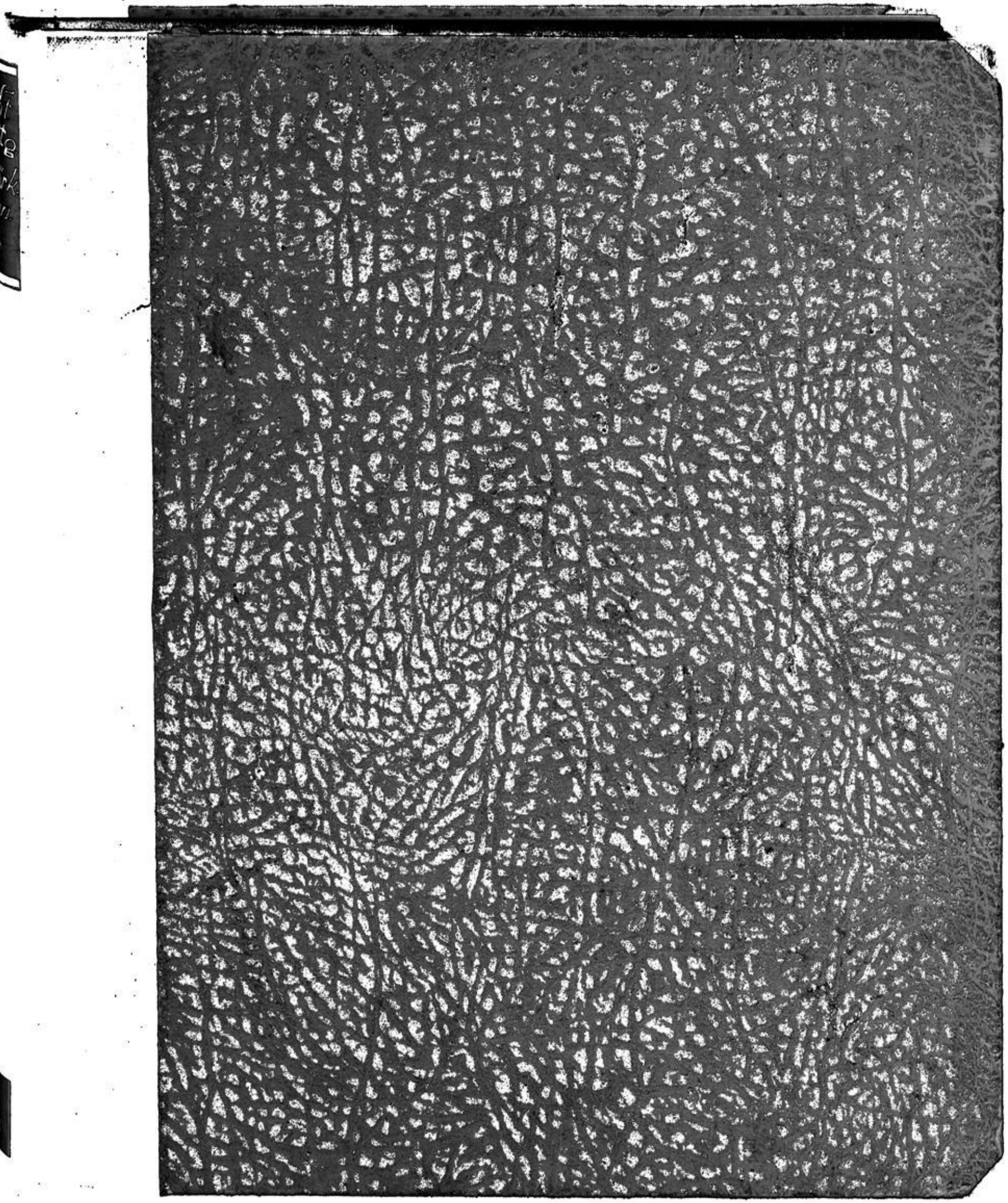


Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XG 2003
-1873-

XG2003-1873

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

L 1823 114.
31/8 74.

Jahres-Bericht

über die

Verwaltung

der

Bergisch-Märkischen Eisenbahn

für das Geschäftsjahr

1873.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Jahres-Bericht

über die

Verwaltung

der

Bergisch-Märkischen Eisenbahn

für

das Geschäftsjahr

1873.

Gedruckt bei Sam. Lucas in Elberfeld.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

UNIVERSITÄTS-
UND
STADT-
BIBLIOTHEK
KÖLN
A

14912 G 1975

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Im Allgemeinen 1
1) Bahn-Beschreibung.
A. Bahnplanum 6
B. Oberbau 12
C. Bauwerke im Bahnplanum 13
D. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse . . . 13
E. Bahnhöfe und Haltestellen 14
F. Telegraphen-Einrichtungen 14
G. Neben-Anlagen 15
H. Ausgeführte Bauten zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen 15
J. Unterhaltung der baulichen Anlagen 24
K. Zechen- und Anschlußbahnen 26
2) Betriebsmittel.
A. Locomotiven 26
B. Wagen 28
3) Anlage-Capital 31

II. Betrieb.

1) Betriebs-Organisation im Allgemeinen 36
2) Betriebsdienst 39
3) Verkehrs-Verhältnisse 46
4) Ergebnisse des Betriebes 51
A. Personen-Verkehr 52
B. Güter-Verkehr 66
C. Telegraphen-Verkehr 87
5) Leistungen des Betriebs-Materials.
A. Personenwagen 88
B. Gepäck- und Güterwagen 89
C. Locomotiven und Tender 92
D. Werkstättenbetrieb 96
E. Traject-Anstalt 98
6) Gas-Anstalt zu Witten 99
7) Imprägnir-Anstalt zu Baal 101
8) Finanzielle Ergebnisse 102
9) Reserve- und Erneuerungs-Fonds 115
10) Amortisation des Anlage-Capitals 117

III. Erweiterung des Unternehmens.

A. Mittlere Ruhrthal-Eisenbahn 119
B. Volme-Eisenbahn 120
C. Zweigbahn Finnentrop-Olpe-Rothe-Mühle . . . 121
D. Zweigbahn Kettwig-Mülheim a. d. Ruhr . . . 122
E. Zweigbahn Lennep-Wipperfürth 124

Seite

F. Zweigbahn Born-Wermelskirchen-Opladen . . . 124
G. Ennepe-Thal-Bahn 125
H. Verbindungsbahn Scherfede-Holzminden . . . 126
J. Verbindungsbahn Bochum-Wattenscheidt-Essen-Werden 126
K. Emscherthalbahnen 127
L. Sonstige Bauprojecte 128

Anlagen.

1) Nachweisung der Bahnlängen 1
2) Tabellarische Uebersicht über die baulichen Anlagen am Schlusse des Jahres 1873 4
3) Kosten der Unterhaltung der Bau-Anlagen nebst Angabe der verwendeten Materialien 15
4) Verzeichniß der Anschlußanlagen 20
5) Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Locomotiven nebst Angabe der Haupt-Constructions-Theile und Kosten der Beschaffung derselben 40
6) Nachweisungen über den Wagenbestand:
1. Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben nebst Beschaffungskosten . 64
2. Nachweisung der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen nebst deren Beschaffungskosten 65
3. Nachweisung der bei dem Wagenbestande vorgekommenen Aenderungen 66
4. Verzeichniß des Wagenparks 69
7) Nachweisung der vorhandenen Achsen nach Material und Dimensionen 79
8) Nachweisung über die Leistungen der Locomotiven, deren Reparaturkosten, und Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial 80
9) Leistungen der Personenwagen und deren Unterhaltungskosten 136
10) Leistungen der Gepäck- und Güterwagen und deren Unterhaltungskosten 138
11) Leistungen der Postwagen 140
12) Nachweisung von den Kosten der Zugkraft 141
13) Nachweisung der vorgekommenen Tödtungen und Verwundungen 142
14) Nachweisung über die vorgekommenen Brüche an Achsen der Wagen und Locomotiven 157
15) Uebersicht der gesammten Personen-Beförderung . . . 160
16) Uebersicht des Personen-Verkehrs nach Abgangsstationen, Klassen, Erträgen und Neben-Erträgen 185

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Seite

17) Zusammenstellung der Einnahmen aus dem Personen-Verkehr nach Monaten und Verbänden 198
18) Zusammenstellung des Gesammt-Personenverkehrs mit Angabe der Haupt- und Neben-Erträge 202
19) Uebersicht des Gesammt-Güter-Verkehrs nach Monaten und Verbänden 207
20) Zusammenstellung des Gesammt-Güterverkehrs, sowie des Viehtransports mit Angabe der Haupt- und Neben-Erträge 222
21) Summarische Uebersicht des Gesammt-Personen- und Güter-Verkehrs 234
22) Uebersicht des Güter-Verkehrs nach Waarengattungen . 238
23) Gesammt-Frequenz und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen nebst deren Einnahmen und Ausgaben 269
24) Uebersicht der im Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hülfsarbeiter und deren Besoldungen 318

Seite

25) Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Capitals 324
26) Amortisation des Anlage-Capitals 326
27) Betriebs-Rechnungs-Abschluß 334
28) Nachweisung über die Verwendung der Gesammt-Einnahme 347
29) Abschluß des Reservefonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 352
30) Abschluß des Erneuerungsfonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 354
31) Abschluß des Reserve und Erneuerungsfonds der Ruhr-Sieg Eisenbahn 361
32) Abschluß der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse 364
33) Abschluß der Pensions-Kasse der definitiv angestellten Beamten 368
34) Abschluß der Krankenkasse 370

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Verwaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens.

A. Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld.

1. **Danco,** Directions-Präsident, Vorsitzender.
2. **Plange,** Geheimer Regierungsrath.
3. **von Schlichting,** Regierungsrath und Vorsitzender der Commission Cassel.
4. **Brandhoff,** Regierungs- und Baurath.
5. **Pichier,** desgl.
6. **Diek,** Eisenbahn-Director und Vorsitzender der Commission Düsseldorf.
7. **Stambke,** Eisenbahn-Director.
8. **Buchholz,** Regierungs- und Baurath.
9. **Kricheldorff,** Regierungs- und Baurath, Vorsitzender der Commission Altena.
10. **Hirche,** Regierungs-Assessor und Vorsitzender der Commission Aachen.
11. **Krahn,** Regierungs-Assessor.
12. **Witte,** desgl.
13. **Wehrmann,** desgl.
14. **von Bonin,** Dr. jur., Regierungs-Assessor.
15. **Becher,** Regierungs-Assessor.
16. **Janssen,** Eisenbahn-Bau-Inspector u. com. Vorsitzender der Commission Essen.
17. **Mechelen,** Eisenbahn-Bau-Inspector.

B. Deputation der Actionaire.

Mitglieder.

1. **von der Heydt, Daniel,** Geh. Commerzienrath zu Elberfeld, Vorsitzender.
2. **Wülfing, F. H.,** Rentner das., Stellvertreter des Vorsitzenden.
3. **Weyermann, Rud.,** Kaufmann zu Elberfeld.
4. **von Papen, Ludw.,** Rentner zu Werl.
5. **Pieper, Fr. Wilh.,** Kaufmann zu Hochdahl.
6. **Lindemann,** Director zu Essen.
7. **von Born, Wilh.,** Banquier zu Dortmund.
8. **Haniel, H.,** Geh. Commerzienrath zu Ruhrort.
9. **Jentges, Wilh.,** Kaufmann zu Crefeld.
10. **Janßen,** Dr. zu Düllken.
11. **Overweg,** Rittergutsbes. zu Haus Letmathe.
12. **Werlé, W.,** Rentner zu Barmen.
13. **Schimmelbusch, Jul.,** Hütten-Director zu Hochdahl.
14. **Colsman, Wilh.,** Kaufmann zu Langenberg.
15. **Keßler,** Oberregierungsrath zu Arnsberg.

Stellvertretende Mitglieder.

1. **Wiesehahn,** Geh. Commerzienrath zu Cöln.
2. **Loehr, H.,** Kaufmann zu Düsseldorf.
3. **Colsman, E.,** Kaufmann zu Langenberg.
4. **von der Heydt, Dl.** jun., Kaufmann zu Elberfeld.
5. **Melbeck,** Landrath zu Solingen.
6. **Gebhard, Gust.,** Kaufmann zu Elberfeld.
7. **Keller,** Bank-Director zu Duisburg.
8. **Prinzen,** Commerzienrath zu M.-Gladbach.
9. **Roos,** Oberbürgermeister, Regierungs-Rath zu Crefeld.
10. **Wehrmann, Paul,** Bankdirector zu Aachen.
11. **Engels, Aug.,** Commerzienrath zu Barmen.
12. **Simons, Walth.,** Kaufmann zu Elberfeld.
13. **Blanck, E.,** Kaufmann zu Barmen.
14. **Waldthausen, G. A.,** Kaufmann zu Essen.
15. **Falkenroth, Fr.,** Kaufmann zu Haspe.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Verzeichniß der Einlösestellen für Zins-Coupons, Dividendenscheine und ausgelooste Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Elberfeld: **Haupt-Kasse der Königlichen Eisenbahn-Direction**, Bankhaus **von der Heydt-Kersten & Söhne** und **Bergisch-Märkische Bank.**
Barmen: **Barmer Bank-Verein.**
Cöln: **A. Schaaffhausen'scher Bankverein** und
Bankhaus **Deichmann & Comp.**
Düsseldorf: **Bergisch-Märkische Bank** und **Kasse der Königl. Eisenbahn-Commission.**
Bonn: Bankhaus **Jonas Cahn.**
Aachen: **Disconto-Gesellschaft Aachen** und **Kasse der Königl. Eisenbahn-Commission.**
Crefeld: Bankhaus **v. Beckerath-Heilmann.**
Berlin: **Direction der Disconto-Gesellschaft.**
Berliner Handelsgesellschaft,
Bank für Handel und Industrie und
Bankhaus **S. Bleichroeder.**
Breslau: **Schlesischer Bankverein.**
Hamburg: Bankhaus **Haller, Söhle & Comp.**
Leipzig: Bankhaus **H. C. Plaut.**
Frankfurt a. M.: Bankhaus **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
Filiale der Bank für Handel und Industrie und
Bankhaus **v. Erlanger & Söhne.**
Hannover: **Provinzial-Disconto-Gesellschaft Hannover.**
Essen: **Kasse der Königlichen Eisenbahn-Commission.**
Altena: **Kasse der Königlichen Eisenbahn-Commission.**
Cassel: **Kasse der Königlichen Eisenbahn-Commission.**

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

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

Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren,

Bestwig-Warburg, als Schlußstrecke der Oberen Ruhrthalbahn, wodurch die Verbindung mit der Hessischen Nordbahn hergestellt ist.

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

1. Die Bergisch-Märkische Abtheilung

Strecken der Berg.-Märk. Abtheilung.

die Strecken Landesgrenze bei Welkenraedt-Aachen, Aachen-Gladbach-Obercassel, M.-Gladbach-Odenkirchen-Jülich-Stolberg, Jülich-Düren, M.-Gladbach-Ruhrort, Viersen-Venlo, Neuß-Düsseldorf, Düsseldorf-Kupferdreh, Düsseldorf-Dortmund-Soest, Unna-Hamm, Hengstei-Holzwickede, Vohwinkel-Steele, Dortmund-Duisburg mit den Zweigbahnen Witten-Langendreer, Langendreer-Laer, Bochum-Riemke-Herne, Steele-Dahlhausen-Hattingen, Dahlhausen-Laer, Mülheim-Oberhausen und von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Canal resp. den Etablissements im Hochfelde, Styrum-Ruhrort, Haan-Deutz mit Ohligs-Wald-Solingen, Mülheim a. Rhein-Bensberg, Barmen-Rittershausen-Remscheid, Letmathe-Iserlohn, Hagen-Oberhagen, Schwerte-Warburg mit der Zweigbahn Froenden-berg-Menden und endlich die Hessische Nordbahn mit der Strecke Warburg-Gerstungen und der Abzweigung Hümme-Carlshafen;

2. Die Ruhr-Sieg Bahn

Strecken der Ruhr-Sieg Bahn.

die Strecke von Hagen und Herdecke nach Siegen.

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

Ausführung der einzelnen Bahnstrecken und deren Inbetriebnahme.

1. die Strecken Aachen-Gladbach-Obercassel und Gladbach-Homberg (Ruhrort), gesonderte Unternehmungen zweier gleichnamiger Gesellschaften, zuerst unter der Verwaltung der bezüglichen Gesellschaften und demnächst unter der einer Königlichen Direction;
2. die Strecke von Düsseldorf nach Elberfeld unter der Verwaltung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft;
3. die Strecke von Vohwinkel nach Steele, „Prinz-Wilhelm Eisenbahn", zunächst unter der Verwaltung der gleichnamigen Gesellschaft und vom 1. April 1854 ab unter der der unterzeichneten Königlichen Direction;

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

Längen der Bahnstrecken.

Die Längen der einzelnen im eigenthümlichen Besitz der Bergisch-Märkischen Gesellschaft befindlichen Bahnstrecken, auf welchen der Betrieb Seitens derselben ausgeführt wird, betragen nach der unter Nr. 1 der Anlagen beigefügten Uebersicht 1,069,43 Kilometer, wovon fallen:

Anlage 1.

auf die Rheinprovinz	453,24	Kilom.,	auf den Regierungsbezirk	Aachen	89,54	Kilom.,
" " Provinz Westfalen	474,79	"	"	"	"	Düsseldorf	340,22	"
" " Hessen-Nassau	141,40	"	"	"	"	Cöln,	23,48	"
			"	"	"	Arnsberg,	458,09	"
			"	"	"	Minden	16,70	"
			"	"	"	Cassel,	141,40	"
						1069,43	Kilometer

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

von der Preußisch-Holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo, dem Holländischen Staate gehörig, ...	3,00	"
von Warburg bis Haueda, der Westfälischen Staatsbahn gehörig, . .	4,65	"

Die Länge der für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Bahnen betrug demnach Ende 1873 . . . . . 1077,08 Kilometer, für welche sich mit Rücksicht auf die im Laufe des Jahres erfolgte Betriebseröffnung auf den Strecken Bestwig-Warburg und Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren eine Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt von 1,026,45 Kilometer ergiebt. In dieser Durchschnittslänge sind enthalten folgende Strecken, auf welchen eine Personenbeförderung nicht stattfindet: Kohlscheidt-Kaempchen 2,10 Kilometer, Hagen-Oberhagen 2,40 Kilometer, Verbindungsbahn Cabel-Hohensyburg, 1,28 Kilometer, Langendreer-Laer 3,07 Kilometer, Bochum-Riemke-Herne 11,70 Kilometer, Dahlhausen-Laer 9,00 Kilometer, Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und nach den Etablissements im Hochfelde, 4,85 Kilometer, Rheinhauser Verbindungsbahn 1,28 Kilometer und Herdecke-Einhaus 2,18 Kilometer, — im Ganzen also 37,36 Kilometer, nach deren Abzug sich für den Personen-Verkehr die Betriebslänge im mittlern Jahresdurchschnitt zu 989,09 Kilometer feststellt. In den Tarifen wird die Bahnlänge angenommen einschließlich der Länge der angepachteten Bahnen zu 1112 Kilometer.

Länge des zweiten Geleises.

Von der Gesammtbahnlänge im eigenthümlichen Besitz sind folgende Strecken zweigeleisig:

von der Landesgrenze bis Aachen T.	5129	Meter
" Richterich bis Neuß	72976	"
" M.-Gladbach bis Viersen	8022	"
" Uerdingen bis Homberg	9694	"
" Neuß bis Düsseldorf	7142	"
" Düsseldorf bis Hagen	52735	"
" Hagen über Dortmund bis Soest	82032	"
" Hengstei bis Holzwickede	16366	"
" Hohensyburg bis Cabel	1078	"
Latus . .	255174	Meter

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Strecke Landesgrenze Aachen.

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

Strecke Aachen-Düsseldorf.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Strecke M.-Gladbach-Jülich-Stolberg u. Jülich-Düren.

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

Strecke M.-Gladbach-Homberg.

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

Strecke Viersen-Venlo.

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

Verbindungsbahn von Neuß nach Düsseldorf.

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

Strecke Düsseldorf-Hagen-Soest.

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Strecke Hagen-Dortmund-Holzwickede.

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

Strecke Düsseldorf-Kupferdreh-Dahlhausen.

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

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

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

Prinz-Wilhelm Eisenbahn.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Zweigbahn Rittershausen-Remscheid.

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

Strecke Hagen-Oberhagen.

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

Zweigbahn Unna-Hamm.

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Strecke Bochum-Riemke-Herne.

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

Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer.

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

Obere Ruhrthalbahn.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Hessische Nordbahn.

Die Hessische Nordbahn, mit der Oberen Ruhrthalbahn und der Westfälischen Staats-Eisenbahn mittelst der $4_{,685}$ Kilometer langen angepachteten Strecke der letzteren von Warburg bis zur ehemaligen Landesgrenze bei Haueda in Verbindung stehend, beginnt auf dem Viaduct über die Diemel bei Haueda, folgt dem Diemelfluß in nordöstlicher Richtung und erreicht über Liebenau die Station Hümme, wo sich die nach Carlshafen an der Weser im Diemelthale abwärts führende Carlsbahn abzweigt. Von Hümme aus führt die Bahn in südlicher Richtung an den Stationen Hofgeismar, Grebenstein und Mönchehof vorbei nach Cassel und gewinnt daselbst den Anschluß an die Hannoversche, Halle-Casseler und Main-Weser Bahn. Gemeinschaftlich mit der letzteren ist die Strecke Cassel-Guntershausen, bei welcher letzteren Station die Nordbahn abzweigt, die Fulda auf einer 13 Bogen enthaltenden Brücke überschreitet und in südwestlicher Richtung das Fuldathal verfolgt. Bei Station Guxhagen führt die Bahn durch einen längern Tunnel, dann bei Station Melsungen über einen Viaduct von 12 Bogen, überschreitet bei dem Dorfe Obermelsungen und bei der Station Beiseförth die Fulda und erreicht nach Durchführung durch den Tunnel bei Beiseförth die Thalsohle und weiter die Stationen Altmorschen, Rotenburg und Bebra, woselbst sie an die Bebra-Hanauer Staatsbahn anschließt; sie führt dann in östlicher Richtung weiter durch den Tunnel bei Station Hönebach nach Gerstungen zum Anschlusse an die Thüringische Bahn. Die Nordbahn ist zum Theil zweigeleisig, der Bahnkörper durchgehends für zwei Geleise, das Planum der Carlsbahn für ein Geleise ausgebaut.

Zweigbahn Fröndenberg-Menden.

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

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

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

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

B. Oberbau.

Länge der Geleise.

Die Länge der Geleise beträgt und zwar:

der Hauptgeleise	1054037	Met.
des zweiten Geleises	582921	„
der Nebengeleise auf den Bahnhöfen und in den Betriebs-Gebäuden und zwar auf der Strecke:		
Landesgrenze bei Aachen bis Oberkassel, M.-Gladbach bis Homberg und Viersen bis zur Landesgrenze bei Kaldenkirchen .	108445	„
M.-Gladbach bis Stolberg und Jülich-Düren	41466	„
Neuß-Düsseldorf bis Hagen	103784	„
Hagen über Dortmund bis Soest . . .	69906	„
Unna bis Hamm	15389	„
Hengstei bis Holzwickede	8291	„
Schwerte bis Warburg und von Fröndenberg bis Menden	54150	„
Rittershausen bis Remscheid	9137	„
Hagen bis Oberhagen	2182	„
Vohwinkel bis Steele	28085	„
Düsseldorf bis Kupferdreh	21025	„
Haan bis Deutz	35965	„
Mülheim a. Rhein bis Bensberg . . .	5602	„
Ohligswald bis Solingen	3482	„
Witten bis Duisburg u. den Zweigbahnen .	126046	„
Warburg bis Cassel, Guntershausen bis Gerstungen und Hümme bis Carlshafen	17016	„
Cassel bis Guntershausen (gemeinschaftlich mit Main-Weser und nur zur Hälfte gerechnet)	11903	„
Hengstei bis Siegen	40857	„
Letmathe bis Iserlohn	2720	„
auf den gemeinschaftlichen Strecken der Berg.-Märkischen und der Ruhr-Sieg Eisenbahn	20651	„
Die Gesammtlänge der Geleise beträgt demnach	2363060	Met. = $2363_{,06}$ Kilm.

Schienen, deren Verwendung und Befestigung.

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

Eiserner Oberbau, dessen System und Construction.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Oberbau auf Steinwürfel.

Oberbau auf Steinwürfel ist nicht vorhanden.

Weichen, Anzahl und Construction, Zungen, und Herzstücke.

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

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

Schwellen-Material und Dimensionen.

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

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

Bettung.

Die Bettung besteht vorwiegend aus Kies und Steinen.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

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

a. größere Bauwerke:

Größere Bauwerke.

auf der Strecke Bestwig-Warburg:
- die Ruhrbrücke bei Ostwig mit eisernem Ueberbau, 2 Oeffnungen à $14_{,12}$ Meter,
- die gewölbte Diemelbrücke am Hammerberge, 3 Oeffnungen à $10_{,04}$ Meter,
- die gewölbte Diemelbrücke unterhalb Stadtberge, 3 Oeffnungen à $12_{,55}$ Meter,
- der Tunnel am Schellenstein, 247 Meter lang,
- der Tunnel bei Elleringhausen, 1395 Meter lang,
- der Tunnel bei Messinghausen, 287 Meter lang,
- der Tunnel bei Behringhausen, 237 Meter lang,

} zweigeleisig und ausgemauert,

auf der Strecke Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren:
- die Roerbrücke mit eisernem Oberbau, 3 Oeffnungen à $21_{,97}$ Meter,
- zwei Indebrücken mit eisernem Ueberbau, je 1 Oeffnung von $18_{,83}$ Meter,
- eine Chaussee-Indebrücke mit eisernem Ueberbau, 1 Oeffnung von $18_{,83}$ Meter.

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

b. kleinere Bauwerke.

Kleinere Brücken und Durchlässe.

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

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

D. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

E. Bahnhöfe und Haltestellen.

Bahnhöfe.

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

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

auf der Strecke Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren: Hochneukirch $4_{,95}$ Kilm., Otzenrath $4_{,80}$ Kilm., Amelen $9_{,08}$ Kilm., Jülich $10_{,28}$ Kilm., Inden $6_{,45}$ Kilm., Weißweiler $5_{,40}$ Kilm., Eschweiler $4_{,50}$ Kilm., Eschweiler-Aue $3_{,30}$ Kilm., Unter-Stolberg $2_{,10}$ Kilm., Krauthausen $6_{,58}$ Kilm., Düren $8_{,92}$ Kilm.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

Telegraphen-Einrichtungen Apparate, Läutewerke.

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

Directe Leitungen sind vorhanden:

von Aachen über Düsseldorf, Dortmund bis Soest und von Elberfeld bis Dortmund mit Sprechapparaten in Aachen M., Aachen T., Herzogenrath, M.-Gladbach, Neuß, Düsseldorf, Hochdahl, Vohwinkel, Elberfeld, Barmen-Rittershausen, Schwelm, Hagen, Witten, Dortmunderfeld, Dortmund, Hörde, Holzwickede, Unna, Werl und Soest;

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

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

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

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

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

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

Im Ganzen sind vorhanden beziehungsweise in Thätigkeit 1,197 optische Signale, 482 stabile Telegraphen-Apparate (portative Apparate sind nicht vorhanden), 2 bis 11 Leitungen von zusammen $3346_{,6}$ Kilometer Länge, 166 Telegraphenstationen mit 418 Apparaten, 64 Signalzwischenstationen mit 64 Morse-Apparaten und 1547 Läutewerke.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

G. Nebenanlagen.

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

II. Ausgeführte Bauten zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen.

1. Auf den Bahnhöfen.

Bahnhofs-Bauten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Bahnhof Homberg. Ein Kohlenmagazin und ein Schanzenschuppen wurden erbaut.

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

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

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

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

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

Bahnhof Rath. Ein Beamtenwohnhaus nebst Stallgebäude wurde hergestellt.

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bahnhof Gevelsberg. Ein in 1872 begonnener Güterschuppen wurde vollendet.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Bahnhof Hönebach. Der hohe Perron wurde abgetragen und in der Höhe von $0_{,21}$ Meter über Schienenoberkante neu hergestellt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

2. Auf den Bahnstrecken.

Bau des zweiten Geleises.

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

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

Schwerte-Arnsberg, auf welcher Strecke dasselbe im Wesentlichen fertig gestellt wurde,

Warburg-Liebenau-Mönchehof, Mönchehof-Cassel, auf welcher Strecke 9580 Meter fertig gestellt wurden,

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

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

Sonstige Bauten auf den Bahnstrecken.

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

am Tunnel bei Gemmenich ein massives Wärter-Wohnhaus mit Stallgebäuden für 2 Familien;

in Aachen für die Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn als Ersatz für die auf der Station Aachen-Templerbend abgegebenen Räumlichkeiten bestimmt, im Rohbau nahezu vollendet;

in Richterich für einen Assistenten in Fachwerk mit Stallung,

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

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

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

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

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

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

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

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

bei der Dechenhöhle zwei Wohnhäuser für je einen Bahnwärter.

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

3. Telegraphen-Anlagen.

Ausgeführte Telegraphen-Anlagen.

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

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

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

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

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

Hülfstelegraphen-Stationen wurden errichtet auf den Bahnhöfen Neuß, (Rangirbahnhof), Haspe, Dortmunderfeld und Essen, sowie zwischen Wickede und Neheim-Hüsten; Bahnhof Witten wurde mit einer zweiten Hülfsstation versehen.

Electrische Einfahrtsignal-Vorrichtungen wurden hergestellt auf den Bahnhöfen Jülich, Düren, Eschweiler, Eschweiler-Aue, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Elberfeld-Steinbeck, Langenberg, Nierenhof, Annen, Barop, Aplerbeck, Hengstei, Bochum, Schwerte, Langschede, Fröndenberg, Wickede, Neheim-Hüsten, Arnsberg, Oeventrop, Meschede, Eversberg, Bredelar, Marsberg, Scherfede und Warburg.

Störungen im Telegraphen-Betriebe.

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

J. Unterhaltung der baulichen Anlagen.

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

Anlage 3.

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

nachweiset.

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

Erläuterung der Mehrausgabe.

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

Unterhaltung des Oberbaues.

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

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

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

Es wurden durchschnittlich gezahlt für Tausend Kilogramm:

Gußstahlschienen . . . 127 Thlr.
Feinkornschienen . . . $108\frac{1}{3}$ Thlr., während der Preis in den Vorjahren für Tausend Kilogramm betrug:

für Puddelstahlkopfschienen in 1872 90 Thlr., in 1870/71 70 Thlr.,
„ Gußstahlschienen in 1872 102 Thlr., in 1871 88 Thlr., in 1870 84 Thlr.,

also für letztere mehr gegen 1870 $51_{,19}$ Procent.

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

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

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

Pro Schwelle wurde $2\frac{1}{4}$ Thlr. bezahlt, während in 1872 für 100,109 Stück Schwellen 204,390 Thlr., also pro Stück $2\frac{1}{30}$ Thlr., in 1871 für 101,455 Stück Schwellen 187,554 Thlr., also pro Stück $1\frac{5}{6}$ Thlr. bezahlt wurden; die Steigerung gegen 1870 beträgt daher $22_{,73}$ Procent.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

Die ausgewechselten Stuhlschienen wurden, soweit solche noch brauchbar, zu Bahnhofs-Nebengeleise verwandt.

Das gebrauchte Bettungsmaterial bestand in Flußkies und in Grubenkies.

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

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

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

Unterhaltung der Bahnhöfe und Hochbauten.

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

Zusammenstellung der Unterhaltungskosten.

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

K. Anschlußbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements.

Anschluß-Anlagen. Anlage 4.

Ein Verzeichniß der an die Bahn anschließenden Zechen und Industrie-Bahnen wird in der Anlage 4 beigefügt. Neue Anschlüsse kamen zur Ausführung:
für die Neußer Actiengesellschaft für Papierfabrication an den Bahnhof Neuß;
" " Firma Haniel & Lueg an den Bahnhof Grafenberg;
" " " A. Krupp an die Bahnstrecke Werden-Kupferdreh;
" " Zeche Trappe an den Bahnhof Haspe;
" " " Heisinger Tiefbau
" " " Flor & Floerchen } an die Bahnstrecke Kupferdreh-Werden;
" " " Wasserschneppe und Nottekampsbank
" " " Antonie an den Bahnhof Kupferdreh;
" " Firma Engels an den Bahnhof Dornap;
" " Duisburger Actiengesellschaft für Gießerei an den Duisburger Rangirkopf;
" " Firma Dr. Otto an den Bahnhof Dahlhausen,
" " Coaksbrennerei von Reese an die Strecke Dahlhausen-Laer;
" Brandenburg & Laemmerhirt an den Anschluß der Zeche Friederika;
" die Mansfelder Coaksanstalt an die Anschlußbahn der Zeche Hannibal;
" " Firma W. & E. Mummenhoff an die Zechenbahn Constantin der Große;
" " Actiengesellschaft für Kohlen- und Coaks-Industrie an den Bahnhof Langendreer;
" den Grafen von Bodelschwingh-Plettenberg an die Bahnstrecke Finnentrop-Grevenbrück.

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

2. Betriebsmittel.

Anlagen 5-7.

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

A. Locomotiven.

Locomotiven-bestand.

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

Durch Neubeschaffung sind im Jahre 1873 hinzugekommen:

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

Construction der neu beschafften Locomotiven.

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

B. Wagen.

a. Personenwagen.

Personenwagen.

Den Ende 1872 vorhandenen Wagen traten durch Neubeschaffungen hinzu:

15	Stück	4rädr.	Personenwagen	I.	und	II.	Klasse,
8	„	6 „	„	I.	„	II.	„
25	„	4 „	„	III.			„
30	„	6 „	„	III.			„
78	Stück	Wagen	mit 138 Plätzen I. Klasse, 616 Plätzen II. Klasse und 2940 Plätzen III. Klasse.				

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

Ende 1873 waren vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

151	St.	4rädr.	Personenw.	mit	482	Plätz.	I.,	1,300	Pl.	II.,	2,458	Pl.	III. u. 2,502 Pl. IV. Kl.
410	„	6 „	„	„	1,071	„	I.,	4,358	„	II.,	12,576	„	III. „ 3,632 „ IV. „
überh. 561	St.	Personenwagen		mit	1,553	Plätz.	I.,	5,658	Pl.	II.,	15,034	Pl.	III. u. 6,134 Pl. IV. Kl.

also in Summa 28,379 Plätze.

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

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

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

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

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

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

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

b. Gepäck-Wagen.

Gepäckwagen.

Neu beschafft wurden im Jahre 1873 100 Stück 4rädrige Gepäckwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 20,000 Ctr. Es kamen in Abgang: 1 vierrädr. Gepäckwagen à 100 Ctr. Ladefähigkeit, der wegen vollständiger Ausnutzung demontirt ist, und 2 dergl. à 200 resp. 100 Ctr. Ladefähigkeit.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Ende 1873 waren vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

5	Stück	4rädrige	combinirte	Post-	und	Gepäckwagen,		
8	„	6 „	„	„	„	„		
199	„	4 „	Gepäckwagen,					
54	„	6 „	„					

Summa 266 Stück Gepäckwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 41,625 Ctrn.

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

c. Bedeckte Güterwagen.

Bedeckte Güter-Wagen.

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

Ende 1873 waren vorhanden einschließlich der Wagen der Nordbahn:

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

2,133 Stück bedeckte Güterwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 360,675 Ctrn.

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

Construction der neu beschafften bedeckten Güter-Wagen.

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

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

d. Offene Güterwagen.

Construction der neu beschafften offenen Güter-wagen.

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

2,232	Stück	4rädrige	offene	Güterwagen	à	200	Ctr.	Ladefähigkeit,	
54	„	4 „	„	(Kieswagen)	„	100	„	„	

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

21	Stück	4rädrige	Viehwagen	à	80	Ctr.	Ladefähigkeit,
169	„	4 „	„	„	100	„	„
158	„	4 „	Holzwagen	„	100	„	„
70	„	4 „	„	„	200	„	„
21	„	4 „	Kieswagen	„	80	„	„
67	„	4 „	„	„	100	„	„
50	„	4 „	„	„	200	„	„
47	„	4 „	Holzkohlenwagen	„	100	„	„
392	„	4 „	Schienenwagen	„	200	„	„
200	„	4 „	„	„	300	„	„
2,420	„	4 „	Coakswagen	„	200	„	„
1,497	„	4 „	offene Güterwag.	„	100	„	„
112	„	4 „	„ „	„	150	„	„
67	„	6 „	„ „	„	150	„	„
10,249	„	4 „	„ „	„	200	„	„
55	„	8 „	„ „	„	400	„	„
1	„	8 „	„ „	„	800	„	„

Außerdem sind noch im Jahre 1873 175 Stück Holzwagen eingerichtet, deren Bezeichnung als solche noch nicht festgestellt ist.

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

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

Construction der neubeschafften offenen Güterwagen.

Die in 1873 beschafften offenen Güterwagen sind ebenfalls nach den Normalien der preußischen Staats- und vom Staate verwalteten Privatbahnen construirt. Wie in frühern Jahren ist je $^1/_3$ der Wagen mit Bremsen und diese ausschließlich der dazu nicht geeigneten Schienenwagen mit bedecktem Bremsersitz versehen worden.

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

Zusammenstellung des Wagenparks.

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

561 Personen-Wagen mit 28,379 Plätzen,

	Gepäckwagen	266	mit	41,625	Ctr. Ladefähigkeit,
bedeckten	Güterwagen	2,133	„	360,675	„ „
offenen	„	15,596	„	2,944,235	„ „
	also aus	17,995	Gepäck- und Güterwagen mit	3,346,535	Ctr. Ladefähigkeit.

Es waren demnach vorhanden für jedes Kilometer Bahn:

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

3. Anlage-Capital.

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

Das concessionirte Capital für

A. die Bergisch-Märkische Eisenbahn

beträgt 170,993,500 Thlr., nämlich: Concessionirtes Anlage-Capital.

70,000,000	Thlr.	Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft,											
1,100,000	„	$4\frac{1}{2}$	procentige	Berg.-Märk.	Prioritäts-Obligationen			I.	Serie	1.	und	2.	Emission,
2,300,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	II.	„	1.	„	2.	„
2,000,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	IV.	„	1.	„	2.	„
8,000,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	V.	„	1.	„	2.	„
16,618,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	VI.	„				
20,000,000	„	5	„	„	„	„	„	VII.	„				
30,000,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	VIII.	„				
1,000,000	„	4	„	Düsseldorf-Elberfelder			Prioritäts-Actien,		(I. Serie),				
400,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	Obligationen	II. Serie,				
1,350,000	„	4	„	Dortmund-Soester			„	„		I.	„		
1,270,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	„		II.	„		
1,600,000	„	4	„	Aachen-Düsseldorfer			„	„		I.	„		
1,500,000	„	4	„	„	„	„	„	„		II.	„		
850,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	„		III.	„		
612,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	Ruhrort-Crefeld-Kreis			Gladb. Priorit.-Oblig.			I.	„		
550,000	„	4	„	„	„	„	„	„	„	II.	„		
850,000	„	$4\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	„	„	III.	„		
8,000,000	„	5	„	Bergisch-Märkische Nordbahn				„	„				
2,000,000	„	4	„	Priorit.-Obligat. der Hessischen Nordbahn,									
993,500	„	$3\frac{1}{2}$	„	„	„	„	„	„		II.	„		

(zum Betrage von 937,500 Thlr. vom Staate als Buchforderung übernommen.)

170,993,500 Thlr.

Gegen das Jahr 1872 ist eine Vermehrung des Anlage-Capitals um 30,000,000 Thlr. eingetreten, indem der Gesellschaft durch das unterm 23. August 1873 Allerhöchst ertheilte Privilegium zur Verausgabung einer $4\frac{1}{2}$ procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Anleihe VIII. Serie im Betrage von 90,000,000 Mark Reichsmünze die Genehmigung ertheilt wurde.

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

Im Jahre 1873 wurden demselben zugeführt:

Erlös für verkaufte Stamm-Actien abzüglich 400 Thlr. 2 Sgr. 3 Pfg. irrthümlich früher zu viel eingezogene und erstattete Differenz	95,513 „	1 „	6 „
desgleichen für verkaufte Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen VII. Serie	2,880,000 „	— „	— „
Latus . .	60,467,682 Thlr.	15 Sgr.	1 Pfg.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Transport . .	60,467,682	Thlr.	15	Sgr.	1	Pfg.
desgleichen für Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen VIII Serie	6,711,250	"	—	"	—	"
Einzahlungen auf die nach dem Statutnachtrage vom 15. November 1872 ausgegebenen 20 Millionen Thaler neue Actien incl. 300 Thlr., welche noch restiren . . .	19,289,800	"	—	"	—	"
an extraordinairen Einnahmen	7,838	"	3	"	9	"
Die Gesammt-Einnahme einschließlich Bestand beträgt daher	86,476,570	Thlr.	18	Sgr.	10	Pfg.

aus welcher folgende Ausgaben bestritten wurden:

1. Für den Ausbau der älteren Bergisch-Märkischen Bahnstrecken in 1873 einschließlich der in diesem Jahre definitiv verrechneten Kosten für in 1872 und retro beschaffte Betriebsmittel . . . . . 6,404,072 = 7 = 4 =

2. für den Ausbau der Hessischen Nordbahn in den Jahren 1868/1873 einschließlich der ult. 1867 beim Baufond der Nordbahn vorhandenen Ueberzahlung ad 328,010 Thr. 20 Sgr. 8 Pfg. . . . . 1,482,096 = 11 = 2 =

3. die für die Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen aufgewendeten . . . . . 6,332,601 = 15 = 8 =

4. die für die Einlösung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Stammactien bis Ende 1873 gezahlten . . . . . 5,679,671 = 12 = 7 =

5. die für die Einlösung der gekündigten, nicht umgetauschten Prioritäts-Obligationen I., II. und III. Serie der Prinz-Wilhelm Eisenbahn bis Ende 1873 gezahlten . . . . . 609,700 = — = — =

(die definitive Verrechnung der Beträge ad 3 und 4 wird nunmehr erfolgen, da die Einlösung der ad 3 bezeichneten Actien inmittelst beendigt und von den ad 4 bezeichneten Obligationen nur noch 100 Thlr. restiren.)

6. die Bauausgaben bis Ende 1873 nach Abzug der stattgehabten besondern Einnahmen für folgende Bahnlinien, welche vollständig in die Betriebs-Rechnung übernommen sind, bezüglich welcher die Baurechnungen indessen noch nicht haben zum Abschluß gebracht werden können:

a. die Witten-Duisburger Eisenbahn einschließlich des Ruhrüberganges bei Steele und der Zweigbahn Steele-Dahlhausen, Restausgabe	377,275	= 11 =	5 =
b. die Letmathe-Iserlohner Zweigbahn	421,150	= 12 =	9 =
c. die Zweigbahn Unna-Hamm	986,426	= 12 =	3 =
d. die Verbindungsbahn Hengstei-Holzwickede . . .	2,030,485	= — =	— =
e. die Zweigbahn Styrum-Ruhrort	1,231,704	= 28 =	— =
f. die Zweigbahn Rittershausen-Remscheid . . .	1,621,778	= 14 =	9 =
g. die Zweigbahn Bochum-Riemke-Herne	582,589	= 8 =	10 =
h. die Zweigbahn Dahlhausen-Laer	380,389	= 29 =	7 =
i. die Zweigbahn Elberfeld-Cöln und Ohligs-Wald-Solingen	4,862,964	= 1 =	— =
k. die Zweigbahn Mülheim a. Rh.-Bensberg . . .	663,236	= 3 =	11 =
l. die Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuß mit fester Rheinbrücke	3,750,299	= 5 =	7 =
m. die Zweigbahn Aachen-Welkenraedt	1,498,416	= 21 =	1 =
			18,406,715 = 29 = 2 =
Latus . .			38,914,857 = 15 = 11 =

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Transport . .		38,914,857 = 15 = 11 =
7. die Bauausgaben bis Ende 1873 nach Abzug der stattgehabten besondern Einnahmen für folgende, theilweise im Betriebe und zum Theil noch in der Ausführung begriffenen Linien:		
a. die untere Ruhrthalbahn einschließlich der Zweigbahn Kettwig-Mülheim	4,442,606 = 3 = 1 =	
b. die mittlere Ruhrthalbahn	3,050,175 = 2 = 6 =	
c. die obere Ruhrthalbahn	15,652,987 = 22 = 1 =	
d. die Bahn von M.-Gladbach nach Düren und Stolberg	5,178,685 = 28 = 8 =	
e. die Volmethalbahn	1,960,799 = 10 = 7 =	
f. die Ennepethalbahn	468,273 = 13 = 6 =	
g. die Emscherthalbahn	849,160 = 10 = 1 =	
h. die Zweigbahn Bochum-Essen-Werden . . .	1,163,415 = — = — =	
i. die Zweigbahn Lennep-Wipperfürth	349,277 = 18 = 4 =	
k. die Zweigbahn Born-Opladen	39,823 = 2 = 9 =	
l. die Verbindungsbahn Scherfede-Holzminden .	314,056 = 29 = 4 =	
		33,469,260 = 21 = 1 =
8. die Herstellungskosten des Hauptwerkstätten-Etablissements zu Witten mit	479,997 = 16 = 7 =	
und die bis Ende 1873 geleisteten Ausgaben für das in der Ausführung begriffene Werkstätten-Etablissement bei Düsseldorf mit	187,021 = 22 = 8 =	
		667,019 = 9 = 3 =
9. die für Bau-Ausführung geleisteten, noch nicht definitiv verrechneten Abschlagszahlungen mit		2,093,719 = 15 = 5 =
10. für Betriebsmittel die in 1872/73 aufgewendeten, noch nicht auf Baufond übernommenen, einschließlich der noch nicht zur Verrechnung gekommenen Abschlagszahlungen ex 1872 und retro		7,157,954 = — = 7 =
11. die vorläufig vorschußweise verrechneten, bis zum Schlusse des Jahres 1873 entstandenen Kosten für Erweiterung von Bahnhöfen, Bahnanlagen und Werkstätten mit		3,602,082 = 9 = 1 =
Werden die sich ergebenden		85,904,893 = 11 = 4 =
von den vorermittelten		86,476,570 = 18 = 10 =
in Abzug gebracht, so bleiben		571,677 = 7 = 6 =

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

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

Verwendungs-Nachweisung des Anlage-Capitals.

Die über die Verwendung des Anlage-Capitals aufgestellte, im Eingange dieses Abschnittes erwähnte Nachweisung ergibt bis zum Schlusse des Jahres 1873 für die im Betriebe stehenden Bahnlinien eine definitiv verausgabte Summe von 123,046,989 Thlr. und pro Kilometer Bahn auf 961,06 Kilometer Gesammtlänge 128,032 Thlr.; werden die zur Zeit als Vorschüsse und Abschlagszahlungen für diese Bahnstrecken verwendeten Beträge und zwar:

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

für das Hauptwerkstätten-Etablissement Witten die vorerwähnten . . 479,998 Thlr.
die vorgedachten Abschlagszahlungen ad . . . . . 2,093,720 „
die für Betriebsmittel gezahlten, noch nicht verrechneten . . . . . 7,157,954 „
die Ausgaben für die Erweiterung verschiedener Bahnhöfe und Bahn-Anlagen ad . . . . . 3,602,082 „
den vorgedachten . . . . . 123,046,989 „
hinzugerechnet, so ergeben sich insgesammt als verwendet . . . . . 136,380,743 Thlr.
und pro Kilometer Bahn 141,907 Thlr.

Emission der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen.

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

Von den nach dem Statutnachtrage vom 26. Februar 1870 emittirten 25 Millionen Thlr. Stamm-Actien waren Ende 1872 noch im Portefeuille der Gesellschaft 33,200 Thlr. — nicht, wie früher angegeben, 32,700 Thlr. — wovon in 1873 durch Verkauf begeben wurden 30,300 Thlr., so daß noch unverkauft sind 2,900 Thlr. Von den vorgedachten 25 Millionen Thlr. Actien wurden nach dem Jahresberichte pro 1872 bis Ende 1872 verkauft . . . . . 1,598,700 Thlr.
mit einem Erlöse von . . . . . 2,119,079 Thlr. 4 Sgr. 7 Pfg.
in 1873 wurden verkauft die vorerwähnten 30,300 „ 35,854 „ 3 „ 9 „
so daß die verkauften . . . . . 1,629,000 Thlr.
aufgebracht haben . . . . . 2,154,933 Thlr. 8 Sgr. 4 Pfg.
oder durchschnittlich $132_{,28}$ Prozent.

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

Die nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 23. August 1873 emittirten 30 Millionen Thaler $4^1/_2$procentiger Bergisch-Märkischer Prioritäts-Obligationen VIII. Serie sind mit Genehmigung der Deputation und des Königl. Handelsministeriums an ein Consortium mehrerer Geldinstitute zum Course von 98 verkauft worden und ist der gesammte Kaufpreis mit 29,400,000 Thalern in Raten zahlbar, welche bis zum Jahre 1875 ausgedehnt sind und welche bis zum Zahlungstage mit $3^3/_4$ Procent provisionsfrei verzinst werden. Auf diese 29,400,000 Thaler wurden bis zum Schlusse des Jahres 1873 gezahlt 6,711,250 Thaler, so daß der Gesellschaft noch zustanden die bereits erwähnten 22,688,750 Thaler.

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

Die in dem Jahres-Berichte pro 1872 erwähnten:
9 Stück Stamm-Actien der fusionirten Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn,
10 Stück Stamm-Actien Nr. 6,259/68 der erworbenen Prinz-Wilhelm Eisenbahn,
1 Prioritäts-Obligation I. Serie Nr. 719 der Prinz-Wilhelm Eisenbahn sind bis jetzt noch nicht zum Umtausch resp. zur Baareinlösung gelangt.

Umtausch der Stammactien der Hessischen Nordbahn.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

B. Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Concessionirtes Anlage-Capital.

Das concessionirte Anlage-Capital beträgt nominell:

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

überhaupt 21,600,000 Thlr.

Einnahme und Ausgabe des Ruhr-Sieg Baufonds.

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

Im Jahre 1873 wurden demselben zugeführt an extraordinairen Einnahmen . . . . . 1,408 „ — „ 6 „

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

Daraus wurden bis Ende 1873 geleistet:

die definitiv verrechneten Ausgaben mit . . 13,929,459 Thlr. 2 Sgr. 9 Pfg.
an Abschlags- und Vorschuß-Zahlungen . . . 197,529 „ — „ — „

zusammen . 14,126,988 „ 2 „ 9 „

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

Verwendungs-Uebersicht des Anlage-Capitals für Ruhr-Sieg.

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

Baufond für Finnentrop-Olpe-Rothe-Mühle.

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

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

Es ergeben sich hiernach . . . . . 967,484 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf.
An Bauausgaben wurden dagegen geleistet . . . . . 2,395,150 „ 10 „ 5 „

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

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

Verkauf der Obligationen III. Serie Litr. C.

Die bis Ende 1872 verkauften 575,500 Thlr. Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Littra C. haben ergeben 447,217 = 22 = 6 =
In 1873 wurden placirt . . 634,700 „ mit 509,796 = 15 = — =

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Einrichtung der Verwaltung.

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

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

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

1. der Commission Aachen die Strecken: von der Preußisch-Belgischen Gränze bis Neuß und Neuß-Obercassel bis zum Rheinufer, M.-Gladbach-Homberg, Viersen-Venlo, M.-Gladbach-Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Jülich-Düren;

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

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

4. der Commission Cassel die Strecken: Schwerte-Warburg-Cassel-Gerstungen, Hümme-Carlshafen und Froendenberg-Menden;

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

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

Direct unter der Direction fungiren:
ein Oberbetriebsinspector für den Transportdienst, welchem ein Bau-Inspector und 2 Betriebs-Controleure beigegeben sind, 2 Maschinenmeister für die Leitung der Centralwerkstätte zu Witten und 2 TelegraphenInspectoren für die Beaufsichtigung des Telegraphendienstes.

Eine Uebersicht aller beim Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hülfsarbeiter, deren Besoldungen und Emolumente wird unter Anlage 24 beigefügt. **Anlage 24.**

Vertheilung der Verwaltungskosten.

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

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

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

Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

Anlage 32.

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

Pensionskasse der definitiv angestellten Beamten.

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

Anlage 33.

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

Pensionen wurden aus dieser Kasse an 30 invalide Beamten gezahlt.

Beamten- und Arbeiter-Krankenkasse.

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

Anlage 34.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

2. Betriebsdienst.

Gefahrene Züge im Speciellen.

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

Dem Fahrplane gemäß sind folgende Züge gefahren worden:

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

Vom 1. Januar bis 31. December:

von Station Aachen: 1 Courierzug, 1 Schnellzug und 1 Personenzug nach Soest, 1 Personenzug nach Rittershausen, 1 Personenzug nach Cassel, 1 Schnellzug nach Hamm, 1 Personenzug nach Hagen, 1 Personenzug nach Remscheid, 1 Eilgüterzug über Schwerte nach Soest, 1 Güterzug über Dortmund nach Soest, 1 Güterzug nach Holzwickede, 1 Güterzug nach Gerstungen, 2 Güterzüge nach M.-Gladbach, 1 Güterzug nach Düsseldorf, 1 Güterzug nach Homberg;

von Station Kohlscheid: 2 Güterzüge über Aachen T. nach Welkenraedt und zurück, der übrige Verkehr zwischen Aachen T. und Welkenraedt resp. Bleyberg wurde durch die Belgische Verwaltung vermittelt;

von Station Wickrath: 1 Güterzug nach Steele;

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

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

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

von Station Hochdahl: 1 Güterzug nach Dahlhausen;

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

von Station Ohligswald: 1 Güterzug nach Steele;

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

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

von Station Elberfeld Döppersberg: 1 Personenzug nach Remscheid;

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

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

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

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

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

von Station Bredelar: 1 Personenzug nach Eisenach und zurück;

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

II. Auf der Strecke Ruhrort-Stolberg und den Nebenstrecken Viersen-Venlo und Jülich-Düren.

a) vom 1. Januar bis 31. October:

von Station Ruhrort: 6 Personenzüge nach M.-Gladbach;
von Station Homberg: 3 Güterzüge nach M.-Gladbach, 1 Güterzug nach Aachen M.;
von Station Crefeld: 1 Personenzug nach M.-Gladbach;
von Station Venlo: 2 Personenzüge nach M.-Gladbach, 4 Personenzüge nach Viersen, 2 Güterzüge nach Viersen;
von Station Viersen: 4 Personenzüge nach Venlo, 2 Güterzüge nach Venlo;
von Station M.-Gladbach: 6 Personenzüge nach Ruhrort, 2 Personenzüge nach Venlo, 1 Personenzug nach Crefeld, 3 Güterzüge nach Homberg, 4 Personenzüge nach Odenkirchen, 2 Güterzüge nach Odenkirchen;
von Station Odenkirchen: 4 Personenzüge nach M.-Gladbach, 2 Güterzüge nach M.-Gladbach;

b) vom 1. November bis 31. December:

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

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

Vom 1. Januar bis 31. December:

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

von Station Marten: 1 Güterzug nach Dortmunderfeld;

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

IV. Auf der Strecke Hagen-Dortmund.

Vom 1. Januar bis 31. December:

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

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

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

von Station Barop: 1 Güterzug nach Siegen;

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

V. Auf der Strecke Hagen-Siegen.

Vom 1. Januar bis 31. December:

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

von Station Letmathe: 9 combinirte Züge nach Iserlohn;

von Station Iserlohn: 9 combinirte Züge nach Letmathe;

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

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

von Station Finnentrop: 2 Güterzüge nach Siegen;

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

von Station Creuzthal: 1 Personenzug nach Siegen;

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

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

Vom 1. Januar bis 31. December:

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Ausgangsstationen aufgeführt, 1 Güterzug nach Wickrath, 1 Güterzug nach Hochdahl, 1 Güterzug nach Steinbeck, 2 Güterzüge nach Deutz, 2 Güterzüge nach Vohwinkel, 1 Güterzug nach Düsseldorf.

VII. Auf der Strecke Neuß-Obercassel.

Vom 1. Januar bis 31. December:

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

VIII. Auf der Strecke Deutz-Mülheim-Bensberg.

Vom 1. Januar bis 31. December:

5 combinirte Züge von Deutz nach Bensberg und zurück.

