klassen zusammen
Davon kommen auf die verschiedenen Wagenklassen in Procenten . . .	$0_{,77}$ %	$23_{,99}$ %	$51_{,76}$ %	$23_{,48}$ %	100 %
Auf eine Person durchschnittlich	13 Sgr. 5 Pf.	8 Sgr. 11 Pf.	4 Sgr. 11 Pf.	2 Sgr. 11 Pf.	4 Sgr. 8 Pf.
Auf eine Person und eine Meile	6 „ 5 „	4 „ 5 „	2 „ 10 „	1 „ 10 „	2 „ 9 „

Die Nebenerträge betrugen ferner

aus dem Binnen-Verkehr	1684 Thlr.	9 Sgr.	4 Pf.
„ „ directen „	879 „	4 „	6 „
In Summa	2563 Thlr.	13 Sgr.	10 Pf.

Ganze Einnahme aus der Personen-Frequenz 164217 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Personen-Verkehr

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen, nebst den Haupt- und Neben-Erträgen.

Strecke Dortmund-Soest.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Dortmund. Personen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück	Hoerde. Personen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück
Dortmund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	872	2706	2310	—	5894	157,2	7	—	—
Hoerde	10	665	2932	2423	—	6030	116,4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aplerbeck	—	115	1608	2557	—	4280	12,8	2	—	—	—	48	738	2342	—	3128	7,2	2	—	—
Unna	3	647	2132	2652	12	5446	288,6	6	—	—	—	97	818	3912	—	4827	96,2	8	—	—
Werl	1	212	1088	1588	2	2891	160,[illegible]	10	—	—	3	7	235	1083	—	1328	13,2	2	—	—
Soest	17	581	2480	3981	—	7059	419,6	12	—	1	6	54	463	2141	—	2661	40,[illegible]	3	—	—
In Summa	31	2220	10240	13201	14	25706	998,1	33	—	1	15	1075	4960	11788	—	17838	314,[illegible]	22	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Berg.-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	757	1163	—	2060	85,3	38	—	—
Ddorf.-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	5	—	—	8	0,8	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	129	1521	1867	—	—	3517	486,4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	160	3741	12107	13201	14	29223	1484,7	37	—	1	16	1217	5722	12951	—	19906	401,3	60	—	—

Nach Station / Von den Stationen	Aplerbeck. Personen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück	Unna. Personen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück
Dortmund	—	165	1172	2390	—	3727	25,4	12	—	—	12	898	2513	2483	—	5906	331,6	15	—	—
Hoerde	—	40	713	2432	—	3185	8,1	5	—	—	—	103	1176	3631	—	4910	62,9	3	—	—
Aplerbeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59	716	1981	—	2756	11,6	5	—	—
Unna	—	42	546	1990	—	2578	11,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werl	—	—	78	441	—	519	—	2	—	—	5	168	1684	2388	—	4245	194,6	13	—	—
Soest	2	20	113	666	—	801	13,1	2	—	—	4	333	1697	2089	—	4123	230,4	3	—	—
In Summa	2	267	2522	7919	—	10810	57,9	21	—	—	21	1561	7786	12572	—	21940	830,6	39	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Berg.-Märkischen Bahn	—	12	211	344	—	567	8,3	20	—	—	—	273	1021	733	1	2028	140,1	40	—	—
Ddorf.-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43	55	—	—	98	15,1	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	221	334	—	—	566	151,4	2	—	—
Summa tot.	2	279	2833	8263	—	11377	66,2	41	—	—	32	2098	9196	13305	1	24632	1137,4	81	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr. 1. Gewöhnliche Fahrbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Werl. Personen I. Klasse	Werl. II. Klasse	Werl. III. Klasse	Werl. IV. Klasse	Werl. Militair.	Werl. Summa.	Werl. Reisegepäck. Ctr.	Werl. Hunde. Stück	Werl. Campagnen. Stück	Werl. Pferde. Stück	Soest. Personen I. Klasse	Soest. II. Klasse	Soest. III. Klasse	Soest. IV. Klasse	Soest. Militair.	Soest. Summa.	Soest. Reisegepäck. Ctr.	Soest. Hunde. Stück	Soest. Campagnen. Stück	Soest. Pferde. Stück
Dortmund	—	264	934	1042	—	2240	151,12	18	—	—	17	747	2311	3202	—	6277	496,11	20	—	—
Hoerde	5	13	258	971	—	1247	11,12	4	—	—	12	101	520	2362	—	2995	59,12	4	—	—
Aplerbeck	—	—	98	473	—	571	3,6	—	—	—	1	30	224	840	—	1095	10,6	2	—	—
Unna	4	167	1703	2256	4	4136	186,9	15	—	—	6	421	1720	2273	98	4518	319,14	20	—	—
Werl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	555	5102	6588	1	12260	498,9	40	—	—
Soest	10	529	4978	5242	—	10759	370,12	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	19	973	7971	9986	4	18953	724,11	47	—	—	48	1854	9879	15265	99	27145	1384,11	86	—	—
Hierzu der directe Verkehr von der																				
Berg.-Märkischen Bahn	3	76	397	568	—	1044	63,9	33	—	—	6	603	1923	3527	26	6085	441,13	40	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	6	20	58	—	—	84	20,12	—	—	—	15	131	160	—	—	306	99,14	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	3	122	423	—	—	548	79,14	—	—	—	160	3461	3935	—	—	7556	1878,13	—	—	—
Summa tot.	31	1191	8849	10554	4	20629	894,11	80	—	—	229	6049	15897	18792	125	41092	3802,1	126	—	—

2. Tagesbillets.

Nach Station / Von den Stationen	Dortmund. Personen I. Klasse	Dortmund. II. Klasse	Dortmund. III. Klasse	Dortmund. Summa.	Hoerde. Personen I. Klasse	Hoerde. II. Klasse	Hoerde. III. Klasse	Hoerde. Summa.	Aplerbeck. Personen I. Klasse	Aplerbeck. II. Klasse	Aplerbeck. III. Klasse	Aplerbeck. Summa.	Unna. Personen I. Klasse	Unna. II. Klasse	Unna. III. Klasse	Unna. Summa.
Dortmund	—	—	—	—	—	105	286	391	—	37	167	204	—	245	576	821
Hoerde	—	25	318	343	—	—	—	—	—	8	32	40	1	73	667	741
Aplerbeck	—	19	838	857	—	5	277	282	—	—	—	—	—	24	291	315
Unna	—	300	1027	1327	—	40	414	454	1	27	147	175	—	—	—	—
Werl	—	39	392	431	—	3	107	110	—	2	26	28	—	70	869	939
Soest	—	161	626	787	—	26	108	134	—	2	39	41	1	92	432	525
In Summa	—	544	3201	3745	—	179	1192	1371	1	76	411	488	2	504	2835	3341
Hierzu der directe Verkehr von der																
Berg.-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	47	415	462	—	19	156	175	—	91	314	405
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	—	544	3201	3745	—	226	1607	1833	1	95	567	663	2	595	3149	3746

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach Station / Von den Stationen	Werl. Personen I. Klasse	Werl. Personen II. Klasse	Werl. Personen III. Klasse	Werl. Summa	Soest. Personen I. Klasse	Soest. Personen II. Klasse	Soest. Personen III. Klasse	Soest. Summa
Dortmund	—	42	159	201	3	108	384	495
Herde	1	5	119	125	1	9	209	219
Aplerbeck	—	—	27	27	—	10	121	131
Unna	1	117	517	635	—	149	812	961
Werl	—	—	—	—	2	210	2329	2541
Soest	—	375	1639	2014	—	—	—	—
In Summa	2	539	2461	3002	6	486	3855	4347
Hierzu der directe Verkehr von der Berg.-Märkischen Bahn	—	19	147	166	3	85	364	452
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	2	558	2608	3168	9	571	4219	4799

B. Directer Verkehr mit andern Bahnen.

Nach Station / Von den Stationen	Bergisch-Märkische Bahn. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Personen IV. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück
Dortmund	1	139	771	1158	—	2069	65,0	14	—
Herde	—	28	244	346	—	618	3,7	10	—
Aplerbeck	—	257	964	878	85	2184	202,8	41	—
Unna	3	73	470	774	—	1320	79,2	42	—
Werl	15	507	2200	2890	—	5612	362,0	20	—
Soest	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	19	1004	4649	6046	85	11803	713,2	127	—
Hierzu der directe Verkehr von der Berg.-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	19	1004	4649	6046	85	11803	713,2	127	—

1. Gewöhnliche Fahrbillets. 2. Tagesbillets.

Nach der / Von den Stationen	Düsseld.-Elberf. Bahn. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück	Rhein.-Thüring. Verb.-Stat. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Militair.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück	Berg.-Märk. Bahn. Personen I. Klasse	Personen II. Klasse	Personen III. Klasse	Summa.
Dortmund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	703	976	—	1729	446,4	3	2	2	—	—	—	—
Herde	2	15	11	—	28	5,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	732	611
Aplerbeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	129	143
Unna	4	73	107	—	184	39,7	—	—	—	6	247	366	—	619	170,0	2	—	—	—	106	471	577
Werl	5	44	119	—	168	48,0	—	—	—	2	165	647	—	814	92,2	—	—	—	—	21	189	210
Soest	17	313	473	—	803	269,12	—	—	—	44	1336	1534	—	2914	—	—	9	2	—	71	650	721
In Summa	28	445	710	—	1183	362,4	—	—	—	102	2451	3523	—	6076	709,4	5	11	4	—	291	1971	2262
Hierzu der directe Verkehr von der Berg.-Märkischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ddorf-Elberfeld. Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rh.-Thüring. Verb.-St.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa tot.	28	445	710	—	1183	362,4	—	—	—	102	2451	3523	—	6076	709,4	5	11	4	—	291	1971	2262

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gelderlös aus dem Personen-Verkehr, incl. der Nebenerträge, stationsweise zusammengestellt. — Gesammt-Verkehr.

Stationen.	Gewöhnliche Billets. I. Klasse. Thl. Sg. Pf.	II. Klasse. Thlr. S. Pf.	III. Klasse. Thlr. S. Pf.	IV. Klasse. Thl. S. Pf.	Militair-Billets Thl. S. Pf.	Tagesbillets. I. Klasse. Th. S. Pf.	II. Klasse. Thlr. S. Pf.	III. Klasse. Thl. S. Pf.	Summa des Personengeldes. Thlr. S. Pf.	Neben-Erträge. Gepäck-Ueberfracht. Th. S.	Hunde. Th. S. Pf.	Equipagen. Thl. Sg.	Pferde. Thl. Sg.	Summa. Thl. Sgr. Pf.	Lagergeld und andere Neben-Erträge. Thl. Sg. Pf.	Total der Haupt- und Neben-Erträge. Thlr. Sgr. Pfg.
Dortmund	189 26 1	3433 24 7	5024 4 —	2481 13 10	— — —	6 13 6	447 15 —	917 10 6	12499 23 6	169 23	6 — 9	9 25	— —	185 21 8	2 3 9	12687 18 11
Hörde	21 24 6	284 23 —	1215 5 —	1936 21 —	— — —	3 21 —	82 24 —	659 7 —	4198 5 6	23 26	2 17	— —	— —	26 7 6	1 — —	4225 13 —
Aplerbeck	1 3 —	82 20 6	635 25 —	949 1 6	— — —	— — —	35 19 6	457 26 6	2162 6 —	7 7	2 8	— —	— —	9 15 6	— — —	2171 21 6
Unna	15 20 6	970 18 4	2537 6 6	2266 11 6	30 14 6	1 4 6	524 25 —	1583 8 6	7929 19 4	90 4	8 23 4	— —	— —	98 29 10	41 5 —	8069 24 2
Werl	19 16 3	536 11 1	2442 15 —	2235 — —	— 21 —	1 3 —	203 11 6	1506 18 6	6945 6 4	69 24	8 22	— —	— —	78 16 1	— 10 —	7024 2 5
Soest	90 14 6	2490 8 11	5305 6 1	4868 14 6	— — —	1 5 6	642 15 —	2193 2 —	13501 9 6	239 24	17 19	— 12 17½	4 23½	274 24 —	102 5 9	15698 9 3
In Summa	338 17 10	7798 16 5	17160 1 7	14731 2 4	31 5 6	13 7 6	1036 20 —	7317 13 —	49326 4 2	600 19	46 — 1	22 12½	4 23½	673 24 7	146 24 6	50146 29 3
Hierzu der directe Verkehr mit der Berg.-Märk. Bahn	11 25 6	851 10 6	2043 20 —	1903 21 2	9 15 10	6 13 6	243 22 —	777 10 6	5848 19 —	68 5	21 13	— —	— —	89 23 6	— — —	5938 6 6
Oberf.-Elbf. Bahn	28 7 6	173 4 —	162 3 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	363 14 6	12 [illegible]	— —	— —	— —	12 8 6	— — —	375 23 —
Rh.-Th.-Verb.-St.	238 14 4	2583 28 5	2181 8 3	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	5003 21 —	164 22	5 24	10 65 21½	19 4	255 12 6	— — —	5259 3 6
Summa tot.	617 5 2	11406 29 4	21547 2 10	16634 23 6	40 21 4	20 1 —	2180 12 —	8094 23 6	60541 28 8	845 2[illegible]	73 12	11 88 3[illegible]	23 27½	1031 9 1	146 24 6	61720 2 3

Summa totalis.

Stationen.	Gewöhnliche Billets. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Militair.	Summa.	Tagesbillets. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Summa.	Reisegepäck. Ctr.	Hunde. Stück	Equipagen. Stück	Pferde. Stück
Dortmund	85	3649	10612	11427	—	25773	3	537	1572	2112	1608,3	75	2	2
Hörde	30	1076	6381	12977	—	20464	3	199	1877	2079	329,3	33	—	—
Aplerbeck	1	280	3628	8539	—	12448	—	72	1683	1755	48,6	21	—	—
Unna	23	1951	8356	13963	199	24492	2	739	3388	4129	1315,4	94	—	—
Werl	31	1224	9425	12862	3	23545	2	345	3912	4259	1086,6	109	—	—
Soest	115	3670	13938	17009	—	34732	1	727	3494	4222	1706,0	48	9	3
In Summa	285	11850	52340	76777	202	141454	11	2619	15926	18556	6094,4	380	11	5
Hierzu der directe Verkehr mit der Berg.-Märk. Bahn	9	1104	4309	6335	27	11784	3	261	1396	1660	7395,5	171	—	—
Oberf.-Elbf. Bahn	22	196	278	—	—	496	—	—	—	—	141,0	—	—	—
Rh.-Th.-Verb.-St.	303	5325	6559	—	—	12187	—	—	—	—	2595,7	6	—	—
Summa	619	18475	63486	83112	229	165921	14	2880	17322	20216	9670,9	557	11	5
Personalkarten für die Rückreise.	—	—	—	—	—	—	14	2880	17322	20216	—	—	—	—
							28	5760	34644	40432				
Hierzu Personalkarten	28	5760	34644	—	—	40432	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesammtsumme	647	24235	98130	83112	229	206353	—	—	—	—	9570,9	557	11	5

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bemerkungen.

Nach dieser Zusammenstellung sind zurückgelegt von

647	Personen	I. Klasse	3329,2	Personenmeilen,
24235	„	II. „	99591,8	„
98130	„	III. „	329748,9	„
83112	„	IV. „	279331,2	„
229	„	Militair	885,0	„
Summa 206353	Personen		712886,1	Personenmeilen.

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	für alle 4 Klassen zusammen
Durchschnitt der zurückgelegten Meilen für eine Person nach den verschiedenen Wagenklassen	5,1 M.	4,1 M.	3,4 M.	3,4 M.	3,5 Meilen.
Durchschnitt der Personenzahl auf jede Meile Bahn . .	90	33,66	13,661	11,543	28,660
Von sämmtlichen Reisenden benutzten die verschiedenen Wagenklassen in Prozenten	0,31 %	11,74 %	47,67 %	40,28 %	100 %

Jeder Personenwagen war durchschnittlich besetzt mit Personen.

Es sind ferner gefördert:

9570,9	Centner	Passagiergepäck, ...				zusammen	39875,5 Meilen,
557	Hunde,	circa	111,2	Centner	schwer,	im Ganzen	417,0 „
5	Pferde,	„	50	„	„ „	„	3620 „
11	Equipagen		81½	„	„ „	„	511,8 „

Es sind dabei eingekommen:

aus dem Lokal-Verkehr	37292 Thlr.	3 Sgr.	4 Pf.
„ „ direkten „	23249 „	25 „	4 „
im Ganzen	60541 Thlr.	28 Sgr.	8 Pf.

	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	für alle 4 Klassen zusammen
Davon kommen auf die verschiedenen Wagenklassen in Prozenten	1,5 %	22,44 %	49,5 %	27,46 %	100 %
auf eine Person durchschnittlich .	29 Sgr. 6 Pf.	16 Sgr. 10 Pf.	9 Sgr. 1 Pf.	6 Sgr. — Pf.	8 Sgr. 9 Pf.
auf eine Person und eine Meile	5 „ 9 „	4 „ 1 „	2 „ 8 „	1 „ 9 „	2 „ 7 „

Die Neben-Erträge betrugen, ferner:

aus dem Binnen-Verkehr	414 Thlr.	3 Sgr.	6 Pf.
„ „ direkten „	764 „	— „	1 „
In Summa	1178 Thlr.	3 Sgr.	7 Pf.

Ganze Einnahme aus der Personen-Frequenz 61720 Thlr. 2 Sgr. 3 Pf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

der Einnahmen aus dem Personen-Verkehr monatweise nach Verbänden.

1. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Monate.	Binnen-Verkehr.			Verkehr mit Düsseldorf-Elberfeld.			Verkehr mit der Prinz-Wilhelm Bahn.			Rheinisch-Thüringischer Verkehr.			Ostfrisischer Verkehr.			Nord-deutscher Verband.			Summa.		
	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	8481	22	4	616	16	8	8	18	2	331	14	4	51	29	—	94	6	10	9584	17	4
Februar	8457	9	8	640	19	8	8	27	2	181	25	4	39	12	1	92	24	7	9420	28	6
März	11,167	2	2	868	10	10	11	13	10	363	14	10	51	20	5	94	24	10	12,556	26	11
April	9737	19	10	798	1	4	9	17	4	434	1	4	31	23	5	144	13	7	11,155	16	10
Mai	13,972	16	10	1252	18	4	16	13	8	474	14	7	72	15	1	147	3	7	15,935	22	1
Juni	11,741	—	9	1074	5	4	10	15	8	521	15	11	67	20	5	157	10	10	13,572	8	11
Juli	13,276	13	2	1224	21	10	11	—	6	779	24	4	60	11	—	151	15	3	15,503	26	1
August	13,752	20	—	1283	27	2	11	28	4	840	29	1	92	10	2	140	19	7	16,122	14	4
September	15,235	17	6	1409	26	—	11	20	2	751	10	7	59	29	5	157	26	—	17,626	9	8
October	15,061	10	9	1231	21	2	14	11	—	749	20	2	51	18	10	136	21	11	17,245	13	10
November	11,080	15	4	830	1	2	11	14	6	495	17	2	46	7	3	101	10	7	12,565	6	—
December	11,334	21	6	896	21	8	12	3	8	469	25	6	50	18	2	104	3	4	12,928	3	10
Summa	143,358	19	10	12,127	11	2	138	4	—	6394	3	2	676	5	3	1523	—	11	164,217	14	4

2. Strecke Dortmund-Soest.

Januar	3018	19	6	52	7	6	—	—	—	564	21	11	—	—	—	—	—	—	3635	18	11
Februar	2980	10	6	57	15	—	—	—	—	330	15	3	—	—	—	—	—	—	3368	10	9
März	4093	15	6	74	20	6	—	—	—	614	27	6	—	—	—	—	—	—	4783	3	6
April	3575	21	6	92	20	—	—	—	—	743	5	2	—	—	—	—	—	—	4411	16	8
Mai	4631	29	—	113	27	—	—	—	—	809	—	6	—	—	—	—	—	—	5554	26	6
Juni	3971	12	6	119	19	6	—	—	—	838	17	1	—	—	—	—	—	—	4929	19	1
Juli	5039	4	6	133	11	—	—	—	—	1186	4	10	—	—	—	—	—	—	6358	20	4
August	4582	17	6	177	10	—	—	—	—	1238	16	9	—	—	—	—	—	—	5998	14	3
September	4796	13	6	143	22	—	—	—	—	1412	16	4	—	—		—	—	—	6352	21	10
October	4312	28	3	171	3	—	—	—	—	1130	6	11	—	—	—	—	—	—	5614	8	2
November	5146	8	—	64	18	8	—	—	—	818	10	10	—	—	—	—	—	—	6029	7	6
December	3898	24	9	61	16	10	—	—	—	723	3	2	—	—	—	—	—	—	4683	14	9
Summa	50,047	25	—	1262	11	—	—	—	—	10,409	26	3	—	—	—	—	—	—	61,720	2	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht des Gesammt-Personen-Verkehrs nebst den Haupt- und Neben-Erträgen desselben, monatsweise zusammengestellt.

In der Richtung von Elberfeld nach Dortmund.

Im Monat	Anzahl der Personen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair	Summa	Ertrag: I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	Militair Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	56	3239	14,946	9705	4	27,950	19	28	4	1071	20	8	2656	17	—	926	28	—	—	—	25
Februar	45	3795	15,453	10,280	2	29,675	17	—	11	1094	14	9	2572	7	5	939	3	—	—	—	6
März	80	4969	19,288	13,583	9	38,029	50	11	5	1445	27	7	3425	8	11	1402	23	6	—	—	25
April	71	4650	16,861	12,896	128	34,522	37	16	8	1483	21	11	2861	14	1	1246	15	—	2	—	25
Mai	125	6111	24,157	18,372	27	48,792	53	9	5	1841	14	2	4103	19	3	1929	8	6	5	5	5
Juni	127	5505	19,302	16,841	110	41,885	50	22	7	1823	14	5	3230	13	5	1614	—	—	14	24	6
Juli	157	5915	23,110	18,482	—	47,664	72	8	6	1895	17	4	3837	26	10	1811	29	—	—	6	11
August	188	6229	25,216	20,547	4	52,184	75	7	8	1877	25	2	4075	15	2	1983	24	—	1	11	25
September	193	7844	26,525	20,182	153	54,897	91	19	—	1945	9	8	4861	5	—	1916	11	6	8	25	5
Oktober	159	7218	26,762	20,603	467	55,211	85	16	—	1903	7	—	4237	19	7	1990	15	—	17	5	—
November	98	4545	21,937	14,624	3	41,227	51	5	—	1519	12	—	3445	18	9	1291	19	—	—	—	15
Dezember	57	4758	21,631	15,662	7	42,115	29	15	—	1771	2	6	3121	5	4	1456	10	6	—	15	—
Zu Summa	1356	64,784	255,308	191,789	914	514,151	634	10	6	19,673	7	2	42,428	20	9	18,509	7	—	52	20	—

Im Monat	Summa Thlr.	Sgr.	Pf.	Reben-Erträge: Gepäck Gewicht Ctr.	Gepäck Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Equipagen 1 Klasse	2 Klasse	3 Klasse	Summa	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Pferde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Hunde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Extraordinaria Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Reben-erträge Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Einnahme Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	4676	2	10	790,5	71	21	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	3	1	—	16	5	—	90	27	5	4767	—	3
Februar	4623	2	9	715,6	69	24	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	3	29	—	7	20	—	81	13	11	4704	16	8
März	6324	20	11	1005,1	81	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	4	8	—	7	25	—	93	13	9	6418	4	8
April	5632	5	8	937,3	69	28	9	—	—	—	—	—	—	—	1	3	19	9	69	3	5	3	10	—	—	86	23	9	5718	29	5
Mai	7932	27	2	1139,1	85	10	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	6	1	—	6	5	—	97	16	5	8030	13	7
Juni	6733	15	1	1166,8	100	17	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71	4	21	8	8	10	—	113	18	10	6847	3	11
Juli	7617	28	4	1223,6	92	6	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82	11	23	—	8	15	—	112	14	9	7730	13	1
August	8013	23	6	1435,6	104	17	11	2	—	—	2	15	4	—	—	—	—	—	79	8	29	—	7	—	—	135	20	11	8149	14	5
September	8823	12	8	1507,1	107	4	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	23	6	94	16	1	—	58	10	—	184	8	6	9007	21	2
Oktober	8234	6	—	1376,7	103	7	6	1	1	—	2	11	21	3	—	—	—	—	87	9	10	—	126	5	3	250	14	—	8484	20	—
November	6307	24	9	1160,7	89	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	6	1	—	11	25	—	106	27	3	6414	22	—
Dezember	6378	16	2	1036,1	68	15	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	4	18	—	6	26	10	79	29	11	6458	16	1
Zu Summa	81,298	5	10	13,494,6	1043	15	11	3	1	—	4	26	25	3	3	6	13	3	816	81	27	11	274	27	1	1433	19	5	82,731	25	3

In der Richtung von Dortmund nach Elberfeld.

Im Monat	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair	Summa	I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	Militair Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	77	4120	12,599	10,356	3	27,155	23	15	4	1167	4	4	2546	2	4	1009	2	6	—	5	—
Februar	67	3756	15,262	10,990	4	30,079	21	25	9	1105	5	2	2470	27	6	1057	20	6	—	5	—
März	81	4737	19,341	14,488	1	38,648	31	20	7	1212	20	11	3283	21	10	1522	28	11	—	5	—
April	83	4518	16,841	13,963	172	35,577	21	5	10	1206	27	—	2650	26	6	1451	4	—	34	—	—
Mai	188	6726	23,891	19,065	107	49,977	48	7	5	1703	26	3	3979	17	3	2059	—	6	11	25	—
Juni	130	5972	20,586	16,771	16	43,481	44	27	11	1633	5	2	3176	10	8	1779	15	6	2	5	—
Juli	168	6492	24,000	19,066	3	49,729	46	27	7	1880	15	11	3723	24	8	1987	21	3	—	15	—
August	172	6342	24,614	19,964	3	51,095	93	18	10	1822	20	11	3952	24	8	1994	19	9	1	—	—
September	176	6955	25,349	20,726	106	53,312	107	26	7	1860	7	3	4517	6	11	2011	10	6	6	25	—
Oktober	137	7484	26,364	21,059	463	55,495	91	17	—	2199	26	—	4317	12	8	1994	26	6	35	—	—
November	75	4288	19,789	15,614	1	39,767	49	10	—	1557	13	4	3344	2	6	1107	13	—	—	5	—
Dezember	67	4309	23,265	16,612	1	44,254	31	10	—	1761	2	2	3128	8	2	1472	11	3	—	15	—
Zu Summa	1427	65,699	254,898	198,665	880	518,569	612	2	10	19,110	24	5	41,091	5	8	19,447	24	2	93	25	—
Zu, des ganzen Verkehrs	2783	130,483	507,206	390,454	1794	1,032,720	1246	13	4	38,784	1	7	83,519	26	5	37,957	1	2	146	25	—

Im Monat	Summa Thlr.	Sgr.	Pf.	Reben-Erträge: Gepäck Gewicht Ctr.	Gepäck Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Equipagen 1 Klasse	2 Klasse	3 Klasse	Summa	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Pferde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Hunde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Extraordinaria Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Reben-erträge Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Einnahme Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	4746	—	—	672,6	68	24	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	2	22	9	—	—	—	71	17	1	4817	17	1
Februar	4655	27	11	666,4	58	24	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	1	19	8	—	—	—	60	13	11	4716	11	10
März	6051	8	1	979,3	79	20	8	—	1	—	1	5	1	6	—	—	—	—	44	2	22	—	—	—	—	87	14	2	6138	22	3
April	5364	4	8	970,6	69	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	1	6	56	2	—	—	—	—	—	76	2	6	5440	7	2
Mai	7802	18	7	1271,1	95	13	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	2	5	4	—	—	—	97	18	5	7900	7	—
Juni	6636	9	1	1128,8	85	3	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	3	22	—	—	—	—	88	25	11	6725	5	—
Juli	7639	9	5	1399,6	92	5	—	2	4	—	6	37	16	2	—	—	—	—	28	4	12	5	—	—	—	134	3	7	7773	13	—
August	7865	—	8	1473,4	95	29	9	—	1	—	1	4	22	—	—	—	—	—	54	7	7	6	—	—	—	107	29	3	7972	29	11
September	8503	20	7	1483,6	101	4	8	—	—	—	—	—	—	—	1	5	1	6	62	10	3	6	—	—	—	116	9	8	8620	—	3
Oktober	8639	19	1	1397,6	108	14	3	—	—	—	—	—	—	—	1	5	1	6	54	7	19	—	—	—	—	121	4	9	8760	23	10
November	6038	14	—	1071,4	87	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	4	17	—	—	—	—	92	—	—	6130	14	—
Dezember	6393	12	7	1165,6	73	11	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	2	24	—	—	—	—	76	5	2	6469	17	9
Zu Summa	80,355	24	8	13,678,9	1015	15	1	2	6	—	8	47	9	8	3	15	4	6	494	51	25	2	—	—	—	1129	24	5	81,485	19	1
Zu, des ganzen Verkehrs	161,654	—	6	27,172,9	2059	1	—	5	7	—	12	74	4	11	6	21	17	9	1310	133	23	1	274	27	1	2563	13	10	164,217	14	4

Hiervon kommen auf den

	Summa Thlr.	Sgr.	Pf.	Reben-Erträge: Gepäck Gewicht Ctr.	Gepäck Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Equipagen 1 Klasse	2 Klasse	3 Klasse	Summa	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Pferde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Hunde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Extraordinaria Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Reben-erträge Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Einnahme Thlr.	Sgr.	Pf.
Binnen-Verkehr	130,769	8	2	17,512,7	1295	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1200	114	4	—	274	27	1	1684	9	4	132,453	17	6
Verkehr mit der Dortm.-Soester Bahn	10,788	16	2	1446,6	132	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	13	26	—	—	—	—	146	2	6	10,934	18	8
Düsseld.-Elb. „	11,963	20	8	1045,9	163	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	163	20	6	12,127	11	2
Prinz-Wilhelm „	139	7	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	139	7	8
Rhein.-Thür. Verb.-Stationen	6052	17	4	5263,1	239	12	1	5	7	—	12	74	4	11	6	21	17	9	30	5	21	1	—	—	—	340	25	10	6393	13	2
Ostfr.-Rhein. Verband	630	19	—	363,4	45	14	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	45	16	3	676	5	3
Norddeutscher „	1310	1	6	1541,3	182	29	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	29	5	1493	—	11

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

	Extra-ordinaria.			Total der Neben-erträge.			Total der Einnahme.		
f.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
6	16	5	—	51	29	—	1902	9	9
—	7	20	—	35	16	—	1846	14	9
—	7	25	—	37	2	—	2458	7	6
3	9	25	—	43	2	9	2416	29	11
9	5	5	—	45	7	5	2841	16	10
4	7	20	—	47	23	4	2508	23	4
4	8	10	—	53	12	4	3557	6	8
8	6	22	6	59	6	5	3360	2	6
4	6	20	—	58	5	3	3672	—	5
—	8	14	3	85	29	10	3005	7	3
6	55	11	—	95	9	10	3192	10	4
—	6	26	9	36	14	8	2971	29	—
8	146	24	6	649	8	10	33,733	8	3
9	—	—	—	31	12	11	1733	9	2
3	—	—	—	25	19	3	1521	26	—
—	—	—	—	29	27	11	2324	26	—
4	—	—	—	41	23	4	1994	16	9
4	—	—	—	37	18	10	2713	9	8
4	—	—	—	37	5	7	2420	25	9
—	—	—	—	84	24	6	2801	13	8
3	—	—	—	71	4	5	2638	11	9
6	—	—	—	48	—	6	2680	21	5
3	—	—	—	45	14	1	2609	—	11
3	—	—	—	48	—	9	2836	27	2
—	—	—	—	27	22	8	1711	15	9
3	—	—	—	528	24	9	27,986	24	—
1	146	24	6	1178	3	7	61,720	2	3
—	43	16	—	414	3	6	37,706	6	10
—	103	8	6	255	18	—	12,341	18	2
—	—	—	—	35	10	6	1262	11	—
1	—	—	—	473	1	7	10,409	26	3

B.-M.

:n.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

In der Richtung von Dortmund nach Soest.

Im Monat	Anzahl der Personen: I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair	Summa	Ertrag: I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	Militair Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa Thlr.	Sgr.	Pf.	Neben-Erträge: Gepäck Gewicht Ctr.	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Equipagen 1 Klasse	2 Klasse	3 Klasse	Summa	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Pferde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Hunde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Extraordinaria Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Nebenerträge Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Einnahme Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	12	870	3664	2245	—	6791	4	21	6	363	9	6	1011	27	6	470	12	3	—	—	—	1850	10	9	249,0	33	24	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	1	29	6	16	5	—	51	29	—	1902	9	9
Februar	17	773	3901	2262	—	6953	7	19	—	341	17	—	1161	15	3	300	7	6	—	—	—	1810	28	9	271,0	26	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	1	18	—	7	20	—	35	16	—	1846	14	9
März	25	980	4018	3196	—	8219	16	17	6	509	13	9	1184	23	9	710	10	6	—	—	—	2421	5	6	352,0	27	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	2	6	—	7	25	—	37	2	—	2458	7	6
April	24	1032	3945	2674	83	7758	19	7	6	574	15	6	1275	4	2	491	3	—	13	27	—	2373	27	2	264,0	31	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	2	1	3	9	25	—	43	2	9	2416	29	11
Mai	28	1104	4833	3734	44	9743	19	27	—	559	24	2	1394	14	3	813	21	6	8	12	6	2796	9	5	342,7	32	7	2	—	—	—	—	—	—	—	1	4	23	6	24	3	1	9	5	5	—	45	7	5	2841	16	10
Juni	23	1062	4327	3442	23	8877	23	9	6	587	16	4	1201	24	2	645	11	—	2	29	—	2461	—	—	429,4	38	29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	4	4	7	20	—	47	23	4	2508	23	4
Juli	34	1258	5116	4657	—	11,065	40	24	1	809	16	2	1728	8	1	925	6	—	—	—	—	3503	24	4	506,9	38	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	7	1	4	8	10	—	53	12	4	3557	6	8
August	37	1104	5217	3954	3	10,315	42	6	—	729	—	3	1797	13	4	731	25	6	—	11	—	3300	26	1	558,0	47	10	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	5	3	8	6	22	6	59	6	5	3360	2	6
September	36	1420	5891	4062	19	11,428	31	21	6	942	25	8	1860	10	2	774	7	6	4	20	4	3613	25	2	603,4	42	7	8	—	—	—	—	—	—	—	1	4	23	3	36	4	14	4	6	20	—	58	5	3	3672	—	5
Oktober	30	1053	5413	4035	2	10,533	34	2	—	538	15	—	1539	13	9	806	16	—	—	20	8	2919	7	5	516,0	47	3	9	2	2	—	4	23	4	4	1	4	23	6	27	2	14	—	8	14	3	85	29	10	3005	7	3
November	31	1029	5831	3739	4	10,634	47	13	6	559	3	6	1688	22	—	800	25	6	—	26	—	3097	—	6	459,7	35	11	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	4	17	6	55	11	—	95	9	10	3192	10	4
Dezember	22	960	4849	3571	2	9404	22	—	—	634	22	1	1448	16	3	829	23	—	—	13	—	2935	14	4	385,6	27	28	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	1	19	—	6	26	9	36	14	8	2971	29	—
In Summa	319	12,645	57,005	41,571	180	111,720	309	19	1	7149	28	11	17,292	12	8	8299	19	1	32	9	6	33,083	29	5	4940,0	427	19	1	2	2	—	4	23	4	4	3	14	10	3	288	37	10	8	146	24	6	649	8	10	33,733	8	3

In der Richtung von Soest nach Dortmund.

Im Monat	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair	Summa	I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	Militair Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa Thlr.	Sgr.	Pf.	Gewicht Ctr.	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	1 Klasse	2 Klasse	3 Klasse	Summa	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Extraordinaria Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Nebenerträge Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Einnahme Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	13	761	2630	2292	—	5696	6	14	—	400	7	6	817	3	9	478	1	—	—	—	—	1701	26	3	319,1	29	29	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	13	9	—	—	—	31	12	11	1733	9	2
Februar	16	749	2664	2256	—	5685	7	4	6	395	14	6	849	24	6	243	23	3	—	—	—	1496	6	9	216,1	24	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	15	3	—	—	—	25	19	3	1521	26	—
März	22	899	3305	3373	—	7599	25	12	6	487	16	3	926	19	4	855	10	—	—	—	—	1294	28	1	295,9	23	7	5	—	1	—	1	4	23	6	—	—	—	—	14	1	27	—	—	—	—	29	27	11	2324	26	—
April	23	959	2859	3315	15	7171	20	5	6	490	22	8	860	13	9	579	2	—	2	9	6	1952	23	5	459,1	34	22	6	—	—	—	—	—	—	—	1	4	23	6	18	2	7	4	—	—	—	41	23	4	1994	16	9
Mai	21	1033	3446	4053	19	8572	15	16	—	561	5	—	1145	21	10	949	—	6	4	7	6	2675	20	10	361,9	34	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	2	28	4	—	—	—	37	18	10	2713	9	8
Juni	32	997	3185	3811	10	8035	27	4	3	599	14	—	1013	28	11	742	2	—	1	1	—	2383	20	2	385,9	36	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	1	3	4	—	—	—	37	5	7	2420	25	9
Juli	31	1174	3762	4533	1	9501	40	9	10	640	15	—	1110	2	4	925	16	6	—	5	6	2716	19	2	378,1	38	15	11	2	1	—	3	41	1	7	—	—	—	—	37	5	7	—	—	—	—	84	24	6	2801	13	8
August	54	1014	3733	4135	—	8936	58	15	6	619	22	10	1081	7	—	807	22	—	—	—	—	2567	7	4	520,1	45	—	2	2	1	—	3	19	4	—	—	—	—	—	39	7	—	3	—	—	—	71	4	5	2638	11	9
September	36	1194	3919	3938	2	9089	42	29	11	653	19	6	1189	6	—	746	16	—	—	9	6	2632	20	11	478,5	39	2	6	—	—	—	—	—	—	—	1	4	23	6	33	4	4	6	—	—	—	48	—	6	2680	21	5
Oktober	26	1023	4164	3789	1	9003	32	9	—	620	3	1	1114	10	5	796	21	—	—	3	4	2563	16	10	443,7	42	11	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	3	2	3	—	—	—	45	14	1	2609	—	11
November	29	970	4122	3117	1	8539	36	25	1	628	12	6	1415	7	10	708	5	6	—	5	6	2788	26	5	412,4	44	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	3	25	3	—	—	—	48	—	9	2836	27	2
Dezember	25	817	3336	2629	—	6807	14	21	—	340	9	7	825	18	—	503	4	6	—	—	—	1683	23	1	360,5	26	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	1	18	—	—	—	—	27	22	8	1711	15	9
In Summa	328	11,590	41,125	41,541	49	94,633	327	17	1	6437	12	5	12,349	13	8	8335	4	3	8	11	10	27,457	29	3	4630,14	418	6	5	4	3	—	7	64	29	1	2	9	17	—	269	36	2	3	—	—	—	528	24	9	27,986	24	—
Sa. des ganzen Verkehrs	647	24,235	98,130	83,112	229	206,353	637	6	2	13,587	11	4	29,641	26	4	16,634	23	6	40	21	4	60,541	28	8	9570,19	845	25	6	6	5	—	11	88	3	5	5	23	27	3	557	73	12	11	146	24	6	1178	3	7	61,720	2	3

Hiervon kommt auf den

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Militair	Summa	I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	Militair Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa Thlr.	Sgr.	Pf.	Gewicht Ctr.	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	1 Klasse	2 Klasse	3 Klasse	Summa	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Anzahl	Ertrag Thlr.	Sgr.	Pf.	Extraordinaria Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Nebenerträge Thlr.	Sgr.	Pf.	Total der Einnahme Thlr.	Sgr.	Pf.
Binnenverkehr	158	12,586	71,217	70,731	120	154,812	114	19	6	5838	10	2	18,366	24	6	12,953	10	4	18	28	10	37,292	3	4	4553,17	335	17	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	296	35	—	—	43	16	—	414	3	6	37,706	6	10
Verkehr mit der Bergisch-Märk. Bahn	34	3232	15,856	12,381	109	31,612	41	26	—	2075	2	—	6265	26	6	3681	13	2	21	22	6	12,086	—	2	1452,17	122	29	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	220	29	10	—	103	8	6	255	18	—	12,341	18	2
Düsseld.-Elb.	50	641	975	—	—	1666	61	14	—	571	22	6	593	24	—	—	—	—	—	—	—	1227	—	6	259,14	35	10	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	10	6	1262	11	—
Rhein.-Thüring. Verb.	405	7776	10,082	—	—	18,223	419	6	8	5102	6	8	4415	11	4	—	—	—	—	—	—	9936	24	8	3305,12	351	28	—	6	5	—	11	88	3	5	5	23	27	3	41	9	2	11	—	—	—	473	1	7	10,409	26	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter- und Vieh-Transport

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen, nebst den Haupt- und Neben-Erträgen.

I. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnenverkehr.