IX. Auf der Strecke Ohligs-Wald-Solingen.

Vom 1. Januar bis 31. December:

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

X. Auf der Strecke Fröndenberg-Menden.

Vom 1. Januar bis 31. December:

7 combinirte Züge von Menden nach Fröndenberg und zurück.

XI. Auf der Strecke Hümme-Carlshafen.

Vom 31. Januar bis 31. December:

4 combinirte Züge von Carlshafen nach Hümme und zurück.

Gefahrene Züge im Ganzen.

Ueberhaupt wurden gefahren einschließlich der Extrazüge:

1,095	gegen	1,400	Courierzüge,
4,015	"	3,367	Schnellpersonenzüge,
94,535	"	96,765	Personenzüge,
27,010	"	22,430	combinirte Züge,
88,970	"	95,806	Güterzüge,
709	"	394	Extra-Personenzüge,
14,068	"	14,158	Extra-Güterzüge,
36	"	6	Extra-Militairzüge,
8,710	"	16,404	Arbeitszüge,
in Summa 239,148	gegen	250,790	Züge,

oder durchschnittlich täglich $654_{,93}$ Züge gegen $685_{,22}$ Züge in 1872.

Zurückgelegte Zug-Kilometer.

An Zugkilometern wurden zurückgelegt:

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

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

Durchschnitts-Geschwindigkeit der Züge.

Die Durchschnitts-Geschwindigkeit der Züge pro Stunde betrug:

a. der Courier- und Schnellzüge:

	ohne Aufenthalt:	mit Aufenthalt:
auf der Strecke Aachen-Schwerte-Arnsberg-Gerstungen .	$52_{,1}$ Kilometer	$44_{,1}$ Kilometer
" " " Deutz-Elberfeld	$53_{,6}$ "	$52_{,2}$ "
" " " Soest-Schwerte-Hamm	$61_{,5}$ "	$47_{,8}$ "

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

b. der Personenzüge:

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

c. der combinirten Züge:

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

d. der Güterzüge:

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

Die Fahrgeschwindigkeit für alle Strecken ergiebt pro Stunde eine durchschnittliche Geschwindigkeit:

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Angabe der von den einzelnen Stationen expedirten Züge.

Station	Tageszüge.	Nachtszüge.	Station	Tageszüge.	Nachtszüge.	Station	Tageszüge.	Nachtszüge.
Aachen M.	18	14	Opladen	17	11	Styrum	14	8
Aachen T.	18	14	Schlebusch	15	13	Ruhrort Hafen	6	5
Richterich	7	3	Mülheim a. Rh.	31	17	Ruhrort Rhein	21	14
Kohlscheid	18	14	Dellbrück	7	3	Langschede	19	7
Herzogenrath	17	10	B.-Gladbach	7	3	Fröndenberg	10	19
Palenberg	5	1	Bensberg	7	3	Menden	10	4
Geilenkirchen	12	11	Deutz	27	21	Wickede	13	11
Lindern	16	10	Bohwinkel	51	35	Neheim-Hüsten	14	11
Baal	16	11	Dornap	18	13	Arnsberg	12	16
Erkelenz	14	9	Aprath	16	8	Oeventrop	9	7
Wickrath	17	12	Neviges	17	10	Wennemen	4	2
Rheydt	20	11	Langenberg	20	15	Meschede	12	10
M.-Gladbach	56	36	Nierenhof	13	4	Eversberg	8	7
Rheydt-Geneiken	10	5	Kupferdreh	35	18	Bestwig-Nuttlar	11	8
Müllfort	6	2	Ueberruhr	27	14	Olsberg	11	10
Odenkirchen	10	6	Elberfeld Steinbeck	22	10	Brilon	9	11
Hochneukirchen	9	7	Elberfeld Döppbg.	26	18	Messinghausen	7	7
Ozenrath	8	5	Barmen	47	23	Bredelar	12	9
Amelen	9	6	Barmen-Rittershausen	46	26	Marsberg	12	11
Jülich	24	10	Ronsdorf	11	7	Westheim	12	8
Krauthausen	9	5	Lüttringhausen	12	6	Scherfede	11	10
Düren	11	5	Lennep	13	5	Warburg	18	13
Inden	8	6	Remscheid	13	5	Liebenau	10	11
Weißweiler	9	5	Schwelm	29	15	Hümme	20	14
Eschweiler	9	7	Milspe	30	14	Trendelburg	5	3
Eschweiler-Aue	11	4	Gevelsberg	28	15	Helmarshausen	5	3
Stolberg	11	5	Haspe	33	18	Carlshafen	5	3
Viersen	25	13	Hagen	47	44	Hofgeismar	14	9
Dülken	13	7	Hengstei	27	14	Grebenstein	10	9
Boisheim	10	3	Westhofen	19	7	Mönchehof	12	9
Breyell	12	3	Schwerte	32	18	Cassel	20	16
Kaldenkirchen	11	3	Herdecke	41	28	Wilhelmshöhe	18	10
Venlo	11	5	Wetter	28	19	Guntershausen	19	19
Anrath	12	10	Witten	46	29	Guxhagen	7	8
Crefeld	13	9	Annen	23	15	Melsungen	13	8
Uerdingen	14	6	Barop	24	14	Beiseförth	11	6
Trompet	13	7	Dortmunderfeld	18	10	Altmorschen	13	9
Homberg	13	7	Dortmund	38	22	Rotenburg	12	7
Corschenbroich	6	2	Hörde	24	10	Bebra	16	11
Kleinenbroich	12	13	Aplerbeck	26	21	Hönebach	13	7
Büttgen	5	2	Holzwickede	49	29	Gerstungen	20	15
Neuß	49	29	Unna	40	22	Cabel	19	11
Obercassel	12	4	Bönen	14	11	Limburg	21	9
Düsseldorf	42	32	Hamm	15	11	Letmathe	33	17
Grafenberg	14	7	Werl	27	15	Iserlohn	13	5
Rath	13	5	Soest	28	15	Altena	20	10
Ratingen	14	7	Marten	28	17	Werdohl	17	11
Hösel	13	4	Langendreer	55	28	Plettenberg	13	11
Kettwig	16	5	Bochum	35	26	Finnentrop	17	11
Werden	16	5	Steele	67	41	Altenhundem	26	11
Gerresheim	18	12	Dahlhausen	28	18	Grevenbrück	18	10
Erkrath	20	13	Hattingen	18	10	Welschenennest	20	10
Hochdahl	22	14	Laer	5	2	Creuzthal	21	11
Haan	35	27	Essen	31	19	Geisweid	21	10
Ohligs-Wald	32	23	Mülheim a. d. R.	52	35	Haardt	21	10
Leichlingen	15	12	Duisburg	27	18	Siegen	21	11
Solingen	14	6	Oberhausen	28	18			

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

Tödtungen und Verwundungen. Anlage 13.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

3. Verkehrs-Verhältnisse.

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

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

Directe Verkehrs-Beziehungen im Personen-Verkehr.

Directe Verkehrs-Beziehungen bestehen mit folgenden Bahnverwaltungen:

a. im Personen-Verkehr:

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Dresdener, Thüringischen, Bebra-Hanauer, Hessischen-Ludwigs-, Frankfurt-Homburger, Main-Neckar, Badischen Staats-, Pfälzischen, Nassauischen-Staats-, Rhein-Nahe, Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Eisenbahn, sowie mit den Reichs-Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen;

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

b. ab Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig nach dem Rhein für die diesseitige Strecke Soest-Deutz und Cassel resp. Bebra-Gerstungen hinsichtlich der großen, und für die diesseitige Strecke Cassel resp. Bebra-Gerstungen hinsichtlich der kleinen Tour;

c. ab Münster und Salzbergen für die diesseitige Strecke Hamm-Mülheim am Rhein resp. Deutz bei der I. und II. Tour, für die Strecke Cassel-Warburg bei der III., und für die Strecke Soest-Mülheim am Rhein resp. Deutz bei der IV. Tour;

d. ab Hannover, Bremen, Harburg und Northeim durch Thüringen für die Strecke Cassel-Gerstungen;

e. ab Breslau über Berlin-Magdeburg-Schöningen-Börsum oder Berlin-Stendal-Lehrte-Hannover nach Kreiensen-Göttingen-Cassel und von da über Eisenach-Weimar oder Nordhausen-Halle-Leipzig-Dresden-Görlitz-Breslau für die diesseitige Strecke Cassel-Gerstungen;

f. ab Cassel über Bebra-Hanau, Frankfurt am Main-Gießen-Cassel für die diesseitige Strecke Cassel-Bebra;

g. ab Cassel über Bebra-Hanau-Frankfurt am Main-Wiesbaden, Oberlahnstein-Wetzlar, Gießen-Cassel für die diesseitige Strecke Cassel-Bebra;

h. ab Hannover über Hameln, Pyrmont-Altenbeken-Warburg-Cassel-Minden-Göttingen-Hannover für die diesseitige Strecke Warburg-Cassel;

i. ab Elberfeld bei der I. und II. Tour für die diesseitige Strecke Cassel-Warburg-Arnsberg oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld-Deutz resp. Neuß, bei der III. Tour für die diesseitige Strecke Cassel-Warburg-Arnsberg oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld-Deutz resp. Düsseldorf, bei der IV. Tour für die diesseitige Strecke Cassel-Warburg-Arnsberg oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld und Elberfeld-Siegen;

k. ab Heidelberg für die diesseitigen Bahnstrecken bei der I. und II. Tour Bebra-Gerstungen und Cassel-Gerstungen, bei der IV. Tour Cassel-Warburg-Arnsberg-Siegen oder Cassel-Warburg und Soest-Werra-Siegen, bei der VIII. Tour Cassel-Warburg-Arnsberg-Elberfeld oder Cassel-Warburg und Soest-Unna-Elberfeld-Neuß resp. Deutz;

l. im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verkehr: 1. bei Tour I. über Lichtenfels, Bayreuth oder Bamberg, Regensburg, Passau, Wien, Salzburg oder Simbach-Gemünden für die diesseitige Bahnstrecke Cassel-Gerstungen und Bebra-Cassel; 2. bei Tour I. über Gemünden-Nürnberg, Passau, Wien, Salzburg, München-Gemünden für die diesseitige Strecke Cassel-Bebra.

b. im Güter-Verkehr.

Directe Verkehrs-Beziehungen im Güter-Verkehr.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

34. im Rheinisch-Westfälischen Verbande mit der Rheinischen und Westfälischen Bahn;
35. im linksrheinischen Verbande von linksrheinischen Stationen mit der Rheinischen Bahn;
36. zwischen Aachen und Amsterdam und Rotterdam, Stationen der Niederländischen Rheinbahn;
37. im Rohproductenverkehre mit der Rheinischen und der Saarbrücker Bahn;
38. im Bergisch-Märkisch-Rheinischen Verbande für Rohproducte mit der Rheinischen Bahn;
39. für Rohproducte mit der Cöln-Mindener, Main-Weser, Nassauischen Staats- (Taunus-), Hessischen Ludwigs-, Pfälzischen, Main-Neckar- und Großherzoglich Badischen Bahn;
40. im Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischen Verkehre mit der Belgischen Staatsbahn, der Nord-Belgischen, der Großen Luxemburger, der Lüttich-Limburger und der Chimay-Bahn via Bleyberg und der Englischen Great-Eastern Compagnie via Bleyberg-Antwerpen;
41. im Bergisch-Märkisch-Grand-Central-Belge Verkehr mit der großen Belgischen Central-Bahn;
42. im Bergisch-Märkisch-Nordbelgischen Verkehre via Maestricht mit der Nord-Belgischen, der Chimay-, der Lüttich-Maestrichter und der Großen Belgischen Central-Bahn;
43. im Bergisch-Märkisch-Französischen Verkehr mit der Französischen Nord- und West-Bahn;
44. im Bergisch-Märkisch-Niederländischen Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn;
45. im Rohproductenverkehre mit der Belgischen Staatsbahn, den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelms-Bahn;
46. im Rohproductenverkehre mit der Cöln-Mindener, Rheinischen und Nassauischen Staatsbahn;
47. im Bergisch-Märkisch-Main-Weser Verkehre mit der Main-Weser-Bahn.

Außerdem bestanden noch directe Beziehungen für Kohlentransporte nach Hannoverschen Südbahn-Stationen;

von Cöln-Minden (transito Bergisch-Märkisch) nach der Niederländischen Staatsbahn (westliche Linie);

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

nach den Großherzoglich Badischen und Württembergischen Stationen;

nach der Berlin-Anhalter Bahn;

nach der Niederschlesisch-Märkischen und Königlichen Ostbahn;

nach Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und den Pfälzischen Bahnen;

nach der Niederländischen Staatsbahn (nördliche Linie);

nach der Niederländischen Rheinbahn;

zwischen Cöln-Mindener Stationen (transito Bergisch-Märkisch Düsseldorf-Aachen) und Belgischen und Französischen Stationen.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Gesammt-Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehrs.

Im Jahre 1873 wurden befördert:

14,542,871 Personen gegen 12,428,910 Personen in 1872, also mehr 2,113,961 Personen oder 17,01 Procent mit 4,048,685 Thlr. 7 Sgr. 9 Pfg. Ertrag incl. Nebenerträge gegen 3,231,041 Thlr. 5 Sgr. 10 Pfg., also mehr 817,644 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. oder 25,31 Procent;

300,232,764 Centner Güter gegen 262,704,805 Centner in 1872, also mehr 37,527,959 Centner oder 14,29 Procent mit 13,577,122 Thlr. 13 Sgr. 9 Pfg. Ertrag incl. Neben-Erträge gegen 11,163,800 Thlr. 21 Sgr. — Pfg., also mehr 2,413,321 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg. oder 21,62 Procent.

Vergleichung gegen die früheren Jahre.

Eine Vergleichung gegen die früheren Jahre ergibt folgende Resultate:

Jahr.	Beförderte Personen.	Gegen das Vorjahr mehr befördert.	In Procenten.	Ertrag des Personen-Verkehrs incl. Neben-Erträge. Thlr.	Gegen das Vorjahr mehr. Thlr.	In Procenten.	Durchschnitts-Bahnlänge für den Personen-Verkehr. Kilom.	Beförderte Güter. Centner.	Gegen das Vorjahr mehr befördert. Centner.	In Procenten.	Ertrag des Güter-Verkehrs incl. Neben-Erträge. Thlr.	Gegen das Vorjahr mehr. Thlr.	In Procenten.	Durchschnitts-Bahnlänge für den Güter-Verkehr. Kilom.
1868	8,365,090	1,226,474	17,18	2,031,728	232,957	12,95	728,23	161,737,512	9,911,312	6,53	7,128,573	634,331	9,77	746,48
1869	9,697,797	1,332,707	15,93	2,326,750	295,022	14,52	753,30	184,307,033	22,569,521	13,95	7,880,923	752,350	10,55	771,45
1870	9,631,494	66,303 weniger	0,68	2,625,118	298,368	12,82	799,88	189,218,009	4,910,976	2,66	8,200,285	319,362	4,05	826,65
1871	10,610,276	978,782	10,16	2,814,060	188,942	7,20	827,85	218,933,698	29,715,689	15,70	9,703,532	1,503,247	18,33	863,25
1872	12,428,910	1,818,634	17,14	3,231,041	416,981	14,82	894,90	262,704,805	43,771,107	19,99	11,163,801	1,460,269	15,05	932,25
1873	14,542,871	2,213,961	17,01	4,048,685	817,644	25,31	989,09	300,232,764	37,527,959	14,29	13,577,122	2,413,321	21,62	1026,45

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

Anlage 23.

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

Darnach hatte ausschließlich der neu hinzugetretenen Stationen:

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

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

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

A. Personen-Verkehr.

Anlagen 15 bis 18 und 21.

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

Personengeld-Tarif.

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

1. Bei Benutzung der Schnell- und Courierzüge: für die I. Classe 6½ Sgr., für die II. Classe 5 Sgr., für die III. Classe 3½ Sgr.;
2. bei Benutzung der Personenzüge:
   a) auf den Bergisch-Märkischen Strecken: für die I. Classe 6 Sgr., für die II. Classe 4½ Sgr., für die III. Classe 3 Sgr., für die IV. Classe 1¾ Sgr.;
   b) auf der Nordbahn: für die I. Classe 6 Sgr., für die II. Classe 4 Sgr., für die III. Classe 2½ Sgr., für die IV. Classe 1½ Sgr;
3. für Militair: für commandirte und beurlaubte Soldaten vom Feldwebel abwärts 1 Sgr., für Ersatz-Mannschaften 1½ Sgr.;
4. für Doppelreisebillets, welche Gültigkeit für den Tag der Ausgabe und die zwei folgenden Tage haben, wird erhoben für die Doppelmeile:
   auf den Bergisch-Märkischen Strecken: für die I. Classe 9 Sgr., für die II. Classe 6¾ Sgr., für die III. Classe 4½ Sgr.;
   auf der Nordbahn: für die I. Classe 9 Sgr., für die II. Classe 6 Sgr., für die III. Classe 4 Sgr.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

Frequenz und Ertrag nach Wagenklassen.

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

	Personen			Erträge excl. Nebenerträge und der Rheinfähre.		
	in 1873.	in 1872.	in 1873 + mehr — weniger.	in 1873. Thlr.	in 1872. Thlr.	in 1873 + mehr — weniger Thlr.
für die I. Wagenklasse	152,930	115,003	+ 37,927	144,714	98,467	+ 46,247
" " II. "	2,527,212	2,013,818	+ 513,394	1,168,204	911,449	+ 256,755
" " III. "	8,987,066	7,687,182	+1,299,884	2,064,753	1,694,384	+ 370,369
" " IV. "	2,668,480	2,431,020	+ 237,460	507,832	381,455	+ 126,377
" Militär	207,183	181,887	+ 25,296	61,005	53,167	+ 7,838
Summa	14,542,871	12,428,910	+2,113,961	3,946,508	3,138,922	+ 807,586
Nach Binnen und Verbands-Verkehr getrennt ergeben sich:						
Für den Binnen-Verkehr:						
für die I. Wagenklasse	108,718	78,130	+ 30,588	77,134	51,287	+ 25,847
" " II. "	2,259,954	1,752,992	+ 506,962	904,448	674,345	+ 230,103
" " III. "	8,681,643	7,420,280	+1,261,363	1,903,675	1,543,174	+ 360,501
" " IV. "	2,632,010	2,399,334	+ 232,676	495,546	370,175	+ 125,371
" Militär	186,538	171,278	+ 15,260	56,438	49,854	+ 6,584
Summa	13,868,863	11,822,014	+2,046,849	3,437,241	2,688,835	+ 748,406
Für den Verbands-Verkehr:						
für die I. Wagenklasse	44,212	36,873	+ 7,339	67,580	47,180	+ 20,400
" " II. "	267,258	260,826	+ 6,432	263,756	237,104	+ 26,652
" " III. "	305,423	266,902	+ 38,521	161,078	151,210	+ 9,868
" " IV. "	36,470	31,686	+ 4,784	12,286	11,281	+ 1,005
" Militär	20,645	10,609	+ 10,036	4,567	3,312	+ 1,255
Summa	674,008	606,896	+ 67,112	509,267	450,087	+ 59,180

Vertheilung der Frequenz und Einnahme nach Procenten.

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

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

und auf den Verbands-Verkehr:

in der Frequenz 4_{63} gegen 4_{88} in 1872,
im Ertrage 12_{90} gegen 14_{34} in 1872.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Vergleichung des Verbands-Verkehrs.

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

	Anzahl der beförderten Personen												Ertrag.
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen 2c.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.			
	Klasse.			Klasse.				Klasse.					Thlr.
1. im Berg.-Märk.-Westf. Verbande:													
in 1873 . . .	812	7,244	8,737	536	7,905	20,632	18,170	170	3,828	7,738	1,119	76,891	67,995
in 1872 . . .	587	5,136	6,326	369	5,137	15,609	13,011	72	2,380	4,912	1,138	54,668	53,411
in 1873 .	+ 225	+ 2,108	+ 2,411	+ 167	+ 2,768	+ 5,032	+ 5,159	+ 98	+ 1,448	+ 2,826	— 19	+ 22,223	+ 14,584
2. im Berg.-Märk.-Thüring. Verb.:													
in 1873 . . .	1,394	15,735	6,202	390	5,856	15,033	15,521	—	2,032	7,182	16,037	85,382	100,342
in 1872 . . .	900	13,090	1,250	272	4,878	13,346	2,801	—	1,910	6,750	5,851	51,048	53,741
in 1873 .	+ 494	+ 2,645	+ 4,952	+ 118	+ 978	+ 1,687	+ 12,720	—	+ 122	+ 432	+ 10,186	+ 34,334	+ 46,601
3. im Westf.-Thür. (Rheinisch-Thürg.) Verbande:													
in 1873 .	55	699	784	18	446	677	1,597	—	—	—	—	4,276	6,426
in 1872 .	303	2,867	3,057	1,264	13,116	17,568	14,865	—	—	—	—	53,040	57,788
in 1873 .	— 248	— 2,168	— 2,273	— 1,246	— 12,670	— 16,891	— 13,268	—	—	—	--	— 48,764	— 51,362
4. im Berg.-Märk. Halle Cass. Verb.:													
in 1873 . . .	81	786	505	16	167	240	1	—	—	—	—	1,796	8,340
in 1872 . . .	—	—	—	2	3	16	2	—	—	—	—	23	19
in 1873 .	+ 81	+ 786	+ 505	+ 14	+ 164	+ 224	— 1	—	—	—	—	+ 1,773	+ 8,321
5. im Westf.-Halle-Cass. Verbande:													
in 1873 . . .	—	12	27	—	2	10	—	—	—	—	—	51	45
in 1872 . . .	—	—	—	—	3	10	—	—	—	—	—	13	10
in 1873 .	—	+ 12	+ 27	—	— 1	—	—	—	—	—	—	+ 38	+ 35
6. im Hann.-Rhein. Verbande:													
seit Mai 1873 .	458	2,416	1,203	40	419	438	—	—	—	—	—	4,974	8,258
7. im Prß.-Braunschweig. Verbande:													
in 1873 . . .	1,945	12,304	4,715	45	683	3,841	—	—	—	—	3,366	26,899	54,824
in 1872 . . .	1,899	14,751	5,929	56	697	4,417	—	—	—	126	3,466	31,341	66,089
in 1873 .	+ 46	— 2,447	— 1,214	— 11	— 14	— 576	—	—	—	— 126	— 100	— 4,442	— 11,265
8. im Sächs.-Westf. Verbande:													
in 1873 . . .	49	274	124	—	17	53	—	—	—	—	—	517	1,424
in 1872 . . .	74	823	575	2	31	146	—	—	—	—	—	1,651	3,535
in 1873 .	— 25	— 549	— 451	2	— 14	— 93	—	—	—	—	—	— 1,134	— 2,111
9. im Nachbar-Verkehr mit der Frankf.-Bebraer Bahn:													
in 1873 . . .	95	1,251	1,972	52	1,358	6,371	—	10	916	5,736	—	17,761	10,291
in 1872 . . .	97	1,240	1,940	50	1,444	6,162	—	8	902	5,680	—	17,523	12,213
in 1873 .	— 2	+ 11	+ 32	+ 2	— 86	+ 209	—	+ 2	+ 14	+ 56	—	+ 238	— 1,922
10. im Westf.-Frkf.-Bebraer Verkehr:													
seit Juli 1873 .	3	11	6	—	1	7	—	—	—	—	—	28	66

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

	Anzahl der beförderten Personen												Ertrag.
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.			
	Klasse.			Klasse.				Klasse.					Thlr.
11. im Hann.-Thür. Verbande:													
in 1873 . . .	268	2,552	5,545	—	—	—	—	—	—	—	—	8,365	11,252
in 1872 . . .	205	2,181	5,777	—	—	—	—	—	—	—	—	8,163	8,765
in 1873 .	+ 63	+ 371	— 232	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 202	+ 2,487
12. im Hann.-Bayer.-Oesterr. Verbande:													
in 1873 . . .	486	4,062	2,734	—	—	—	—	—	—	—	—	7,282	9,406
in 1872 . . .	162	1,573	668	—	—	—	—	—	—	—	—	2,403	4,181
in 1873 .	+ 324	+ 2,489	+ 2,066	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 4,879	+ 5,225
13. im Sächs.-Rhein. Verbande:													
in 1873 . . .	359	3,553	671	32	409	1,076	—	2	30	—	—	6,132	8,436
in 1872 . . .	615	6,134	803	50	705	1,560	—	—	—	—	—	9,867	13,680
in 1873 .	— 256	— 2,581	— 132	— 18	— 296	— 484	—	+ 2	+ 30	—	—	— 3,735	— 5,244
14. im Mitteldeutschen Verbande:													
in 1873 . . .	9,847	52,490	11,212	95	1,752	9,107	—	—	—	—	—	84,503	43,873
in 1872 . . .	12,140	61,380	11,191	206	2,207	9,102	—	—	—	—	—	96,226	48,033
in 1873 .	— 2,293	— 8,890	+ 21	— 111	— 455	+ 5	—	—	—	—	—	— 11,723	— 4,160
15. im Nachbar-Verkehr mit der Cöln-Mindener Bahn:													
in 1873 . . .	148	1,242	705	399	6,073	9,685	1,181	82	1,644	3,342	123	24,624	12,150
in 1872 . . .	270	2,588	1,441	795	9,724	11,931	1,007	312	3,290	2,680	153	34,191	20,678
in 1873 .	— 122	— 1,346	— 736	— 396	— 3,651	— 2,246	+ 174	— 230	— 1,646	+ 662	— 30	— 9,567	— 8,528
16. im Berl.-Cölner (Nordd.) Verb.:													
in 1873 . . .	280	1,091	243	154	1,149	672	—	—	—	—	—	3,589	4,928
in 1872 . . .	—	—	—	352	3,210	1,236	—	—	—	106	1	4,905	5,771
in 1873 .	+ 280	+ 1,091	+ 243	— 198	— 2,061	— 564	—	—	—	— 106	— 1	— 1,316	— 843
17. im Main-Weser Verb. via Siegen:													
in 1873 . . .	2	4	3	11	218	287	—	—	—	—	—	525	852
in 1872 . . .	—	—	—	31	268	369	—	—	—	—	—	668	1,092
in 1873 .	+ 2	+ 4	+ 3	— 20	— 50	— 82	—	—	—	—	—	— 143	— 240
18. im Niederländ.-Rhein. Verbande:													
in 1873 . . .	—	—	—	119	710	56	—	62	298	—	—	1,245	839
in 1872 . . .	—	—	—	131	608	43	—	36	142	—	—	960	674
in 1873 .	—	—	—	— 12	+ 102	+ 13	—	+ 26	+ 156	—	—	+ 285	+ 165
19. im linksrheinischen Verbande:													
in 1873 . . .	—	—	—	6,738	38,045	41,304	—	8,056	63,352	65,322	—	222,817	81,141
in 1872 . . .	—	—	—	5,673	34,347	35,741	—	5,642	51,496	67,400	—	200,299	72,856
in 1873 .	—	—	—	+ 1,065	+ 3,698	+ 5,563	—	+ 2,414	+ 11,856	— 2,078	—	+ 22,518	+ 8,285

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

	Anzahl der beförderten Personen												Ertrag.
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.	
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.			
	Klasse.			Klasse.				Klasse.					Thlr.
20. im rechtsrheinischen Verbande:													
in 1873 . . .	—	—	—	493	1,360	208	—	92	404	76	—	2,633	2,586
in 1872 . . .	—	—	—	308	1,000	184	—	74	258	42	—	1,866	1,713
in 1873 .	—	—	—	+ 185	+ 360	+ 24	—	+ 18	+ 146	+ 34	—	+ 767	+ 873
21. im Nachbar-Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn via Venlo:													
in 1873 . . .	—	—	—	161	619	500	—	—	6	—	—	1,288	1,222
in 1872 . . .	—	—	—	59	423	521	—	—	—	—	—	1,003	739
in 1873 .	—	—	—	+ 102	+ 196	— 21	—	—	+ 8	—	—	+ 285	+ 483
22. im Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich und England via Bleyberg:													
in 1873 . . .	5,890	4,526	11,426	931	3,561	22,317	—	834	4,798	20,482	—	74,765	32,393
in 1872 . . .	1,812	1,598	2,418	516	1,959	7,560	—	288	3,012	7,466	—	26,619	9,033
in 1873 .	+ 4,078	+ 2,928	+ 9,008	+ 415	+ 1,602	+ 14,757	—	+ 546	+ 1,796	+ 13,016	—	+ 48,146	+ 23,360
23. im Nachbar-Verkehr mit Belgien via Aachen-Maestricht:													
in 1873 . . .	—	—	—	205	372	2,809	—	—	—	—	—	3,386	4,257
in 1872 . . .	—	—	—	586	529	2,180	—	—	—	165	—	3,460	4,989
in 1873 .	—	—	—	— 381	— 157	+ 629	—	—	—	— 165	—	— 74	— 732
24. im internationalen Verkehr via Bleyberg:													
in 1873 . . .	1,721	3,065	14	—	—	—	—	—	—	—	—	4,800	26,256
in 1872 . . .	565	1,222	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,787	9,074
in 1873 .	+ 1,156	+ 1,843	+ 14	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 3,013	+ 17,182
25. im Rundreise-Verkehr:													
in 1873 . . .	—	—	—	—	—	—	—	76	2,604	2,236	—	4,916	4,344
in 1872 . . .	—	—	—	—	—	—	—	100	2,574	2,498	—	5,172	5,034
in 1873 .	—	—	—	—	—	—	—	— 24	+ 30	— 262	—	— 256	— 690
26. im Wiener Weltausstellungs-Verkehr:													
pro März bis October 1873 .	—	—	—	—	—	—	—	502	2,933	1,128	—	4,563	12,557

Aenderungen im Verbands-Verkehr.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zum Rundreise-Verkehr traten hinzu:

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Die Kolonne „Ermäßigtes Personen-Fahrgeld" enthält:

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

Ergebnisse bezüglich der Retourbillets I., II. u. III. Klasse mit 3tägiger Gültigkeit.

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

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

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

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

Ergebnisse bezüglich der 1tägigen Retourbillets III. Klasse.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Rundreisebillets wurden verausgabt und es kamen dafür auf: Desgl. bezüglich der Rundreisebillets.

	Personen				Ertrag		
	I.	II.	III.	Summa.			
	Klasse.				Thlr.	S.	P.
von Hannover, Harburg, Bremen, Braunschweig nach dem Rheine via Soest-Neuß ꝛc.	—	143	128	271	447	19	3
von Hannoverschen Stationen nach Thüringen via Cassel-Gerstungen	—	70	165	235	223	12	3
von Berlin, Magdeburg, Halle und Leipzig nach dem Rhein via Soest-Deutz resp. Cassel-Gerstungen	64	1,574	1,170	2,808	1,927	19	8
von Breslau nach Cassel via Gerstungen	—	19	17	36	37	25	6
von Münster und Salzbergen nach dem Rhein via Hamm-Deutz resp. Cassel-Warburg	—	20	14	34	25	4	7
von Elberfeld via Cassel resp. Arnsberg	9	344	451	804	1,004	24	2
von Cassel via Bebra-Frankfurt	3	245	183	431	344	10	10
von Darmstadt via Cassel resp. Elberfeld	—	178	83	261	310	11	—
von Hannover via Altenbeken-Cassel	—	11	25	36	22	29	—
zusammen	76	2,604	2,236	4,916	4,344	6	3
in 1872	100	2,574	2,498	5,172	5,033	18	6

Zur Erleichterung des Besuchs der Wiener Weltausstellung wurden Billets für verschiedene Routen nach Wien eingerichtet und zwar: Rundreisebillets von London, Verviers, Schwerte und Cassel über verschiedene Routen; Retourbillets von London nach Wien und von verschiedenen Belgischen und diesseitigen Stationen nach Schwerte, Cassel und Leipzig; Umwegsbillets (Cooks-Touren) von Deutz nach Wien. Ergebnisse bezüglich der Billets für den Wiener Welt-Ausstellungs-Verkehr.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Ergebnisse bezüglich der Abonnementskarten.

An Abonnementskarten wurden verausgabt:

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

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

für die	I. Wagenklasse	21 Stück	mit	1,260 Fahrten,
" "	II. "	497 "	"	29,820 "
" "	III. "	591 "	"	35,460 "
	zusammen	1,109 Stück	mit	66,540 Fahrten mit einem Ertrage von

7,222 Thlr. 28 Sgr.

Zunahme der Frequenz und des Ertrages.

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

Frequenz und Ertrag nach Procenten u. Wagenklassen.

Von der Personen-Frequenz kommen in Procenten auf:

die	I. Wagenklasse	1_{05}	gegen	0_{93}	in 1872,
"	II. "	17_{38}	"	16_{20}	" "
"	III. "	61_{80}	"	61_{85}	" "
"	IV. "	18_{35}	"	19_{56}	" "
	Militär	1_{42}	"	1_{46}	" "

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

die	I. Wagenklasse	3_{67}	gegen	3_{14}	in 1872,
"	II. "	29_{60}	"	29_{04}	" "
"	III. "	52_{32}	"	53_{98}	" "
"	IV. "	12_{87}	"	12_{15}	" "
	Militär	1_{54}	"	1_{69}	" "

Ertrag pro Person resp. pro Person u. Kilometer.

Für jede Person kamen auf:

in der	I. Klasse	28	Sgr.	4_{17}	Pfg.	gegen	25	Sgr.	8_{12}	Pfg.	in 1872,
" "	II. "	13	"	10_{14}	"	"	13	"	6_{19}	"	" "
" "	III. "	6	"	10_{17}	"	"	6	"	7_{14}	"	" "
" "	IV. "	5	"	8_{15}	"	"	4	"	8_{15}	"	" "
	für Militär	8	"	10_{10}	"	"	8	"	9_{12}	"	" "
	und im Durchschnitt	8	"	1_{17}	"	"	7	"	6_{19}	"	" "

pro Person und Kilometer:

in der	I. Klasse	9_{45}	Pfg.	gegen	9_{34}	Pfg.	in 1872,				
" "	II. "	6_{40}	"	"	6_{22}	"	"				
" "	III. "	4_{16}	"	"	4_{25}	"	"				
" "	IV. "	2_{89}	"	"	2_{91}	"	"				
	für Militär	2_{30}	"	"	2_{13}	"	"				
	und im Durchschnitt	4_{40}	"	"	4_{41}	"	"				

Der Durchschnitts-Ertrag ist hiernach pro Person von 7 Sgr. 6_{19} Pfg. auf 8 Sgr. 1_{17} Pfg., also um 6_{18} Pfg. gestiegen, und pro Person und Kilometer von 4_{41} Pfg. auf 4_{40} Pfg., also um 0_{01} Pfg. gefallen.

Durchschnittliche Transportstrecke.

Durchschnittlich hat jede Person durchfahren:

in der	I. Klasse	36_{05}	gegen	33_{02}	Kilometer in 1872,						
" "	II. "	26_{02}	"	26_{18}	"	"					
" "	III. "	19_{86}	"	18_{69}	"	"					
" "	IV. "	23_{70}	"	19_{40}	"	"					
	Militär	46_{09}	"	49_{34}	"	"					
	und im Durchschnitt	22_{18}	"	20_{62}	"	"					

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Zurückgelegte Personen-Kilometer.

An Personen-Kilometer wurden zurückgelegt:

in der	I. Klasse	5,513,118,0	Kilometer gegen	3,796,993,6	in 1872,
" "	II. "	65,751,906,7	" "	52,722,009,7	" "
" "	III. "	178,505,096,3	" "	143,683,303,5	" "
" "	IV. "	63,240,925,5	" "	47,165,360,9	" "
	vom Militär	9,548,130,0	" "	8,974,298,3	" "
	und überhaupt	322,559,176,5	Kilometer gegen	256,341,966,0	in 1872,

mithin in 1873 mehr 66,217,210,5 Personen-Kilometer.

Specifische Personen-Frequenz.

Die Personen-Kilometer vertheilen sich:

	pro Kilometer Bahn.	In Procenten.		pro Kilometer Bahn.	In Procenten.
in der I. Wagenklasse mit	5,574	1,71	gegen	4,243	1,48
" " II. " "	66,477	20,38	"	58,914	20,57
" " III. " "	180,474	55,34	"	160,558	56,05
" " IV. " "	63,939	19,61	"	52,705	18,40
Militär und sonstige . .	9,653	2,96	"	10,028	3,50
Ueberhaupt . .	326,117	—	gegen	286,448	—

Frequenz u. Einnahme im Gepäck-, Equipagen- 2c. Verkehr.

An Passagier-Gepäck wurden befördert:

im Binnen-Verkehr	318,598,4 Ctr. oder	69,15 %	gegen	260,702,2 Ctr. oder	63,55 % in 1872,
im Verbands-Verkehr	142,158,3 " "	30,85 %	"	149,514,3 " "	36,45 % " "
in Summa also	460,756,7 Ctr. gegen	. . .		410,216,5 Ctr. in 1872,	

wofür aufgekommen sind:

im Binnen-Verkehr	47,630 Thlr. oder	66,51 %	gegen	43,646 Thlr. oder	69,41 % in 1872,
im Verbands-Verkehr	23,978 " "	33,49 %	"	19,236 " "	30,59 % " "
in Summa also . .	71,608 Thlr. gegen	. . . .		62,882 Thlr. in 1872.	

Gegen 1872 sind mithin 50,540,2 Ctr. mehr befördert und hat sich der Ertrag um 8,726 Thlr. erhöht.

Ferner wurden befördert:

365 Equipagen, wofür 4,652 Thlr. aufkamen, gegen 342 Equipagen mit 4,452 Thlr. Ertrag in 1872;

28,599 Hunde, wofür 3,515 Thlr. aufkamen, gegen 23,793 Hunde mit 2,781 Thlr. Ertrag in 1872;

3,483 Pferde, wofür 8,603 Thlr. aufkamen, gegen 4,269 Pferde mit 18,971 Thlr. Ertrag in 1872.

Die Gesammt-Einnahme aus den Neben-Erträgen belief sich auf 93,556 Thlr., wovon auf den Binnen-Verkehr 66,895 Thlr. oder 71,50 Procent und auf den Verbands-Verkehr 26,661 Thlr. oder 28,50 Procent kamen, gegen 89,086 Thlr. in 1872, wovon 64,047 Thlr. oder 71,89 Procent auf den Binnen-Verkehr und 25,039 Thlr. oder 28,11 Procent auf den Verbands-Verkehr fielen.

Ertrag des gesammten Personen-Verkehrs.

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

Rangiren der Monate in Frequenz und Einnahme.

Die Monate rangiren:

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

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

Personenbewegung auf den einzelnen Strecken und Ausnutzung der Personenzüge.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.
Bleyberg-Aachen	9,638	2,20	—	—	16,439	3,75	—	—	54,845	12,52	—	—
Aachen-Richterich	13,092	2,24	7,742	1,52	85,449	14,63	68,946	13,46	265,720	52,00	226,511	44,21
Richterich-Kohlscheidt	12,981	2,23	7,709	1,51	84,298	14,43	68,228	13,32	260,489	50,97	222,642	43,47
Kohlscheidt-Herzogenrath	12,889	2,21	7,548	1,46	76,968	13,17	62,845	12,27	219,364	42,92	186,186	36,34
Herzogenrath-Palenberg	12,191	2,09	7,199	1,39	68,234	11,68	57,083	11,14	183,557	35,92	155,359	30,32
Palenberg-Geilenkirchen	12,127	2,08	7,153	1,39	68,071	11,65	56,747	11,08	180,996	35,42	152,615	29,78
Geilenkirchen-Lindern	11,755	2,01	6,926	1,34	65,481	11,21	54,629	10,66	157,822	30,88	130,626	25,49
Lindern-Baal	11,697	2,00	6,947	1,35	65,644	11,24	54,929	10,72	163,000	31,87	135,331	26,41
Baal-Erkelenz	11,815	2,02	6,949	1,35	67,168	11,50	56,029	10,93	186,904	36,57	155,590	30,34
Erkelenz-Wickrath	11,849	2,03	7,026	1,38	71,523	12,24	59,955	11,70	229,146	44,84	190,409	37,16
Wickrath-Rheydt	12,626	2,16	7,588	1,46	88,793	15,20	74,653	14,57	295,764	57,87	252,358	49,25
Rheydt-M.-Gladbach	13,741	2,33	8,390	1,58	116,401	19,93	95,887	18,71	313,370	61,32	264,226	50,20
Stolberg-Eschweiler-Aue	67	0,07	—	—	806	0,87	—	—	6,263	6,81	—	—
Eschweiler-Aue-Eschweiler	93	0,10	—	—	1,270	1,38	—	—	10,635	11,56	—	—
Eschweiler-Weißweiler	211	0,23	—	—	2,280	2,47	—	—	15,500	16,84	—	—
Weißweiler-Inden	204	0,22	—	—	1,921	2,08	—	—	12,124	13,17	—	—
Inden-Jülich	219	0,38	—	—	2,383	2,59	—	—	13,269	14,42	—	—
Düren-Krauthausen	451	0,44	—	—	4,393	4,34	—	—	15,367	16,70	—	—
Krauthausen-Jülich	449	0,44	—	—	4,224	4,16	—	—	13,090	14,22	—	—
Jülich-Amelen	141	0,15	—	—	3,639	3,95	—	—	13,966	15,18	—	—
Amelen-Otzenrath	137	0,14	—	—	3,114	3,38	—	—	12,975	14,10	—	—
Otzenrath-Hoch-Neukirchen	157	0,17	—	—	3,347	3,63	—	—	17,028	18,48	—	—
Hoch-Neukirchen-Odenkirchen	225	0,24	—	—	4,556	4,95	—	—	23,071	25,18	—	—
Odenkirchen-Müllfort	476	0,51	226	0,08	16,000	5,15	9,840	3,36	66,509	21,42	45,855	15,66
Müllfort-Rheydt-Geneiken	484	0,52	257	0,09	16,386	5,27	10,691	3,65	72,110	23,23	51,281	17,52
Rheydt-Geneiken-M.-Gladbach	602	0,65	321	0,11	17,717	5,70	12,455	4,25	75,667	24,37	58,930	20,13
M.-Gladbach-Viersen	4,958	0,75	4,236	0,85	76,630	10,14	61,300	12,88	326,655	49,72	215,640	45,32
Viersen-Dülken	1,374	0,31	947	0,32	26,664	6,08	22,208	7,58	98,334	22,45	76,170	26,02
Dülken-Boisheim	684	0,15	580	0,20	14,738	3,36	12,999	4,44	73,430	16,76	61,333	20,95
Boisheim-Breyell	659	0,15	551	0,19	13,355	3,04	11,625	3,97	63,692	14,54	51,307	17,53
Breyell-Kaldenkirchen	546	0,12	435	0,15	9,185	2,09	7,923	2,71	43,915	10,02	34,397	11,75
Kaldenkirchen-Venlo	501	0,11	451	0,16	7,523	1,71	6,081	2,08	36,753	8,39	25,785	8,81
Viersen-Anrath	3,704	0,72	2,496	0,52	60,297	11,80	50,752	10,67	278,204	54,44	192,601	40,48
Anrath-Crefeld	3,670	0,71	2,550	0,54	58,462	11,44	52,161	10,96	246,174	48,17	215,407	45,27
Crefeld-Uerdingen	4,213	0,96	3,256	0,68	48,619	11,10	42,118	8,85	224,208	51,21	195,679	41,13
Uerdingen-Trompet	1,654	0,37	1,201	0,25	32,182	7,34	26,467	5,56	151,912	34,68	121,882	25,62
Trompet-Homberg	1,656	0,37	1,188	0,25	30,781	7,03	25,271	5,28	140,835	32,15	113,063	23,74
Homberg-Ruhrort	1,561	0,35	1,178	0,24	27,795	6,34	22,656	4,74	117,583	26,84	96,867	20,36
M.-Gladbach-Corschenbroich	13,944	3,18	9,143	1,38	110,696	25,27	111,192	16,88	262,233	59,87	196,347	29,80
Corschenbroich-Kleinenbroich	13,931	3,18	9,172	1,39	110,175	25,15	110,509	16,77	256,953	58,65	185,358	28,29
Kleinenbroich-Büttgen	14,009	3,19	9,211	1,40	110,555	25,24	110,796	16,79	260,358	59,44	188,665	28,63
Büttgen-Neuß	14,032	3,20	9,190	1,39	111,008	25,34	111,206	16,88	263,404	60,16	190,474	28,90
Neuß-Heerdt	2,742	0,62	3,696	0,84	35,394	8,08	42,640	9,71	153,841	35,12	170,324	38,78
Heerdt-Obercassel	2,800	0,62	3,711	0,85	34,289	7,82	42,683	9,72	153,529	35,05	170,273	38,77
Neuß-Düsseldorf	21,423	2,43	14,113	2,14	169,702	19,27	149,454	22,64	298,592	33,90	184,404	28,00
Düsseldorf-Gerresheim	19,968	3,04	12,627	2,16	174,775	26,60	139,854	23,88	422,897	72,41	249,263	42,57
Gerresheim-Erkrath	17,446	2,64	10,482	1,93	159,758	24,31	128,621	21,96	373,527	63,96	202,571	34,57
Erkrath-Hochdahl	17,056	2,59	10,712	1,83	156,824	23,86	131,839	22,52	353,745	60,57	219,634	37,51
Hochdahl-Haan	17,185	2,61	10,821	1,85	153,873	23,42	132,968	22,71	334,140	57,21	216,796	37,02
Deutz-Mülheim a. Rh.	19,600	1,92	12,442	3,15	191,128	18,70	135,924	34,26	308,042	32,46	248,407	62,08
Bensberg-Berg.-Gladbach	1,150	0,31	774	0,21	19,834	5,43	15,193	4,15	62,395	17,06	51,858	14,17
Berg.-Gladbach-Delbrück	2,090	0,57	1,485	0,41	36,994	10,13	29,236	8,00	171,082	46,85	142,729	39,00
Delbrück-Mülheim a. Rh.	2,218	0,60	1,515	0,41	39,977	10,94	30,870	8,43	202,368	55,44	164,297	47,62
Mülheim a. Rh.-Schlebusch	19,491	3,23	13,568	3,38	170,729	28,29	134,673	33,40	348,423	6 ,69	290,684	72,02
Schlebusch-Opladen	18,817	3,12	13,295	3,30	170,168	28, 0	132,319	32,78	330,291	62,27	275,786	68,33
Opladen-Leichlingen	18,430	3,05	13,085	3,26	156,946	26,01	130,007	32,21	318,136	59,98	277,762	68,82
Leichlingen-Ohligs-Wald	18,842	3,12	13,483	3,34	158,715	26,30	133,199	33,00	334,361	63,04	290,414	71,96
Solingen-Ohligs-Wald	2,867	0,39	1,951	0,53	76,043	10,42	62,785	17,14	280,912	38,48	261,605	71,42
Ohligs-Wald-Haan	19,126	3,17	13,816	3,42	184,758	30,62	155,509	38,53	405,245	76,40	355,777	88,15
Haan-Vohwinkel	35,838	2,73	26,684	2,60	331,289	25,21	305,216	29,78	753,264	64,49	770,210	75,16
Vohwinkel-Dornap	2,470	0,56	1,973	0,54	62,301	14,22	57,512	15,71	209,772	47,89	198,321	54,20
Dornap-Aprath	2,305	0,52	1,871	0,51	58,551	13,37	53,933	14,73	184,228	42,06	172,264	47,01
Aprath-Neviges	2,217	0,50	1,683	0,45	53,867	12,30	50,753	13,84	172,746	39,44	156,984	42,89
Neviges-Langenberg	2,020	0,46	1,643	0,44	55,478	12,66	47,264	12,91	214,498	48,97	171,187	47,00
Langenberg-Nierenhof	1,608	0,36	1,276	0,35	44,468	10,15	38,352	10,48	189,085	43,14	149,161	40,70
Nierenhof-Kupferdreh	1,565	0,35	1,260	0,34	43,030	9,82	67,817	18,53	168,011	38,36	143,648	39,25
Düsseldorf-Grafenberg	4,457	12,21	3,863	1,44	55,109	15,10	44,556	16,62	111,214	30,47	107,635	40,16
Grafenberg-Rath	3,161	0,86	3,287	1,23	48,615	13,31	40,244	15,01	109,072	29,88	104,551	39,01
Rath-Ratingen	3,018	0,82	3,231	1,21	47,083	12,90	39,340	14,68	108,736	29,79	104,506	39,00
Ratingen-Hösel	2,624	0,72	2,717	1,01	37,265	10,21	31,958	11,92	65,759	18,01	75,981	28,24

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.
Bleyberg-Aachen	—	—	—	—	—	—	—	—	80,922	18,47	—	—
Aachen-Richterich	182,418	83,29	187,318	63,98	2,740	0,64	2,415	0,47	549,419	152,84	492,932	123,64
Richterich-Kohlscheidt	135,814	66,58	125,783	42,96	2,740	0,64	2,415	0,47	496,322	134,29	426,777	101,73
Kohlscheidt-Herzogenrath	85,482	39,03	82,508	28,19	2,786	0,69	2,121	0,41	397,489	98,02	341,208	78,61
Herzogenrath-Palenberg	81,587	37,25	77,669	26,53	2,698	0,64	1,897	0,37	348,267	87,58	299,207	69,75
Palenberg-Geilenkirchen	64,854	29,61	63,079	21,54	2,698	0,64	1,897	0,37	328,746	79,40	281,491	64,16
Geilenkirchen-Lindern	66,649	30,43	60,596	20,69	2,865	0,71	2,039	0,39	304,572	75,24	254,816	58,57
Lindern-Baal	72,768	33,22	66,842	22,99	4,143	1,03	3,056	0,59	317,252	79,36	267,105	62,06
Baal-Erkelenz	80,660	36,88	74,934	25,59	4,706	1,14	3,809	0,74	351,253	88,06	297,311	68,95
Erkelenz-Wickrath	106,288	48,53	102,781	35,10	6,162	1,53	5,096	0,98	424,968	109,17	365,267	86,32
Wickrath-Rheydt	128,103	58,49	133,210	45,59	6,642	1,65	5,510	1,08	531,928	135,37	473,319	111,95
Rheydt-M.-Gladbach	107,005	48,86	104,174	35,58	7,061	1,75	6,034	1,16	557,578	134,19	478,711	107,23
Stolberg-Eschweiler-Aue	1,754	3,17	—	—	117	0,12	—	—	9,007	11,04	—	—
Eschweiler-Aue-Eschweiler	5,446	9,86	—	—	117	0,12	—	—	17,561	23,02	—	—
Eschweiler-Weißweiler	6,680	12,10	—	—	276	0,30	—	—	24,947	31,94	—	—
Weißweiler-Inden	3,403	6,16	—	—	324	0,35	—	—	17,976	21,98	—	—
Inden-Jülich	3,046	5,51	—	—	370	0,40	—	—	19,287	23,30	—	—
Düren-Krauthausen	3,477	5,39	—	—	2,508	2,47	—	—	26,196	29,34	—	—
Krauthausen-Jülich	2,739	4,15	—	—	2,494	2,46	—	—	22,996	25,53	—	—
Jülich-Amelen	2,757	4,99	—	—	1,023	1,11	—	—	21,526	25,38	—	—
Amelen-Otzenrath	2,809	5,08	—	—	888	0,96	—	—	19,923	23,66	—	—
Otzenrath-Hoch-Neukirchen	4.442	8,04	—	—	822	0,89	—	—	25,796	31,21	—	—
Hoch-Neukirchen-Odenkirchen	6,804	12,32	—	—	775	0,84	—	—	35,431	43,53	—	—
Odenkirchen-Müllfort	8,099	2,61	15,905	7,24	939	0,30	200	0,07	92,023	29,99	72,026	26,41
Müllfort-Rheydt-Geneiken	7,911	2,54	17,119	7,98	939	0,30	200	0,07	97,830	31,86	79,548	29,31
Rheydt-Geneiken-M.-Gladbach	7,169	2,30	16,851	7,67	905	0,29	215	0,07	102,060	33,31	88,772	32,23
M.-Gladbach-Viersen	113,937	22,29	110,668	50,28	2,518	0,38	1,470	0,31	524,698	83,28	393,314	109,64
Viersen-Dülken	112,694	25,78	98,073	33,19	565	0,12	559	0,19	239,631	54,69	197,957	67,60
Dülken-Boisheim	103,172	23,55	109,771	37,49	136	0,03	210	0,07	192,160	43,85	184,893	63,15
Boisheim-Breyell	81,433	18,59	83,906	28,66	77	0,01	111	0,04	159,216	36,23	147,500	50,39
Breyell-Kaldenkirchen	65,500	14,95	68,645	23,44	33	0,00	12	0,00	119,179	27,18	111,412	38,05
Kaldenkirchen-Venlo	58,362	13,32	59,579	20,35	9	0,00	—	—	103,148	23,53	91,896	31,10
Viersen-Anrath	69,839	19,13	71,004	21,58	1,246	0,24	1,281	0,27	413,290	86,33	318,134	73,52
Anrath-Crefeld	67,070	18,37	65,897	20,00	1,191	0,23	1,168	0,25	376,567	78,92	337,183	77,02
Crefeld-Uerdingen	75,738	25,93	67,453	20,48	3,126	0,71	3,263	0,69	355,904	89,91	311,769	71,83
Uerdingen-Trompet	64,243	22,00	52,234	15,80	3,396	0,77	3,518	0,72	253 387	65,16	205,302	48,01
Trompet-Homberg	58,968	20,19	47,107	14,29	3,352	0,76	3,523	0,72	235,602	60,50	190,152	44,24
Homberg-Ruhrort	37,806	12,94	34,737	12,02	2,661	0,60	2,907	0,61	187,406	67,07	158,345	37,97
M.-Gladbach-Corschenbroich	111,364	3,54	73,855	33,65	10,570	2,41	7,096	1,08	598,807	94,27	397,633	82,79
Corschenbroich-Kleinenbroich	93,500	32,02	56,837	19,45	10,570	2,41	7,087	1,08	485,129	121,41	368,963	66,98
Kleinenbroich-Büttgen	70,848	24,26	49,194	16,63	10,932	2,49	7,023	1,07	466,702	114,62	364,889	64,52
Büttgen-Neuß	73,238	25,08	50,698	17,32	10,932	2,49	7,023	1,07	472,614	116,27	368,591	65,56
Neuß-Heerdt	73,189	16,71	53,351	12,15	2,272	0,52	3,242	0,74	267,438	61,05	273,253	62,22
Heerdt-Obercassel	81,087	18,74	55,450	12,63	2,272	0,52	3,242	0,74	273,977	62,75	275,359	62,69
Neuß-Düsseldorf	74,467	17,00	46,969	16,04	15,361	1,74	6,235	0,95	579,545	74,34	401,175	69,77
Düsseldorf-Gerresheim	75,539	25,87	28,344	12,90	21,834	4,59	13,564	2,32	715,013	132,51	443,652	83,83
Gerresheim-Erkrath	69,660	23,85	21,748	9,90	20,689	4,34	12,907	2,18	641,080	119,10	376,329	70,54
Erkrath-Hochdahl	66,842	22,70	24,299	11,07	20,378	4,29	12,934	2,19	614,845	113,51	399,418	75,12
Hochdahl-Haan	63,964	21,90	23,798	10,84	20,032	4,22	12,678	2,16	589,194	109,36	397,061	74,58
Deutz-Mülheim a. Rh.	63,042	28,78	43,056	20,04	24,887	2,96	21,198	5,38	606,699	84,82	461,027	124,91
Bensberg-Berg.-Gladbach	—	—	—	—	6,197	1,42	4,028	1,10	89,576	24,22	71,853	19,63
B.-Gladbach-Delbrück	—	—	—	—	7,644	2,09	5,223	1,43	217,810	59,44	178,673	48,84
Delbrück-Mülheim a. Rh.	—	—	—	—	7,835	2,14	5,472	1,50	252,398	69,12	202,154	57,96
Mülheim a. Rh.-Schlebusch	85,231	39,14	68,331	31,12	23,296	5,53	19,930	4,94	647,170	141,88	527,186	144,87
Schlebusch-Opladen	80,303	36,66	63,017	28,69	22,909	5,44	19,550	4,90	622,488	135,49	503,967	138,00
Opladen-Leichlingen	73,326	33,48	61,164	27,85	22,514	5,35	18,761	4,68	589,352	127,87	500,779	136,82
Leichlingen-Ohligs-Wald	74,169	33,86	62,553	28,48	22,439	5,33	18,640	4,64	608,526	131,65	518,289	141,42
Solingen-Ohligs-Wald	26,953	7,38	17,714	4,84	3,801	0,52	2,628	0,72	390,576	57,19	346,683	94,65
Ohligs-Wald-Haan	64,353	29,38	55,717	25,37	17,270	4,10	18,487	4,58	690,752	143,67	599,306	160,05
Haan-Vohwinkel	134,175	22,97	111,050	50,57	36,065	3,80	34,250	3,34	1,290,631	119,20	1,247,410	161,45
Vohwinkel-Dornap	37,300	17,03	30,109	13,68	4,143	0,94	4,193	1,15	315,986	80,64	292,108	85,28
Dornap-Aprath	34,457	15,78	28,473	13,00	4,003	0,91	4,094	1,13	283,544	72,64	260,635	76,38
Aprath-Neviges	34,562	15,78	29,164	13,74	3,870	0,88	2,202	0,60	267,262	68,02	240,786	71,52
Neviges-Langenberg	51,479	23,50	45,319	20,64	3,030	0,67	2,146	0,59	326,505	86,26	267,559	81,58
Langenberg-Nierenhof	41,585	18,98	38,408	17,49	2,669	0,60	1,906	0,52	279,415	73,23	229,103	69,54
Nierenhof-Kupferdreh	35,963	16,42	34,080	14,15	2,659	0,60	1,906	0,52	251,228	65,35	248,711	72,79
Düsseldorf-Grafenberg	47,197	21,55	47,018	11,69	6,462	1,76	4,398	1,64	224,403	71,09	207,470	71,55
Grafenberg-Rath	45,672	20,85	48,121	11,97	6,254	1,71	4,361	1,63	212,774	66,61	200,564	68,85
Rath-Ratingen	46,571	21,26	48,925	12,17	6,254	1,71	4,361	1,63	211,662	66,48	200,363	68,69
Ratingen-Hösel	33,164	15,14	33,511	8,34	5,174	1,41	3,991	1,49	143,986	45,49	148,158	51,00

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.
Hösel-Kettwig	2,503	0,68	2,607	0,97	35,886	9,88	31,272	11,67	60,870	16,67	72,820	27,17
Kettwig-Werden	2,230	0,61	2,353	0,87	41,366	11,33	34,992	13,06	81,111	22,22	86,995	32,46
Werden-Kupferdreh	1,901	0,52	1,827	0,68	40,341	11,05	33,034	12,32	92,383	25,31	91,673	34,21
Kupferdreh-Ueberruhr	3,502	0,43	2,918	0,81	85,222	10,61	70,518	19,24	281,771	35,09	238,870	65,26
Ueberruhr-Steele	3,539	0,44	3,019	0,83	86,783	10,80	71,629	19,57	289,006	35,99	245,429	66,78
Bohwinkel-Elberfeld	37,467	2,85	29,718	2,90	386,815	21,83	356,464	34,77	927,496	79,41	915,452	89,33
Elberfeld-Barmen	26,897	2,05	21,876	2,14	371,507	28,27	331,865	32,38	812,273	69,54	820,064	80,02
Barmen-B.-Rittershausen	21,388	1,62	17,583	1,33	335,156	25,50	307,996	30,90	799,602	68,46	815,279	79,85
B.-Rittershausen-Ronsdorf	5,409	1,23	3,881	1,18	114,290	26,09	100,216	30,42	367,981	84,01	333,922	101,37
Ronsdorf-Lüttringhausen	4,767	1,08	3,475	1,05	93,061	21,24	81,427	24,72	328,490	74,99	299,205	90,83
Lüttringhausen-Lennep	4,477	1,02	3,295	1,00	86,940	19,85	75,527	22,93	289,153	66,01	259,766	78,86
Lennep-Remscheid	2,200	0,50	1,623	0,50	60,495	13,81	49,975	30,07	177,144	40,44	159,632	49,58
B.-Rittershausen-Schwelm	20,294	3,97	14,244	2,16	320,386	62,69	226,397	34,36	749,932	171,21	665,933	101,08
Schwelm-Milspe	18,558	3,63	12,661	1,92	273,672	53,55	186,435	28,30	623,258	142,29	534,977	81,21
Milspe-Gevelsberg	18,351	3,59	12,426	1,88	267,389	52,32	180,814	27,45	588,471	134,35	500,542	76,00
Gevelsberg-Haspe	18,319	3,58	12,490	1,89	269,046	52,65	182,472	27,74	602,909	137,65	511,091	77,58
Haspe-Hagen	18,233	3,56	12,526	1,90	276,340	54,07	191,709	29,02	668,544	152,63	540,937	82,03
Hagen-Westhofen	10,205	1,55	5,615	1,53	102,944	15,67	70,391	19,23	225,414	38,59	144,807	39,56
Westhofen-Schwerte	10,207	1,55	5,591	1,53	102,944	15,67	69,533	19,01	225,414	38,59	237,684	37,62
Schwerte-Langschede	3,147	0,86	704	0,32	36,968	10,12	15,016	6,84	110,098	30,43	52,250	23,79
Langschede-Fröndenberg	3,276	0,89	757	0,34	37,806	10,35	15,503	7,06	116,323	31,86	56,369	25,67
Fröndenberg-Menden	183	0,04	38	0,10	7,677	1,68	2,870	7,80	37,180	8,13	14,017	38,09
Fröndenberg-Wickede	3,075	0,84	730	0,33	34,196	9,37	13,872	5,86	88,656	24,29	47,439	21,60
Wickede-Neheim-Hüsten	2,998	0,82	688	0,31	33,931	9,29	13,273	6,04	89,502	24,52	50,519	23,00
Neheim-Hüsten-Arnsberg	2,939	0,80	496	0,23	34,200	9,37	13,357	6,08	90,824	24,88	53,082	24,17
Arnsberg-Oeventrop	2,688	0,92	399	0,18	27,906	9,56	8,491	3,87	81,764	28,00	48,870	22,25
Oventrop-Wennemen	2,681	0,92	395	0,18	25,716	8,81	6,890	3,14	71,305	24,42	33,946	15,46
Wennemen-Meschede	2,877	0,91	395	0,18	25,712	8,80	6,890	3,14	72,230	24,77	33,946	15,16
Meschede-Eversberg	2,581	0,88	102	0,06	23,865	8,17	2,828	1,73	78,428	26,86	21,642	13,26
Eversberg-Bestwig-Nuttlar	2,580	0,88	107	0,06	23,295	7,98	2,339	1,43	76,051	26,04	18,411	11,22
Bestwig-Nuttlar-Olsberg	2,457	0,94	—	—	21,683	8,34	—	—	56,746	21,82	—	—
Olsberg-Brilon	2,432	0,93	—	—	21,106	8,11	—	—	47,321	18,20	—	—
Brilon-Messinghausen	2,382	0,91	—	—	19,648	7,55	—	—	41,957	16,13	—	—
Messinghausen-Bredelar	2,381	0,91	—	—	19,732	7,59	—	—	43,215	16,62	—	—
Bredelar-Marsberg	2,483	0,81	—	—	20,968	6,85	—	—	51,343	16,44	—	—
Marsberg-Westheim	2,269	0,74	—	—	19,849	6,48	—	—	44,802	14,63	—	—
Westheim-Scherfede	2,227	0,72	—	—	19,439	6,35	—	—	41,422	13,53	—	—
Scherfede-Warburg	2,233	0,73	—	—	19,934	6,51	—	—	46,186	15,08	—	—
Warburg-Liebenau	2,837	0,87	1,333	—	29,167	8,97	15,714	—	65,460	20,14	33,953	—
Liebenau-Hümme	2,854	0,88	1,334	—	29,326	9,02	15,979	—	65,593	20,18	33,441	—
Hümme-Trendelburg	131	0,04	106	—	4,462	1,53	3,823	—	28,039	9,06	23,212	—
Trendelburg-Helmarshausen	128	0,04	100	—	3,983	1,40	3,421	—	22,579	7,73	19,160	—
Helmarshausen-Carlshafen	77	0,02	93	—	3,258	1,11	2,925	—	16,229	5,56	14,237	—
Hümme-Hofgeismar	3,020	0,93	1,369	—	31,627	9,73	19,304	—	89,791	27,63	54,022	—
Hofgeismar-Grebenstein	3,337	1,02	1,617	—	37,461	11,52	24,388	—	100,280	30,85	63,575	—
Grebenstein-Mönchehof	3,375	1,03	1,623	—	39,153	12,05	25,708	—	110,216	33,91	73,298	—
Mönchehof-Cassel	3,393	1,04	1,653	—	40,513	12,47	26,539	—	119,244	36,69	81,796	—
Cassel-Wilhelmshöhe	3,616	0,70	1,256	—	49,287	9,64	20,808	—	108,107	24,68	76,059	—
Wilhelmshöhe-Guntershausen	3,468	0,68	1,062	—	45,139	8,83	17,160	—	98,239	22,43	67,955	—
Guntershausen-Guxhagen	3,904	0,76	1,495	—	50,562	9,89	22,877	—	105,309	24,04	72,236	—
Guxhagen-Melsungen	3,903	0,76	1,498	—	50,043	9,79	22,581	—	102,429	23,38	68,549	—
Melsungen-Beiseförth	3,850	0,75	1,438	—	47,582	9,31	20,992	—	95,488	21,80	62,795	—
Beiseförth-Altmorschen	3,836	0,75	1,423	—	47,217	9,25	20,787	—	92,008	21,00	57,732	—
Altmorschen-Rotenburg	3,827	0,74	1,395	—	46,800	9,16	20,391	—	86,215	19,68	54,207	—
Rotenburg-Bebra	3,750	0,73	1,312	—	46,958	9,18	19,481	—	93,699	21,39	55,843	—
Bebra-Hönebach	12,913	2,52	13,282	—	89,440	17,50	76,727	—	71,960	16,43	48,026	—
Hönebach-Gerstungen	12,913	2,52	13,282	—	89,278	17,47	76,548	—	69,176	15,79	44,586	—
Hagen-Herdecke	4,497	0,77	3,374	0,54	117,374	20,10	86,175	13,85	489,843	83,87	360,102	57,88
Herdecke-Wetter	4,371	0,75	3,272	0,52	112,608	19,28	82,541	13,27	478,343	81,91	346,445	55,68
Wetter-Witten	4,247	0,72	3,008	0,48	110,626	18,94	88,717	14,26	455,960	78,07	302,381	48,59
Witten-Annen	3,693	0,72	2,217	0,35	88,680	17,35	67,969	10,92	258,028	50,49	219,789	35,33
Annen-Barop	3,458	0,67	2,011	0,32	82,884	16,22	63,266	10,17	286,934	56,15	239,902	38,56
Barop-Dortmund	3,677	0,72	2,157	0,34	94,410	18,47	71,180	11,46	362,337	70,90	294,997	47,41
Dortmund-Hörde	2,112	0,48	1,592	0,39	74,675	17,05	53,803	13,33	284,275	64,90	211,509	52,41
Hörde-Aplerbeck	1,753	0,40	1,368	0,34	55,258	12,61	40,500	10,03	244,195	55,75	183,439	45,45
Aplerbeck-Holzwickede	1,534	0,35	1,105	0,27	40,260	9,19	30,949	7,67	182,636	41,69	148,404	36,77
Holzwickede-Unna	8,487	1,94	6,063	1,66	97,450	22,25	89,734	24,52	288,311	65,82	259,823	70,98
Unna-Boenen	2,355	0,53	1,667	0,38	33,816	7,72	28,814	6,58	95,954	21,90	85,440	19,48
Boenen-Hamm	2,350	0,53	1,688	0,38	33,644	7,68	28,642	6,58	96,175	21,95	85,845	19,55
Unna-Werl	5,949	1,16	4,202	1,15	51,143	10,00	51,563	14,07	139,034	31,74	140,144	38,29

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.
Hösel-Kettwig	32,797	14,97	33,376	8,32	5,174	1,41	3,991	1,49	137,230	43,56	144,066	49,62
Kettwig-Werden	44,778	20,44	52,082	12,96	4,572	1,25	3,663	1,37	174,057	55,85	180,085	60,72
Werden-Kupferdreh	39,222	17,91	42,524	10,58	5,220	1,43	3,883	1,45	279,077	56,22	172,941	59,24
Kupferdreh-Ueberruhr	64,969	14,83	65,904	30,01	7,792	0,97	5,633	1,54	443,256	61,93	383,903	115,86
Ueberruhr-Steele	66,846	15,26	66,667	31,23	7,802	0,97	5,636	1,54	453,976	63,46	392,380	119,95
Bohwinkel-Elberfeld	142,193	32,46	120,702	27,48	35,059	3,69	37,350	3,64	1,529,030	140,24	1,459,686	158,12
Elberfeld-Barmen	170,334	38,89	157,831	35,93	31,075	3,27	3,551	3,28	1,412,086	142,02	1,364,187	153,75
Barmen-B.-Rittershausen	130,554	29,80	120,700	27,48	28,558	3,00	31,031	3,03	1,315,258	128,38	1,292,589	142,59
B.-Rittershausen-Ronsdorf	34,573	15,78	39,963	18,19	4,070	0,93	3,343	1,01	526,323	128,04	481,325	152,17
Ronsdorf-Lüttringhausen	30,912	14,11	35,790	16,29	3,671	0,83	2,946	0,89	460,901	112,25	422,843	133,78
Lüttringhausen-Lennep	27,191	12,87	31,327	14,26	3,352	0,76	2,683	0,81	411,113	100,51	372,598	117,86
Lennep-Remscheid	27,571	12,59	31,054	14,28	1,362	0,31	1,128	0,33	268,772	67,65	243,412	94,76
B.-Rittershausen-Schwelm	130,636	59,65	114,636	52,20	27,473	8,36	27,557	4,18	1,248,721	305,84	1,048,767	193,98
Schwelm-Milspe	96,935	44,26	80,647	36,73	26,991	8,21	27,271	4,14	1,039,414	251,94	841,991	152,30
Milspe-Gevelsberg	94,111	42,97	78,420	35,58	26,851	8,17	27,164	4,13	995,173	241,40	799,366	145,04
Gevelsberg-Haspe	97,983	44,74	82,562	37,47	26,799	8,12	27,160	4,13	1,015,056	246,74	815,775	148,81
Haspe-Hagen	106,705	48,72	94,014	43,52	27,328	8,32	27,295	4,14	1,097,150	267,30	866,481	160,61
Hagen-Westhofen	93,797	32,15	34,778	23,75	28,630	6,03	20,018	5,47	460,990	93,99	275,609	89,54
Westhofen-Schwerte	93,797	32,15	42,728	29,28	28,630	6,03	20,143	5,48	460,990	93,99	275,679	92,92
Schwerte-Langschede	73,197	50,13	22,140	15,12	9,114	3,12	1,280	0,58	232,524	94,65	91,390	46,65
Langschede-Fröndenberg	75,362	51,62	25,883	17,69	9,107	3,12	1,271	0,57	241,874	97,84	99,783	51,23
Fröndenberg-Menden	—	—	—	—	316	0,07	—	—	45,356	9,92	16,925	45,99
Fröndenberg-Wickede	74,718	51,17	23,188	16,04	9,046	3,09	1,262	0,57	209,691	88,76	85,491	44,40
Wickede-Neheim-Hüsten	76,326	52,28	23,103	16,02	9,199	3,15	1,383	0,63	211,956	90,06	88,966	46,00
Neheim-Hüsten-Arnsberg	77,004	52,74	23,219	15,86	9,113	3,11	1,316	0,60	214,018	90,90	91,470	46,94
Arnsberg-Oeventrop	79,110	54,87	20,963	14,32	9,359	4,27	1,222	0,56	200,827	97,62	79,945	41,18
Oeventrop-Wennemen	76,150	52,01	16,819	11,48	9,385	4,28	1,333	0,61	185,237	90,44	59,383	30,87
Wennemen-Meschede	75,559	51,75	16,819	11,48	9,385	4,28	1,333	0,61	185,563	90,51	59,383	30,87
Meschede-Eversberg	80,015	54,80	15,080	15,86	9,378	4,28	1	0,00	194,267	94,99	39,653	30,91
Eversberg-Bestwig-Nuttlar	78,757	53,94	13,469	16,51	9,378	4,28	1	0,00	190,061	93,12	34,327	29,22
Bestwig-Nuttlar-Olsberg	71,490	54,99	—	—	9,378	4,81	—	—	161,754	90,90	—	—
Olsberg-Brilon	63,224	48,86	—	—	9,344	4,79	—	—	143,427	80,89	—	—
Brilon-Messinghausen	58,452	44,96	—	—	9,509	4,87	—	—	131,948	74,42	—	—
Messinghausen-Bredelar	57,730	44,40	—	—	9,509	4,87	—	—	132,567	74,89	—	—
Bredelar-Marsberg	62,477	35,46	—	—	9,509	3,94	—	—	146,780	63,50	—	—
Marsberg-Westheim	55,558	31,53	—	—	9,597	3,98	—	—	132,075	57,36	—	—
Westheim-Scherfede	51,436	29,19	—	—	9,597	3,98	—	—	124,121	53,77	—	—
Scherfede-Warburg	51,186	29,05	—	—	9,597	3,98	—	—	129,136	55,35	—	—
Warburg-Liebenau	69,634	31,34	46,782	—	12,570	4,30	3,097	—	179,668	65,62	100,879	—
Liebenau-Hümme	68,890	31,15	47,103	—	12,821	4,39	3,276	—	179,484	65,92	101,133	—
Hümme-Trendelburg	10,269	4,69	12,516	—	987	0,34	1,001	—	43,888	15,66	40,658	—
Trendelburg-Helmarshausen	7,236	3,30	8,859	—	747	0,29	658	—	34,673	12,76	32,198	—
Helmarshausen-Carlshafen	3,863	1,76	5,186	—	538	0,18	418	—	23,965	8,63	22,859	—
Hümme-Hofgeismar	74,571	34,05	64,378	—	13,797	4,72	13,134	—	212,806	77,06	152,207	—
Hofgeismar-Grebenstein	77,348	35,35	68,494	—	11,306	3,83	16,860	—	229,732	82,54	174,934	—
Grebenstein-Mönchehof	82,006	37,44	73,581	—	11,490	3,93	17,200	—	246,240	88,36	191,410	—
Mönchehof-Cassel	92,642	42,29	86,431	—	11,658	3,99	17,387	—	267,450	96,78	213,806	—
Cassel-Wilhelmshöhe	105,442	36,11	72,870	—	13,621	4,66	18,150	—	280,073	75,79	188,143	—
Wilhelmshöhe-Guntershausen	112,641	38,57	76,430	—	12,620	4,32	17,934	—	272,107	74,83	180,541	—
Guntershausen-Guxhagen	108,666	37,21	75,659	—	17,587	6,02	19,098	—	286,028	77,92	191,365	—
Guxhagen-Melsungen	100,698	34,45	69,795	—	17,409	5,96	18,873	—	274,392	74,34	181,296	—
Melsungen-Beiseförth	100,471	34,40	68,059	—	17,202	5,89	18,561	—	264,593	72,15	171,845	—
Beiseförth-Altmorschen	92,902	31,87	62,856	—	17,248	5,90	18,330	—	253,211	68,37	161,128	—
Altmorschen-Rotenburg	73,658	25,22	48,753	—	17,143	5,87	18,252	—	227,643	60,67	142,998	—
Rotenburg-Bebra	85,522	22,44	58,135	—	17,367	5,95	21,109	—	247,296	57,69	155,880	—
Bebra-Hönebach	64,218	21,99	37,961	—	43,305	14,83	24,434	—	281,836	73,27	200,430	—
Hönebach-Gerstungen	40,679	13,93	24,862	—	43,041	14,74	24,185	—	255,087	64,43	183,463	—
Hagen-Herdecke	77,972	35,60	49,613	16,69	5,624	0,96	5,335	0,86	695,310	141,30	504,599	89,82
Herdecke-Wetter	77,424	35,35	48,782	16,05	5,693	0,97	5,286	0,84	678,439	138,26	486,326	86,36
Wetter-Witten	79,068	36,10	45,688	14,07	5,762	0,98	5,359	0,86	655,663	134,81	445,153	78,46
Witten-Annen	56,149	25,64	39,285	13,76	4,538	0,88	3,616	0,58	411,088	95,08	332,876	60,94
Annen-Barop	58,074	26,51	41,738	14,26	4,603	0,90	3,734	0,60	435,953	100,45	350,651	63,91
Barop-Dortmund	68,806	31,41	47,441	16,20	5,241	1,02	3,928	0,63	534,471	122,52	419,703	76,04
Dortmund-Hörde	102,113	46,62	93,535	31,95	6,666	1,52	6,898	1,71	469,841	130,57	367,337	99,79
Hörde-Aplerbeck	107,792	49,21	100,774	34,42	6,486	1,48	6,721	1,69	415,484	119,45	332,802	91,93
Aplerbeck-Holzwickede	93,589	42,73	94,068	32,28	6,260	1,42	6,720	1,69	324,279	95,38	281,246	78,68
Holzwickede-Unna	125,595	57,35	142,993	48,83	25,808	5,89	26,431	7,22	545,651	153,25	525,044	153,21
Unna-Boenen	29,554	13,49	23,901	8,16	10,184	2,32	9,740	2,22	171,863	45,96	149,562	36,82
Boenen-Hamm	27,767	12,68	22,249	7,60	10,189	2,32	9,820	2,24	170,125	45,16	148,244	36,29
Unna-Werl	85,662	39,11	98,069	63,76	15,307	4,66	16,222	4,43	297,095	86,67	310,200	121,70

J

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Es sind gefahren auf der Strecke	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.
Werl-Soest	5,912	1,15	4,193	1,15	51,496	10,08	50,356	13,76	137,354	31,36	139,820	37,76
Holzwickede-Schwerte	7,372	1,44	5,949	1,63	69,057	13,51	84,133	23,00	127,336	29,07	212,252	58,01
Dortmund-Marten	3,557	0,69	2,306	0,65	86,828	16,99	62,187	12,19	297,163	58,15	236,548	46,16
Marten-Langendreer	3,488	0,68	2,222	0,63	77,855	15,28	56,271	11,08	240,300	47,02	189,025	36,89
Witten-Langendreer	1,920	0,32	1,516	0,23	64,116	10,75	46,549	7,07	215,246	36,10	168,687	25,61
Langendreer-Bochum	5,357	0,97	2,133	0,51	132,672	24,22	58,547	11,18	436,972	79,80	219,904	42,92
Bochum-Steele	4,826	0,94	1,791	0,35	117,952	23,08	48,306	9,13	401,165	78,50	181,274	35,38
Hattingen-Dahlhausen	863	0,17	588	0,12	25,293	4,95	18,682	3,93	102,052	19,97	90,652	19,26
Dahlhausen-Steele	1,076	0,21	697	0,15	36,310	7,10	26,795	5,63	147,826	28,96	130,329	27,18
Steele-Essen	5,280	0,80	4,055	1,00	153,051	23,29	128,715	31,90	474,208	72,18	463,774	114,91
Essen-Mülheim a. d. Ruhr	2,584	0,39	2,621	0,65	81,553	12,41	90,461	22,41	217,811	33,15	257,923	63,91
Mülheim a. d. R.-Oberhausen	1,645	0,20	863	0,31	40,223	5,00	30,082	4,57	140,207	17,46	120,933	18,36
" Duisburg	1,531	0,23	1,129	0,24	39,248	5,97	53,600	11,26	138,451	21,07	111,465	23,43
" Ruhrort	934	0,18	1,204	0,25	28,429	5,56	32,015	6,91	70,616	13,81	137,233	28,89
Hagen-Cabel	3,422	0,93	3,043	0,83	80,975	22,18	67,245	18,37	226,321	62,00	194,238	53,07
Cabel-Limburg	3,330	0,91	2,945	0,80	78,805	21,58	64,604	17,65	217,491	59,58	186,311	50,91
Limburg-Letmathe	3,059	0,83	2,727	0,74	71,699	19,64	59,787	16,34	191,887	52,57	169,974	46,44
Letmathe-Iserlohn	1,965	0,30	1,646	0,28	51,737	7,87	43,036	7,35	164,561	25,04	156,528	26,73
Letmathe-Altena	1,278	0,35	980	0,27	42,651	11,68	30,001	8,22	127,744	34,99	93,036	25,41
Altena-Werdohl	669	0,30	454	0,21	23,829	10,-8	15,337	6,00	88,340	40,31	57,695	26,27
Werdohl-Plettenberg	492	0,21	317	0,14	18,898	8,63	10,621	4,88	73,879	33,73	41,969	19,11
Plettenberg-Finnentrop	427	0,19	292	0,13	14,027	6,40	7,833	3,56	53,419	24,39	24,183	11,01
Finnentrop-Grevenbrück	382	0,17	236	0,10	14,451	6,60	8,308	3,78	50,315	22,97	24,383	11,03
Grevenbrück-Altenhundem	338	0,10	231	0,10	14,0-0	6,43	7,650	3,48	51,233	23,39	24,189	11,01
Altenhundem-Welschenennest	309	0,14	205	0,07	12,596	4,31	6,747	2,30	45,876	15,71	21,239	7,15
Welschenennest-Creuzthal	296	0,13	203	0,07	12,443	4,26	6,672	2,28	43,008	14,73	19,614	6,70
Creuzthal-Geisweid	549	0,29	294	0,10	22,153	6,07	15,028	5,13	100,255	27,46	67,165	22,98
Geisweid-Haardt	605	0,20	362	0,12	25,143	6,89	19,550	6,64	109,161	29,90	86,891	29,68
Haardt-Siegen	712	0,24	382	0,13	29,111	7,97	21,975	7,50	105,026	28,77	84,521	28,95

B. Güter-Verkehr.

Anlagen 19 bis 22.

Güter-Tarif

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

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Es sind gefahren auf der Strecke.	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1873		1872		1873		1872		1873		1872	
	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.	überhaupt.	pro Zug.
Werl-Soest	88,230	40,19	100,582	64,41	15,766	4,80	16,985	4,67	298,758	87,68	311,936	121,75
Holzwickede-Schwerte	40,478	18,48	79,058	54,00	19,809	6,03	22,031	6,02	264,052	68,53	403,423	142,66
Dortmund-Marten	102,898	35,24	66,883	22,84	5,634	1,10	5,782	1,13	496,080	112,17	373,706	82,77
Marten-Langendreer	93,019	31,85	61,175	20,89	5,452	1,06	5,696	1,11	420,114	95,84	314,389	70,40
Witten-Langendreer	40,545	11,57	17,771	2,69	2,305	0,38	2,740	0,42	324,132	49,12	237,263	36,02
Langendreer-Bochum	119,350	36,32	60,606	20,70	8,001	1,46	5,999	1,17	702,352	42,77	347,189	76,38
Bochum-Steele	90,798	31,09	45,770	15,07	8,458	1,65	7,137	1,39	623,199	135,26	284,278	61,62
Hattingen-Dahlhausen	24,515	6,66	17,399	11,88	1,347	0,26	1,336	0,28	154,070	32,01	128,657	35,47
Dahlhausen-Steele	44,392	12,16	29,577	20,20	1,382	0,27	1,374	0,29	230,986	48,50	188,772	53,45
Steele-Essen	121,094	33,18	94,429	32,25	12,998	1,98	12,737	3,15	766,631	131,43	703,710	183,21
Essen-Mülheim a. d. Ruhr	62,742	17,19	54,791	18,71	11,536	1,75	11,540	2,86	376,226	46,89	417,336	108,54
Mülheim a. d. R.-Oberhausen	34,048	83,28	21,024	7,18	11,899	1,48	10,345	1,57	228,022	117,42	183,247	31,99
" Duisburg	32,007	8,77	26,212	9,00	1,371	0,20	1,196	0,26	212,608	36,24	193,602	44,19
" Ruhrort	20,114	6,85	29,952	10,23	1,558	0,30	2,172	0,46	121,651	26,70	202,576	46,74
Hagen-Cabel	37,392	25,61	40,104	27,36	3,292	0,90	4,120	1,43	351,402	111,62	308,750	101,06
Cabel-Limburg	37,605	25,75	41,319	28,23	3,304	0,90	4,122	1,43	340,535	108,72	299,301	99,02
Limburg-Letmathe	34,613	23,70	44,928	30,88	3,191	0,87	3,897	1,06	304,449	97,61	281,313	95,46
Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	2,195	0,33	1,915	0,33	220 458	33,54	203,125	34,69
Letmathe-Altena	27,495	18,83	29,796	20,35	2,536	0,69	2,282	0,62	201,704	66,54	156,095	54,87
Altena-Werdohl	25,197	34,51	25,944	17,01	1,590	0,72	1,638	0,75	139,625	86,74	101,068	50,27
Werdohl-Plettenberg	25,182	34,49	26,736	18,26	1,674	0,76	1,764	0,80	120,125	77,83	81,407	43,19
Plettenberg-Finnentrop	24,840	34,03	24,883	17,00	1,746	0,79	1,732	0,80	94,459	65,80	58,923	32,50
Finnentrop-Grevenbrück	23,024	31,54	24,519	10,78	1,348	0,61	1,659	0,75	89,520	61,89	59,105	32,44
Grevenbrück-Altenhundem	23,844	32,66	24,596	16,81	1,300	0,59	1,617	0,73	90,795	63,17	58,283	32,13
Altenhundem-Welschenenneſt	20,537	28,13	19,019	13,00	1,362	0,16	1,669	0,57	80,680	48,15	48,879	23,19
Welschenenneſt-Creuzthal	20,283	27,78	18,150	12,40	1,381	0,47	1,673	0,57	77,411	47,37	46,312	22,02
Creuzthal-Geisweid	21,897	29,99	22,523	15.39	1,817	0,49	2,046	0,70	146,671	64,30	107,056	44,30
Geisweid-Haardt	23,247	31,84	28,133	19,22	1,882	0,51	2,164	0,74	160,038	69,34	137,100	56,40
Haardt-Siegen	22,776	31,06	27,253	18,62	1,882	0,51	2,164	0,74	159,507	68,55	136,295	55,94

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

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

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

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Special-Tarif III ist für die ganzen Strecken auf der Einheit von 1 Pfg. pro Ctr. und Meile plus je 3/6 Pfg. Expeditionsgebühr pro Ctr. berechnet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ostdeutsch-Rheinischer Verband. Der Tarif vom 1. August 1872 wurde durch Aufnahme von Specialfrachtsätzen für Schwellentransporte von Stationen der Preußischen Ostbahn (à 1 Pfg. + je 3/6 Pfg. Expeditionsgebühr) und durch Hinzutritt einiger diesseitiger Stationen ergänzt, ferner wurde der Specialtarif für Locomotiven- und Tendertransporte auf Warschau ausgedehnt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bergisch-Märkisch-Cöln-Minden-Rheinisch-Nassauischer Güterverkehr. Für den Transport von Rohproducten zwischen der Nassauischen und vormaligen Taunusbahn und der Cöln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn wurde ein Tarif am 15. September 1873 eingeführt. Die Frachtsätze sind zu 1 Pfg. pro Ctr. und Meile, unter Zuschlag von je $3/_6$ Pfg. Expeditionsgebühren für die Endverwaltungen, gerechnet.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

Die Bildung der Tarifsätze erfolgte im Allgemeinen nach denselben Einheitssätzen wie im Deutsch-Holländischen Verbande.

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

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

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

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

Die Frachtsätze sind durch Anstoß der correspondirenden Bergisch-Märkischen Localfrachten an die Antheile der Belgischen Strecken bis Gemmenich (Landesgrenze) gebildet, wobei für die Strecke Landesgrenze-Aachen ein fixer Zuschlag für $0_{,75}$ Meilen nach den Einheitssätzen des Localtarifs eingerechnet ist.

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

im Verkehre mit der Hessischen Ludwigs- und Frankfurt-Hanauer Bahn von und nach linksrheinischen Stationen;
im Rheinisch-Westfälischen Verbande;
im linksrheinischen Verbande;
im Verkehr der Station Aachen mit den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn;
mit einzelnen Stationen der vormaligen Hessischen Nordbahn resp. im Transit über dieselbe im Mitteldeutschen Verbande;
im Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringischen Verbande;
im Mitteldeutsch-Schlesischen Verbande;
im Schlesisch-Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringischen Verbande;
im Badisch-Mitteldeutschen Verbande;
im Westdeutschen und Nordwestdeutschen Verbande;
im Hannover-Thüringischen Verbande;
im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande.

Außerdem bestanden folgende directe Beziehungen:

Special-Tarife für Rohproducte:

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

Kohlentarife nach bayerischen Stationen via Bebra-Gemünden:

nach Hannoverschen Südbahn-Stationen;
von Cöln-Mindener Stationen, transito Bergisch-Märkisch, nach der Niederländischen Staatsbahn, westliche Linie;
nach der Main-Neckar- und der Nassauischen (Taunus) Bahn;
nach Stationen der Großherzoglich Badischen und Königlich Württembergischen Bahnen;
nach Stationen der Berlin-Anhalter Bahn;
nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und der Königlichen Ostbahn;
nach der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahn;
von Bergisch-Märkischen und Cöln-Mindener Stationen nach der Niederländischen Staatsbahn, nördliche Linie;
von Bergisch-Märkischen und Cöln-Mindener Stationen nach der Niederländischen Rheinbahn, Cöln-Mindener Stationen via Düsseldorf-Bleyberg resp. Mastricht nach Belgien und Frankreich.

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

für Getreide im Galizischen Getreideverkehr via Berlin;
für Getreide im Ungarisch-Rheinischen Verband via Berlin;
für Roheisen und Eisenerze zwischen Rotterdam und Schwerte via Emmerich-Dortmund;
für Steine von Helmarshausen und Carlshafen nach Magdeburg.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Frequenz und Ertrag nach Tarifklassen.

Nach den speciellen Nachweisungen wurden befördert, beziehungsweise eingenommen:

Tarifklasse.	Beförderte Centner in 1873.	Ertrag excl. Nebenerträge in 1873. Thlr.	in 1872. Thlr.	also in 1873 + mehr, — weniger. Thlr.
Postgut	202,180	38,347	38,436	— 89
Eilgut	1,301,187	374,182	332,920	+ 41,262
Gut der Normalklasse	3,994,954	774,325	591,282	+ 183,043
Gut der ermäßigten Klasse	11,577,210	1,280,141		
Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	45,979,834	2,666,330	5,473,843	+ 1,229,139
Gut in Wagenladungen à 200 Ctr.	79,642,209	2,709,451		
Eisenbahn-Fahrzeuge	1,370,700	47,060		
Steinkohlen und Coaks	137,712,571	4,536,250	3,848,140	+ 688,110
Betriebs-Dienstgut	11,009,201	—	—	—
Bau-Dienstgut	5,794,410	178,037	127,837	+ 50,200
Vieh	1,648,308	213,118	166,652	+ 46,466
Summa	300,232,764	12,817,241	10,579,110	+ 2,238,131
Eine Trennung nach Local- und Verbands-Verkehr ergibt:				
Für den Local-Verkehr:				
Postgut	202,180	38,347	38,436	— 89
Eilgut	674,866	139,555	126,294	+ 13,261
Gut der Normalklasse	1,257,858	168,684	130,478	+ 38,206
Gut der ermäßigten Klasse	6,381,213	573,797		
Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	19,486,723	979,333	2,989,228	+ 484,170
Gut in Wagenladungen à 200 Ctr.	58,832,069	1,901,685		
Eisenbahn-Fahrzeuge	807,075	18,583		
Steinkohlen und Coaks	91,788,439	2,743,750	2,424,711	+ 319,039
Betriebs-Dienstgut	5,794,410	—	—	—
Bau-Dienstgut	11,009,201	178,037	127,837	+ 50,200
Vieh	767,534	99,436	89,424	+ 10,012
Summa	197,001,568	6,841,207	5,926,408	+ 914,799
Für den Verbands-Verkehr:				
Eilgut	626,321	234,628	206,626	+ 28,002
Gut der Normalklasse	2,737,096	605,640	460,804	+ 144,836
Gut der ermäßigten Klasse	5,195,997	707,344		
Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	26,493,111	1,686,997	2,484,616	+ 745,968
Gut in Wagenladungen à 200 Ctr.	20,810,140	807 766		
Eisenbahn-Fahrzeuge	563,626	28,477		
Steinkohlen und Coaks	45,924,132	1,792,500	1,423,429	+ 369,071
Vieh	880,774	113,682	77,227	+ 36,455
Summa	103,231,196	5,977,034	4,652,702	+ 1,324,332

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Die nachstehende Zusammenstellung ergibt eine Uebersicht des Verbands-Verkehrs:

Verbands-Verkehr in Frequenz und Ertrag.

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.		Eilgut.	Stückgut: der Normal-Classe.	Stückgut: der ermäßigten Tarif-Classe.	Frachtgut in Wagenladungen: in Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber.	Frachtgut in Wagenladungen: der Tarifklasse für volle geschlossene Wagenlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.	Eisenbahn-Fahrzeuge.	Andere Fahrzeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	Summa.	Ertrag.
		Beförderte Centner.										Thlr.
1. im Rhein.-Berg.-Westfäl. Verb.:	in 1873	97,673	357,638	644,749	7,274,867	4,133,290	44,000	25,485	12,194,100	81,838	24,853,639	885,315
	in 1872	100,508	311,552		11,771,908				10,178,269	65,591	22,427,826	799,678
	also in 1873	— 2,835	+ 46,086		+ 350,483				+ 2,015,831	+ 16,247	+ 2,425,813	+ 85,637
2. im Rhein.-Thür. Verband:	in 1873	21,419	122,903	258,956	2,000,865	—	37,800	12,030	1,607,504	27,409	4,088,886	246,322
	in 1872	74,526	366,265		5,325,315				5,074,598	38,120	10,878,823	588,615
	also in 1873	— 53,107	— 243,362		—3,015,664				— 3,467,094	— 10,711	— 6,789,937	—342,293
3. im Rhein.-Thür. Oesterreich. Verb.:	in 1873	25,620	120,008	243,720	2,017,282	251,119	28,640	6,005	3,400	576	2,696,370	642,154
	in 1872	73,107	493,786		7,729,313				3,718,730	4,097	12,019,033	838,729
	also in 1873	— 47,487	— 373,778		—5,182,547				— 3,715,330	— 3,521	— 9,322,663	—196,575
4. im Preußisch-Braunschw. Verb.:	in 1873	54,759	322,110	713,130	3,246,770	1,585,770	12,600	7,550	4,795,150	245,647	10,983,486	710,955
	in 1872	68,198	358,466		5,374,204				5,003,564	136,923	10,941,355	690,381
	also in 1873	— 13,439	— 36,356		+ 191,616				— 208,414	+ 108,724	+ 42,131	+ 20,574
5. im Schlesisch-Rhein. Verb.:	in 1873	5,133	58,187	89,346	245,319	311,513	8,640	80	—	—	718,218	56,617
	in 1872	4,117	22,104		249,634				—	—	275,856	28,385
	also in 1873	+ 1,016	+ 36,083		+ 405,264				—	—	+ 442,362	+ 28,232
6. im Westfälischen Verbande:	in 1873	37,419	105 411	276,783	1,859,598	914,686	5,520	6,280	3,612,950	72,379	6,891,026	262,570
	in 1872	31,829	86,052		2,523,138				3.052,129	72,108	5,765,256	213,333
	also in 1873	+ 5,590	+ 19,359		+ 539,729				+ 560,821	+ 271	+ 1,125,770	+ 49,237
7. im Bergisch-Hannover. Verb.:	in 1873	28,801	87,528	183,058	980,914	14,800	19,680	4,250	1,916,575	35,130	3,270,735	133,217
	in 1872	54.095	134 109		2,644,275				2,571,300	83,765	5,487.543	232.534
	also in 1873	— 25,294	— 46,581		—1,441,573				— 654,725	— 48,635	— 2,216,808	— 99,317
8. im Deutsch-Holländischen Verbande:	in 1873	280	651	3,820	55,101	12,400	—	—	230,800	14,438	317,491	12,250
	in 1872	266	566		64,192				308,400	9,884	383,309	12,104
	also in 1873	+ 14	+ 85		+ 7,129				— 77,600	+ 4,554	— 65,818	+ 146
9. im Hess.-Rhein.-Westf. Verbande:	in 1873	17,698	70,353	212,048	476,043	2,061,562	53,520	2,975	4,013,212	3,002	6,910,413	371,795
	in 1872	19,878	64,786		2,321,994				3,846,100	1,185	6,253,916	334,352
	also in 1872	2,180	+ 5,567		+ 484,154				+ 167,112	+ 1,817	+ 656,497	+ 37,443
10. im rechtsrh. Bayr.-Oesterr. Verb.:	in 1873	—	—	—	260,403	—	—	—	—	—	260,403	11,718
	in 1872	—	620	—	317,824	—	—	—	—	—	318,444	14,054
	also in 1873		— 620		— 57,421						— 58,041	— 2,336
11. im Oberrheinisch. Berg-Westf. Verb.:	in 1873	15,675	53,564	36,013	67,905	—	—	—	1,997,858	—	2,171,015	91,330
	in 1872	13,670	43,471		62,730				2,420,182	—	2,540,088	78,971
	also in 1873	+ 2,005	+ 10,093		+ 41,188				— 422,324		— 369,073	+ 12,359
12. im Ostdeutsch-Rhein. Verbande:	in 1873	3,827	31,037	41,657	124,200	194,380	—	160	—	—	395,261	30,927
	in 1872	3,263	22.478		120,769				—	—	146,510	17,053
	also in 1873	+ 564	+ 8,559		+ 239,628						+ 248,751	+ 13,874
13. im Russisch-Rheinischen Verbande:	in 1873	323	1,116	1,218	28,006	—	—	—	—	—	30,663	4,354
	in 1872	302	1,905		21,100	—	—	—	—	—	23,308	2,961
	also in 1873	+ 21	— 789		+ 8,124						+ 7,355	+ 1,393

K

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.	Eilgut.	Stückgut: der Normal-Classe.	Stückgut: der ermäßigten Tarif-Classe.	Frachtgut in Wagenladungen: in Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber.	Frachtgut in Wagenladungen: der Tarifklasse für volle geschlossene Wagenlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.	Eisenbahn-Fahrzeuge.	Andere Fahrzeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	Summa.	Ertrag.
	Beförderte Centner.										Thlr.
27. im Berlin-Anhalter Verkehre: in 1873	143	778	1,877	1,172	1,200	—	—	12,400	—	17,570	841
in 1872	—	—	—	—	—	—	—	16,600	—	16,600	477
also in 1873	+ 143	+ 778	+ 1,877	+ 1,172	+ 1,200			— 4 200		— 970	+ 364
28. im Berg.-Märk. Halle-CasselerVerb.: in 1873	5,768	37,634	112,208	413,524	60,738	44,280	—	556,600	3,357	1,234,109	174,143
29. im Mitteldeutschen Verbande: in 1873	54,936	301,391	655,306	1,160,761	297,805	139320	17,830	—	21,438	2,648,787	60,920
in 1872	74,046	380,950		2,028,583				—	114	2,483,693	66,693
also in 1873	— 19,110	— 79,559		+ 242,439					+ 21,324	+ 165,094	— 5,773
30. im Mitteldeutsch-Schlesisch. Verb.: in 1873	3,513	29,137	81,827	302,964	400	23,160	1,040	—	—	442,041	9,162
in 1872	2,299	21,852		66,730				—	—	90,881	2,235
also in 1873	+ 1,214	+ 7,285		+ 342,661						+ 351,160	+ 6,927
31. im Hannover-Thüringisch. Verb.: in 1873	4,273	39,360	119,591	159,348	31,413	1,920	2,080	4,400	3,024	365,409	26,193
in 1872	7,596	59,735		598,149				—	444	665,922	45,826
also in 1873	— 3,323	— 20,375		— 283,797				+ 4,400	+ 2,580	— 300,513	— 19,633
32 im West-Nord-Westdeutsch. Verb.: in 1873	1,013	6,190	12,288	21,558	4,200	—	725	—	41	46,014	2,844
in 1872	935	5,867		71,737				—	—	78,539	4,130
also in 1873	+ 78	+ 323		— 32,966					+ 41	— 32,525	— 1,286
33. im Kohlen-Verk. d. Hessischen m. d. Cöln-Mindener Bahn: in 1873	—	—	—	—	—	—	—	349,240	—	349,250	12,097
34. im Hannov. Bayer.-Oesterreich. Verb.: in 1873	9,304	96,499	60,579	326,591	102,453	—	—	—	—	595,427	40,318
in 1872	10,306	45,105		468 943				—	—	524,354	30,036
also in 1873	— 1,002	+ 51,394		+ 20,680						+ 71,073	+ 10,282
35. im Bebra-Hanauer Verbande: in 1873	4,285	23,053	76,558	107,750	19,000	8,160	4,775	579,200	3,439	826,221	92,710
36. im Berg.-Märk. Bayer. Kohl. Verk.: in 1873	—	—	—	—	—	—	—	240,400	—	240,400	26,490
37. im Böhm. Braunkohlen Verkehr: in 1873	—	—	—	—	3,440	—	—	—	—	3,440	140
in 1872	—	—	—	—	4,800	—	—	—	—	4,800	179
also in 1873					— 1,360					— 1,360	— 39
38. im Niederschles.-Märk. Kohlenverk.: in 1873	—	—	—	—	—	—	—	200	—	200	7
in 1872	—	—	—	—	—	—	—	600	—	600	18
also in 1873								— 400		— 400	— 11
39. im Holländischen Verb. via Venlo: in 1873	1,982	6,214	80,304	375,109	1,243,953	—	400	430,100	—	2,138,062	84,548
40. im Verk. m. d. Grand-Central-Belge Bahn: in 1873	1,962	93,289	158,149	761,100	458,416	—	—	338,300	133,645	1,944,862	166,633
in 1872	3,529	128,263		1,473,569				116,580	44,685	1,766,625	150,358
also in 1873	— 1,567	— 34,974		— 95,904				+ 221,720	+ 88,960	+ 178,237	+ 16,275
41. im Preuß.-Niederl. Belg. Verb. via Mastr.: in 1873	1	46	283	1,678	—	—	—	—	4,781	6,789	448

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Es wurde befördert beziehungsweise es kommen auf.	Eilgut.	Stückgut: der Normal-Classe.	Stückgut: der ermäßigten Tarif-Classe.	Frachtgut in Wagenladungen: in Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber.	Frachtgut in Wagenladungen: der Tarifklasse für volle geschlossene Wagenlad. von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.	Eisenbahn-Fahrzeuge.	Andere Fahrzeuge.	Steinkohlen und Coaks.	Vieh.	Summa.	Ertrag.
	Beförderte Centner.										Thlr.
58. im Verk. m. d. Allgemein. Transp. Gesellsch. in 1873	55,797	—	—	—	—	—	—	—	—	55,799	20,717
in 1872	43,904	—	—	—	—	—	—	—	—	43,904	17,634
also in 1873	+ 11,895									+ 11,895	+ 3,083
59. im Cöln-Mind. Kohlen-Verk. via Halle-Cassel-Gotha-Leinef. in 1873	—	—	—	—	—	—	—	88,400	—	88,400	1,744
60. im Mitteldeutsch-Elsaß-Lothring. Verbande via Gießen: in 1873	11,814	76,702	71,019	—	354,600	1,080	2,420	—	499	518,134	9,208
61. im Deutsch-Belg. Verk. via Gießen: in 1873	1,284	18,179	9,353	22,029	—	—	—	—	—	50,845	3,946
in 1872	—	34,320		37,593				—	—	61,913	4,882
also in 1873	+ 1,254	— 6,141		— 6,211						— 11,068	— 876
62. im Deutsch-Franz. Verkehr via Gießen: in 1873	1,511	8,258	2,737	13,003	—	—	—	—	—	25,509	2,113
in 1872	176	1,0242	—	17,186	—	—	—	—	—	27,604	2,692
also in 1873	+ 1,335	— 1,984		— 1,446						— 2,095	— 579
63. in Norddeutsch-Oesterr. Verkehre: in 1873	—	—	4	8,926	—	—	—	—	—	8,930	372
64. im Sulze-Hersfelder Salz-Verkehre: in 1873	—	—	—	—	400	—	—	—	—	400	5
65. im Badisch-Mitteldeutschen Verkehre: in 1872	1,813	8,319	—	7,701	17,100	200	—	—	—	35,133	812
66. im Franz.-Cöln-Mind. Kohlen-Verk. via Mastricht: in 1873	—	—	—	—	—	—	—	171,000	—	171,000	6,847
67. im Franz.-Cöln-Mind. Kohlen-Verk. via Bleiberg: in 1873	—	—	—	—	—	—	—	460,800	—	460,800	19,434

In Procenten der Gesammtfrequenz und der Einnahme kommen:

Vertheilung der Frequenz und des Ertrages nach Procenten.

auf den Lokal-Verkehr von der Frequenz $65_{/62}$ und vom Ertrage $53_{/38}$ gegen $56_{/02}$ vom Ertrage in 1872; auf den Verbands-Verkehr von der Frequenz $34_{/38}$ und vom Ertrage $46_{/62}$ gegen $43_{/98}$ vom Ertrage in 1872.

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

im Gesammt-Güter-Verkehr bei:

Steigerung und Abnahme des Verkehrs im Ertrage.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

und nach Local- und Verbands-Verkehr getrennt:

im Local-Verkehr bei:

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

im Verbands-Verkehr bei:

Eilgut	$13_{/55}$ %
Gut der Normalklasse	$29_{/26}$ %
„ „ ermäßigten Klasse	
Gut in Wagenladungen à 100 Centner	$30_{/02}$ %
„ „ „ à 200 „	
Eisenbahn-Fahrzeugen	
Steinkohlen und Coaks	$25_{/93}$ %
Vieh	$47_{/21}$ %

Frequenz und Ertrag nach Tarifsätzen und Procenten.

Beim Ertrage des Postguts ist eine Verminderung um $0_{/23}$ Procent eingetreten.

In Procenten kommen von dem Gewicht der beförderten Güter:

	im Gesammt-Verkehr:	im Lokal-Verkehr:	im Verbands-Verkehr:
auf Postgut	$0_{/07}$ %	$0_{/10}$ %	—
„ Eilgut	$0_{/43}$ „	$0_{/34}$ „	$0_{/61}$ %
„ Gut der Normalklasse	$1_{/33}$ „	$0_{/64}$ „	$2_{/65}$ „
„ Gut der ermäßigten Klasse	$3_{/86}$ „	$3_{/24}$ „	$5_{/03}$ „
„ Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	$15_{/31}$ „	$9_{/90}$ „	$25_{/66}$ „
„ „ „ „ à 200 „	$26_{/53}$ „	$29_{/86}$ „	$20_{/16}$ „
„ Steinkohlen und Coaks	$45_{/87}$ „	$46_{/59}$ „	$44_{/49}$ „
„ Betriebs-Dienstgut	$3_{/67}$ „	$2_{/94}$ „	—
„ Bau-Dienstgut	$1_{/93}$ „	$5_{/59}$ „	—
„ Vieh	$0_{/55}$ „	$0_{/39}$ „	$0_{/85}$ „
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	$0_{/45}$ „	$0_{/41}$ „	$0_{/55}$ „

und vom Ertrage excl. der Nebenerträge:

	im Gesammt-Verkehr:		im Lokal-Verkehr:		im Verbands-Verkehr:	
auf Postgut	$0_{/30}$ % gegen $0_{/36}$ %		$0_{/57}$ % gegen $0_{/65}$ %		—	
„ Eilgut	$2_{/92}$ „ „ $3_{/15}$ „		$2_{/04}$ „ „ $2_{/13}$ „		$3_{/93}$ % gegen $4_{/44}$ %	
„ Gut der Normalklasse	$6_{/04}$ „ „ $5_{/59}$ „		$2_{/46}$ „ „ $2_{/20}$ „		$10_{/13}$ „ „ $9_{/90}$ „	
„ „ „ ermäßigten Klasse	$9_{/99}$ „ „		$8_{/39}$ „ „		$11_{/84}$ „ „	
„ „ in Wagenladungen à 100 Ctr.	$20_{/80}$ „ „	$51_{/74}$ „	$14_{/31}$ „ „	$50_{/44}$ „	$28_{/22}$ „ „	$53_{/40}$ „
„ „ in Wagenladungen à 200 Ctr.	$21_{/14}$ „ „		$27_{/80}$ „ „		$13_{/51}$ „ „	
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	$0_{/37}$ „ „		$0_{/27}$ „ „		$0_{/48}$ „ „	
„ Steinkohlen und Coaks	$35_{/39}$ „ „	$36_{/37}$ „	$40_{/11}$ „ „	$40_{/91}$ „	$29_{/99}$ „ „	$30_{/60}$ „
„ Dienstbaugut	$1_{/39}$ „ „	$1_{/21}$ „	$2_{/60}$ „ „	$2_{/16}$ „	—	—
„ Vieh	$1_{/66}$ „ „	$1_{/58}$ „	$1_{/45}$ „ „	$1_{/51}$ „	$1_{/90}$ „ „	$1_{/86}$ „

in 1872.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Für jeden Centner Gut kamen auf ausschließlich der Nebenerträge: Ertrag pro Centner und pro Centner u. Kilometer.

	im Gesammt-Verkehr:		im Lokal-Verkehr:		im Verbands-Verkehr:	
für Postgut	5 Sgr.	8_{28} Pfg.	— Sgr.	— Pfg.	— Sgr.	— Pfg.
„ Eilgut	8 „	7_{52} „	6 „	2_{44} „	11 „	2_{86} „
„ Gut der Normalklasse	5 „	9_{77} „	4 „	0_{03} „	6 „	7_{66} „
„ „ „ ermäßigten Klasse	3 „	3_{81} „	2 „	8_{37} „	4 „	1_{01} „
„ Gut in Wagenladungen à 100 Ctr.	1 „	8_{88} „	1 „	6_{09} „	1 „	10_{92} „
„ „ „ „ à 200 „	1 „	0_{25} „	— „	11_{64} „	1 „	1_{97} „
„ Steinkohlen und Coaks	— „	11_{86} „	— „	10_{76} „	1 „	2_{05} „
„ Baudienstgut	— „	11_{06} „	— „	— „	— „	— „
„ Vieh	3 „	10_{55} „	3 „	10_{64} „	3 „	10_{47} „
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	1 „	0_{36} „	— „	8_{29} „	1 „	6_{19} „

und durchschnittlich für alle Güter 1 Sgr. 3_{37} Pfg. und einschließlich der Nebenerträge 1 Sgr. 4_{28} Pfg.

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

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

und durchschnittlich für alle Güter excl. der Nebenerträge 0_{26} Pfg., und einschließlich der Nebenerträge 0_{27} Pfg., also pro Centner und Meile ohne Nebenerträge 1_{95} Pfg. gegen 2_{02} Pfg. und mit Nebenerträgen 2_{02} Pfg. gegen 2_{10} Pfg. in 1872.

Jeder Centner hat durchschnittlich Kilometer durchfahren: Durchschnittliche Transportstrecke.