Nach	Elberfeld.																							
Von den Stationen	Vieh.		Kohlen und Coaks.		Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse.		II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa der beförderten Güter.	
	Stück.		Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Centner.	Pfd.
Elberfeld	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vannen	—		150	—	6922	11	536	63	1145	89	451	70	9206	33
Rittershausen	26		—	—	15194	77	145	63	609	64	66	20	16016	24
Schwelm	8		—	—	996	4	418	55	143	43	57	50	1615	52
Milspe	—		—	—	14646	87	409	57	70	14	167	60	15294	18
Gevelsberg	—		—	—	741	84	222	72	102	16	41	20	1107	92
Hatze	—		—	—	11557	93	234	41	56	25	63	10	11911	69
Hagen	410		200	—	27199	73	5525	62	715	42	680	20	34320	97
Herdecke	—		—	—	3647	35	68	15	139	16	11	90	3866	56
Wetter	—		—	—	10532	39	487	4	41	91	40	90	11101	24
Witten	259		315030	—	18241	82	785	43	372	30	50	80	334480	35
Annen	—		12430	—	40	—	—	—	—	—	—	—	12470	—
Barop	—		22733	—	—	—	1	81	—	—	—	—	22734	81
Dortmund	531		27040	—	150417	2	30153	35	1891	44	364	30	209866	11
In Summa	1234		377583	—	260137	87	38988	91	5287	74	1905	40	683992	92

Nach	Witten.																							
Von den Stationen	Vieh.		Kohlen und Coaks.		Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse.		II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa der beförderten Güter.	
	Stück.		Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Centner.	Pfd.
Elberfeld	—		7900	—	129424	[illegible]	583	94	2298	45	385	60	140592	13
Vannen	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rittershausen	22		270	—	951	[illegible]	236	46	9	23	3	30	1470	43
Schwelm	—		—	—	874	[illegible]	153	70	40	16	—	60	1069	35
Milspe	—		—	—	408	[illegible]	138	47	10	7	7	—	564	32
Gevelsberg	—		—	—	122	[illegible]	102	29	31	55	—	—	256	5
Hatze	—		—	—	1392	[illegible]	90	96	20	22	2	40	1506	12
Hagen	1		—	—	5672	[illegible]	3457	68	137	21	73	20	9240	75
Herdecke	—		—	—	722	[illegible]	228	4	41	—	6	—	997	46
Wetter	—		—	—	559	[illegible]	91	66	15	58	5	70	672	79
Witten	187		282720	—	8304	[illegible]	734	90	92	71	4	40	291856	73
Annen	—		16530	—	—	—	9	30	—	—	—	—	16539	30
Barop	—		43140	—	3	[illegible]	2	88	—	—	—	—	43146	63
Dortmund	338		15600	—	109640	[illegible]	[illegible]83	16	1564	36	68	90	146456	59
In Summa	548		366160	—	258077	[illegible]	[illegible]413	44	4200	54	557	10	654468	65

Nach	Rittershausen.													
Von den Stationen	Vieh.		Kohlen und Coaks.		Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse.		II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa der beförderten Güter.	
	Stück.		Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Centner.	Pfd.
Elberfeld	—		12100	—	126835	40	267	65	214	87	25	10	139443	2
Vannen	—		100	—	1995	61	2333	47	42	34	13	10	4484	52
Rittershausen	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwelm	—		—	—	1423	46	256	95	36	10	—	—	1716	51
Milspe	—		—	—	582	54	39	40	5	77	1	60	629	31
Gevelsberg	—		—	—	851	65	82	62	2	50	—	60	937	37
Hatze	—		—	—	1919	47	24	41	9	30	—	—	1953	18
Hagen	30		—	—	52576	86	1808	89	84	65	15	—	34485	40
Herdecke	—		—	—	2602	6	120	10	5	55	10	—	2737	71
Wetter	—		—	—	9568	37	96	58	7	13	—	—	9672	8
Witten	352		413740	—	12115	39	981	26	106	69	—	50	426943	84
Annen	—		19540	—	64	19	49	56	—	—	—	—	19653	75
Barop	—		26040	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26040	—
Dortmund	254		3410	—	143819	32	23133	27	643	52	22	70	170528	81
In Summa	636		474930	—	333854	32	29194	16	1158	42	88	60	839225	50

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnenverkehr.

| Nach | Schwelm. | | | | | | | | | | | | | Milspe. | | | | | | | | | | | | |

A. Binnen-Verkehr.

Nach / Von den Stationen	Haspe. Vieh. Stück.	Haspe. Kohlen und Coaks. Centner.	Haspe. Kohlen und Coaks. Pfg.	Haspe. Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Haspe. Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Pfg.	Haspe. Gewöhnliches Frachtgut. II. u. III. Klasse. Ctr.	Haspe. Gewöhnliches Frachtgut. II. u. III. Klasse. Pfg.	Haspe. IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Haspe. IV. Klasse. Eilgut. Pfg.	Haspe. Postgut. Ctr.	Haspe. Postgut. Pfg.	Haspe. Summa der beförderten Güter. Centner.	Haspe. Summa der beförderten Güter. Pfg.	Hagen. Vieh. Stück.	Hagen. Kohlen und Coaks. Centner.	Hagen. Kohlen und Coaks. Pfg.	Hagen. Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Hagen. Gewöhnliches Frachtgut. II. u. III. Klasse. Centner.	Hagen. Gewöhnliches Frachtgut. II. u. III. Klasse. Pfg.	Hagen. IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Hagen. IV. Klasse. Eilgut. Pfg.	Hagen. Postgut. Ctr.	Hagen. Postgut. Pfg.	Hagen. Summa der beförderten Güter. Centner.	Hagen. Summa der beförderten Güter. Pfg.	Herdecke. Vieh. Stück.	Herdecke. Kohlen und Coaks. Centner.	Herdecke. Kohlen und Coaks. Pfg.	Herdecke. Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Herdecke. Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Pfg.	Herdecke. Gewöhnliches Frachtgut. II. u. III. Klasse. Ctr.	Herdecke. Gewöhnliches Frachtgut. II. u. III. Klasse. Pfg.	Herdecke. IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Herdecke. IV. Klasse. Eilgut. Pfg.	Herdecke. Postgut. Ctr.	Herdecke. Postgut. Pfg.	Herdecke. Summa der beförderten Güter. Centner.	Herdecke. Summa der beförderten Güter. Pfg.
Elberfeld	3	—	—	97989	2	617	9	67	49	60	60	98734	20	51	200	—	162166	3353	98	1253	9	1187	90	168161	41	—	—	—	5969	56	440	98	139	19	48	90	6598	63
Barmen	—	—	—	249	62	229	74	12	74	6	70	498	80	1	271	—	3736	3410	67	147	90	57	20	7323	27	—	—	—	558	36	456	56	42	39	3	70	1061	1
Rittershausen	—	—	—	18503	58	126	21	11	27	—	70	18641	76	2	—	—	6439	838	62	193	95	29	20	7501	17	—	—	—	3036	14	329	86	2	3	—	50	3368	53
Schwelm	—	—	—	2723	36	394	2	186	65	5	90	3309	93	4	—	—	4600	1262	94	57	95	171	40	6082	70	—	—	—	540	11	131	6	17	4	—	80	689	1
Milspe	—	—	—	386	18	28	45	29	90	1	70	446	23	—	—	—	2041	570	98	52	3	72	70	2737	43	—	—	—	108	13	22	38	—	—	1	20	131	71
Gevelsberg	—	—	—	3868	75	64	12	14	—	1	20	3948	7	—	—	—	1177	1446	78	285	92	37	70	2948	13	—	—	—	151	93	33	2	7	50	—	—	192	45
Haspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6306	288	80	38	4	56	10	6689	87	—	—	—	449	73	29	37	10	51	1	10	490	71
Hagen	—	1180	—	3949	64	1544	53	33	67	54	40	6762	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2235	46	2169	42	46	84	40	60	4492	32
Herdecke	—	—	—	3531	72	355	32	38	99	1	10	3927	13	—	—	—	581	1388	33	107	26	54	30	2131	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wetter	—	—	—	30600	76	101	15	18	88	5	90	30726	69	—	—	—	55187	687	66	179	12	34	50	56088	96	—	—	—	302	66	8	58	1	20	—	—	312	44
Witten	—	305810	—	11404	43	666	95	95	68	7	10	317984	16	114	899840	—	51051	2011	51	386	73	147	60	953537	18	—	37320	—	12980	32	631	96	124	21	2	—	51058	49
Annen	—	16490	—	—	—	—	—	1	83	—	—	16491	83	—	104950	—	215	—	42	—	80	—	—	105198	22	—	5470	—	—	—	—	—	7	20	—	—	5477	20
Barop	—	27440	—	5	11	—	—	200	—	—	—	27645	11	—	383570	—	11	4	74	1	53	—	—	383587	51	—	26610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26610	—
Dortmund	—	6710	2	56351	94	3414	50	142	15	21	40	66640	1	977	37820	—	324254	1004	20	1223	18	166	40	386887	95	—	5010	—	30173	73	4021	48	261	23	23	90	39490	34
In Summa	3	357630	2	229504	11	7542	8	853	25	166	70	595756	16	1149	1429651	—	617770	19479	63	3927	56	2015	—	2088843	13	—	74410	—	56506	13	8274	67	650	34	122	70	139972	84

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnenverkehr.

Nach Von den Stationen	Wetter. Vieh. Stück	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfg.	Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfg.	II. u. III. Klasse. Centner.	Pfg.	IV. Klasse. Eilgut. Centner.	Pfg.	Postgut. Ctr.	Pfg.	Summa der beförderten Güter. Centner.	Pfg.	Ha[illegible] Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfg.	Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfg.	II. u. III. Klasse. Centner.	Pfg.	IV. Klasse. Eilgut. Centner.	Pfg.	Postgut. Ctr.	Pfg.	Summa der beförderten Güter. Centner.	Pfg.	Annen. Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfg.	Gewöhnliches Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfg.	II. u. III. Klasse. Centner.	Pfg.	IV. Klasse. Eilgut. Centner.	Pfg.	Postgut. Ctr.	Pfg.	Summa der beförderten Güter. Centner.	Pfg.
Elberfeld	—	—	—	6893	28	408	42	73	96	38	60	7414	26	17	—	—	31929	2414	85	227	94	190	50	34762	68	—	—	—	100	—	2	63	—	—	—	—	102	63
Barmen	—	—	—	129	58	257	32	47	93	—	80	435	63	18	—	—	830	1788	—	87	33	28	50	2754	58	—	—	—	—	—	14	57	—	—	—	—	14	57
Rittershausen	—	—	—	455	54	101	56	17	57	—	—	574	67	58	—	—	11767	658	4	44	33	15	50	12485	46	—	—	—	488	98	5	64	—	—	—	—	494	62
Schwelm	—	—	—	476	42	484	95	34	27	5	20	1000	84	2	—	—	774	521	68	68	15	35	20	8368	81	—	—	—	—	—	—	66	—	—	—	—	—	66
Milspe	—	—	—	1379	18	53	30	21	75	1	20	1455	43	—	—	—	14000	89	49	15	41	33	30	14199	12	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	200	—
Gevelsberg	—	—	—	924	54	226	45	42	50	1	90	1195	39	—	—	—	73[illegible]	177	72	25	44	3	70	942	54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haspe	—	—	—	8742	88	166	14	71	38	—	50	8980	90	—	—	—	18000	155	19	193	49	4	50	18452	6[illegible]	—	—	—	253	81	—	—	—	74	—	—	254	55
Hagen	—	—	—	20795	76	2324	65	147	15	27	10	23294	66	3	—	—	93170	4961	12	289	40	155	20	98377	54	—	—	—	1508	62	15	34	—	—	—	—	1523	96
Herbecke	—	—	—	2272	63	46	71	5	—	—	50	2324	84	—	—	—	480[illegible]	308	—	62	84	9	90	5188	2[illegible]	—	—	—	1256	16	37	56	7	44	—	—	1301	16
Wetter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1100	—	4034[illegible]	569	60	39	85	3	70	42058	96	—	—	—	1651	60	277	19	7	—	—	—	1935	79
Witten	—	42370	—	6056	15	356	84	367	18	6	50	49156	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1444	58	84	22	91	75	—	—	1617	55
Annen	—	3770	—	392	1	—	—	19	68	—	—	4181	69	—	100	—	14[illegible]	9	60	12	74	—	—	267	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Varep	—	131270	—	355	1	15	76	1	20	—	—	131641	97	—	1450	—	10[illegible]	22	41	21	54	—	—	1599	34	—	840	—	122	—	6	95	—	—	—	—	968	95
Dortmund	—	11630	—	78752	31	2624	49	633	47	6	20	93646	47	808	—	—	37658	9270	30	1750	84	115	50	391523	58	—	200	—	29478	88	1077	49	308	—	—	—	31064	37
In Summa	—	189040	—	127625	29	7066	59	1483	4	88	50	325303	42	906	2650	—	600148	20846	—	2839	30	595	50	631180	4	—	1040	—	36504	63	1519	25	414	93	—	—	39478	81

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach	Barop.													Dortmund.											
Von den Stationen	Vieh.	Kohlen und Coaks.		Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse.		Gewöhnl. Frachtgut. II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa des beförderten Gutes.		Vieh.	Kohlen und Coaks.		Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse.		Gewöhnl. Frachtgut. II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa des beförderten Gutes.
	St.	Ctr.	Pf.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pf.	Ctr.	Pf.	Ctr.	Pf.	Centner.	Pfd.	St.	Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Centner.
Elberfeld . .	—	—	—	1610	32	25	28	—	—	—	—	1635	60	32	—	—	103015	34	53248	7	4565	83	663	40	161492
Barmen . .	—	—	—	123	94	78	46	—	38	—	—	202	78	8	—	—	4060	74	45531	58	2870	61	212	—	52674
Rittershausen	—	—	—	600	—	—	70	—	—	—	—	600	70	20	—	—	133892	77	35382	34	2934	20	37	—	172246
Schwelm . .	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	200	—	15	—	—	5817	78	9868	63	298	58	116	90	16101
Milspe . . .	—	—	—	300	—	—	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	9488	19	7271	2	351	92	120	10	17231
Gevelsberg .	—	—	—	107	20	—	—	—	—	—	—	107	20	—	—	—	229146	39	7135	11	153	72	11	40	236446
Haspe . . .	—	—	—	110	60	7	75	—	—	—	—	118	35	—	—	—	41925	41	5610	76	253	21	31	50	47820
Hagen . . .	—	—	—	272	4	25	75	4	27	—	—	302	6	6	—	—	406578	60	58852	46	1759	82	432	—	467622
Herdecke . .	—	—	—	30	72	—	—	—	—	—	—	30	72	—	—	—	82520	30	2403	57	184	59	107	10	85215
Wetter . . .	—	—	—	647	84	35	6	6	52	—	—	689	42	—	—	—	184672	31	7138	20	201	33	35	60	192047
Witten . . .	—	—	—	948	17	70	54	34	67	—	—	1053	38	18	545070	—	123113	71	9935	60	1351	84	127	20	679598
Annen . . .	—	—	—	3956	44	3	46	—	—	—	—	3959	90	—	474330	—	34206	90	300	73	17	79	—	—	508855
Barop . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1567806	—	5183	27	175	33	205	92	—	—	1573370
Dortmund .	—	970	—	106312	53	1323	6	137	78	—	—	108743	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	—	970	—	115219	80	1570	6	183	62	—	—	117943	48	99	2587206	—	1363621	71	242853	40	15149	36	1894	20	4210724

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

B. Directer Verkehr mit anderen Bahnen.

Von und nach den Stationen	von/nach den Stationen des Ostfriesisch-Rheinischen Verbandes. Kohlen. Centner.	Kohlen. Pfd.	I. Klasse. Centner	I. Klasse. Pfd.	II. Klasse. Centner.	II. Klasse. Pfd.	Eilgut. Centner.	Eilgut. Pfd.	Summa des geförderten Gutes. Centner.	Summa des geförderten Gutes. Pfd.	Bemerkungen.
Elberfeld	—	—	827	50	472	80	56	60	1356	90	
	—	—	204	50	442	—	39	60	686	10	
Barmen	—	—	1142	30	294	50	4	90	1442	—	Empfang: blau.
	—	—	—	80	184	—	7	60	192	40	Versand: schwarz.
Rittershausen	—	—	485	—	121	90	2	—	608	90	
	—	—	353	10	981	50	10	20	1344	80	
Schwelm	—	—	385	50	148	20	—	80	534	50	
	—	—	95	30	61	60	4	80	161	70	
Milspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Gevelsberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Haspe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hagen	—	—	4358	90	190	60	35	10	4584	60	
	—	—	405	10	341	—	16	90	763	—	
Herdecke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Wetter	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Witten	—	—	3001	90	358	50	25	60	3386	—	
	14700	—	268	10	273	70	7	90	15249	70	
Annen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Barop	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dortmund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
In Summa	—	—	10201	10	1586	80	125	—	11912	90	
	14700	—	1326	90	2283	80	87	—	18397	70	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

B. Directer Verkehr mit anderen Bahnen.

Von und nach den Stationen.	von/nach den Stationen des Rheinisch-Bergischen Verbandes. II. Klasse. Frachtgut. Centner.	Pfg.	Eilgut. Centner.	Pfg.	Total. Centner.	Pfg.
Elberfeld	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Barmen	330353	60	1713	10	332066	70
	45803	30	888	90	46692	20
Rittershausen	146863	—	246	20	147109	20
	21447	90	319	—	21766	90
Schwelm	88009	30	141	10	88150	40
	9560	10	130	90	9691	—
Milspe	17318	10	13	10	17331	20
	12713	90	119	50	12833	40
Gevelsberg	15316	90	23	20	15340	10
	7334	10	44	70	7378	80
Haspe	12406	70	41	50	12448	20
	9686	90	14	60	9701	50
Hagen	76800	60	556	90	77357	50
	56069	40	449	80	56519	20
Herdecke	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Wetter	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Witten	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Annen	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Barop	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
Dortmund	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—
In Summa	687068	20	2735	10	689803	30
	162615	60	1967	40	164583	—

von/nach den Stationen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes. Vieh. Stück.	Kohlen. Centner.	Pfg.	I. Klasse. Centner.	Pfg.	II. Klasse. Centner.	Pfg.	Eilgut. Centner.	Pfg.	Total. Centner.	Pfg.	Bemerkungen.
188	—	—	55804	50	57806	10	2600	60	116211	20	
1	—	—	3870	40	31192	30	4289	20	39351	90	
160	—	—	15181	30	12609	50	740	60	28531	40	Empfang: Max. Versand: Minute.
—	—	—	584	80	47915	40	4040	40	52540	60	
—	—	—	9557	40	4535	10	89	20	14181	70	
—	—	—	7236	70	22804	—	2807	90	32848	60	
—	—	—	10040	—	2637	70	56	80	12734	50	
—	—	—	286	40	11778	40	273	10	12337	90	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	40417	90	8298	70	223	20	48939	80	
—	—	—	28664	80	22628	40	691	40	51984	60	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	58692	50	5492	80	193	40	64378	70	
—	142000	—	3542	90	6021	—	155	—	151718	90	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
348	—	—	189693	60	91379	90	3903	80	284977	30	
1	142000	—	44186	—	142339	50	12257	—	340782	50	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gelderlös aus dem Güter- und Viehverkehr, stationsweise geordnet.

Von und nach den Stationen.	Summa totalis.		Erlös aus dem Transporte des Viehes.			der Kohlen und Coaks.			der I. Klasse.			der II. Klasse.			des Eilgutes			des Paßgutes.			Neben-Erträge. Provision und Prämie			Extraordinarien.			Bestättigungsgeld und Uebergangsgebühren Elberfeld-Döppersb. nach Steinbeck.			Eisenbahn-Fahrzeuge.			Summa total der Einnahmen.		
	Centner.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Elberfeld	1024517	33	283	12	6	255	6	—	25633	24	5	17048	17	[illegible]	[illegible]	1	1	361	16	2	334	13	5	917	18	5	3979	18	8	136	27	—	51930	4	11
Barmen	543979	23	209	27	1	9	25	—	1881	12	8	18019	10	[illegible]	[illegible]	28	10	93	15	2	239	5	9	717	27	9	3382	23	6	1	—	—	26262	25	9
Rittershausen	459028	24	30	12	—	3	15	—	11669	28	4	10515	1	[illegible]	[illegible]	26	6	16	16	4	238	20	11	282	16	—	2307	23	6	5	—	—	26318	10	1
Schwelm	165616	95	12	23	—	—	—	—	1848	14	8	5067	13	[illegible]	[illegible]	29	8	52	28	6	58	27	5	112	25	7	801	29	6	—	—	—	8153	12	2
Milspe	86645	91	—	—	—	—	—	—	1540	22	3	1798	15	[illegible]	[illegible]	6	4	51	14	6	23	26	4	11	14	6	—	—	—	—	—	—	3527	9	7
Gevelsberg	271606	6	—	—	—	—	6	—	9708	24	6	1638	2	[illegible]	[illegible]	28	8	7	16	11	16	4	—	5	1	8	—	—	—	—	—	—	11461	23	9
Haspe	124981	37	—	—	—	2	10	—	3536	26	1	1741	3	[illegible]	[illegible]	4	6	14	28	5	8	7	—	59	18	6	—	—	—	—	—	—	5458	7	10
Hagen	951611	33	94	10	11	21	22	—	22606	1	9	16126	3	[illegible]	[illegible]	15	8	201	1	3	556	21	4	926	28	6	1969	7	—	16	24	—	42583	15	6
Herdecke	115411	56	—	—	—	—	—	—	3199	25	7	263	5	[illegible]	[illegible]	29	2	17	7	8	15	29	5	59	7	6	—	—	—	—	—	—	3626	15	2
Wetter	354661	1	—	—	—	12	25	—	8343	20	8	520	1	[illegible]	[illegible]	3	8	21	19	4	—	18	8	1	27	—	—	—	—	—	—	—	8963	26	—
Witten	3680544	48	284	8	2	82256	29	1	9480	25	9	1214	1	[illegible]	[illegible]	11	9	27	6	8	94	7	6	2591	8	3	—	—	—	4	5	—	96376	13	7
Annen	704734	66	—	—	—	11316	7	6	549	11	10	19	1	[illegible]	[illegible]	27	—	—	—	—	—	11	4	45	—	—	—	—	—	—	—	—	11934	28	10
Barop	2251773	2	—	—	—	33689	20	1	88	23	1	15	11	[illegible]	[illegible]	18	5	—	—	—	2	17	—	1033	17	1	—	—	—	—	—	—	34851	17	5
Dortmund	1789750	91	1098	23	5	4987	17	7	64761	2	11	13822	10	[illegible]	[illegible]	6	10	152	6	9	152	12	2	1470	26	10	1034	22	6	—	—	—	89204	9	8
In Summa	12524862	6	2013	27	1	132556	3	3	164849	24	6	87808	9	[illegible]	[illegible]	28	1	1017	27	8	1742	12	3	8235	27	7	12876	4	8	163	26	—	420653	10	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bemerkungen.

Es sind hiernach zurückgelegt von:

6,375,660	Centner	Kohlen und Coaks . . .	20,248,808	Centnermeilen.
4,543,470	„	Gut I. Klasse	16,947,666	„
1,537,738	„	„ II. u. III. Klasse	4,940,903	„
59,798	„	„ IV. Klasse (Eilgut)	288,354	„
8,195	„	„ (Postgut)	29,414	„
10,028	„	„ Vieh	40,749	„
In Summa 12,534,889	Centner	Gut	42,495,894	Centnermeilen.

	Kohlen und Coaks.	Gut I. Klasse.	II. u. III. Klasse.	IV. Klasse. Eilgut.	Postgut.	Frachtgut überhaupt.	Vieh.	Gut und Vieh zusammen.
Durchschnitt der von einem Centner Gut zurückgelegten Meilen . . .	3,18 M.	3,73 M.	3,21 M.	4,82 M.	3,59 M.	3,39 M.	4,86 M.	3,39 M.
Durchschnitt der Centnerzahl auf jede Meile Bahn	838,902 Ctr.	597,825 Ctr.	202,334 Ctr.	7868 Ctr.	1078 Ctr.	1,648,008 Ctr.	1319 Ctr.	1,649,328 Ctr.
Von der ganzen Ladung kommen in Prozenten auf die verschiedenen Klassen	50,86 Proc.	36,25 Proc.	12,27 Proc.	0,48 Proc.	0,06 Proc.	99,92 Proc.	0,08 Proc.	100 Proc.
Die Einnahme beträgt incl. Nebenerträge:								
aus dem Localverkehr	130,592 Thlr.	153,638 Thlr.	59,102 Thlr.	6361 Thlr.	1018 Thlr.	350,711 Thlr.	1622 Thlr.	352,333 Thlr.
aus dem directen Verkehr . . .	1964 „	11,211 „	51,725 „	3028 „	— „	67,928 „	392 „	68,320 „
Im Ganzen	132,556 Thlr.	164,849 Thlr.	110,827 Thlr.	9389 Thlr.	1018 Thlr.	418,639 Thlr.	2014 Thlr.	420,653 Thlr.
In Prozenten der ganzen Einnahme	31,51 Proc.	39,19 Proc.	26,35 Proc.	2,23 Proc.	0,24 Proc.	99,52 Proc.	0,48 Proc.	100 Proc.
Durchschnitt der Einnahme für jeden Centner	7,48 Pf.	13,06 Pf.	25,95 Pf.	56,52 Pf.	44,72 Pf.	12,03 Pf.	72,3 Pf.	12,08 Pf.
pro Centner und Meile ist eingekommen	2,36 Pf.	3,5 Pf.	8,07 Pf.	11,72 Pf.	12,46 Pf.	3,55 Pf.	17,79 Pf.	3,56 Pf.

Es sind ferner zurückgelegt von:

149,018 Centner Dienstgut . . . . . 480,295 Centnermeilen.

oder durchschnittlich hat jeder Centner 3,3 Meilen zurückgelegt.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Güter- und Vieh-Transport

nach

Abgangs- und Ankunfts-Stationen, nebst den Haupt- und Neben-Erträgen.

II. Strecke Dortmund-Soest.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach / Von den Stationen	Dortmund. Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfd.	Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfd.	II. u. III. Klasse. Ctr.	Pfd.	IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Pfd.	Postgut. Ctr.	Pfd.	Summa des beförderten Gutes. Centner.	Pfd.
Dortmund	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hörde . . .	—	14941	—	345217	85	2305	16	461	35	4	60	362929	96
Aplerbeck .	—	7100	—	947	42	356	80	17	38	2	60	8424	29
Unna . . .	328	—	—	81615	39	6768	90	220	88	23	80	88628	87
Werl . . .	148	—	—	80825	31	2153	26	97	49	29	—	83105	6
Soest . . .	2533	—	—	121909	57	5149	84	110	37	123	70	127293	52
In Summa	3009	22041	—	630515	54	16733	99	907	47	183	70	670081	70

Nach / Von den Stationen	Hörde. Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfd.	Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfd.	II. u. III. Klasse. Ctr.	Pfd.	IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Pfd.	Postgut. Ctr.	Pfd.	Summa des beförderten Gutes. Centner.
Dortmund	5	64460	—	910831	59	4981	82	607	36	57	—	98[illegible]
Hörde . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aplerbeck .	—	—	—	584	28	36	72	4	10	—	—	6[illegible]
Unna . . .	60	—	—	32223	85	2313	20	90	2	15	—	34[illegible]
Werl . . .	52	—	—	3759	20	349	25	17	97	17	30	41[illegible]
Soest . . .	237	—	—	35902	66	976	80	4	62	7	60	38[illegible]
In Summa	354	64460	—	983301	58	8657	88	724	7	96	90	1057[illegible]

Nach / Von den Stationen	Aplerbeck. Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfd.	Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfd.	II. u. III. Klasse. Ctr.	Pfd.	IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Pfd.	Postgut. Ctr.	Pfd.	Summa des beförderten Gutes. Centner.	Pfd.
Dortmund	—	—	—	90640	74	2641	14	262	67	3	90	93548	45
Hörde . . .	—	—	—	975	99	43	81	4	40	—	—	1024	20
Aplerbeck .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unna . . .	—	—	—	7290	15	471	63	10	18	—	—	7780	96
Werl . . .	—	—	—	1120	52	35	6	3	45	1	40	1160	43
Soest . . .	—	—	—	860	33	521	82	4	67	—	—	1386	82
In Summa	—	—	—	100806	73	3713	46	285	37	5	30	104900	86

Nach / Von den Stationen	Unna. Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfd.	Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse. Centner.	Pfd.	II. u. III. Klasse. Ctr.	Pfd.	IV. Klasse. Eilgut. Ctr.	Pfd.	Postgut. Ctr.	Pfd.	Summa des beförderten Gutes. Centner.	Pfd.
Dortmund	33	17350	—	83569	95	11420	64	718	36	38	90	113097	85
Hörde . . .	—	80226	57	40441	87	559	46	54	27	—	—	121782	17
Aplerbeck .	—	86940	—	456	20	29	3	3	42	—	—	87428	65
Unna . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werl . . .	26	—	—	4261	5	635	69	18	—	24	80	4939	54
Soest . . .	648	—	—	10796	30	2065	47	116	2	32	20	13010	8
In Summa	707	184516	57	139525	46	14710	29	910	7	95	90	339758	29

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

A. Binnen-Verkehr.

Nach	Werl.														Soest.													
Von den Stationen	Vieh.	Kohlen und Coaks.		Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse.		Gewöhnl. Frachtgut. II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa des beförderten Gutes.		Vieh.	Kohlen und Coaks.		Gewöhnl. Frachtgut. I. Klasse.		Gewöhnl. Frachtgut. II. u. III. Klasse.		IV. Klasse. Eilgut.		Postgut.		Summa des beförderten Gutes.	
	Stück.	Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Stck.	Centner.	Pfd.	Centner.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Ctr.	Pfd.	Centner.	Pfd.
Dortmund	5	267950	—	98983	43	5949	41	161	54	52	70	373097	18	87	670150	—	15052	35	5016	97	304	4	1206	60	691729	96
Hörde . . .	—	160630	—	465	39	23	24	—	—	2	30	161120	93	—	142715	42	15099	36	112	84	2	81	2	90	157933	33
Aplerbeck .	—	59430	—	1082	—	7	65	1	96	—	60	60522	21	—	96240	—	12	68	51	44	2	60	—	—	96306	72
Unna . . .	1	1790	—	3316	86	466	22	30	46	51	20	5654	74	58	850	—	6987	97	838	88	55	59	36	40	8768	84
Werl . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6780	—	53814	96	4920	26	94	67	32	—	65641	88
Soest . . .	569	—	—	58947	3	6524	59	114	28	62	50	65648	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Summa	575	489800	—	162794	71	12971	11	308	24	169	30	666043	36	153	916735	42	90967	32	10940	39	459	71	1277	90	1020380	74

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

B. Directer Verkehr mit anderen Bahnen.

Von und nach den Stationen	Vieh. Stück.	Kohlen und Coaks. Centner.	Pfd.	I. Klasse. Centner.	Pfd.	II. Klasse. Centner	Pfd.	Eilgut. Centner.	Pfd.	Summa des beförderten Gutes. Centner.	Pfd.	Bemerkungen.
Dortmund	358	—	—	227368	40	75391	20	1477	80	304237	40	Empfang: blau. Versandt: schwarz.
	—	204250	—	63100	—	131906	70	11069	40	410326	10	
Hörde	—	—	—	1939	—	226	60	8	50	2174	10	
	—	27050	—	3082	40	18	50	3	30	30154	20	
Aplerbeck	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Unna	—	—	—	55561	—	10443	70	160	80	66165	50	
	—	17300	—	49634	—	7033	20	415	10	74382	30	
Werl	—	—	—	16386	—	2438	90	13	40	18838	30	
	—	—	—	7392	—	1949	70	20	20	9361	90	
Soest	1	142000	—	33986	—	40763	—	2768	—	219517	—	
	—	—	—	10186	20	21154	60	1599	40	32940	20	
In Summa	359	142000	—	335240	40	129263	40	4428	50	610932	30	
	—	248600	—	133394	60	162062	70	13107	40	557164	70	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gelderlös aus dem Güter- und Vieh-Verkehr, stationsweise geordnet.

Von und nach den Stationen.	Summa totalis.		Erlös aus dem Transporte des Viehes.			der Kohlen und Coaks.			der I. Klasse.			der II. Klasse.			des Gilgutes.			des Postgutes.			Neben-Erträge. Provision und Prämie			Extraordinarien.			Bestättergelder.			Eisenbahn-Fahrzeuge.			Summa total der Einnahmen.		
	Thlr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Dortmund	2966974	61	469	5	1	44878	12	—	36489	8	11	16603	14	9	1509	—	2	170	10	2	33	20	6	—	—	—	—	—	—	158	13	3	100311	24	10
Hörde	836618	89	—	—	—	13906	18	1	7128	8	4	138	15	9	45	6	8	1	25	5	12	10	2	202	13	2	—	—	—	6	—	—	21441	7	7
Aplerbeck	253306	97	—	—	—	6982	25	4	68	24	9	26	19	5	3	6	11	—	13	3	3	18	—	15	12	8	—	—	—	—	—	—	7101	—	—
Unna	286023	28	78	22	11	470	—	—	8989	25	8	1637	5	1	113	15	10	19	26	1	83	10	8	210	3	8	—	—	—	—	—	—	11603	12	11
Werl	187190	84	76	14	3	94	28	—	6333	6	2	538	10	1	42	21	—	14	21	5	30	20	7	226	7	4	—	—	—	—	—	—	7357	9	8
Soest	496687	79	1244	13	8	6219	—	—	12849	17	9	6681	24	9	1494	9	6	137	19	—	166	14	8	44	2	10	—	—	—	4	—	—	28841	11	10
In Summa	5026802	38	1868	25	11	72551	23	5	71859	1	7	25626	23	1	3208	—	1	344	25	4	330	4	7	698	9	4	—	—	—	168	13	3	176656	6	10

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bemerkungen.

Es sind hiernach zurückgelegt von:

2,068,153	Centner	Kohlen und Coaks . . .	11,749,173	Centnermeilen.
2,576,636	„	Gut I. Klasse	7,878,404	„
359,053	„	„ II. u. III. Klasse	2,210,921	„
21,131	„	„ IV. Klasse (Eilgut)	135,066	„
1,829	„	„ (Postgut)	3,710	„
10,962	„	„ Vieh	53,691	„
In Summa 5,037,764	Centner	Gut	22,030,965	Centnermeilen.

	Kohlen und Coaks.	Gut I. Klasse.	II. u. III. Klasse.	IV. Klasse. Eilgut.	Postgut.	Frachtgut überhaupt.	Vieh.	Gut und Vieh zusammen.
Durchschnitt der von einem Centner Gut zurückgelegten Meilen . . .	$5_{/68}$ M.	$3_{/06}$ M.	$6_{/16}$ M.	$6_{/39}$ M.	$2_{/03}$ M.	$4_{/37}$ M.	$4_{/9}$ M.	$4_{/37}$ M.
Durchschnitt der Centnerzahl auf jede Meile Bahn	287,243 Ctr.	357,866 Ctr.	47,244 Ctr.	2935 Ctr.	254 Ctr.	698,167 Ctr.	1522 Ctr.	699,689 Ctr.
Von der ganzen Ladung kommen in Prozenten auf die verschiedenen Klassen	$41_{/05}$ Proc.	$51_{/15}$ Proc.	$7_{/12}$ Proc.	$0_{/42}$ Proc.	$0_{/04}$ Proc.	$99_{/78}$ Proc.	$0_{/22}$ Proc.	100 Proc.
Die Einnahme beträgt incl. Nebenerträge:								
aus dem Localverkehr	62,245 Thlr.	45,273 Thlr.	5374 Thlr.	356 Thlr.	345 Thlr.	113,593 Thlr.	1496 Thlr.	115,089 Thlr.
aus dem directen Verkehr . . .	10,307 „	26,586 „	21,450 „	2851 „	— „	61,194 „	373 „	61,567 „
Im Ganzen	72,552 Thlr.	71,859 Thlr.	26,824 Thlr.	3207 Thlr.	345 Thlr.	174,787 Thlr.	1869 Thlr.	176,656 Thlr.
In Prozenten der ganzen Einnahme	$41_{/07}$ Proc.	$40_{/68}$ Proc.	$15_{/18}$ Proc.	$1_{/82}$ Proc.	$0_{/19}$ Proc.	$98_{/94}$ Proc.	$1_{/06}$ Proc.	100 Proc.
Durchschnitt der Einnahme für jeden Centner	$12_{/63}$ Pf.	$10_{/04}$ Pf.	$26_{/89}$ Pf.	$54_{/64}$ Pf.	$67_{/91}$ Pf.	$12_{/52}$ Pf.	$52_{/26}$ Pf.	$12_{/62}$ Pf.
pro Centner und Meile ist eingekommen	$2_{/22}$ Pf.	$3_{/28}$ Pf.	$4_{/37}$ Pf.	$8_{/55}$ Pf.	$33_{/48}$ Pf.	$2_{/86}$ Pf.	$10_{/67}$ Pf.	$2_{/89}$ Pf.

Es sind ferner zurückgelegt von:

33,525 Centner Dienstgut . . . . . 197,441 Centnermeilen.

oder durchschnittlich hat jeder Centner $5_{/9}$ Meilen zurückgelegt.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Frequenz-Nachweisung

der

Güter-Beförderung pro 1856 nach Gattungen.

I. Binnen-Verkehr.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

B. Strecke Dortmund-Soest.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Binnen-Verkehr

auf der Strecke Elberfeld-Dortmund.

A. Güter.

Von Station	Mühlen- und Tünger. Ctr.	Baumwolle u. Baumwollwaaren. Ctr.	Wolle und Wollenwaaren. Ctr.	Leinwand, Hanf, Jute und andere Spinnstoffe. Ctr.	Garn, Garn und Zeuge. Ctr.	Gespinnste (Seidenraupen, Cocons und Seidenwaaren, Seilerwaaren, Seile). Ctr.	Heu und Stroh. Ctr.	Hopfen, Kartoffeln, Zuckerrüben, Mohrrüben, Mohrrüben etc. Ctr.	Obst und Obstwaaren. Ctr.	Kalk, Erde, Steine, Thon, Alaun, Salz und Salze. Ctr.	Holz (Rundholz). Ctr.	Reife. Ctr.	Bretter und Bauholz. Ctr.	Kohle. Ctr.	Rohe Metalle, Cementeisen, Eisenbahnschienen. Ctr.	Metallwaaren, Maschinen, Werkzeuge und andere Gebrauchsgegenstände, auch Metallbahnen. Ctr.	Oele und andere Chemikalien, als: Schwefelsäure und Salzsäure. Ctr.	Weinessig, Weinessig und Essigsäure. Ctr.
Elberfeld . .	1600	59018	6000	24032	139090	5400	2280	823	733	2650	6310	490	615	—	5283	166870	1716	2[illegible]
Barmen . . .	240	13957	—	10898	1364	3988	10817	1607	307	169	543	446	396	—	3276	9901	947	5[illegible]
Rittershausen	1756	7051	8703	20672	143520	4212	180	376	164	393	2185	375	662	—	2682	23026	327	1[illegible]
Schwelm . .	—	4477	5570	1506	600	3273	58	24	10	484	3615	372	164	—	382	5587	195	[illegible]
Milspe . . .	20	—	14040	—	16690	194	—	72	—	—	984	—	45	—	—	329	—	[illegible]
Gevelsberg .	94	10	—	48	223020	257	52	372	—	40	55	—	19	—	—	2040	—	[illegible]
Haspe	12	—	6377	7856	3990	273	10	319	11	5	3686	—	33	—	—	981	17	[illegible]
Hagen	279	6941	—	2500	481140	5092	137	270	168	1329	3229	569	631	—	720	16720	308	3[illegible]
Herbecke . . .	—	114	3500	—	98262	741	19	706	—	30	475	6	21	—	89	3128	75	[illegible]
Wetter	640	—	2065	—	284645	—	—	1201	—	6	277	—	—	—	—	745	10	[illegible]
Witten	—	201	4668	308	27814	2613	147	927	26277	301	3818	53	102	—	218	118680	386	[illegible]
Annen	434	—	100	—	37846	43	—	284	—	—	21	—	—	—	—	412	—	[illegible]
Barop	—	—	100	—	2518	12	—	2653	—	—	858	—	—	—	—	102	—	[illegible]
Dortmund . .	2123	6100	60000	6000	270000	18007	3516	3330	1000	—	40400	3730	3000	—	1500	632200	1863	20[illegible]
Summa	7198	93869	111723	73770	1733199	44033	17198	12464	28670	5407	66459	6041	5888	—	14159	980721	5844	8[illegible]

Von Station	Weinessig, Essig. Ctr.	Weinkompositionen u. Weinwaaren. Ctr.	Bier. Ctr.	Kaffee, Pantoffeln, auch Kaffee und Traubenkaffee. Ctr.	Zucker. Ctr.	Zucker und Zuckerwaaren. Ctr.	Getreide. Ctr.	Zwiebeln. Ctr.	Tabak und Cigarren. Ctr.	Tinten, Pergamen- u. Gummiwaaren. Ctr.	Wein und Weinessenzen. Ctr.	Jucker. Ctr.	Sonstige Güter. Ctr.	Summa. Ctr.
Elberfeld . .	672	133080	880	2304	217	3952	796	20506	553	376	51206	170	3388	864030
Barmen . . .	2121	3653	1640	2411	—	1290	—	521	176	65	7684	317	1774	81727
Rittershausen	3441	11662	545	636	—	2011	461	270	316	66	3566	181	289	241013
Schwelm . .	1003	11333	208	263	—	-	233	--	88	—	516	63	88	41592
Milspe . . .	2100	21073	—	—	—	—	—	—	—	—	192	—	326	56065
Gevelsberg .	8285	11086	19	—	—	—	300	—	—	—	40	—	391	248787
Haspe	8250	70554	—	—	—	—	—	200	8	—	—	4	117	102663
Hagen	7332	175215	135	2949	50	176	365	1530	521	28	442	172	510	709805
Herbecke . . .	—	5472	—	7	—	—	398	100	25	6	700	—	781	115208
Wetter	25370	25150	11	—	—	-	—	1100	11	—	—	—	500	354531
Witten	20890	64714	146	735	31	36	8432	3163230	244	43	243	—	1508	3445388
Annen	72	100	—	—	—	—	—	665290	—	—	—	—	140	704735
Barop	418	—	—	—	—	—	—	2245069	—	—	—	—	43	2251773
Dortmund . .	10000	11000	29020	4708	29360	3000	35160	207270	3002	1004	43304	2879	1633	1586116
Summa	164	544092	32604	14013	29658	10465	46145	6305076	4944	1588	109893	3786	11488	10803433
Transit														202778
Total														11006211

B. Vieh.

Von Station	Pferde, Füle, Mähre, Fohlen. Stck.	Schafe. Stck.	Schweine, Ferkel. Stck.	Ziegen. Stck.	Kaninchen und Hasen. Stck.	Summa. Stck.
Elberfeld . .	116	—	20	—	1	137
Barmen . . .	26	—	—	—	1	27
Rittershausen	30	—	98	—	—	128
Schwelm . .	20	—	9	—	—	29
Milspe . . .	—	—	—	—	—	—
Gevelsberg .	—	—	—	—	—	—
Haspe	—	—	—	—	—	—
Hagen	20	—	438	—	3	461
Herbecke . . .	—	—	—	—	—	—
Wetter	—	—	—	—	—	—
Witten	488	162	718	—	11	1379
Annen	—	—	—	—	—	—
Barop	—	—	—	—	—	—
Dortmund . .	748	264	1527	—	75	2614
Summa	1448	426	2810	—	91	4775
Transit	476	74	1157	7	24	1738
Total	1924	500	3967	7	115	6513

Binnen-Verkehr

auf der Strecke Dortmund-Soest.