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

und im Durchschnitt für alle Tarifklassen 59_{4} Kilometer.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen		Ertrag							
			pro Centner				pro Centner und Kilometer			
	in 1873 incl. Hess. Nordb.	in 1872 excl. Hess. Nordb.	in 1873 incl. Hessische Nordbahn		in 1872 excl. Hessische Nordbahn		in 1873 incl. Hessische Nordbahn		in 1872 excl. Hessische Nordbahn	
	Kilometer.		Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.
A. Eilgut.										
Binnen-Verkehr	50,3	49,9	6	2,44	6	0,52	—	1,48	—	1,45
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	46,5	46,4	5	7,96	5	8,92	—	1,46	—	1,49
Rheinisch-Thüringischer Verband	87,2	98,6	9	11,25	11	0,03	—	1,36	—	1,34
Rheinisch-Thüringischer Oesterreichischer Verband	318,4	120,5	35	7,48	12	5,21	—	1,34	—	1,24
Preußisch-Braunschweigischer Verband	97,9	130,0	11	4,54	12	0,38	—	1,39	—	1,11
Schlesisch-Rheinischer Verband	99,6	117,0	11	6,76	12	4,82	—	1,39	—	1,27
Westfälischer Verband	71,2	78,8	8	2,00	8	5,36	—	1,37	—	1,29
Bergisch-Hannoverscher Verband	89,2	90,0	9	8,73	9	11,48	—	1,31	—	1,33
Deutsch-Holländischer Verband	75,8	70,1	8	6,90	7	11,12	—	1,35	—	1,36
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	65,9	67,3	7	9,88	7	9,55	—	1,47	—	1,39
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	80,8	62,3	9	5,81	7	9,50	—	1,41	—	1,50
Ostdeutsch-Rheinischer Verband	132,0	137,1	14	5,13	14	2,66	—	1,32	—	1,24
Russisch-Rheinischer Verband	90,1	101,1	8	10,48	11	2,30	—	1,33	—	1,33
Linksrheinischer Verband	25,7	25,7	5	5,06	5	6,34	—	2,53	—	2,58
Sächsisch-Rheinischer Verband	62,2	14,7	7	0,01	1	8,59	—	1,36	—	1,40
Mitteldeutsch-Rheinischer Verband	11,9	11,8	2	6,75	1	3,66	—	2,58	—	1,33
Niederl.-Rhein. Verb. via Ruhrort resp. Oberhausen	114,5	114,5	9	4,18	10	3,24	—	0,98	—	1,08
Directer Verkehr der linksrheinischen Stationen mit der Hess. Ludw.- und Nass. Bahn	20,6	20,6	2	9,72	3	11,77	—	1,64	—	2,32
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	264,7	—	29	10,95	—	—	—	1,36	—	—
Hannov.-Rheinischer Verband	102,3	94,1	11	8,08	10	8,92	—	1,37	—	1,37
Verkehr mit der Berlin Anhalter Bahn	46,2	—	5	3,41	—	—	—	1,37	—	—
Mitteldeutscher Verband	20,8	—	2	6,05	—	—	—	1,50	—	—
Mitteldeutsch Schlesischer Verband	22,0	—	2	9,32	—	—	—	1,51	—	—
Hanover-Thüringischer Verband	34,0	—	7	2,35	—	—	—	2,54	—	—
West-Nord-Westdeutscher Verband	50,7	—	6	1,63	—	—	—	1,45	—	—
Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Verband.	57,0	—	6	9,99	—	—	—	1,44	—	—
Verkehr mit der Bebra-Hanauer Bahn	83,9	—	9	6,91	—	—	—	1,37	—	—
Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringischer Verb. via Gießen	20,8	—	2	3,96	—	—	—	1,34	—	—
Bergisch-Märkisch-Niederländischer Verb. via Venlo	68,7	—	8	1,63	—	—	—	1,42	—	—
Verkehr mit der Grand Central-Belge Bahn	121,9	118,1	13	3,66	12	11,23	—	1,31	—	1,31
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Mastricht	84,5	80,3	9	3,00	9	2,76	—	1,31	—	1,38
Verkehr mit der Lüttich Mastrichter Bahn	84,0	77,3	10	7,76	9	10,88	—	1,52	—	1,54
Verkehr mit der Nord-Belge Bahn via Mastricht	123,1	—	36	8,76	—	—	—	3,58	—	—
Deutsch-Französischer Verkehr via Mastricht	261,4	174,8	28	9,10	19	2,73	—	1,32	—	1,32
Verkehr mit der Belgischen Staatsb. via Herbesthal	75,8	81,4	8	5,05	9	10,26	—	1,33	—	1,45
Verkehr mit der Nord-Belge Bahn via Herbesthal	70,9	—	11	1,71	—	—	—	1,88	—	—
Verkehr mit der Franz. Nordb. via Herbesthal	13,9	81,4	11	4,00	8	6,93	—	0,98	—	1,26
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Bleyberg	102,5	102,7	11	6,86	11	3,25	—	1,35	—	1,32
Verkehr mit der Nord Belge Bahn via Bleyberg	126,0	104,9	14	3,19	9	8,00	—	1,36	—	1,11
Verkehr mit der Französischen Nordb. via Bleyberg	136,3	63,7	15	8,14	7	3,71	—	1,38	—	1,38
Verkehr mit der Grand-Luxemb. Bahn via Bleyberg	84,6	—	8	11,56	—	—	—	1,27	—	—
Verkehr mit der Englischen Bahn via Bleyberg	122,5	—	13	9,93	—	—	—	1,38	—	—
Deutsch-Belgischer Verband via Gießen	64,8	—	6	—	—	—	—	1,11	—	—
Deutsch-Französischer Verband via Gießen	64,8	—	6	—	—	—	—	1,11	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Cassseler Verband	222,4	—	25	2,50	—	—	—	1,36	—	—
Badisch-Mitteldeutscher Verband	20,8	—	2	4,02	—	—	—	1,35	—	—
Berg.-Märk.-Halle-Cassel-Thüring.-Cöln-Minden-Westfälischer Verband	59,7	—	5	2,64	—	—	—	1,05	—	—
Main-Weser Verband	29,6	—	3	9,54	—	—	—	1,54	—	—
Norddeutsche Packet-Beförderungs-Gesellschaft	90,9	100,9	11	1,65	12	0,60	—	1,17	—	1,43
Im Durchschnitt für alle Verkehre	72,8	66,5	8	7,52	7	7,60	—	1,42	—	1,38

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen: 1873 incl. Hess. Nordb. Ladungen à 100 Centner	1873 incl. Hess. Nordb. Ladungen à 200 Centner	1872 excl. Hess. Nordb. Ladungen à 100 u. 200 Centner	Ertrag pro Centner 1873 incl. Hess. Nordb. à 100 Cent. Sg.	Pfg.	à 200 Cent. Sg.	Pfg.	1872 excl. Hessische Nordbahn à 100 Sg.	Pfg.	à 200 Sg.	Pfg.	pro Centner und Kilometer 1873 incl. Hess. Nordb. à 100 Cent. Sg.	Pfg.	à 200 Cent. Sg.	Pfg.	1872 excl. Hess. Nordbahn à 100 u. 200 Sg.	Pfg.
	Kilometer.																
D. Wagenladungen excl. Steinkohlen und Coaks.																	
Binnen-Verkehr	52,3	49,8	51,9	1	6,09	—	11,64	1	1,58	—	0,35	—	0,23	—	0,26
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	35,6	43,7	35,7	—	11,23	—	10,06	—	10,70	—	0,32	—	0,23	—	0,30
Rheinisch-Thüringischer Verband	72	—	82,3	1	5,38	—	—	1	8,67	—	0,24	—	—	—	0,25
Rhein.-Thür.-Oesterreichischer Verband	293,2	361,7	119,3	5	9,79	4	3,83	2	2,51	—	0,23	—	0,14	—	0,22
Preußisch-Braunschweigischer Verband	96,7	98,5	93,2	1	11	1	4,74	2	0,82	—	0,24	—	0,17	—	0,27
Schlesisch-Rheinischer Verband	76,1	49,6	88,6	1	8,56	—	10,21	2	3,53	—	0,27	—	0,21	—	0,31
Westfälischer Verband	47,9	64,6	62,3	1	2,13	1	2,15	1	1,14	—	0,30	—	0,22	—	0,21
Bergisch-Hannoverscher Verband	54,5	71,2	56,3	1	3,28	1	3,56	1	4,18	—	0,28	—	0,22	—	0,29
Deutsch-Holländischer Verband	45,2	45,5	49,6	—	11,86	—	9,66	1	0,83	—	0,26	—	0,21	—	0,26
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	76,3	74,5	77,4	1	10,14	1	2,89	1	4,96	—	0,29	—	0,20	—	0,22
Rechtsrheinisch-Baierisch-Oesterreichischer Verband	66,8	—	66,8	1	3,81	—	—	1	3,85	—	0,24	—	—	—	0,24
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	77	—	77	2	9,03	—	—	2	8,70	—	0,44	—	—	—	0,43
Ostdeutsch-Rheinischer Verkehr	90	66	92,3	1	11,86	1	0,68	2	8,12	—	0,26	—	0,19	—	0,35
Russisch-Rheinischer Verband	135	—	132,4	3	9,06	—	—	3	6,91	—	0,33	—	—	—	0,32
Hannover-Halle-Arenshauser Verkehr	—	139,9	47,8	—	—	1	7,79	—	9,97	—	—	—	0,14	—	0,21
Linksrheinischer Verband	26,2	—	26,1	—	11,72	—	—	1	0,69	—	0,45	—	—	—	0,49
Sächsisch-Rheinischer Verband	50	39,4	11	1	3,54	—	8,85	—	5,72	—	0,31	—	0,22	—	0,52
Rheinisch-Mitteldeutscher Verband	14,2	5,4	14,3	—	5,59	—	4,32	—	6,15	—	0,40	—	0,80	—	0,43
Berg.-Märk. Rhein-Rohprod. Verband	—	55,8	53,9	—	—	—	11,04	—	11,74	—	—	—	0,20	—	0,22
Niederländ.-Rheinischer Verband	114,5	31,7	30,2	2	6,55	—	8,29	—	8,13	—	0,27	—	0,26	—	0,27
Direct. Verk. mit der Niederländ. Staatsbahn	—	14,6	—	—	—	—	5,43	—	—	—	—	—	0,37	—	—
Direct. Verk. mit der Hess. Ludw. u. Nassauischen Bahn	26,2	23,7	25,9	—	11,35	—	8,28	—	10,50	—	0,43	—	0,35	—	0,41
Berg.-Märk. Rhein.-Saarbrücker Verkehr	—	88,6	89,5	—	—	1	3,41	1	5,10	—	—	—	0,17	—	0,19
Preußisch-Pfälzischer Verband	38,5	—	38,4	—	8,52	—	—	—	8,39	—	0,22	—	—	—	0,22
Berg. Märk. Thüringscher Verband	218,3	244,2	—	4	2,21	3	8,32	—	—	—	0,23	—	0,18	—	—
Hannov.-Rheinischer Verband	78	107	80,6	1	11,49	1	5,87	1	8,66	—	0,30	—	0,17	—	0,26
Directer Verkehr mit Berlin-Anhalt	52	51,7	—	1	4,86	—	10,50	—	—	—	0,32	—	0,20	—	—
Mitteldeutscher Verband	20,8	20,8	—	—	5,62	—	3,81	—	—	—	0,28	—	0,19	—	—
Mitteldeutsch-Schlesischer Verband	20,8	20,8	—	—	5,57	—	3	—	—	—	0,28	—	0,15	—	—
Hannover Thüringscher Verband	42	40	—	1	8,80	—	11,14	—	—	—	0,49	—	0,28	—	—
West-Nord-West-Deutscher Verband	52,1	42,5	—	1	4,14	—	10,69	—	—	—	0,31	—	0,25	—	—
Hannover-Bayrisch-Oesterreichischer Verband	57,2	54,2	—	1	5,79	1	0,61	—	—	—	0,31	—	0,23	—	—
Directer Verk. mit der Bebra-Hanauer Bahn	152	86,6	—	3	5,30	1	1,54	—	—	—	0,27	—	0,16	—	—
Böhmischer Braunkohl.-Verkehr	—	78,6	—	—	—	1	2,60	—	—	—	—	—	0,19	—	—
Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringer V. via Gießen	—	20,8	—	—	—	—	4,07	—	—	—	—	—	0,20	—	—
Berg.-Märk.-Niederländ. Verk. via Venlo	54,4	45,2	72,8	1	6,11	—	11,14	1	1,71	—	0,33	—	0,24	—	0,19
Direct. Verkehr mit der Grand-Central Bahn	114	77	102,8	2	9,13	1	1,86	2	1,95	—	0,29	—	0,18	—	0,25
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Mastricht	93,2	—	93,2	1	11,28	—	—	2	1,08	—	0,25	—	—	—	0,27
Verkehr mit der Lüttich-Mastrichter Bahn	87,2	168,2	140	1	8,05	2	2,02	1	10,84	—	0,23	—	0,15	—	0,16
Direct. Verk. mit der Nord-Belge Bahn via Mastricht	140	202,2	—	3	7,49	2	6,56	—	—	—	0,31	—	0,15	—	—
Deutsch-Französischer Verkehr via Mastricht	300	—	172,1	6	8,56	—	—	3	9,77	—	0,26	—	—	—	0,27
Direct Verk. mit der Belg. Staatsb. via Herbesthal	62,2	—	62,3	1	3,68	—	—	1	6,02	—	0,25	—	—	—	0,29
Direct. Verk. mit der Nord-Belge Bahn via Herbesthal	87,5	—	—	1	9,65	—	—	—	—	—	0,25	—	—	—	—
Direct. Verk. mit der Französ. Nordb. via Herbesthal	88,9	—	88,9	1	10,19	—	—	1	10,74	—	0,25	—	—	—	0,26
Direct. Verk. mit der Belg. Staatsb. via Bleyberg	101,6	142,1	144,8	2	4,46	1	10,55	2	1,43	—	0,28	—	0,16	—	0,18
Direct. Verkehr mit der Nord-Belge Bahn via Bleyberg	133,3	92,6	87,4	3	1,32	1	3,95	1	5,46	—	0,28	—	0,17	—	0,20
Directer Verk. mit der Französ. Nordb. via Bleyberg	69,5	118,6	131,9	1	6,76	1	7,41	13	5,82	—	0,27	—	0,16	—	1,23
Direct. Verk mit Grand-Luxemb. Bahn via Bleyberg	47	64,4	—	1	2,08	1	0,18	—	—	—	0,30	—	0,19	—	—
Direct. Verkehr mit Elsaß-Lothringen via Bleyberg	—	150,4	—	—	—	1	11,65	—	—	—	—	—	0,16	—	—
Deutsch-Belgischer Verband via Gießen	64,8	—	—	1	6,82	—	—	—	—	—	0,29	—	—	—	—
Deutsch-Französischer Verband via Gießen	64,8	—	—	1	7,50	—	—	—	—	—	0,30	—	—	—	—
Norddeutsch-Oesterreichischer Verband	64,8	—	—	1	3,01	—	—	—	—	—	0,23	—	—	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr	230	70	—	4	5,51	1	1,05	—	—	—	0,23	—	0,19	—	—
Sulze Herselder Salz-Verkehr	—	20,8	—	—	—	—	4,11	—	—	—	—	—	0,20	—	—
Ungarischer Getreide Verkehr	106,6	—	—	2	8,06	—	—	—	—	—	0,30	—	—	—	—
Badisch-Mitteldeutscher Verkehr	20,8	20,8	—	—	7,58	—	4,36	—	—	—	0,36	—	0,21	—	—
Berg.-Märk.-Cöln-Mind. Rhein-Nassauischer Verb.	—	80,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,18	—	—
Main-Weser Verband	58,5	—	—	1	2,82	1	2,33	—	—	—	0,25	—	—	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	72,5	55,9	57,1	1	8,88	1	0,25	1	2,76	—	0,29	—	0,22	—	0,26

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Benennung der Verkehre.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen		Ertrag							
			pro Centner				pro Centner und Kilometer			
	in 1873 incl. Hess. Nordb.	in 1872 excl. Hess. Nordb.	in 1873 incl. Hessische Nordbahn		in 1872 excl. Hessische Nordbahn		in 1873 incl. Hessische Nordbahn		in 1872 excl. Hessische Nordbahn	
	Kilometer.		Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.	Sgr.	Pfg.
E. Steinkohlen und Coaks.										
Binnen-Verkehr	48,8	48,7	—	10,76	—	10,93	—	0,22	—	0,22
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	61,4	60,4	1	0,02	1	0,73	—	0,20	—	0,21
Rheinisch-Thüringischer Verband	57,2	56,9	—	11,22	—	11,67	—	0,20	—	0,21
Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischer Verband	316,6	66,9	3	9,81	—	10,80	—	0,14	—	0,16
Preußisch-Braunschweigischer Verband	65,4	65,3	1	0,16	1	0,13	—	0,18	—	0,19
Westfälischer Verband	25,4	48,2	—	7,84	—	9,06	—	0,31	—	0,19
Bergisch-Hannoverscher Verband	42	41,5	—	8,56	—	8,65	—	0,20	—	0,21
Deutsch-Holländischer Verband	48,5	53,5	—	10,07	—	10,06	—	0,21	—	0,19
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	111,3	113	1	7,15	1	7,38	—	0,17	—	0,17
Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	32,2	32,2	—	11,90	—	9,13	—	0,37	—	0,28
Hannover-Halle-Arnshauser Verband	106,2	60,3	1	5,50	—	11,66	—	0,16	—	0,19
Bergisch-Märkisch-Rheinischer Rohprod.-Verband	42	45,8	—	9,20	—	10,14	—	0,22	—	0,22
Niederländ.-Rheinischer Verband	19,1	29,9	—	6,15	—	6,77	—	0,32	—	0,23
Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn	28,7	—	—	7,44	—	—	—	0,26	—	—
Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker Verband	80,7	73,6	1	2,36	1	2,77	—	0,18	—	0,20
Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband	255,2	—	3	1,62	—	—	—	0,15	—	—
Hannov.-Rheinischer Verband	60,9	64,6	—	11,73	—	11,88	—	0,18	—	0,18
Berlin-Anhalter Kohlen-Verband	78,2	56,6	1	2,03	—	10,34	—	0,18	—	0,18
Hannover-Thüringischer Verband	75,5	—	1	1,13	—	—	—	0,17	—	—
Hessischer-Nord-Bahn Verkehr mit Cöln-Minden	66,5	—	1	0,47	—	—	—	0,19	—	—
Bebra-Hanauer Verkehr	268,2	—	3	3,36	—	—	—	0,15	—	—
Bergisch-Märkisch-Bayerischer Kohlen-Verband	267,3	—	3	3,25	—	—	—	0,14	—	—
Verkehr mit der Niederschles.-Märkischen und Ostbahn	68,9	75,5	1	0,49	—	11,08	—	0,18	—	0,15
Cöln-Minden-Halle-Cassel-Gotha-Leinefelder Verbd.	53,2	—	—	0,10	—	—	—	0,13	—	—
Berg.-Märk.-Niederländischer Verband via Venlo	90,6	84,8	1	4,36	1	2,51	—	0,18	—	0,17
Directer Verkehr mit der Grand-Central-Belge Bahn	140,5	38,2	1	11,19	—	9,32	—	0,17	—	0,24
Directer Verkehr mit der Lüttich-Mastr. Bahn	144,6	—	2	0,47	—	—	—	0,17	—	—
Direct. Verk. mit der Nord-Belge Bahn via Mastricht	175,4	—	2	8,97	—	—	—	0,19	—	—
Direct. Verk. mit der Belg. Staatsbahn via Bleyberg	108,7	62,1	1	8,30	1	0,74	—	0,19	—	0,21
Directer Verkehr mit der Nord-Belge Bahn do.	168	129,9	2	1,93	1	10,76	—	0,15	—	0,17
Directer Verkehr mit der Französischen-Nordbahn do.	166,9	—	2	2,42	—	—	—	0,16	—	—
Directer Verkehr mit der Grand-Luxemburger Bahn	162,7	—	3	11,88	—	—	—	0,29	—	—
Directer Verkehr mit der Elsaß-Lothringer Bahn	153,3	—	2	1,58	—	—	—	0,17	—	—
Bergisch-Märkisch Halle-Casseler Verband	216,2	—	2	8,43	—	—	—	0,15	—	—
Berg.-Märk.-Cöln-Mind. Rhein.-Nass. Verband	76,4	—	1	1,78	—	—	—	0,18	—	—
Französisch-Cöln-Mindener Verband via Mastricht	96,9	—	1	2,41	—	—	—	0,15	—	—
Französisch-Cöln-Mindener Verband via Bleyberg	102,5	—	1	3,18	—	—	—	0,15	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	56,8	52,6	—	11,86	—	11,32	—	0,21	—	0,21
F. Vieh.										
Binnen-Verkehr	57,4	53,3	3	10,64	3	6,87	—	0,81	—	0,80
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband	40,8	40,6	2	9,95	2	7,97	—	0,83	—	0,79
Rheinisch-Thüringischer Verband	108	91,1	6	11,69	4	7,61	—	0,78	—	0,61
Rheinisch-Thüringischer-Oesterreichischer Verband	430,9	—	12	7,17	—	—	—	0,35	—	—
Preußisch-Braunschweigischer Verband	112	109,3	5	5,20	5	0,92	—	0,58	—	0,56
Westfälischer Verband	97,4	107,6	5	4,31	4	9,32	—	0,66	—	0,53
Bergisch-Hannoverscher Verband	47,6	32,8	1	8,14	1	2,09	—	0,42	—	0,43
Deutsch-Holländischer Verband	94,3	75,2	5	0,33	3	2,93	—	0,64	—	0,52
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband	101,7	129,8	3	9,75	4	4,76	—	0,45	—	0,41
Linksrheinischer Verband	25,7	25,3	2	2,69	2	3,60	—	1,04	—	1,09
Sächsisch-Rheinischer Verband	64,8	—	5	8,58	—	—	—	1,06	—	—
Bergisch-Märkisch Thüringischer Verband	220,2	—	8	9,52	—	—	—	0,48	—	—
Hannov.-Rheinischer Verkehr	138,7	116,1	7	11,15	5	2,98	—	0,68	—	0,54
Mitteldeutscher Verband	20,8	—	1	8,63	—	—	—	0,99	—	—
Hannover-Thüringischer Verband	77,6	—	4	6,72	—	—	—	0,71	—	—
West-Nordwestdeutscher Verband	67,1	—	4	4,91	—	—	—	0,79	—	—
Verkehr mit der Bebra-Hanauer Bahn	48,4	—	3	7,55	—	—	—	0,90	—	—
Mitteldeutsch. Elsaß-Lothring. Verkehr	20,8	—	1	3,99	—	—	—	0,77	—	—
Grand-Central-Belge Verkehr	77,3	88,1	2	5,65	2	11,24	—	0,38	—	0,40
Direct. Verk mit der Belg. Staatsbahn via Mastricht	78,3	78,3	1	11,12	2	6,44	—	0,29	—	0,39
Direct. Verkehr mit der Lüttich-Mastrichter Bahn	77,7	77,7	1	10,22	2	4,41	—	0,29	—	0,38
Direct. Verk. mit der Belg.-Staatsb. via Herbesthal	72,3	78,3	1	11,91	2	0,56	—	0,33	—	0,31
Direct. Verk. mit der Nord-Belg. Bahn via Herb.	72	—	1	10,30	—	—	—	0,31	—	—
Direct. Verk. mit der Belg.-Staatsb. via Bleyberg	69,5	—	3	2,60	—	—	—	0,56	—	—
Direct. Verk. mit der Nord-Belg. Bahn via Bleyberg	67,1	—	1	11,80	—	—	—	0,53	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verband	261,6	—	13	4,23	—	—	—	0,61	—	—
Im Durchschnitt für alle Verkehre	73,9	66,4	3	10,55	3	3,31	—	0,63	—	0,59

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zurückgelegte Centner-Kilometer.

An Centner-Kilometer wurden zurückgelegt:

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

Spezifische Güter-Frequenz.

Die specifische Güter-Frequenz betrug:

	pro Kilometer Centner-Kilometer:	in Procenten der verschiedenen Güterklassen:
beim Postgut	9,209	$0_{,1}$ %
„ Eilgut	92,314	$0_{,5}$ „
beim Gut der Normalklasse	392,409	$2_{,3}$ „
„ „ „ ermäßigten Klasse	853,485	$4_{,9}$ „
bei Wagenladungen à 100 Centner	3,248,780	$18_{,7}$ „
„ „ à 200 „	4,340,358	$25_{,0}$ „
„ Steinkohlen und Coaks	7,616,742	$43_{,8}$ „
beim Betriebs-Dienstgut	375,395	$2_{,1}$ „
„ Bau-Dienstgut	234,156	$1_{,3}$ „
„ Vieh	118,671	$0_{,7}$ „
bei Eisenbahn-Fahrzeugen	98,246	$0_{,6}$ „
überhaupt	17,379,765	

Einnahme aus Neben-Erträgen.

Die Neben-Erträge brachten auf:

am Lokal-Verkehr . 660,954 Thlr. 3 Sgr. 2 Pf. oder $86_{,98}$ % gegen 552,053 Thlr. 4 Sgr. 2 Pf. oder $94_{,42}$ %
„ Verbands-Verkehr 98,926 = 22 = 8 = „ $13_{,02}$ % „ 32,637 = 4 = 8 = „ $5_{,38}$ %
in Summa 759,880 = 25 = 10 = gegen 584,690 = 8 = 10 = in 1872,
also mehr im Local-Verkehr . 108,900 Thlr. 29 Sgr. — Pfg. oder $19_{,73}$ %
„ „ „ Verbands-Verkehr 66,289 „ 18 „ — „ „ $203_{,11}$ %.

Von den Nebenerträgen kommen im Durchschnitt auf jeden Centner Gut $0_{,91}$ Pfg., und auf jeden Centner und Kilometer $0_{,02}$ Pfg.

Vertheilung der Gesammt-Einnahme nach Procenten.

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

auf Postgut	$0_{,3}$ %	gegen	$0_{,3}$ %	
„ Eilgut	$2_{,7}$ %	„	$3_{,0}$ %	
„ Gut der Normalklasse	$5_{,7}$ %	„	$5_{,3}$ %	
„ „ „ ermäßigten Klasse	$9_{,4}$ %	„		
„ „ in Wagenladungen à 100 Ctr.	$19_{,6}$ %	„	$49_{,0}$ %	
„ „ „ „ à 200 „	$20_{,0}$ %	„		
„ Eisenbahn-Fahrzeuge	$0_{,4}$ %	„		
„ Steinkohlen und Coaks	$33_{,4}$ %	„	$34_{,5}$ %	
„ Bau-Dienstgut	$1_{,3}$ %	„	$1_{,2}$ %	
„ Vieh	$1_{,6}$ %	„	$1_{,5}$ %	
„ Nebenerträge	$5_{,6}$ %	„	$5_{,2}$ %	in 1872.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Gesammt-Ertrag des Güter-Verkehrs.

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

in 1873: 13,577,122 Thlr. 13 Sgr. 9 Pfg. und pro Kilometer Bahn 13,227 Thlr.
in 1872: 11,163,800 „ 21 „ — „ „ „ „ „ 11,975 „
also in 1873 mehr: 2,413,321 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg. und pro Kilometer Bahn 1,252 Thlr.

Rangiren der Monate in Frequenz und Einnahme.

Die Monate rangiren:

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

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

Die verschiedenen beförderten Gütermassen ergeben sich aus der Anlage 22.

Beförderte Güter nach Gattungen.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

C. Telegraphen-Verkehr.

Privat-Depeschenverkehr und Ertrag.

Die Anzahl der beförderten Privat-Depeschen betrug 182,981 gegen 142,901 im Jahre 1872, also mehr 40,080, oder $28_{,05}$ Procent.

Die Brutto-Einnahme belief sich auf 36,673 Thlr. 22 Sgr. 10 Pfg. gegen 28,938 Thlr. 2 Sgr. 8 Pfg., also mehr 7,735 Thlr. 20 Sgr. 2 Pfg. oder $26_{,74}$ Procent.

Von der Brutto-Einnahme ad	36,673	Thlr.	22	Sgr.	10	Pfg.
wurden an die Reichs-Telegraphen-Verwaltung und an fremde Bahnverwaltungen als Gebühren-Antheil abgeführt	9,350	"	19	"	11	"
von der verbleibenden Summe ad	27,323	Thlr.	2	Sgr.	11	Pfg.
wurden an die Telegraphen-Beamten 10 Procent als Remuneration gezahlt	2,732	"	9	"	3	"
so daß als Brutto-Ueberschuß bleiben	24,590	Thlr.	23	Sgr.	8	Pfg.

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

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

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn	21,014	Thlr.	11	Sgr.	5	Pfg.
" " Ruhr-Sieg Eisenbahn	2,609	"	23	"	4	"
" " Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	320	"	7	"	11	"
" " Obere Ruhrthal Bahn	509	"	1	"	9	"
" " Strecke Odenkirchen-Düren-Stolberg	137	"	9	"	3	"

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

Staats-Depeschenverkehr und Reichs-Telegraphen-Stationen.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

Anlagen 8 bis 11.

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

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

A. Personen-Wagen.

Leistungen der eigenen Personenwagen.

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

auf der	Bergisch-Märkischen Bahn	52,945,970	Achskilometer,
„ „	Ruhr-Sieg Bahn	3,144,284	„
„ „	Letmathe-Iserlohner Zweigbahn . .	271,789	„
„ „	Strecke Schwerte-Bestwig	3,315,798	„
„ „ „	Bestwig-Warburg	2,627,655	„
„ „ „	Jülich-Düren-Stolberg . . .	632,541	„
	in Summa .	62,938,037	Achskilometer

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

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

Leistungen fremder Personenwagen.

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

Unterhaltung u. Reparatur der Personenwagen.

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

Es betrugen die Unterhaltungskosten pro Achskilometer:

		in Procenten der Beschaffungskosten:	in Procenten der Einnahme:
in 1873	$0_{/91}$ Pf.	$10_{/51}$	$4_{/20}$
in 1872	$0_{/74}$ „	$8_{/81}$	$3_{/74}$
mithin in 1873 mehr	$0_{/17}$ Pf.	$1_{/70}$	$0_{/46}$.

Ueber die größeren Reparaturen und Ersatzstücke ist Folgendes anzuführen:

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Es wurden im Ganzen 422 Paar Räder abgedreht.

Schmieren der Personenwagen.

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

Für das Achskilometer ergiebt sich

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

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

Putzen der Personenwagen.

Zum Putzen wurden verwendet:

25,735 Kilogr. Putzwolle und 2,341 Kilogr. Seife
gegen 18,946 " " " 1,545 " " in 1872

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

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

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

Achsbrüche. **Anlage 14.**

Die vorgekommenen Achsbrüche ergeben sich aus Anlage 14.

B. Gepäck- und Güter-Wagen.

Leistungen der eigenen Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

1) die 266 Gepäckwagen incl. der 20 comb. Post- und Gepäckwagen:

auf der	Bergisch-Märkischen Bahn . .	18,371,881 Achskilometer.
" "	Ruhr-Sieg Bahn	2,046,375 "
" "	Letmathe-Iserlohner Zweigbahn .	80,852 "
" "	Strecke Bestwig-Schwerte . .	1,383,831 "
" "	Bestwig-Warburg . .	1,117,125 "
" " "	Jülich-Düren-Stolberg .	158,625 "
	Summa .	23,158,689 Achskilometer

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

M

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2) die 17,729 Güterwagen:

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

in 1872.

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

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

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

Leistungen der fremden Gepäck- und Güterwagen.

Von fremden Wagen wurden durchlaufen auf der eigenen Bahn:

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Eisenbahn und Wagen-Eigenthümer.	Von Bergisch-Märkischen Wagen sind auf den nebenbezeichneten Bahnen zurückgelegt Kilometer.	Die Wagen der nebenbezeichneten Bahnen haben auf der Berg.-Märk. Bahn zurückgelegt Kilometer.
1	Altona-Kieler Bahn	139,234	46,398
2	Aussig-Teplitzer Bahn	27,222	30,887
3	Alföld-Fiumaner Bahn	466	156,315
4	Badische Staatsbahn	630,602	213,873
5	Bayerische Ostbahn	618,527	490,189
6	Bayerische Staatsbahn	2,643,078	1,775,506
7	Bebra-Hanauer Bahn	1,795,954	3,503,387
8	Belgische Staatsbahn	6,284,752	6,729,709
9	Berlin-Anhalter Bahn	256,832	468,573
10	Berlin-Görlitzer Bahn	401,226	17,908
11	Berlin-Hamburger Bahn	59,805	108,941
12	Berlin-Potsdam-Magdebg. Bahn	7,111,981	9,554,599
13	Berlin-Stettiner Bahn	448,989	329,168
14	Böhmische Nordbahn	—	6,379
15	Böhmische Westbahn	139,985	76,761
16	Braunschweigische Bahn	11,463,140	6,948,599
17	Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn	62,848	29,948
18	Buschtéhrader Bahn	22,605	6,134
19	Cöln-Mindener Bahn	19,031,403	17,428,922
20	Crefeld-Kreis-Kempener Bahn	40,980	141,794
21	Duz-Bodenbacher Bahn	3,001	—
22	Elsaß-Lothringische Reichsbahn	2,080,616	1,317,133
23	Frankfurt-Hanauer Bahn	1,134	—
24	Friedr.-Franz Bahn (Mecklenbg.)	9,672	34,859
25	Galizische Carl-Ludwigs Bahn	20,535	14,164
26	Graz-Köflacher Bahn	797	—
27	Grand-Central-Belge Bahn	2,052,317	5,435,211
28	Halle-Casseler Bahn	751,104	1,454,033
29	Halle-Sorau-Gubener Bahn	96,489	26,496
30	Hannoversche Staatsbahn	5,794,270	4,958,244
31	Neustädter-Hütten-Wagen	—	28,593
32	Hannover-Altenbeken	3,190,819	13,299,581
33	Hessische Ludwigsbahn	760,779	1,136,580
34	Homburger Bahn	37,403	4,773
35	Kaiserin-Elisabeth Bahn	100,343	34,506
36	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	95,740	113,383
37	Kaiser-Franz-Joseph Bahn	60,275	901,698
38	Leipzig-Dresdener Bahn	2,263,226	1,805,042
39	Lübeck-Büchener Bahn	100,040	34,663
	Latus	68,598,189	78,662,949

Laufende Nr.	Eisenbahn und Wagen-Eigenthümer.	Von Bergisch-Märkischen Wagen sind auf den nebenbezeichneten Bahnen zurückgelegt Kilometer.	Die Wagen der nebenbezeichneten Bahnen haben auf der Berg.-Märk. Bahn zurückgelegt Kilometer.
	Transport	68,598,189	78,662,949
40	Lüttich-Mastrichter Bahn	701,425	1,037,889
41	Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn	5,262	—
42	Magdeburg-Halberstadter Bahn	4,326,574	4,251,507
43	Magdeburg-Leipzig-Cöthen-Halle Bahn	33,060	1,032,673
44	Main-Neckar Bahn	839,584	811,530
45	Main-Weser Bahn	3,632,430	4,178,832
46	Märkisch-Posener Bahn	161,131	49,496
47	Nassauische Bahn	345,515	2,241,785
48	Niederländische Rheinbahn	643,234	1,140,865
49	Niederländische Staatsbahn	1,412,362	3,856,657
50	Niederschles.-Märkische Bahn	1,714,142	707,726
51	Nordhausen-Erfurter Bahn	87,468	344,257
52	Oberhessische Bahn	188,427	511,056
53	Oberschlesische Bahn	450,545	167,153
54	Oesterreichische Staatsbahn	770,558	5,748,420
55	Oesterr. Süd.- u. Nordwestbahn	530,300	328,353
56	Oldenburgische Bahn	157,670	282,903
57	Ostpreußische Südbahn	—	880
58	Pilsen-Briesen (Komotau)	4,934	—
59	Pfälzische Bahnen	204,434	263,598
60	Prag-Duz	3	—
61	Preußische Ostbahn	1,135,265	798,850
62	Rechte Oder-Ufer Bahn	23,230	23,733
63	Rheinische Bahn	6,860,771	9,156,069
64	Rhein-Nahe u. Saarbrücker Bahn	525,657	452,660
65	Sächsische Staatsbahn	2,047,182	1,914,717
66	Schweizer Bahnen	28,693	—
67	Süd-Norddeutsche Verbindungs-Bahn	56,763	—
68	Thüringer Bahn	12,798,422	—
69	Thüringer-Gera-Eichicht-Gotha-Leinefeld- und Werra Bahn	—	22,893,451
70	Turnau-Kralup-Prager Bahn	171	—
71	Theiß-Arad-Temesvarer Bahn	—	174,718
72	Ungarische Staatsbahn	955	68,301
73	Vorarlberger Bahn	185	—
74	Warschau-Wien-Bromberger Bahn	78,419	6,794
75	Westfälische Bahn	17,391,874	19,066,521
76	Württembergische Staatsbahn	337,997	55,054
	Summa	126,092,831	160,229,397

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

Die Unterhaltungskosten betrugen:

	pro Achskilometer:	in Procenten der Beschaffungskosten:	in Procenten der Einnahme:
in 1873	$0_{,87}$ Pfg.	$5_{,12}$	$6_{,43}$
„ 1872	$0_{,68}$ „	$4_{,53}$	$5_{,96}$
mithin in 1873 mehr	$0_{,19}$ Pfg.	$0_{,59}$	$0_{,47}$

Es fanden folgende größere Reparaturen statt:

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Schmieren der Gepäck- und Güterwagen.

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

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

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

der fremden Wagen auf eigener Bahn	153,037,421	„
„ „ Postwagen „ „ „	6,674,138	„
in Summa:	459,457,634	Achskilometer.

Reinigen und Putzen der Gepäck- und Güterwagen.

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

Zum Putzen der Gepäck- und Postwagen wurden verwendet:

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

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

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

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

Bei der Vertheilung des Putzmaterials und der Kosten hierfür, sowie der Putzerlöhne sind zur Berechnung gezogen die von den eigenen Gepäckwagen zurückgelegten: 23,158,689 Achskilometer,

die von den fremden desgl.	13,592,823	„
„ „ „ Postwagen desgl. . . .	6,674,138	„
also in Summa	33,425,650	Achskilometer.

Achsbrüche.

Die vorgekommenen Achsbrüche ergeben sich aus Anlage 14.

C. Locomotiven und Tender.

Leistungen der Locomotiven.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

An Wegstrecken wurden gefahren von eigenen Locomotiven auf eigener Bahn:

in den Courier- und Schnellzügen	769,579,5	Kilometer gegen	551,483,5	Kilometer
" " Personenzügen . . .	4,009,784,3	" "	3,450,898,8	"
" " Güter- u. gemischten Zügen	6,656,846,3	" "	5,686,297,0	"
" " Arbeitszügen	220,021,5	" "	220,542,0	"
von Reserve-Maschinen als Vorspann	890,436,0	" "	613,695,3	"
Summa . . .	12,546,667,6	Kilometer gegen	10,522,916,6	Kilometer
als leere Maschinen wurden gefahren	1,488,939,0	" "	1,023,839,3	"
so daß sich ergeben	14,035,606,6	Kilometer gegen	11,546,755,9	Kilometer.

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

	Nutz-Kilometer.		Nutz-Kilometer.	Leer-Kilom.		Leer-Kilom.
Bergisch-Märkische Bahn	11,281,117,6	gegen	9,270,477,3	1,347,267,7	gegen	873,326,3
Ruhr-Sieg Eisenbahn	1,218,279,0	"	1,202,628,0	127,719,8	"	135,409,5
Letmathe-Iserl. Zweigbahn	47,271,0	"	49,811,3	13,951,5	"	15,103,5
Summa . . .	12,546,667,6	gegen	10,522,916,6	1,488,939,0	"	1,023,839,3

Außerdem sind von den auf fremden Bahnen in Verwendung gewesenen eigenen Locomotiven bis ult. 1873 114,426,8 Kilometer zurückgelegt und zwar: bei dem Militär-Transport auf der Main-Weser Bahn zwischen Frankfurt a./M. und Cassel 3,181,5 Kilometer; auf der Belgischen Staatsbahn zwischen Landesgrenze und Welkenraedt 68,314,5 Kilometer, sowie auf der Thüringischen Eisenbahn zwischen Gerstungen und Eisenach 42,930,8 Kilometer. Mit leerer Maschine wurden auf der Belgischen Staatsbahn 615,0 Kilometer und auf der Thüringischen Bahn 3,995,3 Kilometer gefahren.

Es sind gefahren pro Locomotive:

1873 in	248,1	Dienstagen	21,862	Loc.-Kilom.,	19,543	Nutz-Kilom.
1872 "	251,8	"	22,291	"	20,315	"
also im Jahre 1873 weniger	3,7	"	429	"	772	"

ferner pro Dienstag und Locomotive:

in 1873	88	Loc.-Kilom,	79	Nutz-Kilom.,
" 1872	89	"	81	"
also in 1873 weniger	1	Kilometer,	2	Nutz-Kilometer.

Locomotiv-Rangirdienst.

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

Der größte Theil dieses Dienstes ist durch 175 Rangirmaschinen geleistet, von denen 4 in Aachen, 1 in Herzogenrath mit Kohlscheidt, 5 in M.-Gladbach, 1 in Viersen, 1 in Crefeld, 4 in Homberg,

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Rechnet man jede der geleisteten 914,133 Rangirstunden zu einer Locomotivmeile, so sind zuzüglich der erwähnten Kilometer im Ganzen 20,891,604,0 Kilometer gegen 1,6848,348,8 Kilometer m Jahre 1872 gefahren, und stellt sich alsdann die Dienstleistung:

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

Größte Leistungen einzelner Locomotiven.

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

Es wurden gefahren:	von den nachbenannten Maschinen in 1873.	Meilen:	in 1872.	Meilen:	in 1871.	Meilen:
Im Personenzugdienste	Dosse	8,508,0	Seine	8,893,1	Baar	8,412,0
	Inster	7,955,8	Ilm	8,819,2	Mosel	7,728,4
	Unstrut	7,892,5	Pleiße	8,728,8	Nahe	7,722,1
	Pleiße	7,882,1	Waag	8,602,8	Hübener	7,650,8
	Beresina	7,685,8	Hübener	8,348,5	Havel	7,462,7
	Dievenow	7,470,3	Bober	8,298,2	Main	7,456,6
	Regnitz	7,236,2	Nahrbach	8,174,3	Ostermann	7,421,6
	Seine	7,175,2	Bode	7,992,4	Mur	7,400,7
Im Güterzugdienste	Nro. 661	5,635,2	Nr. 426	5,462,0	Arolsen	5,392,3
	„ 651	5,493,5	„ 450	5,426,3	Nro. 378	5,264,3
	„ 482	5,425,7	„ 447	5,246,7	Arnheim	5,105,1
	Paderborn	5,231,6	„ 483	5,228,4	Styrum	4,873,5
	Nro. 475	5,138,4	Lüttich	5,023,9	Königgrätz	4,852,2
	„ 462	5,093,9	Nr. 471	4,996,5	Graefrath	4,762,9
	„ 477	5,059,5	Oege	4,948,3	Aprath II	4,676,0

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

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

Mit allen Zügen sind gefördert:

bei den Courier- und Schnellzügen	6,994,269	Achskilometer
„ „ Personenzügen	95,155,753	„
„ „ Güterzügen	351,995,278	„
„ „ Arbeitszügen	5,312,335	„
in Summa	459,457,635	Achskilometer;
von den Zugmaschinen allein	405,546,570	Achsklm. oder 54,072,876 Achsmeilen,
von den Zugmaschinen mit Vorspann	53,911,065	„ „ 7,188,142 „

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Der den Zugmaschinen geleistete Vorspann vertheilt sich in 38,471,775 gefahrene Achskilometer auf horizontaler Bahn und 15,439,290 gefahrene Achs-Kilometer bei Steigungen. Von jeder der 642 Locomotiven wurden im Durchschnitt 715,666 Achs-Kilometer gefördert und ist hierbei die Achse zu circa 100 Ctr. brutto angenommen. Im Jahre 1872 wurden gefördert überhaupt 376,787,325 Achs-Kilometer und pro Locomotive 695,179,6 Achskilometer, also im Jahre 1873 pro Locomotive mehr 20,486,6 Achskilometer.

Es mußte Vorspann gegeben werden bei 53,911,065 Achskilometern oder bei 11,7 Procent der überhaupt geförderten 459,457,635 Achskilometer, gegen 11,2 Procent im Vorjahre.

Heizmaterial und dessen Kosten.

An Heizmaterial — halbfette melirte Flammkohle — war erforderlich:

202,613,000,0 Klg. gegen 150,427,630,0 Klg. in 1872 für den regelmäßigen Fahr- und Rangirdienst,

34,114,600,0 „ „ 23,281,390 „ „ „ zum Anheizen und Stationiren,

also überhaupt 236,727,600,0 Klg. gegen 173,709,020 Klg. in 1872 im Werthe von 1,149,471 Thlr. 27 Sgr. 1 Pfg. incl. 24,631 Thlr. 24 Sgr. — Pfg. Kosten für 11,474,17 Cbm. Holz, welches zum Anheizen verwandt wurde. Im Jahre 1872 betrug der Werth der verwendeten Heizmaterialien 761,954 Thlr. 26 Sgr. 6 Pfg., also in 1873 mehr 387,517 Thlr. — Sgr. 7 Pfg.

Es ergeben sich pro Nutzkilometer:

in 1873 18,70 Kilogramm Kohlen im Werthe von 32,68 Pfg.,
„ 1872 16,51 „ „ „ „ „ „ 26,07 „

also in 1872 mehr . 2,19 Kilogramm Kohlen im Werthe von 6,61 Pfg.

Unterhaltung und Reparatur der Locomotiven.

Die laufende Reparatur erforderte:

für Ersatzstücke	257,970 Thlr.	21 Sgr.	8 Pfg.
für die übrige Reparatur	620,759 „	16 „	8 „
in Summa also .	878,730 Thlr.	8 Sgr.	4 Pfg.
für altes Material sind in Rückeinnahme gekommen	62,233 „	1 „	4 „
so daß nach Kürzung derselben an Kosten für Ersatzstücke und Reparatur überhaupt bleiben	816,497 Thlr.	7 Sgr.	— Pfg.

Es ergeben sich pro Nutzkilometer:

für Ersatzstücke	0,61 Sgr.	gegen	0,44 Sgr.	in 1872
für die übrige Reparatur	1,47 „	gegen	1,33 „	in 1872
zusammen	2,08 Sgr.	gegen	1,77 Sgr.	in 1872.
und nach Abzug der Rück-Einnahme für altes Material	1,93 „	gegen	1,61 „	in 1872.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Kosten für Putzen und Schmieren der Locomotiven.

Die Kosten für Putzen und Schmieren der Locomotiven und Tender betrugen pro Nutz-Kilometer:

	an Schmiermaterial:	für Schmieren und Putzen:
in 1873	$0_{,035}$ Kilogramm	$8_{,68}$ Pfg.
in 1872	$0_{,033}$ "	$8_{,74}$ "
also in 1873	mehr $0_{,002}$ Kilogramm	weniger $0_{,06}$ Pfg.

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

Gesammt-Unterhaltungskosten.

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

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

Achsbrüche.

Die vorgekommenen Achsbrüche ergeben sich aus Anlage 14.

Kosten der Zugkraft.

Die Kosten der Zugkraft ergeben sich aus Anlage 12 und betragen dieselben hiernach 3,030,363 Thlr. 6 Sgr. 11 Pf. gegen 2,387,811 Thlr. 2 Sgr. 5 Pf., also mehr 642,552 Thlr. 4 Sgr. 6 Pf. und pro Nutzkilometer 7 Sgr. $2_{,95}$ Pf. gegen 6 Sgr. $9_{,69}$ Pf., also mehr $5_{,26}$ Pf. oder $6_{,44}$ Procent.

Anlage 12.

D. Werkstättenbetrieb.

Werkstättendienst.

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

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

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

Haupt-Werkstätten befinden sich:

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht der in den Werkstätten beschäftigt gewesenen Arbeiter.

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

Laufende Nr.	Bezeichnung der Werkstätten.	Anzahl der durchschnittlich beschäftigt gewesenen Handwerker.	Handarbeiter	In Summa Arbeiter.	Geleistete Tagewerke in Tagelohn.	in Accord.	in Summa.	Es wurden gezahlt für Lohnarbeiten. Thlr.	S.	P.	für Accordarbeiten. Thlr.	S.	P.	in Summa. Thlr.	S.	P.	Durchschnittlich pro Tag in Lohn. Sgr.	in Accord. Sgr.	in Summa. Sgr.	Bemerkungen.
1	Aachen M.	5	—	5	1,414	—	1,414	1,240	27	1	—	—	—	1,240	27	1	26,3	—	26,3	
2	Aachen T.	36	3	39	11,632	294	11,926	10,048	19	7	312	29	4	10,361	18	11	25,9	31,9	26,0	
3	Herzogenrath	1	1	2	719	—	719	714	3	—	—	—	—	714	3	—	29,9	—	29,9	
4	M.-Gladbach	39	8	47	12,652	1,148	13,800	9,655	3	6	1,472	25	—	11,127	28	6	22,9	38,4	24,2	
5	Crefeld	291	50	341	48,764	62,228	110,992	34,975	27	7	79,165	6	—	114,141	3	7	21,5	38,2	30,8	
6	Homberg	19	3	22	7,810	281	8,091	6,156	27	6	339	16	11	6,496	14	5	23,6	36,3	24,1	
7	Neuß	7	—	7	2,001	—	2,001	1,711	15	6	—	—	—	1,711	15	6	25,6	—	25,6	
8	Venlo	1	—	1	143	—	143	114	12	—	—	—	—	114	12	—	24,0	—	24,0	
9	Jülich	3	—	3	211	—	211	240	29	6	—	—	—	240	29	6	34,2	—	34,2	
10	Obercassel	2	—	2	546	—	546	499	12	—	—	—	—	499	12	—	27,4	—	27,4	
11	Düsseldorf	59	23	82	19,931	7,841	27,772	18,111	23	4	11,824	17	8	29,936	11	—	27,2	45,2	32,3	
12	Hochdahl	1	—	1	215	—	215	200	20	—	—	—	—	200	20	—	28,0	—	28,0	
13	Ohligs-Wald	2	—	2	245	—	245	217	27	6	—	—	—	217	27	6	26,7	—	26,7	
14	Mülheim a. Rh.	43	6	49	11,679	—	11,679	10,497	10	2	—	—	—	10,497	10	2	26,9	—	26,9	
15	Deutz	4	1	5	2,090	—	2,090	1,765	29	—	—	—	—	1,765	29	—	25,4	—	25,4	
16	Kettwig	1	—	1	33	—	33	30	7	6	—	—	—	30	7	6	27,5	—	27,5	
17	Vohwinkel	1	—	1	374	—	374	352	23	—	—	—	—	352	23	—	28,3	—	28,3	
18	Langenberg	127	22	149	36,852	21,711	58,563	29,770	25	7	32,465	17	—	62,236	12	7	24,2	44,8	31,8	
19	Elberfeld	183	45	228	32,262	36,863	69,125	25,802	3	10	50,569	3	3	76,371	7	1	24,0	41,1	33,1	
20	Barmen-Rittershausen	27	6	33	10,650	—	10,650	9,622	7	3	—	—	—	9,622	7	3	27,1	—	27,1	
21	Hagen	48	8	56	16,541	—	16,541	14,477	7	3	—	—	—	14,477	7	3	26,2	—	26,2	
22	Witten	1,006	292	1,298	117,407	257,322	374,729	82,115	8	1	393,586	9	5	475,701	17	6	20,9	45,8	38,1	
23	Dortmunderfeld	4	—	4	828	—	828	761	18	1	—	—	—	761	18	1	27,5	—	27,5	
24	Dortmund	49	24	73	16,755	—	16,775	14,733	11	4	—	—	—	14,733	11	4	26,3	—	26,3	
25	Holzwickede	38	5	43	14,581	671	15,252	12,165	17	3	936	12	—	13,101	29	3	25,0	41,8	25,7	
26	Unna	4	—	4	1,555	—	1,555	1,272	19	9	—	—	—	1,272	19	9	24,5	—	24,5	
27	Hamm	20	1	21	5,634	—	5,634	4,604	11	6	—	—	—	4,604	11	6	24,5	—	24,5	
28	Werl	7	—	7	1,855	—	1,855	1,443	25	6	—	—	—	1,443	25	6	23,3	—	23,3	
29	Soest	48	7	55	17,019	—	17,019	11,949	29	-	—	—	—	11,949	29	—	21,0	—	21,0	
30	Schwerte	8	3	11	5,211	15	5,226	4,511	19	2	19	13	6	4,531	2	8	25,9	38,8	26,0	
31	Arnsberg	131	40	171	35,528	17,518	53,046	29,821	22	6	25,610	28	3	55,432	20	9	25,1	43,8	31,3	
32	Bestwig-Ruttlar	30	8	38	10,665	507	11,172	8,742	23	6	744	9	10	9,487	3	4	24,6	44,0	25,5	
33	Bredelar	3	—	3	1,324	—	1,324	1,020	5	—	—	—	—	1,020	5	—	23,1	—	23,1	
34	Scherfede	20	2	22	6,859	—	6,859	5,738	14	—	—	—	—	5,738	14	—	25,1	—	25,1	
35	Bebra	8	1	9	2,513	—	2,513	1,819	14	—	—	—	—	1,819	14	—	21,8	—	21,8	
36	Hümme	1	—	1	148	—	148	138	7	—	—	—	—	138	7	—	27,9	—	27,9	
37	Gerstungen	4	1	5	1,574	—	1,574	1,249	5	—	—	—	—	1,249	5	—	23,8	—	23,8	
38	Carlshafen	1	1	2	583	—	583	372	11	8	—	—	—	372	11	8	19,2	—	19,2	
39	Langendreer	24	6	30	9,920	—	9,920	8,770	23	—	—	—	—	8,770	23	—	26,5	—	26,5	
40	Bochum	16	2	18	5,193	—	5,193	4,939	15	—	—	—	—	4,939	15	—	28,5	—	28,5	
41	Riemke	1	1	2	779	—	779	701	3	3	—	—	—	701	3	3	27,0	—	27,0	
42	Steele	47	4	51	15,733	—	15,733	14,983	29	7	—	—	—	14,983	29	7	28,5	—	28,5	
43	Essen	3	1	4	1,163	—	1,163	1,028	4	—	—	—	—	1,028	4	—	26,5	—	26,5	
44	Mülheim a. d. Ruhr	14	1	15	2,639	—	2,639	2,508	—	5	—	—	—	2,508	—	5	28,5	—	28,5	
45	Ruhrort Hafen	5	—	5	1,748	—	1,748	1,396	22	3	—	—	—	1,396	22	3	23,9	—	23,9	
46	" Rhein	18	2	20	6,237	—	6,237	5,399	24	11	—	—	—	5,399	24	11	25,9	—	25,9	
47	Duisburg	33	6	39	10,966	—	10,966	10,106	22	11	—	—	—	10,106	22	11	27,6	—	27,6	
48	Oberhausen	10	1	11	3,946	—	3,946	3,411	22	3	—	—	—	3,411	22	3	25,9	—	25,9	
49	Dahlhausen	3	—	3	840	—	840	748	16	—	—	—	—	748	16	—	26,7	—	26,7	
50	Leimathe	1	—	1	309	—	309	282	27	—	—	—	—	282	27	—	27,4	—	27,4	
51	Altena	2	1	3	856	—	856	759	7	6	—	—	—	759	7	6	26,6	—	26,6	
52	Altenhundem	12	2	14	3,873	28	3,901	2,822	24	1	28	9	—	2,851	3	1	21,8	30,3	21,9	
53	Siegen	71	17	88	17,155	9,825	26,980	13,154	6	7	14,480	7	7	27,634	14	2	23,0	44,2	36,5	
	Summa	2,542	605	3,147	538,160	416,252	954,412	419,682	2	9	611,555	24	9	1,031,237	27	6	23,3	44,1	32,4	

Der hohe Lohnsatz ist in Folge der Zulage für auswärtige Beschäftigung entstanden. Wie pos. 3.

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

N

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

E. Traject-Anstalt zu Ruhrort.

Trajectfahrzeuge, deren Verwendung u. Leistungen.

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

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

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

Die Trajectboote Rhein und Ruhr leisteten:

	Tage im Dienst.	Stunden im Dienst.	Anzahl der Fahrten.	Kohlenverbrauch.
das Boot Rhein	361 (2 Tage Reserve)	4,760	2,311	745,000,0 Kilo,
„ „ Ruhr	362 (1 Tag Reserve)	4,700	2,262	728,000,0 „
Summa	723	9,460	4,573	1,473,000,0 Kilo,
dagegen im Jahre 1872:				
das Boot Rhein	345	4,433	2,240	701,500,0 Kilo,
„ „ Ruhr	360	4,672	2,379	668,000,0 „
Summa	705	9,105	4,619	1,369,500,0 Kilo.

Es ergibt sich hiernach eine Zunahme in der Zahl der Fahrtage um $2_{/55}$, in der Zahl der Stunden um $3_{/80}$, eine Abnahme in der Zahl der Fahrten um $1_{/00}$ und eine Zunahme im Kohlenverbrauch um $7_{/56}$ Procent.

Pro Fahrt und Tag ergeben sich im Jahre 1873:

	pro Tag		pro Fahrt	Kohlen-Verbrauch	
	Fahrten.	Dienst-Stunden.	Dienst-Stunden.	pro Fahrt.	pro Stunde.
für das Boot Rhein	$6_{/40}$	$13_{/19}$	$2_{/06}$	$322_{/37}$ Kilo	$156_{/51}$ Kilo
„ „ „ Ruhr	$6_{/25}$	$12_{/98}$	$2_{/08}$	$321_{/84}$ „	$154_{/89}$ „
im Durchschnitt	$6_{/33}$	$13_{/09}$	$2_{/07}$	$322_{/11}$ Kilo	$155_{/70}$ Kilo
dagegen im Jahre 1872:					
für das Boot Rhein	$6_{/49}$	$12_{/85}$	$1_{/98}$	$313_{/17}$ Kilo	$158_{/24}$ Kilo
„ „ „ Ruhr	$6_{/60}$	$12_{/98}$	$1_{/96}$	$280_{/79}$ „	$142_{/97}$ „
im Durchschnitt	$6_{/56}$	$12_{/92}$	$1_{/97}$	$296_{/98}$ Kilo	$150_{/61}$ Kilo.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Wagen wurden trajectirt:

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

Reparatur der Traject-Fahrzeuge.

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

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

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

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

6. Gas-Anstalt zu Witten.

Anlage-Capital.

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

Das Gesammt-Bau-Capital beträgt	26,672	Thlr.	22	Sgr.	5 Pfg.
Bereits abgeschrieben sind die Ueberschüsse der Jahre 1864/1872 mit	21,077	„	15	„	3 „
so daß Ende 1872 ein Anlage-Capital verblieb von	5,595	Thlr.	7	Sgr.	2 Pfg.

Betriebs-Resultate.

Die Betriebskosten betrugen im Jahre 1873:

für Kohlen incl. Bestände aus 1872	5,800	Thlr.	25	Sgr.	6 Pfg.
„ Unterhaltung der Oefen	663	„	25	„	8 „
„ „ „ Gebäude	6	„	14	„	5 „
„ „ „ Maschinen und Geräthe . . .	296	„	12	„	1 „
„ Arbeitslohn	1,316	„	6	„	6 „
an sonstigen Ausgaben.	371	„	9	„	7 „
Summa . . .	8,455	Thlr.	3	Sgr.	9 Pfg.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Hiervon sind zu kürzen:
für die gewonnenen und veräußerten Nebenproducte an Coaks und Theer . . . . . 1,192 Thlr. — Sgr. — Pfg.
wovon jedoch in Abzug gehen die aus dem Jahre 1872 übernommenen Bestände zum Werthe von . 583 „ 5 „ 6 „
so daß bleiben 608 Thlr. 24 Sgr. 6 Pfg.
und der Werth der ult. 1873 verbliebenen und in 1874 übernommenen Bestände an Kohlen, Coaks und Theer mit . . . . . 1,437 „ — „ — „
2,045 Thlr. 24 Sgr. 6 Pfg.
mithin sich noch ergeben . . . 6,409 Thlr. 9 Sgr. 3 Pfg.

An Gas wurden
aus dem Jahre 1872 übernommen . . . . . 13,466 Cubikfuß,
und im Jahre 1873 producirt . . . . . 4,717,900 „
Summa 4,731,366 Cubikfuß.
In das Jahr 1874 wurden übernommen . . . . . 22,525 „
mithin wurden im Jahre 1873 verbraucht . . . . . 4,708,841 Cubikfuß,
und zwar:
in der Central-Werkstatt . . . . . 2,848,507 Cubikfuß,
„ den Stations-Locales und für Bahnlaternen . . . 1,069,755 „
„ den Locomotivschuppen und für Wasserkrahnlaternen . 678,979 „
„ der Gas-Anstalt . . . . . 111,600 „

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

in der Werkstatt . . . . . 493,270 Stunden,
in den Stations- 2c. Locales . . 187,901 „
in den Locomotivschuppen 2c. . . 131,310 „
in der Gas-Anstalt . . . . . 18,600 „
überhaupt . . 831,081 Stunden.

Productions-Kosten.

Für das producirte Gas ad 4,717,900 Cubikfuß oder 145,858,6 Cubikmeter berechnen sich die Productionskosten nach den vorermittelten Betriebskosten ohne Zinsen des Anlage-Capitals auf 15,8 Pfg. pro Cubikmeter und einschließlich 5 Procent Zinsen:

von dem ursprünglichen Anlage-Capital ad 26,672 Thlr. 22 Sgr. 5 Pfg. auf . . . . . 1 Sgr. 7,1 Pfg.
von dem ult. 1872 verbliebenen Anlage-Capital ad 5,595 Thlr. 7 Sgr. 2 Pfg. auf . . . . 1 „ 4,5 „
} pro Cubikmeter.

Betriebs-Ueberschuß.

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

im	I. Quartal	75 Thlr.	— Sgr.	6 Pfg.	Ueberschuß,			
„	II. „	— „	— „	— „	„		129 Thlr.	5 Sgr. 8 Pfg. Zuschuß.
„	III. „	562 „	29 „	8 „				
„	IV. „	707 „	8 „	11 „	„			
	Summa .	1,345 Thlr.	9 Sgr.	1 Pfg.	Ueberschuß,	129 Thlr.	5 Sgr. 8 Pfg.	Zuschuß

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

und nach Abzug des Zuschusses pro II. Quartal als Jahres-Ueberschuß 1,216 Thlr. 3 Sgr. 5 Pfg. oder $21_{,7}$ Procent des Ende 1872 verbliebenen resp. $4_{,5}$ Procent des ursprünglichen Anlage-Capitals.

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

7. Imprägnir-Anstalt zu Baal.

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

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

Betriebs-Kosten.

Die Betriebskosten der Anstalt betrugen:

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

Die Einnahme für verkaufte Neben-Producte betrug

	5,546 Thlr.	16 Sgr.	— Pfg.
Erlös für Asphalt-Platten	1,748 „	28 „	2 „
die auf das Jahr 1874 übernommenen Bestände haben einen Geldwerth von	7,072 „	20 „	6 „
so daß von den Betriebs-Ausgaben zurückzurechnen sind	14,368 „	4 „	8 „
mithin die Imprägnirkosten betragen	8,945 Thlr.	9 Sgr.	1 Pfg.

Betriebs-Resultate.

Imprägnirt sind:

525 Telegraphenstangen	= $74_{,40}$ Cub.-Met.	gegen 248 Telegraphenstangen,
29,694 Querschwellen	= $3,270_{,70}$ „ „ „	26,340 Querschwellen,
1,702 Weichen- u. Kreuzungshölzer	= $297_{,85}$ „ „ „	1,727 Weichenschwellen,
20,246 Pfähle zu Bahnhofs-Einfriedigungen	= $209_{,95}$ „ „ „	10,000 Pfähle,
in Summa	$3,850_{,9}$ Cub.-Meter	

gegen $3,132_{,6}$ Cubikmeter.

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

8. Finanzielle Ergebnisse.

Anlage 27.

Gesammt-Einnahme und Ausgabe.

Der Betriebs-Rechnungs-Abschluß wird unter Nr. 27 der Anlagen beigefügt.

Nach demselben ergibt sich folgende Gesammt-Einnahme und Ausgabe gegenüber den Resultaten des Jahres 1872:

	Betrag in 1873. Thlr.	S.	P.	In Procenten der Gesammt-Summe.	Für das Kilometer Bahn. Thlr.	Betrag in 1872. Thlr.	S.	P.	In Procenten der Gesammt-Summe.	Für das Kilometer Bahn. Thlr.	In 1873 Thlr.	S.	P.	In Procenten.	Die Ausgabe betrug in Procenten der Gesammt-Einnahme in 1873	1872.
Einnahme.																
Personen-Verkehr . . .	4,048,685	7	9	21,60	3,944	3,231,041	—	1	20,39	3,466	mehr 817,644	7	8	25,31	—	—
Güter-Verkehr	13,577,122	13	9	72,42	13,224	11,163,800	28	—	70,17	11,975	2,413,321	15	9	21,62	—	—
Extraordinarien . . .	1,120,426	27	10	5,98	1,095	1,447,207	17	11	9,14	1,552	weniger 326,780	20	1	22,58	—	—
Gesammt-Summe .	18,746,234	19	4	100	18,263	15,842,049	16	—	100	16,993	mehr 2,904,185	3	4	18,33	—	—
Ausgabe.																
Allgemeine Verwaltung .	863,749	23	3	7,48	841	665,136	2	3	7,69	713	198,613	21	—	29,86	4,60	4,20
Bahn-Verwaltung . .	3,396,505	22	2	29,40	3,309	2,645,430	—	9	30,57	2,838	751,075	21	11	28,39	18,12	16,70
Transport-Verwaltung .	7,291,600	7	2	63,12	7,104	5,342,662	19	9	61,74	5,731	1,948,937	17	5	36,48	38,90	33,72
Gesammt-Summe .	11,551,855	22	7	100	11,254	8,653,228	22	3	100	9,282	2,898,627	—	4	33,50	61,62	54,62

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

Gesammt-Ausgabe nach den Etats-Titeln.

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

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

Betrag der Steigerung der Einnahmen und Ausgaben.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Prozentsatz der Ausgabe von der Einnahme.

Die Gesammtausgabe nahm von der Gesammteinnahme in Anspruch $61_{/62}$ Prozent, gegen $54_{/62}$ Prozent in 1872, $47_{/45}$ Prozent in 1871 und $43_{/67}$ Prozent in 1869, also mehr gegen 1872 $7_{/00}$ Prozent. Werden den gesammten Betriebs-Ausgaben die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfond mit 1,904,548 Thlr. 23 Sgr. zugerechnet, so betragen solche 13,456,404 Thlr. 15 Sgr. 7 Pfg. gegen 10,295,036 Thlr. 27 Sgr. 3 Pfg., haben sich also um 3,161,367 Thlr. 18 Sgr. 4 Pfg. vermehrt und $71_{/78}$ Prozent von der Gesammteinnahme gegen $64_{/99}$ Prozent im Jahre 1872, $59_{/23}$ Prozent in 1871 und $54_{/96}$ Prozent in 1869 absorbirt; die Steigerung gegen 1872 beträgt somit $6_{/79}$ Prozent.

Erläuterung der Mehr- resp. Minder-Einnahme.

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

Die Erhöhung des Normal-Etats für die Besoldungen verursachte eine Mehr-Ausgabe

in 1872	gegen 1871	von rot.	297,000	Thlr.
„ 1873	„ 1872	„ „	63,000	„

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

Die Lohnerhöhungen betrugen:

für Bahnarbeiter in	1872	63,860	Thlr.
„ „ „	1873	123,690	„
für Güterboden-, Bahnhofs- ꝛc. Arbeiter „	1872	78,677	„
„ „ „ „	1873	90,043	„
für Werkstätten-Arbeiter „	1872	72,325	„
„ „ „	1873	104,875	„
Es ergeben sich also als Mehr-Ausgabe gegen das Jahr 1871 rot.	1,209,000	Thlr.

wovon 512,000 Thlr. auf das Jahr 1872 und 697,000 Thlr. auf das Jahr 1873 fallen. Oder, wenn die Verwaltung das im Jahre 1873 verwendete Personal noch mit den Gehältern und Löhnen des Jahres 1871 hätte besolden können, so würden 1,209,000 Thlr. im Jahre 1873 weniger ausgegeben worden sein, circa $2\frac{1}{2}$ Proz. hätten in diesem Falle an Dividende auf das im Jahre 1873 an der Betriebs-Rechnung betheiligte Actien-Capital mehr vertheilt werden können.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

Es betrug nämlich der Kostenpreis pro Centner Kohlen: in 1869 = 2 Sgr. 6 Pf., in 1870 = 3 Sgr. 9 Pf., in 1871 = 4 Sgr. $8_{/3}$ Pf., in 1872 = 5 Sgr. $4_{/6}$ Pf., in 1873 = 6 Sgr. $10_{/6}$ Pf., also Steigerung gegen 1869 = 4 Sgr. $4_{/6}$ Pf., oder $175_{/33}$ Procent.

Die Kohlen pro Nutzmeile stellten sich auf: in 1869 = $85_{/92}$ Pf., in 1870 = $94_{/53}$ Pfg., in 1871 = $133_{/05}$ Pf., in 1872 = $200_{/40}$ Pf. und in 1873 = $245_{/13}$ Pf.; es ist also eine Steigerung eingetreten gegen 1869 um $159_{/21}$ Pf., also um $185_{/30}$ Procent.

Der Verbrauch pro Nutzmeile, incl. Rangiren, Leerfahrten, Anheizen und Stationiren betrug in 1869 = $1_{/86}$ Centner, in 1870 = $2_{/02}$ Centner, in 1871 = $2_{/18}$ Centner, in 1872 = $2_{/49}$ Centner und in 1873 = $2_{/80}$ Centner, so daß die Steigerung beträgt gegen 1869 = $0_{/94}$ Centner oder $50_{/54}$ Procent.

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

Vertheilungsmodus für die Einnahmen u. Ausgaben.

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

Hiernach hat zu den gemeinsamen Kosten beigetragen:

a. zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung: die Bergisch-Märkische Eisenbahn für $110_{/79}$ Meilen gegen $109_{/12}$ Meilen in 1872, die Neubau-Strecken — unter Berücksichtigung der Zeit, während welcher dieselben im Betrieb waren — Bestwig-Warburg auf $8_{/65}$ Meilen, Odenkirchen - Jülich - Düren - Stolberg auf $2_{/23}$ Meilen; die Ruhr-Sieg Eisenbahn für $15_{/18}$ Meilen wie in 1872;

O

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

aa. Steig

	In 1873: überhaupt. Thlr.	Sg.	P.	pro Kilometer Bahn. Thlr.	in Procenten der Einnahme resp. Ausgabe.	der Einnahme.	In 1872: überhaupt. Thlr.	Sg.	P.	pro Kilometer Bahn. Thlr.	in Procenten der Einnahme resp. Ausgabe.	der Einnahme.	Mithin in 1873: mehr. Thlr.	Sg.	P.	weniger. Thlr.	Sg.	P.	In Procenten.
A. Einnahme:																			
für die Bergisch-Märkische Eisenbahn:																			
im Personen-Verkehr .	3,717,803	12	7	4,474	23,03	—	3,040,286	19	11	3,715	22,06	—	677,516	22	8	—	—	—	22,28
„ Güter-Verkehr . .	11,459,771	5	7	13,792	70,97	—	9,457,674	2	7	11,556	68,62	—	2,002,097	3	—	—	—	—	21,17
an Extraordinarien . .	968,602	22	6	1,166	6,00	—	1,284,821	24	9	1,570	9,32	—	—	—	—	316219	2	3	24,61
Summa . .	16,146,177	10	8	19,432	100	—	13,782,782	17	3	16,841	100	—	2,363,394	23	5	—	—	—	17,15
für die Ruhr-Sieg Eisenbahn:																			
im Personen-Verkehr .	200,988	11	5	1,855	10,38	—	172,678	10	5	1,593	8,54	—	28,310	1	—	—	—	—	16,39
„ Güter-Verkehr . .	1,633,748	22	5	15,076	84,42	—	1,690,318	23	8	15,597	83,62	—	—	—	—	56,570	1	3	3,36
an Extraordinarien . .	100,635	—	8	928	5,20	—	158,449	12	4	1,462	7,84	—	—	—	—	57,814	11	8	36,49
Summa . .	1,935,372	4	6	17,859	100	—	2,021,446	16	5	18,652	100	—	—	—	—	86,074	11	11	4,26
für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn:																			
im Personen-Verkehr .	19,440	19	3	3,554	52,24	—	18,075	29	9	3,302	47,19	—	1,364	19	6	—	—	—	7,55
„ Güter-Verkehr . .	14,904	14	3	2,725	40,05	—	15,808	1	9	2,887	41,80	—	—	—	—	903	17	6	5,72
an Extraordinarien . .	2,867	7	3	524	7,71	—	3,936	10	10	719	10,41	—	—	—	—	1,069	3	7	27,16
Summa . .	37,212	10	9	6,803	100	—	37,820	12	4	6,908	100	—	—	—	—	618	1	7	1,63

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Kosten der Transport-Verwaltung überhaupt.

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

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

Kosten der Transport-Verwaltung pro Locomotiv-Nutz-Kilometer u. Wagenachs-Kilometer.

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

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

Ermittelung des Ueberschusses nach Nutzkilometer, Wagenachs-Kilometer, u. nach der Bahnlänge.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Abschluß der Betriebs-Rechnungen für jede Bahn-Abtheilung.

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

Es haben betragen für die	Bergisch-Märkische Eisenbahn:	Ruhr-Sieg Eisenbahn:
die Betriebs-Einnahmen . .	16,146,177 Thlr. 10 Sgr. 8 Pfg.	1,935,372 Thlr. 4 Sgr. 6 Pfg.
und nach Hinzurechnung des Antheils an dem Brutto-Ertrage der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn ad 37,212 Thlr. 10 Sgr. 9 Pfg. mit 45 resp. 55 Procent . .	16,745 „ 16 „ 10 „	20,466 „ 23 „ 11 „
die Gesammt-Einnahmen . .	16,162,922 Thlr. 27 Sgr. 6 Pfg.	1,955,838 Thlr. 28 Sgr. 5 Pfg.
die Betriebs-Ausgaben . .	9,780,905 „ 19 „ 7 „	1,127,379 „ — „ 11 „
Der Brutto-Ueberschuß beträgt daher	6,382,017 Thlr. 7 Sgr. 11 Pfg.	828,459 Thlr. 27 Sgr. 6 Pfg.
welcher zur Verwendung gelangte resp. gelangt:		
a. in der Verzinsung der Prioritäts-Obligationen ꝛc. mit	2,790,156 Thlr. 17 Sgr. 10 Pfg.	618,671 Thlr. 15 Sgr. — Pfg.
b. in der Amortisation derselben mit	322,354 „ 15 „ — „	10,328 „ 15 „ — „
c. in der Verzinsung und Amortisation der von den Zechen und Gewerkschaften behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Beträge und in derjenigen Zinsen-Entschädigung, welche von der Ruhr-Sieg Eisenbahn an die Berg.-Märk. Eisenbahn für die Benutzung der aus den Fonds der letzteren gegen die Ruhr-Sieg Eisenbahn mehr beschafften Betriebsmittel und für die Betheiligung an dem Central-Werkstätten-Etablissement zu Witten zu zahlen war, mit .	22,122 „ 25 „ 10 „	47,643 „ 1 „ 9 „
d. in Zahlung des der Westfälischen Eisenbahn und dem Holländischen Staate zustehenden Antheils an dem Ertrage der diesseits pachtweise benutzten Bahnstrecken von Warburg bis Haueda und von der Preußisch-Niederländischen Landesgrenze bei Kaldenkirchen bis Venlo mit	22,210 „ 27 „ 7 „	— „ — „ — „
Latus . . .	3,156,844 Thlr. 26 Sgr. 3 Pfg.	676,643 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Transport . . .	3,156,844 Thlr. 26 Sgr. 3 Pfg.	676,643 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg.
e. in der Rücklage zum Reservefond mit	102,000 „ — „ — „	14,345 „ — „ — „
f. in der Rücklage zum Erneuerungsfond mit . . . . (ad e. u. f. vergl. Abschnitt 9.)	1,536,930 „ 29 „ 3 „	185,251 „ 22 „ — „
g. in Zahlung einer Dividende von 3 Procent auf 50,000,000 Thlr. Stamm-Actien-Capital der Gesellschaft mit	1,500,000 „ — „ — „	— „ — „ — „
h. in der Zahlung der von dem Reinertrage der Bergisch-Märkischen Eisenbahn sich berechnenden Staats-Abgabe mit	38,461 „ 16 „ 2 „	— „ — „ — „
i. in der Zuführung des Zuschusses der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn, der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Litr. A. und B. mit	47,779 „ 26 „ 3 „	— „ — „ — „
	6,382,017 Thlr. 7 Sgr. 11 Pfg.	876,239 Thlr. 23 Sgr. 9 Pfg.

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

Für die für Rechnung des Baufonds verwalteten neuen Bahnstrecken haben sich ergeben

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

In Ausgabe zu stellen war:

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Transport .	68,338	Thlr.	19	Sgr.	7	Pfg.	84,438	Thlr.	28	Sgr. 3 Pfg.
Betriebsmittel und nach dem Verhältniß der auf den genannten Strecken durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen mit	63,236	„	28	„	6	„	8,407	„	24	„ 7 „
die Rücklage für die Erneuerung der Betriebsmittel ebenfalls nach Maßgabe der auf den genannten Strecken durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen mit	59,297	„	10	„	6	„	6,723	„	21	„ 3 „
so daß sich ergeben als Mehrausgabe . .	54,195	Thlr.	19	Sgr.	5	Pfg.	99,568	Thlr.	14	Sgr. 1 Pfg.,

welche Beträge beim Baufond für die gedachten Strecken zur Verrechnung gekommen sind.

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

15,000,000 Thlr Stamm-Actien mit der sich ergebenden Dividende,
3,118,000 „ Prioritäts-Obligationen VI. Serie mit den davon zu zahlenden $4^1/_2$ Prozent Zinsen ad 140,310 Thlr.,
6,200,000 „ Prioritäts-Obligationen VII. Serie mit den davon zu zahlen gewesenen 5 Prozent Zinsen ad 310,000 Thlr.

Dieses Capital setzt sich in folgender Weise zusammen:

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

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

Im Jahre 1872 betrug der Betriebsüberschuß . . .	6,097,909	Thlr.	24	Sgr.	10	Pfg.	
in 1873 dagegen	6,382,017	„	7	„	11	„	
in 1873 also mehr	284,107	Thlr.	13	Sgr.	1	Pfg.	
wozu kommen	27,647	„	6	„	3	„	

in 1873 gegen das Jahr 1872 weniger gezahlte Staatssteuer einschließlich 302 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. Differenz in den gezahlten Anleihezinsen und Amortisationsrate.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen.

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

Gegenüberstellung der Betriebs-Ergebnisse.

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

bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn:

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

bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn:

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

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

Verwendung der Gesammt-Einnahme. Anlage 28.

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

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

worauf erstattet wurden:

von der früheren Verwaltung bis ult. 1865 als Superdividende .	166,148	Thlr.	1	Sgr.	1	Pf.	
in 1866 . .	90,080	„	—	„	9	„	
„ 1867 . .	63,970	„	18	„	4	„	
„ 1868 . .	75,036	„	24	„	3	„	
„ 1869 . .	105,117	„	15	„	4	„	
„ 1870 . .	78,750	„	—	„	—	„	
„ 1871 . .	100,000	„	—	„	—	„	
in Summa also							679,102 „ 29 „ 9 „
so daß noch zu erstatten bleiben							558,448 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf.

Die bei der Uebernahme dieser Bahnstrecke Seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft noch nicht gedeckten Zinszuschüsse des Staates sind nach den Bestimmungen des abgeschlossenen Vertrages durch Ueberweisung von einem Viertel desjenigen Ueberschusses zu erstatten, welcher für jedes Betriebsjahr nach Vertheilung einer Dividende von $6^1/_2$ Prozent an die Stamm-Actien disponibel bleibt; dieser Ueberschuß ermittelt sich für die vorbezeichneten Betriebsjahre zu den vorangegebenen Beträgen. Nach dem Statutnachtrage vom 12. April 1869 ist dieser zur Erstattung kommende Antheil an dem Betriebs-Ueberschusse vom Jahre 1868 ab nicht ferner aus diesen Ueberschüssen zu decken, sondern auf das entsprechend zu verstärkende Anlagecapital der Gesellschaft zu verrechnen.

Für die Verzinsung des für die Ruhr-Sieg Eisenbahn emittirten Anlage-Capitals hat zunächst die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft auf Höhe von $^1/_4$ Prozent und dann der Staat für die alsdann noch verbleibenden $3^1/_4$ Procent die Garantie übernommen.

Nach der vorerwähnten Uebersicht betragen die bis zum Schlusse des Jahres 1873 für diesen Zweck geleisteten Zuschüsse — in 1868 bis 1872 ist ein Zuschuß nicht erforderlich gewesen —

und zwar die vom Staate geleisteten	657,711	Thlr.	22	Sgr.	6	Pfg.	
und die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft geleisteten incl. der für das Jahr 1873 als Zuschuß gewährten 47,779 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf.	258,875	„	14	„	10	„	
also überhaupt	916,587	Thlr.	7	Sgr.	4	Pfg.	
Auf die Zuschüsse des Staates ad	657,711	Thlr.	22	Sgr.	6	Pfg.	

wurden erstattet:

in 1869 .	40,833	Thlr.	10	Sgr.			
„ 1870 .	40,833	„	10	„			
„ 1871 .	40,833	„	10	„	122,500	„ — „ — „	
es bleiben mithin noch als Zuschuß des Staates .					535,211	Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg.	

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

9. Reserve- und Erneuerungsfonds.

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

Es sind demnach rechnungsmäßig zu unterscheiden:

der Reservefonds } für die Bergisch-Märkische Eisenbahn einschließlich
der Erneuerungsfonds } der Hessischen Nordbahn,
der Reserve- und Erneuerungsfonds für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

A. Reservefonds.

Berechnung der Rücklagen.

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

Abschluß des Reservefonds. Anlage 29.

Der Abschluß der Fonds wird unter Anlage 29 beigefügt und ergeben sich hiernach:

als Bestand ult. 1872	278,189	Thlr.	13	Sgr.	9 Pfg.
die vorerwähnte Rücklage mit	102,000	„	—	„	— „
die sonstigen Einnahmen incl. Nominalwerth der angekauften Effecten ad	16,793	„	13	„	— „
also als Gesammt-Einnahme	396,982	Thlr.	26	Sgr.	9 Pfg.
Die Ausgaben haben betragen incl. 300 Thlr. verlooste Effecten	102,455	„	16	„	— „
es verblieb mithin Ende 1873 ein Bestand auf Höhe von .	294,527	Thlr.	10	Sgr.	9 Pfg.
gegen die vorerwähnten	278,189	Thlr.	13	Sgr.	9 Pfg.
als Bestand Ende 1872, also mehr	16,337	„	27	„	— „

wobei die Effecten zum Nennwerthe berechnet sind.

Rücklage für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

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

B. Erneuerungsfonds.

Zusammenstellung der Rücklagen.

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

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

Hiervon gehen in Abzug die an den Erneuerungsfonds der Holländischen Bahnen für die auf Holländischem Gebiete liegende Strecke der Viersen-Venloer Zweigbahn für die Erneuerung des Oberbaues in 1873 gezahlten und in der Betriebsrechnung besonders verausgabten 565 „ 10 „

so daß bleiben . . . . . 605,867 Thlr. 23 Sgr.

Für die auf der Ruhr-Sieg Eisenbahn und auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn zurückgelegten 168,740 Nutzmeilen beträgt die Rücklage à 13 Sgr. . . . . 73,120 Thlr. 20 Sgr.

es ergeben sich mithin als Rücklage . . . . . 678,988 Thlr. 13 Sgr.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

für	505 Locomotiven	8,164,421 Thlr.
„	465 Personenwagen	1,251,521 „
„	14,329 Gepäck-, Post- und Güterwagen . .	12,910,680 „
„	die Trajectschiffe, Boote, Schalden und Ponten	200,000 „
	Summa . .	22,526,622 Thlr.
	wovon in Abzug gehen die von Zechen und Gewerkschaften für Kohlenwagen eingezahlten, noch nicht vollständig amortisirten	353,864 „
	so daß verbleiben rot.	22,173,000 Thlr.

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

Zusammenstellung der Rücklagen.

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

für die Erneuerung des Oberbaues	678,988	Thlr.	13	Sgr.	— Pf.
für die Erneuerung der Betriebsmittel	1,108,650	„	—	„	— „
also überhaupt . .	1,787,638	Thlr.	13	Sgr.	— Pf.
während dieselben in 1872 betrugen	1,536,491	„	25	„	— „
also in 1873 mehr . .	251,146	Thlr.	18	Sgr.	— Pf.

Ausgaben für die Erneuerung.

Für die Erneuerung wurden verausgabt:

für Schienen, Weichen und Schwellen	1,477,607	Thlr.	14	Sgr.	10 Pf.
in 1872 wurden hierfür aufgewendet	840,541	„	12	„	4 „
also in 1873 mehr . .	637,066	Thlr.	2	Sgr.	6 Pf.

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

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

Für Betriebsmittel, einschließlich der Beschaffungskosten für 3 Stück neue Maschinen und 24,598 Thlr. 19 Sgr. 3 Pfg. für neue Wagen wurden verausgabt	823,927	Thlr.	17	Sgr.	2 Pf.
in 1872 wurden für diese Zwecke in Ausgabe gestellt .	950,843	„	21	„	6 „
also in 1873 weniger	126,916	Thlr.	4	Sgr.	4 Pf.

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

Die Ausgaben für die Erneuerung betragen hiernach:

für Schienen, Weichen und Schwellen	1,477,607	Thlr.	14	Sgr.	10 Pf.
für Betriebsmittel	823,927	„	17	„	2 „
also überhaupt	2,301,535	Thlr.	2	Sgr.	— Pf.
während solche in 1872 betragen haben	1,791,385	„	3	„	10 „
also in 1873 mehr	510,149	Thlr.	28	Sgr.	2 Pf.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Der Abschluß des Erneuerungsfonds stellt sich in folgender Weise fest: Abschluß des Erneuerungsfonds.

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

Die Ausgaben haben betragen:

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

Nach Abzug dieser Ausgabe verbleibt ein Bestand auf Höhe von 1,962,634 Thlr. 14 Sgr. 10 Pfg.

wobei die Effecten zum Nennwerthe berechnet sind.

Ende 1872 betrug dieser Bestand	1,857,451	„	28 „	6 „
Derselbe hat somit zugenommen um	105,182	Thlr.	16 Sgr.	4 Pfg.

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

und für die Ruhr-Sieg Eisenbahn 453,544 Thlr. 10 Sgr. 1 Pfg. Anlage 30 und 31.

10. Amortisation des Anlage-Capitals.

Der Amortisation sind zur Zeit unterworfen die Bergisch-Märkischen Anleihen I., II., IV., V. und VI. Serie, die Düsseldorf-Elberfelder und Dortmund-Soester Anleihen I. und II. Serie, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Anleihen I., II. und III. Serie, die 4procentige Anleihe I. Serie und die Anleihe II. Serie (jetzt Buchforderung des Staats) der Hessischen Nordbahn und die für den Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn emittirten Bergisch-Märkischen Prioritäts-Anleihen III. Serie 1. Emission und Litr. B; mit den nachfolgenden Ausnahmen wird hierzu ½ Procent des Nominalbetrages der Anleihen nebst den auf die ausgelooften Obligationen entfallenen ersparten Zinsen verwendet. Diese Ausnahmen sind: Bezeichnung der der Amortisation unterliegenden Anleihen.

die Düsseldorf-Elberfelder Anleihe I. Serie wird nach den Bestimmungen des desfallsigen Statutnachtrages alljährlich auf Höhe des festen Betrages von 10,000 Thlr. zur Ausloosung gebracht;

zur Ausloosung der auf den Reinertrag der Ruhr-Sieg Eisenbahn angewiesenen Bergisch-Märkischen Anleihe III. Serie 1. Emission und der Emission Litr. B wird dieser Ueberschuß bis auf Höhe von ½ Procent des Nominalbetrages der Anleihen nebst den auf die ausgelooften Obligationen entfallenen ersparten Zinsen verwendet; thatsächlich, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß eine Verpflichtung dazu nicht bestehe, hat die Amortisation dieser Anleihe bis zum Jahre 1868 stattgefunden, obwohl bis dahin der Betriebsüberschuß nicht ausreichte, um die Zinsen

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

die Nordbahn Prioritäts-Anleihe II. Serie ($3\frac{1}{2}$prozentig), im Jahre 1866 zum Restbetrage von 937,500 Thlr. in eine Buchforderung des Staates umgewandelt, wird alljährlich mit $\frac{1}{2}$ % dieses Restcapitals zur Amortisation gebracht.

Anlage 26. Zusammenstellung des durch Auslosung getilgten Capitals.

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

					in Prozenten des ursprünglichen Nominalcapitals.
Bergisch-Märkischen	Anleihe	I.	Serie	251,100 Thlr.	$22_{/83}$
" "	"	II.	"	387,000 "	$16_{/83}$
" "	"	III.	"	311,700 "	$1_{/74}$
" "	"	IV.	"	94,000 "	$4_{/70}$
" "	"	V.	"	219,100 "	$2_{/74}$
" "	"	VI.	"	171,400 "	$1_{/03}$
Düsseldorf-Elberfelder	"	I.	"	220,000 "	$22_{/00}$
" "	"	II.	"	56,200 "	$14_{/05}$
Dortmund-Soester	"	I.	"	123,400 "	$9_{/14}$
" "	"	II.	"	108,900 "	$8_{/57}$
Aachen-Düsseldorfer	"	I.	"	235,600 "	$14_{/72}$
" "	"	II.	"	192,600 "	$12_{/84}$
" "	"	III.	"	96,300 "	$11_{/33}$
Ruhrort-Crefelder	"	I.	"	104,000 "	$16_{/99}$
" "	"	II.	"	70,400 "	$12_{/80}$
" "	"	III.	"	96,300 "	$11_{/33}$
Hessischen Nordbahn	"	I.	"	384,100 "	$19_{/25}$
" "	"	II.	"	88,812 "	$8_{/94}$
	also im Ganzen			3,210,912 Thlr.	$5_{/31}$ Prozent.

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

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

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

Die für den Bau der Zweigbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle zu emittirenden 3,600,000 Thaler $3\frac{1}{2}$prozentiger Bergisch-Märkischer Prioritäts-Obligationen III. Serie Litr. C werden bis auf Höhe von $\frac{1}{2}$ Prozent unter Zuschlag der ersparten Zinsen von den ausgelosten Obligationen amortisirt, sobald und soweit der Ertrag dieser Zweigbahn und des Unternehmens der Ruhr-Sieg Eisenbahn, nach Deckung der Zinsen für das alte und neue Unternehmen und nach Deckung des Amortisations-Erfordernisses für die Prioritäts-Obligationen II. Serie 1. Emission und Litr. B die nöthigen Mittel dazu gewährt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

III. Erweiterungen des Unternehmens.

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

a. Bestwig-Warburg der Oberen Ruhrthal-Eisenbahn, $64_{,7}$ Kilometer, eröffnet am 6. Januar 1873;

b. Odenkirchen-Jülich-Stolberg und Düren, $66_{,5}$ Kilometer, eröffnet am 1. October 1873, wird auf die im Abschnitt I enthaltene Baubeschreibung und die tabellarische Uebersicht (Anlage 1) verwiesen.

A. Mittlere Ruhrthal-Bahn

Ueberruhr-Dahlhausen-Hattingen-Herdecke, 35 Kilometer.

Die Ergebnisse des Grunderwerbs sind aus nachfolgender Tabelle zu ersehen.

Es wurden erworben: Grunderwerb.

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

Der Durchschnittspreis pro Ruthe ermittelt sich zu $3^2/_3$ Thlr. Von den Parzellen wurden 576 durch Vertrag erworben, 52 wurden expropriirt.

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

Zusammenstellung der Bau-Ausgaben.

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

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

B. Volme-Thal-Eisenbahn, $26_{,25}$ Kilometer.

Bau-Ausführung.

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

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

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

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

C. Zweigbahn von Finnentrop nach Rothemühle, 33 Kilometer.

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

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

Es wurden erworben:

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

Q

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Im Durchschnitt wurde pro Quadratruthe gezahlt $2^1/_4$ Thlr. Von den 615 Parzellen wurden 73 expropriirt.

Bau-Ausführung.

Die $8,_3$ Kilometer lange Strecke Finnentrop-Attendorn wurde fertig gestellt und am 1. April 1874 dem Personen- und Güterverkehr übergeben. Auch auf der folgenden Strecke sind die Arbeiten in der, im früheren Geschäftsberichte bezeichneten Weise, theils in eigener Regie, theils in Entreprise weiter geführt. Im Vorjahre betrug die Gesammtleistung an Erdarbeiten rot. 800,000, an Brücken-Mauerwerk 14720 Kubikmeter. Die 10 größeren Brücken wurden bis auf 4 derselben vollendet, welche indessen am Jahresschlusse soweit gediehen waren, daß ihre Fertigstellung in naher Zeit erfolgen kann. Der eiserne Ueberbau der Brücken bei Sondern und Schneppenohl wurde verdungen und kommt im laufenden Jahre zur Aufstellung.

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

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

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

Bau-Ausgaben.

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

Tit.	I. Grunderwerb	137,545	Thlr.
"	II. Erdarbeiten	806,977	"
"	III. Unterhaltung	208	"
"	IV. Einfriedigungen	1,976	"
"	V. Uebergänge	35,819	"
"	VI. Kleinere Brücken	87,453	"
"	VII. Größere "	378,190	"
"	VIII. Tunnels	4,282	"
"	X. Oberbau	442,665	"
"	XI. Signale	14,627	"
"	XII. Bahnhöfe	109,930	"
"	XIII. Außerordentliche Anlagen . .	108,980	"
"	XIV. Betriebsmittel	128	"
"	XV. Vorarbeiten, Verwaltung . .	99,987	"
"	XVI. Insgemein	84,179	"
"	XVII. Zinsen	82,274	"
	Summa .	2,395,150	Thlr.

D. Zweigbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, $14,_{25}$ Kilometer.

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Erworben wurden: Grunderwerb.

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

Der Durchschnittspreis pro Ruthe beträgt hiernach $6^2/_3$ Thlr. Von den 340 Parzellen haben 215 expropriirt werden müssen.

Bau-Ausführung.

Die zur Herstellung des Planums erforderlichen ziemlich beträchtlichen Erd- und Feldarbeiten sind ebenso, wie die Brückenbauten an Unternehmer verdungen. Im Januar 1873 begonnen, waren mit einer Gesammtleistung von 361,000 Kubikmeter Bodenförderung und 13,500 Kubikmeter Brückenmauerwerk Ende 1873 etwa $^3/_4$ der planmäßigen Arbeiten bewältigt. Von den beiden Haupt-Bauwerken der Bahn, den Ruhr-Brücken bei Kettwig und Mülheim a. d. Ruhr, ist die Erstere bis auf den eisernen Ueberbau gleichzeitig mit dem zur Aufnahme der Geleise der unteren Ruhrthalbahn bestimmten Theile ausgeführt worden, so daß nur noch die Aufbringung der Eisenconstruction erübrigt, deren Verding zur Zeit erfolgt. An der Ruhrbrücke bei Mülheim, 10 überwölbte Fluth-Oeffnungen à 50 Fuß und 2 mittelst Eisenconstruction zu überspannende Strom-Oeffnungen von je 120 Fuß Weite enthaltend, haben die Fundirungsarbeiten im Herbste 1872 begonnen. Ende 1873 war von den 10 Oeffnungen der Fluth-Brücke die rechtsseitige Hälfte überwölbt, während der linksseitige Theil bis zur Einwölbung gediehen war. Ebenso waren die Pfeiler der Strom-Brücke fertig gestellt und die eine ihrer Oeffnungen bereits mit dem eisernen Ueberbau versehen; für die zweite Oeffnung waren die Aufstellungsarbeiten im Gange. Auf den Bahnhöfen Saarn und Broich wurden die Hochbauten bis unter Dach geführt.

Ausgaben.

Die bis Ende 1873 verrechneten Baukosten betrugen unter:

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

E. Zweigbahn von Lennep nach Wipperfürth, 18 Kilometer.

Die Bau-Ausführung war seither auf den schwierigen Abschnitt, Lennep-Hückeswagen, $12_{,3}$ Kilometer lang, beschränkt.

Grunderwerb. Für dieselbe waren Ende 1873 erworben:

Kulturarten.	Zahl der Parzellen.	Größe. Mrg.	Rth.	Fß.	Entschädigungs-Betrag. Thlr.	Sgr.	Pfg.
Haus- und Hofraum	11	1	115	79	4,437	21	6
Gartenland	17	4	97	68	5,810	8	1
Ackerland	73	77	18	94	35,010	25	11
Wiesen	130	48	78	25	42,238	5	—
Holzung	95	69	124	6	12,893	23	8
Wegeflächen ꝛc.	34	2	116	3	352	24	9
Summa	360	204	10	75	100,743	19	—
Dazu für 5 Gebäude	—	—	—	—	52,037	—	—
			Summa		152,780	19	—

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

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

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

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Für Born-Hilgen wurden erworben: Grunderwerb.

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

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

Bei den Erdarbeiten und Brückenbauten erreichte die Leistung des Vorjahres eine Bodenförderung von 51440 Cubikm., das Brückenmauerwerk 350 Cubikmeter. Bauthätigkeit. Ausgaben.

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

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

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

Die Gesammtleistungen betrugen Ende December 1873: Bauthätigkeit.

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

Der Stand des Grunderwerbs für diese Strecke ist aus nachfolgender Tabelle ersichtlich.

Es wurden erworben: Grunderwerb.

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

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

Von den 374 Parzellen sind 22 expropriirt.

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

Planums- und Brückenbauten. Ausgaben.

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

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

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

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

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

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

b. Strecke Essen-Werden 7,80 Kilometer.

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

Grunderwerb. Bezüglich des Grunderwerbs ist anzuführen: Es wurden erworben:

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

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

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

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

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

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

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

a) Strecke Essen-Herne 24,6 Kilometer.

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

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

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

excl. Nebenkosten für Früchte ꝛc.

Der Durchschnittspreis pro Ar betrug hiernach 34⅔ Thlr. Von 443 Parzellen sind 248 durch Vertrag, 195 im Wege der Expropriation erworben.

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

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

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

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

c. Sonstige Strecken.

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

Bau-Ausgaben.

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

Tit.	I.	Grunderwerb	260,403 Thlr.
"	II.	Erdarbeiten	54,135 "
"	III.	Bahnunterhaltung	63 "
"	IV.	Einfriedigungen	8 "
"	V.	Wegeübergänge	27,588 "
"	VI.	Durchlässe 2c.	1,112 "
"	VII.	Größere Brücken	7,404 "
"	X.	Oberbau	208,782 "
"	XI.	Signale	2,833 "
"	XIII.	Außerordentliche Anlagen	6 "
"	XV.	Verwaltungskosten	34,461 "
"	XVI.	Insgemein	2,540 "
"	XVII.	Zinsen	63,909 "
		Summa	663,244 Thlr.

L. Sonstige Bauprojecte.

In der Revisions-Instanz befindet sich zur Zeit das Project der Weiterführung der Elberfeld-Cölner Bahn durch Deutz nach Cöln;

in der technischen Bearbeitung noch die Projecte:

der Verbindungslinien zwischen der Ruhr-Sieg-Bahn einerseits nach der mittleren Sieg und dem Lahngebiete, andererseits nach der oberen Ruhrthalbahn;

der Linie von Deutz im Aggerthale aufwärts bis Ründeroth;

der Linie von Cöln nach M.-Gladbach und von Gladbach nach Roermonde;

der Linie von B.-Rittershausen nach Blankenstein;

der Zweigbahn von Beverungen nach Carlshafen;

der Linie von Hamm nach Osnabrück.

Elberfeld, Anfangs Juni 1874.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung

über die beim Betriebe für das Jahr 1873 in Betracht kommenden Bahnlängen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummern.	2. Bezeichnung der Strecken.	3. Länge der Bahn (im eigenthümlichen Besitz) zu Anfang des Jahres (1873)	4. Davon die neu eröffneten Strecken im Jahre (1873)	5. Dafür Länge der Bahn (im eigenthümlichen Besitz) am Ende des Jahres (1873)	6. Davon sind verpachtet	7. Davon sind gepachtet	8. Mithin Betriebs-Länge am Ende des Jahres (1873)
		Kilometer.					
1	Landesgrenze bei Mülheim a. d. Ruhr/Oberaffel (einschließlich der Zweigbahn Kohlscheid-Herzogenrath 2,13 Kilometer)	93,38	—	93,38	—	—	93,38
2	M. Gladbach-Hamberg	42,08	—	42,01	—	—	42,08
3	a. M. Gladbach-Odenkirchen	7,02	—	7,02	—	—	7,02
	eröffnet am 1. October 1873:						
	b. Odenkirchen-Jülich-Düren und Stolberg	—	66,13	66,13	—	—	66,13
4	Viersen-Landesgrenze bei Kaldenkirchen	19,37	—	19,37	—	3,30	22,67
5	Neuß-Düsseldorf (mit fester Rheinbrücke) Dortmund-Soest	146,35	—	146,35	—	—	23
6	Hengstey-Holzwickede (einschl. Verbindungsbahn bei Cabel 1,28 Kilometer)	—	—	—	—	—	—
7	Unna-Hamm	19,45	—	19,45	—	—	19,45
8	Dortmund-Mülheim/Duisburg	17,87	—	17,87	—	—	17,87
9	Langendreer-Witten	54,04	—	54,04	—	—	54,04
10	Mülheim a. d. Ruhr-Oberhausen	5,01	—	5,01	—	—	5,01
11	Steele-Ruhrort	9,40	—	9,40	—	—	9,40
12	Langendreer-Laer	3,87	—	3,87	—	—	3,87
13	Bochum-Riemke-Herne	11,09	—	11,09	—	—	11,09
14	Dahlhausen-Laer	9,00	—	9,00	—	—	9,00
15	Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und dem Hochfeld	4,01	—	4,01	—	—	4,01
16	Rheinhauser Verbindungsbahn	1,01	—	1,01	—	—	1,01
17	Steele-Hattingen	10,0	—	10,0	—	—	10,0
18	Steele-Hohewinkel	33,48	—	33,48	—	—	33,48
19	Düsseldorf-Kupferdreh	35,42	—	35,42	—	—	35,42
20	Haan-Deuß	32,48	—	32,48	—	—	32,48
21	Ohligs Wald-Solingen	5,17	—	5,17	—	—	5,17
22	Mülheim a. Rh.-Homberg	13,01	—	13,01	—	—	13,01
23	Barmen Rittershausen/Remscheid	17,17	—	17,17	—	—	17,17
24	a. Schwerte-Hestwig	72,21	—	72,21	—	—	73,21
	eröffnet am 6. Januar 1873:						
	b. Hestwig-Marburg	—	65,17	65,17	—	—	65,17
25	Marburg-Gerstungen	127,78	—	127,78	—	4,68	132,46
26	Frohnhausen-Menden	5,17	—	5,17	—	—	5,17
27	Hamm-Lastrup	16,27	—	16,27	—	—	16,27
28	Hagen-Oberhagen	2,48	—	2,48	—	—	2,48
29	Hagen und Herdecke-Siegen (Herdecke Einhaus 2,14 Kilometer)	105,27	—	105,27	—	—	108,27
30	Betmathe-Herlohn	5,48	—	5,48	—	—	5,48
	Summa	937,75	131,48	1,069,48	—	7,98	1,077,48

9. Betriebs-Länge im mittl. Jahres-Durchschnitt pro (1873)	10. In den Tarifen wird die Länge Col. 8 angenommen auf	11. Von der Bahn-Länge Col. 5 sind doppelgeleisig	12. Bemerkungen.
Kilometer.			
93,38	—	—	1. Die Längen der einzelnen eigenen Strecken vertheilen sich:
—	93,38	28,13	nach Provinzen:
42,01	43,0	17,13	auf die Rheinprovinz mit . . . . . 455,38 Kilometer
7,02	74,0	—	„ „ Provinz Westfalen mit . . . . . 474,18 „
19,78	—	—	„ „ „ Hessen-Nassau mit . . . . 141,48 „
22,67	23,0	—	1,069,48 Kilometer
146,35	—	7,18	nach Regierungs-Bezirken:
—	147,0	134,17	auf den Regierungs-Bezirk Aachen mit . 69,13 Kilometer
19,45	23,0	17,18	„ „ „ „ Düsseldorf „ . 340,78 „
17,87	18,0	—	„ „ „ „ Cöln „ . 23,18 „
54,04	55,0	42,18	„ „ „ „ Arnsberg „ . 458,08 „
5,01	6,0	5,01	„ „ „ „ Minden „ . 16,78 „
5,17	6,0	—	„ „ „ „ Cassel „ . 141,18 „
	für Mülheim Ruhrort		1,069,48 Kilometer.
9,40	12,0	9,40	2. Personen-Beförderung findet nicht statt auf den Strecken:
3,87	3,0	—	Kohlscheid-Rimpchen . . . . . 2,13 Kilometer
11,09	12,0	—	Hagen-Oberhagen . . . . . 2,48 „
9,00	11,0	—	Verbindungsbahn Cabel-Hohenlohe . . . 1,28 „
	für Hochfeld		Langendreer-Laer . . . . . 3,87 „
4,01	6,0	—	Bochum-Riemke-Herne . . . . . 11,09 „
1,01	—	—	Dahlhausen-Laer . . . . . 9,00 „
10,0	10,0	—	Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und nach dem Hochfeld . . . . . 4,01 „
33,48	34,0	14,18	Rheinhauser Verbindungsbahn . . . . . 1,01 „
35,42	36,0	5,18 (Bahnhöfe)	Herdecke-Einhaus . . . . . 2,18 „
32,48	33,0	32,48	Summa . . 37,18 Kilometer.
5,17	8,0	0,18 (Bahnhöfe)	3. Ein tarifmäßiger Verkehr findet nicht statt auf den Strecken:
13,01	15,0	0,18 (Bahnhöfe)	Rheinhauser Verbindungsbahn . . . . . 1,01 Kilometer
17,17	21,0	2,18 (Bahnhöfe)	Verbindungsbahn bei Cabel . . . . . 1,28 „
73,21	73,0	8,18 (Bahnhöfe)	Herdecke-Einhaus . . . . . 2,18 „
64,18	66,0	32,00	4. Doppelgeleise sind vorhanden:
132,48	137,0	78,18	auf 1 auf der Strecke Landesgrenze bis Aachen und Richterich bis Neuß.
5,17	8,0	1,18 (Bahnhöfe)	„ 2 auf der Strecke Gladbach-Viersen und Herrigen-Hamberg.
16,27	18,0	—	„ 8 „ „ „ Dortmund-Langendreer-Mülheim.
2,48	8,0	0,18 (Bahnhöfe)	„ 18 „ „ „ Bahnhof-Dortmund, Aplerbeck-Neviges und Kupferdreh-Steele.
105,27	109,0	88,08	„ 24 b auf der Strecke Hestwig-Bretelar.
5,48	8,0	—	„ 35 „ „ „ Marburg-Liebenau, Münchhof-Cassel und Melsungen-Gerstungen.
			„ 29 auf der Strecke Hagen und Herdecke (incl. gemeinschaftliche Bahnhöfe) Vorhalt und Vorcentralk-Siegen.
1,036,48	1,112,0	576,48	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 2.

Tabellarische Uebersicht über die baulichen Anlagen der Bergisch-

1. Der

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Name der Eisenbahn.	Gesammtlänge des Bahn-Körpers incl. der Bahnhöfe.	Das Planum ist ausgeführt		Der Bahndamm hat eine Kronenbreite in der Höhe der Unterkante der Schienen von		Der Bahnkörper zerfällt in Erd-Arbeiten					
		für ein Gleis.	für zwei Gleise.	bei dem eingeleisigen Bahn-Körper.	bei dem doppelgeleisigen Bahn-Körper.	Dämme von 2 Meter und darüber.		Einschnitte incl. der Anschnitte an Berglehnen von 1 Meter und tiefer.		Gesammtkosten der Erdarbeiten.	Gesammtkosten für Mehrkosten, Verbreiterungen, Futtermauern u.
						Gesammtlänge.	größte Höhe.	Gesammtlänge.	größte Tiefe.		
	Kilometer.	Kilom.	Kilom.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Thlr.	Thlr.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
a. Linkrheinische ältere Strecken . .	155,61	3,60	151,61	4,61	7,61 - 8,17	41,258	24,00	37,395	23,14	— *)	— *)
b. Strecke M. Gladbach-Crenzlichene Jülich-Düren-Stolberg	74,00	7,00	66,61	4,17 - 6,00	7,61 - 9,61	12,982	9,18	9,395	22,01	525,358	113,370
c. Rechtsrheinische Strecken	421,07	71,76	350,61	4,00 - 5,00	7,61 - 15,18	167,493	37,61	82,724	34,17	9,384,529	734,493
d. Strecke Hagen-Oberhagen	2,61	0,61	1,00	4,00	7,18	550	3,18	200	12,19	25,400	2,036
e. Strecke Schwerte-Warburg und Brilonerberg-Westen	142,72	3,61	139,18	4,17	7,19	69,111	30,18	20,073	29,60	2,482,025	347,452
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:											
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei einschließlich der genannten Bahnhöfe	6,18	—	6,18	—	7,61	2,006	7,18	1,667	9,00	112,134	150,625
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:											
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:											
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe	6,18	—	6,18	—	7,00	2,006	7,18	1,667	9,18	112,134	
b. Strecke Hengstei-Siegen	99,84	—	99,84	—	7,00	57,882	14,76	16,314	26,17	1,428,372	16,712
c. Zweigbahn Betmathe-Ifenthal . .	5,57	4,61	1,00	5,61	7,61	2,734	21,18	2,098	15,07	134,990	
3. Hessische Nordbahn:											
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen	129,18	16,18	112,60	3,18	8,18	46,589	21,76	34,459	17,17	1,779,532	85,352
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	13,67	—	13,67	—	8,14	4,202	18,18	4,715	10,18	— **)	— **)
Summa .	1057,18	108,67	948,18	3,61 - 6,00	7,67-15,18	406,814	37,61	220,897	34,18	16,004,485	2,510,335

1. Der

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.
Der Bahnkörper zerfällt in											
Kleine Brücken bis incl. 10 Meter Weite jeder Oeffnung.						Große Brücken von über 10 Meter Weite jeder Oeffnung.					
Ueberbau aus Eisen.		Ueberbau aus Holz.				gewölbt.			Ueberbau aus Eisen.		
Gesammtmaße der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	Summe der Längen sämmtlicher Brücken.	Anzahl.	Gesammtmaße der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	Summe der Längen sämmtlicher Brücken.	Herstellungskosten der Durchlässe und kleinen Brücken.	Anzahl.	Größte Weite einer Oeffnung.	Gesammtmaße der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	Anzahl.	Größte Weite einer Oeffnung.	Gesammtmaße der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.
Meter.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Thlr.	Stück.	Meter.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.
82	158	—	—	—	— *)	2	14,12	94	1	12,00	48
10	15	—	—	—	119,377	—	—	—	3	21,07	104
106	176	—	—	—	1,454,700	9	19,00	709	10	104,00	1,497
—	—	—	—	—	15,040	—	—	—	—	—	—
162	286	3	8	14	452,594	2	12,61	68	10	37,44	542
1	5	—	—	—	11,436	1	7,61	9	—	—	—
—	—	—	—	—	11,455	—	—	—	—	—	—
149	300	—	—	—	297,480	7	16,60	321	15	25,11	373
—	—	—	—	—	2,178	1	15,00	63	—	—	—
12	25	4	5	52	432,146	4	14,00	364	—	—	—
—	—	—	—	—	— **)	—	—	—	—	—	—
529	1,005	7	13	66	2,726,396	26	19,00	1,628	39	104	2,984

Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn am Schlusse des Jahres 1873.

Unterbau.

13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Der Bahnkörper zerfällt in											Durchlässe bis incl. 2 Meter Weite					Kleine Brücken bis incl. 10 Meter w.			
Wegeübergänge																Ganz gemauert.			
im Bahn-Niveau.		Bahnüberbrückungen.			Wegunterführungen.														
Anzahl.	Hochlagenplätze.	gewölbt.	Ueberbau aus Eisen.	Ueberbau aus Holz.	gewölbt.	Ueberbau aus Eisen.	Ueberbau aus Holz.	Anzahl in Summa.	erstellungskosten der Bahnüberführungen, Wegunterführungen und Niveauübergänge.	Gesammtkosten der Wegübergänge u.	gemauert.	Röhren.	zusammen.	Gesammtweite der lichten Oeffnungen in der Richtung der Bahnachse.	Summa der Längen sämmtlicher Röhren.	Anzahl.	Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	Summa der Längen sämmtlicher Röhren.	Anzahl.
St.	Thlr.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Thlr.	Thlr.	Anzahl.	Anzahl.	Stück.	Meter.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Stck.
349	— *)	11	1	2	42	5	—	310	— *)	— *)	136	28	164	111	2,512	11	84	144	18
121	50,287	1	2	—	1	6	—	131	75,819	126,106	25	85	120	93	2,214	2	22	230	2
828	278,070	30	11	3	155	62	—	1,087	1,378,534	1,656,604	542	236	295	672	17,105	23	296	1,675	29
6	4,180	—	—	—	—	—	—	6	4,709	8,889	7	1	8	7	212	—	—	—	—
185	6,302	5	1	—	12	12	—	215	258,820	266,122	194	223	417	330	6,292	45	186	762	28
10	3,288	—	—	—	1	—	—	11	2,829	6,108	14	3	17	14	281	3	53	40	1
9	3,288	—	—	—	1	—	—	10	2,819	6,107	13	3	16	13	280	2	53	39	—
156	55,292	1	—	—	9	12	—	181	114,057	169,349	116	65	181	149	3,243	33	79	334	34
2	2,824	—	—	—	5	2	—	9	31,331	33,755	1	3	4	3	102	—	—	—	—
164	19,637	5	1	—	46	—	1	217	336,693	356,360	226	1	227	202	1,406	83	401	2,558	4
16	— **)	1	1	1	5	—	—	18	— **)	— **)	35	—	35	25	4,848	4	48	133	—
1741	422,808	54	17	6	277	99	1	2,195	2,206,502	2,629,400	1,326	658	1,984	1,555	38,555	252	1,232	5,965	117

Unterbau.