Von Station	Mühlen- und Tünger. Ctr.	Baumwolle u. Baumwollwaaren. Ctr.	Wolle und Wollenwaaren. Ctr.	Leinwand, Hanf, Jute und andere Spinnstoffe. Ctr.	Garn, Garn und Zeuge. Ctr.	Gespinnste (Seidenraupen, Cocons und Seidenwaaren, Seilerwaaren, Seile). Ctr.	Heu und Stroh. Ctr.	Hopfen, Kartoffeln, Zuckerrüben, Mohrrüben etc. Ctr.	Obst und Obstwaaren. Ctr.	Kalk, Erde, Steine, Thon, Alaun, Salz und Salze. Ctr.	Holz (Rundholz). Ctr.	Reife. Ctr.	Bretter und Bauholz. Ctr.	Kohle. Ctr.	Rohe Metalle, Cementeisen, Eisenbahnschienen. Ctr.	Metallwaaren, Maschinen, Werkzeuge und andere Gebrauchsgegenstände, auch Metallbahnen. Ctr.	Oele und andere Chemikalien, als: Schwefelsäure und Salzsäure. Ctr.	Weinessig, Weinessig und Essigsäure. Ctr.
Dortmund . .	—	2053	25841	2132	90540	6110	200	2221	425	2131	34076	—	833	—	2358	270110	620	20[illegible]
Hörde	375	66	450	62	2884	348	—	944	4	229	135	37	97	—	129	835	65	[illegible]
Aplerbeck . .	—	12	—	—	1090	27	—	244	10	4	831	10	17	—	—	1034	—	2[illegible]
Unna	132	153	14130	239	8818	2839	162	945	46	416	4680	39	143	—	1058	29739	36	[illegible]
Werl	38	844	14590	2739	1845	1288	64	301	43	166	4712	18	73	—	17	30504	5	[illegible]
Soest	—	860	3700	397	37900	2410	740	7640	530	85	56500	1035	265	—	560	103752	334	14[illegible]
Summa	545	3988	58711	5589	143077	13022	2966	12295	1058	3031	100934	1139	1428	—	4122	437974	1060	25[illegible]

Von Station	Weinessig, Essig. Ctr.	Weinkompositionen u. Weinwaaren. Ctr.	Bier. Ctr.	Kaffee, Pantoffeln, auch Kaffee und Traubenkaffee. Ctr.	Zucker. Ctr.	Zucker und Zuckerwaaren. Ctr.	Getreide. Ctr.	Zwiebeln. Ctr.	Tabak und Cigarren. Ctr.	Tinten, Pergamen- u. Gummiwaaren. Ctr.	Wein und Weinessenzen. Ctr.	Jucker. Ctr.	Sonstige Güter. Ctr.	Summa. Ctr.
Dortmund . .	8181	12641	10900	1550	—	2432	12003	—	2150	850	20350	1000	957	594484
Hörde	8406	396800	15	15	—	—	—	398513	16	17	53	—	846	804281
Aplerbeck . .	77	—	—	18	—	—	—	249710	—	—	—	—	210	253304
Unna	8214	3638	112	1346	58130	—	—	2640	59	247	169	—	956	145349
Werl	4450	32410	13	5397	49402	—	—	7180	10	223	70	—	2224	158886
Soest	8858	155	690	480	—	60	2406	—	712	1260	505	1477	1647	244005
Summa	8176	445644	11730	8806	107532	2492	14409	658043	2947	2597	21147	2477	6840	2200309
Transit														1656568
Total														3856877

Von Station	Pferde, Füle, Mähre, Fohlen. Stck.	Schafe. Stck.	Schweine, Ferkel. Stck.	Ziegen. Stck.	Kaninchen und Hasen. Stck.	Summa. Stck.
Dortmund . .	25	—	10	—	65	100
Hörde	—	—	—	—	—	—
Aplerbeck . .	—	—	—	—	—	—
Unna	31	3	405	—	8	447
Werl	58	24	143		9	234
Soest	1464	226	2145	17	135	3987
Summa	1578	253	2703	17	217	4768
Transit	19	—	1	—	10	30
Total	1597	253	2704	17	227	4798

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage X d.

n g.															Extra-ordinarien.			Total				
II. Klasse.					Eilgut.					Zusammen.								des bewegten Guts.		der Fracht-beträge.		
	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf	Ctr.	Pfd	Thlr.	Sgr	Pf.
06	10	7634	21	3	2600	60	714	24	8	116,211	20	11,205	19	1	1500	9	11	155,563	10	21,006	12	5
09	50	776	9	4	740	60	150	26	4	28,531	40	1921	14	8	830	26	6	81,072	—	5637	4	11
35	10	179	5	6	89	20	17	5	9	14,181	70	871	23	6	606	1	7	47,030	30	3347	22	2
37	70	634	1	9	56	80	6	6	2	12,734	50	1439	17	11	104	8	—	25,072	40	1894	4	3
98	70	168	9	7	223	20	13	4	6	48,939	80	1712	18	2	335	28	9	100,924	40	3369	25	5
92	80	58	15	9	193	40	4	9	10	64,378	70	1845	—	3	76	14	4	216,097	60	3936	20	—
79	90	9451	3	2	3903	80	906	17	3	284,977	30	18,996	3	7	3453	29	1	625,759	80	39,191	29	2

91	20	6338	3	4	1477	80	295	16	10	304,237	40	21,281	29	5	260	6	11	856,563	50	45,266	4	9
26	60	18	26	6	8	50	1	12	6	2174	10	115	25	6	7	27	4	32,328	30	2279	22	4
43	70	362	25	—	160	80	17	26	—	66,165	50	2045	25	3	150	14	8	140,547	80	4909	24	4
38	90	67	22	6	13	40	—	24	—	18,838	30	351	15	8	57	26	11	28,200	20	594	—	6
63	—	3076	9	1	2768	—	553	18	5	77,517	—	5773	12	9	54	7	1	110,457	20	8517	10	8
63	40	9863	26	5	4428	50	869	7	9	468,932	30	29,568	18	7	530	22	11	1,168,097	-	61,567	2	7

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Rheinisch-Thüringischer Verband.

Uebersicht der empfangenen und versandten Güter.

Nach Stationen.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Stationen.	Versand. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.
Elberfeld	1	7	17	3	—	—	—	—	—	3870	40	928	4	2	31,192	30	6157	15	4	4280	20	1207	6	8	39,334	90	8300	13	5
Barmen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	584	80	44	17	4	47,915	40	2507	7	8	4040	40	332	28	9	52,540	60	2884	23	9
Mettmann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7236	70	509	9	7	22,804	—	1101	11	11	2807	90	259	5	7	32,848	60	1869	17	1
Gruiten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	286	40	19	27	2	11,778	40	303	27	10	272	10	24	13	4	12,337	90	359	6	4
Hagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,664	80	779	24	5	22,628	40	506	29	7	691	40	34	14	6	51,984	60	1321	8	6
Witten	—	—	—	—	142,000	—	1704	—	—	3542	90	246	26	8	6021	—	61	19	1	155	—	3	17	8	151,718	90	2015	5	5
Summa	1	7	17	3	142,000	—	1704	—	—	44,186	—	2528	21	4	142,339	50	10,640	21	5	12,257	—	1860	26	6	340,782	50	16,741	26	6

Stationen.	Empfang. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.	Extraordinarien. Ctr.	Extraordinarien. Kg.	Extraordinarien. Pf.	Total bewegtes Gut. Ctr.	Total bewegtes Gut. Pf.	Total Frachtbeträge. Ctr.	Total Frachtbeträge. Kg.	Total Frachtbeträge. Pf.
Elberfeld	326	357	15	8	—	—	—	—	—	55,804	50	2498	17	6	57,806	10	7634	21	3	2000	60	714	24	8	116,211	20	11,205	15	1	1300	9	11	155,563	10	21,006	17	5
Barmen	22	27	8	8	—	—	—	—	—	15,181	30	907	—	4	12,009	50	776	9	4	740	60	150	26	4	28,531	40	1921	14	6	830	26	6	81,072	—	5637	1	11
Mettmann	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9553	40	673	12	3	4535	10	179	5	6	68	20	17	5	9	14,151	70	871	23	6	606	1	7	47,030	30	3347	27	2
Gruiten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,040	—	799	10	—	2637	20	634	1	9	56	80	6	6	7	13,734	50	1439	17	11	104	8	—	25,072	40	1904	4	3
Hagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40,417	90	1531	4	1	8209	70	168	9	7	223	20	13	4	6	48,939	80	1712	18	2	335	28	9	100,924	40	3368	25	5
Witten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,602	50	1782	4	8	5802	80	58	15	9	193	40	4	9	10	64,378	20	1845	—	3	76	14	4	216,097	60	3936	20	—
Summa	348	384	24	4	—	—	—	—	—	189,603	60	8251	18	10	91,379	50	9451	3	2	3281	80	906	17	3	284,377	30	18,936	3	7	3453	29	1	625,230	80	39,191	29	2

B. Strecke Dortmund-Soest.

Stationen.	Versand. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.
Dortmund	—	—	—	—	146,250	—	8831	25	6	63,100	—	3753	22	1	131,906	70	9454	16	10	11,062	40	1393	24	—	557,326	10	23,723	28	5
Derne	—	—	—	—	27,050	—	970	4	—	3082	40	1884	22	6	18	50	—	16	6	3	30	—	16	6	30,154	20	2155	29	6
Unna	—	—	—	—	17,300	—	415	6	—	49,034	—	1979	1	6	7033	70	276	8	2	415	10	40	28	9	74,382	30	2713	14	5
Werl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7302	—	154	18	8	1949	70	29	18	9	20	20	—	17	6	9361	90	184	17	11
Soest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,156	20	1051	17	—	21,154	60	1291	20	2	1669	40	346	13	8	32,940	20	3689	20	10
Summa	—	—	—	—	190,600	—	10,307	5	6	133,204	60	8123	14	9	162,062	70	11,054	20	5	13,167	40	1982	10	5	699,164	70	31,467	21	1

Stationen.	Empfang. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.	Extraordinarien. Ctr.	Extraordinarien. Kg.	Extraordinarien. Pf.	Total bewegtes Gut. Ctr.	Total bewegtes Gut. Pf.	Total Frachtbeträge. Ctr.	Total Frachtbeträge. Kg.	Total Frachtbeträge. Pf.
Dortmund	338	365	29	2	—	—	—	—	—	227,368	40	14,282	10	1	75,201	20	6338	3	4	1437	80	295	16	10	304,237	40	21,291	29	5	260	6	11	806,563	10	45,266	4	9
Derne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1030	—	95	16	6	226	60	18	26	6	8	50	1	12	4	2174	10	115	25	6	7	27	4	32,328	30	2270	22	4
Unna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55,561	—	1605	4	3	10,443	70	262	25	—	160	80	17	26	—	66,165	50	2045	25	3	150	14	8	140,547	80	4900	28	4
Werl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,386	—	292	29	2	2438	90	67	22	6	13	40	—	24	—	18,838	30	351	15	8	57	26	41	28,200	20	594	—	6
Soest	1	7	5	3	—	—	—	—	—	33,086	—	2130	10	—	40,763	—	3076	9	1	1768	—	553	18	5	77,347	—	5773	12	9	54	7	1	110,457	20	8517	10	8
Summa	339	372	4	5	—	—	—	—	—	335,240	40	18,402	10	—	129,163	40	9862	26	5	4428	50	863	7	9	468,332	30	29,568	18	7	530	22	11	1,168,097	—	61,567	2	7

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Rheinisch-Thüringischer Verband.

Zusammenstellung der von sämmtlichen Stationen versandten und empfangenen Güter nach Monaten.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Monat.	Versand. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.
Januar	—	—	—	—	15,000	—	180	—	—	—	3116	70	166	17	1	11,818	80	1025	7
Februar	—	—	—	—	9300	—	111	18	—	—	2432	30	140	17	4	9663	60	711	3
März	—	—	—	—	13,800	—	165	18	—	—	2435	—	130	17	4	14,072	50	1124	11
April	—	—	—	—	10,300	—	123	18	—	—	2630	30	139	5	10	10,712	50	696	17
Mai	—	—	—	—	10,900	—	130	24	—	—	3032	30	152	11	—	9621	60	622	18
Juni	—	—	—	—	8600	—	103	24	—	—	3322	20	187	12	6	11,108	70	661	—
Juli	1	7	17	3	14,450	—	173	12	—	—	4806	90	253	3	7	11,083	60	706	15
August	—	—	—	—	14,650	—	175	24	—	—	4901	70	293	18	8	17,017	40	945	16
September	—	—	—	—	14,500	—	174	—	—	—	4973	70	301	3	10	16,498	70	1350	12
October	—	—	—	—	12,450	—	149	12	—	—	4147	10	247	3	5	11,031	50	827	13
November	—	—	—	—	7700	—	92	12	—	—	3813	70	273	—	10	10,418	90	900	26
December	—	—	—	—	10,300	—	123	18	—	—	4034	10	214	25	9	14,569	20	1079	20
Summe	1	7	17	3	142,000	—	1704	—	—	—	44,190	—	2724	21	2	142,339	50	10,550	11

Monat.	Versand. Eilgut. Zusammen. Ctr.	Eilgut. Zusammen. Kg.	Eilgut. Zusammen. Pf.	Empfang. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.	Extraordinarien. Ctr.	Extraordinarien. Kg.	Extraordinarien. Pf.	Total bewegten Guts. Ctr.	Total bewegten Guts. Kg.	Total bewegten Guts. Pf.	Total Frachtbeträge. Ctr.	Total Frachtbeträge. Kg.	Total Frachtbeträge. Pf.
Januar	288	30	81	16	7	30,723	80	1453	11	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,356	60	987	21	7	7378	—	202	9	—	493	30	147	12	5
Februar	561	40	86	8	11	21,979	30	1049	17	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,278	50	736	14	11	6164	40	434	22	1	151	—	26	22	11
April	1319	40	242	8	—	24,636	50	1092	24	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,435	60	648	29	7	5603	50	604	19	6	198	—	31	10	3
Mai	1261	30	217	25	3	24,446	10	1207	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,622	50	564	28	2	7105	20	602	2	7	225	—	31	3	10
Juni	867	20	91	5	3	23,421	20	1091	28	6	70	73	22	4	—	—	—	—	—	14,213	50	526	24	—	8101	30	482	14	6	243	30	72	11	6
Juli	827	—	104	—	6	23,907	90	1056	7	4	152	180	23	10	—	—	—	—	—	14,485	30	557	4	8	8012	20	516	25	4	253	20	51	5	3
August	878	70	103	25	—	31,219	20	1204	16	11	93	97	20	3	—	—	—	—	—	13,840	10	508	27	2	8408	20	885	29	2	239	50	30	5	7
September	812	40	132	—	3	32,471	20	1596	20	1	33	30	8	11	—	—	—	—	—	7727	50	321	2	1	7908	80	720	17	4	238	20	46	15	4
October	1616	—	304	6	10	37,388	40	2098	27	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,900	90	617	15	5	7855	10	932	14	11	371	60	49	7	7
November	1290	—	160	7	8	29,318	60	1396	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,540	70	781	7	2	5547	30	857	4	5	318	20	120	14	11
December	1017	80	118	21	—	22,920	40	1384	20	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,293	90	967	1	—	8468	20	803	—	1	478	10	172	28	2
Summe	12,257	—	1861	18	6	340,782	50	16,748	8	10	348	384	24	4	—	—	—	—	—	189,093	60	8157	19	—	91,379	00	9541	12	8	3003	80	903	25	3

Monat.	Extraordinarien. Ctr.	Extraordinarien. Kg.	Extraordinarien. Pf.	Total bewegten Guts. Ctr.	Total bewegten Guts. Kg.	Total bewegten Guts. Pf.	Total Frachtbeträge. Ctr.	Total Frachtbeträge. Kg.	Total Frachtbeträge. Pf.
Januar	219	1	4	57,104	70	2569	23	10
Februar	131	18	7	41,570	40	2035	6	10
März	193	14	1	53,926	—	2142	7	8
April	203	13	11	50,326	—	2142	7	8
Mai	214	3	6	50,258	40	2071	13	2
Juni	196	8	10	47,019	30	2105	10	8
Juli	169	10	3	50,481	20	2159	10	10
August	193	29	9	51,707	—	2400	27	4
September	313	3	1	48,431	50	2304	16	—
October	209	31	11	50,725	80	2481	22	7
November	411	21	9	55,603	40	2556	30	1
December	480	—	10	52,210	80	2537	29	11
Summe	3033	29	1	655,720	50	30,101	29	2

B. Strecke Dortmund-Elberfeld.

Monat.	Versand. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.
Januar	—	—	—	—	37,000	—	863	—	2	7031	—	564	1	7	13,366	40	907	27	9
Februar	—	—	—	—	21,300	—	481	22	7	9978	80	825	9	—	10,373	80	677	2	8
März	—	—	—	—	29,800	—	672	24	9	8061	20	522	21	3	15,853	60	1084	5	4
April	—	—	—	—	21,500	—	469	19	6	13,023	20	735	21	—	11,396	20	788	29	9
Mai	—	—	—	—	24,000	—	541	10	6	10,346	80	617	21	4	10,203	90	698	8	10
Juni	—	—	—	—	19,900	—	437	14	3	7837	20	439	28	6	12,366	80	764	1	4
Juli	—	—	—	—	35,450	—	900	18	—	16,081	—	730	26	4	13,360	90	830	24	—
August	—	—	—	—	35,100	—	885	6	9	21,774	—	935	5	2	13,371	80	944	2	3
September	—	—	—	—	36,650	—	917	6	9	13,013	30	604	1	4	17,894	20	1496	23	2
October	—	—	—	—	29,900	—	1189	28	6	4907	20	582	1	5	12,803	—	872	10	7
November	—	—	—	—	27,950	—	880	26	3	11,728	—	598	12	3	13,489	70	931	29	8
December	—	—	—	—	61,450	—	2018	7	6	6927	90	877	13	7	16,373	40	1134	5	1
Summe	—	—	—	—	300,000	—	10,307	5	6	133,394	60	8123	14	9	162,062	70	11,054	20	5

Monat.	Empfang. Vieh. Stück	Vieh. Ctr.	Vieh. Kg.	Vieh. Pf.	Kohlen und Coaks. Ctr.	Kohlen und Coaks. Kg.	Kohlen und Coaks. Pf.	I. Klasse. Ctr.	I. Klasse. Kg.	I. Klasse. Pf.	II. Klasse. Ctr.	II. Klasse. Kg.	II. Klasse. Pf.	Eilgut. Ctr.	Eilgut. Kg.	Eilgut. Pf.	Zusammen. Ctr.	Zusammen. Kg.	Zusammen. Pf.
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	152	172	6	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
August	104	100	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September	33	28	21	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
October	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
December	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	339	371	4	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Monat.	Extraordinarien. Ctr.	Extraordinarien. Kg.	Extraordinarien. Pf.	Total bewegten Guts. Ctr.	Total bewegten Guts. Kg.	Total bewegten Guts. Pf.	Total Frachtbeträge. Ctr.	Total Frachtbeträge. Kg.	Total Frachtbeträge. Pf.
Januar	100,328	50	5030	2	9
Februar	74,252	40	3724	24	11
März	86,323	10	4635	10	11
April	84,258	—	4676	18	4
Mai	80,713	30	4341	10	1
Juni	80,738	50	4385	11	2
Juli	91,260	20	5337	12	7
August	92,300	—	4562	16	1
September	105,600	40	5061	10	—
October	97,512	—	5042	21	5
November	103,511	20	5078	25	4
December	130,229	50	7261	8	—
Summe	1,165,097	—	61,567	2	7

E. S.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

pfang.																	Extra-ordinarien.			Total					
		II. Klasse.					Eilgut.					Zusammen.								des bewegten Guts.		der Fracht-beträge.			
Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.
21	7	7378	—	702	9	—	496	30	147	12	5	27,230	90	1837	13	—	219	1	4	57,954	70	3509	25	10
14	11	6164	40	631	27	1	154	—	26	22	11	22,597	10	1395	4	11	194	14	7	44,576	40	2639	6	10
29	7	5605	50	661	19	6	198	—	34	10	3	22,239	10	1344	29	4	205	13	11	53,926	—	3213	7	8
28	2	7965	20	897	2	7	225	—	71	1	10	21,812	70	1553	2	7	214	3	6	46,258	80	2974	13	2
24	—	8101	90	842	14	6	243	30	72	11	6	23,258	70	1517	12	4	186	8	10	47,679	90	2705	19	8
4	8	8032	30	751	25	4	255	70	54	5	5	22,773	30	1543	29	3	199	10	3	46,681	20	2799	16	10
27	2	8498	20	885	19	2	239	50	59	5	2	22,577	80	1551	20	9	194	19	9	53,797	—	3010	27	4
2	1	7898	80	720	17	4	334	20	40	15	4	15,960	50	1112	13	8	315	3	1	48,431	70	2994	16	—
15	5	7855	90	932	14	11	371	60	49	7	2	22,137	40	1599	7	6	392	21	11	59,725	80	4090	22	7
7	3	7517	90	822	4	5	318	20	120	14	11	26,346	80	1726	26	7	411	21	9	55,665	40	3528	25	1
1	—	8468	20	803	—	1	478	40	122	28	2	29,240	50	1892	29	3	480	—	10	52,210	90	3757	29	11
23	2	7893	60	890	8	9	589	60	107	10	2	28,802	50	1914	12	1	440	29	4	58,852	—	3966	28	3
.9	—	91,379	90	9541	12	8	3903	80	905	25	3	284,977	30	18,989	21	3	3453	29	1	625,759	80	39,191	29	2

3	2	9998	70	705	12	10	555	40	114	11	11	41,769	90	3348	27	11	15	12	5	100,538	50	5948	9	9
7	3	9439	80	668	21	9	171	10	37	12	—	31,840	60	1656	11	—	13	16	7	74,272	10	3724	24	11
7	5	8070	80	660	26	2	224	80	34	—	7	31,590	60	2089	24	2	17	13	1	86,777	10	4635	10	11
8	9	11,916	40	904	6	—	275	50	73	19	8	36,895	50	2369	4	5	16	17	2	84,358	—	4656	18	4
0	7	11,106	—	942	27	6	276	80	4	10	9	33,746	—	2349	21	6	14	4	7	80,713	30	4341	10	1
8	3	10,870	40	842	5	2	288	20	40	24	—	29,826	—	2215	14	1	16	15	6	70,738	70	3985	11	2
8	—	11,955	—	880	16	5	278	—	37	20	5	75,437	—	2903	18	10	21	10	3	141,236	70	5533	12	7
6	3	10,938	40	893	22	8	360	50	30	5	6	23,104	80	1603	5	6	44	14	8	94,209	—	4542	16	1
–	1	11,934	80	868	18	1	412	40	173	15	11	32,814	60	2298	4	1	55	4	6	102,000	60	5563	10	—
1	11	10,400	90	812	3	4	392	40	96	25	8	36,497	30	2662	20	11	59	3	1	97,512	—	5542	24	5
6	8	11,809	20	876	21	1	503	90	102	19	11	51,214	20	3160	7	8	124	28	7	105,511	30	5828	26	4
1	8	10,823	—	807	25	5	689	50	123	21	5	44,195	80	2911	8	6	132	2	6	130,229	70	7264	8	—
)	—	129,263	40	9863	26	5	4428	50	869	7	9	468,932	30	29,568	18	7	530	22	11	1,168,097	—	61,567	2	7

B.-M.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Frequenz-Nachweisung

der

Güter-Beförderung pro 1856 nach Gattungen.

II. Rheinisch-Thüringischer Verband.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Von Station	A. Güter																													B. Vieh.					
	Steine und Erden. Ctr.	Blumenerde u. Blumenerdewaaren. Ctr.	Torf- und Brennholz. Ctr.	Frischfleisch, Geräuchertes, Fischwaaren und andere Thierwaaren. Ctr.	Eisen, Erze und Steine. Ctr.	Cigarren (Cigarrenbilder), Cigaretten und Cigarrenwaaren, Tabak. Ctr.	Heu und Heuwaaren. Ctr.	Getreidekörner, Mehlfrüchte, Saatwaaren, Mehlsaatbohnen. Ctr.	Obst und Obstwaaren. Ctr.	Gemüse, Kräuter, Wurzelgewächse, Rüben, Spargel und Zwiebeln. Ctr.	Holz (Nutzholz). Ctr.	Kartoffeln. Ctr.	Kirschen und Kirschwaaren. Ctr.	Andere Obstsorten, Cichorienwurzeln und Obstweinwaaren. Ctr.	Landwirthschaftliche Produkte und andere Bodenerzeugnisse, auch Weinbaupfähle. Ctr.	Leder u. grobe Lederwaaren, als: Schuhwaaren- u. Sattlerarbeiten. Ctr.	[illegible] Ctr.	Metallerzeugnisse u. Metallwaaren. Ctr.	Oel. Ctr.	Papier, Papierwaaren, auch Bücher und Landkarten. Ctr.	Salz. Ctr.	Seife und Seifenwaaren. Ctr.	Spiritus. Ctr.	Steinkohlen. Ctr.	Tabak und Cigarren. Ctr.	Thonerden- u. Porzellanwaaren. Ctr.	Wolle und Wollenwaaren. Ctr.	Zucker. Ctr.	Sonstige Güter. Ctr.	Summa. Ctr.	Ochsen, Kühe, Rinder, Kälber. Stck.	Schafe. Stck.	Schweine, Ferkel. Stck.	Esel. Stck.	Kameele und Dromedare. Stck.	Summa. Stck.
Elberfeld	200	12470	—	922	—	1128	120	1065	121	860	9200	—	116	1623	25580	513	[illegible]	/	9862	730	1035	—	5350	1300	—	234	468	1570	—	384	76519	327	—	—	—	—	327
Barmen	—	15750	—	15574	1366	1320	5164	514	353	25	2304	295	210	8944	12735	587	[illegible]	/	1670	1680	1096	—	2397	34	—	180	10	7197	46	346	81072	22	—	—	—	—	22
Rittershausen .	—	6660	—	7230	—	1600	283	567	14	814	1955	377	20	2074	8491	90	[illegible]	/	2845	1026	2950	—	2250	—	—	118	13	3460	60	373	47031	—	—	—	—	—	—
Schwelm	—	1540	86	107	—	1490	—	—	21	101	800	23	81	687	10672	11	[illegible]	/	5943	110	114	—	—	—	—	125	94	395	17	139	25072	—	—	—	—	—	—
Hagen	3439	4543	—	142	5990	1772	50	1645	90	7946	124	30	214	285	28062	123	[illegible]	359	38537	313	4460	—	150	10	—	687	121	713	16	565	100924	—	—	—	—	—	—
Witten	188	331	300	673	11757	1369	103	324	2515	270	3320	6	116	63	29490	66	[illegible]	7965	13754	255	60	5	—	28	142000	88	380	182	—	472	216098	—	—	—	—	—	—
Dortmund . . .	300	1118	—	504	2010	3559	70	1557	219	980	7400	20	604	602	43811	341	[illegible]	9154	17772	3000	695	—	110	1051	62050	392	669	1564	117	446	190817	358	—	—	—	—	358
Hörde	—	6	—	3	—	153	—	1	1	1	—	—	3	5	1088	17	[illegible]	3072	883	19	—	—	—	—	27050	1	—	3	—	17	32328	—	—	—	—	—	—
Unna	100	660	1100	1687	8083	2640	141	35749	70	574	3330	11	148	1360	32292	—	[illegible]	8550	16905	280	1991	—	—	—	17300	115	741	767	—	163	140548	—	—	—	—	—	—
Werl	49	754	—	664	3670	689	—	155	—	88	270	—	13	80	6355	—	[illegible]	8877	7721	14	25	—	—	—	—	29	396	164	—	145	28260	—	—	—	—	—	—
Soest	57	282	—	119	8	804	12	82	95	17	—	—	90	57	92	35	[illegible]	40	881	10	78	15	—	—	—	13	3	101	—	5	3006	1	—	—	—	—	1
Summa	4333	44114	1486	27625	42884	16614	5949	41657	3499	11676	28703	762	1615	15780	198678	1783	[illegible]	117	116773	7437	12504	20	10257	2423	248400	1982	2895	16116	256	3055	941615	708	—	—	—	—	708
																													Transit		852241					
																													Total		1793856					

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Rheinisch-Westfälischer Verband.

Uebersicht der im Jahre 1886 versandten und empfangenen Güter.

1. Stationen.

Station.	Export. Gewöhnliches Frachtgut. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.	Eilgut. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.	Zusammen. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.	Import. Gewöhnliches Frachtgut. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.	Eilgut. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.	Zusammen. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.	Extraordinaria. Provision. Thlr.	Sg.	Pfg.	Wiegegeld 2c. Thlr.	Sg.	Pfg.	Zusammen. Thlr.	Sg.	Pfg.	Total. Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sg.	Pfg.
Barmen	45,803	30	789	16	2	888	90	17	22	6	46,692	20	807	8	8	330,353	60	5334	21	[illegible]713	10	28	23	6	332,066	70	5363	14	9	18	22	1	1563	6	1	1581	28	2	757,517	80	7752	21	7
Rittershausen	21,447	90	510	6	11	319	—	10	23	11	21,766	90	521	—	10	146,863	—	3350	14	[illegible]246	20	8	29	3	147,109	20	3359	13	4	4	2	11	847	9	10	851	12	9	337,752	20	4731	26	11
Schwelm	9560	10	330	9	4	130	90	8	6	9	9691	—	338	16	1	88,009	30	2263	12	[illegible]141	10	6	5	1	88,150	40	2269	17	6	1	3	3	179	19	6	180	22	9	195,682	80	2788	26	4
Milspe	12,713	90	444	24	8	119	50	7	1	—	12,833	40	451	25	8	17,318	10	589	17	[illegible]13	10	2	4	10	17,331	20	591	22	5	1	21	4	—	—	—	1	21	4	60,320	20	1045	9	5
Gevelsberg	7334	10	280	10	10	44	70	4	5	1	7378	80	284	15	11	15,316	90	590	22	[illegible]23	20	1	28	10	15,340	10	592	21	2	6	4	4	—	11	—	6	15	4	45,437	80	883	22	5
Haspe	9686	90	544	16	11	14	60	1	20	6	9701	50	546	7	5	12,406	70	667	21	[illegible]41	50	4	—	11	12,448	20	671	21	11	1	12	4	—	—	—	1	12	4	44,299	40	1219	11	8
Hagen	56,069	40	3934	3	4	449	80	64	6	8	56,519	20	3998	10	—	76,800	60	5145	19	[illegible]596	90	59	10	1	77,357	50	5204	29	8	57	21	1	222	10	4	280	1	5	267,753	40	9483	11	1
Summa	162,615	60	6833	28	2	1967	40	113	26	5	164,583	—	6947	24	7	687,068	20	17,942	8	[illegible]735	10	111	12	6	689,803	30	18,053	20	9	90	27	4	2812	26	9	2903	24	1	1,708,772	60	27,905	9	5

2. Monaten.

Januar	8307	90	407	21	7	—	—	—	—	—	8307	90	407	21	7	31,032	10	1121	—	[illegible]	—	—	—	—	31,032	10	1121	—	—	6	13	—	24	20	6	31	3	6	39,340	—	1559	25	1
Februar	12,035	70	612	3	6	—	—	—	—	—	12,035	70	612	3	6	41,091	40	1411	28	[illegible]	—	—	—	—	41,091	40	1411	28	—	7	28	4	35	11	6	43	9	10	53,127	10	2067	11	4
März	14,119	60	700	21	4	—	—	—	—	—	14,119	60	700	21	4	38,796	60	1410	10	[illegible]	—	—	—	—	38,796	60	1410	10	9	8	15	4	31	20	—	40	5	4	52,916	20	2151	7	5
April	13,665	30	677	5	7	—	—	—	—	—	13,665	30	677	5	7	41,068	90	1479	19	[illegible]	—	—	—	—	41,068	90	1479	19	1	7	28	8	47	27	2	55	25	10	54,734	20	2212	20	6
Mai	13,868	80	694	29	6	—	—	—	—	—	13,868	80	694	29	6	49,842	20	1792	18	[illegible]	—	—	—	—	49,842	20	1792	18	5	7	6	4	34	12	4	41	18	8	63,711	—	2529	6	7
Juni	13,135	20	633	6	6	—	—	—	—	—	13,135	20	633	6	6	39,497	70	1374	28	[illegible]	—	—	—	—	39,497	70	1374	28	4	5	12	4	45	22	8	51	5	—	52,632	90	2059	9	10
Juli	13,034	40	656	19	6	—	—	—	—	—	13,034	40	656	19	6	41,037	—	1367	16	[illegible]	—	—	—	—	41,037	—	1367	16	6	7	20	8	34	29	4	42	20	—	54,071	40	2066	26	—
August	14,760	50	507	20	—	295	50	11	13	6	15,056	—	519	3	6	67,908	—	1350	15	[illegible]560	80	17	17	4	68,468	80	1368	2	4	8	7	8	496	28	—	505	5	8	83,470	80	2392	11	6
September	15,601	30	502	5	6	352	30	22	2	11	15,953	60	524	8	5	74,569	80	1492	13	[illegible]468	—	24	24	9	75,037	80	1517	8	7	8	1	—	430	21	6	438	22	6	90,991	40	2480	9	6
October	15,474	—	509	—	—	438	70	20	9	1	15,912	70	529	9	1	85,025	20	1682	5	[illegible]520	10	26	24	2	85,545	30	1708	29	4	8	28	—	596	11	2	605	9	2	101,458	—	2843	17	7
November	13,884	90	471	16	10	448	60	28	10	3	14,333	50	499	27	1	109,655	90	2064	2	[illegible]403	80	18	18	10	110,079	70	2082	21	5	7	7	—	514	14	7	521	21	7	124,413	20	3104	10	1
December	14,728	—	460	28	4	432	30	25	5	7	15,160	30	486	3	11	67,543	40	1395	—	[illegible]918	40	30	2	6	68,359	80	1425	3	1	7	9	—	519	18	—	526	27	—	83,520	10	2438	4	—
Summa	162,615	60	6833	28	2	1967	40	107	11	4	164,583	—	6941	9	6	687,068	20	17,942	8	[illegible]735	10	117	27	7	689,803	30	18,060	5	10	90	27	4	2812	26	9	2903	24	1	854,386	30	27,905	9	5

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Frequenz-Nachweisung

der Güter-Beförderung pro 1856 nach Gattungen.

III. Rheinisch-Westfälischer Verband.

A. Güter.

Von Station	Mistfäle und Dünger. Ctr.	Baumwolle und Baumwollenwaaren. Ctr.	Borsten- und Grobhaarig. Ctr.	Droguerie, Apotheker-, Farb- und andere Materialwaaren. Ctr.	Garn, Garn und Seile. Ctr.	Eisenwaaren (Maschinentheile), Gewehre- und Kanonenrohrwaaren, Geräthe. Ctr.	Fett und Fettwaaren. Ctr.	Getreide, Mehlgetreide, Hülsenfrüchte, Mehlmühlenerzeugnisse. Ctr.	Glas und Glaswaaren. Ctr.	Gummi, Kautschuk, Guttapercha und andere Bedarfsgegenstände aus Gummi und Kautschuk. Ctr.	Hanf, Flachs, Jute, Werg, Garn und Zwirn. Ctr.	Holz (Nutzholz). Ctr.	Kaffee. Ctr.	Kleider- und Schuhwaaren. Ctr.	Summe. Ctr.	Kupfer und andere Metalle und Metallfabrikate. Ctr.	Leder und grobe Lederwaaren, als: Lederhäute und Sattlerarbeiten. Ctr.	Leinengarn, Leinenwaaren und Tischwaaren. Ctr.	Metalle, roh. Ctr.	Metallfabrikate u. Metallwaaren. Ctr.	Oel. Ctr.	Papier, Papierwaaren, auch Bücher und Druckschriften. Ctr.	Salz. Ctr.	Seife und Seifenwaaren. Ctr.	Spirituosen. Ctr.	Steinkohlen. Ctr.	Tabak und Cigarren. Ctr.	Thonerde-, Porzellan- u. Glaswaaren. Ctr.	Wolle und Wollenwaaren. Ctr.	Zucker. Ctr.	Sonstige Güter. Ctr.	Summa. Ctr.
Barmen	—	49335	—	56119	2715	8788	15371	2089	83	548	56239	4358	614	44[illegible]	[illegible]828	1263	4079	3245	4661	69523	3489	—	3373	—	—	1938	89	22958	2220	2525	378759
Rittershausen	—	23908	—	38506	1020	6502	130	1638	—	334	20733	503	78	1[illegible]	[illegible]000	133	744	793	770	1800	983	—	1736	—	—	238	—	8496	280	616	168876
Schwelm	—	5910	—	1108	—	6779	104	168	27	74	9020	635	160	1[illegible]	[illegible]184	66	8315	—	14940	995	346	—	27	259	—	134	86	420	143	700	97840
Milspe	156	—	—	88	640	840	70	30	123	1930	3002	114	13	[illegible]	[illegible]708	50	6	270	14440	11	22	—	—	—	—	216	23	10	—	303	30165
Gevelsberg	123	17	—	236	922	1056	20	1900	62	390	834	400	23	[illegible]	[illegible]660	60	68	1230	6190	338	—	—	—	130	—	163	113	—	111	640	22719
Haspe	153	—	75	377	235	968	—	156	—	13	3090	86	—	[illegible]	[illegible]720	20	20	550	10907	205	6	—	—	—	—	51	50	—	—	468	22150
Hagen	890	3342	—	7702	2570	13598	479	3107	780	960	9860	416	745	24[illegible]	[illegible]2776	278	727	6540	50536	2730	5444	344	364	170	—	2107	1246	1386	311	1983	133877
Summa	1322	82512	75	104136	8102	38532	16174	9088	1075	4249	102778	6507	1633	10[illegible]	[illegible]4976	1870	14859	12628	102444	75602	10290	344	5500	559	—	4847	1607	33270	3065	7235	854386

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Ostfriesisch-Rheinisch-westfälischer Verband.

Zusammenstellung der von sämmtlichen Stationen versandten und empfangenen Güter.

Von Stationen.

| | Versandt. | | |

Frequenz-Nachweisung

der Güter-Beförderung pro 1856 nach Gattungen.

IV. Ostfriesisch-Rheinischer Verband.

A. Güter.

Von Station	Steinkohlen und Dünger. Ctr.	Baumwolle und Baumwollenwaaren. Ctr.	Korn- und Grubenholz. Ctr.	Torfgarne, Wattebäuschen, Jute- und andere Materialwaaren. Ctr.	Oehlen, Oele und Fette. Ctr.	Glaswaaren (Kostbarkeiten), Spiegel- und Porzellanwaaren, Gläser. Ctr.	Fett und Fettwaaren. Ctr.	Werkzeuge, Werkzeuge, Instrumente, Maschinen-Theile 2c. Ctr.	Glas- und Glaswaaren. Ctr.	Gelbe, Zink, Schwefel, Schwefel- und Kupfer, Stahl und Eisen. Ctr.	Holz (Stapelholz). Ctr.	Kaffee. Ctr.	Kleider- und Bettwaaren. Ctr.	Kupfer, Messing, Gelbgießerwaaren. Ctr.
Elberfeld	—	547	—	39	100	130	155	64	5	10	—	—	14	57
Barmen	—	222	—	57	—	253	71	17	8	—	—	—	2	1
Rittershausen	—	75	—	1007	—	37	—	35	—	—	—	—	—	51
Schwelm	200	10	—	112	—	16	—	6	—	—	—	—	2	1
Hagen	550	11	—	14	7	800	—	—	40	492	—	24	31	4
Witten	3	32	—	17	—	168	1	7	306	—	—	12	2	1
Summa	753	897	—	1236	107	1404	227	149	359	502	—	36	51	64

Von Station	Kupferwaaren und andere Metallwaaren aus Mischmetallen. Ctr.	Leder und große Lederwaaren, als: Schuhmacher- und Sattlerarbeiten. Ctr.	Leinenwaaren, Leinwand und Leinenwaaren. Ctr.	Metalle, roh. Ctr.	Metallwaaren in Metallwaaren. Ctr.	Oel. Ctr.	Papier, Papierwaaren, auch Bücher und Druckschriften. Ctr.	Salz. Ctr.	Seife und Seifenwaaren. Ctr.	Spielzeug. Ctr.	Steinkohlen. Ctr.	Tabak und Cigarren. Ctr.	Tapeten-, Perpetuan- u. Oppenwaaren. Ctr.	Thee und Theewaaren. Ctr.	Tuche. Ctr.	Verschiedene Güter. Ctr.	Summe. Ctr.
Elberfeld	255	—	18	—	423	—	66	—	3	—	—	66	—	76	—	35	2043
Barmen	483	—	6	—	3	451	7	—	—	—	—	15	—	17	—	13	1634
Rittershausen	284	—	40	—	194	125	35	—	10	—	—	—	—	47	—	4	1954
Schwelm	374	—	2	—	9	58	—	—	—	—	—	3	—	—	—	2	696
Hagen	583	—	17	—	570	8	74	—	—	—	—	12	—	84	12	12	5347
Witten	925	—	6	—	372	6	—	—	—	—	14700	35	—	4	—	48	18636
Summa	2914	—	89	—	1571	648	182	—	13	—	14700	131	—	228	12	114	30310

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

in Summa totalis.			An Neben-Erträgen. Provision für Nachnahme und hohe Versicherungen.			Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Briefschreibegeld, Strafwagenmiethe.			Bestättergeld und Uebergangsgebühren pr. Döppersberg Steinbeck.			Eisenbahn-Fahrzeuge u. Equipagen.			Summa der Neben-Erträge.			Ganze Einnahme aus dem Güter-Transport.		
Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
1,903	8	10	101	13	2	178	1	11	408	15	11	7	15	—	695	16	—	12,598	24	10
2,663	10	11	104	12	8	226	4	9	425	15	11	—	—	—	756	3	4	13,419	14	3
5,579	4	10	118	28	3	197	27	2	504	8	9	—	—	—	821	4	2	16,400	9	—
4,696	16	9	102	25	1	106	21	—	571	11	2	1	—	—	781	27	3	15,478	14	—
4,986	25	8	96	25	—	373	—	5	491	17	2	1	—	—	962	12	7	15,949	8	3
4,591	1	5	112	8	9	387	17	3	473	27	1	—	—	—	973	23	1	15,564	24	6
5,190	4	7	106	3	4	238	22	6	465	23	6	—	—	—	810	19	4	16,000	23	11
4,339	21	10	101	22	6	292	22	11	592	9	11	4	15	—	991	10	4	15,331	2	2
5,798	10	—	115	14	10	374	22	9	586	—	4	4	5	—	1080	12	11	16,878	22	11
4,750	13	8	120	15	8	494	17	11	683	19	2	10	15	—	1309	7	9	16,059	21	5
4,848	24	—	113	13	8	477	11	3	673	10	5	14	24	—	1278	29	4	16,127	23	4
4,007	6	—	105	6	6	827	9	11	652	21	8	11	—	—	1596	8	1	15,603	14	1
3,354	28	6	1299	9	5	4174	29	9	6529	1	—	54	14	—	12,057	24	2	185,412	22	8
7,179	6	3	24	21	7	183	8	7	386	14	—	—	—	—	594	14	2	17,773	20	5
3,782	15	10	40	25	8	239	28	4	407	26	—	—	—	—	688	20	—	17,471	5	10
3,259	19	8	37	13	1	194	19	2	473	19	9	—	—	—	705	22	—	16,965	11	8
3,510	9	10	39	—	8	120	28	7	557	9	3	—	—	—	717	8	6	19,227	18	4
3,980	22	11	30	12	11	366	19	7	480	11	1	—	—	—	877	13	7	19,858	6	6
3,761	22	5	30	22	9	409	17	2	466	18	—	1	—	—	907	27	11	19,669	20	4
7,496	5	2	35	27	7	251	19	11	451	7	7	—	—	—	738	25	1	18,235	—	3
5,226	9	10	36	24	11	287	26	8	568	7	10	3	15	—	896	14	5	16,122	24	3
7,656	19	1	42	20	4	361	15	5	552	1	10	—	—	—	956	7	7	18,612	26	9
1,189	24	11	44	10	1	447	3	11	692	12	3	21	17	6	1205	13	9	22,395	8	7
2,311	13	4	37	24	3	438	24	10	660	—	10	83	9	6	1219	29	5	23,531	12	9
3,925	12	—	42	9	—	758	25	8	650	25	3	—	—	—	1451	29	11	25,377	11	11
4,280	1	3	443	2	10	4060	27	10	6347	3	8	109	12	—	10,960	16	4	235,240	17	7
7,634	29	9	1742	12	3	8235	27	7	12876	4	8	163	26	—	23,018	10	6	420,653	10	3
4,718	10	1	1201	13	7	6906	13	11	8423	14	2	65	12	—	16,596	23	8	351,315	3	9
5,001	15	4	90	27	4	195	3	3	2617	23	6	—	—	—	2903	24	1	27,905	9	5
5,738	—	1	442	20	4	1127	25	9	1784	29	—	98	14	—	3453	29	1	39,191	29	2
1159	6	7	7	11	—	6	14	8	49	28	—	—	—	—	63	23	8	1223	—	3
1017	27	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1017	27	8

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

des Gesammt-Güter-Verkehrs und Vieh-Transportes, nebst den Geld-Erträgen, monatsweise zusammengestellt.