45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.
Der Bahnkörper zerfällt in															
Große Brücken von über 10 Meter Weite etc.						Viaducte (Thalübergänge).					Tunnels und Galerien				
Ueberbau aus Holz.											ganz		theilweise		
											gemauert				
Anzahl.	Größte Weite einer Oeffnung.	Gesammtmaße der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	Anzahl.	Länge der größten Brücke.	Anzahl.	Gesammtlänge aller Viadukte.	Länge bei größtem Viadukt.	Höhe bei größtem Viadukt.	Bogenstellung.	Herstellungskosten der großen Brücken und Viadukte.	Anzahl für 1 | 2 Fahrgeleise.	Gesammtlänge für 1 | 2 Fahrgeleise.	Anzahl für 1 | 2 Fahrgeleise.	Gesammtlänge d. gem. Tunnelröhren für 1 | 2 Fahrgeleise.	Gesammtlänge d. nicht gem. Stollen für 1 | 2 Fahrgeleise.
Stück.	Meter.	Meter.	Anzahl.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Meter.		Thlr.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.
—	—	—	3	30,00	—	—	—	—	—	— *)	— —	— —	— 1	— 870	— —
—	—	—	3	92,00	—	—	—	—	—	83,277	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	—	19	541,00	1	116	116	19,00	6	3,160,590	— 2	— 1,300	— —	— —	— —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	—	12	105,00	1	119	119	18,00	7	428,048	— 7	— 3,775	— —	— —	— —
—	—	—	1	49,00	—	—	—	—	—	21,915	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21,914	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	—	22	107,00	—	—	—	—	—	861,896	— 8	— 1,923	— 3	— 1,815	— 542
—	—	—	1	77,00	—	—	—	—	—	59,624	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	—	4	264,00	2	148	116	22,00	12	517,561	1 2	3 201	1,652	— —	— —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— **)	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	—	65	541,00	4	383	119	22,00	12	5,154,775	1 20	201	8,650	— 4	— 2,685 — 542

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

1. Der Unterbau.

Name der Eisenbahn.	61. Der Bahnkörper zerfällt in Tunnels und Galerien: nicht gemauert: Anzahl für Zahl 1 / Zahl 2 Zahlgeleise.	61. Gesammtlänge für Zahl 1 / Zahl 2 Zahlgeleise. Stück.	62. Anzahl überhaupt für Zahl 1 / Zahl 2 Zahlgeleise.	63. Gesammtlänge aller Tunnels und Galerien für Zahl 1 / Zahl 2 Zahlgeleise. Meter.	64. Länge des größten Tunnels für Zahl 1 / Zahl 2 Zahlgeleise. Meter.	65. Herstellungskosten aller Tunnels und Galerien für Zahl 1 / Zahl 2 Zahlgeleise. Thlr.	66. Nebenwege Länge. Kilom.	67. Wärter-Etablissements: Wärterhäuser. Stück.	67. Wärter-Etablissements: Sammelkasten und Bahnmeisterwohnungen. Stück.	68. Signale: Optische Signale. Stück.	69. Signale: Anzahl der Leitungen.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	— —	— —	1	—	870	— *)	— *)	61,80	97	101	228	3 - 7
b. Strecke M. Gladbach-Dürenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	— —	— —	—	—	—	—	—	42,00	97	25	45	2
c. Rechtsrheinische Strecken	— —	— —	2	—	1,369	—	856,00	624,317	477,12	115	320	2 - 11
d. Strecke Hagen-Oberhagen	— —	— —	—	—	—	—	—	—	1,00	4	3	2
e. Strecke Schwerte-Warburg und Frohnhausen-Menden	— —	— —	7	—	3,735	—	1395,00	1419165	49,00	156	48	59	2 - 10
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:													
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	— —	— —	—	—	—	—	—	—	1,00	5	—	17	2
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:													
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:													
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	— —	— —	—	—	—	—	—	—	1,00	4	—	17	2
b. Strecke Hengstei-Siegen	— —	— —	11	—	4,280	—	936,00	2197913	30,00	115	40	156	3 - 4
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn . .	— —	— —	—	—	—	—	—	—	—	6	4	8	2
3. Hessische Nordbahn:													
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen	— —	— —	1	3	201	1,652	201	985,00	83130	581,914	31,00	125	69	58	3
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	— —	— —	—	—	—	—	—	— **)	— **)	— **)	2,01	16	8	16	1
Summa .	— —	— —	1	24	201	11,886	201	1395,00	83130	4823243	348,01	1,100	410	1,197	2 - 11

Name der Eisenbahn.	72. Der Bahnkörper zerfällt in Neben-Anlagen: Signale, Elektrische Telegraphen: Länge der Leitungen: mit kupfernem Draht. Klilom.	mit eisernem Draht. Klilom.	zusammen. Klilom.	Stationäre Sprech-Apparate: Zeiger-Apparate. Stück.	Morse-Apparate. Stück.	Apparate anderer Construction. Stück.	Block-Signal-Apparate. Stück.	Portative Apparate. Stück.	Stationäre. Stück.	79. Anzahl der bisherigen Gleisschranken. Stück.	80. Anstalten für Gleisschmiede. Stück.	81. Schlosserei für Weichensig. Stück.	82. Verfertigungspreis neben der Station opt. Drahtseile. Kr.	83. Schutzvorrichtungen gegen Schneeverwehungen: Gesammtlänge. Kilom.	Passirlatten, Schneezäune, Hecken. Kilom.	84. Bemerkungen.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	—	479,-2	479,62	—	63	—	—	—	222	167	—	—	681,10	—	6,11	*) Die Herstellungskosten sind unter 1c. mit enthalten.
b. Strecke M. Gladbach-Dürenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	—	148,18	148,18	—	19	—	—	—	93	92	—	—	—	—	—	
c. Rechtsrheinische Strecken	8,11	1,452,08	1,460,17	—	221	—	26	—	672	471	—	8	8,136,11	—	33,19	**) Die Herstellungskosten sind hier nicht mit aufgenommen, weil die Bergische Märkische Eisenbahn an dieser Strecke nur ein Mitbenutzungsrecht hat.
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	3,19	3,19	—	1	—	—	—	5	5	—	—	4,11	—	—	
e. Strecke Schwerte-Warburg und Frohnhausen-Menden	11,06	423,10	434,-2	—	34	—	—	—	162	157	—	14	1,476,19	—	10,00	
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	—	25,00	25,00	—	10	—	—	—	14	10	—	—	—	—	—	
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	—	25,00	25,00	—	9	—	—	—	14	9	—	—	—	—	—	
b. Strecke Hengstei-Siegen	13,00	310,41	323,41	—	33	—	6	—	149	133	—	7	—	—	—	
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn . .	—	11,20	11,20	—	1	—	—	—	7	6	—	—	—	—	—	
3. Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen	—	433,00	433,00	—	51	—	—	—	222	219	—	—	1,593,17	—	—	
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	13,07	13,07	—	6	—	3	—	—	—	—	—	—	5,00	2,01	
Summa .	32,06	3,327,01	3,360,01	—	483 †	—	35	—	1,551	1,273	—	29	11,891,15	5,00	47,17	

2. Der Oberbau.

Name der Eisenbahn.	1.	2. Länge der Geleise: Meter.	3. Meter.	4. Meter.	5. Meter.	6. Von der Gesammtlänge der Stahl-auf Eisen-Geleise: Länge: von Eisen. Meter.	7. Stahl. Meter.	8. mit Stahlernem Kopf. Meter.	9. Gewicht: von Eisen. Centner.	10. Stahl. Centner.	11. mit Stahlernem Kopf. Centner.	12. durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen: von Eisen. Anzahl Jahre.	13. von Stahl. Anzahl Jahre.	14. mit Stahlernem Kopf. Anzahl Jahre.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
a. Linksrheinische ältere Strecken . .		154,937	95,821	108,443	359,203	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke: M. Gladbach-Dürenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg		73,851	—	41,466	115,317	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rechtsrheinische Strecken		423,124	272,874	426,712 *	1,123,180	5,385	—	—	5,662	—	—	8	—	—
d. Strecke Hagen-Oberhagen		2,320	563	2,182	5,065	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Frohnhausen-Menden		142,974	41,283	54,150	238,407	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:														
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe		7,512	7,415	10,326	25,253	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:														
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe		7,512	7,414	10,325	25,251	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstei-Siegen		99,943	71,925	40,857	212,725	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn . .		5,565	—	2,720	8,285	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:														
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen		129,919	78,730	17,016	224,665	21,918	—	—	25,563	—	—	22	—	—
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen ††		6,910	6,896	11,903	25,709	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa .		1,054,837	582,921	726,102	2,363,060	27,303	—	—	31,225	—	—	8 - 22	—	—

†† A4 24. Für die Hinterhaltungs-Objecte sind Reben von Gussstahl-Schienen

Name der Eisenbahn.	15. Aller Geleise bestehend aus: Schienen von Eisen: Länge: von Eisen. Meter.	Stahl. Meter.	mit Stahlernem Kopf. Meter.	Gewicht: von Eisen. Centner.	Stahl. Centner.	mit Stahlernem Kopf. Centner.	durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen: von Eisen. Anzahl Jahre.	Stahl. Anzahl Jahre.	mit Stahlernem Kopf. Anzahl Jahre.	Schienen von breitbasigen Schienen: Länge: von Eisen. Meter.	Stahl. Meter.	mit Stahlernem Kopf. Meter.	Gewicht: von Eisen. Centner.	Stahl. Centner.	mit Stahlernem Kopf. Centner.	durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen: von Eisen. Anzahl Jahre.	Stahl. Anzahl Jahre.	mit Stahlernem Kopf. Anzahl Jahre.	25. Länge: von Eisen. Meter.
Schienen von hölzernen Schwellen: über 32 Kilogramm laufenden Meter schwer.																			
Schienen von hölzernen Schwellen: bis incl. 32 Kilogramm laufenden Meter schwer.																			
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																			
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154,871
b. Strecke: M. Gladbach-Dürenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,770
c. Rechtsrheinische Strecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,509	—	—	8,113	—	—	8	—	—	70,798
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Frohnhausen-Menden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																			
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	595
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:																			
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																			
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	505
b. Strecke Hengstei-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110,906
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:																			
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,345
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,469
Summa .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,509	—	—	8,113	—	—	8	—	—	391,459

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2. Der

Oberbau.

Name der Eisenbahn.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
	Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehen aus: breitbasigen Schienen auf hölzernen Schwellen														
	32 Kilogramm bis incl. 37 Kilogramm pro laufenden Meter Schwer.								über 37 Kilogramm pro laufenden Meter Schwer.						
	Länge		Gewicht			durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen.			Länge			Gewicht.			durchschn. Gewicht
	von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	von Eisen.
	Meter.		Centner.			Anzahl Jahre.			Meter.			Centner.			Pfd.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:															
a. Rheinische ältere Strecken . .	3,469	171156	198267	5,106	25193	—	—	—	6,948	43,659	—	8,826	65,634	—	—
b. Strecke M. Gladbach-Crefeld-Hülsch-Düren-Stolberg	—	103547	17.250	—	152421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rechtsrheinische Strecken . . .	249023	676569	103894	364545	991855	7-12	—	7-12	—	7,541	107140	—	12,066	157602	—
d. Strecke Hagen-Oberbagen . . .	—	5,065	—	—	7,446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Arolsenberg-Menden	678	113850	—	998	160345	—	—	—	—	123879	—	—	187478	—	—
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:															
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei einschließlich der gemeinten Bahnhöfe	1,520	23,137	875	2,234	34,013	5	—	6	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:															
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:															
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe	1,520	23,137	874	2,233	34,012	5	—	6	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstei-Siegen	9,011	92,718	162,047	13,265	136297	6	—	8	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Betmathe-Iserlohn . .	—	8,285	—	—	12,078	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:															
a. Strecke Marburg-Cassel, Guntershausen-Gerstungen und Hümme-Carlshafen	25,855	122547	73,973	38,059	181861	9	—	8	—	—	—	—	—	—	—
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	—	12,159	—	—	—	—	—	14,156	2,345	739	10,955	3,622	1,094	—
Summa .	290676	1310911	567239	426440	1908868	9	—	8	20,294	177424	107879	29,781	268880	158696	—

Oberbau.

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.	64.	65.	66.	67.
		Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehend aus: eisernem Oberbau.																
			auf Langschwellen															
Alter der ausgewechselten Schienen.		Gesammtgewicht aller auf hölzernen Schwellen	nach dem eintheiligen System.			nach dem zweitheiligen System.				nach dem dreitheiligen System.				durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen.				
			Gewicht.			Gewicht.				Gewicht.				bei einfachen Systemen.	bei zweitheiligen Systemen.			
von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit hölzernem Kopf.	Ueberhaupt.	Länge.	im Ganzen.	pro laufenden Meter.	Länge.	im Ganzen.	pro l. Met. bei Oberbau.	pro l. Met. bei Unterbau.	Länge.	im Ganzen.	pro l. Met. bei Oberbau.	pro l. Met. bei Unterbau.	bei einfachen Systemen.	bei Oberbau.	bei Unterbau.	bei Oberbau.	bei Unterbau.
Jahr.		Centner.				Meter.	Ctr.	Kilogr.	Meter.	Ctr.	Kil.	Kil.	Meter.	Ctr.	Kil.	Kil.	Anzahl Jahre.				
—	—	280,033	70,740	251,935	527,708	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	17.250	—	152,421	169,671	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	7	117,603	376,611	1,149,427	1,643,737	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	7,446	7,446	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	188,476	166,945	355,421	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	875	2,234	34,013	37,121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	874	2,233	34,012	37,120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	162,047	13,265	136,297	311,609	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	12,078	12,078	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	99,536	38,059	181,861	319,456	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	33,114	3,622	1,094	37,830	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	7	636,456	695,240	2,127,550	3,459,257	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Der

Oberbau.

Name der Eisenbahn.	68.	69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.
	Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehend aus: eisernem Oberbau.													Oberbau auf Steinunterlagen.		
	auf Querschwellen							auf Einzel-Unterlagen.							Gewicht der Schienen	
	Länge.	Gewicht in Summa.		Gewicht pro lfr. Meter.		durchschnittl. Alter der ausgewechselten		Länge.	Gewicht in Summa.		Gewicht.			Länge.	in Summa.	pro laufende Meter.
		der Schienen.	der Schwellen.	der Schienen.	der Schwellen.	Schienen.	Schwellen.		der Schienen.	der Unterlagen.	der Schienen per Meter.	der Unterlagen pr. Stück.	Durchschnittsalter der ausgewechselten Unterlagen.			
	Meter.	Centner.		Kilogramm.		Anzahl Jahre.		Meter.	Centner.		Kilogr.		Jahre.	Meter.	Ctr.	Kilogr.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. Rheinische ältere Strecken . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke M. Gladbach-Crefeld-Hülsch-Düren-Stolberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Rechtsrheinische Strecken . . .	625	916	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Strecke Hagen-Oberbagen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Arolsenberg-Menden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Strecke Hengstei-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Zweigbahn Betmathe-Iserlohn . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Marburg-Cassel, Guntershausen-Gerstungen und Hümme-Carlshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa .	625	916	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Oberbau.

84.	85.	86.	87.	88.	89.	90.	91.	92.	93.	94.	95.	96.	97.	98.	99.
Gesammtlänge der Geleise		Klein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben, Nägel rc.) für eisernen Oberbau													
mit Stuhlschienen	mit breitbasigen Schienen	mit eisernem Oberbau			mit Oberbau auf Steinunterl.	für Stuhlschienen		für breitbasige Schienen		auf Langschwellen					
						auf hölzerne Schwellen.				nach dem eintheiligen System.		nach dem zweitheiligen System.		nach dem dreitheiligen System.	
		auf Langschwellen.	auf Querschwellen.	auf Einzel-Unterlagen.		Länge der betreffenden Bahn-Geleise.	Gewicht des Klein-Eisenzeugs incl. Verlaschung.	Länge der betreffenden Bahn-Geleise.	Gewicht des Klein-Eisenzeugs incl. Verlaschung.	Länge der betreffenden Bahn-Geleise.	Gewicht des Klein-Eisenzeugs incl. Verlaschung und Unterstühlung.	Länge der betreffenden Bahn-Geleise.	Gewicht des Klein-Eisenzeugs incl. Verlaschung und Unterstühlung.	Länge der betreffenden Bahn-Geleise.	Gewicht des Klein-Eisenzeugs incl. Verlaschung und Unterstühlung.
Meter.		Meter.				Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.
—	359,203	—	—	—	—	—	—	359,203	40,420	—	—	—	—	—	—
—	115,317	—	—	—	—	—	—	115,317	22,950	—	—	—	—	—	—
5,385	1,117,170	—	625	—	—	5,385	2,585	1,117,170	122,639	—	—	—	—	—	—
—	5,065	—	—	—	—	—	—	5,065	562	—	—	—	—	—	—
—	238,407	—	—	—	—	—	—	238,407	37,992	—	—	—	—	—	—
—	25,252	—	—	—	—	—	—	25,252	2,798	—	—	—	—	—	—
—	25,252	—	—	—	—	—	—	25,252	2,798	—	—	—	—	—	—
—	212,725	—	—	—	—	—	—	212,725	29,461	—	—	—	—	—	—
—	8,285	—	—	—	—	—	—	8,285	975	—	—	—	—	—	—
21,918	302,747	—	—	—	—	21,918	9,101	302,747	28,953	—	—	—	—	—	—
—	25,709	—	—	—	—	—	—	25,709	2,193	—	—	—	—	—	—
27,303	2,335,132	—	625	—	—	27,303	11,686	2,335,132	291,791	—	—	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

2. Der Oberbau.

Name der Eisenbahn.	100. Mein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben rc.) für eisernen Oberbau auf Querschwellen. Anzahl der kontinuirlichen Meter.	101. Mein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben rc.) für eisernen Oberbau auf Querschwellen. Gewicht der Stühle, Klemmplatten incl. Verbindungsmittel. Ctr.	102. Mein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben rc.) für eisernen Oberbau auf Einzel-Unterlagen. Anzahl der kontinuirlichen Meter.	103. Mein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben rc.) für eisernen Oberbau auf Einzel-Unterlagen. Gewicht der Stühle, Klemmplatten und Verbindungs- und Querverbindungsmittel. Ctr.	104. Mein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben rc.) für Oberbau auf Steinunterlage. Anzahl der kontinuirlichen Meter.	104. Mein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben rc.) für Oberbau auf Steinunterlage. Gewicht der Stühle, Klemmplatten incl. Verbindungsmittel. Ctr.	105. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen imprägnirt: eichene. Stück.	106. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen imprägnirt: eichene. Durchschn. Alter der aufgenommenen Schwellen. Anzahl Jahre.	107. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen imprägnirt: buchene. Stück.	108. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen imprägnirt: buchene. Durchschn. Alter der aufgenommenen Schwellen. Anzahl Jahre.	109. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen imprägnirt: kiefernе. Stück.	110. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen imprägnirt: kiefernе. Durchschn. Alter der aufgenommenen Schwellen. Anzahl Jahre.	111. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen nicht imprägnirt: eichene. Stück.
	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Stück.	Anzahl Jahre.	Stück.	Anzahl Jahre.	Stück.	Anzahl Jahre.	Stück.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:													
a. Einfachgeleisige ältere Strecken . .	—	—	—	—	—	—	313,249	—	322	6	11,631	5	61,355
b. Strecke M. Gladbach-Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120,474
c. Rechtsrheinische Strecken	625	75	—	—	—	—	—	—	379	—	9,765	—	1129101* 4,960
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fulda-Lamberg-Marburg . . . . Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,401	—	245,642
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,709
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn: Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:													
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,709
b. Strecke Hengstei-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210,625
c. Zweigbahn Betmathe-Herlasen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,215
3. Hessische Nordbahn:													
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,001	5	215,315
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27,643
Summa .	625	75	—	—	—	—	313,249	—	701	6	40,998	5	2076747

112. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen nicht imprägnirt: buchene. Durchschn. Alter der aufgenommenen Schwellen. Anzahl Jahre.	113. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen nicht imprägnirt: buchene. Stück.	114. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen nicht imprägnirt: kiefernе. Durchschn. Alter der aufgenommenen Schwellen. Anzahl Jahre.	115. Hölzerne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen nicht imprägnirt: kiefernе. Stück.	116. Eiserne Quer-, Weichen- und Brückenschwellen. Stück.	117. Eiserne Brücken. Im Ganzen. Stück.	118. Eiserne Brücken. Bei Stahlschwellen. Länge. Meter.	119. Eiserne Brücken. Bei Stahlschwellen. Breite. Meter.	120. Eiserne Brücken. Bei Stahlschwellen. Höhe. Meter.	121. Eiserne Brücken. Bei Mittelschwellen. Länge. Meter.	122. Eiserne Brücken. Bei Mittelschwellen. Breite. Meter.	123. Eiserne Brücken. Bei Mittelschwellen. Höhe. Meter.	124. Bettung. Das Bettungs-Material besteht aus	125. Bettung. Stärke der Bettung unter den Schwellen. Meter.	126. Ruhewerkungen. Weichen. Stück. Einfache. Zungen-Weichen.	127. Ruhewerkungen. Weichen. Stück. Einfache. Kreuz.	128. Ruhewerkungen. Weichen. Stück. Einfache. Kreuz-Weichen.	129. Ruhewerkungen. Weichen. Stück. Englische. Zusammen.	130. Ruhewerkungen. Weichen. Stück. Doppelte Kreuz-Weichen.	131. Ruhewerkungen. Herzstücke. Stück. aus Gußeisen incl. Hartguß.	132. Ruhewerkungen. Herzstücke. Stück. aus Schmiedeisen.	133. Ruhewerkungen. Herzstücke. Stück. aus Stahl.	134. Ruhewerkungen. Herzstücke. Stück. Zusammen.
Anzahl Jahre.	Stück.	Anzahl Jahre.	Stück.			Meter.							Meter.								
9	—	—	—	—	386,557	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies	0,11-0,15	613	34	28	—	675	115	653	162	930
—	—	—	—	—	139,474	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies	0,11-0,14	191	6	15	—	212	87	114	100	301
7	—	—	7,888	—	1,147,133	2,50	0,10-0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies, Schlacken und n. Gebäuden.	0,11-0,14	2310*	83	112	5	2510	516*	1760	1139	3415
—	—	—	—	—	4,960	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies und Steine	0,11	14	—	—	—	14	—	14	—	14
—	—	—	—	—	247,343	2,50	0,11	0,14	2,50	0,10-0,11	0,14	Kies, Schlacken und n. Gebäuden.	0,11-0,14	268	9	18	—	295	170	270	35	475
7	—	—	—	—	23,709	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies und Steinschlag	0,11	79	2	4	—	85	12	109	14	135
7	—	—	—	—	23,709	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies und Steinschlag	0,11	79	2	3	—	84	12	109	14	135
8	—	—	—	—	210,625	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies, Schlacken und Gebäuden	0,11	263	4	9	—	276	44	170	163	377
8	—	—	—	—	8,215	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies, Steine und Gebäuden	0,11	19	—	—	—	19	28	4	—	25
12	2,000	8	—	—	235,316	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies und Steinschlag	0,11	201	—	1	—	202	86	119	—	205
—	—	—	—	—	27,643	2,50	0,11	0,14	2,50	0,11	0,14	Kies und Steinschlag	0,11	83	4	—	—	87	23	77	—	100
7-12	2,000	8	7,888	—	2,425,263	2,50	0,10-0,11	0,14	2,50	0,11-0,11	0,14			3979	154	190	5	4329	1086	3466	1627	6179

* Ad Col. 4, 111, 123 und 131. In diesen Columnen sind 3,401 M. Bahnhofs-Nebengeleise, 2,330 Stück Schwellen, 9 Stück Zungenweichen und 13 Stück Herzstücke enthalten, welche auf dem Bahnhofe Hamm gemeinschaftlich mit der Köln-Mindener und mit der Westfälischen Bahn unterhalten werden.

3. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

1. Bezeichnung der Bahnstrecke.	2. Gesammtlänge der Bahnstrecke. Kilometer.	3. Horizontale Strecken. Anzahl.	4. Horizontale Strecken. Ganze Länge. Meter.	5. Horizontale Strecken. In Prozenten der Gesammtlänge der Bahn. %	6. Steigungen in der Länge der Strecken. Anzahl.	7. Steigungen in der Länge der Strecken. Ganze Länge. Meter.	8. Steigungen in der Länge der Strecken. Meter. bis 1/1200 incl.	9. Steigungen in der Länge der Strecken. Meter. von 1/1200 bis 1/900 incl.	10. Steigungen in der Länge der Strecken. Meter. von 1/900 bis 1/600 incl.	11. Steigungen in der Länge der Strecken. Meter. von 1/600 bis 1/300 incl.	12. Steigungen in der Länge der Strecken. Meter. von 1/300 bis 1/100 incl.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
a. Einfachgeleisige ältere Strecken . .	155,11	62	41,502	28	37	41,567	6,283	4,515	3,282	5,985	16,944
b. Strecke M. Gladbach-Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	74,00	27	16,712	22	41	45,741	—	377	1,845	13,035	30,474
c. Rechtsrheinische Strecken	420,07	143	92,053	22	106	166,648	6,541	2,299	8,323	26,734	97,385
d. Strecke Hagen-Oberhagen	2,11	2	888	35	2	1,520	—	—	—	—	1,520
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fulda-Lamberg-Marburg . . . . Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	142,70	28	23,974	17	50	75,082	6,930	2,449	6,843	14,063	35,103
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe											
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn: Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	12,10	9	4,635	37	5	3,054	—	—	—	—	3,054
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der gemeinsten Bahnhöfe											
b. Strecke Hengstei-Siegen	99,00	35	16,018	16	54	62,080	—	882	3,220	22,817	25,488
c. Zweigbahn Betmathe-Herlasen . .	5,13	2	977	17	1	4,265	—	—	—	—	—
3. Hessische Nordbahn:											
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen und Hümme-Carlshafen	129,18	81	28,555	22	68	53,615	1,971	2,003	1,380	7,085	41,176
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	13,47	6	2,905	21	9	4,458	—	—	486	—	3,972
Summa .	1,055,01	395	230,189	22	433	458,920	22,125	12,486	25,379	89,729	255,646

13. Hauptverkehrsrichtung mit Steigung. Von 1/1000 bis 1/150 incl. Meter.	14. Hauptverkehrsrichtung mit Steigung. Von 1/150 und stärker. Meter.	15. Die stärkste Steigung beträgt	16. Summe aller Steigungen. Meter.	17. Die mittlere Steigung berechnet sich zu: (Verhältniß von Col. 16 zu Col. 7.)	18. Gefälle in verschiedener Richtung. Länge der Strecken mit Gefälle. Anzahl.	19. Ganze Länge. Meter.	20. Von bis 1/1200 incl. Meter.	21. Von 1/1200 bis 1/900 incl. Meter.	22. Von 1/900 bis 1/600 incl. Meter.	23. Von 1/600 bis 1/300 incl. Meter.	24. Von 1/300 bis 1/150 incl. Meter.	25. Von 1/150 und stärker. Meter.	26. Das stärkste Gefälle beträgt Meter.	27.
4,058	—	1 : 58	192,3	1 : 215	57	70,297	5,542	—	3,427	24,651	32,222	4,265	—	1 : 68	
—	—	1 : 100	220,01	1 : 253	10	11,647	—	—	731	2,099	8,817	—	—	1 : 200	
17,743	7,372	1 : 30	1,178,87	1 : 141	149	161,371	13,332	2,436	7,478	21,249	103,430	13,126	—	1 : 75	
—	—	1 : 100	13,03	1 : 117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9,654	—	1 : 72	360,45	1 : 208	22	43,681	—	—	4,910	1,594	37,177	—	—	1 : 100	
—	—	1 : 123	12,65	1 : 235	10	4,076	—	—	—	679	3,855	151	—	1 : 98	
10,283	—	1 : 72	322,08	1 : 194	17	21,245	—	—	—	3,314	8,310	9,621	—	1 : 72	
—	4,565	1 : 40	115,08	1 : 40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1 : 106	318,00	1 : 168	68	47,224	249	58	1,117	9,308	36,492	—	—	1 : 100	
—	—	1 : 100	30,03	1 : 147	9	6,506	—	—	—	—	6,506	—	—	1 : 100	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

3. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.
Bezeichnung der Bahnstrecke.	Gefälle in verschiedener Richtung.		Ganze Länge der geneigten Strecken.		Höhen-Unterschied der Endpunkte der Bahn.	Anzahl der Neigungswechsel.		Länge		Länge der Strecken in Curven									Der kleinste Radius der Curven beträgt	Bemerkungen.
	Summe aller Gefälle.	Das mittlere Gefälle berechnet sich zu: (Verhältniß von Col. 28 zu Col. 19)	Zusammen.	In Prozenten der Gesammtlänge der Bahn.		Im Ganzen.	Pro Kilometer Bahn.	der geraden Bahnstrecken überhaupt.	in Prozenten der Gesammtlänge der Bahn.	Gesammtlänge.	In Prozenten der Gesammtlänge der Bahn.	bis incl. 4000 Meter Radius.	von 4000 bis incl. 3000 Meter Radius.	von 3000 bis incl. 2000 Meter Radius.	von 2000 bis incl. 1500 Meter Radius.	von 1500 bis incl. 1000 Meter Radius.	von 1000 bis incl. 500 Meter Radius.	von weniger als 500 Meter Radius.		
	Meter.		Meter.	%	Meter.			Meter.	%	Meter.	%	Meter.							Meter.	
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																				
a. Linkrheinische ältere Strecken . .	280,10	1 : 251	111,774	72	224,00	147	1,00	116,926*	75	38,280	25	1,359	1,762	2,529	12,677	9,495	8,901	1,607	264	
b. Strecke M. Gladbach-Oberkirchen-Hilden-Düren-Stolberg	53,62	1 : 216	17,288	78	122,61	75	0,60	53,579	72	20,515	28	—	1,175	2,105	4,773	4,715	5,598	2,143	301	
c. Rechtsrheinische Strecken	911,—	1 : 178	328,019	78	222,05	443	1,03	260,982	62	159,106	38	1,333	3,467	7,780	25,192	47,678	59,112	14,544	141	
d. Strecke Hagen-Oberhagen	—	—	1,020	65	13,00	3	1,18	1,834	79	494	21	—	—	—	—	—	—	494	226	
e. Strecke Schwerte-Warburg und Brilon-Wald . . . . . Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	269,10	1 : 162	118,723	83	280,17	95	1,13	94,807	66	47,790	34	—	2,358	2,684	3,768	8,266	19,334	11,380	339	
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe																				
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn: Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	20,11	1 : 228	7,730	43	13,21	21	0,60	4,133	33	8,232	67	—	—	—	782	3,469	3,981	—	697	
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe	182,08	1 : 117	83,925	84	139,18	106	1	52,568	53	47,355	47	1,052	1,201	111	2,280	2,910	24,830	14,971	314	
b. Strecke Hengstei-Siegen			4,205	83	114,90	3	0,13	2,179	39	3,393	61	—	—	110	661	144	2,236	142	376	
c. Zweigbahn Betmathe-Herlohn . .	—	—																		
3. Hessische Nordbahn:																				
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen-Oertlingen und Hümme-Carlshafen	297,00	1 : 159	100,839	78	99,40	216	1,03	71,372	55	58,022	45	—	—	—	—	11,752	32,711	13,559	201	
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . ††	45,61	1 : 142	10,364	79	15,12	24	1,11	7,291	53	6,578	47	—	—	—	58	2,697	3,823	—	719	
Summa .	2,060,63	1 : 178	825,427	78	1,245,07	1,133	0,09	665,791	63	389,875	37	3,744	9,963	15,319	50,197	91,126	160,626	58,960	141	

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.

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.	32.	33.
Name der Eisenbahn.	Anzahl der Stationen.			Anzahl der Signal-Zwischen-Stationen.	Anzahl der Telegraphen-Stationen mit Sprech-Apparaten.	Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen. Gebäude:									Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen. Gebäude:																		
						gebaute Gebäude für die Directoren, Bureaux, Hauptverwaltungen, Post rc.		Empfangsgebäude.		Bedeckte Perronhallen.		Wagenschuppen.			Güterschuppen.			Locomotivschuppen.			Wasserstationen.						Cooks- resp. Kohlenschuppen.		Materialien-Depot, Magazin-Gebäude.		Rotunden.	
	Bahnhöfe.	Haltestellen.	Zusammen.			Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Länge der Perrons zusammen.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Länge der Perrons zusammen.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl der Weichen-stellungen, welche in den Schuppen ihre Sicherung finden.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Cubikinhalt der Wasser-Reservoirs.	durch Wasserkraft betrieben.	durch Dampf oder Wind rc. betrieben.	Handbetrieb (Quelle, Ziehbrunnen).	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl.	Größe d. bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.
	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.		Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Meter.	Stück.	□ Meter.	Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	Stück.	□ Meter.	Cubikmet.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.	Stück.	□ Meter.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																																
a. Linkrheinische ältere Strecken . .	28	5	33	5	34	31	4,077	28	9,979	2	717	8	2,766	484	36	16,852	1,417	17	8,862	71	17	462	458	10	7	27	13	1,446	24	2,221	43	970
b. Strecke M. Gladbach-Oberkirchen-Hilden-Düren-Stolberg	8	6	14	—	14	3	391	13,0*	8,548*	—	—	0,0**	723	134	14	4,296	269	6	2,630	24	5	481	592	—	5	16	1	11	9	171	14	631
c. Rechtsrheinische Strecken	61	9	72	162	85	122	19,698	68	92,793	17	5,322	5	3,629	760	88	37,081	4,422	42	35,793	309	44	2,596	2,227	10	37	110	30	2,229	29	2,659	113	3,029
d. Strecke Hagen-Oberhagen	1	—	1	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	318	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10
e. Strecke Schwerte-Warburg und Brilon-Wald . . . . . Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	17	2	19	1	21	17	2,921	18,0†	6,892†	1	436	1	122	24	18	4,794	246	6	5,738	53	10	647	1,128	1	9	31	3	396	8	337	23	727
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe																																
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn: Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	4	—	4	11	5	18	2,027	2	955	1	2,473	—	—	—	6	2,542	186	4	2,981	29	4	378	2	—	4	6	2	269	2	486	6	147
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe	14	1	15	2	15	11	1,910	14	3,372	3	396	2	853	143	19	4,052	261	6	2,992	38	8	697	274	2	6	12	4	393	3	314	21	484
b. Strecke Hengstei-Siegen	1	—	1	—	1	—	—	1	502	1	146	1	139	23	1	724	44	1	139	2	1	—	26	1	—	1	—	—	—	—	3	58
c. Zweigbahn Betmathe-Herlohn . .																																
3. Hessische Nordbahn:																																
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntershausen-Oertlingen und Hümme-Carlshafen	16	—	16	4	8	2	321	15	2,624	—	—	3	543	76	19	1,456	244	4	3,038	28	9	653	302	4	4	16	4	400	13	486	15	256
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . ††	1,0	—	1,0	0,0	1,0	0,0	16	1,0	4,991	1	2,315	0,1	847,5	196,0	2	1,184,0	75	1,0	962,0	10	1,0	229,0	694	—	1,0	3,0	1	285	1	360	8	156,0
Summa .	153,1	23	176,1	190,4	185,0	204,0	31,261	161,0	60,677	26	11,815	21	9,022,0	1,840,0	204	73,409,0	7,177	87,0	63,135,0	554	101,0	6,053,1	5,801	28	73,1	222,0	58	5,439	89	7,074	247	6,50,9

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.

Name der Eisenbahn.	34. Gebäude: Stallgebäude: Anzahl. Stück.	35. Gebäude: Stallgebäude: Größe der bebauten Grundfläche zusammen. □Met.	36. Gebäude: Anzahl der Brunnen (Wirthschaftsbrunnen.) Stück.	37. Gebäude: Anzahl der Eisteller. Stück.	38. Gebäude: Weichensteller- u. Portierhäuser: Anzahl. Stück.	39. Gebäude: Weichensteller- u. Portierhäuser: Größe der bebauten Grundfläche zusammen. □Met.	40. Anzahl der Schwellen-Tränkungs-Anstalten. Stück.	41. Anzahl der Löschgruben. Stück.	42. Anzahl der Rampen. Stück.	43. Schiebebühnen, Drehscheiben, Weichen und Schiebebühnen: Anzahl: versenkt. Stück.	43. Schiebebühnen: Anzahl: im Niveau der Geleise. Stück.	44. Schiebebühnen: Länge im Ganzen: versenkt. Meter.	44. Schiebebühnen: Länge im Ganzen: im Niveau der Geleise. Meter.	45. Drehscheiben: unter 4,75 M. Durchmesser. Stück.	46. Drehscheiben: zwischen 4,75 bis 8 M. Durchmesser. Stück.	47. Drehscheiben: über 8 M. Durchmesser. Stück.
1. Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. Linksrheinische ältere Strecken . .	15	234	41	3	127	1,227	1	76	28	5	—	200	45	38	10	15
b. Strecke M. Gladbach-Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	6	171	14	—	6	32	—	19	6	—	—	—	—	4	1	5
c. Rechtsrheinische Strecken	69	4,536	96	9	348	2,519	—	120	44	8	3	231	45	—	33	45
d. Strecke Hagen-Oberhagen . . .	—	—	—	—	2	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Strecke Schwerte-Warburg und Fröndenberg-Menden	22	730	19	3	29	253	—	55	11	—	—	—	—	3	—	6
Mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:																
f. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei einschließlich der genannten Bahnhöfe																
2. Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
Mit der Berg.-Märk. Bahn gemeinschaftl. u. hier zur Hälfte berechnet:	4	327	8	1	31	194	—	30	3	—	1	—	17	—	—	3
a. Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei, einschließlich der genannten Bahnhöfe																
b. Strecke Hengstei-Siegen	6	418	28	3	47	449	—	28	4	—	1	—	13	2	—	3
c. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn . .	2	39	2	—	2	38	—	2	1	—	—	—	—	1	—	—
3. Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Warburg-Cassel, Guntersh.-Gerstungen und Hümme-Carlshafen	8	259	8	—	33	243	—	16	8	—	2	—	45	7	—	1
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinsch. Strecke Cassel-Guntershausen . .	—	—	2	0,5	4,5	42	—	7,5	1,5	2,5	—	318	—	1,5	3,5	2,5
Summa .	132	6,714	218	19,5	629,5	5,013	1	353,5	106,5	15,5	7	749	165	56,5	47,5	80,5

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.

48. andere mechanische Einrichtungen: Weichen cfr. Colonne 130 der Tabelle I. 2. Stück.	49. Anzahl der Brückenwaagen. Stück.	50. Anzahl der Lastkrahnen. Stück.	51. Anzahl der Gasanstalten. Stück.	52. Werkstattsgebäude: Anzahl. Stück.	53. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. □Meter.	54. Der Gesammt-Flächeninhalt der in Colonne 8, 10, 12, 14, 17, 20, 23, 29, 31, 33, 35, 39 und 53 bezeichn. baul. Anlagen beträgt □Meter.	55. vertheilt sich auf: Allgemeine Verwaltung. □Meter.	56. Bahn-Verwaltung. □Meter.	57. Transport-Verwaltung: für den Personen-Verkehr. □Meter.	58. Transport-Verwaltung: für den Güter-Verkehr. □Meter.	59. Bemerkungen.
675	10	10	—	13	6,918	56,722	5,144	2,184	23,069	26,355	* ad Col. 9 u. 10. Hierin ist die Hälfte der Quadratfläche des mit der Rheinischen Eisenbahn auf dem Bahnhofe Düren gemeinschaftlichen Empfangsgebäudes enthalten.
212	2	4	—	2	512	18,507	1580	814	10,168	5,945	
2,320	21	28	1	31	32,285	173,520	27,217	7,855	63,200	75,248	
14	—	—	—	—	—	344	—	16	10	318	
295	1	—	—	3	1,150	25,233	1,798	2,877	11,353	9,205	** ad Col. 13 u. 14. Hierin ist die Hälfte der Quadratfläche des mit der Rheinischen Eisenbahn auf dem Bahnhofe Düren gemeinschaftlichen Wagenschuppens enthalten.
169	1	2	—	1	71	13,350	2,729	396	5,627	4,598	† ad Col. 9 u. 10. Hierin ist ein Theil der Grundfläche des mit der Westfälischen Eisenbahn auf dem Bahnhofe Warburg gemeinschaftlichen Stationsgebäudes enthalten.
276	5	8	—	2	1,149	17,389	3,504	621	6,570	6,694	
19	—	1	1	—	—	1,875	193	48	810	824	
202	3	2	—	3	622	11,101	1,445	440	4,715	4,501	
87	2	,5	—	4,5	3,393,5	14,783	118	120	10,673	3,872	
4,269	45	55,5	2	59,5	46,100,5	332,824	43,698	15,371	136,195	137,560	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 3.

Kosten der Unterhaltung der Bauanlagen nebst Angabe der verwendeten Materialien.

1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
	Planum und Nebenanlagen.					Brücken, Durchlässe, Wege-Unterführungen, Bahn-Ueberbrückungen, Tunnels.							
	Bahnplanum nebst Seitengräben, Böschungen, Nebenwege, Entwässer.-Anlagen, Futtermauern Revetements, Uferdeckwerke, Krähne.		Wege-Ueberg. im Bahn-Niveau nebst Zubehör.			Kleine Brücken bis incl. 10 M. l. W. jeder Oeffnung.		Große Brücken über 10 M. l. W. jeder Oeffnung.				Tunnels.	
Name der Eisenbahn.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten der Herstellungskosten Tab. I. 1.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten der Herstellungskosten Tab. I. 1.	Gesammtkosten Col. 2 und 5.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten d. Herstellungskosten Tab. I. 1.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten d. Herstellungskosten Tab. I. 1.	Wege-Unterführungen.	Bahn-Ueberbrückungen.	Unterhaltungskosten.	in Prozenten der Herstellungskosten Tabelle I. 1.
	Thlr.	%	Thlr.	%	Thlr.	Thlr.	%	Thlr.	%	Thlr.	Thlr.	Thlr.	%
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	46,839	0,35	4,339	1,20	51,178	7,711	0,3	9,791	0,2	824	179	3,177	0,1
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	4,119	0,3	42	0,07	4,161	1,046	0,3	1,518	0,2	37	—	47	0,02
Summa . .	50,958	—	4,381	—	55,339	8,757	—	11,309	—	861	179	3,224	—

1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.

15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.
			Bahnmeister- und Wärterhäuser.			Signale			Unterhaltungskosten des Unterbaues		
Einfriedigungen, Hecken, Barrieren 2c.	Beseitigungen des Schnees, Schutzvorrichtungen u Räumungskosten.	Utensilien und Geräthschaften.	Wärterbuden.	Familienhäuser.	zusammen.	optische zusammen.	electrische zusammen.	Sonstige Ausgaben.	im Ganzen.	pro Kilometer Bahn.	Bemerkungen.
Gesammt-Unterhaltungskosten.	zusammen.	zusammen.									
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
40,210	15,582	24,027	6,222	5,571	11,793	7,462	28,355	22,920	223,209	236	Anmerkung zu Colonne 15. Die Einfriedigungen der Bahnhöfe kommen bei Tabelle II. 3. Colonne 3. zum Ansatz.
4,199	601	1,909	3,891	6,592	10,483	2,164	1,404	—	27,569	247	
44,409	16,183	25,936	10,113	12,163	22,276	9,626	29,759	22,920	250,778	—	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
	Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.															
	Stuhlschienen.				breitbasige Schienen.				Eiserner Oberbau.							
			Kosten.				Kosten.		auf Langschwellen							
									nach dem eintheil. System.		nach dem zweitheil. System.		nach dem dreitheil. System.		Kosten.	
Name der Eisenbahn.	Länge.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Länge.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Länge.	Gewicht.	Länge.	Gewicht.	Länge.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.
	Meter.	Ctr.	Thlr.	Thlr.	Meter	Ctr.	Thlr.	Thlr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Thlr.	Thlr.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	297	217	502*	0,5	219,577	153,704	913,449*	966,2	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	—	—	—	—	30,208	22,232	104,886*	939,4	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	297	217	502	—	249,785	175,936	1,018,335	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.
Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.																
Eiserner Oberbau										Oberbau auf Steinwürfel.				Klein-Eisenzeug		
auf Querschwellen					auf Einzelunterlagen.							Kosten der Schienen und Stein-Unterlagen.		für Stuhlschienen.		
	Gewicht der		Kosten.			Gewicht der		Kosten.							Kosten.	
Länge.	Schienen.	Schwellen.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Länge.	Schienen.	Unterlagen.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Länge.	Gewicht der Schienen.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.
Meter.	Centner.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Meter.	Centner.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Meter.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Ctr.	Thlr.	Thlr.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

Name der Eisenbahn.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.
	Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.											
	Klein-Eisenzeug.											
	für breitbasige Schienen.			für eisernen Oberbau								
		Kosten.		auf Langschwellen.			auf Querschwellen.			auf Einzel-Unterlagen.		
					Kosten.			Kosten.			Kosten.	
	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.
	Centner.	Thlr.	Thlr.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Centner.	Thlr.	Thlr.	Centner.	Thlr.	Thlr.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	19,014	117,258*	123,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	2,826	14,923*	133,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	21,840	132,181	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.
Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.															
Klein-Eisenzeug für Oberbau auf Steinwürfel.			hölzerne Stoß-, Mittel- und Weichen-Schwellen												
	Kosten.		imprägnirt.			zusammen.			nicht imprägnirt.			zusammen			
							Kosten.						Kosten		
Gewicht.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	eichene.	buchene.	kieferne.	Anzahl.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis.	eichene.	buchene.	kieferne.	Anzahl.	zusammen.	pro Kilometer Bahngeleis	zusammen.
Centner.	Thlr.	Thlr.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Thlr.	Thlr.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Thlr.	Thlr.	Cbm.
—	—	—	13,890	—	—	13,890	30,285*	32,0	124,418	—	612	125,030	289,260*	305,9	* *
—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,949	—	—	11,949	26,723*	239,2	* *
—	—	—	13,890	—	—	13,890	30,285	—	137,367	—	612	136,979	315,983	—	—

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

Name der Eisenbahn.	63.	64.	65.	66.	67.	68.	69.	70.	71.	72	73.	74.	75.
	Es wurden ferner verwendet zu den												
	Bettungs-Material.			Zungen			Herzstücke				englische Weichen		
	Quantum	Kosten.											
	pro Kilometer Bahngleis.	zusammen.	pro Kilometer Bahngleis.	von Schmiedeeisen.	von Stahl.	zusammen.	von Gußeisen incl. Hartguß.	von Schmiedeeisen.	von Stahl.	zusammen.	ganze.	halbe.	zusammen.
	Cbm.	Thlr.	Thlr.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	—	208,352*	220,3	—	—	342	52	53	34	139	1	—	1
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	—	14,875*	133,20	—	—	2	1	—	—	1	—	—	1
Summa . .	—	223,227	—	—	—	344	53	53	34	140	1	—	2

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.	84.	85.	86.	87.	88.
Ausweichen Unterhaltungskosten.		Unterhaltungskosten des ganzen Oberbaues (excl. der Weichen, Col. 76.)										
		für Material				bleibt reine Ausgabe		Arbeitslohn		zusammen		
zusammen.	pro Kilometer Bahngleis.	aus Betriebsfonds.	aus Erneuerungsfonds.	zusammen.	Rückeinnahme für alte Materialien.	zusammen.	pro Kilometer Bahngleis.	zusammen.	pro Kilometer Bahngleis.	im Ganzen.	pro Kilometer Bahngleis.	Bemerkungen.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
99,220*	104,9	325,610	1,233,496	1,559,106	459,608	1,099,498	1162,7	555,977	587,9	1,655,475	1750,5	
13,283*	118,9	29,798	131,609	161,407	79,110	82,297	736,8	44,368	397,2	126,665	1133,9	
112,503	—	355,408	1,365,105	1,720,513	538,718	1,181,795	—	600,345	—	1,782,140	—	

* Ad. Col. 4, 8, 36, 54, 60, 64 und 76. Hier sind die nebensächlichen Kosten mit enthalten.

** Ad. Col. 62. Das zur Unterhaltung erforderlich gewesene Kiesquantum ist im Text J. Unterhaltung der Bahnanlagen enthalten; das übrige Bettungs-Material, als Steinschlag, Schlacken ꝛc. konnte nicht genau ermittelt werden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

3. Unterhaltungskosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
		Gebäude						
Name der Eisenbahn.	Einfriedigungen, Anfahrten und Garten-Anlagen zusammen.	Gesonderte Gebäude für Directions-Büreaux, Dienstwohnungen 2c., zusammen.	Empfangs-Gebäude zusammen.	Bedeckte Personenhallen.	Wagenschuppen.	Güterschuppen.	Locomotivschuppen, Wasser-Stations-Gebäude und Kohlenschuppen zusammen.	Nebengebäude aller Art, Materialien-Depots, Retiraden, Perronsrampen, Löschgruben, Entwässerungs-Anlagen, Kandelaber, Uhren, zusammen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	46,626	34,048	41,237	671	619	25,679	36,308	90,961
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	1,336	6,348	842	—	—	1,248	—	5,053
Summa . .	47,962	40,396	42,079	671	619	26,927	36,308	96,014

3. Unterhaltungskosten der Bahnhöfe und Haltestellen.

10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.
		Gesammt-Kosten					Ausgabe für die ganze Bahn-Unterhaltung (Col. 24 Tab. II 1, Col. 86 Tab. II 2, Col. 12 Tab. II 3) beträgt		
		Die Gesammt-Ausgabe für Unterhaltung der Bahnhöfe, Haltestellen beträgt	vertheilt sich nach Benutzung der Räume (Col. 55—58, Tab. I. 3.)						
					Transport-Verwaltung				
Mechanische Einrichtungen, Drehscheiben, Weichen, (incl. der Tab. II 2, Col. 76 aufgeführten Kosten), Brückenwaagen, Lastkrahne, Gasanstalten, zusammen.	Werkstatts-Gebäude zusammen.		Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	im Ganzen.	pro Kilometer Bahngeleis.	Bemerkungen.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
178,786	15,622	470,557	61,173	14,117	192,928	202,339	2,349,241	2,474	
14,587	—	29,414	3,824	882	12,060	12,648	183,648	1,643	
193,373	15,622	499,971	64,997	14,999	204,988	214,987	2532,889	2,395	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 4.

Verzeichniß der Anschluß-Anlagen an der

Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Laufende Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	Benennung des angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Ist aufgehoben ab Locomotiv-Bahn.	Ist aufgehoben ab Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abzweig- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.
			Meilenstation.								
1.	Zeche Neuessenberg	Kohlengrube	—	Kohlscheid.	ja.	—	771	1,060	1,435	3	—
2.	Zeche Anna	do.	—	Herzogenrath.	ja.	—	205	205	„	1	—
3.	Weber & Berner, Kartshütte	Dampfhamm. und Walzwerk.	schließt an den sub 2 genannten Anschluß an.		ja.	—	34	34	„	—	—
4.	Anonyme Gesellschaft Küppen, Dunkel & Wenck, Marienhütte,	Sand- und Steingrube.	Zw. Herzogenrath u. Eschenbrücken.	—	ja.	—	464	756	„	3	—
5.	Depesche zu Baal	Kohlen- und Frachtlager.	—	Baal.	ja.	—	66	66	„	—	—
6.	L. Winterhelden zu Erkelenz	Kohlen- und Holzlager.	—	Erkelenz.	ja.	—	$199_{,50}$	$199_{,50}$	„	—	—
7.	Actien-Gesellsch. zu M.-Gladbach	Spinnerei und Weberei.	—	M.-Gladbach	ja.	—	310	385	„	1	1
8.	Neußer Materlage	Baumlagen.	—	Neuß.	ja.	—	371	490	„	1	—
9.	Sommer, Bleiler & Comp. zu Neuß resp. Neußer Bergbau- u. Hütten-Communit-Gesellschaft	Hochöfen.	Zw. Neuß und Herdt.	—	ja.	—	198	198	„	1	—
10.	Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft zu Dessau	Gasfabrik.	Zw. M.-Gladbach u. Rheyd-Grenzen u. Mülfort.	—	ja.	—	207	307	„	2	—
11.	Dülken & Comp.	Baumwollspinnerei.	Zw. Rheyd-Grenzen u. Mülfort.	—	ja.	—	177	177	„	1	—
12.	Mühlen & Comp.	do.	—	Mülfort.	ja.	—	80	80	„	1	1
13.	Neujank, Ludwig zu Diem	Kiesgrube.	Zw. Gladbach und Viersen.	—	ja.	—	603	954	„	3	—
14.	Schürmann & Winter zu Homberg	Kohlenlager.	—	Homberg.	ja.	—	181	181	„	—	1
15.	Bollig zu Düsseldorf	do.	an der Rhein-Werft-Bahn bei Düsseldorf.		ja.	—	$67_{,0}$	$67_{,0}$	„	1	—
16.	Zeche Steingatt bei Kupferstrich	do.	do.		ja.	—	—	$121_{,0}$	„	1	1
17.	Hüffmann & Comp. zu Düsseldorf	do.	do.		ja.	—	$94_{,15}$	$94_{,15}$	„	1	1
18.	Joh. Immerath daselbst	Kohlenlager.	do.		ja.	—	$99_{,50}$	$99_{,50}$	„	1	—
19.	Bunder zu Mülheim a. d. Ruhr	Holzlager.	do.		ja.	—	$94_{,0}$	$94_{,0}$	„	—	—
20.	Wagen & Comp. daselbst	Waggonfabrik.	Düsseldorf-Gerresheim $11_{,50}$-$11_{,90}$.	do.	—	—	225	1,211	„	2	1
21.	Gladbeck, Pünkgen & Comp. daselbst	Stahlwerk.	do. $11_{,50}$-$11_{,60}$.	do.	ja.	—	170	410	„	1	1
22.	Gebrüder Pünkgen daselbst	Walzwerk.	do. $11_{,60}$-$11_{,90}$.	do.	ja.	—	300	614	„	2	3

Die Landstraße, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement.	Die Landstraße, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schienenbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittels der Anschluß-Bahn versandte. Ctr.	Bemerkungen.
ja.	—	—	Der Gesellschaft für Kohlenbau in Mariaweier; auf $196_{,4}$ Meter liegt der Anschluß auf dem Bahnterrain.	Verw. d. Bahnverwaltung. Kohlen.	3,773,500	
—	durch eine Pferdeb. ca. 1,000.	—	Der Zeche und liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. do.	11,200	
ja.	—	—	Der Inhaber, $1_{/4}$ Mel. Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Kohprodukte und fertige Eisentheile.	—	
ja.	—	—	Die Inhaber, 630 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Sand und Steine.	—	
ja.	—	—	Die Inhaber, 32 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Fracht, Kohlen und Getreide.	—	
ja.	—	—	Der Lager-Besitzer, $109_{,0}$ Meter Geleise nebst Weiche liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen und Holz.	—	
ja.	—	—	112 Meter Geleise nebst Weiche liegen auf dem Bahnterrain und gehören die Oberbau-Materialien der Bahnverwaltung, der Rest der Gesellschaft.	do. Kohprodukte und fertige Waaren.	—	
ja.	—	4,347	Anschluß gehört den Inhabern, 156 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Waaren.	—	
ja.	—	—	32 Meter der Bahn, die übrigen den Inhaber.	do. Kohprodukte und fertige Waaren.	—	
—	—	—	36 Meter der Bahn, die übrigen der Gesellschaft.	do. Kohlen.	—	
—	—	—	Den Inhabern und liegen 85 Meter Geleise nebst Weiche auf dem Bahnterrain.	do. Kohprodukte und fertige Waaren.	—	
			Den Inhabern und liegen 73 Meter Geleise nebst Weiche auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
			Von der Bahn dem Inhaber abgepachtet.	do. Kies.	—	
ja.	—	—	Der Bahnverwaltung.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber, der Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Inhaberin, 74 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
ja.	—	—	do. Der ganze Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber, Der ganze Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen und Sand.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber, $91_{,00}$ Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Hölzer.	—	
ja.	—	—	do. 92 Mtr. Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Rohmaterialien und Eisenbahnwagen.	—	ad 20. Es liegen hiervon 1,119 Meter Geleise auf dem Werke und werden mit 1 Weiche, 1 Drehscheibe und 1 Schiebebühne von den Inhabern unterhalten, der Rest von der Bahnverwaltung.
ja.	—	—	do. 185 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Von der Verwaltung der Berg.-Märk. und Cöln-Mindener Bahn. Rohmaterialien und fertige Fabrikate.	—	ad 21. Die Unterhaltung wird gemeinsch. von den beiden Bahnverwaltungen bewirkt.
ja.	—	—	bezgl. 90 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Von d. Bahnverwaltung. Rohmaterialien und fertige Fabrikate.	—	ad 22. 524 Meter Geleise, 1 Weiche und 3 Drehscheiben liegen am Etablissement.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	Angeschlossenen Etablissement.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Ist aufgebaut als Locomotiv-Bahn.	Ist aufgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abgangs- bis Endpunkt. Meter.	Länge aller Gleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.
			Meilen-Stationen.								
23.	Bergischer Gruben- und Hütten-Verein zu Hochdahl . . .	Hochöfen.	Düsseldorf-Gerresheim $11_{,87}$-$11_{,91}$.	Hochdahl. $13_{,87}$-$13_{,91}$.	ja.	—	324	1,450	1,435	2	11
24.	Actien-Gesellschaft für Marmor-Industrie zu Hochdahl . .	Kalksteinbruch.	—	Hochdahl $13_{,89}$-$13_{,91}$.	ja.	—	629	783	"	2	—
25.	Hager & Hüntgenk zu Mülheim a. Rh.	Holzlager.	—	Mülheim a. Rh. $3_{,79}$.	ja.	—	159	159	"	1	—
26.	Glashacher Hütten-Gesellschaft (Vergelist)	Zinkhütte.	Bölinghoch-Bensberg. $8_{,88}$-$8_{,48}$.	—	ja.	—	533	1,049	"	3	—
27.	von der Zypen & Charlier .	Waggonfabrik.	—	Deutz Bau-Station. 364—375.	ja.	—	581	581	"	1	—
28.	Blumhardt zu Bebwinkel . .	Sandgrube u. Ziegelofen.	Haan-Bebwinkel $14_{,89}$—$14_{,91}$	—	ja.	—	188	299	"	2	—
29.	Rasselstein & Comp. . . .	Ziegelöfen.	do. $14_{,14}$—$14_{,12}$	—	ja.	—	133	133	"	1	—
30.	Mayberg zu Langenberg . .	Kalköfen.	—	Bebwinkel.	ja.	—	221	221	"	2	—
31.	Best zu Elberfeld	Materialien-lager.	—	Steinbeck. $15_{,13}$.	ja.	—	117	117	"	1	—
32.	Schleper & Baum daselbst .	Kattunfabrik u. Druckerei.	—	Elberfeld $15_{,19}$-$15_{,20}$.	ja.	—	43	43	"	—	—
33.	Best daselbst	Kohlenlager.	Elberfeld-Barmen $15_{,19}$—$15_{,19}$	—	ja.	—	290	290	"	1	—
34.	Matthey & Lethert zu Barmen.	Baumaterie-lienlager.	—	Barmen. $15_{,19}$-$15_{,20}$.	ja.	—	249	249	"	1	—
35.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft zu Barmen	Gasfabrik.	—	do. $15_{,19}$-$15_{,20}$.	ja.	—	79	79	"	1	—
36.	Weyersfeld daselbst	Chem. Fabrik.	—	Ritterhausen. $16_{,11}$-$16_{,12}$.	ja.	—	237	290	"	1	1
37.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft zu Ritterhausen	Gasfabrik.	—	Ritterhausen.	ja.	—	178	178	"	1	—
38.	C. Eringhagen zu Remscheid.	Baumaterie-lienlager.	—	Remscheid. $2_{,12}$.	ja.	—	79	79	"	—	—
39.	Siepmann zu Schwelm . . .	do.	—	Schwelm. $16_{,12}$-$16_{,20}$.	ja.	—	242	242	"	1	—
40.	Jacke Trappe zu Haspe . . .	Kohlengrube.	—	Haspe. $18_{,11}$-$18_{,12}$.	ja.	—	245	264	"	4	—
41.	Falkenroth, Kocher & Comp. das.	Walzwerk.	—	do. $18_{,12}$-$18_{,12}$.	ja.	—	370	602	"	4	—
42.	Hütte Marsena, Lange & Comp.	Eisenhütte.	—	do. $18_{,12}$-$18_{,11}$.	ja.	—	125	220	"	—	1
43.	Köppern	Puddelstahl- und Walzwerk.	—	do. $18_{,20}$.	ja.	—	80	80	"	1	—
44.	Uthoff, Osthaus & Comp. zu Hagen	Walzwerk.	—	do. $18_{,20}$.	ja.	—	129	129	"	1	—
45.	Funke & Elbers daselbst . .	do.	—	do. $18_{,20}$.	ja.	—	220	1,489	"	13	—

Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement.	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchem Transporten dieselbe benutzt wird.	Wirkt das Anschließen für Kohlen versendd. Ctr.	Bemerkungen.
ja.	—	—	Der Inhaber. 315 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Berd. Bahnverwaltung. Eisenstein, Kohlen und Coks.	—	ad 23. 935 Meter Geleise und 10 Drehscheiben werden von dem Inhaber unterhalten.
—	durch eine ca. 1,130 Meter lange Handbahn.	—	Der Gesellschaft. 475 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kalkstein.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber. 131 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Holzhandsport.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 100 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen, Erz rc.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber. das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Rohmaterialien und Fabrikate.	—	
—	Die Sandgrube ist mit der Ladebühne durch eine Schleppbahn von 400 Meter verbunden.	—	Dem Inhaber. 760 □ Meter des Terrains der Anlage gehören der Bahn.	do. Sand, Ziegelsteine. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber. 1,560 □ Meter des Terrains der Anlage gehören der Bahn.	do. Ziegelsteine und Kohlen.	—	
ja.	—	—	do. das Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kalk.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber. Das Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber. das Anschluß-Geleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	ad 32. Der Anschluß hat eine Schiebebühne.
ja.	—	—	Der Inhaber. das Anschluß-Geleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Baumaterialien.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	—	
ja.	—	—	do. do. 41 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen. do. Rohmaterialien und Fabrikate.	—	ad 36. Der Anschluß wurde durch Umbau des Bahnhofs Ritterhausen gegen früher verändert.
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 79 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber. $58_{,0}$ □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Baumaterialien.	—	
ja.	—	—	do. 208 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Baumaterialien.	—	
ja.	Handbahn circa 3,700.	—	Der Inhabern. 7092 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	72,100	
ja.	—	—	Dem Inhabern. 603 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Rohmaterialien und fertige Waaren.	—	
ja.	—	—	do. 899 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Rohmaterialien und fertige Waaren.	—	
ja.	—	—	Dem Inhaber.	do.	—	
ja.	—	—	Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.	do.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. do.	—	ad 45. Außerdem gemeinsch. mit der Berg.-Märk. Bahn 63 Meter Geleise u. 2 Weichen. Die Inhaber unterhalten 1,382 Meter Geleise u. 11 Weichen; die Bahn für Rechnung der Inhaber 77 Meter Geleise und 2 Weichen.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufender Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	Benennung des angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Ist ausgebaut als Locomotiv-Bahn.	Ist ausgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Gefälle von 1 Meter bis zum Maximum. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.
			Meilenstationen.								
46.	Westfalia, Wagen-Fabrik auf Actien, vorm. v. d. Essing & Cohn daselbst	Wagenfabrik.	—	Personen-Bahnhof Hagen $18_{,400}$	ja.	—	510	674	$1_{,435}$	3	—
47.	Harkort, P., zu Schee . . .	Gußstahlfabrik u. Walzwerk.	—	Werker. $1_{,400}$	ja.	—	130	130	„	1	—
48.	Schönthaler Kirchbahn . . .	Kiesgrube.	—	do. $1_{,500}$	ja.	—	1,150	1,318	„	4	—
49.	Kling zu Wetter	Steinbruch.	—	do. $1_{,400}$	ja.	—	100	100	„	1	—
50.	Harkort, P. daselbst	do.	—	do. $1_{,412}$	ja.	—	109	109	„	1	—
51.	Zeche Bergmann	Kohlengrube.	Zw. Wetter u. Witten. $1_{,420}$	—	ja.	—	35	35	„	1	—
52.	A. Lehmann	Steinbruch.	do. $1_{,70}$	—	ja.	—	39	39	„	—	—
53.	Zeche Frischaut	Kohlengrube.	do. $1_{,412}$	—	ja.	—	147	147	„	1	—
54.	„ Franciska Tiefbau . .	do.	—	Witten. $2_{,01}$	ja.	—	542	1,000	„	6	—
55.	„ Nachtigall	do.	—	do. $2_{,02}$	ja.	als Pferdebahn benutzt.	197	314	„	—	—
56.	Wicking & Schleuffhoff . . .	Kalkbrennerei.	—	do. $2_{,00}$	ja.	—	85	85	„	1	—
57.	Zeche Louisenglück	Kohlengrube.	—	do. $2_{,00}$	ja.	—	213	213	„	1	—
58.	Carl Berger & Comp. . .	Gußstahlfabrik u. Graßbrennm. Walzwerk.	—	do. $2_{,01}$	ja.	—	200	200	„	—	—
59.	Steinhauser Hütte		—	do. $2_{,00}$	—	—	90	350	„	2	1
60.	Zeche Helene	Kohlengrube.	—	do. $2_{,00}$	ja.	—	207	207	„	2	—
61.	„ Wolfsch	do.	Zw. Witten u. Annen. $2_{,01}$	—	ja.	—	1,400	1,604	„	4	—
62.	König & Renner	Gußstahlfabr.	—	Annen $2_{,01}$	ja.	—	184	240	„	1	—
63.	Zeche Kingelbande	Kohlengrube.	—	do. $2_{,00}$	ja.	—	238	374	„	4	—
64.	Uhrmann & Comp. zu Annen	Glasfabrik.	—	do. $2_{,01}$	ja.	—	113	113	„	1	—
65.	Buchholz, Schott & Holsteck zu Annen	do.	—	do. $2_{,10}$	ja.	—	154	154	„	1	—
66.	Zeche Hamburg	Kohlengrube.	—	do. $2_{,01}$	ja.	—	470	1,868	„	11	—
67.	„ Johannes Erbstollen .	do.	Zw. Annen und Barop. $2_{,00}$	—	ja.	—	397	1,111	„	8	—
68.	„ vereinigte Nachtigallbank . .	do.	do. $2_{,00}$								
69.	„ Glückauf Tiefbau . . .	do.	—	Barop $2_{,10}$	ja.	—	260	365	„	3	—
70.	Dieselbe	do.	—	do. $2_{,10}$	ja.	—	651	1,081	„	7	
71.	Elbe & Herl zu Dortmund .	Graßbrennm.	—	do. $2_{,00}$	ja.	—	129	129	„	1	—
72.	Hammacher, W., zu Dortmund	Walzwerk.	—	do. $2_{,10}$	ja.	—	345	588	„	3	—
73.	Zeche Louise Tiefbau . . .	Kohlengrube.	—	do. $2_{,01}$	ja.	—	400	527	„	3	—
74.	Plange & Cie. zu Speff . .	Graßbrenn.	—	do. $2_{,01}$	ja.	—	71	260	„	1	1
75.	Zeche Witten	Kohlengrube.	—	do. $2_{,01}$	ja.	—	931	1,660	„	6	—

Die Tabellöhne, der Tarif oder Tagelohn		Anlage-Kapital.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst der Anschlußbahn sind Kohlen versandt.	Bemerkungen.
liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schienenbahn verbunden auf					
	Meter.	Thlr.			Ctr.	
ja.	—	—	Der Inhaber.	Von d. Bahnverwaltung Wagen und Kohlen.	—	ad 46. Es werden unterhalten 624 Met. Gel. u. 2 Weichen von der Bahnverwaltung à Conto der Inhaber, 50 Meter Geleise von den Inhabern selbst.
ja.	—	—	Der Inhaberd.	do.	—	ad 47. Den Anschluß unterhält der Inhaber,
—	—	—	Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.	do. Kies.	—	ad 47 und 48. Außerdem gemeinschaftlich 850 Meter Geleise. ad 48. Von den 1318 Meter Geleise liegen 497 Met. u. 2 Weichen in dem gemeinsch. Anschlußgeleise.
ja.	—	—	Der Inhaberd.	do. Steine.	—	
ja.	—	—	do.	do. do.	—	
—	ca. 400.	—	do.	do. Kohlen.	3,700	ad 51 u. 52. Außerdem gemeinsch. 407 Meter Geleise und 1 Weiche. Der Betrieb ist seit dem 1. Februar 1873 auf der Zeche Bergmann (51) eingestellt.
—	ca. 150.	—	do.	do. Steine.	—	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	731,700	
ja.	—	—	do.	do. do.	1,652,800	ad 54. 411 Meter Geleise und 3 Weichen unterhalten Anschluß-Inhaber. 595 Meter Geleise und 3 Weichen werden von der Bahn à Conto der Inhaberd unterhalten.
—	Das Etablissement liegt jenseits der Ruhr und wird der Transport durch Pferdebahn bef.	—	do.	do. do.	828,800	ad 55 u. 56. Außerdem gemeinsch. 104 Meter Geleise und 1 Weiche.
ja.	—	—	Den Inhabern.	do.	—	
ja.	—	—	do.	Kalk, Kohlen u. Steine. do. Kohlen.	1,193,100	ad 57 u. 58. Außerdem gemeinsch. 151 Meter Geleise und 1 Weiche.
ja.	—	—	do.	do.	—	
ja.	—	—	Der Hütte.	Eisenfabrikate u. Kohlen. do. do.	—	ad 59. Die Bahnverwaltung unterhält 105 Meter, der Anschlußinhaber aber 245 Meter Geleise.
—	d. eine Pferdebahn ca. 1,145.	—	Der Inhaberin.	do. Kohlen.	88,500	
ja.	—	—	do.	do. do.	1,030,700	ad 61. Die Verlängerung des Anschlusses gegen das Vorjahr fand am 1. Dezember 1873 statt.
—	—	—	Den Inhabern.	do.	—	
—	d. eine Pferdebahn ca. 828.	—	do.	Eisenfabrikate u. Kohlen. do. Kohlen.	1,808,300	ad 62. Seit dem 1. Oktober 1873 sind gegen das Vorjahr 62 Geleis und 1 Drehscheibe hinzugekommen.
ja.	—	—	do.	do. Glas und Kohlen.	—	
ja.	—	—	do.	do.	—	
—	—	—	do.	do. do. Kohlen.	2,949,000	
ja.	Zeb. Erbstollen ca. 1,500.	—	do.	do. do.	713,000	
ja.	—	—	do.	do.	1,883,100	
ja.	—	—	do.	do.	4,877,200	ad 70 und 72. Außerdem gemeinschaftlich 1 Weiche.
ja.	—	—	do.	do.	333,400	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	3,025,900	
ja.	—	—	do.	do. do.	257,000	ad 74. 200 Met. Gel. auf eig. Bahnung, 71 Met. Gel. werden von den Bahn à Conto des Eigenthümers unterhalten.
ja.	—	—	do.	do. do.	1,519,200	ad 75. 408 Met. Gel. u. 2 Weich. werden von den Bahnverw., 203 Met. u. 4 Weich. werd. v. d. Bahn à Conto d. Inhabers unterh.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung der Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt: in freier Bahn.	Der Anschluß liegt: am Bahnhofe. Meilenstation.	Ist aufgebaut als: Locomotiv-Bahn.	Ist aufgebaut als: Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abgangs- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Gleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der: Weichen.	Zahl der: Drehscheiben.
76.	Zeche Henriette	Kohlengrube.	—	Barop. $3_{1/2}$.	ja.	—	221	499	1,435	2	—
77.	Müller & Comp.	Coakbrenn.	—	do. $3_{1/2}$.	ja.	—	137	137	"	1	—
78.	Schulz zu Dortmund . . .	Dampfschneidemühle.	—	Dortmunderfeld. $3_{1/2}$.	ja.	—	89	89	"	1	—
79.	Wagner & Comp.	Werkzeug-Maschinenfabrik.	—	do. $3_{3/4}$.	ja.	—	116	116	"	1	—
80.	Rulf & Comp.	Walzwerk.	—	do. $3_{3/4}$.	ja.	—	312	431	"	1	1
81.	Zeche Termonia	Kohlengrube.	—	do. $3_{3/4}$.	ja.	—	356	529	"	3	—
82.	C. von Born	Hochofenanl.	—	do. $3_{3/4}$.	ja.	—	377	961	"	9	4
83.	Gesellschaft Union	Walzwerk.	—	do. $3_{3/4}$.	ja.	—	290	484	"	3	—
84.	Zeche Friedrich Wilhelm . .	Kohlengrube.	Zw. Dortm. u. Hörde $23_{3/4}$.	—	ja.	—	320	1,019	"	7	—
85.	Hoerder Bergwerks- u. Hütten-Verein	6 Hochöfen.	—	Hörde $23_{3/4}$.	ja.	—	838	3,385	"	5	4
86.	Zeche Ecene	Kohlengrube.	—	do. $23_{1/2}$.	ja.	—	284	284	"	2	—
87.	Emmel zu Hoerde	Coakbrenner.	—	do. $23_{3/4}$.	ja.	—	133	133	"	1	—
88.	Zeche Bickefeld	Kohlengrube.	Zw. Hörde u. Aplerbeck $23_{3/4}$.	—	ja.	—	207	369	"	2	—
89.	„ Neu-Bickefeld	do.	—	Aplerbeck $23_{3/4}$.	ja.	—	284	520	"	3	—
90.	„ Schürbank u. Charlottenburg	do.	—	do. $23_{3/4}$.	ja.	—	471	1,894	"	4	—
91.	Aplerbecker Hütte	Walzwerk und 3 Hochöfen.	—	do. $23_{3/4}$.	ja.	—	414	1,304	"	6	4
92.	Zeche Margaretha	Kohlengrube.	Zw. Aplerb. u. Holzen $24_{1/2}$.	—	ja.	—	413	805	"	5	
93.	Bergwerks-Actien-Gesellschaft Caroline (südlich) . . .	do.	—	Holzwickede $24_{3/4}$.	ja.	—	365	365	"	1	1
94.	Dasselbe (nördlich) . . .	do.	—	do. $24_{3/4}$.	ja.	—	150	516	"	2	—
95.	Zeche Freiberg	do.	—	do. $24_{3/4}$.	ja.	—	866	1,090	"	2	—
96.	Massener Gesellschaft für Kohlenbergbau	do.	Zw. Holzw. und Unna $24_{3/4}$.	—	ja.	—	454	3,309	"	8	—
97.	Gräflicher Collegium in Werl	Lagerplatz.	—	Werl $27_{3/4}$.	ja.	—	70	70	"	—	—
98.	Kissing & Schmitz zu Hörlahn	Walzwerk.	—	Schwerte $20_{1/2}$.	ja.	—	371	654	"	2	—
99.	Liebrecht & Comp. zu Wetter	do.	—	Wetter. $22_{3/4}$.	ja.	—	471	668	"	2	1
100.	Hasener Gewerkschaft . . .	do.	Zw. Arheim u. Hasten $24_{1/2}$.	—	ja.	—	653	782	"	2	—
101.	M. Busch zu Overberg . .	Eisenwerk.	—	Overberg. $129_{3/4}$ Bauk.		—	163	163	"	1	—

Die Entfernung der Lade- oder Lagerplätze liegt am Etablissement.	Ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahnbetrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittels des Anschlusses sind Kohlen versandt. Ctr.	Bemerkungen.
—	s. eine Transportk. cr. 753.	—	Der Inhaberi.	Vereins-Bahnverwaltung. Kohlen.	3,350,000	
ja.	—	—	Dem Inhaber.	do.	336,400	
ja.	—	—	Der Inhaberi.	do. Holz.	Coaks. —	
ja.	—	—	Dem Inhaber.	do. Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 79. 50 Ctr. Gußeis und 1 Weiche werden auf Kosten der Werft von der Bahnverwaltung, 63 Ctr. Gußeis und 1 Weiche von dem Inhaber selbst unterhalten.
ja.	—	—	do.	do. do. Kohlen.	—	ad 80, 81 u. 82. Hiebertem gemeinschaftlich 148 172 Ctr. Gleis, u. 1 Weiche, ad 80. 250 Ctr. Gleis und 1 Drehscheibe unterhält Rulf u. Ctr. selbst, 170 Ctr. Gleis werden v. Comp. Rulf u. Ctr. von der Bahn unterhalten.
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	1,402,500	ad 81 u. 82. Hiebertem gemeinschaftlich 301 Meter Gleis.
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. Kohlen.	—	ad 82. 570 Meter Gleis und 3 Weichen, 4 Drehscheiben und 2 Gewichtsanlagen werden von der Bahn selbst, 264 Ctr. Gleis werden v. Comp. von Born vor der Bahnstrecke, ausad.
ja.	—	—	Der Inhaberin.	do. Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 83. 478 Mtr. Gleis und 3 Weichen werden v. Comte Union unterhalten. 6 Mtr. Gleis und 1 Schiebebühne unterhält die Gesellsch.-Inhaberin.
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	1,162,050	
ja.	—	—	do.	do. do.	—	ad 85. 640 Ctr. Gleis u. 1 Weiche v. d. Comte der Hörder Hütte unterhalten, 2,700 Ctr. Gleis u. 2 Weichen, 4 Drehscheiben u. 1 Weichenlage unterhält Hörder Hütte selbst.
ja.	cr. 1,316.	—	do.	do. do.	1,392,500	
ja.	—	—	do.	do. do.	—	
ja.	cr. 2,260.	—	do.	do. Eisen, Kalk, Kohlen. do. Kohlen.	—	ad 88. Anschluß ist bei mehreren Inhabern nicht Betrieb.
ja.	—	—	do.	do. do.	1,739,600	
ja.	—	—	do.	do. do.	1,003,000	
ja.	—	—	do.	do. do. Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 91. 582 Ctr. Gleis und 2 Weichen, 4 Drehscheiben unterhält die Hörder Hütte, 722 Ctr. Gleis und 3 Weichen werden d. Comte der Hütte von der Bahn unterhalten.
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	2,256,500	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do. do.	708,200	
ja.	—	—	do.	do. do.	—	ad 94 und 95. Gemeinschaftlich 139 Meter Gleise und 1 Weiche.
ja.	—	—	do.	do. do.	1,103,800	ad 95. Wird als Pferdebahn benutzt und von der Zeche selbst unterhalten.
ja.	—	—	do.	do. do.	1,770,850	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen und Salz.	—	ad 97. Außerdem gemeinschaftlich mit dem der Firma Liebrecht u. Ctr. gehörigen Anschlußgeleise 55,10 Meter Gleise und 1 Weiche.
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. do.	—	ad 99. Anschluß-Inhaber unterhalten 101 M. Gleis, 1 Weiche u. 1 Drehscheibe; die Bahnverw. unterhält d. Comte-Inhaber 365 M. 10 Gleis und 1 Weiche.
ja.	—	—	do.	do. do.	—	ad 100. Anschluß-Inhaber unterhalten 233 M. Gleis, 1 Weiche, die Bahn d. Comte der Anschluß-Inh. 30 M. Gl. u. 1 Weiche
ja.	—	—	Der Inhaberi.	do. do.	—	ad 101. Die Bahn unterhält die Anlage d. Conto der Anschluß-Inhaberi.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufender Nummer.	Benennung der Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	Benennung der angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Ist ausgebaut als Locomotiv-Bahn.	Ist ausgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abgangspunkt bis Endpunkt. Meter.	Länge aller Gleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.	Die Ladebühne, der Ladeplatz oder Lagerplatz liegt am Etablissement.	Die Ladebühne, der Ladeplatz oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahnbetrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittels der Anschlüsse sind Kohlen versendet. Ctr.	Bemerkungen.
102.	Kissing & Möllmann zu Neumühlenwerk bei Hohenlimburg	Walzwerk.	Zw. Hohenlimburg und Menden. $57_{/0}$ Bausk.	—	ja.	—	175	282	$1_{,435}$	2	—	ja.	—	—	Den Inhabern.	Von d. Bahnverwaltung. Eisenfabrikate u. Kohlen.	—	ad 102. Die Bahn unterhält die Anlage à Conto des Anschluß-Inhabers.
103.	M. & G. Schmöle zu Hönnemerk bei Menden	do.	do. $99_{/0}$ Bausk.	—	ja.	—	147	147	„	1	—	ja.	—	—	bezgl.	do.	—	ad 103. Wie vor.
104.	Gebrüder Elbers in Hagen	Färberei, Bleicherei, Druckerei.	—	Oberhagen.	ja.	—	395	663	„	1	6	ja.	—	—	Den Inhabern.	Kohlen, Roheisenerze u. fertige Walzwaaren.	—	
105.	Zeche Gottessegen	Kohlengrube.	Zw. Dortm. u. Marten $21_{/20}$	—	ja.	—	1,415	1,311	„	3	—	ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	831,500	
106.	H. Leising	Dampfspinnerei und Holzschneidemühle.	—	Hamm $27_{/21}$	ja.	—	205	205	„	1	—	ja.	—	—	do.	do. Kohlen, Ziegel u. Holz.	—	ad 106. Es werden von der Bahnverwaltung à Conto Leising 205 M. Gleise und 1 Weiche unterhalten.
107.	Zeche Dorstfeld	Kohlengrube.	Zw. Marten u. Dortm. $21_{/22}$	—	ja.	—	399	649	„	3	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	2,856,000	
108.	„ Borussia	do.	—	Marten $21_{/20}$	ja.	—	720	1,742	„	6	—	ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	2,094,000	
109.	Zeche ver. Germania	Kohlengrube.	—	Marten $20_{/20}$–$21_{/21}$	ja.	—	540	932	„	4	—	ja.	—	—	1,752 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn. Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	2,400,000	ad 109. Die Zeche hat 2 Anschlußweichen.
110.	Stuy & Ifert	Coaksöfen.	—	do. $21_{/20}$	ja.	—	85	85	„	1	—	ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Coaks.	974,500 Coaks.	
111.	Actien-Kommandit-Gesellschaft Neu-Iserlohn	do. Kohlengruben.	Zwisch. Langendreer und Marten.	—	ja.	—	1,920	1,632	„	4	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	1,121,400 Kohlen u. Coaks.	
112.	Horberg in Dortmund	Coaksöfen.	—	Langendreer $20_{/19}$	ja.	—	124	293	„	2	3	ja.	—	—	Den Inhabern. 425 □ Meter Anschlußgleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Coaks.	1,441,000 do.	ad 112 und 113 eine gemeinschaftliche Kreuzung.
113.	Dertel in Langendreer	do.	—	do. $20_{/19}$	ja.	—	157	157	„	1	—	ja.	—	—	do.	do.	97,200 Coaks.	
114.	Kleeberg & Overthun in Bochum	do.	—	do. $20_{/19}$	ja.	—	89	89	„	1	—	ja.	ja.	—	Der Inhaber. 1130 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	147,600 Coaks.	
115.	Zeche Colonia	Kohlengrube.	—	do. $20_{/19}$	ja.	—	204	204	„	1	—	ja.	—	—	Der Gesellschaft. 950 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	804,150	
116.	Hamener Bergbau-Actien-Gesellschaft in Dortmund. a. Heinrich Gustav	do.	—	do.	ja.	—	1,427	2,151	„	7	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	3,034,800	
	b. Prinz von Preußen	do.	do. $19_{/19}$	—	ja.	—	523	937	„	7	—	ja.	—	—	do.	do. do.	2,829,600	
117.	Langendreer, Actien-Gesellschaft für Kohlen- und Coaks-Industrie	Coaksöfen.	—	Langendreer $20_{/19}$	ja.	—	359	359	„	1	—	ja.	—	—	Der Gesellschaft. 33 lfde. Meter Anschlußgleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. do.	Kohlen u. Coaks. —	
118.	Bergbau-Actien-Gesellschaft Vollmond	do.	—	do. $20_{/19}$	ja.	—	329	530	„	2	—	ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do. Kohlen und Coaks.	1,913,600	
119.	Schmöle & Co. vormals Waldhausen	Coaksbrenn.	—	do. $20_{/19}$	ja.	—	404	575	„	3	—	ja.	—	—	Den Inhabern. Das Anschlußgleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. do.	703,200 Coaks v. Schmöle.	
120.	Zeche Jul. Philipp (Glückburg)	Kohlengrube.	—	do. $1_{/19}$	ja.	—	316	556	„	3	—	ja.	ca. 1,300.	—	Der Gewerkschaft.	do. do.	1,423,250	
121.	„ Dannenbaum Bergwerks-Gesellschaft	do.	—	do. $1_{/19}$	ja.	—	1,057	1,606	„	7	—	ja.	ca. 870.	—	do.	do. do.	2,251,800 Preuß. Coaks	
122.	„ Ritterburg	do.	Zw. Bochum und Langendreer $19_{/19}$	—	ja.	—	245	648	„	5	—	ja.	ca. 1,310.	—	do.	do. do.	681,700	
123.	„ Prinz Regent	do.	Zw. Dahlh. u. Carl $1_{/21}$	—	ja.	—	94	94	„	1	—	ja.	—	—	do.	do. do.	332,200	
124.	„ ver. Hannibal	do.	Zw. Bochum u. Wanne. $0_{/20}$ an die Anschlußbahn der Zeche Hannibal.	—	ja.	—	588	838	„	6	—	ja.	—	—	do.	do. do.	2,114,600	
125.	Mannstedter Coaks-Anstalt	Coaksbrenn.			ja.	—	322	662	„	4	—	ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do. Coaks.	120,300	
126.	Zeche Königsgrube	Kohlengrube.	do. $0_{/20}$	—	ja.	—	533	1,005	„	5	—	ja.	—	—	do.	do. Kohlen und Coaks.	1,400,600	
127.	„ Constantin der Große	do.	Zw. Herne u. Wanne. $0_{/20}$	—	ja.	—	1,207	2,530	„	10	—	ja.	—	—	do.	do. do.	1,205,700	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung der Anschluß-Inhaber resp. der Zweigbahn.	Benennung der angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Ist ausgebaut als Locomotiv-Bahn.	Ist ausgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abzweig-Punkt zum Etablissement. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Kreuzungsschienen.
128.	W. & E. Mummenhoff . . .	Gußstahlwerk.	an der Anschlußbahn der Zeche Constantin.		ja.	—	201	307	1,435	2	—
129.	„ Shamrock	Kohlengrube.	Herne u. Wanne. $0_{,63}$ u. $0_{,10}$.	—	ja.	—	678	1,009	„	4	—
130.	„ Plate	do.	—	Wanne. $0_{,67}$—11.	ja.	—	—	301	„	1	—
131.	„ Hannover	do.	Zw. Bochum u. Wanne. $0_{,60}$.	—	ja.	—	308	693	„	6	—
132.	A. Ostermann	Gußstahlfabrik.	—	Bochum. $19_{,70}$.	ja.	—	218	218	„	1	—
133.	Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation zu Bochum	Bergbau und Gußstahlfabr.	Zw. Bochum u. Wanne. $0_{,10}$.	—	ja.	—	826	3,243	„	16 und 2 ganze, 1 halbe Weiche.	3
134.	Gußstahl zu Bochum . . .	Gußstahlfabrik.	an dem Anschluß der Bessemerhütte.		ja.	—	112	212	„	2	1
135.	Bessemer Hütte	Gußstahlwerk.	—	Bochum. $19_{,10}$.	ja.	—	215	562	„	3	1
136.	Zeche Friederica	Kohlengrube.	—	do. $19_{,10}$.	ja.	—	1,252	1,435	„	4	—
137.	Westermann zu Bochum . .	Gußstahlwerk.	an der Anschlußbahn der Zeche Friederica.		ja.	—	117	117	„	1	—
138.	Brandenburg, Hämmerlein & Co.	Maschinenfabrik und Kesselschmiede.	an der Anschlußbahn der Zeche Friederica.		ja.	—	120	208	„	2	—
139.	Zeche ver. General & Eichsfelden	Kohlengrube.	Zw. Steele u. Bochum. $19_{,10}$.	—	ja.	—	248	407	„	1	—
140.	„ ver. Engelsburg . . .	do.	do. $19_{,10}$.	—	ja.	—	174	303	„	2	—
141.	„ Maria Anna u. Steinbank	do.	Bochum-Steele $18_{,00}$.	—	ja.	—	904	1,482	„	4	—
142.	„ Jacob	do.	do. $18_{,00}$.	—	ja.	—	286	491	„	2	—
143.	Zeche Eintracht Tiefbau . .	Kohlengrube.	—	Steele $18_{,00}$.	ja.	—	709	1,020	„	3	—
144.	Actien-Gesellschaft Neu-Schottland	2 Hochöfen u. 1 Walzwerk.	—	do. $19_{,00}$.	ja.	—	506	2,402	„	11	2
145.	Zeche Dreimelsberg	Kohlengrube.	—	Steele. $18_{,00}$.	ja.	—	1,136	1,378	„	2	—
146.	Dr. Otto	Hohofen feuerfester Steine.	—	Dahlhausen.	ja.	—	443	443	„	1	1
147.	„ Altendorf Tiefbau . . .	Kohlengrube.	—	Dahlhausen.	ja.	—	325	549	„	2	—
148.	„ Gabria										
149.	„ Hasenwinkel	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. u. Laer. $0_{,10}$.	—	ja.	—	378	651	„	3	—
150.	„ ver. General & Eichsfelden	do.	do. $0_{,00}$.	—	ja.	—	287	633	„	3	—
151.	„ Friedlicher Nachbar . .	do.	Dahlhausen-Hattingen $0_{,00}$.	—	ja.	—	271	499	„	3	—
152.	a. Dahlhausen Tiefbau I . .	Kohlen.	Zw. Dahlh. u. Hattingen $0_{,00}$.	—	ja.	—	358	450	„	1	—
153.	b. Dahlhausen Tiefbau II .	do.	do.	—	ja.	—	125	300	„	1	—
154.	Henrichshütte	Puddel- u. Walzwerk, Hochöfen, Gießereien, Fabrik feuerfester Steine.	—	Hattingen.	ja.	—	—	2,260	„	10	—
155.	Ch. Lueg zu Essen . . .	Steinbruch.	Zw. Steele u. Dahlh. $0_{,00}$.	—	ja.	—	134	134	„	1	—
156.	Zeche Johann Friedrich (Hasler Wald)	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. und Laer $0_{,00}$.	—	ja.	—	357	721	„	5	—
157.	Friedrich Krupp	Steinbruch.	zwischen Dahlhausen u. Laer. $0_{,00}$.	—	ja.	—	502	739	„	4	—
158.	Schulz zu Dortmund . . .	Gußstahlwerk.	do. $0_{,00}$.	—	ja.	—	350	338	„	2	—

Die Ladehöhen der Ladestellen liegen am Etablissement.	Die Ladehöhen der Ladestellen ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Menge des Anschluß und Kohlen verfrachtet. Ctr.	Bemerkungen.
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	Von d. Bahnverwaltung Kohlen und Coaks.	40,300	
ja.	—	—	do.	do.	673,700	ad 129. Die Zeche hat 2 Anschlußweichen.
				do.		
ja.	—	—	do.	do.	808,100	
				do.	Kohlen u. Coaks.	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	471,000	
				do.		
ja.	—	—	Des Inhabers. 1191 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Coaks.	640,100 Coaks.	
ja.	—	—	Actien-Gesellschaft.	do.	—	
				und von der Gesellschaft Stahl und Kohlen.		
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	—	ad 134 u. 135. Beide Anschlüsse haben außerdem noch 28 Meter Gleise u. eine Weiche gemeinschaftlich.
ja.	—	—	do.	Kohlen und Theer. do.	—	
				Stahl.		
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	2,388,200	
				Kohlen.		
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. Coaks.	822,000	ad 136 u. 137. Beiden Anschlüssen sind außerdem noch 28 Meter Gleise und 1 Weiche gemeinschaftlich.
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. Eisen.	—	
ja.	ca. 1,785.	—	Der Gewerkschaft.	do.	1,087,800	
				do.		ad 139 u. 140. Beide Zechen haben außerdem noch 71 Meter Gleise u. 3 Weichen gemeinschaftlich.
—	ca. 380.	—	do.	do.	915,700	
				do.		
ja.	—	—	Bochumer Verein. 1424 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	Kohlen und Coaks.	1,135,100	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	—	
				Kohlen.		
—	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	3,902,800	
				Kohlen.		
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do.	—	
				Eisen.		
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	2,810,900	
				Kohlen.		
ja.	—	—	Des Inhabers. 87 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Haarlacke Producte.	—	
				do.		
	Durch eine Pferdebahn ca. 377.	—	Der Gewerkschaft.	Kohlen.	2,971,400	
	ja.	—	do.	do.	2,200,300	
				do.		
ja.	—	—	do.	do.	828,100	
ja.	—	—	do.	do.	1,690,700	ad 150 und 151. Außerdem 55 Meter Geleise, die von den Gewerkschaften gemeinschaftlich unterhalten werden.
				do.		
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	1,420,300	
ja.	—	—	Des Actien-Vereins.	do. Kohlen, Coaks, Eisen, Steine rc.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 70 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Bruchsteine.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	2,347,300	
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. Bruchsteine.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 85 Met. Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Coaks.	—	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Meilenverhältnisse.	39 ausgebaut als Locomotiv-Bahn.	39 ausgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abzweigungspunkt bis zum Ende. Meter.	Länge allein Geleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.
159.	Zeche Hasenwinkel (Schacht Borland)	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. und Vorst. $_{0,40}$	—		ja.	—	300	350	$1,435$	2	—
160.	Meise	Coaksbrenn.	desgl. $_{1,00}$	—		ja.	—	310	284	„	2	—
161.	Zeche Preuß. Scepter	Kohlengrube.	Zw. Dahlh. u. Hattingen $_{1,00}$	—		ja.	—	185	185	„	1	—
162.	„ ver. Johann	do.	Zw. Steele und Essen $_{17,00}$	—		ja.	—	172	363	„	2	—
163.	Schulz, Knaudt & Comp.	Walzwerk.	do. $_{17,00}$	—		ja.	—	310	761	„	5	—
164.	Zeche Herkules	Kohlengrube.	do. $_{17,00}$	—		ja.	—	410	806	„	2	—
165.	„ Graf Beust	Kohlengrube.	do. $_{17,00}$	—		ja.	—	709	1,507	„	9	—
166.	Friedrich Krupp	Gußstahlwerk.	—	Essen $_{17,00}$		ja.	—	711	1,707	„	8	—
167.	Zechenfestungs-Secretariat-Akt	Kohlengrube.	—	Essen $_{17,00}$		ja.	—	297	819	„	2	—
168.	„ Sälzer-Neuack	do.	an die Ringbahn von Fr. Krupp.			ja.	—	410	910	„	4	1
169.	„ ver. Hagenbeck	do.	Zw. Essen u. Mülheim $_{16,00}$	—		ja.	—	321	558	„	2	—
170.	„ Rosenblumenbelle	do.	Zw. Essen u. Mülheim. $_{16,00}$	—		ja.	—	63	63	„	1	—
171.	C. Lueg	Walzwerk.	—	Mülheim a. d. Ruhr. $_{15,00}$		ja.	—	382	797	„	4	1
172.	Stallmann-Jgenpütz & Comp.	Glashütte.	—	do. $_{15,00}$		ja.	—	149	149	„	—	—
173.	C. Bicheroux & Söhne	Walzwerk.	—	Duisburg.		ja.	—	805	1,055	„	6	—
174.	Duisburger Actien-Gesellschaft für Gießerei	Gießerei.	—	Duisburg $_{0,00}$ und Ranglestat.		ja.	—	370	510	„	2	—
175.	Curtius Justus	Ultramarin-Fabrik.	Zw. Duisb. u. Hochfeld $_{0,00}$	—		ja.	—	80	80	„	1	—
176.	Goetzen	Baumwoll-Spinnerei.	do. $_{0,00}$	—		ja.	—	73	73	„	1	—
177.	Mathes & Weber	Chlorkalkfab.	—	Duisburg Ranglestat. $_{1,00}$		ja.	—	174	252	„	1	1
178.	C. Berninghaus zu Duisburg	Kesselschmiede.	—	—		ja.	—	158	158	„	1	—
179.	Bulcan	Hochofenwerk.	Zw. Duisb. u. Hochfeld. $_{1,00}$ u. $_{1,00}$	—		ja.	—	836	1,578	„	8	2
180.	Engels zu Duisburg	Chem. Fabrik.	Duisburg-Hochf. $_{1,00}$	—		ja.	—	119	119	„	1	—
181.	Hasfort, Johann Caspar	Maschinenfab.	do. $_{1,00}$	—		ja.	—	421	570	„	2	—
182.	Hugen & Comp. zu Duisburg	Fabrik feuerfester Steine.	do. $_{1,00}$	—		ja.	—	386	712	„	3	2
183.	Manesch zu Duisburg	Eisenwerk.	do. $_{1,00}$	—		ja.	—	427	702	„	3	—
184.	Deutsch Holländ. Actien-Verein	2 Hochöfen.	do. $_{1,00}$	—		ja.	—	471	1,170	„	5	1

Die Entfernung der Ladestelle vom Tagesplatz liegt am Etablissement.	ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahnbetriebsmittel und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Menge der Anschlüsse sind Kohlen versandt. Ctr.	Bemerkungen.
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Verw. Bahnverwaltung Kohlen.	691,300	
ja.	—	—	Des Inhabers. 102 Meter Anschlußgeleisegen auf dem Bahnterrain.	do. Coaks.	29,300	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft. Der Anschluß liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	479,700	
ja.	—	—	do.	do. do.	1,137,200	
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Kohlen und Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	1,538,900	
ja.	—	—	Friedrich Krupp.	do. Kohlen und Coaks.	2,508,100 Kohlen u. Coaks.	
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Kohlen, Stahl.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen und Coaks.	2,362,200	
ja.	—	—	do.	do. do.	821,700	
ja.	—	—	do.	do. do. do.	1,278,000	
—	—	—	do.	do. Kohlen.	1,072,000	incl. bei Verfrachtet b. Zeche Humboldt.
ja.	—	—	Des Inhabers. 110 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	do. 220 □ Meter Anschlußterrain gehört der Bahn.	do. Glas.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 3,000 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 182 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers.	do. Fuchshöfe, Kohlen.	—	
ja.	—	—	do.	do. Baumwolle.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 28 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kalk und Kohlen.	—	
ja.	—	ca. 40.	Des Inhabers.	do. Kohlen, Eisen.	—	
ja.	—	—	Preuß. Bergwerk- und Hütten-Actien-Gesellschaft. 1,030 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 43 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Chemikalien.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 332 □ Meter Anschlußterrain sind Eigenthum der Bahn.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Feuerfeste Steine.	—	
ja.	—	—	Des Inhabers. 90 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen, Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	do. do.	—	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe.	Ist ausgeführt als Locomotiv-Bahn.	Ist ausgeführt als Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abzweigpunkt bis Endpunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Wechsel.	Zahl der Drehscheiben.
			Meilenarten.								
185.	Rheinische Bergbau-Actien-Gesellschaft zu Duisburg . .	2 Hochöfen.	Zw. Duisb. u. Hochfeld. 1/27	—	ja.	—	640	1,357	1,435	7	1
186.	Actien-Gesellschaft zu Duisburg	Gußstahlfabrik.	—	Monheimer Duisburg 1/28	ja.	—	226	226	„	1	—
187.	Hafen-Actien-Gesellschaft zu Duisburg	Hafen, Lager- und Ladeplätze.	—	do.	ja.	—	2,975	7,537	„	12	—
188.	Balcke, Kunze & Comp. zu Oberhausen	Eisenwerk.	Zw. Styrum u. Oberhaus. 0/28	—	ja.	—	83	83	„	—	—
189.	Zeche Roland	Kohlengrube.	—	Oberhausen. 0/28	ja.	—	2,357	2,658	„	2	—
190.	Grillo (vormals Dieckmann) .	Eisenwerk.	an die Rolandbahn bei Oberhausen.		ja.	—	346	606	„	2	—
191.	Zeche Sellerbeck (Schacht Carnall)	Kohlengrube.	an die Rolandbahn.		ja.	—	1,611	2,047	„	2	—
192.	Grillo	Zinkhütte.	—	Oberhausen. 0/28	ja.	—	163	280	„	1	—
193.	Jacobs, Haniel & Huyssen .	Eisenwerk.	—	do.	ja.	—	1,006	1,006	„	—	—
194.	Actien-Gesellschaft für Eisen-Industrie zu Styrum . .	Maschinenfab.	an den Anschluß der Zeche Roland. (189).		ja.	—	295	1,309	„	3	4
195.	Zeche Ruhr und Rhein . . .	Kohlengrube.	—	Ruhrort Rheinstat. 14/28	ja.	—	371	733	„	3	—
196.	Rheinische Stahlwerke . . .	Stahlwerk.	an die Anschlußbahn der Zeche Ruhr und Rhein.		ja.	—	210	743	„	2	—
197.	Actien-Gesellschaft Phönix . .	Walzwerk.	—	Ruhrort Rheinstat. 14/28	ja.	—	802	3,393	„	4	5
198.	Königliche Hafenbahn, Actien-Gesellschaft	Hafen-, Lade- u. Lagerplätze.	—	Ruhrort Hafen. 14/28	ja.	—	868	14,598	„	23	—
199.	Hohenzollern, Actien-Gesellschaft	Locomotivfabrik.	—	Grafenberg.	ja.	—	518	518	„	1	1
200.	Osann & Frank	Gußstahlfabr.	—	do.	ja.	—	373	527	„	2	1
201.	Daniel & Lueg	Eisengießerei.	—	do.	ja.	—	291	291	„	2	3
202.	Krupp. Anschluß	Gußstahlfabr.	zw. Kupferdreh und Werden.	—	ja.	—	286	436	„	3	—
203.	Heisinger, Tiefbau	Kohlenzeche.	do.	—	ja.	—	275	451	„	3	—
204.	Elze & Flöchen, Wasserschnappe Rettungspfahl	do.	—	Kupferdreh.	ja.	—	1,781	3,891	„	6	—
205.	C. & W. Schüler	Kalksteinbruch.	zw. Bahnh. u. Dornap 0/28—0/28	—	ja.	—	180	180	„	1	—

Die Ladehöhe, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement.	Die Ladehöhe, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahnbetrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst des Anschlusses sind Kohlen verkauft. Ctr.	Bemerkungen.
ja.	—	—	Der Gesellschaft.	Berg. Bahnverwaltung. Eisen.	—	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen, Thon.	—	
ja.	—	—	do.	do. Eisen, Holz, Steine, Kies.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	1,380,600	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. Eisen.	—	
—	ca. 150	—	Der Gewerkschaft.	do. Kohlen.	620,000	
ja.	—	—	Den Inhabern. 197 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Zink.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern.	do. Eisen.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 154 lfd. Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen rc.	—	
ja.	—	—	do.	do. Kohlen.	575,100	ad 194. Der Anschluß enthält eine mit Zeche Roland (189) gemeinschaftliche Weiche.
ja.	—	—	do.	do. Eisen und Stahl.	—	
ja.	—	—	do.	do. Eisen, Stahl.	—	
ja.	—	—	do.	Von der Verwaltung der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Der Gesellschaft. 80 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	Berg. Bahnverwaltung. Materialien und Locomotiven.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 157 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 67 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisen und Kohlen.	—	
ja.	—	—	Den Inhabern. 403 Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
ja.	—	—	Die Zeche. Der ganze Anschluß liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	881,100	
ja.	—	—	Die Zeche. 80 Meter Geleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	1,076,700	
ja.	ca. 800	—	Den Inhabern. Der Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kalk.	—	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	Benennung des angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn.	Der Anschluß liegt am Bahnhofe. Meilen-Station.	Ist ausgebaut als Locomotiv-Bahn.	Ist ausgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Ganzen vom Abgangs- bis zum Endpunkt. Meter.	Länge aller Gleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.
206.	Jacobs, Daniel & Haussen zu Oberhausen	Kalksteinbruch.	Zw. Bahn. u. Dornap. 0_{+10}—0_{+16}	—	ja.	—	154	234	$1_{,435}$	2	—
207.	Meyberg zu Langenberg	Kalksteinbruch, Kalk- u. Ziegelbrennerei (Ringofen).	—	Dornap 0_{+14}—0_{+19}	ja.	—	119	119	„	1	—
208.	A. & W. Schüler	Kalksteinbrüche und Kalköfen.	—	do. 0_{+37}—0_{+42}	ja.	—	242	242	„	1	—
209.	A. & W. Schüler	Kalksteinbruch.	—	do. 0_{+38}—0_{+41}	ja.	—	193	193	„	2	—
210.	Neumüller & Comp. zu Homberg	Kalksteinbruch u. Kalköfen.	—	do. 0_{+38}—0_{+41}	ja.	—	165	254	„	2	—
211.	Stöcker & Meyer zu Dornap	do.	—	do. 0_{+10}—0_{+13}	ja.	—	173	173	„	2	—
212.	Zeche Wohan	Kohlengrube.	—	Viermhof 2_{+14}—2_{+18}	ja.	—	200	346	„	3	—
213.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft zu Langenberg	Gasfabrik.	—	Langenberg 2_{+20}	ja.	—	40	40	„	—	—
214.	Westhoven, Heinr., zu Beyenacken	Sandsteinbruch.	Viermhof u. Kupferbruch 3_{+27}	—	ja.	—	124	124	„	1	—
215.	Zeche Nachtigall u. Himmelskrone	Kohlengrube.	do. 3_{+30}	—	ja.	—	130	229	„	2	—
216.	„ Zeche Karl Hugo	do.	Viermhof u. Kupferbruch 3_{+31}—3_{+40}	—	ja.	—	166	166	„	1	—
217.	„ Huf I und	do.									
218.	„ Hufschmied II.	do.									
219.	„ Prinz Friedrich	do.	—	Kupferbruch 3_{+41}—3_{+48}	ja.	—	138	138	„	1	—
220.	„ Königin Augusta	do.	—	do. 3_{+44}—3_{+48}	ja.	—	139	139	„	1	—
221.	Gesellschaft Phönix	Hochöfen.	—	do. 3_{+48}	ja.	—	345	1,079	„	2	2
222.	Zeche Steingatt II.	Kohlengruben.	—	do. 3_{+50}	ja.	—	200	200	„	2	—
223.	„ Prinz Wilhelm	Kohlengrube.	—	do. 3_{+48}	ja.	—	260	260	„	2	—
224.	„ Henriette, Himmelsfürstin.	do.	Kupferbruch u. Ueberweg 3_{+50}	—	ja.	—	312	312	„	2	—
225.	„ Sandbank	do.	do. 3_{+57}	—	ja.	—	162	162	„	2	—
226.	„ Heinrich	do.	do. 3_{+61}	—	ja.	—	320	320	„	2	—
227.	Wimmer	Kalkbrennerei.	—	Alter Bahnhof Steele.	ja.	—	161	161	„	1	—
228.	Zeche Gewalt	Kohlengrube.	—	do.	ja.	—	865	865	„	2	—
229.	„ Charlotte	do.	—	do.	ja.	—	478	1,107	„	2	—

Die Ladestelle, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement.	Die Ladestelle, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchen Transporten dieselbe benutzt wird.	Mittelst des Anschlusses sind Kohlen versandt. Ctr.	Bemerkungen.
—	ca. 250	—	Den Inhabern. 50 Meter Gleise liegen auf dem Bahnterrain.	Von d. Bahnverwaltung. Kalk.	—	
liegt an der Ziegel. bei den Kalköfen.	bei Steinbruch auf ca. 300 M.	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. do.	—	
	bei Steinbrüche auf ca. 600 M.	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kalkstein, Kalk, Kohlen.	—	vorm. Gebrüder Winters zu Dornap.
—	ca. 300	—	do. do.	do. do.	—	ad 209. Von der Gesellschaft Phönix käuflich erworben.
beim Kalköfen.	bei Steinbruch auf ca. 250 M.	—	Den Inhabern. 362 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	—	
desgl.	do.	—	Den Inhabern. $37_{,5}$ Meter Anschlußgeleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kalkstein, Kalk, Kohlen.	—	
—	ca. 2000	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	82,900	
ja.	—	—	Den Gesellschaft. 40 Meter Gleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	—	
—	ca. 200.	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. Bruchsteine.	—	
—	ca. 2000.	—	Den Inhaber. 283 □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	503,700 incl. von Zeche Victoria.	
	2 Förderbahnen. ca. 280.	—			453,100	vorm. Trompete.
	Förderbahn.	—	Den Inhaberinnen. Anschlußgeleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	502,000	
	Förderbahn. ca. 784.	—				
—	ca. 188.	—	Den Inhabern. $784_{,5}$ □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. do.	472,700	Früher Emil und Ida.
—	—	—	Den Inhabern. Anschlußgeleise liegt auf dem Bahnterrain.	do. do.	616,600	
—	Pferdebahn. ca. 160.	—	Den Gesellschaft. 345 Meter Gleise liegen auf dem Bahnterrain.	do. Eisenstein, Kalkstein, Kohlen und Eisen.	—	
ja.	ca. 120.	—	Den Inhabern. $107_{,5}$ □ Meter Anschlußterrain gehören der Bahn.	do. Kohlen.	777,600	
—	ca. 160.	—	Den Inhabern. Das Gleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	939,400	
—	ca. 45.	—	Den Inhabern. do.	do. do.	1,197,800	
—	ca. 264.	—	do. do.	do. do.	179,300	
—	ca. 136.	—	do. do.	do. do.	640,100	
—	—	—	Von Hobel dem Inhaber abgezweigt.	do. Kalkstein, Kohlen.	—	vorm. A. und W. Schüler.
—	ca. 40.	—	Der Inhaberin. Das Gleise liegt ganz auf dem Bahnterrain.	do. Kohlen.	1,584,300	
a.	ca. 1,650.	—	do. do.	do. do.	975,500	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Benennung des Anschluß-Inhabers resp. der Zweigbahn.	Benennung des angeschlossenen Etablissements.	Der Anschluß liegt in freier Bahn. (Meilenthurm.)	Der Anschluß liegt am Bahnhofe. (Meilenthurm.)	Ist ausgebaut als Locomotiv-Bahn.	Ist ausgebaut als Pferde-Bahn.	Länge im Bogen von Abzweig- bis zum Anfangspunkt. Meter.	Länge aller Geleise der Bahn. Meter.	Spur-Weite. Meter.	Zahl der Weichen.	Zahl der Drehscheiben.	Die Entfernung der Lade- oder Lagerstelle liegt am Etablissement.	Die Entfernung der Lade- oder Lagerstelle ist mit dem Etablissement durch Schienenbahn verbunden auf Meter.	Anlage-Kapital. Thlr.	Angabe über das Eigenthum der Bahn.	Angabe, von wem die Zweigbahn betrieben wird und zu welchem Transportem dieselbe benutzt wird.	Wünscht der Anschließer den Kohlen verstattet. Ja.	Bemerkungen.
230.	Neu-Oeger Bergwerks- und Hütten-Actien-Verein . .	Walzwerk.	Zw. Hind. u. Leimache.	—	ja.	—	434	434	1,435	4	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Von d. Bahnverwaltung. Eisen, Kohlen.	—	
231.	Märkisch-Westphälischer Bergwerks-Actien-Verein . . .	Stahlhütte.	—	Leimache.	ja.	—	430	430	„	2	—	ja.	—	—	do.	do. Hind.	—	
232.	Schmidt, Ew., Wwe., zu Rachendorf	Walzwerk.	Zw. Leimache und Alsen.	—	ja.	—	667	667	„	5	—	—	Das Etablissement ist mit dem Lagerplatz mittels einer eisernen Wagenbahn über den Treidelweg und einer Schienenbahn von ca. 1100 m. Länge verbunden.	—	Das Inhabers.	do. Eisen.	—	
233.	Fr. Thomée zu Wendehl . .	do.	—	Wendehl.	ja.	—	783	783	„	5	—	ja.	—	—	do.	do. Eisen.	—	
234.	Neu-Oeger Bergwerks-u. Hütten-Actien-Verein	2 Hochöfen.	—	Finnentrop.	ja.	—	—	577	„	3	1	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. do.	—	
235.	Graf Bentinck-Kniphausen, Pleitenberg	Kalksteinbrüche.	Zw. Finnentrop und Gerwenbrück	—	ja.	—	791	791	„	2	—	ja.	—	—	Dem Inhaber.	do. Kalkstein.	—	
236.	Gabriel, Bregenthal & Comp. (Germania-Hütte) zu Werdohl	1 Hochofen.	Gerwenbrück Altenhundem.	—	ja.	—	—	434	„	2	—	ja.	—	—	Der Inhaber.	do. Eisen.	—	
237.	Gewerkschaft Sicilia zu Meggen	Schwefelkies-Grube.	do.	—	ja.	—	—	529	„	4	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do. Schwefel.	—	
238.	Bergbau- und Hütten-Actien-Verein Lenne-Ruhr daselbst .	Walzwerk.	do.	—	ja.	—	—	529	„	4	1	ja.	—	—	do.	do. Eisen.	—	
239.	Bergbau-Hütten-Actien-Gesellschaft Lenne-Ruhr zu Meggen	Hochofen.	—	Altenhundem.	ja.	—	642	642	„	2	4	ja.	—	—	do.	do. Eisen und Kohlen.	—	
240.	J. H. Dörkler III. zu Siegen	do.	—	Geisweid.	ja.	—	—	442	„	3	—	ja.	—	—	Das Inhabers.	do. Eisen.	—	
241.	Cöln-Müsener Bergbau-Actien-Verein	2 Hochöfen.	—	do.	ja.	—	—	683	„	4	2	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	—	
242.	J. H. Dörkler III. zu Siegen	Walzwerk.	—	Geisweid.	ja.	—	—	1,214	„	4	2	ja.	—	—	Das Inhabers.	do.	—	
243.	Actien-Gesellsch. Nolanshütte	1 Hochofen.	—	Haardt.	ja.	—	—	536	„	4	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	do.	—	
244.	Kaiser & Comp. zu Haardt .	Walzwerk.	—	Haardt.	ja.	—	15	15	„	—	1	ja.	—	—	Den Inhabern.	do.	—	
245.	Schleifenbaum & Comp. . .	Walzwerk.	—	Siegen.	ja.	—	—	620	„	2	—	ja.	—	—	Der Gewerkschaft.	Eisen und Kohlen.	—	
246.	Kg. Schleifenbaum & Mattner zu Siegen	do.	—	do.	ja.	—	—	335	„	3	1	ja.	—	—	do.	do. do.	—	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 5.

Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Locomotiven nebst Angabe der Haupt-Constructionstheile und Kosten der Beschaffung derselben.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Reihe-Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Inhent-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikorts.	Zeit der Ablieferung in den Dienst. Jahr.	Cylinder. Durchmesser. Millimeter.	Cylinder. Kolbenhub. Millimeter.	Cylinder. Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. Meter.	Kessel. Länge. Meter.	Kessel. Anzahl der Heizrohre. Stück.	Heizfläche im Feuerkasten. Quadratmeter.	Heizfläche in den Röhren. Quadratmeter.	Heizfläche in Summa. Quadratmeter.	Laufende Nummer.
				A. Ungekuppelte Locomotiven.											
1	245	445	Maal		1853	381	508		1,134	3,600	182	5,760	85,000	90,467	1
2	246	446	Oest		1853	381	508		1,134	3,600	182	5,760	85,000	90,467	2
3	247	447	Nord	A. Borsig in Berlin.	1853	381	508		1,134	3,600	182	5,760	85,000	90,467	3
4	248	448	Saar		1853	381	509		1,134	3,600	182	5,760	85,000	90,467	4
5	249	86	Ilfeld	Wöhlert in Berlin.	1853	381	509		1,013	3,600	154	5,022	65,755	69,997	5
6	23	598	Hörde		1855	381	508		1,134	3,600	180	5,763	82,420	87,960	6
7	24	599	Anna		1855	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	7
8	25	597	Mark		1855	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	8
9	1	729	Berg		1856	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	9
10	2	730	Mark	K. Borsig in Berlin.	1856	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	10
11	41	838	Arnsberg		1857	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	11
12	42	837	Hellweg		1857	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	12
13	58	1035	Lippe		1858	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	13
14	59	1036	Isenberg		1858	381	508		1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	14
15	60	1037	Sieg		1858	381	508	horizontal und aufeinander.	1,134	3,600	180	5,760	82,420	87,960	15
				B. Gekuppelte Locomotiven.											
16	8	170	Wupper		1847	406	609		1,073	3,650	132	5,501	76,096	81,597	16
17	4	171	Ruhr	Société John Cockerill & Seraing.	1847	406	609	schräg und aufeinander.	1,073	3,650	132	5,501	76,096	81,597	17
18	8	172	Dortmund		1847	406	609		1,073	3,650	132	5,501	76,096	81,597	18
19	130	192	Bremen		1847	406	609		1,072	3,760	132	5,513	84,618	90,131	19
20	45	69	Concordia	E. Kessler in Karlsruhe.	1847	380	609	horiz. u. aufeinander.	1,000	3,472	129	5,000	69,432	74,432	20
21	10	2	Ilgen	A. Meyer & Co. in Barmen.	1849	406	609	schräg u. aufeinander.	1,000	3,650	139	5,280	75,014	80,294	21
22	259	153	Rheydt		1850	380	609		1,000	3,650	150	5,570	70,548	76,118	22
23	48	173	Gerresheim	E. Kessler in Karlsruhe.	1852	406	609		0,991	4,000	160	5,934	92,152	98,086	23
24	49	174	Düssel		1852	406	609		0,991	4,000	160	5,934	92,152	98,086	24
25	239	391	Saal		1852	380	558		1,113	4,000	154	5,022	81,408	87,170	25
26	239	394	Buerscheid		1852	380	558		1,108	4,000	154	5,022	81,408	87,170	26
27	240	393	Kohlscheid		1852	380	558		1,108	4,000	154	5,022	81,408	87,170	27
28	241	397	Herzogenrath	A. Borsig in Berlin.	1852	380	558		1,108	4,000	154	5,022	81,408	87,170	28
29	242	717	Gellenkirchen		1853	380	558		1,108	4,000	154	5,022	81,408	87,170	29
30	243	396	Rauderath		1853	380	558		1,108	4,000	154	5,022	81,408	87,170	30
31	244	395	Finkrath		1853	380	558		1,108	4,000	154	5,022	81,408	87,170	31
32	251	32	Wichrath		1853	406	609		1,177	4,000	184	5,518	99,632	105,150	32
33	252	89	Rath	Je Wöhlert in Berlin.	1853	406	609		1,108	4,000	184	5,518	99,632	105,150	33
34	260	636	Breitheim		1855	406	558		1,130	4,000	166	5,146	89,100	94,246	34
35	261	637	Weidenich		1855	406	558		1,130	4,000	146	5,148	89,100	94,248	35
36	19	601	Münster		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	36
37	20	602	Bochum		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	37
38	21	603	Siegen		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	38
39	22	604	Cassel		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	39
40	26	627	Rittershausen		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	40
41	27	628	Aplerbeck		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	41
42	28	629	Cöln		1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	42
43	29	630	Düren	A. Borsig in Berlin.	1855	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	43
44	30	712	Rhein		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	44
45	31	713	Düsseldorf		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	45
46	32	714	Mülheim		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	46
47	33	715	Duisburg		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	47
48	36	703	Essen		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	48
49	37	704	Limburg		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	49
50	38	705	Altena		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	50
51	123	760	Gewalt		1856	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	51
52	262	638	Trompet		1856	406	558		1,130	4,100	146	6,148	89,100	95,248	52
53	263	639	Neuath		1856	406	558		1,130	4,100	146	6,148	89,100	95,248	53
54	51	35	Aachen	Henschel & Sohn in Cassel.	1857	406	609		1,273	3,645	161	6,672	94,160	100,832	54
55	34	839	Emden		1857	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	55
56	35	840	Leipzig		1857	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	56
57	39	841	Milspe		1857	434	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	57
58	40	842	Bacop		1857	432	609		1,255	4,150	197	6,064	103,357	110,421	58
59	43	843	Gebrath		1857	457	686		1,255	4,150	209	7,030	115,014	123,044	59
60	44	844	Hochdahl		1857	457	686		1,255	4,150	209	7,030	115,014	123,044	60
61	264	1169	Preußen		1860	406	558		1,130	4,100	146	6,148	89,100	95,248	61
62	265	1170	Deutschland	K. Borsig in Berlin.	1860	406	558		1,130	4,100	146	6,148	89,100	95,248	62
63	61	1162	Lennaide		1860	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	63
64	62	1163	Herdecke		1860	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	64
65	63	1164	Lüdenscheid		1860	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	65
66	64	1165	Olpe		1860	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	66
67	65	1211	Berlin		1861	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	67
68	66	1212	Dresden		1861	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	68
69	67	1213	Magdeburg		1861	432	609		1,255	4,150	199	6,064	104,050	111,421	69

Ueberdruck des Dampfes pro Quadratcentimeter. Kilogr.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl. Im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl. Der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser. Der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser. Der Laufräder. Meter.	Gewicht der Locomotive und des Tenders mit Vorräthen und Belastung. Ctr.	Reibungsgewicht der Locomotive. Metr.	Gesammtbelastungsgewicht incl. Kohlen und Wasser. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht incl. durchschnittlicher Belastung mit Wasser u. Kohlen. Ctr.	Beschaffungskosten. der Locomotiven. Thlr.	Beschaffungskosten. der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten. Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
6,00	mit	6	2	1,000	1,013	290	4,060	490	560	6	1,000	2,700	370	—	—	15,956	1
6,00	"	6	2	1,000	1,013	290	4,060	490	560	6	1,000	2,700	370	—	—	15,995	2
6,00	"	6	2	1,000	1,013	290	4,060	490	560	6	1,000	2,700	370	—	—	15,995	3
6,00	"	6	2	1,000	1,029	290	4,060	496	560	6	1,000	2,700	370	—	—	15,979	4
6,00	"	6	2	1,000	1,029	312	4,060	491	542	6	1,000	2,614	371	—	—	16,000	5
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	12,950	3,100	16,050	6
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	12,950	3,100	16,050	7
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	12,950	3,100	16,050	8
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,300	3,250	16,550	9
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,300	3,250	16,550	10
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,700	3,300	17,000	11
6,00	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,700	3,300	17,000	12
7,14	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,700	3,300	17,000	13
7,14	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,700	3,300	17,000	14
7,14	"	6	2	1,000	1,000	297	4,060	521	577	6	1,041	3,000	350	13,700	3,300	17,000	15
5,0	"	6	4	1,000	0,907	503	3,620	532	668	—	—	—	—	—	—	11,930	16
5,0	"	6	4	1,000	0,907	525	3,620	540	640	—	—	—	—	—	—	11,920	17
5,0	"	6	4	1,000	0,907	540	3,620	540	640	—	—	—	—	—	—	11,920	18
5,0	"	6	4	1,000	0,907	600	3,600	620	694	—	—	—	—	—	—	14,400	19
7,14	"	6	4	1,000	0,907	585	3,620	570	650	—	—	—	—	—	—	13,590	20
7,14	"	6	4	1,000	1,000	400	3,620	457	515	6	0,940	2,500	275	12,000	3,200	14,200	21
7,14	"	6	4	1,000	1,000	301	3,620	445	490	6	1,000	2,500	300	—	—	15,148	22
7,14	"	6	4	1,000	1,000	490	3,600	520	615	—	—	—	—	—	—	13,580	23
5,0	"	6	4	1,000	0,910	365	3,620	396	460	6	0,940	2,500	280	12,580	2,970	15,260	24
5,0	"	6	4	1,000	1,000	449	3,620	516	588	6	0,940	2,500	401	12,200	2,310	14,510	25
5,0	"	6	4	1,000	1,000	449	3,620	516	588	6	0,940	2,500	401	12,200	2,310	14,510	26
5,0	"	6	4	1,000	1,000	449	3,620	516	588	6	0,940	2,500	401	12,200	2,310	14,510	27
5,0	"	6	4	1,000	1,000	449	3,620	516	588	6	0,940	2,500	401	12,200	2,310	14,510	28
5,0	"	6	4	1,000	1,000	449	3,620	516	588	6	0,940	2,500	401	12,200	2,310	14,510	29
5,0	"	6	4	1,000	1,000	449	3,620	516	588	6	0,940	2,500	401	12,200	2,310	14,510	30
5,0	"	6	4	1,000	1,000	447	3,620	520	583	6	1,000	2,500	392	—	—	16,300	31
5,0	"	6	4	1,000	1,000	447	3,620	520	583	6	1,000	2,500	392	—	—	16,779	32
5,0	"	6	4	1,000	1,000	495	3,620	548	657	6	1,000	2,500	427	—	—	17,450	33
5,0	"	6	4	1,000	1,000	495	3,620	548	657	6	1,000	2,500	427	—	—	17,929	34
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,820	3,100	17,950	35
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,820	3,100	17,950	36
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,850	3,100	17,950	37
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,850	3,100	17,950	38
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,900	3,100	18,000	39
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,900	3,100	18,000	40
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,900	3,100	18,000	41
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	14,900	3,100	18,000	42
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,050	3,150	18,200	43
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,050	3,150	18,200	44
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,050	3,150	18,200	45
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,050	3,150	18,200	46
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,050	3,150	18,200	47
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	48
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	49
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	50
5,0	"	6	4	1,000	0,940	515	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	51
5,0	"	6	4	1,000	0,940	495	3,620	548	657	6	1,041	2,500	427	—	—	17,850	52
5,0	"	6	4	1,000	0,940	495	3,620	548	657	6	1,041	2,500	427	—	—	17,570	53
5,0	"	6	4	1,000	0,940	496	3,620	540	642	6	0,940	2,500	280	—	—	16,000	54
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	55
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	56
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	57
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,450	3,300	18,750	58
5,0	"	6	4	1,000	0,940	950	3,620	718	980	—	—	—	—	—	—	20,200	59
5,0	"	6	4	1,000	0,940	950	3,620	718	980	—	—	—	—	—	—	20,200	60
5,0	"	6	4	1,000	1,000	495	3,620	548	657	6	1,000	2,500	427	—	—	16,000	61
5,0	"	6	4	1,000	1,000	495	3,620	548	657	6	1,000	2,500	427	—	—	16,000	62
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,100	3,150	18,250	63
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	1,041	2,500	350	15,100	3,150	18,250	64
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	0,940	2,500	350	14,700	2,670	17,370	65
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	0,940	2,500	350	14,700	2,800	17,500	66
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	0,940	2,500	350	14,150	2,300	16,450	67
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	0,940	2,500	350	14,150	2,750	16,900	68
5,0	"	6	4	1,000	0,940	520	3,620	575	650	6	0,940	2,500	350	14,150	2,200	16,350	69

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer	Fabrik-Nummer	Name	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes	Zeit des Eintritts in den Dienst. Jahr	Cylinder. Durchmesser. Millimeter	Kolbenhub. Millimeter	Lage derselben	Kessel. Durchmesser. Meter	Länge. Meter	Anzahl der Heizröhren. Stück	Heizfläche im Feuerkasten. Quadratmeter	in den Röhren. Quadratmeter	in Summa. Quadratmeter
70	68	1214	Erfurt	A. Borsig in Berlin	1861	432	609	horizontal und außenliegend	1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
71	69	1215	Weimar		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
72	70	1216	Gotha		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
73	71	1217	Halle		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
74	72	1218	Frankfurt		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
75	73	1219	Gießen		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
76	74	1220	Oberhausen		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
77	75	1237	Steele		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
78	76	1238	Solingen		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
79	77	1239	Lennep		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
80	78	1240	Werdohl		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
81	79	1241	Plettenberg		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
82	80	1242	Grevenbrück		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
83	81	1243	Lennethal		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
84	82	1244	Grünewald		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
85	83	1245	Müsen		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
86	84	1246	Nachrodt		1861	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.950	111.411
87	85	1321	Main		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
88	86	1322	Mosel		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
89	87	1323	Lahn		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
90	88	1324	Weser		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
91	89	1325	Elbe		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
92	90	1326	Emscher		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
93	91	1327	Bigge		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
94	92	1328	Nahebach		1861	406	609		1.151	4.158	182	6.505	95.443	101.948
95	93	1366	Hamm		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
96	94	1367	Remscheid		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
97	95	1375	Hannover		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
98	96	1376	Bremen		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
99	97	1377	Hamburg		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
100	98	1378	Ruhrort		1862	432	609		1.220	2.159	199	6.461	104.759	111.220
101	99	1385	Ruhr		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
102	100	1386	Grüne		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
103	101	1387	Braunschweig		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
104	102	1388	Cassel		1862	432	609		1.220	4.158	199	6.461	104.759	111.220
105	103	1509	Schwerte		1863	355	508		1.027	2.880	128	5.118	48.738	53.856
106	104	1510	Hohensyburg		1863	355	508		1.027	2.880	128	5.118	48.738	53.856
107	105	1511	Langendreer		1863	355	508		1.027	2.880	128	5.118	48.738	53.856
108	106	1518	Holzwickede		1863	432	609		1.027	4.159	197	6.802	103.368	110.170
109	107	1519	Stockum		1863	432	609		1.027	4.159	197	6.802	103.368	110.170
110	108	1520	Arnheim		1863	432	609		1.027	4.159	197	6.802	103.368	110.170
111	109	1521	Emmerich		1863	432	609		1.027	4.159	197	6.802	103.368	110.170
112	110	1522	Cleve		1863	432	609		1.027	4.159	197	6.802	103.368	110.170
113	111	1523	Wesel		1863	432	609		1.027	4.159	197	6.802	103.368	110.170
114	112	1526	Oder		1863	406	558		1.099	3.296	189	6.430	77.067	83.497
115	113	1527	Werra		1863	406	558		1.099	3.296	189	6.430	77.067	83.497
116	114	1528	Fulda		1863	406	558		1.099	3.296	189	6.430	77.067	83.497
117	115	1529	Saale		1863	406	558		1.099	3.296	189	6.430	77.067	83.497
118	116	1530	Eder		1863	406	558		1.099	3.296	189	6.430	77.067	83.497
119	117	1531	Maas		1863	406	558		1.099	3.296	189	6.430	77.067	83.497
120	266	1455	Europa		1863	406	558		1.150	4.100	146	6.140	89.108	95.248
121	267	1456	Linden		1865	406	558		1.150	4.100	146	6.140	89.108	95.248
122	124	701	Haan	Eßlinger Maschinen-Fabrik in Eßlingen	1865	406	609		1.198	4.158	182	6.255	95.999	102.254
123	125	702	Deilbach		1865	406	609		1.198	4.158	182	6.255	95.999	102.254
124	126	683	Antwerpen		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
125	127	684	Hengstey		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
126	128	685	Hilden		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
127	129	686	Kettwig		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
128	130	687	Kronenberg		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
129	131	688	Langenberg		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
130	132	689	Leichlingen		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
131	133	690	Marburg		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
132	134	691	Neheim		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
133	135	692	Dege		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
134	136	693	Opladen		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
135	137	694	Ratingen		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
136	138	695	Roermond		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
137	139	696	Ronsdorf		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
138	140	697	Steinbeck		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
139	141	698	Ueberruhr		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
140	142	699	Venlo		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
141	143	700	Wald		1865	432	609		1.220	4.158	196	6.675	102.783	109.458
142	144	1799	Brilon	A. Borsig in Berlin	1865	432	609		1.027	4.158	197	6.802	103.368	110.170
143	145	1800	Brüssel		1865	432	609		1.027	4.158	197	6.802	103.368	110.170
144	146	1801	Höxter		1865	432	609		1.027	4.158	197	6.802	103.368	110.170
145	147	1802	[illegible]		1865	432	609		1.027	4.158	197	6.802	103.368	110.170

Ueberdruck des Dampfes pro Quadratcentimeter. Kilogr.*	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung	Räder. Anzahl im Ganzen. Stück	der Treibräder. Stück	Durchmesser der Treibräder. Meter	der Laufräder. Meter	Belastung der Treibräder. Ctr.	Aeußerer Radstand. Meter	Gesammt-Eigengewicht incl. Achsen und Räder ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl. St.	Durchmesser. Meter	Aeußerer Radstand. Meter	Eigengewicht. Ctr.	Beschaffungskosten* der Locomotiven. Thlr.	des Tenders. Thlr.	Summa. Thlr.	Laufende Nummer
7.14	mit	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	2.560	350	14,150	2,200	16,350	70
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	2.560	350	14,150	2,200	16,350	71
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	72
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	73
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	74
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	75
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	76
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	77
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	78
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	79
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	80
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	81
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	82
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	83
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	84
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	85
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	0.940	3.452	350	14,150	3,350	17,500	86
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	87
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	88
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	89
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	90
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	91
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	92
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	93
7.14	„	6	4	1.524	1.018	390	3.348	500	570	6	1.041	3.452	350	—	—	17,000	94
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	95
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	96
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	97
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	98
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	99
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	100
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	101
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	102
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	103
7.14	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	16,700	104
7.14	„	6	4	1.523	1.000	500	3.675	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	105
7.14	„	6	4	1.523	1.000	500	3.675	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	106
7.14	„	6	4	1.523	1.000	500	3.675	564	633	—	—	—	—	—	—	13,000	107
8.0	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	17,400	108
8.0	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	17,400	109
8.0	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	17,400	110
8.0	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	17,400	111
8.0	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	17,400	112
8.0	„	6	4	1.570	0.940	520	3.348	575	650	6	1.041	3.452	350	—	—	17,400	113
8.0	„	6	4	1.499	1.219	448	4.094	648	723	6	1.041	3.452	350	—	—	17,600	114
8.0	„	6	4	1.499	1.219	448	4.094	648	723	6	1.041	3.452	350	—	—	17,600	115
8.0	„	6	4	1.499	1.219	448	4.094	648	723	6	1.041	3.452	350	—	—	17,600	116
8.0	„	6	4	1.499	1.219	448	4.094	648	723	6	1.041	3.452	350	—	—	17,600	117
8.0	„	6	4	1.499	1.219	448	4.094	648	723	6	1.041	3.452	350	—	—	17,600	118
8.0	„	6	4	1.499	1.219	448	4.094	648	723	6	1.041	3.452	350	—	—	17,600	119
6.88	„	6	4	1.571	1.018	495	3.060	548	657	6	1.023	2.821	427	—	—	17,150	120
6.88	„	6	4	1.571	1.018	495	3.060	548	657	6	1.023	2.821	427	—	—	16,750	121
8.0	„	6	4	1.524	1.018	400	3.348	510	580	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	122
8.0	„	6	4	1.524	1.018	400	3.348	510	580	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	123
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	124
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	125
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	126
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	127
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	128
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	129
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	130
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	131
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	132
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	133
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	134
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	135
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	136
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	137
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	138
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	139
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	140
8.0	„	6	4	1.570	0.940	528	3.348	585	675	6	1.041	3.452	350	—	—	14,843	141
8.0	„	6	4	1.570	0.940	535	3.348	610	695	6	1.041	3.452	350	—	—	16,960	142
8.0	„	6	4	1.570	0.940	535	3.348	610	695	6	1.041	3.452	350	—	—	16,960	143
8.0	„	6	4	1.570	0.940	535	3.348	610	695	6	1.041	3.452	350	—	—	16,960	144
8.0	„	6	4	1.570	0.940	535	3.348	610	695	6	1.041	3.452	350	—	—	16,960	145

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer	Bezeichnung der Locomotiven: Bahn-Nummer	Fabrik-Nummer	Name	Namen des Fabrikanten und des Fabrikorts	Zeit der Einstellung in den Dienst (Jahr)	Cylinder: Durchmesser (Millimeter)	Kolbenhub (Millimeter)	Lage derselben	Kessel: Durchmesser (Meter)	Länge (Meter)	Anzahl der Heizröhren (Stück)	Heizfläche: im Feuerkasten (Quadratmeter)	in den Röhren (Quadratmeter)	in Summa (Quadratmeter)
146	148	1803	Harpen	A. Borsig in Berlin.	1865	432	609	horizontal und außenliegend.	1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
147	149	1804	Lüttringhausen		1865	432	609		1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
148	150	1805	Lüttich		1865	432	609		1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
149	151	1806	Mastricht		1865	432	609		1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
150	152	1807	Menden		1865	432	609		1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
151	153	1808	Paris		1865	432	609		1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
152	154	1809	Wien		1865	432	609		1,[illegible]	4,[illegible]	197	6,[illegible]	103,[illegible]	110,[illegible]
153	54	1795	Diemel		1865	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	77,[illegible]	83,[illegible]
154	55	1796	Lippe		1865	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	77,[illegible]	83,[illegible]
155	56	1797	Havel		1865	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	77,[illegible]	83,[illegible]
156	155	1798	Donau		1865	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	77,[illegible]	83,[illegible]
157	156	1965	Agger		1866	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
158	157	1966	Dhün		1866	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
159	158	1967	Elster		1866	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
160	159	1968	Itter		1866	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
161	160	1969	Möhne		1866	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
162	161	74	Krossen	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
163	162	75	Bönen		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
164	163	76	Berneck		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
165	164	77	Carlsruhe		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
166	165	78	Dahlhausen		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
167	166	79	Dülken		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
168	167	80	Glückauf		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
169	168	81	Hüsten		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
170	169	82	Kaldenkirchen		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
171	170	83	Merscheid		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
172	171	84	Meschede		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
173	172	85	Mettmann		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
174	173	86	Olsberg		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
175	174	87	Ohligs		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
176	175	88	Petersburg		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
177	176	89	Ronsdorf		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
178	177	90	Stuttgart		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
179	178	91	Sundwig		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
180	179	92	Weimar		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
181	180	93	Westhofen		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
182	181	94	Amsterdam		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
183	182	95	Aschaffenburg		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
184	183	96	Andernach		1866	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
185	184	97	Augsburg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
186	185	98	Bamberg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
187	186	99	Basel		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
188	187	100	Bingen		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
189	188	101	Bochum		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
190	189	102	Bonn		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
191	190	103	Coblenz		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
192	191	104	Creuznach		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
193	192	105	Darmstadt		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	199	7,[illegible]	105,[illegible]	112,[illegible]
194	205	2086	Holzminden	A. Borsig in Berlin.	1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
195	206	2087	Harburg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
196	207	2088	Heidelberg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
197	208	2089	Halberstadt		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
198	209	2090	Jerxheim		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
199	210	2091	Kiel		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
200	211	2092	Königsberg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
201	212	2093	Kreiensen		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
202	213	2094	Liegnitz		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
203	214	2095	London		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
204	215	2096	Mannheim		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
205	216	2097	Merseburg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
206	217	2098	München		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
207	218	2099	Nürnberg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
208	219	2100	Prag		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
209	220	2101	Reichenberg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
210	221	2102	Rendsburg		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
211	222	2103	Rotterdam		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
212	223	2104	Schleswig		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
213	224	2105	Ulm		1867	444	627		1,[illegible]	4,[illegible]	203	7,[illegible]	107,[illegible]	114,[illegible]
214	225	2009	Aar		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
215	226	2010	Eder		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
216	227	2011	Erft		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
217	228	2012	Moldau		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
218	229	2013	Weichsel		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
219	230	2014	Warthe		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
220	231	2015	Spree		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]
221	232	2016	Nethe		1867	406	558		1,[illegible]	3,[illegible]	189	6,[illegible]	78,[illegible]	85,[illegible]

Ueberdruck des Dampfes pro Quadratcentimeter (Kilogr.)	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung	Räder: Anzahl im Ganzen (Stück)	der Treibräder (Stück)	Durchmesser der Treibräder (Meter)	der Laufräder (Meter)	Adhäsionsgewicht [illegible] (Ctr.)	Aeußerer Radstand (Meter)	Gesammt-Eigengewicht incl. Achsen und Räder: ohne Wasser und Kohlen (Ctr.)	mit Wasser und Kohlen (Ctr.)	Tender: Räder: Anzahl (St.)	Durchmesser (Meter)	Aeußerer Radstand (Meter)	Eigengewicht incl. durchschnittlicher Füllung mit Wasser u. Kohlen (Ctr.)	Beschaffungskosten: der Locomotiven (Thlr.)	der Tender (Thlr.)	Summa (Thlr.)	Laufende Nummer
8,[illegible]	mit	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	146
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	147
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	148
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	149
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	150
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	151
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	0,[illegible]	535	3,[illegible]	610	695	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	16,950	152
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	457	4,[illegible]	648	723	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	17,700	153
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	457	4,[illegible]	648	723	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	17,700	154
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	457	4,[illegible]	648	723	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	17,700	155
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	457	4,[illegible]	648	723	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	17,700	156
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,430	157
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,430	158
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,430	159
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,430	160
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,430	161
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	162
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	163
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	164
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	165
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	166
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	167
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	168
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	169
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	170
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	171
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	172
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	173
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	174
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	175
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	176
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	177
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	178
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	179
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	180
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	181
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	182
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	183
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,330	184
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	185
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	186
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	187
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	188
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	189
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	190
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	191
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	192
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	750	3,[illegible]	652	750	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,355	193
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	194
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	195
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	196
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	197
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	198
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	199
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	200
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	201
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	202
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	203
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	204
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	205
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	206
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	207
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	208
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	209
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	210
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	211
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	212
8,[illegible]	„	6	6	1,[illegible]	—	745	3,[illegible]	647	745	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	19,050	213
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	214
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	215
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	216
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	217
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	218
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	219
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	220
8,[illegible]	„	6	4	1,[illegible]	1,[illegible]	452	4,[illegible]	644	718	6	1,[illegible]	3,[illegible]	350	—	—	18,400	221

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Reihe-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und der Fabrikorte.	Zeit der Anfertigung resp. der Ablieferung. Jahr.	Cylinder. Durchmesser. Millimeter.	Kolbenhub. Millimeter.	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heizrohre. Stück.	Heizfläche im Feuerkasten. Quadratmeter.	Heizfläche in den Röhren. Quadratmeter.	Heizfläche in Summa. Quadratmeter.	Laufende Nummer.
232	233	2017	Recker	A. Borsig in Berlin.	1867	406	558		1,050	3,000	189	6,500	78,000	85,500	232
233	234	2018	Mincio		1867	406	558		1,050	3,000	189	6,500	78,000	85,500	233
234	193	781	Deuk		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	234
235	194	782	Düren		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	235
236	195	783	Eisenach		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	236
237	196	784	Emil		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	237
238	197	785	Eschweiler		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	238
239	198	786	Eupen	Eßlinger Maschinenfabrik in Eßlingen.	1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	239
240	199	787	Genf		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	240
241	200	788	Gera		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	241
242	201	789	Glogau		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	242
243	202	790	Görlitz		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	243
244	203	791	Göttingen		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	244
245	204	792	Haag		1867	444	627		1,050	4,050	199	7,170	105,000	112,250	245
246	278	2280	Aalfeld		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	246
247	279	2281	Malde		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	247
248	280	2282	Jahde		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	248
249	281	2283	Aller		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	249
250	282	2284	Drau	A. Borsig in Berlin.	1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	250
251	283	2285	Hoppke		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	251
252	284	2286	Ilme		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	252
253	285	2287	Oeseke		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	253
254	286	2288	Wehrig		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	254
255	287	2289	Tauben		1868	406	558		1,050	3,000	189	6,000	78,000	85,000	255
256	268	186	Altendorf		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	256
257	269	187	Altenburg		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	257
258	270	188	Arnemuar		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	258
259	271	189	Anuen		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	259
260	272	190	Aulig		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	260
261	273	191	Bülgen	Fr. Wöhlert in Berlin.	1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	261
262	274	192	Benrath		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	262
263	275	193	Bensheim		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	263
264	276	194	Bern		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	264
265	277	195	Coburg		1868	444	627		1,050	4,045	202	7,422	106,591	114,013	265
266	296	905	Wolga		1868	391	577		1,140	3,000	180	6,271	77,081	83,352	266
267	299	906	Theiß	Eßlinger Maschinenfabrik in Eßlingen.	1868	391	577		1,140	3,000	180	6,271	77,081	83,352	267
268	300	907	Tirina		1868	391	577		1,140	3,000	180	6,271	77,081	83,352	268
269	301	908	Tiber		1868	391	577		1,140	3,000	180	6,271	77,081	83,352	269
270	302	909	Xinzig		1868	391	577		1,140	3,000	180	6,271	77,081	83,352	270
271	288	193	Goethen		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	271
272	289	194	Göhrde		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	272
273	290	195	Danzig		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	273
274	291	196	Deffau		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	274
275	292	197	Dieh		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	275
276	293	198	Dirschau		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	276
277	294	199	Duisburg		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	277
278	295	200	Ehringshausen		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	278
279	296	201	Finnentrop		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	279
280	297	202	Freudenberg		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	280
281	303	208	Wiederich		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	281
282	304	209	Biedenkopf		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	282
283	305	210	Rockenheim		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	283
284	306	211	Sonnenburg		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	284
285	307	212	Treppard		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	285
286	308	213	Werra		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	286
287	309	214	Burg		1868	378	508		1,000	3,000	130	5,024	64,579	70,603	287
288	310	215	Ahlen	G. Henschel & Sohn in Cassel.	1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	288
289	311	216	Cöslin		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	289
290	312	217	Colberg		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	290
291	313	218	Constanz		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	291
292	314	219	Dortrecht		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	292
293	315	220	Dover		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	293
294	316	221	Elbing		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	294
295	317	222	Freiburg		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	295
296	318	223	Fürth		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	296
297	319	224	Gesundbrunnen		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	297
298	320	225	Gent		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	298
299	321	226	Gmeinsberg		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	299
300	322	227	Hasselar		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	300
301	323	228	Heidtrath		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	301
302	324	229	Hahen		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	302
303	325	230	Hanau		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	303
304	326	231	Hildesheim		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	304
305	327	232	Hochfeld		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	305
306	328	233	Homberg		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	306
307	329	234	Kleinenbroich		1869	444	627		1,047	4,011	199	7,000	105,484	113,074	307

Ueberdruck des Dampfes pro Quadratcentimeter. Kilogr.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser der Laufräder. Meter.	Gesammt-Heizfläche (incl. Feuerkasten) sämmtlicher Siederohre. Qu.	Aeußerer Radstand. Meter.	Gesammtbelastung incl. Wasser und Kohlen. ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	Gesammtbelastung incl. Wasser und Kohlen. mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Zahl.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Aeußerer Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht incl. verschiedener Ausrüstungsgegenstände ohne Wasser u. Kohlen. Ctr.	Beschaffungskosten der Locomotiven. Thlr.	Beschaffungskosten der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
8,0	mit	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	718	6	1,061	3,462	350	—	—	18,400	232
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	718	6	1,061	3,462	350	—	—	18,400	233
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	234
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	235
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	236
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	237
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	238
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	239
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	240
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	241
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	242
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	243
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	244
8,0	"	6	6	1,600	—	735	3,000	644	735	6	1,061	3,462	350	—	—	18,555	245
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	246
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	247
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	248
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	249
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	250
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	251
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	252
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	253
8,0	"	6	4	1,600	1,010	452	4,000	644	738	6	1,061	3,462	350	—	—	17,000	254
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	255
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	256
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	257
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	258
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	259
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	260
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	261
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	262
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	263
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	264
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	666	750	6	1,061	3,462	350	—	—	17,360	265
8,0	"	6	4	1,600	0,810	473	4,000	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	266
8,0	"	6	4	1,600	0,810	473	4,000	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	267
8,0	"	6	4	1,600	0,810	473	4,000	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	268
8,0	"	6	4	1,600	0,810	473	4,000	570	675	—	—	—	—	—	—	12,560	269
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,700	270
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,700	271
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,700	272
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,700	273
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,700	274
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,700	275
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	276
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	277
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	278
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	279
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	280
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	281
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	282
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	283
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	284
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	285
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	286
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	287
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	288
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	289
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	290
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	291
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	292
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	293
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	294
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	295
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	296
8,0	"	6	4	1,600	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,740	297
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	298
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	299
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	300
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	301
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	302
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	303
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	304
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	305
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	306
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	307
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	308
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	309
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	310
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	311
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	312
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	313
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	314
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	315
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	316
8,0	"	6	6	1,600	—	750	3,000	652	750	6	1,061	3,462	350	—	—	16,630	317

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikorts.	Jahr der Einstellung in den Betrieb.	Cylinder. Durchmesser.	Kolbenhub.	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser.	Länge.	Anzahl der Heizröhren.	Heizfläche im Feuerkasten.	in den Röhren.	in Summa.	Ueberdruck des Dampfes pro Quadratcentimeter, Kilogr.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen.	Anzahl der Treibräder.	Durchmesser der Treibräder.	Durchmesser der Laufräder.	Reibungsgewicht (Gewicht der mit den Treibrädern auf die Schienen gedrückten Maschinentheile).	Aeußerer Radstand.	Gesammtbelastung (incl. Kohlen und Wasser). ohne Wasser und Kohlen.	mit Wasser und Kohlen.	Tender. Räder. Anzahl	Durchmesser.	Aeußerer Radstand.	Eigengewicht (incl. Verdeck, Schutzvorrichtung und Wasser u. Kohlen.	Beschaffungskosten der Locomotiven.	der Tender.	Summa.	Laufende Nummer.
						Millimeter.			Meter.	Meter.	Stück.	Quadratmeter.			Kilogr.		Stück.		Meter.		Ctr.	Meter.	Ctr.		St.	Meter.	Meter.	Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
229	230	235	Königsberg	C. Heusinger & Sohn in Cassel.	1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	mit	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	228
230	231	236	Iser		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	229
231	232	237	Lugau		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	230
232	233	238	Mainz		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	231
233	234	239	Oberaffel		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	232
234	235	240	Oppeln		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	233
235	236	241	Osnabrück		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	234
236	237	242	Oberde		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	235
237	238	243	Pyrmont		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	236
238	239	244	Potsdam		1869	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	237
239	240	264	Ascona		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	238
240	241	265	Rhmannshausen		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	239
241	242	266	Bezbach		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	240
242	243	267	Biberbach		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	241
243	244	268	Brandenburg		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	242
244	245	269	Bruchsal		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	243
245	246	270	Carlsruhe		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	244
246	247	271	Cottbus		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	245
247	248	272	Dieterdorf		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	246
248	249	273	Homburg		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	247
249	250	274	Hockheim		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	248
250	251	275	Innsbruck		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	249
251	252	276	Posen		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	250
252	253	277	Wien		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	251
253	9	272	Barmen II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	252
254	11	273	Schwerin II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	253
255	12	274	Hagen II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	254
256	13	275	Witten II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	255
257	14	276	Hafpe II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	256
258	15	277	Wetter II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	257
259	17	278	Soest II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	258
260	18	279	Paderborn II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	259
261	46	280	Bahnsfeld II.	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	260
262	47	281	Haan II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	261
263	50	282	Tarlath II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	262
264	53	283	Xpratb II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	263
265	57	284	Dormap II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	264
266	116	285	Velbert II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	265
267	7	321	Elberfeld II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	266
268	119	322	Neuigeb II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	267
269	131	323	Kupferdreib II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	268
270	132	324	Nierenhof II.		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	269
271	377	325	377		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	270
272	378	326	378		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	271
273	379	327	379		1870	444	627		1,360	4,211	199	7,800	105,484	113,284	8,0	"	6	6	1,670	—	750	3,000	653	750	6	1,041	3,452	350	—	—	16,650	272
274	554	3250	Hülsener		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	273
275	555	3251	Ostermann		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	274
276	556	3252	Dorn. Weidhaupt		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	275
277	557	3253	Hede		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	276
278	558	3254	Jlm		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	277
279	559	3255	Max		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	278
280	560	3256	Regal		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	279
281	561	3257	Vogel		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	280
282	562	3258	Wulf		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	281
283	563	3259	Za		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	282
284	564	3260	Naga		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	283
285	565	3261	Schwarza		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	284
286	566	3262	Hechte		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	285
287	567	3263	Wang		1870	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	286
288	7	429	Ewarge II.		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	287
289	8	430	Belme II.		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	288
290	350	431	Neer II.		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	289
291	348	432	Nette		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	290
292	349	433	Ohre	Dr. Strousberg in Linden bei Hannover.	1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	291
293	370	434	Penne		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	292
294	371	435	Perfante		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	293
295	372	436	Vaber		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	294
296	373	437	Rathmede		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	295
297	374	438	Selle		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	296
298	375	439	Tanger		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	297
299	376	440	Wied		1870	393	575		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	298
300	335	331	Jna II.		1871	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	299
301	336	332	Lech II.	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1871	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	300
302	337	333	Warm II.		1871	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	301
303	338	334	Leine II.		1871	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	302
304	347	335	Nahe		1871	432	558		1,360	3,998	188	6,800	78,134	84,934	8,0	"	6	4	1,669	1,219	452	3,000	644	718	6	1,041	3,452	350	—	—	16,500	303

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Reihe-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Zeit der Einrichtung zu Dienst. Jahr.	Cylinder. Durchmesser. Millimeter.	Kolbenhub. Millimeter.	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. Meter.	Länge. Meter.	Anzahl der Heizröhren. Stück.	Heizfläche im Feuerkasten. Quadratmeter.	Heizfläche in den Röhren. Quadratmeter.	Heizfläche in Summa. Quadratmeter.	Laufende Nummer.
374	380	328	380	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	374
375	381	329	381		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	375
376	382	330	382		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	376
377	383	331	383		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	377
378	384	343	384		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	378
379	385	344	385		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	379
380	386	345	386		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	380
381	388	301	388		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	381
382	389	302	389		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	382
383	390	303	390		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	383
384	391	304	391		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	384
385	392	305	392		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	385
386	393	306	393		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	386
387	394	307	394		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	387
388	395	308	395	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	388
389	396	309	396		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	389
390	397	310	397		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	390
391	398	311	398		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	391
392	399	312	399		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	392
393	400	329	400		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	393
394	401	330	401		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	394
395	402	331	402		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	395
396	403	332	403		1871	444	627		1,370	4,211	199	7,893	105,709	113,602	396
397	404	481	404		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	397
398	405	482	405		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	398
399	406	483	406		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	399
400	407	484	407		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	400
401	408	485	408		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	401
402	409	486	409	Sächsische Maschinen-Fabrik von Hartmann zu Chemnitz.	1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	402
403	410	487	410		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	403
404	411	488	411		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	404
405	412	489	412		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	405
406	413	490	413		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	406
407	414	502	414		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	407
408	415	503	415		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	408
409	416	504	416		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	409
410	417	505	417		1871	378	508		1,053	3,240	130	5,020	64,581	70,601	410
411	418	2757	Doubs		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	411
412	419	2758	Loire		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	412
413	420	2759	Marne		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	413
414	421	2760	Seine		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	414
415	422	2761	Tarn		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	415
416	423	2762	Argens		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	416
417	424	2763	Pleiße		1871	432	558		1,056	3,296	188	6,800	78,675	85,475	417
418	425	2780	425		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	418
419	426	2781	426		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	419
420	427	2782	427		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	420
421	428	2783	428		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	421
422	429	2784	429		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	422
423	430	2785	430		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	423
424	431	2786	431	A. Borsig in Berlin.	1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	424
425	432	2787	432		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	425
426	433	2788	433		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	426
427	434	2789	434		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	427
428	435	2790	435		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	428
429	436	2791	436		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	429
430	437	2792	437		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	430
431	438	2793	438		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	431
432	439	2794	439		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	432
433	440	2795	440		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	433
434	441	2796	441		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	434
435	442	2797	442		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	435
436	443	2798	443		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	436
437	444	2799	444		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	437
438	445	539	445		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	438
439	446	540	446		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	439
440	447	541	447		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	440
441	448	542	448		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	441
442	449	543	449	Sächsische Maschinen-Fabrik von Hartmann zu Chemnitz.	1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	442
443	450	544	450		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	443
444	451	545	451		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	444
445	452	546	452		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	445
446	453	547	453		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	446
447	454	548	454		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	447
448	465	352	465	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	448
449	466	358	466		1871	444	627		1,044	4,011	199	8,023	105,606	113,629	449

Horizontal und außerhalb.

Ueberdruck des Dampfes pro Quadratcentimeter. Kilogr.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser der Laufräder. Meter.	Gesammter Radstand. Meter.	Aeußerer Radstand. Meter.	Dienstgewicht der Locomotive mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Betriebsgewicht der Locomotive mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl. Stück.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Aeußerer Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht incl. Inventar, Wasser u. Kohlen. Ctr.	Beschaffungskosten der Locomotive. Thlr.	Beschaffungskosten der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
8,0	mit	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	374
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	375
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	376
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750		ohne Tender geliefert			—	—	12,500	377
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750					—	—	12,500	378
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750					—	—	12,500	379
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,500	2,650	15,150	380
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	381
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	382
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	383
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	384
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	385
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	386
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	387
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750		ohne Tender geliefert			—	—	12,930	388
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	389
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	390
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	391
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750		ohne Tender geliefert			—	—	12,930	392
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	393
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	394
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	395
8,0	"	6	6	1,370	—	750	3,000	652	750	6	1,041	3,452	350	12,930	2,650	15,580	396
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	397
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	398
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	399
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	400
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	401
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	402
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	403
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	404
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	405
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	406
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	407
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	408
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	409
8,0	"	6	4	1,009	0,787	554	3,000	600	720	—	—	—	—	—	—	11,350	410
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	411
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	412
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	413
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	414
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	415
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	416
8,0	"	6	4	1,009	1,009	452	4,094	652	720	6	1,041	3,452	350	—	—	15,300	417
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	418
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	419
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	420
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	421
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	422
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	423
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	424
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	425
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	426
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	427
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	428
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	429
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	430
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	431
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	432
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	433
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	434
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	435
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	436
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	437
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	438
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	439
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	440
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	441
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	442
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	443
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	444
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	445
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	446
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	14,995	447
8,0	"	6	6	1,370	—	760	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,480	448
8,0	"	6	6	1,370	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,480	449

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Zeit der Einsendung in den Betrieb. Jahr.	Cylinder. Durchmesser. Millimeter.	Cylinder. Kolbenhub. Millimeter.	Cylinder. Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. Meter.	Kessel. Länge. Meter.	Kessel. Anzahl der Heizröhren. Stück.	Heizfläche in der Feuerkasten. Quadratmeter.	Heizfläche in den Röhren. Quadratmeter.	Heizfläche in Summa. Quadratmeter.
450	467	358	467		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
451	468	355	468		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
452	469	356	469		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
453	470	357	470		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
454	471	358	471		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
455	472	359	472		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
456	473	360	473		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
457	474	361	474		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
458	475	362	475	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
459	476	363	476		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
460	477	364	477		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
461	478	365	478		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
462	479	366	479		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
463	480	367	480		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
464	481	368	481		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
465	482	369	482		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
466	483	370	483		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
467	484	371	484		1871	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
468	455	549	455		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
469	456	550	456		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
470	457	551	457		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
471	458	552	458	Sächsische Maschinenfabrik vorhemals von Hartmann.	1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
472	459	553	459		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
473	460	554	460		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
474	461	555	461		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
475	462	556	462		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
476	463	557	463		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
477	464	558	464		1872	444	627		1,379	4,211	199	8,031	105,706	113,737
478	485	372	485		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
479	486	373	486		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
480	487	374	487		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
481	488	375	488		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
482	489	376	489	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
483	490	377	490		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
484	491	378	491		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
485	492	379	492		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
486	493	380	493		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
487	494	381	494		1872	444	627		1,379	4,211	199	7,885	105,679	113,564
488	500	825	Wisser		1872	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
489	506	826	Neresina	Hannoversche Maschinen-Bau-Actien-Gesellschaft in Hannover.	1872	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
490	507	827	Don		1872	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
491	508	828	Dalmyer		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
492	509	829	Dosse		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
493	643	1180	644		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
494	644	1181	644		1872	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
495	645	1182	645		1872	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
496	646	1183	646		1872	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
497	647	1184	647		1872	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
498	648	1185	648		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
499	649	1186	649		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
500	650	1187	650		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
501	651	1188	651		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
502	652	1189	652		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
503	653	1190	653		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
504	654	1191	654	Beyer, Peacock & Comp. in Manchester.	1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
505	655	1192	655		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
506	656	1193	656		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
507	657	1194	657		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
508	658	1195	658		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
509	659	1196	659		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
510	660	1197	660		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
511	661	1198	661		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
512	662	1199	662		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
513	663	1200	663		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
514	664	1201	664		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
515	665	1202	665		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
516	666	1203	666		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
517	667	1204	667		1873	457	609		1,045	4,216	170	7,087	115,909	123,000
518	510	830	Diewenow		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
519	511	831	Doubs		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
520	512	832	Ems	Hannoversche Maschinen-Bau-Actien-Gesellschaft in Hannover.	1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
521	513	833	Garonne		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
522	514	834	Jeffer		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
523	515	835	Jagst		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600
524	516	836	Ill		1873	432	558		1,038	3,200	188	7,600	80,000	87,600

Ueberdruck des Dampfes pro Quadrat-Centimeter. Klgr.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser der Laufräder. Meter.	Kohlenvorrath (Gewicht des Brennstoffs auf die Feuerfläche bei gefüllten Behältern). Ctr.	Aeußerer Radstand. Meter.	Wasser- und Kohlenvorrath (Gewicht des Wassers und Brennstoffs). ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	Wasser- und Kohlenvorrath (Gewicht des Wassers und Brennstoffs). mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl. St.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Aeußerer Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht (incl. 1012 Kilogramm Belastung mit Wasser u. Brikets). Ctr.	Beschaffungskosten der Locomotiven. Thlr.	Beschaffungskosten der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
4	mit	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	450
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	451
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	452
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	453
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	454
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	455
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	456
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	457
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	458
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	459
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	460
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	461
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	462
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	463
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	464
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	465
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	466
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,680	467
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,137	468
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,137	469
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,137	470
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	471
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	472
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	473
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	474
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	475
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	476
4	"	6	6	1,379	—	760	4,094	660	760	6	1,041	3,452	350	—	—	15,136	477
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,562	478
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,562	479
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,562	480
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	481
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	482
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	483
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	484
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	485
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	486
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	15,561	487
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,342	488
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	489
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	490
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	491
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	492
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,064	493
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,064	494
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,064	495
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,064	496
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,064	497
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,064	498
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	499
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	500
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	501
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	502
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	503
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	504
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	505
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	506
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	507
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	508
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	509
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	510
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	511
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	512
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	513
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	514
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	515
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	516
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,009	3,400	330	—	—	21,063	517
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	518
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	519
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	520
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	521
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	522
4	"	6	6	1,379	—	750	4,094	650	750	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	523
4	"	6	4	1,379	1,011	452	4,094	452	670	6	1,041	3,452	350	—	—	18,341	524

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Betriebs-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Zeit der Einstellung in den Dienst. Jahr.	Cylinder. Durchmesser. Millimeter.	Cylinder. Kolbenhub. Millimeter.	Cylinder. Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. Meter.	Kessel. Länge. Meter.	Kessel. Anzahl der Heizrohre. Stück.	Heizfläche im Feuerkasten. Quadratmeter.	Heizfläche in den Röhren. Quadratmeter.	Heizfläche in Summa. Quadratmeter.
525	517	837	Kupbach	Hannoversche Maschinen-Bau-Actien-Gesellschaft in Hannover.	1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
526	518	838	Lethe		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
527	519	839	Meskwa		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
528	520	840	Nerva		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
529	521	841	Nimmen		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
530	522	842	Nil		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
531	523	843	Ruthe		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
532	524	844	Naab		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
533	525	845	Regen		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
534	526	846	Rhone		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
535	527	847	Saline		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
536	528	848	Somme		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
537	529	849	Sill		1873	432	558		1,429	3,895	188	7,800	80,000	87,800
538	530	850	Rems		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
539	531	851	Neda		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
540	532	852	Bulento		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
541	533	853	Duero		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
542	534	854	Ebro		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
543	535	855	Missouri		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
544	536	856	Mississippi		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
545	537	857	Niagara		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
546	538	858	Ohio		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
547	539	859	Tajo		1873	393	575		1,260	3,895	180	6,920	79,000	85,920
548	495	495	Themse	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
549	496	496	Tyne		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
550	497	497	Humber		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
551	498	498	Trent		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
552	499	499	Zoerth		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
553	500	500	Buiten		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
554	501	501	Werfen		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
555	502	502	Amur		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
556	503	503	Ganges		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
557	504	504	Indus		1873	420	600		1,400	3,890	189	6,920	89,070	95,990
558	52	463	Mars II.		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
559	257	465	Erfurt II.		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
560	540	464	540		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
561	541	465	541		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
562	542	466	542	Fr. Wöhlert in Berlin.	1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
563	543	467	543		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
564	544	468	544		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
565	545	469	545		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
566	546	470	546		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
567	547	471	547		1873	390	568		1,402	4,021	130	6,920	67,150	73,970
568	16	483	Hercules II.		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
569	548	484	548		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
570	549	485	549		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
571	550	486	550		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
572	551	487	551		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
573	552	488	552		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
574	553	489	553		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
575	554	490	554		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
576	555	491	555		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
577	556	492	556	Maschinenbau-Actien-Gesellschaft „Vulcan" in Stettin.	1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
578	557	493	557		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
579	558	494	558		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
580	559	505	559		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
581	560	506	560		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
582	561	507	561		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
583	562	508	562		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
584	563	509	563		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
585	564	510	564		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
586	565	511	565		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
587	566	512	566		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
588	567	422	567		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
589	568	423	568		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
590	569	424	569		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
591	570	425	570		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
592	571	426	571		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
593	572	427	572		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
594	573	428	573	L. Schwartzkopff in Berlin.	1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
595	574	429	574		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
596	575	430	575		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
597	576	431	576		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
598	577	432	577		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
599	578	433	578		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188
600	579	434	579		1873	444	628		1,600	4,217	199	8,077	108,111	116,188

Laufende Nummer.	Ueberdruck des Dampfes pro Quadratmeter. Klasse.	Mit oder ohne Apparat-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser der Laufräder. Meter.	Gesammtgewicht der Locomotive und des Tenders (excl. Wasser und Kohlen). Ctr.	Ausserer Radstand. Meter.	Gesammtbelastung excl. Wasser und Kohlen. ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	Gesammtbelastung excl. Wasser und Kohlen. mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl. Stück.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Aeusserer Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht excl. Wasser u. Kohlen. Ctr.	Beschaffungskosten. der Locomotive. Thlr.	Beschaffungskosten. der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten. Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
525	"	mit	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	525
526	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	526
527	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	527
528	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	528
529	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	529
530	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	530
531	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	531
532	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	532
533	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	533
534	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	534
535	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	535
536	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	536
537	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	537
538	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	538
539	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	539
540	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	540
541	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	541
542	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	542
543	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	543
544	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	544
545	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	545
546	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	546
547	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	547
548	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	548
549	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	549
550	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	550
551	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	551
552	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	552
553	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	553
554	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	554
555	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	555
556	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	556
557	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	557
558	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	558
559	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	559
560	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	560
561	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	561
562	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	562
563	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	563
564	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	564
565	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	565
566	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	566
567	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	567
568	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	568
569	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	569
570	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	570
571	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	571
572	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	572
573	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	573
574	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	574
575	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	575
576	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	576
577	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	577
578	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	578
579	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	579
580	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	580
581	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	581
582	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	582
583	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	583
584	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	584
585	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	585
586	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	586
587	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	587
588	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	588
589	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	589
590	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	590
591	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	591
592	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	592
593	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	593
594	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	594
595	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	595
596	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	596
597	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	597
598	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	598
599	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	599
600	"	"	6	4	1,429	1,215	452	4,190	670	750	6	1,092	3,450	350	—	—	18,341	600

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Fabrik-Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Name	Namen der Fabrikanten und der Fabrikorte.	Zeit der Einrichtung in den Betrieb. Jahr.	Cylinder. Durchmesser. Millimeter.	Cylinder. Kolbenhub. Millimeter.	Cylinder. Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. Meter.	Kessel. Länge. Meter.	Kessel. Anzahl der Heizröhren. Stück.	Heizfläche im Feuerkasten. Quadratmeter.	Heizfläche in den Röhren. Quadratmeter.	Heizfläche in Summa. Quadratmeter.	Horizontale und excentrisch.
601	580	435	580	L. Schwartzkopff in Berlin.	1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
602	581	436	581		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
603	582	437	582		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
604	583	438	583		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
605	584	439	584		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
606	585	440	585		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
607	586	441	586		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
608	587	463	587		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
609	588	464	588		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
610	589	465	589		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
611	590	466	590		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
612	591	467	591		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
613	592	468	592		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
614	593	469	593		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
615	594	470	594		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
616	595	471	595		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
617	596	472	596		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
618	597	473	597		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
619	598	474	598		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
620	599	475	599		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
621	600	476	600		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
622	601	477	601		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
623	602	478	602		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
624	603	479	603		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
625	604	480	604		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
626	605	481	605		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
627	606	482	606		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
628	607	483	607		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
629	608	484	608		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
630	609	485	609		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
631	610	486	610		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