A. Strecke Elberfeld-Dortmund.

In der Richtung von Elberfeld nach Dortmund.

Monat.	Frachtgut: Kohlen und Coaks Ctr. Pfd.	I. Klasse Ctr. Pfd.	II. u. III. Klasse Ctr. Pfd.	in Summa Ctr. Pfd.	IV. Kl. Eilgut Ctr. Pfd.	Postgut Ctr. Pfd.	Summa totalis Ctr. Pfd.	Vieh Stck.
Januar	223,707 —	131,250 63	65,536 54	420,494 17	1959 71	247 —	422,700 88	—
Februar	187,450 —	168,198 99	74,737 11	430,626 10	2056 50	361 30	433,044 90	43
März	205,960 —	242,870 34	80,782 98	529,613 32	3141 5	448 40	533,202 77	16
April	234,650 —	222,246 64	77,829 3	534,697 67	3308 82	326 30	538,264 79	51
Mai	233,350 —	218,321 12	84,918 25	536,589 87	2753 09	389 30	539,632 26	56
Juni	216,660 —	223,341 86	74,403 36	514,405 22	3333 97	383 60	518,412 79	48
Juli	228,810 —	240,235 86	75,012 39	553,058 25	3576 09	418 60	557,093 34	25
August	218,080 —	200,504 66	102,082 62	521,267 28	3114 23	435 —	524,906 51	1
September	225,473 —	210,072 73	113,057 20	550,102 93	3827 15	435 60	554,365 68	2
October	261,081 —	182,195 35	119,921 29	563,197 65	3993 9	481 —	567,632 74	25
November	261,686 —	171,008 33	141,988 49	576,682 82	3978 43	506 20	581,167 42	8
December	270,036 —	168,063 2	102,360 55	537,059 57	3415 6	412 90	540,887 53	12
In Summa	2,767,563 —	2,386,071 54	1,114,166 31	6,268,714 85	38,319 71	4828 80	6,311,912 36	287

Monat.	Einnahme aus dem Transport: der Kohlen und Coaks Thlr. Sgr. Pf.	der Güter I. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	der Güter II. u. III. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	in Summa Thlr. Sgr. Pf.	IV. Klasse des Eilgutes Thlr. Sgr. Pf.	Postgut Thlr. Sgr. Pf.	des Viehs Thlr. Sgr. Pf.	in Summa totalis Thlr. Sgr. Pf.
Januar	2728 25 6	4705 13 —	4173 24 11	11,606 7 5	267 20 7	27 10 10	— — —	11,903 8 10
Februar	2225 13 2	5773 28 10	4283 15 5	12,282 27 5	323 22 3	50 17 3	6 4 —	12,663 10 11
März	2291 25 2	7365 20 5	5088 6 2	14,746 4 9	555 5 5	58 26 8	18 28 —	15,379 4 10
April	2645 29 8	6825 2 2	4626 13 8	14,097 15 6	523 25 —	46 18 3	26 18 —	14,696 16 9
Mai	2487 14 10	7218 18 —	4361 17 5	14,067 30 3	430 12 9	49 21 8	39 1 —	14,586 25 8
Juni	2334 27 3	7314 9 6	4345 16 6	13,994 21 3	510 21 8	50 2 8	35 15 10	14,591 1 5
Juli	2483 2 10	7724 2 10	4399 13 11	14,605 26 7	508 28 —	51 20 4	23 19 8	15,190 4 7
August	2539 — 9	6762 21 10	4501 — 1	13,802 22 8	478 27 6	50 4 8	1 27 —	14,319 21 10
September	2553 26 3	7479 27 2	5047 23 1	15,077 16 6	562 23 —	56 25 6	1 5 —	15,698 10 —
October	3062 23 6	6993 12 6	4903 7 2	14,049 13 2	622 25 2	63 28 2	14 7 —	14,750 13 8
November	3046 3 8	5914 4 6	5191 7 1	14,151 17 3	629 14 8	64 3 1	3 19 —	14,848 24 —
December	3086 10 1	5891 15 5	4373 4 11	13,451 — 5	496 — 3	56 — 6	4 4 10	14,007 6 —
In Summa	31,484 — 8	79,356 14 2	53,694 28 4	166,535 13 7	6012 16 5	634 29 7	174 29 4	173,354 28 6

Monat.	An Neben-Erträgen: Provision für Rechnahme und hohe Versicherungen Thlr. Sgr. Pf.	Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Versicherungsgeld, Strafwagenmiethe Thlr. Sgr. Pf.	Bestellungsgeld und Uebergangsgebühren zc. Depesschen-Stempel Thlr. Sgr. Pf.	Gebäude-Fahrzeuge u. Equipagen Thlr. Sgr. Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr. Sgr. Pf.	Ganze Einnahme aus den Güter-Transport Thlr. Sgr. Pf.
Januar	101 13 2	178 1 11	408 15 11	7 15 —	695 16 —	12,598 24 10
Februar	104 12 8	320 4 9	425 15 11	— — —	755 3 4	13,419 14 3
März	118 28 3	197 27 2	504 8 9	— — —	821 4 2	16,400 9 —
April	102 25 1	106 21 —	573 11 2	1 — —	781 27 3	15,478 14 —
Mai	96 25 —	273 — 5	491 17 2	1 — —	862 12 7	15,949 8 3
Juni	112 8 9	387 17 3	473 27 1	— — —	973 23 1	15,564 24 6
Juli	106 3 4	238 22 6	465 23 6	— — —	810 19 4	16,000 23 11
August	101 22 6	292 22 11	592 9 11	4 15 —	991 10 4	15,310 2 2
September	115 14 10	374 22 9	586 — 4	4 5 —	1080 12 11	16,778 22 11
October	120 15 8	404 17 11	683 19 2	10 15 —	1209 7 9	16,959 21 5
November	113 13 8	472 11 3	673 10 3	14 24 —	1278 23 4	16,127 23 4
December	105 6 6	377 9 11	652 21 8	11 — —	1196 8 1	15,203 14 1
In Summa	1299 9 5	4174 20 9	6529 1 —	54 14 —	12,057 24 2	185,412 22 8

In der Richtung von Dortmund nach Elberfeld.

Monat.	Frachtgut: Kohlen und Coaks Ctr. Pfd.	I. Klasse Ctr. Pfd.	II. u. III. Klasse Ctr. Pfd.	in Summa Ctr. Pfd.	IV. Kl. Eilgut Ctr. Pfd.	Postgut Ctr. Pfd.	Summa totalis Ctr. Pfd.	Vieh Stck.
Januar	284,450 —	149,876 95	28,131 93	462,458 88	611 39	304 60	464,374 87	506
Februar	288,120 —	149,065 12	32,095 16	469,280 28	1046 16	333 30	470,849 74	235
März	351,620 —	162,235 85	33,544 25	547,403 7	1539 93	283 20	549,226 22	352
April	285,340 —	176,145 45	34,905 26	500,451 71	1050 49	291 30	502,023 50	239
Mai	297,600 —	194,226 38	35,569 43	527,395 79	1962 93	280 90	529,639 62	840
Juni	283,290 2	191,435 20	37,371 93	512,096 17	1555 2	251 30	513,898 49	943
Juli	268,250 —	170,971 37	35,945 46	477,166 83	1624 57	228 —	479,019 40	903
August	301,530 —	141,923 4	35,865 87	479,318 91	1569 50	275 90	481,164 31	778
September	303,410 —	160,075 84	36,372 37	499,858 21	1711 71	302 30	501,872 30	628
October	311,710 —	228,966 02	38,542 32	579,248 94	2615 30	309 40	582,172 64	351
November	332,205 40	221,258 99	37,696 38	590,960 77	2159 63	314 —	593,234 67	292
December	400,350 —	204,103 40	37,676 71	642,222 11	2172 78	244 30	644,639 19	486
In Summa	3,608,077 42	2,150,499 18	423,578 7	6,188,153 67	21,479 53	3316 50	6,212,949 70	6572
Total-Summe	6,375,640 47	4,543,469 72	1,537,739 38	12,456,868 52	59,799 24	8195 30	12,524,862 6	6862

Monat.	Einnahme aus dem Transport: der Kohlen und Coaks Thlr. Sgr. Pf.	der Güter I. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	der Güter II. u. III. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	in Summa Thlr. Sgr. Pf.	IV. Klasse des Eilgutes Thlr. Sgr. Pf.	Postgut Thlr. Sgr. Pf.	des Viehs Thlr. Sgr. Pf.	in Summa totalis Thlr. Sgr. Pf.
Januar	8816 17 4	6394 23 11	2340 23 7	16,732 4 10	280 24 4	40 26 9	105 10 4	17,179 6 3
Februar	8010 18 1	5962 15 9	2548 17 —	16,521 20 10	155 22 1	23 6 4	81 26 7	16,782 15 10
März	6977 14 3	6313 29 —	2383 27 4	15,675 10 7	231 22 4	30 29 3	101 17 6	16,239 19 8
April	8136 16 —	7053 29 6	2883 19 11	18,074 5 5	313 13 10	35 15 2	87 5 5	18,510 9 10
Mai	8192 19 —	7344 27 5	2747 6 11	18,287 21 4	251 19 8	33 29 8	307 10 3	18,980 22 11
Juni	7925 18 —	7204 1 4	2997 22 4	18,127 11 8	230 2 7	27 3 3	371 4 0	18,761 22 5
Juli	7154 20 11	6737 2 7	2976 13 3	16,868 7 3	202 18 11	25 16 —	232 23 —	17,496 5 2
August	7326 17 —	5132 20 11	2497 — —	14,956 7 11	208 25 —	28 12 5	132 24 6	15,326 9 10
September	8463 2 —	6236 4 4	2595 9 10	17,294 16 2	232 27 3	31 4 —	96 1 8	17,656 19 1
October	9062 20 —	8872 19 6	2788 14 —	20,623 23 6	443 4 3	37 7 4	85 19 10	21,189 24 11
November	9919 1 —	9331 12 6	2587 5 5	21,837 18 11	331 1 9	36 19 3	106 3 6	22,311 13 4
December	11,883 19 —	8900 3 7	2667 — 9	23,450 23 4	301 9 8	33 8 7	131 — 5	23,925 12 —
In Summa	101,072 2 7	85,493 10 4	32,113 10 10	218,678 23 9	3376 11 8	385 28 1	1838 27 9	224,380 1 3
Total-Summe	132,556 3 3	164,849 24 6	87,808 9 2	385,214 6 11	9388 28 1	1017 27 8	2013 27 1	397,634 29 9

Monat.	An Neben-Erträgen: Provision für Rechnahme und hohe Versicherungen Thlr. Sgr. Pf.	Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Versicherungsgeld, Strafwagenmiethe Thlr. Sgr. Pf.	Bestellungsgeld und Uebergangsgebühren zc. Depesschen-Stempel Thlr. Sgr. Pf.	Gebäude-Fahrzeuge u. Equipagen Thlr. Sgr. Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr. Sgr. Pf.	Ganze Einnahme aus den Güter-Transport Thlr. Sgr. Pf.
Januar	178 1 11	408 15 11	7 15 —	695 16 —	12,598 24 10	13,419 14 3
Februar	320 4 9	425 15 11	— — —	755 3 4	16,400 9 —	15,478 14 —
März	197 27 2	504 8 9	— — —	821 4 2	15,949 8 3	15,564 24 6
April	106 21 —	573 11 2	1 — —	781 27 3	16,000 23 11	15,310 2 2
Mai	273 — 5	491 17 2	1 — —	862 12 7	15,564 24 6	16,778 22 11
Juni	387 17 3	473 27 1	— — —	973 23 1	15,310 2 2	16,959 21 5
Juli	238 22 6	465 23 6	— — —	810 19 4	16,778 22 11	16,127 23 4
August	292 22 11	592 9 11	4 15 —	991 10 4	16,959 21 5	15,203 14 1
September	374 22 9	586 — 4	4 5 —	1080 12 11	16,127 23 4	16,778 22 11
October	404 17 11	683 19 2	10 15 —	1209 7 9	15,203 14 1	16,959 21 5
November	472 11 3	673 10 3	14 24 —	1278 23 4	16,778 22 11	16,127 23 4
December	377 9 11	652 21 8	11 — —	1196 8 1	16,959 21 5	15,203 14 1
In Summa	4174 20 9	6529 1 —	54 14 —	12,057 24 2	185,412 22 8	224,380 1 3
Total-Summe	8235 27 7	12876 4 8	161 26 —	23,018 19 6	410,653 10 3	397,634 29 9

Hiervon kommen auf den

	Frachtgut: Kohlen und Coaks Ctr. Pfd.	I. Klasse Ctr. Pfd.	II. u. III. Klasse Ctr. Pfd.	in Summa Ctr. Pfd.	IV. Kl. Eilgut Ctr. Pfd.	Postgut Ctr. Pfd.	Summa totalis Ctr. Pfd.	Vieh Stck.
Bonn-Berker	6,218,960 42	4,198,062 12	450,464 58	10,867,487 11	38,777 94	— —	11,006,310 6	6512
Rheinisch-Bergischer Verband	—	— —	849,683 80	849,683 80	4202 50	— —	854,386 30	—
	142,000 —	233,879 00	233,719 40	609,599 —	16,160 80	— —	625,759 80	349
Thüringischer Verband	14,200 —	1,328 —	3870 00	20,098 00	212 —	— —	20,310 00	—
Ostfriesisch-Rheinischer Verband	— —	— —	— —	— —	— —	8195 30	8195 30	—
Post-Berker								

	Einnahme aus dem Transport: der Kohlen und Coaks Thlr. Sgr. Pf.	der Güter I. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	der Güter II. u. III. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	in Summa Thlr. Sgr. Pf.	IV. Klasse des Eilgutes Thlr. Sgr. Pf.	Postgut Thlr. Sgr. Pf.	des Viehs Thlr. Sgr. Pf.	in Summa totalis Thlr. Sgr. Pf.
Bonn-Berker	130,352 12 3	133,026 13 6	42,504 20 7	305,735 16 4	6364 8 3	— — —	1621 15 6	314,718 10 1
Rheinisch-Bergischer Verband	— — —	— — —	24,720 6 5	24,720 6 5	225 8 11	— — —	— — —	25,001 15 4
Thüringischer Verband	1704 — —	10,782 10 2	20,091 24 7	32,578 4 9	2767 13 9	— — —	392 11 7	35,738 — 1
Ostfriesisch-Rheinischer Verband	250 21 —	420 — 10	435 17 7	1126 9 5	34 27 2	— — —	— — —	1160 6 7
Post-Berker	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1017 27 8	— — —	1017 27 8

	An Neben-Erträgen: Provision für Rechnahme und hohe Versicherungen Thlr. Sgr. Pf.	Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Versicherungsgeld, Strafwagenmiethe Thlr. Sgr. Pf.	Bestellungsgeld und Uebergangsgebühren zc. Depesschen-Stempel Thlr. Sgr. Pf.	Gebäude-Fahrzeuge u. Equipagen Thlr. Sgr. Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr. Sgr. Pf.	Ganze Einnahme aus den Güter-Transport Thlr. Sgr. Pf.
Bonn-Berker	1201 13 7	6906 13 11	8423 14 2	65 12 —	16,596 23 8	331,315 3 9
Rheinisch-Bergischer Verband	90 27 4	195 3 3	2617 23 6	— — —	2903 24 1	27,905 9 5
Thüringischer Verband	442 20 4	1127 25 9	1784 29 —	98 14 —	3453 29 1	39,191 29 2
Ostfriesisch-Rheinischer Verband	7 11 —	6 14 8	49 28 —	— — —	63 23 8	1223 — 3
Post-Berker	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1017 27 8

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

des Gesammt-Güter-Verkehrs und Vieh-Transports, nebst den Geld-Erträgen, monatsweise zusammengestellt.

II. Strecke Dortmund-Soest.

In der Richtung von Dortmund nach Soest.

Monat.	Frachtgut: Kohlen und Coaks Ctr. Pfd.	Frachtgut: I. Klasse Ctr. Pfd.	Frachtgut: II. u. III. Klasse Ctr. Pfd.	Frachtgut: in Summa Ctr. Pfd.	IV. Kl. Eilgut. Ctr. Pfd.	Postgut. Ctr. Pfd.	Summa totalis. Ctr. Pfd.	Pferde Stck.	Einnahme aus dem Transport: der Kohlen und Coaks Thlr. Sgr. Pf.	der Güter I. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	der Güter II. u. III. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	in Summa Thlr. Sgr. Pf.	IV. Klasse des Eilguts Thlr. Sgr. Pf.	Postgut Thlr. Sgr. Pf.	des Viehs Thlr. Sgr. Pf.	in Summa totalis Thlr. Sgr. Pf.	An Neben-Erträgen: Provision für Nachnahme und hohe Versicherungen Thlr. Sgr. Pf.	Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Brief-Schreibe-geld, Strafwagenmiete Thlr. Sgr. Pf.	Bestellungsgeld und Ueberzeugungsgebühren pr. Dispositionsbrief Strickrd. Thlr. Sgr. Pf.	Gleisnahe-Zahlzeuge u. Gespanne Thlr. Sgr. Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr. Sgr. Pf.	Ganze Einnahme aus dem Güter-Transport Thlr. Sgr. Pf.
Januar	192,190 24	31,629 66	15,721 99	239,531 99	1176 99	56 20	300,765 18	2	6645 — 5	2449 5 1	755 20 7	9879 26 4	62 16 3	11 2 2	3 18 —	9957 2 9	13 7 5	53 11 —	— — —	— — —	66 18 5	10,023 21 2
Februar	125,750 —	101,910 94	13,618 62	241,279 56	687 43	39 60	242,006 59	54	4403 28 3	2454 26 2	897 — 6	7756 17 11	84 28 9	10 10 6	16 16 —	7862 13 2	9 5 1	17 16 7	— — —	— — —	26 21 8	7889 4 10
März	161,964 —	129,479 99	19,106 74	310,550 63	1611 2	52 30	312,113 95	8	5463 28 11	2374 5 2	1319 5 10	9157 9 11	268 19 7	13 — 7	16 27 —	9455 27 1	13 18 —	13 14 7	— — —	— — —	26 25 7	9482 22 8
April	152,952 —	88,783 22	14,890 44	256,625 66	1524 95	76 40	258,227 1	14	5277 3 10	2376 12 10	1033 7 4	8686 29 —	244 5 11	13 6 —	6 16 —	8950 26 11	14 6 8	12 28 6	— — —	— — —	27 5 2	8978 2 1
Mai	167,731 52	124,048 26	13,640 77	305,420 55	899 68	42 20	306,352 63	79	5740 24 8	2369 29 4	875 20 9	9186 14 9	171 27 10	8 25 —	11 12 —	9378 19 7	9 26 9	15 14 6	— — —	— — —	25 11 3	9403 — 10
Juni	142,590 —	129,434 5	15,586 93	278,630 98	1050 28	36 —	279,717 26	9	4875 20 7	2423 21 6	967 22 2	8267 4 3	128 20 4	7 24 5	8 16 2	8422 5 2	14 22 8	29 19 1	— — —	6 — —	50 11 9	8472 16 11
Juli	190,417 —	154,747 83	15,410 38	259,575 29	1093 17	26 20	260,695 26	20	6602 5 2	2351 24 11	1030 24 11	11,034 25 —	130 13 2	5 24 1	19 10 10	11,199 12 1	18 23 2	14 26 1	— — —	— — —	33 23 3	11,224 6 4
August	165,500 —	158,128 41	15,912 5	331,630 36	1038 70	46 40	332,715 46	14	5825 1 —	2319 22 2	1327 1 —	10,271 24 2	163 8 10	9 28 4	12 18 —	10,487 19 4	16 22 10	43 28 6	— — —	— — —	60 21 4	10,548 10 8
September	162,430 —	128,106 99	20,462 47	311,029 46	1899 71	56 —	312,970 17	14	5874 27 6	2273 25 —	1670 9 3	10,119 5 9	205 25 0	8 22 9	12 18 —	10,345 17 3	20 9 3	69 12 6	— — —	— — —	89 21 9	10,435 9 —
October	182,715 —	128,432 11	15,764 98	326,952 7	1283 77	140 20	328,676 54	15	6082 25 —	2676 6 4	1072 11 7	10,831 12 11	204 21 5	24 16 3	12 4 —	10,672 34 6	17 17 5	42 11 5	— — —	— — —	59 28 10	10,732 23 4
November	189,955 12	122,161 64	16,392 12	328,409 89	1342 26	103 90	329,855 5	3	7101 19 7	2333 10 9	1111 22 6	10,547 22 10	169 19 5	18 11 4	6 3 —	10,741 26 7	20 20 11	47 26 4	— — —	— — —	68 17 —	10,810 13 7
December	206,762 —	116,060 66	19,269 93	342,092 59	1518 83	106 10	343,717 52	2	7741 7 5	2514 21 5	1330 8 1	11,585 6 11	223 10 2	18 12 2	— 18 2	11,827 17 5	25 16 8	52 12 10	— — —	— — —	78 — 6	11,905 17 11
In Summa	2,040,866 99	1,434,973 36	195,378 38	3,691,619 13	15,406 99	776 50	3,707,802 62	199	73,283 5 7	31,415 9 8	13,224 4 6	116,924 18 9	2067 11 5	130 4 6	126 27 2	119,283 2 10	184 13 10	413 12 8	— — —	6 — —	612 26 6	119,876 29 4

In der Richtung von Soest nach Dortmund.

Monat.	Frachtgut: Kohlen und Coaks Ctr. Pfd.	Frachtgut: I. Klasse Ctr. Pfd.	Frachtgut: II. u. III. Klasse Ctr. Pfd.	Frachtgut: in Summa Ctr. Pfd.	IV. Kl. Eilgut. Ctr. Pfd.	Postgut. Ctr. Pfd.	Summa totalis. Ctr. Pfd.	Pferde Stck.	Einnahme aus dem Transport: der Kohlen und Coaks Thlr. Sgr. Pf.	der Güter I. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	der Güter II. u. III. Klasse Thlr. Sgr. Pf.	in Summa Thlr. Sgr. Pf.	IV. Klasse des Eilguts Thlr. Sgr. Pf.	Postgut Thlr. Sgr. Pf.	des Viehs Thlr. Sgr. Pf.	in Summa totalis Thlr. Sgr. Pf.	An Neben-Erträgen: Provision für Nachnahme und hohe Versicherungen Thlr. Sgr. Pf.	Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Brief-Schreibe-geld, Strafwagenmiete Thlr. Sgr. Pf.	Bestellungsgeld und Ueberzeugungsgebühren pr. Dispositionsbrief Strickrd. Thlr. Sgr. Pf.	Gleisnahe-Zahlzeuge u. Gespanne Thlr. Sgr. Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr. Sgr. Pf.	Ganze Einnahme aus dem Güter-Transport Thlr. Sgr. Pf.
Januar	6130 —	96,602 40	13,112 2	115,969 42	737 99	67 —	116,674 40	261	72 1 8	4502 12 10	994 25 2	5570 9 8	228 3 —	11 3 10	48 11 8	5857 28 3	12 23 11	52 10 11	— — —	— — —	66 4 10	5524 3 —
Februar	3050 —	83,114 72	17,750 30	103,935 3	220 92	76 80	104,232 75	169	36 23 11	2346 4 4	829 15 10	3212 16 1	43 — 10	12 29 —	91 13 5	3359 29 4	10 24 2	17 16 6	— — —	— — —	28 10 8	3388 10 —
März	1350 —	97,693 85	19,559 64	99,602 49	284 42	77 50	99,964 61	338	16 4 9	2938 — —	842 14 7	3796 19 4	40 16 6	14 21 2	136 — 6	3987 27 6	11 22 5	13 18 3	— — —	— — —	25 10 8	4013 8 2
April	851 —	91,246 30	13,967 60	106,099 30	361 14	105 50	106,565 94	293	10 19 —	2957 24 1	1188 — 3	4094 11 6	83 20 8	19 4 10	93 10 7	4379 19 7	10 7 3	13 — 1	— — —	— — —	23 7 4	4402 26 11
Mai	1500 —	95,448 8	13,526 10	110,774 18	606 16	144 80	111,519 14	982	23 — —	3319 13 2	1099 26 7	4442 9 9	18 7 7	20 8 5	320 29 9	4801 25 6	10 16 6	15 14 6	— — —	4 — —	30 1 —	4831 26 6
Juni	6900 —	92,332 16	13,926 33	113,063 39	602 4	76 20	113,541 63	556	18 25 5	3347 11 7	1144 25 8	4511 2 8	60 22 10	13 3 2	299 3 9	4884 2 5	9 1 10	29 21 9	— — —	— — —	38 23 7	4922 26 —
Juli	1000 —	129,970 75	12,953 14	144,013 89	454 84	107 —	144,575 73	553	13 5 1	3256 17 5	1039 28 4	4340 20 10	52 5 2	19 28 8	188 29 —	4601 23 8	9 2 1	15 — 9	— — —	— — —	24 2 10	4625 26 6
August	950 —	65,171 25	12,842 2	78,963 27	472 64	86 —	79,486 91	481	12 5 —	2495 4 11	1040 15 6	3547 25 5	39 3 9	17 2 9	116 18 6	3720 30 5	14 2 2	21 2 8	— — —	— — —	35 4 11	3755 25 4
September	500 —	89,385 49	13,367 31	102,248 80	579 59	119 —	102,947 39	243	6 15 —	3261 4 6	1026 19 9	4294 9 3	190 11 11	22 20 8	83 5 4	4590 17 2	17 17 2	46 5 2	— — —	— — —	63 22 4	4654 9 6
October	1045 —	92,091 46	13,517 30	106,653 76	497 34	92 70	107,244 20	323	12 16 —	3969 9 3	1122 23 10	5043 19 1	111 4 7	15 4 —	103 7 3	5273 6 10	12 — 4	20 13 —	— — —	11 10 6	46 23 10	5323 — 8
November	1500 —	99,129 89	14,717 13	115,616 2	626 83	13 —	116,279 85	442	18 — —	4236 3 7	1084 11 5	5339 15 —	134 11 3	13 26 6	192 17 6	5680 10 3	7 13 8	23 5 11	— — —	78 28 —	109 12 7	5789 22 10
December	2100 —	100,113 2	13,135 80	115,348 82	771 33	75 —	116,195 15	319	25 20 —	4234 6 3	1069 21 9	5329 18 —	138 28 7	14 17 10	73 1 7	5556 6 —	10 9 3	16 7 1	— — —	65 4 9	91 23 1	5647 27 1
In Summa	22,284 —	1,129,092 78	163,274 64	1,312,223 42	5723 84	1052 50	1,319,999 76	4958	266 17 10	40,443 21 11	12,402 18 10	53,112 28 7	1140 18 8	184 20 10	1742 29 9	56,196 6 10	135 20 9	284 26 8	— — —	182 13 3	583 — 8	56,779 7 6
Total-Summa	2,063,152 99	2,564,065 34	359,653 22	5,003,842 55	21,130 83	1828 —	5,026,802 38	5157	73,551 23 5	71,859 1 7	25,626 23 4	170,037 18 4	3208 — 1	314 25 4	1868 25 11	175,459 9 8	320 4 7	698 9 4	— — —	188 13 3	1196 27 2	176,656 6 10

Hiervon kommen auf den

Bremen-Verkehr	1,677,552 99	2,109,001 34	67,727 12	3,853,281 45	3594 83	— —	3,856,876 28	4798	62,244 17 11	45,273 6 10	4708 4 6	112,226 1 3	336 11 11	— — —	1495 21 6	114,078 4 8	101 — 7	552 3 8	— — —	19 — —	666 4 3	114,744 8 11
Rheinisch-Thüringischer Verkehr	190,600 —	468,815 —	291,326 10	1,150,541 10	17,535 90	— —	1,168,097 —	359	10,307 5 6	26,586 24 9	20,918 16 10	57,811 17 1	2851 18 2	— — —	373 4 5	61,036 0 8	226 4 —	146 5 8	— — —	168 13 3	540 22 11	61,567 2 7
Post-Verkehr	— —	— —	— —	— —	— —	1829 —	1829	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	344 25 4	— — —	344 25 4	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	344 25 4

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

estellt.

des iehs.			in Summa totalis.			An Neben-Erträgen. Provision für Nachnahme und hohe Versicherungen.			Lager-, Lade-, Wage-, Fracht-Briefschreibegeld, Strafwagenmiethe.			Bestättergeld und Ueberganggsgebühren pr. Döppersberg Steinbeck.			Eisenbahn-Fahrzeuge u. Equipagen.			Summa der Neben-Erträge.			Ganze Einnahme aus dem Güter-Transport.		
	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
	18	—	9957	2	9	13	7	5	53	11	—	—	—	—	—	—	—	66	18	5	10,023	21	2
	16	—	7862	13	2	9	5	1	17	16	7	—	—	—	—	—	—	26	21	8	7889	4	10
	27	—	9455	27	1	13	11	—	13	14	7	—	—	—	—	—	—	26	25	7	9482	22	8
	16	—	8950	26	11	14	6	8	12	28	6	—	—	—	—	—	—	27	5	2	8978	2	1
	12	—	9378	19	7	9	26	9	15	14	6	—	—	—	—	—	—	25	11	3	9404	—	10
	16	2	8422	5	2	14	22	8	29	19	1	—	—	—	6	—	—	50	11	9	8472	16	11
	10	10	11,190	13	1	18	27	2	14	26	1	—	—	—	—	—	—	33	23	3	11,224	6	4
	18	—	10,457	19	4	16	22	10	43	28	6	—	—	—	—	—	—	60	21	4	10,518	10	8
	18	—	10,345	17	3	20	9	3	69	12	6	—	—	—	—	—	—	89	21	9	10,435	9	—
	4	—	10,672	24	6	17	17	5	42	11	5	—	—	—	—	—	—	59	28	10	10,732	23	4
	3	—	10,741	26	7	20	20	11	47	26	1	—	—	—	—	—	—	68	17	—	10,810	13	7
	18	2	11,827	17	5	25	16	8	52	13	10	—	—	—	—	—	—	78	—	6	11,905	17	11
	27	2	119,263	2	10	194	13	10	413	12	8	—	—	—	6	—	—	613	26	6	119,876	29	4
	11	8	5457	28	2	12	23	11	53	10	11	—	—	—	—	—	—	66	4	10	5524	3	—
	13	5	3359	29	4	10	24	2	17	16	6	—	—	—	—	—	—	28	10	8	3388	10	—
	—	6	3987	27	6	11	22	5	13	18	3	—	—	—	—	—	—	25	10	8	4013	8	2
	10	7	4279	19	7	10	7	3	13	—	1	—	—	—	—	—	—	23	7	4	4302	26	11
	29	9	4801	25	6	10	16	6	15	14	6	—	—	—	4	—	—	30	1	—	4831	26	6
	3	9	4884	2	5	9	1	10	29	21	9	—	—	—	—	—	—	38	23	7	4922	26	—
	29	—	4601	23	8	9	2	1	15	—	9	—	—	—	—	—	—	24	2	10	4625	26	6
	18	6	3720	20	5	14	2	2	21	2	9	—	—	—	—	—	—	35	4	11	3755	25	4
	5	4	4590	17	2	17	17	2	46	5	2	—	—	—	—	—	—	63	22	4	4654	9	6
	7	2	5275	6	10	12	—	4	20	13	—	—	—	—	14	10	6	46	23	10	5322	—	8
	17	6	5680	10	3	7	13	8	23	5	11	—	—	—	78	28	—	109	17	7	5789	27	10
	1	7	5556	6	—	10	9	3	16	7	1	—	—	—	65	4	9	91	21	1	5647	27	1
	28	9	56,196	6	10	135	20	9	284	26	8	—	—	—	162	13	3	583	—	8	56,779	7	6
	25	11	175,459	9	8	330	4	7	698	9	4	—	—	—	168	13	3	1196	27	2	176,656	6	10
	21	6	114,078	4	8	104	—	7	552	3	8	—	—	—	10	—	—	666	4	3	114,744	8	11
	4	5	61,036	9	8	226	4	—	146	5	8	—	—	—	158	13	3	530	22	11	61,567	2	7
	—	—	344	25	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	344	25	4

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zusammenstellung

des

Gesammt-Güter-Verkehrs nach Monaten und Verbänden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Strecke Elberfeld - Dortmund.

Monat.	Binnen-Verkehr. Gewicht. Ctr.	Pfd.	Ertrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Rheinisch-Bergischer Verband. Gewicht. Ctr.	Pfd.	Ertrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Rheinisch-Thüringischer Verband. Gewicht. Ctr.	Pfd.	Ertrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	789,229	45	25,107	9	4	39,340	—	1559	25	1	57,954	70	3509	25	10
Februar	805,605	54	25,974	1	11	53,127	10	2067	11	4	44,576	40	2639	6	10
März	874,855	19	27,700	17	8	52,916	20	2151	7	5	53,926	—	3213	7	8
April	939,315	69	29,174	28	10	54,734	20	2212	20	6	46,258	80	2974	13	5
Mai	957,211	68	30,268	16	11	63,711	—	2529	6	7	47,679	90	2705	19	6
Juni	932,358	28	30,107	26	6	52,632	90	2059	9	10	46,681	20	2799	16	10
Juli	928,197	94	28,875	10	5	54,071	40	2066	26	—	53,797	—	3010	27	4
August	873,457	42	25,869	19	2	83,470	80	2392	11	6	48,431	70	2994	16	7
September	904,782	88	28,738	4	8	90,991	40	2480	9	6	59,735	80	4090	22	1
October	991,891	58	31,890	17	10	101,458	—	2843	17	7	55,665	40	3528	25	1
November	980,554	29	31,970	16	10	124,413	20	3104	10	1	52,210	90	3757	29	11
December	1,028,750	12	33,801	26	—	83,520	10	2438	4	—	58,852	—	3966	28	1
Summa	11,006,210	6	349,479	16	1	854,386	30	27,905	9	5	625,759	80	39,191	29	1

Monat.	Ostfriesisch-Rheinischer Verband. Gewicht. Ctr.	Pfd.	Ertrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Post-Verkehr. Gewicht. Ctr.	Pfd.	Ertrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Uebergangsgebühren von Döppersberg nach Steinbeck. Thlr.	Sgr.	Pf.	Total. Gewicht. Ctr.	Pfd.	Ertrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	—	—	—	—	—	551	60	68	7	7	127	7	5	887,075	75	30,372	15	3
Februar	—	—	—	—	—	585	20	73	23	7	136	6	5	903,894	24	30,890	20	1
März	—	—	—	—	—	731	60	89	25	11	210	22	—	982,428	99	33,365	20	8
April	—	—	—	—	—	649	60	82	3	5	261	26	5	1,040,958	29	34,706	2	4
Mai	—	—	—	—	—	616	80	83	21	4	220	10	3	1,069,219	38	35,807	14	9
Juni	—	—	—	—	—	635	30	77	6	1	190	15	7	1,032,307	68	35,234	14	10
Juli	—	—	—	—	—	646	60	77	6	4	194	—	7	1,036,712	94	34,224	10	8
August	—	—	—	—	—	710	90	84	17	1	102	3	3	1,006,070	82	31,443	7	—
September	—	—	—	—	—	737	90	89	29	6	94	7	2	1,056,237	98	35,493	13	5
October	—	—	—	—	—	790	40	101	5	6	82	22	11	1,149,805	38	38,446	28	11
November	3,563	30	632	2	5	820	20	100	22	3	96	19	3	1,174,561	89	39,662	10	9
December	3,747	30	590	27	10	719	20	89	9	1	118	26	5	1,185,588	72	41,006	1	7
Summa	7,310	60	1223	—	3	8195	30	1017	27	8	1835	17	8	12,524,862	6	420,653	10	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zusammenstellung

des Gesammt-Güter-Verkehrs nach Monaten und Verbänden.

2. Strecke Dortmund-Soest.

Monat.	Binnen-Verkehr.					Rheinisch-Thüringischer Verband.					Post-Verkehr.					Total.				
	Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.		
	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr.	Pfd.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar . . .	317,426	94	9320	6	4	100,538	50	6205	11	10	123	20	22	6	—	418,088	64	15,547	24	2
Februar . . .	266,410	84	7326	26	8	74,272	10	3927	8	8	116	40	23	9	6	340,799	34	11,277	14	10
März	326,170	66	8832	28	2	86,777	10	4635	10	11	139	80	27	21	9	413,087	56	13,496	—	10
April	281,253	5	8591	29	10	84,358	—	4656	18	4	181	70	32	10	10	365,792	75	13,280	29	—
Mai	336,771	47	9865	13	10	80,713	30	4341	10	1	153	20	29	3	5	417,637	97	14,235	27	4
Juni	322,506	99	9289	4	2	70,738	70	4085	11	2	112	20	20	27	7	393,357	89	13,395	12	11
Juli	365,849	19	11,064	18	8	141,236	70	4759	21	5	123	70	25	22	9	507,209	59	15,850	2	10
August	317,861	68	9704	18	10	94,209	—	4542	16	1	124	10	27	1	1	412,194	78	14,274	6	—
September . .	314,463	86	9494	24	1	102,000	60	5563	10	—	164	—	31	14	5	416,628	46	15,089	18	6
October . . .	338,154	4	10,370	21	3	97,512	—	5644	12	7	233	40	39	20	2	435,899	44	16,054	24	—
November . .	340,506	49	10,726	20	1	105,511	30	5841	13	6	176	20	32	7	10	446,193	99	16,600	11	5
December . .	329,501	17	10,156	7	—	130,229	70	7364	8	—	181	10	33	—	—	459,911	97	17,553	15	—
Summa . .	3,856,876	38	114,744	8	11	1,168,097	—	61567	2	7	1829	—	344	25	4	5,026,802	38	176,656	6	10

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Leistungen

der

Personen-Wagen und deren Unterhaltungskosten.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Anzahl der Achsen des Betriebswagens.	Achsmeilen sind durchlaufen auf eigenen Bahn in gewöhnlichen Jahren.	auf eigenen Bahn in Schaltjahren.	auf fremden Bahnen.	in Summa.	von fremden Wagen auf eigener Bahn.	Jede Achse hat durchschnittlich durchlaufen	Es sind gefördert eine Meile weit: An Personen-Gewicht (die Personen zu 1½ Ctr. gerechnet).	An Wagen-Eigengewicht.	Bruttolast im Ganzen.	Bruttolast pro jede Meile Bahn.	Bruttolast pro Achsmeile.	Von den vorhandenen Eisenbahnen waren durchschnittlich benutzt in Procenten.	Die Einnahme aus dem Personenverkehr [illegible] Gewicht Ueberhaupt [illegible]
Stück	Achsmeilen.					Meilen.			Centner.				Thlr.
96 excl. der Reserve-Achsen.	414104,15		23731,71	437835,19	118055,15	4560,19	3,737,008	24,575870,18	28,312878,8	1,905,307,166 7,13 P. N. 7,13 D. S. 14,66 N.	68,05	39%	222,[illegible] incl. [illegible]

15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.
Nr. der Lokomotive.	Reparaturkosten excl. Neubeschaffung für die laufende Reparatur.	Einnahme für alte Materialien.	In Summa (Reparatur- und Neubeschaffungskosten für alte Materialien).	Kosten pro Achsmeile verausgabt.	in Procenten. der Beschaffungskosten.	der Einnahme exclusive Art. 14.	Schmieren. Material. Wagenschmiere.	Rüböl.	u.	in Summa Schmiere.	Kosten des Materials und Arbeitslohns zusammen.	pro Achsmeile. Schmiere.	Kosten.	Putzen. Material. Papierstr.	Seife.	Putzen. Kosten. Tagelohn.	Material u. Tagelohn zusammen.	pro Achsmeile. Papierstr.	Seife.	Kosten.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pf.	%	%	Pfunde.				Thlr.	Seife.	Kosten.	Pfd.	Pfd.	Thlr.	Thlr.	Pfd.	Pfd.	Pf.
[illegible]	7810 5 Sgr. 4 pf.	202. 22 Sgr. 6 pf.	7607 22 Sgr. 10 pf.	6,24	8,1	3,12	1045	8639	—	9684	1552 12 Sgr. 2 pf.	0,1107	1,28	1849	609	911 3 Sgr. 9 pf.	1077 20 Sgr. 11 pf.	0,1	0,01	0,09

Bemerkung.

1. Angabe der wesentlichsten Ersatzstücke. 13 Achsfutter, 19 Bogenfedern, 6 Puffer, — Feder, — Gummiringe, — Bolzen, — Nothketten, — Nothhaken, 34 Tyres.

2. Es sind Räder abgedreht: 134 Paar mit Hinzurechnung der neu bezogenen. (Mit Zurechnung der neuen Tyres und Räder ergibt sich, daß ein Rad durchschnittlich 3267,4 Meilen [illegible] bis zur Abdrehung.)

3. Achsbrüche sind vorgekommen: Am 13 Juni 1856, brach kurz vor Station Hagen, 3,8 Meilen von Elberfeld beim Personenzuge an den 6rädrigen mit einer Bremse versehenen Personenwagen III. Klasse Nro. 18, die Mittelachse. Dieselbe war eine Patentbindeachse von J. H. Harkort zu Harkorten geliefert und 8 Jahre alt. Der Bruch war vollständig, an der Innenkante der Nabe, bei vermeldeter Geschwindigkeit resp. Bremsung und beim Passiren von Weichen und Curven erfolgt. Die Bruchfläche war vollständig beschmutzt und hatte anscheinend einen alten Einbruch. Der Wagen hat eine Ladungsfähigkeit von 90 Zoll-Centner, ein Eigengewicht von 179,18 Zoll-Centner und war mit circa 50 Zoll-Centner beladen. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen circa 16000 Meilen und seit der letzten Revision 2098,68 Meilen. Die Federn des Wagens sind Bogenfedern und haben eine Länge von 38½.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	
Anzahl			Eigengewicht der Wagen pro Achse.	Maximal-Netto-Belastung pro Achse.	Achsmeilen sind durch				
					auf eigener Bahn				
der Gepäck-	der Güter-	in Summa.			von den Gepäck-	von den Güter-	von den Arbeits-	im Ganzen.	
Wagen.			Centner.		Wagen.				
16	808	824 †6 alte Arbeits- und 3 alte Stationswagen.	48,00 durchschnittlich.	(durchschnittliche Ladungsfähigkeit pro Achse 63,55)	214,672,5	1,058,585,6	—	1,273,258,1	1

1. Angabe der wesentlichsten Ersatzstücke:

207 Achspfannen, 16 Bogenfedern, 91 Puffer, — Federn, 397 Gumm

2. Es sind Räder abgedreht:

419 Paar mit Hinzurechnung der neubezogenen. (Mit Hinzurechnung d

3. Achsbrüche sind vorgekommen:

a) Am 11. Juni 1856 zwischen Werl und Soest, Station 13,5, bei ein Jahren 1846 und 1847 von J. C. Harkort zu Harkorten gelieferten. freier Bahn und bei voller Fahrt bemerkt. Der Wagen hat eine Ladur und seit der Revision 567,1 Meilen. Die Federn des Wagens sind 3

b) Am 20. August 1856 wurde bei Revision des 4 rädrigen unbedeckten G 1847 von J. C. Harkort zu Harkorten gelieferten. Der Bruch war Ctr. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca 9000 Meilen und seit

c) Am 21. August 1856 brach bei Zeche Johann Erbstollen 6,5 Meilen v gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. C. Harkort zu bei voller Fahrt bemerkt. Der Wagen hat eine Ladungsfähigkeit von 1 1991,6 Meilen. Die Federn des Wagens sind 3 Fuß lang, haben 14

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.
Angabe					Achsmellen sind durchlaufen							Fremde			Es ist gefahren eine Meile weit						
					auf eigener Bahn				auf fremden Bahnen												
Tag der Abfahrt.	Tag der Ankunft.	Nummer.	Gewicht der Ladung pro Achse.	Wagen- und Achsenzahl der Ladung pro Achse.	von der Abfahrt	von der Station	von der Station	in Summa	von der Abfahrt	von der Station	in Summa	Wagen	Achsen	Zahl der durchlaufenen Achsen	in Abfahrt	in Zugangen	Dampf- wagen.	Bad, Pferde, Handw.	in Summa	in Wagen-Eigengewicht	in Wagen
Wagen			Centner.		Meilen				Meilen			Achsen		Meilen	Kilometer						
14.	8/8	8/8	45,00	Leerer Wagen mit Kohlen und Steinen	214,072,0	1,059,505,0	—	1,273,250,0	11,402,0	361,625,0	373,091,0	6993,144,0	931,00		144,093	64,452,419	901	90,413	64,673,826	78,801,303,0	143,475,200,0

Bemerkungen:

1. Angabe der eisenbahnlichen Gelegenheiten:
307 Schiffstonnen, 28 Dampfschiffe, 10 Kähne, — Pferde, 207 Gespannfuhren, — Karrenfuhren, — Karrenschuben, 150 Tonnen. —
2. Auf einer Bahn abgefahren:
419 Pferde mit Gespannfuhren für Handwerker. (Mit Abgrenzung bei neuem Tarif und Bilder angibt 84, und ein Rad durchschnittlich 2000,0 Meilen durchfährt, bis zur Abfahrung.
3. Durchfahrt durch ausgeschlossen:

a) Am 11. Juni 1846 geladen Blei und Stahl, Station 13,0, bei einem Gütergange, an von mit einer Bremse versehenen 4-achsigen unbedeckten Güterwagen Nr. 207 die Achse war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. G. Harkort zu Harkortsberg gebauten. Der Bruch war vorhanden auf beiden Seiten an der Innenkante der Nabe nach innerhalb erfolgt und zeigte beide Flächen alte Gebrüche. Der Bruch wurde auf beiden Seiten und bei neuer Achse bemerkt. Der Wagen hat eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Fuß-Sec., die Eigengewicht von 14,0 Fuß-Sec. und war belastet mit 100 Fuß-Sec. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten 367,0 Meilen. Die Zeiten der Wagens hat 3 Fuß lang, haben 14 Bilder und Gehänge.

b) Am 31. August 1846 geriet bei Meerbeck ein 4-achsiger unbedeckter Güterwagen Nr. 343 durch einen Bruchbolzen-Achsen ein Rad ab. Die Achse war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. G. Harkort zu Harkortsberg gebauten. Der Bruch war vorhanden nach gelegentlichen und zeigte hinter der Nabe. Der Wagen hat keine Bremse, 100 Fuß-Sec. Fahrgeschwindigkeit und ein Eigengewicht von 60,0 Fuß-Sec. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten Revision 1000,0 Meilen. Die Zeiten des Wagens hat 3 Fuß lang, haben 14 Bilder und Gehänge.

c) Am 31. August 1846 durch ein Jahr Jahrens Achsbrüchen 6,0 Meilen von Elberfeld, beim Gütergange an von mit einer Bremse versehenen 4-achsigen bedeckten Güterwagen Nr. 304 eine Achse. Dieselbe war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. G. Harkort zu Harkortsberg gebauten. Der Bruch war vorhanden nach innerhalb erfolgt und zeigte alte Gebrüche. Der Bruch wurde auf beiden Seiten bei neuer Achse bemerkt. Der Wagen hat eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Fuß-Sec., ein Eigengewicht von 41,0 Fuß-Sec. und war belastet. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten Revision 1000,0 Meilen. Die Zeiten des Wagens hat 3 Fuß lang, haben 14 Bilder und Gehänge.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.
			Die Wagen haben			Reparaturkosten excl. Neuanschaffung.							Schmieren.							Fuhren.						
		Betrieb ist geführt in Prozenten von der Magnetbelastung.	leer	beladen	Die Gesamtbelastung incl. Gewicht.	Sie betrugen	Sie betrugen	Die betrugen für alle Wagen	Kosten für Ersatz und Reparatur von neuen Wagen, bei Umbauten und alten Material.	Jahre	pro Achse	in Prozenten.	Material.				Kosten der Materialien und Schmierlohn pro Quantum	pro Schmierz.		Material.	Kosten.		pro Schmierz.			
			Achsen.			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.			bei Bahnhofs-Angestellten.	bei Bahnhofs-Arbeitern.	Wagen-Schmieren.	Rädern.	Wagenfett.	in Pfunden Schmiere.	Thlr.	Pfg.	Pfennigen.	Thlr.	Pfg.	Pfennigen.	Thlr.	Pfg.	Pfennigen.
14.	8/8	45,00	1,030,349,0 (leere Wagen und 1000,151,0 beladene Wagen.		6000,020 (incl. Dampfmaschinen-Gewicht.	70 (Reparaturen 20 und Anschaffungen.	18,334 Thlr. 16 Sgr. 5 pf.	704	17,630 Thlr. 16 Sgr. 5 pf.	3,00	1,00	2,00	3931	32,484	—	30,415	5877 Thlr. 16 Sgr. 7 pf.	0,000	1,000	—	—	—	—	—	—	—	—

Am 17. October 1846 durch geladen Blei und Weiten, 3 Meilen von Elberfeld, beim Gütergange an von mit einer Bremse versehenen 4-achsigen bedeckten Güterwagen Nr. 80 eine Achsbrüche. Dieselbe war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. G. Harkort zu Harkortsberg gebauten. Der Bruch war vorhanden an der Innenkante der Nabe erfolgt und zeigte alte Gebrüche. Der Bruch wurde auf beiden Seiten bei neuer Achse bemerkt. Der Wagen hat keine Bremse, eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Fuß-Sec., ein Eigengewicht von 117,0 Fuß-Sec. und war belastet. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten Revision 720,0 Meilen. Die Zeiten des Wagens hat 3 Fuß lang, haben 17 Bilder und Gehänge.

Am 22. October 1846 durch auf der Hellweg-Bahn geladen Bleiwaren und Bremsberg, Station 7,00, beim Gütergange an von mit einer Bremse versehenen 4-achsigen bedeckten Güterwagen Nr. 10 eine Achsbrüche. Dieselbe war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den von J. G. Harkort zu Harkortsberg in den Jahren 1846 und 1847 gebauten. Der Bruch war vorhanden, hinter der Nabe erfolgt und zeigte alte Gebrüche. Der Bruch wurde auf beiden Seiten und bei neuer Achse bemerkt. Der Wagen hat eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Fuß-Sec., ein Eigengewicht von 100 Fuß-Sec. und war belastet mit 100 Fuß-Sec. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten Revision 384,0 Meilen. Die Zeiten des Wagens hat 3 Fuß 7½ Fuß lang, haben 17 Bilder und Gehänge.

Am 20. October 1846 durch geladen Blech und Dortmund, Station 3,0, beim Gütergange an von 4-achsigen bedeckten Güterwagen Nr. 80 eine Achsbrüche. Dieselbe war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. G. Harkort zu Harkortsberg gebauten. Der Bruch war vorhanden, auf beiden Seiten und bei neuer Achse an der Innenkante der Nabe erfolgt und zeigte alte Gebrüche. Der Wagen hat keine Bremse, eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Fuß-Sec., ein Eigengewicht von 110 Fuß-Sec. und war belastet. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten Revision 600,0 Meilen. Die Zeiten des Wagens hat 3 Fuß 7½ Fuß lang, haben 17 Bilder und Gehänge.

Am 7. Dezember 1846 durch auf der Hellweg-Bahn geladen Blei in der Nähe von Dortmund, Station 19,0, beim Gütergange an von 4-achsigen bedeckten Güterwagen Nr. 101 eine Achsbrüche. Dieselbe war eine Patentachsbüchsenachse und gehörte zu den in den Jahren 1846 und 1847 von J. G. Harkort zu Harkortsberg gebauten. Der Bruch war vorhanden, auf beiden Seiten und bei neuer Achse und bei neuer Achse an der Innenkante der Nabe erfolgt und zeigte alte Gebrüche. Der Wagen hat keine Bremse, eine Fahrgeschwindigkeit von 100 Fuß-Sec.; ein Eigengewicht von 100,0 Fuß-Sec. und war mit 100 Fuß-Sec. belastet. Die Achse hatte überhaupt durchlaufen ca. 9000 Meilen und bei der letzten Revision 1000,0 Meilen. Die Zeiten des Wagens hat 3 Fuß 9 Fuß lang, haben 13 Bilder und Gehänge.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Postwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Anzahl der Postwagen.		Diese sämmtlichen Postwagen			Während des Betriebsjahres 1856 haben diese Postwagen			
6= rädrige	4= rädrige	haben ein Eigengewicht von	können eine Maximal-Netto-Belastung tragen von zusammen	kosteten bei der Neubeschaffung inclusive Achsen u. Räder	Reparaturkosten verursacht	Netto-Ladung gefördert Centner 1 Meile weit	Achsmeilen durchlaufen	**Bemerkungen.**
Stück	Stück	Zoll-Centner	Zoll-Centner	Thlr	Thlr.	Zoll-Centner	Achsmeilen	
5	—	986,0	450	—	985 27 Sgr.	—	79,595,5	Die Wagen sind mit Ausschluß der Achsen und Räder von der Post-Verwaltung beschafft. Ein darin befindlicher Raum wird zur Beförderung des Passagiergepäcks für Eisenbahnzwecke benutzt

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Reparaturkos

27.	28.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

…schen Eisenbahn, deren Reparaturkosten und Verbrauch an Brenn- und Schmier-Material im Jahre 1856.

24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	40.a	40.b	41.	41.a	42.	43.	44.	45.	46.
…fsfuhrleistung auf eine Meile reduzirt					Durchschnittliche Belastung des Zuges					Kosten der Transport-Verwaltung pro Ctr. Bruttolast excl. der Reinigungs	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brenn-Material.										Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Bemerkungen.
Gewicht		Brutto-Gewicht			Personen		Güter	Personen und Güter					für Schnellzüge.	für Personenzüge.	für Güterzüge.	für Arbeits, materialien-züge.	Coaks	Kohlen	zum Anheizen und Stationiren Coaks	zum Anheizen und Stationiren Kohlen	im Ganzen	pro Nutzmeile	im Ganzen	pro Nutzmeile	
der Locomotiven	der Tender	im Ganzen	pro Meilenlänge	pro Nutzmeile	Anzahl	Gewicht à Person 1½ Ctr. gerechnet		incl. Wagen-Gewicht	excl. Wagen-Gewicht		im Ganzen	pro Nutzmeile	excl. Anheizen und Stationiren.												
Centnermeilen						Ctr.	Ctr.	Centner		Pfg.	Cub.-Fuß	Cub.-Fuß	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Thlr.	Pfg.	
2,055,600,0	1,139,580,0																413,969	6042	216,120	4500	640,631	159,91			Die in der vorjährigen Nachweisung aufgeführten Locomotiven Nr. 1 und 2 sind, erstere im Jahre 1852, letztere im Jahre 1850, außer Betrieb gesetzt und wegen gänzlicher Unbrauchbarkeit als altes Material verkauft.
1,976,950,0	1,087,322,5																432,300	35,000	173,318	5712	646,330	167,35			
2,002,374,0	1,112,430,0																448,234	14,010	168,920	4300	635,464	158,49			
1,982,834,0	1,112,815,0																431,945	3850	158,790	—	594,585	147,07			
1,014,660,0	732,810,0																214,347	17,900	39,050	5000	276,297	122,42			Die unter Pos. 5 und 6 hier aufgeführten Locomotiven Nr. 1 und 2 sind im Jahre 1856 von A. Borsig in Berlin gefertigt.
173,160,0	125,060,0																29,725	8000	8850	1550	48,125	125,04			
3,179,070,0	2,295,995,0																591,867	36,097	160,770	10,000	798,734	113,04			Pos. C b. und D fallen aus. Die Berlin-Märkische Eisenbahn besitzt keine Güterzug-Locomotive mit ungeschützten Treibrädern; auch keine Locomotive mit der Kirchweger'schen Condensations-Vorrichtung.
3,112,110,0	2,247,635,0																656,557	15,000	163,990	3100	838,647	121,05			
2,701,125,0	1,950,812,0																534,482	16,974	168,270	3000	722,726	121,02			
913,126,0	507,292,0																332,567	5000	258,324	1746	597,637	355,19			
1,199,781,0	666,545,0																311,657	13,600	253,550	3000	581,807	257,42			
1,203,394,0	668,552,0																291,088	12,500	254,560	4000	562,148	243,42			
—	—																—	—	—	—	—	—			
918,621,0	510,345,0																207,460	10,000	230,785	1805	450,050	322,02			
638,911,0	358,572,0																220,103	4000	178,760	300	403,163	331,04			
827,610,0	464,475,0																65,228	177,789	189,030	50,000	482,047	579,03			
391,118,0	219,505,0																182,691	—	98,390	—	280,991	378,48			
751,564,0	469,727,0																178,808	10,920	275,500	2000	467,228	332,05			
737,296,0	460,872,0																216,951	5000	220,944	1666	444,561	317,02			
508,350,0	330,687,0																270,897	4000	276,490	400	551,787	642,04			
1,093,400,0	710,710,0																514,011	16,955	180,700	3000	744,666	363,27			
2,184,765,0	1,290,997,0																380,489	213,826	110,920	80,000	815,235	209,11			
1,623,930,0	959,595,0																119,336	261,000	196,647	70,503	647,486	245,24			
2,329,470,0	1,376,505,0																403,597	200,308	116,220	43,000	763,125	180,34			
1,892,660,0	1,118,390,0																115,569	300,000	195,8[illegible]7	72,433	683,859	221,79			
2,126,795,0	1,256,742,0																715,011	18,000	283,490	400	1,017,801	264,44			
2,074,490,0	1,225,835,0																697,668	23,300	216,040	3000	940,008	254,46			
2,054,690,0	1,214,135,0																745,570	27,200	215,050	10,000	997,820	270,47			
1,710,665,0	1,010,847,0																494,378	65,000	180,461	15,629	755,468	249,02			
1,462,230,0	864,045,0																274,920	119,133	75,800	30,000	499,853	118,18			
602,745,0	356,167,0																124,804	45,000	75,260	5200	250,264	244,05			
538,285,0	318,077,0																80,849	55,400	29,490	10,000	175,739	181,40			
106,865,0	63,147,0																25,992	6283	24,790	1000	58,065	396,04			
—	—																—	—	—	—	—	—			
—	—																—	—	—	—	—	—			
84,975,0	50,212,0																15,306	3000	19,316	334	37,956	323,38			
—	—																—	—	—	—	—	—			
—	—																—	—	—	—	—	—			
46174120,0	28267442,0	211182814,0	14211495	2410	336	504	3495	6296	3999	0,34	22,828 Cb. Zollmgh.	0,249	—	—	—	—	10,769,186	1,780,087	5,414,452	446,578	18,410,303	21,006	60,367 Thlr. 26 Sgr. 6 Pf.	248,0	

…altung sämmtlicher Locomotiven und Tender.

17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Verbrauch an					Verbrauch an		Kosten				Gesammtkosten für Unterhaltung etc. der Locomotiven			Bemerkungen.
Oel	Talg	Talgschmiere	Putzwolle	grüne Seife	Fett überhaupt		des Materials für Schmieren, Putzen ꝛc.	Arbeitslohn für Putzen	im Ganzen	pro Nutzmeile durchschnittlich	im Ganzen	pro Nutzmeile	pro Achsmeile	
zum Schmieren			zum Putzen		im Ganzen	pro Nutzmeile								
Pfund			Pfund		Pfund		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.	Thlr.	Pfg.	Pfg.	
37,718	5699	2372	20,625	3309	45,789	0,022	9917 Thlr. 9 Sgr. 6 Pf.	8441 Thlr. 20 Sgr. 9 Pf.	18,359 Thlr. — Sgr. 3 Pf.	75,41	46,936 Thlr. 9 Sgr. 11 Pf.	192,8	—	Achsbrüche sind im Jahre 1856 bei den Locomotiven und Tendern nicht vorgekommen. Außer den in Colonne 2–8 aufgeführten Ersatzstücken sind noch 2 complette Tag-Treibräder für die Locomotiven Hanover, Weser und Elberfeld beschafft worden.

Nachweisung über die Leistungen der Locomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, deren Reparaturkosten und Verbrauch an Brenn- und Schmier-Material im Jahre 1856.

Beilage XX.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	21a.
Nr. der Locomotive.		Geschichte: in Betrieb	in Reserve	unbrauchbar für die Fortsetzung	Zahl der Jahrgänge	Gefahrene Wagstrecken: von Güterzügen	von Personenzügen	von Gemischten Zügen	von Arbeitsmaschinenzügen	von vorspannen Arbeitsmaschinen	von sich frei bewegenden Zügen	Zahl der zurückgelegten Wegstrecken	Zahl der gebrauchten Jahre	Durchgangs-Stärke der: Cylinder	Siederohre	Heizrohre	Feuerbüchsen	Gefahrene Jahrwerke: ohne	mit Zug-maschinen, ohne Tendern gefahren worden	mit Zug-maschinen und Tendern gefahren worden	mit Zug-maschinen und Tendern ohne Wagen gefahren worden
		Tage	Tage	Tage		Meilen								Millimeter				Meilen			
A. Locomotiven, welche gewöhnlich für Personenzüge benutzt werden.																					
1.	Europa Nr. 5.	310	—	—	231	—	3400	2	356	1	61	4028						129,515	6121	197	—
2.	Rhine „ 8.	308	—	—	190	—	3792	26	29	24	81	3942						109,491	3600	1212	22
3.	Westphalia „ 6.	308	—	—	183	—	3981	38	—	2	51	4009						83,914	4189	541	—
4.	Zetter „ 11.	1003	—	—	117	—	4034	5	3	—	5	4047						109,202	6027	—	—
B. Locomotiven, welche gewöhnlich zu Schnellzügen benutzt werden.																					
5.	Berg Nr. 1.	893	—	—	37	1194	1198	—	—	—	1	2193						60,837	2529	—	—
6.	Mark „ 6.	893	—	—	14	192	192	—	—	—	—	384						19,202	303	—	—
7.	Ruhr „ 23.	893	—	—	239	3321	3312	—	—	—	29	3662						199,624	16,329	—	—
8.	Rhein „ 24.	893	—	—	234	3417	3403	1	—	—	35	6895						196,630	16,300	—	—
9.	Wesel „ 25.	893	—	—	235	3529	3394	—	13	9	49	3861						113,984	6813	190	—
C. Locomotiven, welche gewöhnlich zu Güterzügen benutzt werden. (mit gekuppelten Treibrädern.)																					
10.	Wupper Nr. 3.	929	—	—	194	7	31	1200	37	31	318	1600						89,749	2148	2121	581
11.	Ruhr „ 4.	928	—	—	194	—	23	1629	271	21	163	2124						63,398	3010	3967	793
12.	Dortmund „ 8.	929	—	—	231	—	2	461	1410	29	119	2000						63,613	3032	2942	742
13.	Bremen „ 9.	928	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—
14.	Elger „ 10.	928	—	—	233	—	13	273	1003	93	158	1391						50,600	2744	3303	1467
15.	Schwerte „ 11.	1007	—	—	148	—	3	1136	3	33	87	1264						35,187	1901	1223	1148
16.	Degen „ 12.	1007	—	—	235	—	9	553	1	273	657	831						45,346	2537	12,211	4346
17.	Witten „ 13.	1007	—	—	19	—	14	683	25	39	35	742						21,539	1199	931	158
18.	Witten „ 15.	938	—	—	239	—	38	1000	4	103	394	1405						44,041	2048	17,991	3553
19.	Hörde „ 16.	938	—	—	209	—	17	1007	—	308	374	1401						45,394	2436	16,723	4919
20.	Dorff „ 17.	1063	—	—	219	—	7	165	25	34	139	369						21,489	1413	2917	519
21.	Eckersten „ 18.	1063	—	—	177	—	22	1968	4	71	136	2049						59,000	3223	2553	206
22.	Blücher „ 19.	1119	—	—	179	—	136	2747	32	7	53	2980						107,991	5504	333	243
23.	Bodum „ 20.	1119	—	—	239	—	3	2401	—	81	103	2620						79,024	4390	3161	913
24.	Dagen „ 21.	1119	—	—	136	—	36	4196	—	5	4	4230						124,245	4300	102	303
25.	Kabel „ 22.	1119	—	—	232	—	3	3049	1	33	356	3441						93,451	5189	4019	1516
26.	Rheinhausen „ 23.	1119	—	—	231	—	8	3611	20	20	12	3651						104,343	5706	1313	1419
27.	Spitzkoff „ 27.	1119	—	—	229	—	—	3628	31	20	16	3695						101,179	5419	1491	1219
28.	Ville „ 28.	1119	—	—	235	—	—	3667	—	21	49	3646						100,604	5364	1328	1396
29.	Ohm „ 29.	1119	—	—	191	—	—	3999	4	24	78	3601						100,133	5509	2330	1199
30.	Rhein „ 30.	1119	—	—	103	—	1	2013	31	—	3	2048						57,127	4258	—	—
31.	Düsseldorf „ 31.	1119	—	—	79	—	121	921	—	93	71	1004						29,551	1533	1379	354
32.	Wilhelm „ 32.	1119	—	—	49	—	—	945	5	—	7	970						30,594	1417	—	—
33.	Duisburg „ 33.	1119	—	—	25	—	—	98	—	49	43	140	noch bei der Bergischen Bahn					3,280	299	2370	43
34.	Essen „ 34.	1119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—
35.	Hoppe „ 35.	1119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—
36.	Elbe „ 36.	1119	—	—	31	—	—	48	—	93	37	178						4,136	299	4979	30
37.	Vorhang „ 37.	1119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—
38.	Rhine „ 38.	1119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—
	Zur Gesammtzahl der Locomotiven	1119	615	1008	3439	10,925	27,451	13,372	1208	1745	4238	87,613	7502	19	24	43	30	2,473,235	136,873	196,261	39,349

22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.
Nachrechnung auf eine Meile reduzirt: Personen- und Güter-Gewicht	Gewicht: in Wagen	in Locomotiven	in Tendern	Preise-Gewicht: in Meilen	per Zentnerlage	per Wagenachse	Durchschnittliche Belastung der Bahnlänge: Personen: Gewicht	Personen: Gewicht + Gepäck + 1/3 Mil. gerechnet	Güter	Personen und Güter: nach Gewicht	nach Wagen-Gewicht	Anzahl der Passagiere pro Mil. Durchschnitt nach der Statistik	Heizerbrauch im Jahre: in Kohlen	per Wagenachse
	Zentner						Zentner						Zentner	
2,651,600	1,189,300													
1,976,820	1,097,322													
2,000,271	1,112,630													
1,993,931	1,112,813													
1,054,600	732,818													
112,100	125,900													
2,170,070	2,293,993													
2,112,110	2,217,633													
2,701,125	1,900,812													
903,180	367,398													
1,100,741	666,341													
1,203,204	619,576													
—	—													
904,621	516,341													
639,911	359,373													
437,000	464,475													
351,119	219,305													
731,046	419,757													
737,296	468,473													
388,150	220,651													
1,003,490	516,716													
2,184,703	1,290,987													
1,632,900	959,986													
2,209,470	1,276,903													
1,892,600	1,114,896													
2,126,195	1,256,141													
2,071,490	1,222,935													
2,024,696	1,214,132													
1,719,663	1,009,847													
1,462,239	864,663													
499,715	326,147													
539,263	318,071													
109,363	63,117													
—	—													
—	—													
84,813	50,312													
—	—													
—	—													
2,005,932	1,143,519	4,071,639	2,928,147	211,169,914	1,011,695	2,419	356	504	3,151	4,236	3,999	0	22,929 in Stücken	0

37.	38.	39.	40.	40.*	40.**	41.	41.*	42.	43.	44.	45.	46.
Verbrauch an Brenn-Material: in Schmiede-Öfen	für Dampfhämmer	für Schmiede-Öfen		Kohle	Koke	zum Heizen und Blasen: Kohle	Koke	1 Meile	per Wagenachse	Kohlen bei Versuchs-Fahrten: in Meilen	per Wagenachse	Bemerkungen
Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Pfund	Zentner	Pfund	
—	—	—	—	113,969	9042	238,120	4500	840,631	139,[illegible]			
111,300	35,000	173,318	3712	116,319	347,[illegible]							
118,314	18,010	169,899	4200	633,814	138,[illegible]							
121,743	2424	124,290	—	394,343	187,[illegible]							
314,347	17,900	39,654	3600	376,297	121,[illegible]							
39,735	6000	8828	1340	48,113	321,[illegible]							
191,842	36,000	160,779	10,000	799,734	113,[illegible]							
424,357	15,000	163,899	2100	939,647	127,[illegible]							
118,482	32,314	169,879	3000	729,739	131,[illegible]							
232,341	4000	218,918	1740	697,637	355,[illegible]							
213,432	11,000	213,500	3000	541,903	237,[illegible]							
291,004	12,000	214,500	6000	542,189	183,[illegible]							
—	—	—	—	—	—							
207,400	16,000	230,742	1861	430,000	321,[illegible]							
239,008	46,0	174,759	300	403,163	331,[illegible]							
42,239	117,719	149,000	10,000	492,647	479,[illegible]							
242,000	—	94,380	—	390,991	229,[illegible]							
176,408	10,920	213,500	2000	443,229	282,[illegible]							
216,913	2000	220,918	1600	484,243	317,[illegible]							
270,827	4000	216,400	400	521,787	682,[illegible]							
314,013	16,913	148,700	2000	514,000	363,[illegible]							
240,439	213,426	118,000	40,000	611,253	899,[illegible]							
119,326	84,000	126,647	19,000	647,496	343,[illegible]							
402,197	200,808	216,220	43,000	762,131	199,[illegible]							
183,549	200,000	230,812	72,633	693,828	721,[illegible]							
113,511	18,000	283,480	400	1,017,881	764,[illegible]							
497,448	58,000	216,040	3000	949,089	724,[illegible]							
745,320	27,000	213,850	10,000	907,820	159,[illegible]							
494,324	13,000	246,413	13,620	735,668	748,[illegible]							
374,900	139,133	73,800	30,000	499,933	119,[illegible]							
324,904	45,000	73,040	5000	236,203	244,[illegible]							
84,849	55,400	29,199	10,000	173,738	144,[illegible]							
23,992	4262	24,790	1000	58,963	394,[illegible]							
—	—	—	—	—	—							
—	—	—	—	—	—							
13,304	3000	19,110	314	37,934	593,[illegible]							
—	—	—	—	—	—							
—	—	—	—	—	—							
30,130,181	1,780,987	3,414,632	446,576	31,100,201	21,000	60,847 Ztr. 24 Pfd. 4 Qt.	248,[illegible]					

Unterhaltung sämmtlicher Locomotiven und Tender.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
	Reparaturen: Zwischen jahre begonnen wurdende Erneuerungen stehen: Kessel für Locomotiven	Kessel für Tender	Feuerbüchsen für Locomotiven	Feuerbüchsen für Tender	Radsätze	Achsen	Federn für Locomotiven	Federn für Tender: Stahl	Federn für Tender: Eisen	Kosten: für Arbeitslohn	Kosten: für Materialien: für Schmiede-Arbeit	Kosten: für Materialien: für Schlosser-Arbeit	Kosten: für Materialien: für Kesselschmiede-Arbeit	Kosten: für Materialien: für Tischler-Arbeit	Kosten: für Materialien: für Sattler-Arbeit	Kosten: für Materialien: für Gießerei-Arbeit	Kosten: für Materialien: für Schmiedeeisen und Stahl	Verbrauch an: Tee	Talg	Talg-Surrogat	Fett	Öl	Verbrauch an: Zur Verfügung: in Wagen	per Wagenachse	Preise: für Schmiede-Arbeit, Kosten u.	für Schlosser-Arbeit	für Kesselschmiede-Arbeit	für Tischler-Arbeit	Gesammtkosten für Unterhaltung der Locomotiven: in Wagen	per Wagenachse	per Schmiede-Arbeit	32.
	Stück									Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfund					Pfund		Thlr.				Thlr.			Bemerkungen.
Basel	—	—	11	30	1	271	—	229	170	10 Schmiede 77 Schlosser	19,124 Thlr. 13 Sgr. 1 Pf.	9119 Thlr. 21 Sgr. 7 Pf.	24,372 Thlr. 9 Sgr. — Pf.	4409 Thlr. 6 Sgr. 3 Pf.	32,966 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf.	27,719	5699	1212	39,515	2209	43,749	8,[illegible]	8917 Thlr. 9 Sgr. 6 Pf.	9447 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf.	18,310 Thlr. — Sgr. 3 Pf.	15,[illegible]	46,816 Thlr. 9 Sgr. 11 Pf.	192,[illegible]	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung über die Leistungen der Locomotiven der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, deren B

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	21a.	22.	23.	24.	25.	26.
Pos.	Art der Locomotiven.	Heizfläche			Zahl der Fahrtage	Gefahrene Wegstrecken						Zahl der zurückgelegten Nutzmeilen	Zahl der geförderten Züge	Durchschnittl. Stärke der				Geförderte Achsmeilen				Massenbeförderung auf eine Meile reduzirt				
		in maximo □Fuß	in minimo □Fuß	verhältnißmäßig für jede Locomotive □Fuß		von Schnellzügen	von Personenzügen	von Güterzügen	von Arbeitsmaterialzügen	als vorgelegte Hülfs-Maschine	leer aus beim Rangiren der Züge			Schnellzüge	Personenzüge	Güterzüge	Arbeitsmaterialzüge	allein	als Zugmaschine, wobei Personen geleistet wurde.	als Hülfsmaschine bei den Steigungen 1 : 100 1 : 80	als Hülfsmaschine auf horizontaler Bahn.	Personen- und Güter-Gewicht	Gewicht der Wagen	Gewicht der Locomotiven	Gewicht der Tender	Preise im Ganzen
						Meilen								Wagenachsen				auf 1 □Meile reducirt.				Centnermeilen				
	A. Locomotiven, welche gewöhnlich für Personenzüge benutzt werden.																									
1.	Gnepe Nro. 5.	810,6	—	—	231	—	3468,2	2,1	556,4	1,6	82,3	4028,6						110,955	6125	197	—			2,055,600,0	1,130,580,0	
2.	Velme „ 3.	810,6	—	—	190	—	3782,2	26,0	29,1	24,0	91,0	3862,1						106,691	5889	1613	27			1,976,950,0	1,087,322,0	
3.	Elberfeld „ 4.	810,0	—	—	183	—	3992,4	14,0	—	2,4	35,4	4009,0						81,914	4522	541	—			2,002,374,0	1,112,430,0	
4.	Hagen „ 11.	1039,6	—	—	177	—	4034,7	5,2	3,6	—	3,6	4043,0						109,202	6029	—	—			1,982,834,0	1,112,815,0	
	B. Locomotiven, welche gewöhnlich zu Schnellzügen benutzt werden.																									
5.	Berg Nro. 1.	893,0	—	—	57	1124,0	1128,4	—	—	—	1,6	2253,2						60,835	3359	—	—			1,014,660,0	732,810,0	
6.	Mark „ 6.	893,0	—	—	14	192,4	192,4	—	—	—	—	384,0						10,262	583	—	—			173,160,0	125,060,0	
7.	Hörde „ 23.	893,0	—	—	239	3522,0	3512,2	—	—	—	29,0	7035,2						190,625	10,528	—	—			3,179,070,0	2,295,595,0	
8.	Unna „ 24.	893,0	—	—	234	3417,0	3461,2	1,0	—	—	35,7	6880,0						186,636	10,303	—	—			3,112,110,0	2,247,635,0	
9.	Werl „ 25.	893,0	—	—	235	2559,0	3384,4	—	17,4	0,0	40,8	5961,4						162,094	8943	100	—			2,701,125,0	1,950,812,0	
	C. Locomotiven, welche gewöhnlich zu Güterzügen benutzt werden. (mit gekuppelten Treibrädern.)																									
10.	Wupper Nro. 3.	828,4	—	—	204	7,2	37,2	1526,9	57,1	51,4	164,6	1680,1						49,769	2748	2151	593			913,126,0	507,292,0	
11.	Ruhr „ 4.	828,4	—	—	204	—	22,4	1629,0	571,0	35,0	165,4	2258,4						65,396	3610	2827	782			1,199,781,0	666,545,0	
12.	Dortmund „ 8.	828,4	—	—	237	—	2,0	467,0	1810,7	29,1	121,7	2309,4						65,613	3622	2837	785			1,203,394,0	668,552,0	
13.	Barmen „ 9.	816,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—			—	—	
14.	Egen „ 10.	816,0	—	—	213	—	15,2	273,2	1015,6	93,6	458,2	1397,6						50,066	2764	5165	1469			918,621,0	510,345,0	
15.	Schwelm „ 11.	1037,0	—	—	148	—	1,7	1156,2	3,0	55,0	87,2	1216,7						35,167	1941	4521	1149			438,911,0	358,572,0	
16.	Hagen „ 12.	1037,0	—	—	225	—	0,0	553,6	1,0	275,0	857,7	831,3						45,586	2517	12,971	4546			827,610,0	464,475,0	
17.	Witten „ 13.	1037,0	—	—	79	—	14,4	682,0	25,6	20,4	55,0	742,4						21,538	1189	931	258			391,118,0	219,505,0	
18.	Wetter „ 15.	936,0	—	—	239	—	32,0	1003,3	4,7	363,4	304,6	1403,6						46,045	2542	17,991	5551			751,564,0	469,797,0	
19.	Iserlohn „ 16.	936,0	—	—	208	—	17,4	1017,4	—	366,2	274,6	1401,0						45,208	2496	18,723	4970			737,396,0	460,872,0	
20.	Soest „ 17.	1061,0	—	—	219	—	7,2	769,3	26,4	56,3	158,1	859,4						27,449	1415	3817	328			508,750,0	330,687,0	
21.	Paderborn „ 18.	1061,0	—	—	177	—	22,4	1968,4	8,0	51,1	136,0	2049,0						59,060	3257	2551	706			1,093,400,0	710,710,0	
22.	Münster „ 19.	1119,0	—	—	179	—	136,1	3747,4	12,3	2,0	73,7	3898,0						107,204	5918	335	283			2,184,765,0	1,290,997,0	
23.	Bochum „ 20.	1119,0	—	—	210	—	2,0	2610,1	—	24,7	315,0	2636,0						79,674	4398	3445	953			1,623,930,0	959,595,0	
24.	Siegen „ 21.	1119,0	—	—	156	—	30,4	4196,4	—	3,0	4,0	4230,0						114,303	6310	142	368			2,329,470,0	1,376,505,0	
25.	Cassel „ 22.	1119,0	—	—	232	—	1,2	3048,2	1,0	33,0	356,0	3084,0						92,857	5129	4018	1110			1,892,660,0	1,118,390,0	
26.	Rittershausen „ 26.	1119,0	—	—	237	—	8,0	3805,2	20,7	20,0	12,0	3854,0						104,343	5760	1512	1249			2,126,795,0	1,256,742,0	
27.	Aplerbeck „ 27.	1119,0	—	—	229	—	—	3659,0	14,0	20,0	76,0	3695,0						101,779	5619	1401	1218			2,074,490,0	1,225,835,0	
28.	Cöln „ 28.	1119,0	—	—	225	—	—	3662,2	—	24,2	49,0	3686,0						100,808	5564	1359	1206			2,054,690,0	1,214,135,0	
29.	Lüttich „ 29.	1119,0	—	—	191	—	—	2999,0	4,0	28,0	78,0	3031,0						100,133	5528	2339	1198			1,710,665,0	1,010,847,0	
30.	Rhein „ 30.	1119,0	—	—	103	—	1,0	2643,4	11,6	—	2,0	2656,0						77,137	4258	—	—			1,462,230,0	864,045,0	
31.	Düsseldorf „ 31.	1119,0	—	—	73	—	121,6	821,2	—	82,0	71,0	1024,0						29,554	1632	7278	354			602,745,0	356,167,0	
32.	Mülheim „ 32.	1119,0	—	—	40	—	—	965,0	5,0	—	7,0	970,0						26,396	1457	—	—			538,285,0	318,077,0	
33.	Duisburg „ 33.	1119,0	—	—	25	—	—	98,0	—	48,0	47,2	146,0	incl. der Arbeitsmaterialzüge					5236	289	3226	62			106,865,0	63,147,0	
34.	Emden „ 34.	1119,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—			—	—	
35.	Leipzig „ 35.	1119,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—			—	—	
36.	Essen „ 36.	1119,0	—	—	17	—	—	69,1	—	48,0	37,1	117,1						4156	229	4979	50			84,975,0	50,212,0	
37.	Limburg „ 37.	1119,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—			—	—	
38.	Altena „ 38.	1119,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—						—	—	—	—			—	—	
	Für sämmtliche Locomotiven	1119,0	810,0	1008,0	5630	10,823,2	27,481,7	43,427,0	4200,0	1765,0	4238,8	87,643,0	7952	18	18	65	30	2,473,731	136,473	106,961	29,468	2,595,833	134145419,1	46174120,0	28267442,0	211182814,6

Unterhaltung sämmtlicher Locomo

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	2
	Reparatur.															Verbrauch an				
	Dieselben haben folgende wesentliche Erstücke erhalten:									Kosten						Oel	Talg	Talgschmiere	Tagewerke	
	Achsen für Laufräder	Achsen für Triebräder	Tyres der Laufräder	Tyres der Triebräder	Buffer	Siederöhren	Tyres der Tenderräder	Radreifen abgedreht: Laufräder	Radreifen abgedreht: Triebräder	für Ersatztheile	für die übrige Reparatur: Material	für die übrige Reparatur: Arbeitslohn	für die übrige Reparatur: in Summa	Einnahme für alte Materialien	für Ersatz und Reparatur nach der Rückeinnahme für altes Material	zum Schmieren			zum Putzen	
	Stück									Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfund			Pfund	
Anzahl	—	—	15	38	1	271	—	128	174	in Colonne 12 enthalten.	19,458 Thlr. 15 Sgr. 1 Pf.	9118 Thlr. 24 Sgr. 7 Pf.	28,577 Thlr. 9 Sgr. 8 Pf.	4409 Thlr. 8 Sgr. 3 Pf.	32,986 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf.	37,718	5699	2372	20,625	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Betriebs-Rechnungs-Abschluß

für die

Bergisch-Märkische Eisenbahn

(I. Abtheilung: Elberfeld-Dortmund)

für das Jahr 1856.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Einnahme. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Einnahme.									
													Tit. I. Ertrag aus dem Personen-Verkehr.									
133,000	—	—	28,507	12	6	—	—	—	161,507	12	6	1.	a) Für Personen	161,507	12	6				—	—	—
200	—	—	—	—	—	53	12		146	18	—		b) „ Militair-Transporte .	146	18	—				—	—	—
												2.	Gepäck-Ueberfracht:									
3300	—	—	—	—	—	1240	29	—	2059	1	—		a) Vom gewöhnlichen Personen-Transport	2059	1	—				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		b) Vom Militair-Transport .	—	—	—				—	—	—
												3.	Equipagen:									
10	—	—	64	4	11	—	—	—	74	4	11		a) Vom gewöhnlichen Personen-Transport	74	4	11				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—		b) Vom Militair-Transport .	—	—	—				—	—	—
100	—	—	33	23	1	—	—	—	133	23	1	4.	Hunde	133	23	1				—	—	—
												5.	Pferde:									
10	—	—	11	17	9	—	—	—	21	17	9		a) Bei dem gewöhnlichen Personen-Transport	21	17	9				—	—	—
—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—		b) Bei dem Militair-Transp.	—	—	—				—	—	—
												6.	Extraordinaria:									
50	—	—	224	27	1	—	—	—	274	27	1		a) Extrazüge . . . . . b) Sonstige	274	27	1				—	—	—
136,670	—	—	28,841	25	4	1294	11	—	164,217	14	4		Summa Tit. I.				164,217	14	4	—	—	—
			27,547	14	4																	
													Tit. II. Ertrag aus dem Güter-Verkehr.									
6000	—	—	3382	22	10	—	—	—	9382	22	10	1.	a) Für Eilgut	9382	22	10				—	—	—
384,000	—	—	1078	15	8	—	—	—	385,078	15	8		b) „ Frachtgüter	385,078	15	8				—	—	—
700	—	—	—		—	91	10	8	608	19	4		c) „ Versicherungsprämien .	608	19	4				—	—	—
800	—	—	345	16	10	—	—	—	1145	16	10		d) „ Provision	1145	16	10				—	—	—
1500	—	—	—	—	—	418	29	7	1081	—	5		e) „ Lagergelder	1081	—	5				—	—	—
800	—	—	217	27	8	—	—	—	1017	27	8		f) „ nicht postzwangspflichtige Postgüter	1017	27	8				—	—	—
100	—	—	184	11	6	—	—	—	284	11	6		g) Für Eisenbahn-Fahrzeuge	284	11	6				—	—	—
1200	—	—	693	11	7	—	—	—	1893	11	7		h) „ Vieh-Transporte . . .	1893	11	7				—	—	—
9080	—	—	11,081	4	5	—	—	—	20,161	4	5	2.	Extraordinaria	20,161	4	5				—	—	—
404,180	—	—	16,983	20	6	510	10	3	420,653	10	3		Summa Tit. II.				420,653	10	3	—	—	—
			16,473	10	3																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Einnahme. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Tit. III. Verschiedene Einnahmen.									
												1.	Miethe und Pacht:									
2387	—	—	—	—	—	—	—	—	2387	—	—		a) Für Restaurationen	2387	—	—				—	—	—
1379	19	10	751	—	2	—	—	—	2130	20	—		b) „ Gebäude u. Beamten-Wohnungen	2130	20	—				—	—	—
30	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—		c) Für Post-Locale	30	—	—				—	—	—
—	—	—	2738	15	—	—	—	—	2738	15	—		d) „ Vergütung des Post-Fiskus für Post-Coupees, für Schmieren, Reinigen, Unterstellen der Postwagen 2c.	2738	15	—				—	—	—
48	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—		e) Für Telegraphen-Dienst-Locale	48	—	—				—	—	—
3856	29	6	56	8	2	—	—	—	3913	7	8		f) Für Pacht von Lagerplätzen	3372	12	8				540	25	—
313	10	—	—	—	—	223	15	—	89	25	—		g) „ „ „ Abspliſſen u. Böſchungen	83	15	—				6	10	—
2000	—	—	1768	11	8	—	—	—	3768	11	8	2.	Ertrag für abgängige Betriebs-Materialien	3768	11	8				—	—	—
200	—	—	441	12	8	—	—	—	641	12	8	3.	Ertrag für verkauſte Druckſachen	640	20	9				—	21	11
4000	—	—	2092	5	7	—	—		6092	5	7	4.	Wagenmiethen und Conventionalſtrafen	6092	5	7				—	—	—
4448	—	—	13,731	2	3	—	—	—	18,179	2	3	5.	Zinſen und Dividenden	15,671	21	—				2507	11	3
487	—	8	4200	12	10	—	—	—	4687	13	6	6.	Extraordinaria	2554	11	5				2133	2	1
19,150	—	—	25,779	8	4	223	15	—	44,705	23	4		Summa Tit. III.				39,517	13	1	5188	10	3
			25,555	23	4																	
													Wiederholung der Einnahmen.									
136,670	—	—	27,547	14	4	—	—	—	164,217	14	4		Tit. I. Ertrag aus dem Perſonen-Verkehr	—	—	—	164,217	14	4	—	—	—
404,180	—	—	16,473	10	3	—	—	—	420,653	10	3		„ II. Ertrag aus dem Güter-Verkehr	—	—	—	420,653	10	3	—	—	—
19,150	—	—	25,555	23	4	—	—	—	44,705	23	4		„ III. Verſchiedene Einnahmen	—	—	—	39,517	13	1	5188	10	3
560,000	—	—	69,576	17	11	—	—	—	629,576	17	11		Geſammt-Einnahme	—	—	—	624,388	7	8	5188	10	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Ausgabe.									
													Tit. I. **Besoldungen.**									
9587	—	—	—	—	—	943	17	2	8643	12	10		A. **Allgemeine Verwaltung.**	8643	12	10				—	—	—
9587	—	—	—	—	—	943	17	2	8643	12	10		Summa Tit. I. A.				8643	12	10	—	—	—
													B. **Bahn-Verwaltung.**									
24,786	—	—	—	—	—	627	13	6	24,158	16	6	1.	Strecken-Personal	24,158	16	6				—	—	—
11,970	—	—	277	8	7	—	—	—	12,247	8	7	2.	Stations-Personal	12,247	8	7				—	—	—
36,756	—	—	277	8	7	627	13	6	36,405	25	1		Summa Tit. I. B.				36,405	25	1	—	—	—
						350	4	11														
													C. **Transport-Verwaltung.**									
12,437	1	2	—	—	—	2508	23	—	9928	8	2	1.	Expeditionsdienst	9928	8	2				—	—	—
18,150	24	4	2197	3	1	—	—	—	20,347	27	5	2.	Fahrdienst	20,331	7	5				16	20	—
4495	19	2	—	—	—	644	18	9	3851	—	5	3.	Werkstätten-Betrieb	3851	—	5				—	—	—
269	6	—	—	—	—	20	15	6	248	20	6	4.	Magazin-Verwaltung auf der Strecke	248	20	6				—	—	—
35,352	20	8	2197	3	1	3173	27	3	34,375	26	6		Summa Tit. I. C.				34,359	6	6	16	20	—
						976	24	2														
36,756	—	—	—	—	—	350	4	11	36,405	25	1		Hierzu „ „ „ B.				36,405	25	1	—	—	—
9587	—	—	—	—	—	943	17	2	8643	12	10		„ „ „ „ A.				8643	12	10	—	—	—
81,695	20	8	—	—	—	2270	16	3	79,425	4	5		Summa Tit. I.				79,408	14	5	16	20	—
													Tit. II. **Diäten, Reisekosten, Vertretungen, Arbeitslöhne.**									
													A. **Allgemeine Verwaltung.**									
602	10	2	312	2	2	—	—	—	914	12	4	1.	a) Diäten und Reisekosten der Directions- und Deputations-Mitglieder, des Bahn-Controleurs und sonstiger Central-Beamten	914	12	4				—	—	—
80	9	4	—	—	—	80	9	4	—	—	—		b) Stellvertretungs-Kosten . .	—	—	—				—	—	—
361	23	9	—	—	—	89	14	10	272	8	11	2.	Hülfsarbeit	272	8	11				—	—	—
100	11	8	—	—	—	—	—	—	100	11	8	3.	Kosten der Rechnungs-Revision	—	—	—				100	11	8
301	5	1	—	—	—	—	—	—	301	5	1	4.	Gratificationen und Unterstützungen der Central-Beamten . .	301	5	1				—	—	—
1446	—	—	312	2	2	169	24	2	1588	8	—		Summa Tit. II. A.				1487	26	4	100	11	8
			142	8	—																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													B. Bahn-Verwaltung.									
200	—	—	235	12	9	—	—	—	435	12	9	1.	Hülfe im Büreau des Eisenbahn-Baumeisters	435	12	9				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.	Hülfsbahnmeister	—	—	—				—	—	—
1900	—	—	—	—	—	1022	4	—	877	26	—	3.	Hülfsbahnwärter und Weichensteller	877	26	—				—	—	—
725	—	—	—	—	—	163	8	7	561	21	5	4.	Uebernachtungsgelder resp. Reisekosten des Eisenbahn-Baumeisters, der Bahnmeister, des Telegraphen-Inspectors und sonstiger Bahn-Beamten	561	21	5				—	—	—
2100	—	—	1655	5	—	—	—	—	3755	5	—	5.	Stellvertretungskosten in Krankheits- resp. Behinderungsfällen und Ueberbürdungen	3755	5	—				—	—	—
160	—	—	—	—	—	64	5	—	95	25	—	6.	Für Umzugskosten und Entschädigung für Wohnungsmiethe	90	25	—				5	—	—
600	—	—	—	—	—	—	—	—	600	—	—	7.	Unterstützungen für Bahnbeamte und Lohnarbeiter	600	—	—				—	—	—
5685	—	—	1890	17	9	1249	17	7	6326	-	2		Summa Tit. II. B.				6321	—	2	5	—	—
			641	—	2																	
													C. Transport-Verwaltung.									
												1.	Arbeitshülfe:									
1211	12	—	728	23	3	—	—	—	1940	5	3		a) Für Güter-Expedienten	1940	5	3				—	—	—
168	7	6	—	—	—	168	7	6	—	—	—		b) „ Zeichner, Rechner und Schreiber in den Werkstätten	—	—	—				—	—	—
7752	28	10	—	—	—	86	3	3	7666	25	7	2.	Güterboden-Arbeiter	7666	25	7				—	—	—
8568	19	1	2526	17	3	—	—	—	11,095	6	4	3.	Wasserpumper, Wagenschieber, Wagenputzer und Bahnhofs-Arbeiter	9932	24	7				1162	11	9
5701	19	8	—	—	—	530	15	7	5171	4	1	4.	Maschinenputzer	5171	4	1				—	—	—
323	1	2	—	—	—	306	16	4	16	14	10	5.	Gepäckträger auf den Stationen	—	—	—				16	14	10
												6.	Meilengelder für Locomotiv- und Nutzmeilen:									
4273	16	6	—	—	—	1130	19	2	3142	27	4		a) Für Locomotivführer und Heizer	1393	2	3				—	—	—
													b) Für Zugführer, Packmeister, Schaffner 2c.	1749	25	1				—	—	—
942	6	—	145	8	7	—	—	—	1087	14	7	7.	Nachtgelder und Reisekosten der Maschinenmeister, sowie des gesammten Fahrdienst-Personals und überhaupt der Beamten der Transport-Verwaltung	1087	14	7				—	—	—
471	3	-	433	13	3	—	—	—	904	16	3	8.	Stellvertretungskosten in Krankheits- resp. Behinderungsfällen und Ueberbürdungen	904	16	3				—	—	—
29,412	23	9	3834	2	4	2222	1	10	31,024	24	3		Latus	29,845	27	8				1178	26	7

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
29,412	23	9	3834	2	4	2222	1	10	31,024	24	3		Transport	29,845	27	8				1178	26	7
141	9	11	119	12	—	—	—	—	260	21	11	9.	Für Umzugskosten und Entschädigung für Wohnungsmiethe .	210	21	11				50	—	—
336	15	—	1	15	—	—	—	—	338	—	—	10.	Unterstützungen für sämmtliche Beamte der Transport-Verwaltung incl. Arbeiter	338	—	—				—	—	—
1608	13	11	—	—	—	152	1	10	1456	12	1	11.	Prämien für Ersparniß an Coaks und Oel	1456	12	1				—	—	—
31,499	2	7	3954	29	4	2374	3	8	33,079	28	3		Summa Tit. II. C.				31,851	1	8	1228	26	7
			1580	25	8																	
5685	—	—	641	—	2	—	—	—	6326	—	2		Hierzu „ „ „ B.				6321	—	2	5	—	—
1446	—	—	142	8	—	—	—	—	1588	8	—		„ „ „ „ A.				1487	26	4	100	11	8
38,630	2	7	2364	3	10	—	—	—	40,994	6	5		Summa Tit. II.				39,659	28	2	1334	8	3
													Tit. III. Materielle Verwaltungskosten.									
													A. Allgemeine Verwaltung.									
19	8	3	1	17	10	—	—	—	20	26	1	1.	Dienstkleidung für Büreau- und Kassendiener	20	26	1				—	—	—
1284	11	7	—	—	—	94	1	—	1190	10	7	2.	Büreau-Bedürfnisse	1110	6	11				80	3	8
—	—	—	602	10	2	—	—	—	602	10	2	3.	Mieths-Ertrag für das Central-Büreau	602	10	2				—	—	—
1303	19	10	603	28	—	94	1	—	1813	16	10		Summa Tit. III. A.				1733	13	2	80	3	8
			509	27	—																	
													B. Bahn-Verwaltung.									
3100	—	—	—	—	—	983	29	—	2116	1	—	1	Dienstkleidung	2116	1					—	—	—
												2.	Heizung, Erleuchtung und Reinigung:									
1850	—	—	2709	11	2	—	—	—	4559	11	2		a) Der sämmtlichen Dienst-Expeditionslocale, der Wartesäle und Aufenthaltszimmer für das Fahr-Personal und die Arbeiter auf den Bahnhöfen	4556	16	—				2	25	2
510	—	—	—	—	—	78	3	6	431	26	6		b) Der Wärterbuden	431	26	6				—	—	—
3240	—	—	1325	27	2	—	—	—	4565	27	2		c) Erleuchtung der optischen Telegraphen	4565	27	2				—	—	—
1000	—	—	—	—	—	22	21	11	977	8	1	3.	Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Mobilien, Utensilien und Geräthschaften der Bahn-Verwaltung in den Stationsgebäuden, Wärterbuden auf den Bahnhöfen	958	2	7				19	5	6
9700	—	—	4035	8	4	1084	24	5	12,650	13	11		Latus	12,628	13	3				22	—	8

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Transport	12,628	13	3				22	—	8
300	—	—	—	—	—	22	12	10	277	17	2	4.	Schreib- und Zeichnen-Materialien resp. deren reglementsmäßige Geldvergütung, Drucksachen, Formulare 2c. für sämmtliche Beamte der Bahn-Verwaltung	277	17	2				—	—	—
50	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	5.	Remuneration der Bahn-Aerzte incl. Reisekosten	—	—	—				—	—	—
10,050	—	—	4035	8	4	1157	7	3	12,928	1	1		Summa Tit. III. B.				12,906	—	5	22	—	8
			2878	1	1																	
													C. Transport-Verwaltung.									
1749	24	—	579	4	8	—	—	—	2328	28	8	1.	Dienstkleidung	2328	28	8				—	—	—
2086	9	—	2455	21	4	—	—	—	4542	—	4	2.	Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Inventarien in den verschiedenen Expeditionen, den Güterschuppen, auf den Zügen und in den Magazinen	4520	11	4				21	19	—
8076	—	—	5566	9	11	—	—	—	13,642	9	11	3.	Kosten für An- und Abfuhr der Güter resp. Bonificationen für die von den Versendern und Empfängern selbst angebrachten und abgeholten Güter	13,642	9	11				—	—	—
403	24	—	786	3	9	—	—	—	1189	27	9	4.	Unterhaltung, Heizen, Schmieren 2c. der stehenden Dampfmaschinen	1189	27	9				—	—	—
336	15	—	—	—	—	105	29	6	230	15	6	5.	a) Materialien zur Anfertigung der Personen- und Hunde-Billets	230	15	6				—	—	—
2355	15	—	—	—	—	1302	23	4	1052	21	8		b) Drucksachen, Formulare und Schreibmaterialien für die Personen- und Güter-Expeditionen, die Büreaus der Werkstätten 2c. resp. deren reglementsmäßige Vergütung für sämmtliche Beamte der Transport-Verwaltung, ferner Buchbinder-Arbeit, Stempel-Apparate und sonstige Büreau-Bedürfnisse .	1052	21	8				—	—	—
15,007	27	—	9387	9	8	1408	22	10	22,986	13	10		Summa Tit. III. C.				22,964	24	10	21	19	—
			7978	16	10																	
10,050	—	—	2878	1	1	—	—	—	12,928	1	1		Hierzu „ „ „ B.				12,906	—	5	22	—	8
1303	19	10	509	27	—	—	—	—	1813	16	10		„ „ „ „ A.				1733	13	2	80	3	8
26,361	16	10	11,366	14	11	—	—	—	37,728	1	9		Summa Tit. III.				37,604	8	5	123	23	4

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Tit. IV. Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlage.									
													A. Das Bahnplanum und der Oberbau.									
3470	—	—	273	29	8	—	—	—	3743	29	8	1.	Unterhaltung des Bahnkörpers und aller Nebenanlagen, Parallelwege, Wegeübergänge, Rampen 2c.	3743	29	8				—	—	—
12,110	—	—	13,055	26	2	—	—	—	25,165	26	2	2	Unterhaltung des Oberbaues . .	25,165	26	2				—	—	—
2200	—	—	—	—	—	875	8	7	1324	21	5	3.	Unterhaltung der Hecken, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln 2c.	1321	13	11				3	7	6
2500	—	—	—	—	—	1254	12	2	1245	17	10	4.	Unterhaltung der Brückenanlagen, Durchlässe, Futtermauern 2c.	1245	17	10				—	—	—
750	—	—	1229	26	7	—	—	—	1979	26	7	5.	Instandsetzung und Ergänzung der zur Unterhaltung der Bahn 2c. erforderlichen Instrumente und Geräthschaften	1979	26	7				—	—	—
900	—	—	—	—	—	809	17	3	90	12	9	6.	Kosten für Aufräumung des Schnee's incl. Ergänzung und Unterhaltung der Schneezäune	90	12	9				—	—	—
21,930	—	—	14,559	22	5	2939	8	—	33,550	14	5		Summa Tit. IV. A.				33,547	6	11	3	7	6
			11,620	14	5																	
													B. Bahnhofs-Anlagen.									
2000	—	—	2297	1	8	—	—	—	4297	1	8	1.	Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzungen, Gärten, Anfahrten, Verbindungsstraßen	4293	10	2				3	21	6
4000	—	—	—	—	—	1341	12	8	2658	17	4	2.	Unterhaltung der Gebäude, Röhrenleitungen 2c.	2463	25	2				194	22	2
2000	—	—	—	—	—	1637	14	2	362	15	10	3.	Unterhaltung der Entwässerungen, des Pflasters, der Vieh- und Wagen-Rampen, der Perrons, Laternen, Uhren, Glocken	362	15	10				—	—	—
3300	—	—	3601	13	—	—	—	—	6901	13	—	4.	Unterhaltung der Geleise, Drehscheiben, Weichen, Schiebebühnen, Pumpen, Wasserstationen	6872	2	6				29	10	6
300	—	—	127	26	3	—	—	—	427	26	3	5.	Unterhaltung der Werkstatts-Gebäude	427	26	3				—	—	—
11,600	—	—	6026	10	11	2978	26	10	14,647	14	1		Summa Tit. IV. B.				14,419	19	11	227	24	2
			3047	14	1																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													C. Telegraphen mit Zubehör.									
700	—	—	—	—	—	345	6	9	354	23	3	1.	Unterhaltung der Wärterhäuser resp. Buden der Weichensteller	354	23	3				—	—	—
400	—	—	76	12	—	—	—	—	476	12	—	2.	Unterhaltung der optischen Telegraphen	473	12	—				3	—	—
1000	—	—	298	29	3	—	—	—	1298	29	3	3.	Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen mit Zubehör	1298	29	3				—	—	—
2100	—	—	375	11	3	345	6	9	2130	4	6		Summa Tit. IV. C.				2127	4	6	3	—	—
			30	4	6																	
11,600	—	—	3047	14	1	—	—	—	14,647	14	1		Hierzu „ „ „ B.				14,419	19	11	227	24	2
21,930	—	—	11,620	14	5	—	—	—	33,550	14	5		„ „ „ „ A.				33,547	6	11	3	7	6
35,630	—	—	14,698	3	—	—	—	—	50,328	3	—		Summa Tit. IV.				50,094	1	4	234	1	8
													Tit. V. Kosten des Bahn-Transports.									
													A. Kosten der Züge.									
												1.	Brennmaterial für Locomotiven und Wasserstationen:									
420	18	9	128	2	6	—	—	—	548	21	3		a) Holzmaterial zum Anheizen der Locomotiven	548	21	3				—	—	—
41,389	15	—	—	—	—	1129	15	6	40,259	29	6		b) Coaks	40,259	29	6				—	—	—
1547	27	—	—	—	—	1438	15	1	109	11	11		c) Verlust an kleinem Coaks	109	11	11				—	—	—
706	19	6	—	—	—	231	25	—	474	24	6		d) Heizung der Wasserstationen	474	24	6				—	—	—
5384	—	—	—	—	—	41	1	10	5342	28	2	2.	Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	5342	28	2				—	—	—
1076	24	—	284	11	—	—	—	—	1361	5	—	3.	Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben	1361	5	—				—	—	—
1379	19	6	3086	12	8	—	—	—	4466	2	2	4.	Schmiermaterial für Wagen . .	4466	2	2				—	—	—
121	4	2	—	—	—	8	16	1	112	18	1	5.	Putzmaterial für Wagen	112	18	1				—	—	—
366	23	7	158	6	9	—	—	—	525	—	4	6.	Beleuchtung der Züge	525	—	4				—	—	—
52,393	1	6	3657	2	11	2849	13	6	53,200	20	11		Summa Tit. V. A.				53,200	20	11	—	—	—
			807	19	5																	
													B. Unterhaltung der Betriebsmittel.									
25,105	17	9	—	—	—	2806	19	7	22,298	28	2	1.	Unterhaltung, Reparatur und Ergänzung der Locomotiven und Tender	22,298	28	2				—	—	—
14,029	10	9	3801	14	8	—	—	—	17,830	25	5	2.	Desgleichen der Wagen	17,818	17	5				12	8	—
39,134	28	6	3801	14	8	2806	19	7	40,129	23	7		Summa Tit. V. B.				40,117	15	7	12	8	—
			994	25	1																	
52,393	1	6	807	19	5	—	—	—	53,200	20	11		Hierzu „ „ „ A.				53,200	20	11	—	—	—
91,528	—	—	1802	14	6	—	—	—	93,330	14	6		Summa Tit. V.				93,318	6	6	12	8	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Tit. VI. Unbestimmte Ausgaben.									
													A. Allgemeine Verwaltung.									
1	8	7	—	—	—	—	8	3	1	—	4	1.	Steuer, Communal-Abgaben, öffentliche Lasten, Feuer-Versicherung	1	—	4				—	—	—
8	—	11	47	26	3	—	—	—	55	27	2	2.	Gerichts-Kosten, Mandatarien-Gebühren, Taxationen, Gutachten.	28	2	11				27	24	3
116	13	7	241	21	7	—	—	—	358	5	2	3.	Zinsen der Amts-Cautionen . .	358	5	2				—	—	—
722	24	2	3002	29	8	—	—	—	3725	23	10	4.	Kosten des Geldverkehrs mit der Königlichen Bank und anderen Geld-Instituten	3725	23	10				—	—	—
447	12	9	—	—	—	230	19	7	216	23	2	5.	Extraordinaire unvorhergesehene Ausgaben, Prämien, Gratificationen für Unterbeamte, Kosten für Ausschmückung der Bahnhöfe bei Anwesenheit der Mitglieder des Königlichen Hauses, Kosten für mehr erforderliche Arbeitskräfte durch Vermehrung des Betriebes . .	216	23	2				—	—	—
1546	—	—	—	—	—	—	—	—	1546	—	—	6.	Beitrag zum Pensions- ꝛc. Fonds	1546	—	—				—	—	—
2842	—	—	3292	17	6	230	27	10	5903	19	8		Summa Tit. VI. A.				5875	25	5	27	24	3
			3061	19	8																	
													B. Bahn-Verwaltung.									
662	4	—	—	—	—	2	28	3	659	5	9	1.	Feuer-Versicherung der Gebäude und Mobilien, Steuern ꝛc. .	640	21	4				18	14	5
541	3	11	167	11	3	—	—	—	708	15	2	2.	Extraordinaire unvorhergesehene Ausgaben, Remunerationen an Unterbeamte, Reparaturen nach Zerstörung von Bauwerken durch Sturm, Wasser ꝛc., Entschädigungen für Betriebs-Einrichtungen auf fremden Bahnen.	700	10	6				8	4	8
1203	7	11	167	11	3	2	28	3	1367	20	11		Summa Tit. VI. B.				1341	1	10	26	19	1
			164	13	—																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													C. Transport-Verwaltung.									
23	3	11	—	—	—	49	13	9	187	20	2	1.	Feuer-Versicherung der Betriebsmittel	187	20	2				—	—	—
136	8	6	—	—	—	28	21	2	107	17	4	2.	Desgleichen der Güter	107	17	4				—	—	—
6730	—	—	11,228	3	9	—	—	—	17,958	3	9	3.	Miethe für fremde Wagen auf der Bahn	17,870	10	2				87	23	7
1009	15	—	555	20	2	—	—	—	1565	5	2	4.	Ergänzung beschädigter Emballagen, Ersatz für verlorene, verdorbene oder beschädigte Transport-Gegenstände, Ersatz für Reparaturen fremder, auf der diesseitigen Bahn beschädigten Fahrzeuge	1531	9	3				33	25	11
82	3	2	63	26	8	—	—	—	145	29	10	5.	Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern 2c.	145	29	10				—	—	—
419	11	5	388	15	7	—	—	—	807	27	—	6.	Extraordinaire unvorhergesehene Ausgaben incl. Remunerationen an Unterbeamte	614	25	1				193	1	11
—	—	—	3026	21	1	—	—	—	3026	21	1	7.	Zur Amortisation der von Zechengewerkschaften beschafften Wagen	3026	21	1				—	—	—
8614	12	—	15,262	27	3	78	4	11	23,799	4	4		Summa Tit. VI. C.				23,484	12	11	314	21	5
			15,184	22	4																	
1203	7	11	164	13	—	—	—	—	1367	20	11		Hierzu „ „ „ B.				1341	1	10	26	19	1
2842	—	—	3061	19	8	—	—	—	5903	19	8		„ „ „ „ A.				5875	25	5	27	24	3
12,659	19	11	18,410	25	—	—	—	—	31.070	14	11		Summa Tit. VI.				30,701	10	2	369	4	9
													Tit. VII. Verzinsung und Amortisation.									
54,600	—	—	—	—	—	570	—	—	54,030	—	—	1.	Zinsen zu 5 % der Prioritäts-Obligationen I. Serie	48,537	15	—				5492	15	—
65,000	—	—	—	—	—	650	—	—	64,350	—	—	2.	Zinsen zu 5 % der Prioritäts-Obligationen II. Serie. . . .	57,912	15	—				6437	15	—
10,000	—	—	21,595	25	11	—	—	—	31,595	25	11	3.	Zinsen zu 5 % der Prior.-Obligationen II. Serie II. Emission und der Anleihen	25,828	10	11				5767	15	—
24,400	—	—	—	—	—	400	—	—	24,000	—	—	4.	Amortisation	16,000	—	—				8000	—	—
154,000	—	—	21,595	25	11	1620	—	—	173,975	25	11		Summa Tit. VII.				148,278	10	11	25,697	15	—
			19,975	25	11																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Wiederholung der Ausgaben.									
81,695	20	8	—	—	—	2270	16	3	79,425	4	5		Tit. I. Besoldungen				79,408	14	5	16	20	—
38,630	2	7	2364	3	10	—	—	—	40,994	6	5		„ II. Diäten, Reisekosten, Vertretungen, Arbeitslöhne				39,659	28	2	1334	8	3
26,361	16	10	11,366	14	11	—	—	—	37,728	1	9		„ III. Materielle Verwaltungskosten				37,604	8	5	123	23	4
35,630	—	—	14,698	3	—	—	—	—	50,328	3	—		„ IV. Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlage				50,094	1	4	234	1	8
91,528	—	—	1802	14	6	—	—	—	93,330	14	6		„ V. Kosten des Bahntransports				93,318	6	6	12	8	—
12,659	19	11	18,410	25	—	—	—	—	31,070	14	11		„ VI. Unbestimmte Ausgaben				30,701	10	2	369	4	9
154,000	—	—	19,975	25	11	—	—	—	173,975	25	11		„ VII. Verzinsung und Amortisation				148,278	10	11	25,697	15	—
440,505	—	—	68,617	27	2	2270	16	3	506,852	10	11		Gesammt-Ausgabe				479,064	19	11	27,787	21	—
			66,347	10	11																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Hiervon kommen auf

	Allgemeine Verwaltung.						Bahn-Verwaltung.						Transport-Verwaltung.					
	Ist			Rest			Ist			Rest			Ist			Rest		
	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
Titel I.	8643	12	10	—	—	—	36,405	25	1	—	—	—	34,359	6	6	16	20	—
„ II.	1487	26	4	100	11	8	6321	—	2	5	—	—	31,851	1	8	1228	26	7
„ III.	1733	13	2	80	3	8	12,906	—	5	22	—	8	22,964	24	10	21	19	—
„ IV.	—	—	—	—	—	—	50,094	1	4	234	1	8	—	—	—	—	—	—
„ V.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	93,318	6	6	12	8	—
„ VI.	5875	25	5	27	24	3	1341	1	10	26	19	1	23,484	12	11	314	21	5
Summa	17,740	17	9	208	9	7	107,067	28	10	287	21	5	205,977	22	5	1594	5	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Abschluß.	Ist. Thlr.	Sgr.	Pf.	Rest. Thlr.	Sgr.	Pf.
629,576	17	11	Die Einnahmen betragen	624,388	7	8	5188	10	3
506,852	10	11	Die Ausgaben betragen	479,064	19	11	27,787	21	—
			Bleiben	145,323	17	9	22,599	10	9
			Ab die Ausgabe-Reste	22,599	10	9	—	—	—
122,724	7	—	Mithin reiner Ueberschuß	122,724	7	—			

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Betriebs-Rechnungs-Abschluß

für die

Bergisch-Märkische Eisenbahn

(II. Abtheilung: Dortmund-Soest)

für das Jahr 1856.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Einnahme. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Einnahme.									
													Tit. I. Ertrag aus dem Personen-Verkehr.									
60,000	—	—	501	7	4	—	—	—	60,501	7	4	1.	a) Für Personen	60,501	7	4				—	—	—
100	—	—	—	—	—	59	8	8	40	21	4		b) Für Militär-Transporte .	40	21	4				—	—	—
												2.	Gepäck-Ueberfracht:									
1500	—	—	—	—	—	654	4	6	845	25	6		a) Vom gewöhnlichen Personen-Transport	845	25	6				—	—	—
—	—	—	—	—			—	—	—	—	—		b) Vom Militär-Transport .	—	—	—				—	—	—
												3.	Equipagen:									
5	—	—	83	3	5	—	—	—	88	3	5		a) Vom gewöhnlichen Personen-Transport	88	3	5				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		b) Vom Militär-Transport .	—	—	—				—	—	—
40	—	—	33	12	11	—	—	—	73	12	11	4.	Hunde	73	12	11				—	—	—
												5.	Pferde:									
5	—	—	18	27	3	—	—	—	23	27	3		a) Beim gewöhnlichen Personen-Transport	23	27	3				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		b) Beim Militär-Transport .	—	—	—				—	—	—
												6.	Extraordinaria:									
30	—	—	116	24	6	—	—	—	146	24	6		a) Extrazüge . . . . . b) Sonstige	146	24	6				—	—	—
61,680	—	—	753	15	5	713	13	2	61,720	2	3		Summa Tit. I.				61,720	2	3	—	—	—
			40	2	3																	
													Tit. II. Ertrag aus dem Güter-Verkehr.									
3000	—	—	198	—	1	—	—	—	3198	—	1	1.	a) Für Eilgüter	3198	—	1				—	—	—
187,000	—	—	—	—	—	16,952	11	8	170,047	18	4		b) „ Frachtgüter	170,047	18	4				—	—	—
300	—	—	—	—	—	107	23	5	192	6	7		c) „ Versicherungsprämie .	192	6	7				—	—	—
400	—	—	—	—	—	262	1	10	137	28	2		d) „ Provision	137	28	2				—	—	—
500	—	—	—	—	—	202	12	—	297	18	—		e) „ Lagergelder	297	18	—				—	—	—
200	—	—	144	25	4	—	—	—	344	25	4		f) „ nicht postzwangspflichtige Postgüter	344	25	4				—	—	—
100	—	—	68	13	3	—	—	—	168	13	3		g) „ Eisenbahn-Fahrzeuge .	168	13	3				—	—	—
700	—	—	1168	25	11	—	—	—	1868	25	11		h) „ Vieh-Transporte . . .	1868	25	11				—	—	—
620	—	—	—		—	219	8	10	400	21	2	2.	Extraordinaria . . . . . : .	400	21	2				—	—	—
192,820	—	—	1580	4	7	17,743	27	9	176,656	6	10		Summa Tit. II.				176,656	6	10	—	—	—
						16,163	23	2														
													Tit. III. Verschiedene Einnahmen.									
												1.	Miethe und Pacht:									
250	—	—	146	7	6	—	—	—	396	7	6		a) Für Restaurationen	396	7	6				—	—	—
—	—	—	37	20		—	—	—	37	20	—		b) „ Gebäude und Beamtenwohnungen	37	20	—				—	—	—
250	—	—	183	27	6	—	—	—	433	27	6		Latus	433	27	6				—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Einnahme. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
250	—	—	183	27	6	—	—	—	433	27	6		Transport	433	27	6						
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		c) Für Postlokale	—	—	—				—	—	—
—	—	—	1540	12	3	—	—	—	1540	12	3		d) Vergütung des Postfiscus für Post-Coupees, für Schmieren, Reinigen, Unterstellen der Postwagen 2c.	1540	12	3				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		e) Für Telegraphen-Dienstlocale	—	—	—				—	—	—
2000	—	—	—	—	—	1422	26	3	577	3	9		f) Für Pacht von Lagerplätzen	457	3	9				120	—	—
50	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—		g) Für Pacht von Abspliſſen und Böschungen	—	—	—				—	—	—
500	—	—	1306	4	7	—	—	—	1806	4	7	2.	Ertrag für abgängige Betriebs-Materialien	1806	4	7				—	—	—
100	—	—	—	—	—	44	8	9	55	21	3	3.	Ertrag für verkaufte Drucksachen	55	21	3				—	—	—
2000	—	—	919	27	8	—	—	—	2919	27	8	4.	Wagenmiethe und Conventionalstrafe	2919	27	8				—	—	—
500	—	—	10,497	12	5	—	—	—	10,997	12	5	5.	Zinsen und Dividende	10,997	12	5				—	—	—
100	—	—	485	16	11	—	—	—	585	16	11	6.	Extraordinaria	585	16	11				—	—	—
5500	—	—	14,933	11	4	1517	5	—	18,916	6	4		Summa Tit. III.				18,796	6	4	120	—	—
			13,416	6	4																	
													Wiederholung der Einnahmen.									
61,680	—	—	40	2	3	—	—	—	61,720	2	3		Tit. I. Ertrag aus dem Personen-Verkehr	61,720	2	3				—	—	—
192,820	—	—	—	—	—	16,163	23	2	176,656	6	10		„ II. Ertrag aus dem Güter-Verkehr	176,656	6	10				—	—	—
5500	—	—	13,416	6	4	—	—	—	18,916	6	4		„ III. Verschiedene Einnahmen	18,796	6	4				120	—	—
260,000	—	—	13,456	8	7	16,163	23	2	257,292	15	5		Gesammt-Einnahme				257,172	15	5	120	—	—
						2707	14	7														

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Ausgabe.									
													Tit. I. **Besoldungen.**									
8843	—	—	—	—	—	870	14	2	7972	15	10		A. Allgemeine Verwaltung.	7972	15	10				—	—	—
8843	—	—	—	—	—	870	14	2	7972	15	10		Summa Tit. I. A.				7972	15	10			
													B. Bahn-Verwaltung.									
11,412	—	—	1997	1		—	—	—	13,409	1	—	1.	Strecken-Personal	13,409	1	—				—	—	—
3455	—	—	—	—	—	513	12	2	2941	17	10	2.	Stations-Personal	2929	27	10				11	20	—
14,867	—	—	1997	1	—	513	12	2	16,350	18	10		Summa Tit. I. B.				16,338	28	10	11	20	—
			1483	18	10																	
													C. Transport-Verwaltung.									
6042	28	10	—	—	—	1284	13	3	4758	15	7	1.	Expeditionsdienst	4758	15	7				—	—	—
8819	5	8	933	10	10	—	—	—	9752	16	6	2.	Fahrdienst	9752	16	6				—	—	—
2184	10	10	—	—	—	338	18	3	1845	22	7	3.	Werkstätten-Betrieb	1845	22	7				—	—	—
130	24	—	—	—	—	11	18	3	119	5	9	4.	Magazin-Verwaltung auf der Strecke	119	5	9				—	—	—
17,177	9	4	933	10	10	1634	19	9	16,476	—	5		Summa Tit. I. C.				16,476	—	5	—	—	—
						701	8	11														
14,867	—	—	1483	18	10	—	—	—	16,350	18	10		Hierzu „ „ I. B.				16,338	28	10	11	20	—
8843	—	—	—	—	—	870	14	2	7972	15	10		„ „ „ I. A.				7972	15	10	—	—	—
40,887	9	4	1483	18	10	1571	23	1	40,799	5	1		Summa Tit. I.				40,787	15	1	11	20	—
						88	4	3														
													Tit. II. **Diäten, Reisekosten, Vertretungen, Arbeitslöhne.**									
													A. Allgemeine Verwaltung.									
555	5	6	288	7	5	—	—	—	843	12	11	1.	a) Diäten und Reisekosten der Directions- und Deputations-Mitglieder, des Bahn-Controleurs und sonstiger Centralbeamten	843	12	11				—	—	—
74	2	4	—	—	—	74	2	4	—	—	—		b) Stellvertretungskosten . . .	—	—	—				—	—	—
333	10	6	—		—	82	5	9	251	4	9	2.	Hülfs-Arbeit	251	4	9				—	—	—
92	17	11	—	—	—	—	—	—	92	17	11	3.	Kosten der Rechnungs-Revision	—	—	—				92	17	11
277	23	9	—	—	—	—	—	—	277	23	9	4.	Gratificationen u. Unterstützungen der Central-Beamten	277	23	9				—	—	—
1333	—	—	288	7	5	156	8	1	1464	29	4		Summa Tit. II. A.				1372	11	5	92	17	11
			131	29	4																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													B. Bahn-Verwaltung.									
200	—	—	—	—	—	78	25	—	121	5	—	1.	Hülfe im Büreau des Eisenbahn-Baumeisters	121	5	—				—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	2.	Hülfsbahnmeister	—	—	—				—	—	—
1344	—	—	91	14	—	—	—		1435	14	—	3.	Hülfsbahnwärter und Weichensteller	1435	14	—				—	—	—
300	—	—	83	25	3	—	—	—	383	25	3	4.	Uebernachtungsgelder resp. Reisekosten des Eisenbahn-Baumeisters, der Bahnmeister, des Telegraphen-Inspectors und sonstiger Bahn-Beamten	383	25	3				—	—	—
1200	—	—	—	—	—	167	7	6	1032	22	6	5.	Stellvertretungskosten in Krankheits- resp. Behinderungsfällen und Ueberbürdungen . .	1030	7	6				2	15	—
100	—	—	—	—	—	33	14	5	66	15	7	6.	Für Umzugskosten und Entschädigung für Wohnungsmiethe	56	25	—				9	20	7
300	—	—	10	—	—	—	—	—	310	—	—	7.	Unterstützungen für Bahnbeamte und Lohn-Arbeiter	300	—	—				10	—	—
3444	—	—	185	9	3	279	16	11	3349	22	4		Summa Tit. II. B				3327	16	9	22	5	7
						94	7	8														
													C. Transport-Verwaltung.									
												1.	Arbeitshülfe:									
588	18	—	341	9	2	—	—	—	929	27	2		a) Für Güter-Expedienten . .	929	27	2				—	—	—
81	22	6	—	—	—	81	22	6	—	—	—		b) „ Zeichner, Rechner und Schreiber in den Werkstätten	—	—	—				—	—	—
3767	1	2	—	—	—	92	11	9	3674	19	5	2.	Güterboden-Arbeiter	3674	19	5				—	—	—
4163	10	11	1154	13	10	—	—	—	5317	24	9	3.	Wasserpumper, Wagenschieber, Wagenputzer und Bahnhofs-Arbeiter	5317	24	9				—	—	—
2770	10	4	—	—	—	291	26	2	2478	14	2	4.	Maschinenputzer	2478	14	2				—	—	—
156	28	10	—	—	—	149	1	8	7	27	2	5.	Gepäckträger auf den Stationen	—	—	—				7	27	2
												6.	Meilengelder für Locomotiv und Nutzmeilen:									
2076	13	6	—	—	—	570	2	6	1506	11	—		a) Für Locomotivführer und Heizer	667	20	8				—	—	—
													b) Für Zugführer, Packmeister, Schaffner 2c.	838	20	4				—	—	—
457	24	—	63	12	8	—	—	—	521	6	8	7.	Nachtgelder und Reisekosten des Maschinenmeisters so wie des gesammten Fahrdienst-Personals und überhaupt der Beamten der Transport-Verwaltung	521	6	8				—	—	—
228	27	—	204	19	2	—	—	—	433	16	2	8.	Stellvertretungskosten in Krankheits- resp. Behinderungsfällen und Ueberbürdungen	433	16	2				—	—	—
14,291	6	3	1763	24	10	1185	4	7	14,869	26	6		Latus	14,861	29	4				7	27	2

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
14,291	6	3	1763	24	10	1185	4	7	14,869	26	6		Transport	14,861	29	4				7	27	2
68	20	1	56	8	10	—	—	—	124	28	11	9.	Für Umzugskosten und Entschädigung für Wohnungsmiethe	124	28	11				—	—	—
163	15	—	—	—	—	1	15	—	162	—	—	10.	Unterstützungen für sämmtliche Beamte der Transport-Verwaltung incl. Arbeiter	162	—	—				—	—	—
781	16	1	—	—	—	83	14	11	698	1	2	11.	Prämien für Ersparnisse von Coaks und Oel	698	1	2				—	—	—
15,304	27	5	1820	3	8	1270	4	6	15,854	26	7		Summa Tit. II. C.				15,846	29	5	7	27	2
			549	29	2																	
3444	—	—	—	—	—	94	7	8	3349	22	4		Hierzu „ „ „ B.				3327	16	9	22	5	7
1333	—	—	131	29	4	—	—	—	1464	29	4		„ „ „ „ A.				1372	11	5	92	17	11
20,081	27	5	681	28	6	94	7	8	20,669	18	3		Summa Tit. II.				20,546	27	7	122	20	8
			587	20	10																	
													Tit. III. Materielle Verwaltungskosten.									
													A. Allgemeine Verwaltung.									
17	23	4	1	14	3	—	—	—	19	7	7	1.	Dienstkleidungen für Büreau- und Kassendiener	19	7	7				—	—	—
1185	19	2	—	—	—	87	20	5	1097	28	9	2.	Büreau-Bedürfnisse	1097	28	9				—	—	—
555	17	6	—	—	—	—	—	—	555	17	6	3.	Miethsbetrag für das Central-Büreau	555	17	6				—	—	—
1759	—	—	1	14	3	87	20	5	1672	23	10		Summa Tit. III. A.				1672	23	10	—	—	—
						86	6	2														
													B. Bahn-Verwaltung.									
1400	—	—	—	—	—	424	14	10	975	15	2	1.	Dienstkleidung	975	15	2				—	—	—
												2.	Heizung, Erleuchtung und Reinigung									
1000	—	—	115	1	6	—	—	—	1115	1	6		a) der sämmtlichen Dienst-Expeditions-Locale, der Wartesäle und Aufenthaltszimmer für das Fahr-Personal und die Arbeiter auf den Bahnhöfen	1102	13	—				12	18	6
190	—	—	160	13	6	—	—	—	350	13	6		b) der Wärterbuden	350	13	6				—	—	—
1100	—	—	173	16	11	—	—	—	1273	16	11		c) Erleuchtung der optischen Telegraphen	1273	16	11				—	—	—
3690	—	—	449	1	11	424	14	10	3714	17	1		Latus	3701	28	7				12	18	6

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
3690	—	—	449	1	11	424	14	10	3714	17	1		Transport	3701	28	7				12	18	6
700	—	—	—	—	—	404	2	7	295	27	5	3.	Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Mobilien, Utensilien und Geräthschaften der Bahn-Verwaltung in den Stationsgebäuden, Wärterbuden, auf den Bahnhöfen	151	13	10				144	13	7
200	—	—	—	—	—	117	10	9	82	19	3	4.	Schreib- und Zeichnen-Materialien resp. deren reglementsmäßige Geldvergütung, Drucksachen, Formulare ꝛc. für sämmtliche Beamte der Bahn-Verwaltung	80	17	3				2	2	—
20	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—		Remuneration der Bahnärzte ꝛc.	—	—	—				—	—	—
4610	—	—	449	1	11	965	28	2	4093	3	9		Summa Tit. III. B.				3933	29	8	159	4	1
						516	26	3														
													C. Transport-Verwaltung.									
850	6	—	266	1	5	—	—	—	1116	7	5	1.	Dienstkleidung	1116	7	5				—	—	—
1013	21	—	1163	7	3	—	—	—	2176	28	3	2.	Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Inventarien in den verschiedenen Expeditionen, den Güterschuppen, auf den Zügen und in den Magazinen	2176	28	3				—	—	—
3924	—	—	—	—	—	3924	—	—	—	—	—	3.	Kosten für An- und Abfuhr der Güter resp. Bonification für die von den Versendern und Empfängern selbst angebrachten und abgeholten Güter	—	—	—				—	—	—
196	6	—	374	3	7	—	—	—	570	9	7	4.	Unterhaltung, Heizen, Schmieren ꝛc. der stehenden Dampfmaschinen	570	9	7				—	—	—
163	15	—	—	—	—	53	—	6	110	14	6	5.	a) Materialien für Anfertigung der Personen- und Hunde-Billets	110	14	6				—	—	—
6147	18	—	1803	12	3	3977	—	6	3973	29	9		Latus	3973	29	9				—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
6147	18	—	1803	12	3	3977	—	6	3973	29	9		Transport	3973	29	9				—	—	—
1144	15	—	—	—	—	639	28	3	504	16	9		b) Drucksachen, Formulare, Schreib-Materialien für die Personen- und Güter-Expeditionen, die Büreaus der Werkstätten 2c. resp. deren reglementsmäßige Vergütung für sämmtl. Beamte der Transport-Verwaltung, ferner Buchbinder-Arbeit, Stempel-Apparate und sonstige Büreau-Bedürfnisse .	504	16	9				—	—	—
7292	3	—	1803	12	3	4616	28	9	4478	16	6		Summa Tit. III. C.				4478	16	6	—	—	—
						2813	16	6														
4610	—	—	—	—	—	516	26	3	4093	3	9		Hierzu „ „ „ B.				3933	29	8	159	4	1
1759	—	—	—	—		86	6	2	1672	23	10		„ „ „ „ A.				1672	23	10	—	—	—
13,661	3	—	—	—	—	3416	18	11	10,244	14	1		Summa Tit. III.				10,085	10	—	159	4	1
													Tit. IV. Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen.									
													A. Das Bahnplanum und der Oberbau.									
3200	—	—	—	—	—	2267	17	9	932	12	3	1.	Unterhaltung des Bahnkörpers und aller Neben-Anlagen, Parallel-Wege, Wegeübergänge, Rampen 2c.	932	12	3				—	—	—
7130	—	—	1220	13	—	—	—	—	8350	13	—	2.	Unterhaltung des Oberbaues . .	8350	13	—				—	—	—
180	—	—	—	—	—	120	22	1	59	7	11	3.	Unterhaltung der Hecken, Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln	59	7	11				—	—	—
180	—	—	—	—	—	1	24	8	178	5	4	4.	Unterhaltung der Brücken-Anlagen, Durchlässe, Futtermauern 2c.	178	5	4				—	—	—
210	—	—	4	5	9	—	—	—	214	5	9	5.	Instandsetzung und Ergänzung der zur Unterhaltung der Bahn 2c. erforderlichen Instrumente und Geräthschaften	214	5	9				—	—	—
600	—	—	—	—	—	590	1	3	9	28	9	6.	Kosten für Aufräumung des Schnees incl. Ergänzung und Unterhaltung der Schneezäune	9	28	9				—	—	—
11,500	—	—	1224	18	9	2980	5	9	9744	13	—		Summa Tit. IV. A.				9744	13	—	—	—	—
						1755	17	—														

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													B. Bahnhofs-Anlagen.									
450	—	—	—	—	—	5	15	4	444	14	8	1.	Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzungen, Gärten, Anfahrten, Verbindungsstraßen . . .	443	3	7				1	11	1
450	—	—	—	—	—	260	16	11	189	13	1	2.	Unterhaltung der Gebäude, Röhrenleitungen 2c.	91	22	11				97	20	2
225	—	—	—	—	—	124	5	2	100	24	10	3.	Unterhaltung der Entwässerungen, des Pflasters, der Vieh- und Wagen-Rampen, der Perrons, Laternen, Uhren, Glocken . .	80	4	2				20	20	8
900	—	—	—	—	—	59	20	7	840	9	5	4.	Desgleichen der Geleise, Drehscheiben, Weichen, Schiebebühnen, Pumpen, Wasserstationen	320	7	8				520	1	9
100	—	—	—		—	100	—	—	—	—	—	5.	Unterhaltung der Werkstatts-Gebäude	—	—	—				—	—	—
2125	—	—	—	—	—	549	28	—	1575	2	—		Summa Tit. IV. B.				935	8	4	639	23	8
													C. Telegraphen mit Zubehör.									
204	—	—	—	—	—	165	17	2	38	12	10	1.	Unterhaltung der Wärterhäuser resp. Buden der Weichensteller	32	27	4				5	15	6
16	—	—	11	29	—	—	—	—	27	29	—	2.	Unterhaltung der optischen Telegraphen	27	29	—				—	—	—
210	—	—	540	22	5	—	—	—	750	22	5	3.	Unterhaltung der electro-magnetischen Telegraphen nebst Zubehör	750	22	5				—	—	—
430	—	—	552	21	5	165	17	2	817	4	3		Summa Tit. IV. C.				811	18	9	5	15	6
			387	4	3																	
2125	—	—	—	—	—	549	28	—	1575	2	—		Hierzu „ „ „ B.				935	8	4	639	23	8
11,500	—	—	—	—	—	1755	17	—	9744	13	—		„ „ „ „ A.				9744	13	—	—	—	—
14,055	—	—	387	4	3	2305	15	—	12,136	19	3		Summa Tit. IV.				11,491	10	1	645	9	2
						1918	10	9														
													Tit. V. Kosten des Bahn-Transportes.									
													A. Kosten der Züge.									
												1.	Brennmaterial für Locomotiven und Wasserstationen:									
204	11	3	58	18	5	—	—	—	262	29	8		a) Holzmaterial zum Anheizen der Locomotiven	262	29	8				—	—	—
20,110	15	—	—	—	—	814	8	11	19,296	6	1		b) Coaks	19,296	6	1				—	—	—
752	3	—	—	—	—	699	20		52	13	—		c) Verlust an kleinem Coaks.	52	13	—				—	—	—
343	10	6	—	—	—	115	23	3	227	17	3		d) Heizung der Wasserstationen	227	17	3				—	—	—
21,410	9	9	58	18	5	1629	22	2	19,839	6	—		Latus	19,839	6	—				—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
21,410	9	9	58	18	5	1629	22	2	19,839	6	—		Transport	19,839	6	—				—	—	—
2616	—	—	—	—	—	55	5	6	2560	24	6	2.	Schmiermaterial für Locomotiven und Tender	2560	24	6				—	—	—
523	6	—	129	5	10	—	—	—	652	11	10	3.	Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben	652	11	10				—	—	—
670	10	6	1470	5	10	—	—	—	2140	16	4	4.	Schmiermaterial für Wagen . .	2140	16	4				—	—	—
58	25	10	—	—	—	4	26	9	53	29	1	5.	Putzmaterial für dieselben	53	29	1				—	—	—
178	6	5	73	12	7	—	—	—	251	19	—	6.	Beleuchtung der Züge	251	19	—				—	—	—
25,456	28	6	1731	12	8	1689	24	5	25,498	16	9		Summa Tit. V. A.				25,498	16	9	—	—	—
			41	18	3																	
													B. Unterhaltung der Betriebsmittel.									
12,198	12	3	—	—	—	1510	22	8	10,687	19	8	1.	Unterhaltung, Reparatur und Ergänzung der Locomotiven und Tender	10,687	19	8				—	—	—
6816	19	3	1729	15	1	—	—	—	8546	4	4	2.	Desgl. der Wagen	8546	4	4				—	—	—
19,015	1	6	1729	15	1	1510	22	5	19,233	24	—		Summa Tit. V. B.				19,233	24	—	—	—	—
			218	22	6																	
25,456	28	6	41	18	3	—	—	—	25,498	16	9		Hierzu „ „ „ A.				25,498	16	9	—	—	—
44,472	—	—	260	10	9	—	—	—	44,732	10	9		Summa Tit. V.				44,732	10	9	—	—	—
													Tit. VI. Unbestimmte Ausgaben.									
													A. Allgemeine Verwaltung.									
1	5	6	—	—	—	—	7	6	—	28	—	1.	Steuern, Communal-Abgaben, öffentliche Lasten, Feuer-Versicherung	—	28	—				—	—	—
7	12	3	44	4	10	—	—	—	51	17	1	2.	Gerichtskosten, Mandatarien-Gebühren, Taxationen, Gutachten	51	17	1				—	—	—
107	5	1	—	—	—	107	5	1	—	—	—	3.	Zinsen der Amts-Cautionen . .	—	—	—				—	—	—
666	21	—	1351	25	6	—	—	—	2018	16	6	4.	Kosten des Geld-Verkehrs mit der Königlichen Bank und andern Geld-Instituten	2018	16	6				—	—	—
412	16	2	—	—	—	212	17	9	199	28	5	5.	Extraordinaire unvorhergesehene Ausgaben, Prämien, Gratificationen für Unterbeamte, Kosten für Ausschmückung der Bahnhöfe bei Anwesenheit der Mitglieder des Königl. Hauses	199	28	5				—	—	—
1426	—	—	—	—	—	—	—	—	1426	—	—	6.	Zuschuß zum Pensions- 2c. Fond	1426	—	—				—	—	—
2621	—	—	1396	—	4	320	—	4	3697	—	—		Summa Tit. VI. A.				3697	—	—	—	—	—
			1076	—	—																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													B. Bahn-Verwaltung.									
173	26	6	—	—	—	90	16	7	83	9	11	1.	Feuer-Versicherung der Gebäude und Mobilien, Steuern 2c. .	78	4	10				5	5	1
327	5	9	1290	8	8	—	—	—	1617	14	5	2.	Extraordinaire unvorhergesehene Ausgaben, Remunerationen an Unterbeamte, Reparaturen nach Zerstörung von Bauwerken, durch Sturm, Wasser 2c., Entschädigungen für Betriebs-Einrichtungen auf fremden Bahnen	1616	29	5				—	15	—
501	2	3	1290	8	8	90	16	7	1700	24	4		Summa Tit. VI. B.				1695	4	3	5	20	1
			1199	22	1																	
													C. Transport-Verwaltung.									
115	6	7	—	—	—	25	8	1	89	28	6	1.	Feuer-Versicherung der Betriebsmittel	89	28	6				—	—	—
66	6	6	—	—	—	14	19	8	51	16	10	2.	Desgleichen der Güter	51	16	10				—	—	—
3270	—	—	5337	4	5	—	—	—	8607	4	5	3.	Miethe für fremde Wagen auf der Bahn	8607	4	5				—	—	—
490	15	—	259	20	1	—	—	—	750	5	1	4.	Ergänzung beschädigter Emballagen, Ersatz für verlorene, verdorbene oder beschädigte Transport-Gegenstände, Ersatz für Reparaturen fremder, auf der diesseit. Bahn beschädigter Fahrzeuge .	750	5	1				—	—	—
39	26	10	30	2	5	—	—	—	69	29	3	5.	Erstattung von Fahr- und Frachtgeldern	69	29	3				—	—	—
203	23	1	183	13	6	—	—	—	387	6	7	6.	Extraordinaire unvorhergesehene Ausgaben incl. Remuneration an Unterbeamte	387	6	7				—	—	—
—	—	—	1450	20	—	—	—	—	1450	20	—	7.	Zur Amortisation von Seiten mehrerer Zechen-Gewerkschaften beschafften Wagen	1450	20	—				—	—	—
4158	18	—	7261	—	5	39	27	9	11,406	20	8		Summa Tit. VI. C.				11,406	20	8	—	—	—
			7221	2	8																	
501	2	3	1199	22	1	—	—	—	1700	24	4		Hierzu „ „ „ B.				1695	4	3	5	20	1
2621	—	—	1076	—	—		—	—	3697	—	—		„ „ „ „ A.				3697	—	—	—	—	—
7307	20	3	9496	24	9	—	—	—	16,804	15	—		Summa Tit. VI.				16,798	24	11	5	20	1
													Tit. VII. Verzinsung und Amortisation.									
54,000	—	—	—	—	—	—	—	—	54,000	—	—	1.	Zinsen zu 4 % der Prioritäts-Obligat. ad 1,350,000 Thlr.	48,628	—	—				5372	—	—
30,000	—	—	8844	15	4	—	—	—	38,844	15	4	2.	Zinsen-Antheil von den Berg.-Märk. Prior.-Oblig. II. Serie	38,844	15	4				—	—	—
84,000	—	—	8844	15	4	—	—	—	92,844	15	4		Summa Tit. VII.				87,472	15	4	5372	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sg.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sg.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sg.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sg.	Pf.	Laufende Nummer.		Ist-Ausgabe. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	Sg.	Pf.
													Wiederholung der Ausgaben.									
40,887	9	4	—	—	—	88	4	3	40,799	5	1		Tit. I. Besoldungen				40,787	15	1	11	20	—
20,081	27	5	587	20	10	—	—	—	20,669	18	3		„ II. Diäten, Reisekosten, Vertretungen 2c. . . .				20,546	27	7	122	20	8
13,661	3	—	—	—	—	3416	18	11	10,244	14	1		„ III. Materielle Verwaltungskosten				10,085	10	—	159	4	1
14,055	—	—	—	—	—	1918	10	9	12,136	19	3		„ IV. Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen				11,491	10	1	645	9	2
44,472	—	—	260	10	9	—	—	—	44,732	10	9		„ V. Kosten des Bahntransports				44,732	10	9	—	—	—
7307	20	3	9496	24	9	—	—	—	16,804	15	—		„ VI. Unbestimmte Ausgaben				16,798	24	11	5	20	1
84,000	—	—	8844	15	4	—	—	—	92,844	15	4		„ VII. Verzinsung und Amortisation				87,472	15	4	5372	—	—
224,465	—	—	19,189	11	8	5423	3	11	238,231	7	9		Gesammt-Ausgabe				231,914	23	9	6316	14	—
			13,766	7	9																	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Hiervon kommen auf

	Allgemeine Verwaltung.						Bahn-Verwaltung.						Transport-Verwaltung.					
	Ist			Rest			Ist			Rest			Ist			Rest		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Titel I.	7972	15	10	—	—	—	16,338	28	10	11	20	—	16,476	—	5	—	—	—
„ II.	1372	11	5	92	17	11	3327	16	9	22	5	7	15,846	29	5	7	27	2
„ III.	1672	23	10	—	—	—	3933	29	8	159	4	1	4478	16	6	—	—	—
„ IV.	—	—	—	—	—	—	11,491	10	1	645	9	2	—	—	—	—	—	—
„ V.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,732	10	9	—	—	—
„ VI.	3697	—	—	—	—	—	1695	4	3	5	20	1	11,406	20	8	—	—	—
Summa	14,714	21	1	92	17	11	36,786	29	7	843	28	11	92,940	17	9	7	27	2

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf	Abschluß.	Ist. Thlr.	Sgr	Pf	Rest. Thlr.	Sgr.	Pf.
257,292	15	5	Die Einnahmen betragen	257,172	15	5	120	—	—
238,231	7	9	Die Ausgaben betragen	231,914	23	9	6316	14	—
			Bleiben	25,257	21	8	6196	14	—
			Ab die Ausgabe-Reste	6196	14	—			
19,061	7	8	Mithin reiner Ueberschuß	19,061	7	8			

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Einnahme.

№	Bezeichnung der Einnahmen.	Im Einzelnen. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	P
	Tit. I. Für veräußertes Oberbau-Material, als Schienen, Schwellen, Weichen.						
1	Jellinghaus, für Schienen	78	—	—			
2	Derselbe dito	260	15	—			
3	Derselbe dito	132	15	—			
4	Schölling, für altes Schieneneisen	291	15	—			
5	Zeche „Louise-Tiefbau", für Schienen	91	21	4			
6	Pickhardt, Baruch & Conf. desgl.	4132	24	—			
7	Liebrecht & Comp. desgl.	1165	10	9			
8	Simon desgl.	660	—	—			
9	Dorstfeld-Carlsglücker Anschluß-Bahn, für Oberbau-Materialien	920	11	8			
10	Dieselbe desgl.	2718	4	5			
11	Anschluß von Asbeck, Osthaus & Comp., für Schienen	70	15	—			
12	Carlsglücker Zweigbahn, für Oberbau-Material	6087	28	7			
13	Simon, für Schienen	660	—	—			
14	„Bergisch-Märkischer Bau-Fonds für Schienen ꝛc." zur Verlängerung des Güterschuppen-Geleises auf dem Bahnhofe zu Hagen	976	18	4			
15	Derselbe, für Schienen und Klein-Eisenzeug	42	1	8			
16	Einnahme-Rest für verkaufte Schienen	—	—	—			
					18,288	—	
	Tit. II. Für verkaufte Bandagen, Achsen, Siederöhre ꝛc.						
1	Schöttler, für Achsen	180	—	—			
2	Auffermann, für Siederöhre	401	8	—			
3	Derselbe desgl.	317	12	6			
4	Derselbe desgl.	473	19	—			
5	J. C. Harkort, für Bandagen	301	21	4			
6	J. D. Auffermann, für Siederöhre	21	20	—			
7	Derselbe desgl.	488	24	—			
8	Derselbe desgl.	83	12	6			
					2267	27	
	Tit. III. Sonstige Einnahmen.						
1	Aus dem Bestande des Reserve-Fonds überwiesen	57,981	28	—			
2	Antheil an den repartirten Banquier-Zinsen	1140	20	1			
3	Ueberweisung aus dem Betriebs-Ueberschuß pro 1856	15,038	2	10			
					74,160	20	
	Summa				94,716	19	
	Ab die Ausgaben mit				51,259	27	
	Mithin bleibt Bestand				43,456	21	
	Hierzu Einnahme-Reste				14,000	—	
	Summa-Bestand				57,456	21	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Conto

des Reserve-Fonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Einnahme.

№	Bezeichnung der Einnahmen.	In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.
1	Bestand ex 1855:						
	a. in Bergisch-Märkischen Stamm-Actien, Nominalwerth	1900	—	—	—	—	—
	b. in Baar	—	—	—	18,712	2	7
2	Nominalwerth der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen II. Serie	8000	—	—	—	—	—
3	Desgleichen Nro. 10,449	100	—	—	—	—	—
4	Eingelöste 3 Coupons letzterer Obligation pro termino den 2. Januar und 1. Juli 1855 und 2. Januar 1856	—	—	—	7	15	—
5	Eingelöste 81 Coupons der Prior.-Obligationen pro termino den 1. Juli 1856	—	—	—	202	15	—
6	Desgl. 19 Dividenden-Scheine pro 1855 von den im Bestande vorhandenen 19 Stück Actien à 3 Thlr.	—	—	—	57	—	—
7	Nominalwerth einer vom Actienzeichner nicht eingezahlten und daher angekauften Bergisch-Märkischen Stamm-Actie Litr. B. Nro. 4288	100	—	—	—	—	—
8	Eingelöste 81 Zins-Coupons pro termino den 2. Januar 1857	—	—	—	202	15	—
9	Antheil an den repartirten Banquier-Zinsen	—	—	—	77	3	7
10	Ueberweisung aus dem Betriebs-Ueberschuß pro 1856	—	—	—	7089	8	3
	Summa	10,100	—	—	26,347	29	5
	Ab die Ausgabe mit				21,264	1	5
	Bleibt Bestand in Baar				5083	28	—
	Hierzu Bestand in Effecten				10,100	—	—
	Summa-Bestand				15,183	28	—

Ausgabe.

№	Bezeichnung der Ausgaben.	Im Einzelnen. Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.
1	Für angekaufte Bergisch-Märkische Prior.-Obligationen II. Serie zum Nominalwerthe ad 100 Thlr., incl. der rückvergüteten Zinsen	—	—	—	8161	3	4
2	Für eine angekaufte Bergisch-Märkische Prior.-Obligation Nro. 10,449 zu deren Nominalwerth	—	—	—	100	—	—
3	Lichtschlag hier, Grundsteuer (welcher Betrag von den Gebrüdern Einsele eingezogen und pro 1854 beim Reserve-Fonds vereinnahmt ist).	—	—	—	1	9	2
4	Für die Bergisch-Märkische Stamm-Actie Litr. B. Nro. 4288 (cfr. Nro. 7 der Einnahme)	—	—	—	100	—	—
5	Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, für Reparatur des Coulissen-Wagens Nro. 62, welcher am 30. August pr. durch den Absturz einer Erdmasse auf dem Bahnhofe Elberfeld beschädigt wurde	—	—	—	226	20	—
6	Ausgabe für Wiederherstellung von Böschungen, für Ausführung von Brücken-Reparaturen, welche in Folge außergewöhnlicher Ereignisse entstanden ist	—		—	12,576	24	5
7	Kosten für Wiederherstellung eines Geleises, welches in Folge eines Achsbruches unfahrbar geworden	—	—	—	98	4	6
	Summa	—	—	—	21,264	1	5

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Conto

des Erneuerungs-Fonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Einnahme.

№	Bezeichnung der Einnahmen.	Im Einzelnen. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa. Thlr.	Sg.	Pf.	Reste. Thlr.	Sg.	Pf.
	Tit. I. Für veräußertes Oberbau-Material, als Schienen, Schwellen, Weichen.									
1	Jellinghaus, für Schienen	78	—	—						
2	Derselbe dito	260	15	—						
3	Derselbe dito	132	15	—						
4	Schöllling, für altes Schienenesen	291	15	—						
5	Zeche „Louise-Tiefbau", für Schienen	91	21	4						
6	Pickhardt, Baruch & Comp. deßgl.	4132	24	—						
7	Liebrecht & Comp. deßgl.	1165	10	9						
8	Simon deßgl.	660	—	—						
9	Dorstfeld-Carlsglücker Anschluß-Bahn, für Oberbau-Materialien	920	11	8						
10	Dieselbe deßgl.	2718	4	5						
11	Anschluß von Asbeck, Osthaus & Comp., für Schienen	70	15	—						
12	Carlsglücker Zweigbahn, für Oberbau-Material	6087	28	7						
13	Simon, für Schienen	660	—	—						
14	„Bergisch-Märkischer Bau-Fonds für Schienen ꝛc." zur Verlängerung des Güterschuppen-Geleises auf dem Bahnhofe zu Hagen	976	18	4						
15	Derselbe, für Schienen und Klein-Eisenzeug	42	1	8						
16	Einnahme-Rest für verkaufte Schienen	—	—	—				14,000	—	—
					18,288	—	9	14,000	—	—
	Tit. II. Für verkaufte Bandagen, Achsen, Siederöhre ꝛc.									
1	Schöttler, für Achsen	180	—	—						
2	Auffermann, für Siederöhre	401	8	—						
3	Derselbe deßgl.	317	12	6						
4	Derselbe deßgl.	473	10	—						
5	J. C. Harkort, für Bandagen	301	21	4						
6	J. D. Auffermann, für Siederöhre	21	20	—						
7	Derselbe deßgl.	488	24	—						
8	Derselbe deßgl.	83	12	6						
					2267	27	4			
	Tit. III. Sonstige Einnahmen.									
1	Aus dem Bestande des Reserve-Fonds überwiesen	57,981	25	—						
2	Antheil an den repartirten Banquier-Zinsen	1140	20	1						
3	Ueberweisung aus dem Betriebs-Ueberschuß pro 1856	15,038	2	10						
					74,160	20	11			
	Summa				94,716	19	—	14,000		
	Ab die Ausgaben mit				51,259	27	3			
	Mithin bleibt Bestand				43,456	21	9			
	Hierzu Einnahme-Reste				14,000	—	—			
	Summa-Bestand				57,456	21	—			

Ausgabe.

№	Bezeichnung der Ausgaben.	Im Einzelnen. Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.
	Tit. I. Für Oberbau-Material, als Schienen, Schwellen, Weichen.						
1	Lange & Comp., für gelieferte Laschen-Schrauben	679	24	11			
2	Jacobi, Haniel & Huyssen, für Schienen	652	27	4			
3	Schön & Estein, für Schwellen	1520	—	—			
4	Lehrkind, Falkenroth & Comp., für Stahl-Laschen	1352	13	4			
5	Gesellschaft „Phönix" zu Köln, für Schienen	6534	8	8			
6	Westfälische Eisenbahn, für Unterhaltung der Geleise ꝛc. auf Bahnhof Soest	493	25	6			
7	Jacobi, Haniel & Huyssen, für Schienen	7223	16	7			
8	Uebertrag aus 1855 vom Betriebs-Fonds für beschaffte Schienen	11,000	—	—			
9	„Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein", für Schienen	14,893	22	9			
10	Derselbe deßgl.	2561	18	9			
11	Lehrkind & Comp., für Stahlschienen	2638	28	6			
					49,551	6	4
	Tit. II. Für Betriebsmittel, als Locomotiven, Tender, Wagen, Achsen und Räder.						
	Vacat.						
	Tit. III. Sonstige Ausgaben.						
1	van Braam & Briese, Zinsen pro 1855 von dem Kaufpreise für beschaffte Kohlenwagen	675	8	11			
2	Zinsen von den Kosten der Vorarbeiten zum Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn, welche in dem Rechnungs-Abschluß pro 1855 in Einnahme verrechnet, und in dem, dem Fonds überwiesenen Ueberschusse mit enthalten, deren Erstattung vom Staate jedoch abgelehnt worden	943	12	—			
3	Bergisch-Märkische Güter-Expedition Dortmund, Frachten für beschaffte Schienen	90	—	—			
					1708	20	11
	Anmerkung zu III. 1. Die Verzinsung und Amortisation der von van Braam & Briese, behufs Beschaffung von Kohlenwagen, eingezahlten Beträge, erfolgt vom 1. Januar 1856, von wo ab die Amortisations-Periode beginnt, aus Betriebs-Fonds, weshalb die bis ult. 1855 verfallenen Zinsen auf Erneuerungs-Fonds zu verrechnen waren.						
	Summa				51,259	27	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Conto

ds-Fonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Ausgabe.

Reste. Pf.	Reste. Thlr.	Reste. Sg.	Reste. Pf.	№	Bezeichnung der Ausgaben.	Im Einzelnen. Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.
					Tit. I. Für Oberbau-Material, als Schienen, Schwellen, Weichen.						
				1	Lange & Comp., für gelieferte Laschen-Schrauben	679	24	11			
				2	Jacobi, Haniel & Huyssen, für Schienen	652	27	4			
				3	Schön & Estein, für Schwellen	1520	—	—			
				4	Lehrkind, Falkenroth & Comp., für Stahl-Laschen . . .	1352	13	4			
				5	Gesellschaft „Phönix" zu Köln, für Schienen	6534	8	8			
				6	Westfälische Eisenbahn, für Unterhaltung der Geleise 2c. auf Bahnhof Soest	493	25	6			
				7	Jacobi, Haniel & Huyssen, für Schienen	7223	16	7			
				8	Uebertrag aus 1855 vom Betriebs-Fonds für beschaffte Schienen .	11,000	—	—			
				9	„Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein", für Schienen	14,893	22	9			
				10	Derselbe desgl.	2561	18	9			
				11	Lehrkind & Comp., für Stahlschienen	2638	28	6			
									49,551	6	4
					Tit. II. Für Betriebsmittel, als Locomotiven, Tender, Wagen, Achsen und Räder.						
					Vacat.						
	14,000	—	—								
					Tit. III. Sonstige Ausgaben.						
9	14,000	—	—	1	van Braam & Briese, Zinsen pro 1855 von dem Kaufpreise für beschaffte Kohlenwagen	675	8	11			
				2	Zinsen von den Kosten der Vorarbeiten zum Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn, welche in dem Rechnungs-Abschluß pro 1855 in Einnahme verrechnet, und in dem, dem Fonds überwiesenen Ueberschusse mit enthalten, deren Erstattung vom Staate jedoch abgelehnt worden	943	12	—			
				3	Bergisch-Märkische Güter-Expedition Dortmund, Frachten für beschaffte Schienen	90	—	—			
4									1708	20	11
					Anmerkung ad III. 1. Die Verzinsung und Amortisation der von van Braam & Briese, behufs Beschaffung von Kohlenwagen, eingezahlten Beträge, erfolgt vom 1. Januar 1856, von wo ab die Amortisations-Periode beginnt, aus Betriebs-Fonds, weshalb die bis ult. 1855 verfallenen Zinsen auf Erneuerungs-Fonds zu verrechnen waren.						
11											
—	14,000				Summa . .				51,259	27	3
3											
9											
—											
—											
—											

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Amortisation

des Anlage-Kapitals der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bis ultimo 1856.

Grund-Kapital.			Im Jahre.	Von den Stamm-Actien sind durch den Staat amortisirt.		Der Staat hat nachstehende Zins-Zuschüsse geleistet.		Auf die Stamm-Actien sind an Dividenden gezahlt.	Die Extra-Dividende des Staates betrug.		Von den Prioritäts-Obligationen hat die Gesellschaft amortisirt.				Bemerkungen.
											I. Emission.		II. Emission.		
Stamm-Actien. Thlr.	Prioritäts-Obligationen. Thlr.	Gesammt-Betrag. Thlr.		einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	%	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	
4,000,000 in Appoints à 100 Thaler.	3,400,000 und zwar: 1,100,000 Thlr. I. Serie 1,300,000 Thlr. II. Ser. 1. Em. 1,000,000 Thlr. II. Ser. 2. Em. à 5% in Appoints à 100 Thlr.	7,400,000	1851	—	—	—	—	1 %	—	—	—	—	—	—	Die Amortisation von: 800,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. Serie 1. Emission hat im Jahre 1854, und die von 300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. Serie 2. Emission sowie von 1,300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Serie 1. Emission i. J. 1855 begonnen. Es wird jährlich 1 % vom Kapitalbetrage nebst den ersparten Zinsen der amortisirten Obligationen amortisirt. Die Amortisation der 1,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Serie 2. Emission beginnt erst mit dem Jahre 1860.
			1852	—	—	—	—	1½ %	—	—	—	—	—	—	
			1853	—	—	—	—	2 %	—	—	—	—	—	—	
			1854	—	—	—	—	2½ %	—	—	8000	—	—	—	
			1855	—	—	—	—	3 %	—	—	11,400	—	13,000	—	
			1856	—	—	—	—	3⅓ %	—	—	11,900	31,300	13,600	26,600	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Abschluß

der

Pensions- und Unterstützungs-Kasse der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm Eisenbahn

pro

1856.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Laufende Nummer.	Einnahme.	Ist-Einnahme. In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
													A. Aus dem Vorjahre.									
—	—	—	8297	13	11	—	—	—	8297	13	11	1.	Ueberwiesener Bestand aus der früheren Bergisch-Märkischen Krankenkasse	8200	—	—	97	13	11	—	—	—
—	—	—	8297	13	11	—	—	—	8297	13	11		Summa aus dem Vorjahre	8200	—	—	97	13	11	—	—	—
													Bemerkung ad A. Aus der früheren Bergisch-Märkischen Krankenkasse sind überwiesen: a. an 1/12 Beiträgen der seitherigen Mitglieder dieser Kasse 5149 = 5 = 4 b. an Vermögensbestand derselben nach §. 39 des Reglements . . . . . 3042 = 6 = 6 c. div. Einnahmen . 106 = 2 = 1 welche nach dem Abschlusse der frühern Kranken-Kasse sich noch aus den nachträglichen Einnahme- und Ausgabe-Posten ermittelt haben, dieser erstattet, und unter den Ausgaben Tit. VI. enthalten sind. Summa 8297 = 13 = 11									
													B. Aus dem laufenden Jahre.									
													Tit. I. Laufende Pensions- und Wittwen-Versicherungs-Beiträge.									
2621	22	—	19	24	3	—	—	—	2641	16	3	1.	Pensions-Beiträge	—	—	—	2641	5	4	—	10	11
3304	10	—	330	26	1	—	—	—	3635	6	1	2.	Wittwen-Versicherungs-Beiträge	—	—	—	3635	2	10	—	3	3
57	—	9	18	3	9	—	—	—	75	4	6	3.	Beiträge der definitiv angestellten Beamten	—	—	—	75	4	6	—	—	—
5983	2	9	368	24	1	—	—	—	6351	26	10		Summa Tit. I.	—	—	—	6351	12	8	—	14	2
													Tit. II. Einmalige (1/12) Beiträge von neuen Besoldungen und Gehalts-Verbesserungen.									
4365	26	4	983	19	2	—	—	—	5349	15	6	1.	Von den Mitgliedern eingezahlt	—	—	—	5348	24	6	—	21	—
4365	26	4	983	19	2	—	—	—	5349	15	6		Summa Tit. II.	—	—	—	5348	24	6	—	21	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Laufende Nummer.	Einnahme.	Ist-Einnahme. In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
													Tit. III. Außerordentliche Beiträge.									
26	14	6	25	18	7	—	—	—	52	3	1	1.	Retardatbeiträge (§. 15 des Reglements)	—	—	—	52	3	1	—	—	—
150	—	—	30	4	2	—	—	—	180	4	2	2.	Von andern Eisenbahnen überwiesene Beiträge	—	—	—	180	4	2	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.	Beiträge nach §. 35 des Reglements	—	—	—	—	—	—	—	—	—
176	14	6	55	22	9	—	—	—	232	7	3		Summa Tit. III.	—	—	—	232	7	3	—	—	—
													Tit. IV. Zuschüsse aus Betriebsfonds.									
2310	—	—	—	—	—	—	—	—	2310	—	—	1.	Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn	—	—		231	—	—	—	—	—
												2.	Der Prinz-Wilhelm Eisenbahn	—	—							
												3.	Der Dortmund-Soester Eisenbahn	—	—							
2310	—	—	—	—	—	—	—	—	2310	—	—		Summa Tit. IV.	—	—	—	2310	—	—	—	—	—
642	15	—	184	7	10	—	—	—	826	22	10		**Tit. V. Zinsen des Kapital-Vermögens.**	—	—	—	826	22	10	—	—	—
642	15	—	184	7	10	—	—	—	826	22	10		Summa Tit. V.	—	—	—	826	22	10	—	—	—
													Tit. VI. Sonstige Einnahmen.									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.	Legate und Geschenke	—	—	—	—	—	—	—	—	—
280	—	—	1482	6	10	—	—	—	1762	6	10	2.	Konventional- und Ordnungsstrafen	—	—	—	354	11	10	1407	25	—
50	—	—	71	20	6	—	—	—	121	20	6	3.	Straf- und Pfandgelder aus Bahn-Polizei-Kontraventionen	—	—	—	121	20	6	—	—	—
50	—	—	—	—	—	8	2	1	41	27	11	4.	Ueberschüsse aus dem Erlöse verkaufter gefundener Gegenstände	—	—	—	41	27	11	—	—	—
253	1	—	89	12	—	—	—	—	342	13	—	5.	Pächte für Böschungen, Banketts, Gräben 2c.	—	—	—	314	28	—	27	15	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.	Antheile von Gratifikationen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	7.	Gebühren für den Aushang von Bekanntmachungen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
150	—	—	29	—	—	—	—	—	179	—	—	8.	Erlaubnißkarten zum Betreten der Bahn	—	—	—	179	—	—	—	—	—
9	—	5	—	—	—	2	24	5	6	6	—	9.	Andere Einnahmen	—	—	—	6	6	—	—	—	—
802	1	5	1672	9	4	20	26	6	2453	14	3		Summa Tit. VI.	—	—	—	1018	4	3	1435	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		**Tit. VII. Abgelegte Kapitalien.**	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	9300	—	—	—	—	—	9300	—	—		**Tit. VIII. Angekaufte Effecten.**	9300	—	—	—	—	—	—	—	—
													Summa per se.									

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. 1. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Laufende Nummer.	Einnahme.	Ist-Einnahme. In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
													Wiederholung der Einnahmen.									
													A. Aus dem Vorjahre.									
—	—	—	8297	13	11	—	—	—	8297	13	11	1.	Bestand aus dem Vorjahre . . .	8200	—	—	97	13	11	—	—	—
													B. Aus dem laufenden Jahre.									
5983	2	9	368	24	1	—	—	—	6351	26	10	2.	Tit. I. Laufende Pensions- u. Wittw.-Versicherungs-Beiträge	—	—	—	6351	12	8	—	14	2
4365	26	4	983	19	2	—	—	—	5349	15	6	3.	„ II. Einmalige (1/12) Beiträge	—	—	—	5348	24	6	—	21	—
176	14	6	55	22	9	—	—	—	232	7	3	4.	„ III. Außerordentliche Beiträge	—	—	—	232	7	3	—	—	—
2310	—	—	—	—	—	—	—	—	2310	—	—	5.	„ IV. Zuschüsse aus Betriebsfonds	—	—	—	2310	—	—	—	—	—
642	15	—	184	7	10	—	—	—	826	22	10	6.	„ V. Zinsen des Kapital-Vermögens	—	—	—	826	22	10	—	—	—
802	1	5	1672	9	4	20	26	6	2453	14	3	7.	„ VI. Sonstige Einnahmen	—	—	—	1018	4	3	1435	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.	„ VII. Abgelegte Kapitalien	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	9300	—	—	—	—	—	9300	—	—	9.	„ VIII. Angekaufte Effecten	9300	—	—	—	—	—	—	—	—
14,280	—	—	20,862	7	1	20	26	6	35,121	10	7		Summa aller Einnahmen	17,500	—	—	16,184	25	5	1436	15	2

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
												A. Aus dem Vorjahre. Vacat.									
												B. Aus dem laufenden Jahre.									
												Tit. I. Pensionen der Beamten. Vacat.									
												Tit. II. Zuschuß-Pensionen der definitiv angestellten Beamten. Vacat.									
												Tit. III. Pensionen der Beamten-Wittwen.									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1. Wittwen-Pensionen resp. Zuschuß-Pensionen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	64	—	—	—	—	—	64	—	—	2. Einmalige Unterstützungen . . .	—	—	—	64	—	—	—	—	—
—	—	—	64	—	—	—	—	—	64	—	—	Summa Tit. III.	—	—	—	64	—	—	—	—	—
												Tit. IV. Erziehungsgelder für Kinder verstorbener Beamten. Vacat.									
												Tit. V. Rückgewährte resp. überwiesene Beträge.									
50	—	—	139	7	4	—	—	—	189	7	4	1. An ausgeschiedene resp. entlassene Beamte	—	—	—	189	7	4	—	—	—
30	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	2. An die Pensions-Kassen anderer Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
500	—	—	605	5	1	—	—	—	1105	5	1	3. Zum Pensionsfonds für definitiv angestellte Beamte	—	—	—	1105	5	1	—	—	—
580	—	—	744	12	5	30	—	—	1294	12	5	Summa Tit. V.	—	—	—	1294	12	5	—	—	—
30	—	—	135	22	9	—	—	—	165	22	9	**Tit. VI. Verwaltungkosten und sonstige Ausgaben.** Summa per se.	—	—	—	165	22	9	—	—	—
13,670	—	—	—	—	—	4370	—	—	9300	—	—	**Tit. VII. Zu Kapital-Anlagen.** Summa per se.	—	—	—	9300	—	—	—	—	—
												Tit. VIII. Veräußerte Effecten. Vacat.									

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. 1. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	2. Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	3. Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
												Wiederholung der Ausgaben.									
												A. Aus dem Vorjahre. Vacat.									
												B. Aus dem laufenden Jahre.									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1. Tit. I. Pensionen der Beamten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2. „ II. Zuschuß-Pensionen der definitiv angestellten Beamten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	64	—	—	—	—	—	64	—	—	3. „ III. Pensionen der Beamten-Wittwen	—	—	—	64	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4. „ IV. Erziehungs-Gelder für Kinder verstorbener Beamten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
580	—	—	744	12	5	30	—	—	1294	12	5	5. „ V. Rückgewährte resp. überwiesene Beiträge . . .	—	—	—	1294	12	5	—	—	—
30	—	—	135	22	9	—	—	—	165	22	9	6. „ VI. Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben . .	—	—	—	165	22	9	—	—	—
13,670	—	—	—	—	—	4370	—	—	9300	—	—	7. „ VII. Zu Kapital-Anlagen	—	—	—	9300	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8. „ VIII. Veräußerte Effecten	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14,280	—	—	944	5	2	4400	—	—	10,824	5	2	Summa aller Ausgaben	—	—	—	10,824	5	2	—	—	—
												Abschluß.									
14,280	—	—	20,862	7	1	20	26	6	35,121	10	7	Die Einnahmen betragen	17,500	—	—	16,184	25	5	1436	15	2
14,280	—	—	944	5	2	4400	—	—	10,824	5	2	Die Ausgaben betragen dagegen . .	—	—	—	10,824	5	2	—	—	—
									24,297	5	5	Daher ult. 1856 Bestand	17,500	—	—	5360	20	3	1436	15	2
												welcher besteht in:									
												Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen mit . . . 8200 = — = —									
												Prinz-Wilhelm Prioritäts-Obligationen mit . . . . . 9300 = — = —									
												Baar mit . . . . . 5360 = 20 = 3									
												Einnahme-Reste mit 1436 = 15 = 2									
												Summa 24,297 = 5 = 5									

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage XXI.

Abschluß

der

Krankenkasse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

pro 1856.

B-M.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Einnahme. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Einnahme.	Ist-Einnahme. In Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	In Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
												A. Aus dem Vorjahre.									
—	—	—	3100	13	4	—	—	—	3100	13	4	Bestand aus der früheren Krankenkasse .	2400	—	—	700	13	4	—	—	—
												B. Aus dem laufenden Jahre.									
1950	—	—	—	—	—	10	21	5	1939	8	7	Tit. I. Laufende Beiträge	—	—	—	1939	8	7	—	—	—
445	24	—	—	—	—	—	—	—	445	24	—	„ II. Zuschüsse aus Betriebs-Fonds	—	—	—	445	24	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ III. Aus Verträgen mit Lieferanten (§. 5 des Statuts.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—
268	20	6	1	18	1	—	—	—	270	8	7	„ IV. Zinsen des Kapital-Vermögens	—	—	—	270	8	7	—	—	—
345	15	6	3329	5	8	—	—	—	3674	21	2	„ V. Sonstige Einnahmen . . . . . (§. 5 des Statuts.)	—	—	—	3171	21	1	503	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ VI. Abgelegte Kapitalien	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	700	—	—	—	—	—	700	—	—	„ VII. Angekaufte Effecten	700	—	—	—	—	—	—	—	—
3010	—	—	7131	7	1	10	21	5	10130	15	8	Summa der Einnahme	3100	—	—	6527	15	7	503	—	1
			7120	15	8							Ab die Ausgaben mit	—	—	—	4759	19	4	—	—	—
												Mithin bleibt Bestand				1767	26	3			
												Hierzu Bestand in Effecten				3100	—	—			
												„ Reste				503	—	1			
												Summa Bestand				5370	26	4			

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr.	Sgr.	Pf.	Zugang. Thlr.	Sgr.	Pf.	Abgang. Thlr.	Sgr.	Pf.	Wirkliches Soll. Thlr.	Sgr.	Pf.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Im Einzelnen. Thlr.	Sgr.	Pf.	Summa. Thlr.	Sgr.	Pf.	Reste. Thlr.	Sgr.	Pf.
												A. Aus dem Vorjahre vacat.									
												B. Aus dem laufenden Jahre.									
3040	15	6	159	19	10	—	—	—	3200	5	4	Tit. I. Für ärztliche Behandlung und an Medicamenten.									
												1) Honorar der Aerzte	1757	17	6				—	—	—
												2) Arzneikosten	1367	4	10				—	—	—
												3) Für chirurg. Hülfsleistungen	49	23	6				—	—	—
												4) Für Verbandstücke, Bruchbänder ꝛc.	25	19	6				—	—	—
																3200	5	4	—	—	—
480	—	—	102	2	6	—	—	—	582	2	6	Tit. II. Unterstützungen.									
												1) Unterstützungen	184	5	—				—	—	—
												2) Beerdigungskosten	164	25	3				—	—	—
												3) Krankengelder	233	2	3				—	—	—
																582	2	6	—	—	—
—	—	—	122	19	6	—	—	—	122	19	6	Tit. III. Zurückerstattete Beiträge . . .				122	19	6	—	—	—
279	14	6	—	—	—	124	22	6	154	22	—	Tit. IV. Anderweite Ausgaben.									
												1) Für Tragkörbe und Medizinkasten .	81	9	6				—	—	—
												2) Sonstige	73	12	6				—	—	—
																154	22	—	—	—	—
—	—	—	700	—	—	—	—	—	700	—		Tit. V. Zu Kapital-Anlagen				700	—	—	—	—	—
3800	—	—	1084	11	10	124	22	6	4759	19	4	Summa der Ausgabe				4759	19	4	—	—	—
			959	19	4																

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Abschluß

des

Pensions-Fonds für die definitiv angestellten Beamten der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm-Eisenbahn

pro 1856.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll = Einnahme.												Einnahme.	Ist = Einnahme.			Rest.		
Laut Etat.			Zugang.			Abgang.			Wirkliches Soll.									
Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
130	—	9	32	27	11	—	—	—	162	28	8	Tit. I. Laufende Pensions = Beiträge . .	162	28	8	—	—	—
1074	29	3	618	19	1	—	—	—	1693	18	4	„ II. Einmalige (1/12) Beiträge von neuen Besoldungen und Gehalts = Verbesserungen	1693	18	4	—	—	—
962	15	—	—	—	—	—	—	—	962	15	—	„ III. Zuschüsse aus Betriebs = Fonds . .	962	15	—	—	—	—
32	15	—	38	17	7	—	—	—	71	2	7	„ IV. Zinsen des Kapital = Vermögens .	71	2	7	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ V. Abgelegte Kapitalien	—	—	—	—	—	—
2200	—	—	690	4	7	—	—	—	2890	4	7	Summa der Einnahme	2890	4	7	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll = Ausgabe.												Ausgabe.	Ist= Ausgabe.			Rest.		
Laut Etat.			Zugang.			Abgang.			Wirkliches Soll.									
Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.		Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tit. I. Pensionen der Beamten	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	„ II. Ueberwiesene Beiträge	—	—	—	—	—	—
10	—	—	85	25	—	—	—	—	95	25	—	„ III. Verwaltungs=Kosten und sonstige Ausgaben	95	25	—	—	—	—
2190	—	—	—	—	—	890	—	—	1300	—	—	„ IV. Zu Kapital=Anlagen	1300	—	—	—	—	—
2200	—	—	85	25	—	890	—	—	1395	25	—	Summa der Ausgabe	1395	25	—	—	—	—

Abschluß.

Die Einnahmen betragen	2890	4	7	—	—	—
„ Ausgaben „	1395	25	—	—	—	—
Mithin bleibt Bestand, baar . .	1494	9	7	—	—	—
Außerdem 13 Stück Prinz=Wilhelm=Prioritäts=Obligationen III. Serie zum Nominalwerthe von	1300	—	—	—	—	—
Summa	2794	9	7	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Jahr.	Bezeichnung der Bahn.	Länge derselben.	Anlage-Kapital im Ganzen.	davon in Stamm-Actien.	davon auf Transport-mittel.	pro Meile Bahn-Länge.	Transi sind Locomotiven.
		Meilen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Stck.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.						
1849	1. Abtheilung (Elberfeld-Dortmund)	7/73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16
1850	" "	7/73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16
1851	" "	7/73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	15
1852	" "	7/73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	14
1853	" "	7/73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	16
1854	" "	7/73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	18
1855	a) " "	7/73	6,297,900	4,000,000	780,820	548,311	27
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	7/13	1,850,000	500,000	270,479		
1856	a) 1. Abtheilung	7/73	7,191,802	4,500,000	1,180,565	636,740	36
	b) 2. Abtheilung	7/13	2,270,149		270,479		

Jahr.	Bezeichnung der Bahn.	Ve aus Er
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.	
1849	1. Abtheilung (Elberfeld-Dortmund)	-
1850	" "	-
1851	" "	-
1852	" "	-
1853	" "	-
1854	" "	22
1855	a) " "	13
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	
1856	a) 1. Abtheilung	64
	b) 2. Abtheilung	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Tabellarische 1

von dem Bau-Kapitale, den Transport-Mitteln, d

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.
Jahr.	Bezeichnung der Bahn.	Länge derselben.	Anlage-Kapital im Ganzen.	Anlage-Kapital davon in Stamm-Actien.	Anlage-Kapital davon auf Transportmittel.	Anlage-Kapital pro Meile Bahn-Länge.	An Transportmitteln sind vorhanden. Locomotiven.	An Transportmitteln sind vorhanden. Personenwagen.	An Transportmitteln sind vorhanden. Güter- ꝛc. Wagen.	Durchlaufene Locomotiv-Nutzmeilen.	Durchlaufene Wagen-Achsmeilen.	Für die Nutzmeile ist an Heizungsmaterial verbraucht. Holz.	Für die Nutzmeile ist an Heizungsmaterial verbraucht. Coaks.	Es sind transportirt worden im Ganzen. Personen in Klasse I.	Personen II.	Personen III.	Personen IV.	Personen Militairs.	Personen im Ganzen.	Güter excl. Dienstgut. Kohlen.	Güter Andere Güter.	Güter im Ganzen.
		Meilen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Stck.	Stck.	Stck.	Meilen.		Cub.-Fuß.	Pfund.	Anzahl.						Zoll-Centner.	Zoll-Centner.	Zoll-Centner.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.																					
1849	1. Abtheilung (Elberfeld-Dortmund)	$7_{/13}$	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16	24	308	38,722	—	—	225	1740	59,513	430,056	—	3238	494,517	2,023,728		2,023,728
1850	" "	$7_{/13}$	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16	24	337	36,167	—	—	$234_{/16}$	2270	79,272	398,544	—	3100	483,186	3,424,640		3,424,640
1851	" "	$7_{/13}$	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	15	24	337	36,832	706,847	$0_{/32}$	$188_{/26}$	2106	83,886	389,586	—	2073	477,651	2,720,936	1,734,081	4,455,017
1852	" "	$7_{/13}$	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	14	24	338	34,816	847,481	$0_{/09}$	$188_{/02}$	1978	82,085	418,819	—	in 3 Kl. mit inbegriffen.	502,882	3,103,228	2,329,157	5,432,385
1853	" "	$7_{/13}$	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	16	24	370	43,284	875,875	—	$136_{/22}$	2088	94,237	487,382	—	1534	585,241	3,916,763	2,979,402	6,896,165
1854	" "	$7_{/13}$	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	18	29	369	47,128	1,116,801	$0_{/25}$	$199_{/9}$	1930	96,908	490,197	128,031	1935	719,001	4,483,767	3,543,783	8,027,550
1855	a) " "	$7_{/13}$	6,297,900	4,000,000	780,820	548,311	27	29	442	67,149	1,673,296	$0_{/008}$	$207_{/42}$	2124	103,086	425,529	283,062	1540	845,351	5,686,879	4,503,694	10,190,573
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	$7_{/13}$	1,850,000	500,000	270,479									207	8272	41,010	38,822	126	88,437	788,951	933,959	1,722,910
1856	a) 1. Abtheilung	$7_{/13}$	7,191,802	4,500,000	1,180,565	636,740	36	32	824	$87,643_{/2}$	2,084,185	$0_{/248}$	$210_{/06}$	2783	130,483	507,206	390,454	1794	1,032,720	6,375,660	6,159,229	12,534,889
	b) 2. Abtheilung	$7_{/13}$	2,270,149		270,479									647	24,235	98,130	83,112	229	206,353	2,068,153	2,969,611	5,037,764

		39.			40.	41.	42.	43.	44.			45.			46.			47.		
Jahr.	Bezeichnung der Bahn.	Von den Ausgaben sind ferner aus dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds gedeckt.			Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf: Tit. A.	Tit. B.	Tit. C.	Die Ausgaben betragen Procent der Brutto-Einnahme.	Die Ausgaben betragen: für die Bahn- und für die allgemeine Verwaltung. Tit. A. und C. pro Meile.			für die Transport-Verwaltung. Tit. B. für jede Nutzmeile.			Von sämmtlichen Ausgaben kommen auf: jede Nutzmeile.			die Bahnmeile.		
		Thlr.	Sgr.	Pfg.	%	%	%	%	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.																			
1849	1. Abtheilung (Elberfeld-Dortmund)	—	—	—	$20_{/0}$	$74_{/7}$	$5_{/3}$	$71_{/06}$	4625	15	5	2	21	10	3	21	7	18,277	—	—
1850	" "	—	—	—	$29_{/11}$	$64_{/90}$	$6_{/03}$	$85_{/93}$	9805	16	11	3	25	9	5	28	7	27,853	—	—
1851	" "	—	—	—	$26_{/72}$	$66_{/62}$	$6_{/46}$	$59_{/64}$	7475	12	7	3	4	9	4	21	10	22,528	—	—
1852	" "	—	—	—	$26_{/60}$	$65_{/73}$	$7_{/67}$	$54_{/71}$	7616	4	1	3	7	4	4	28	1	22,228	—	—
1853	" "	7124	25	2	$25_{/99}$	$67_{/09}$	$6_{/92}$	$53_{/94}$	8378	8	—	3	1	6	4	16	5	25,454	—	—
1854	" "	22,867	20	1	$27_{/84}$	$66_{/02}$	$6_{/14}$	$53_{/43}$	9741	28	—	3	4	1	4	21	3	28,697	—	—
1855	a) " "	13,267	18	—	$31_{/19}$	$64_{/21}$	$4_{/60}$	$56_{/15}$	13,492	18	9	3	18	—	5	18	2	37,704	—	—
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	—	—	—	$17_{/79}$	$73_{/06}$	$9_{/15}$	$67_{/72}$	5126	12	2	3	7	2	4	13	1	18,870	—	—
1856	a) 1. Abtheilung	64,323	28	8	$32_{/25}$	$62_{/34}$	$5_{/39}$	$52_{/97}$	16,210	2	9	3	20	2	5	26	9	43,063	—	—
	b) 2. Abtheilung	—	—	—	$25_{/88}$	$63_{/93}$	$10_{/19}$	$56_{/51}$	7354	16	9	2	29	7	4	20	1	20,391	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht

dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben.

23.																																			
im Ganzen.																																			
I.-Centnerk.																																			
,023,728																																			
,424,640																																			
,455,017																																			
,432,385																																			
,896,165																																			
,027,550																																			
,190,573																																			
,722,910																																			
,534,889																																			
,037,764																																			

24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.			31.			32.			33.			34.	35.			36.			37.			38.		
An Meilen haben durchschnittlich durchlaufen.		Es ist dabei eingekommen		Auf eine Meile kommen im Durchschnitt		Die Einnahmen haben betragen													Die Ausgaben haben betragen											
jede Person.	jeder Centner Gut.	für die Person und für die Meile.	für den Ctr. Gut und für die Meile.	Personen.	Güter.	aus dem Personen-Verkehr incl. Gepäck-Ueberfracht.			aus dem Güter-Verkehr.			an sonstigen Einnahmen.			zusammen.			pro Bahnmeile.	Tit. A. für die Bahn-Verwaltung.			Tit. B. für die Transport-Verwaltung.			Tit. C. für die allgemeine Verwaltung.			zusammen.		
Meilen.	Meilen.	Pfg.	Pfg.	Angabl.	Centnerk.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
2/1005	3/14	34/15	4/3	63,974	262,821	88,430	18	3	95,368	11	7	13,614	22	5	197,413	22	3	25,538	28,257	6	1	105,592	14	10	7433	19	6	141,283	10	5
1/72	3/09	43/55	4/6	62,508	443,032	100,533	18	5	138,081	24	4	11,954	14	7	250,569	27	4	32,415	62,672	29	11	139,507	27	1	13,123	21	10	215,304	18	10
1/79	3/06	43/46	4/4	61,792	576,328	99,103	26	—	177,314	10	7	15,564	3	—	291,982	9	7	37,772	46,530	21	9	116,362	3	5	11,254	15	7	174,147	10	9
1/705	3/112	39/87	4/24	65,056	702,767	96,494	18	2	203,439	25	9	14,081	16	9	314,016	—	8	40,623	45,720	25	4	112,950	20	1	13,151	26	11	171,823	12	4
1/651	3/051	39/19	4/057	75,710	892,130	108,476	28	10	243,047	3	5	13,265	19	—	364,789	21	3	47,191	51,138	25	3	131,997	17	—	13,625	10	10	196,761	22	9
1/64	2/98	36	4/17	93,014	1,038,493	119,492	15	8	282,316	24	5	13,344	7	8	415,153	17	9	53,707	61,754	—	7	146,467	12	4	13,611	13	8	221,832	26	7
1/8	2/7	31	4/7	107,282	1,340,855	128,195	26	10	354,434	22	1	36,448	24	9	519,079	13	8	67,151	90,895	29	2	187,156	3	11	13,402	6	9	291,454	9	10
3/3	4/4	32	3/2	12,283	239,293	26,530	11	9	67,284	15	5	5514	9	—	99,329	6	2	27,862	11,964	1	8	49,152	3	5	6156	16	3	67,272	21	4
1/7	3/29	33	3/64	135,884	1,649,328	164,217	14	4	420,653	10	3	44,705	23	4	629,576	17	11	81,446	107,355	20	3	207,571	27	5	17,948	27	4	332,876	15	—
3/5	4/37	31	2/69	28,660	699,689	61,720	2	3	176,656	6	10	18,916	6	4	257,292	15	5	36,086	37,630	28	6	92,948	14	11	14,807	9	—	145,386	22	5

			48.			49.			50.			51.	52.			53.			54.			55.			
			Es sind verausgabt													Dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds sind überwiesen									
nen auf			für Verzinsung der Prioritäten.			zur Amortisation derselben.			Netto-Ueberschuß.			Die Dividende hat betragen.	An Eisenbahn-Steuer ist verausgabt.			Zuschüsse.			an sonstigen Einnahmen.			Bestand der Reserve- und Erneuerungs-Fonds.			Bemerkungen.
ile.			Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	%	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.	
ir.	Pfg.																								
—	—		44,880	24	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	* Der Ueberschuß pro 1855 der seit 9. Juli 1855 eröffneten Dortmund-Soester Strecke ist dem Baufonds überwiesen.
—	—		60,851	27	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—		85,873	18	—	—	—	—	31,961	10	10	1	—	—	—	1961	10	10	—	—	—	1961	10	10	
—	—		90,867	13	8	—	—	—	51,325	4	8	1½	—	—	—	6325	4	8	138	1	11	7614	13	7	
—	—		97,088	23	4	—	—	—	70,939	5	2	2	1538	13	10	9439	5	2	25,427	1	2	35,151	8	1	
—	—		99,068	11	4	—	—	—	94,252	9	10	2½	1923	2	4	17,329	7	6	7444	19	10	39,235	27	10	
—	—		107,500	—	—	8000	—	—	112,125	3	10	3	2307	20	9	19,817	13	1	23,677	4	1	78,594	—	7	
—	—		—	—	—	—	—	—	32,056	14	10	—*	—	—	—	9126	23	7	—	—	—				
—	—		149,975	25	11	24,400	—	—	122,724	7	—	3½	2564	3	1	18,725	25	8	36,243	6	9	72,640	19	9	
—	—		92,844	15	4	—	—	—	19,061	7	8		427	10	6	3401	15	5	—	—	—				

B.-M.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Tabellarische Uebersicht

vom dem Bau-Kapitale, den Transport-Mitteln, dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben.

1. Jahr	2. Bezeichnung der Bahn.	3. Länge betrieben Meilen	4. Anlage-Kapital im Ganzen. Thlr.	5. Anlage-Kapital davon in Stamm-Aktien. Thlr.	6. Anlage-Kapital davon auf Zinsen-Konto. Thlr.	7. Anlage-Kapital pro Meile Bahnlänge. Thlr.	8. Die Frachtsätze für Güter betrugen: Frachtsatz. Sgr.	9. Frachtsatz pro Ctr. Sgr.	10. Meile u. Ctr. Sgr.	11. Frachtsätze Gesammtbetrag. Thlr.	12. Frachtsätze Durchschnittsbetrag. Meilen u. Ctr.	13. Die für Reisende in der Personenfahrt entrichtet: Zuschlag. Thlr.	14. Zuschlag. Sgr.	15. Es sind transportirt worden im Ganzen. Personen in I. Klasse. Anzahl	16. II. Klasse. Anzahl	17. III. Klasse. Anzahl	18. IV. Klasse. Anzahl	19. Militair. Anzahl	20. im Ganzen. Anzahl	21. Güter incl. Deckgut: Eisenbahn-Güter. Ctr.	22. Eisenbahn-Güter. Meile. Ctr.	23. im Ganzen. Ctr.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.																					
1848	1. Abtheilung (Elberfeld-Barmen)	$7_{1/2}$	6,819,190	4,000,000	613,143	909,294	16	24	100	36,272	—	—	125	17,48	35,512	430,896	—	2139	484,517	5,872,739		5,872,739
1849	" "	$7_{1/2}$	6,819,190	4,000,000	613,143	909,294	16	24	127	36,327	—	—	$124_{1/2}$	22,19	75,272	494,164	—	3309	603,196	5,454,649		5,454,649
1850	" "	$7_{1/2}$	6,819,190	4,000,000	613,143	909,294	24	32	127	36,342	100,947	$124_{1/2}$	$149_{1/2}$	23,06	81,000	505,206	—	2012	617,218	5,720,916	1,214,001	6,934,917
1851	" "	$7_{1/2}$	6,150,000	4,000,000	613,143	820,000	16	24	134	34,416	147,161	$124_{1/2}$	$149_{1/2}$	19,75	87,893	424,419	—	[illegible]	562,082	5,188,279	1,379,137	6,567,416
1852	" "	$7_{1/2}$	6,150,000	4,000,000	613,143	820,000	16	24	159	41,294	173,973	—	$130_{1/2}$	20,00	91,237	407,192	—	1591	503,241	5,016,261	1,979,482	6,996,043
1853	" "	$7_{1/2}$	6,150,000	4,000,000	613,143	820,000	16	24	169	41,329	1,114,461	$124_{1/2}$	$149_{1/2}$	19,00	96,900	430,162	129,651	1931	719,664	4,464,347	1,513,793	5,977,540
1854	" "	$7_{1/2}$	6,797,000	4,000,000	700,000	906,270	37	29	147	67,149	1,473,398	$124_{1/2}$	$162_{1/2}$	21,14	101,896	475,329	262,987	1549	842,351	5,604,679	1,403,673	6,108,373
	b) 2. Abtheilung (Barmen-Lüdenscheid)	$7_{1/2}$	1,050,000	500,000	220,179	140,000								302	9,712	41,610	29,972	126	80,827	700,951	313,935	1,721,918
1855	a) 1. Abtheilung	$7_{1/2}$	1,194,902	3,500,000	1,190,565	446,700	36	27	216	97,611	2,004,195	$124_{1/2}$	$149_{1/2}$	22,12	120,494	567,200	190,151	1761	1,021,726	6,271,608	6,114,279	12,514,889
	b) 2. Abtheilung	$7_{1/2}$	2,770,149		220,179									447	21,215	96,180	43,112	229	166,154	1,065,154	1,969,413	3,017,294

24. Jahr	25. Die Meilen haben beschäftigt: pro Person Meilen.	26. pro Kopf Meilen.	27. Die ist haben eingenommen: Die ist. Pfennige und für 1 Ctr. und für 1 Meile. Pfennige.	28. Die ist. Pfennige.	29. Auf eine Meile Bahnen im Durchschnitt: Pfennige.	30. Die Einnahmen haben betragen: aus den Personen-Fuhren und Gepäck-Beförderung. Thlr.	Sgr.	Pf.	31. aus den Güter-Fuhren. Thlr.	Sgr.	Pf.	32. an sonstigen Einnahmen. Thlr.	Sgr.	Pf.	33. zusammen. Thlr.	Sgr.	Pf.	34. pro Meile. Thlr.	35. Die Ausgaben haben betragen: Tit. A. für die Bau-Verwaltung. Thlr.	Sgr.	Pf.	36. Tit. B. für die Betriebs-Verwaltung. Thlr.	Sgr.	Pf.	37. Tit. C. für die allgemeine Verwaltung. Thlr.	Sgr.	Pf.	38. zusammen. Thlr.	Sgr.	Pf.
1848	$1_{1/2}$	$3_{1/2}$	$4_{1/2}$	63,974	262,921	99,400	19	1	93,305	18	1	13,414	22	5	197,419	22	3	29,534	28,210	6	1	105,192	14	10	7,433	19	6	141,294	19	3
1849	$1_{1/2}$	$4_{1/2}$	$4_{1/2}$	63,589	413,012	100,513	16	1	139,091	24	4	11,954	14	7	246,569	23	4	32,415	47,872	29	11	139,587	22	1	11,123	23	10	213,581	16	10
1850	$1_{1/2}$	$4_{1/2}$	$4_{1/2}$	63,792	474,279	99,103	26	—	177,214	19	7	13,341	3	—	291,682	9	7	37,777	46,548	22	9	116,367	3	5	11,354	15	2	174,267	10	7
1851	$1_{1/2}$	$3_{1/2}$	$4_{1/2}$	65,006	503,767	96,494	19	2	203,429	25	9	15,091	16	9	314,819	—	6	40,025	45,738	25	4	172,950	20	1	13,151	26	11	231,839	22	4
1852	$1_{1/2}$	$3_{1/2}$	$4_{1/2}$	75,710	603,130	104,476	24	10	213,047	3	9	13,761	19	—	331,289	31	3	47,191	51,119	21	3	131,997	17	—	13,025	10	99	196,241	22	9
1853	$1_{1/2}$	36	$4_{1/2}$	93,015	1,039,498	119,493	15	8	282,216	24	9	14,244	7	6	415,953	17	3	53,787	41,754	—	7	146,167	17	4	12,611	13	6	211,527	26	3
1854	$1_{1/2}$	31	$4_{1/2}$	107,292	1,108,555	129,193	26	10	314,434	22	1	20,449	24	6	464,077	11	6	67,151	90,003	29	2	191,156	4	10	14,407	6	6	295,567	3	10
1855	$1_{1/2}$	32	$4_{1/2}$	112,984	1,649,279	164,217	21	4	428,653	19	3	44,799	23	4	637,670	17	11	93,446	31,964	1	9	49,152	4	5	4,168	16	3	85,272	21	4
1856	$1_{1/2}$	41	$5_{1/2}$	79,660	693,669	61,720	1	3	375,626	6	10	19,999	6	4	457,347	21	5	56,896	187,155	26	3	302,551	21	5	17,969	22	1	507,676	13	—
																			27,446	26	6	63,949	24	11	14,887	9	—	105,286	22	5

Jahr	39. Bezeichnung der Bahn.	39. Von den Ausgaben sind bezahlt aus den Bau- und Betriebs-Fonds: Thlr.	Sgr.	Pf.	40. Von den Ausgaben kommen auf Tit. A. Thlr.	41. Tit. B. Thlr.	42. Tit. C. Thlr.	43. Die Ausgaben betragen pro Meile Bahnlänge. Thlr.	44. Die Ausgaben betragen: für die Bau- und für die allgemeine Verwaltung. Tit. A. und C. pro Meile. Thlr.	Sgr.	Pf.	für die Transport-Verwaltung. Tit. B. für jede Meile. Thlr.	Sgr.	Pf.	46. Von sämmtlichen Ausgaben kommen auf: pro Meile. Thlr.	Sgr.	Pf.	47. Thlr.	Sgr.	Pf.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.																			
1848	1. Abtheilung (Elberfeld-Barmen)	—	—	—	$3_{1/2}$	$74_{1/2}$	$1_{1/2}$	$11_{1/2}$	1873	11	1	2	22	10	3	21	1	34,272	—	—
1849	" "	—	—	—	$23_{1/2}$	$61_{1/2}$	$6_{1/2}$	$93_{1/2}$	9003	16	11	3	21	9	5	28	2	27,851	—	—
1850	" "	—	—	—	$24_{1/2}$	$99_{1/2}$	$6_{1/2}$	$129_{1/2}$	1473	13	7	3	4	9	4	21	10	22,128	—	—
1851	" "	—	—	—	$26_{1/2}$	$91_{1/2}$	$1_{1/2}$	$118_{1/2}$	7038	4	4	2	1	4	4	29	4	22,778	—	—
1852	" "	7134	21	3	$31_{1/2}$	$87_{1/2}$	$9_{1/2}$	$128_{1/2}$	8478	9	—	3	4	1	6	16	5	25,151	—	—
1853	" "	22,987	29	4	$37_{1/2}$	$99_{1/2}$	$9_{1/2}$	$146_{1/2}$	9241	27	—	3	4	1	4	21	2	29,697	—	—
1854	" "	13,287	19	—	$37_{1/2}$	$91_{1/2}$	$8_{1/2}$	$136_{1/2}$	13,192	19	9	3	19	—	5	19	3	27,784	—	—
1855	a) " "	—	—	—	$37_{1/2}$	$77_{1/2}$	$9_{1/2}$	$124_{1/2}$	9126	13	7	3	7	2	4	12	1	19,959	—	—
	b) 2. Abtheilung (Barmen-Lüdenscheid)	64,818	29	9	$33_{1/2}$	$67_{1/2}$	$5_{1/2}$	$106_{1/2}$	14,299	7	9	3	20	7	5	26	9	42,063	—	—
1856	a) 1. Abtheilung	—	—	—	$35_{1/2}$	$67_{1/2}$	$10_{1/2}$	$113_{1/2}$	7334	16	9	3	19	7	4	20	1	30,391	—	—
	b) 2. Abtheilung																			

48. Es sind beschäftigt: für Bergung der Personen. Thlr.	Sgr.	Pf.	für Bauarbeiten beschäftigt. Thlr.	Sgr.	Pf.	49. Wohn-Arbeiterschaft. Thlr.	Sgr.	Pf.	50. Die Einkommen-Steuer. Thlr.	Sgr.	Pf.	51. Die Einkommen-Steuer. Thlr.	52. Die Einkommen-Steuer. Thlr.	Sgr.	Pf.	53. Von Personen- und Gütertransport-Zoll. Thlr.	Sgr.	Pf.	54. an sonstigen Einnahmen. Thlr.	Sgr.	Pf.	55. Defizit. Thlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen
14,999	23	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
40,014	27	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43,818	19	—	—	—	—	31,261	29	10	1	—	—	—	—	—	—	1963	10	16	—	—	—	1963	10	16	
36,062	11	6	—	—	—	31,825	4	6	$17_{1/2}$	—	—	—	6325	4	6	145	1	11	7634	12	1				
37,869	21	4	—	—	—	59,009	5	2	1518	14	10	—	9429	3	2	21,437	1	3	19,151	8	1				
39,869	11	4	—	—	—	94,257	9	10	$27_{1/2}$	1923	2	4	17,429	7	6	2316	13	10	49,233	27	10				
101,508	—	—	4868	—	—	112,135	1	10	1	1207	29	9	19,019	11	1	21,437	4	1	79,954	—	7				
—	—	—	—	—	—	22,806	14	10	—*	—	—	—	8126	23	7	—	—	—							
129,974	21	11	21,400	—	—	222,124	7	—	$27_{1/2}$	2564	1	1	19,723	21	9	26,149	6	9	72,849	19	6				
93,844	13	4	—	—	—	19,061	7	6		427	10	6	3401	13	3	—	—	—							

* Das Defizit pro 1855 ist bis 9. Juli 1855 ersetzt. Das Defizit ist vom Bankier übernommen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde,

betreffend den unterm 22. September 1856 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der Düsseldorf-Elberfelder mit dem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir **Friedrich Wilhelm**, von Gottes Gnaden, König von Preußen 2c.

Nachdem die General-Versammlungen der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft vom 7. Januar 1857 und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 10. Januar 1857 die Verschmelzung des gesammten Unternehmens jener Gesellschaft mit dem Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt des anliegenden Vertrags vom 22. September 1856 mit der Maßgabe beschlossen haben:

1) daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör so lange, bis sämmtliche Prioritäts-Gläubiger der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft befriedigt sein werden, als einen getrennten Vermögens-Komplex zu verwalten und durch ordnungsmäßige Unterhaltung, namentlich durch entsprechende Ergänzung aller Abgänge vor einer Werths-Verminderung, zu bewahren hat;
2) daß allen Gläubigern der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Inhabern der zufolge der von Uns ertheilten Privilegien emittirten Prioritäts-Obligationen auf den Ertrag der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, sowie auf diese Bahn und deren Zubehör selbst das Vorzugsrecht, so wie es ihnen vor der Fusion zugestanden hat, vor den Stamm-Actionairen und allen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ausdrücklich vorbehalten bleibt;
3) daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere auch für die unterm 28. April 1842 und 11. September 1850 von Uns Allerhöchst genehmigten Prioritäts-Anleihen als Selbstschuldnerin eintritt, dergestalt, daß die Inhaber dieser Forderungen wegen Kapital, Zinsen und Kosten unbeschadet des Vorzugsrechts der durch Unsere Privilegien vom 2. Oktober 1848, 11. März 1850, 6. Juli 1853, 5. September 1855 und 20. Oktober 1856 genehmigten Prioritäts-Anleihen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sich auch an das gesammte Vermögen dieser Gesellschaft halten können; endlich
4) daß jedem Actionair der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, welcher nicht in Bergisch-Märkischen Stamm-Actien abgefunden sein will, eine Baar-Abfindung im Betrage von Einhundert fünf und vierzig Thalern pro Actie offerirt wird,

wollen Wir, jedoch unbeschadet der Rechte Dritter, hierdurch diese Beschlüsse genehmigen, insbesondere auch den oben beigefügten Vertrag vom 22. September 1856 nebst der vorbezeichneten Maßgabe landesherrlich bestätigen, indem Wir der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zugleich gestatten, in Gemäßheit des Art. II. dieses Vertrags ihr Anlage-Kapital durch die Ausgabe von ferneren 17,130 Stück Stamm-Actien zu vermehren.

Die gegenwärtige Urkunde ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 9. Juni 1857.

(L. S.) (gez.) **Friedrich Wilhelm.**

(ggez.) von der Heydt. Simons.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachdem die General-Versammlung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 17. April curr. den Beschluß gefaßt hat, daß wegen Uebertragung der Verwaltung jener Eisenbahn an die Staats-Verwaltung Unterhandlungen gepflogen würden, sind von dem Verwaltungs-Rathe dieser Gesellschaft die Herren:

Wilhelm Wortmann zu Düsseldorf, Präsident des Verwaltungs-Rathes;
Justizrath Reinhold von Hurter zu Elberfeld,
Friedrich Wilhelm Pieper zu Hochdahl, Mitglieder des Verwaltungs-Rathes;
Director Adolph Oppermann zu Düsseldorf und
Justizrath Franz Joseph Servaes zu Elberfeld, Directorial-Rath,

als Commissarien für diese Unterhandlungen gewählt und letztere demnächst mit der, die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft vertretenden Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, bestehend aus

dem commissarischen Vorsitzenden, Regierungs-Rath Carl Danco,
dem Regierungs- und Bau-Rath Hermann Weishaupt und
dem Betriebs-Inspector Wilhelm Plange,

gepflogen worden.

Als Ergebniß derselben ist durch die genannten Vertreter beider Gesellschaften nachfolgender Vertrag heute abgeschlossen worden:

Artikel 1.

Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft tritt ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches, actives und passives Vermögen, wohin auch der Reserve- und Erneuerungs-Fonds, sowie die Nebenkassen mit ihrem Vermögen und Lasten gehören, an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ab.

Artikel 2.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt das gesammte Vermögen der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft und tritt als Nachfolgerin derselben in deren gesammte Rechte und Verpflichtungen zu dem Zwecke ein, um die Düsseldorf-Elberfelder Bahn mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen als integrirenden Theil desselben zu vereinigen.

Artikel 3.

Als Entschädigung erhalten die Actionaire der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, und zwar für je drei Actien der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft fünf Actien der Bergisch-Märkischen.

Diese Umwechselung der Actien wird binnen Jahresfrist nach Genehmigung dieses Vertrages durch die beiderseitigen General-Versammlungen und nach erfolgter landesherrlicher Bestätigung desselben stattfinden, und zwar zu Elberfeld, Düsseldorf und Berlin. Zum Zweck dieses Austausches wird die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ihr Stamm-Actien-Kapital, durch Ausgabe von 17,130 Stück neuer Stamm-Actien à 100 Thaler, um im Ganzen 1,713,000 Thaler vermehren. Bei der Umwechselung werden, wenn einzelne oder nicht vollaus aufgehende Düsseldorf-Elberfelder Actien präsentirt werden, für den Ueberschuß Bons auf Drittel-Actien ausgegeben. Gegen diese Bons können, sofern sie in volle Actien aufgehen, Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu jeder Zeit mit den alsdann nach Inhalt des Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht verjährten Dividenden-Scheinen gefordert werden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Artikel 4.

Dem Staate wird hinsichtlich der ihm nach §. 10 des Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zustehenden Ein Million Thaler Stamm-Actien der Zutritt zu diesem Vertrage bis zum 1. Juli 1857 vorbehalten. Erfolgt der Zutritt, so wird auch bei Berechnung der Dividenden für die Ein Million Thaler Staats-Actien der Ertrag der Bergisch-Märkischen und der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn als ein Ganzes betrachtet, dabei aber alsdann den nach Art. 3 neu zu creirenden Stamm-Actien bis zur Höhe von 3½ Procent Dividende ein gleiches Vorzugsrecht vor jenen Staats-Actien zugestanden, als den ursprünglichen Drei Millionen Thaler Privat-Actien seither statutenmäßig gebührt.

Tritt dagegen der Staat bis zum 1. Juli 1857 diesem Vertrage nicht bei, so nimmt der Staat an Gewinn und Verlust aus diesem Vertrage, beziehungsweise an Einnahmen und Ausgaben der dadurch erworbenen Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, keinen Antheil. Er erhält in diesem Falle auf die 1 Million Thaler Staats-Actien nicht mehr und nicht weniger an Dividende, als er statutenmäßig erhalten würde, wenn dieser Vertrag nicht zu Stande gekommen sein würde, mithin eine Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, sowie die im Art. 3 vorgesehene Vermehrung des Bergisch-Märkischen Stamm-Actien-Kapitals, nicht stattgefunden hätte.

Bei Ermittelung des Reinertrages der Strecken Elberfeld-Dortmund resp. Düsseldorf-Elberfeld wird in der im §. 22 des Statut-Nachtrages der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 6. Juli 1853 vorgeschriebenen Weise verfahren, und werden die Zinsen der Prioritäts-Kapitalien den resp. Strecken zur Last gestellt.

Artikel 5.

Die nach Art. 3 neu zu creirenden 17,130 Stück Actien erhalten mit den nach dem Statute vom 12. Juli 1844 emittirten 30,000 Stück Privat-Actien völlig gleiche Rechte; insbesondere soll auch dann, wenn der Staat diesem Vertrage nicht zutritt (Art. 4), der Ertrag der Bergisch-Märkischen Eisenbahn abzüglich des auf die Ein Million Thaler Staats-Actien fallenden Theiles, Behufs der Dividenden-Berechnung für die alten und neuen Actien, mit dem Ertrage der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn zusammengeworfen werden.

Artikel 6.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn verpflichtet sich, die Zahl der Mitglieder der Deputation, welche nach §. 2 des am 23. August 1850 mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages die Interessen der Actionaire zu vertreten hat, die jetzt nach der Erbauung der Dortmund-Soester Eisenbahn aus 7 Personen besteht, noch um fernere 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter zu vermehren, wovon wenigstens 1 Mitglied und 1 Stellvertreter im Kreise Düsseldorf seinen Wohnsitz haben muß.

Artikel 7.

Die Betriebs-Ueberschüsse der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, welche sich am Schlusse des laufenden Jahres ergeben, werden in nachstehender Art verwendet:

1. Zum Erneuerungs- und Reserve-Fond wird die Summe von 36,000 Thaler zurückgelegt und der Königlichen Eisenbahn-Direction überwiesen.
2. Die Reste an nicht erhobenen Prioritäts-Zinsen und Dividenden werden von der Direction der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn ermittelt und der Betrag derselben der nachfolgenden Direction überantwortet.
3. Der sich nach Deckung der laufenden, den Betriebsfond betreffenden Ausgaben und Verpflichtungen, welche am Jahresschlusse liquide oder in Folge einer nach §. 34 des Statuts der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft zu erlassenden Bekanntmachung bis zur Rechnungslegung noch angemeldet werden, ergebende Ueberschuß wird als Dividende für das Jahr 1856 an die Düsseldorf-Elberfelder Actionaire vertheilt.

Artikel 8.

Die Verwaltung des Düsseldorf-Elberfelder Unternehmens verbleibt bis zum Schlusse dieses Jahres, oder falls bis dahin die schließliche Genehmigung des Vertrages noch nicht erfolgt sein möchte, bis zu dieser Genehmigung, der gegenwärtigen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Direction resp. dem Verwaltungs-Rathe der Gesellschaft; nach diesem Zeitpunkte geht dieselbe an die Königliche Eisenbahn-Direction über, mit Ausnahme der, der Düsseldorf-Elberfelder Direction verbleibenden Rechnungslegung für das laufende Jahr, sowie der auf die Vertheilung der letztjährigen Dividende bezüglichen Geschäfte, bis zu deren Abwicklung der Verwaltungs-Rath und die Direction bestehen bleiben.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn wird durch das vorhandene, von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn zu übernehmende Personal neben den laufenden Geschäften ohne besondere Vergütung oder Beitrag zu den Besoldungen, die Geschäfte dieser Abwicklung bearbeiten lassen, und übernimmt nach Auflösung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn die allenfallsigen Bestände, um aus denselben etwa nicht erhobene Dividenden oder Forderungen auszahlen zu lassen.

Sollte mit dem 1. Januar künftigen Jahres die Uebergabe der Geschäfte der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn an die Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn noch nicht stattfinden können, so verpflichtet sich die Direction der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, die Verwaltung fortzusetzen. Die Einnahmen und Ausgaben sind in diesem Falle lediglich zu Gunsten und Lasten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. Januar 1857 an.

Mit dem 1. Januar künftigen Jahres, event. mit der Genehmigung des Vertrages, treten die Beamten der Düsseldorf-Elberfelder Verwaltung nach Maßgabe der bestehenden Engagements-Verträge in die Dienste der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft über.

Artikel 9.

Was am ersten Januar kommenden Jahres an Vorräthen und Beständen an Materialien vorhanden ist, geht, soweit die Anschaffung aus dem Erneuerungs- und Verschleißfond oder aus dem Reservefond stattgefunden hat, ohne Vergütung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft über.

Alle sonstigen Materialien-Bestände werden, soweit sie den Betrag von 4500 Thaler übersteigen, der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Anschaffungspreise von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ersetzt, resp. in Anrechnung auf die nach Artikel 5 zu überweisenden 36,000 Thaler angenommen.

Artikel 10.

Den Prioritäts-Actionairen der Düsseldorf-Elberfelder, sowie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bleiben die Betriebs-Ueberschüsse der Strecke Düsseldorf-Elberfeld beziehungsweise Elberfeld-Soest, sowie die resp. Bahnstrecken selbst vorzugsweise verhaftet.

Die Genehmigung der beiderseitigen Gesellschafts-Vorstände und der General-Versammlungen, sowie der Königlichen Staatsbehörde, bleibt vorbehalten.

Also geschehen zu Elberfeld, den 22. September 1856, und ist der vorstehende Vertrag in zwei Exemplaren ausgefertigt, von den beiderseitigen Contrahenten vollzogen und ausgewechselt worden.

Königliche Eisenbahn-Direction:

(L. S.) (gez.) Danco.
" Weishaupt.
" Plange.

Die Bevollmächtigten der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft:

(gez.) Wortmann.
" F. W. Pieper.
" J. J. Servaes.
" Hurter.
" A. Oppermann.

Genehmigt in der Sitzung des Verwaltungs-Raths der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft von heute.

Düsseldorf, den 29. September 1856.

Der Präsident des Verwaltungs-Raths.
(gez.) Wortmann.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf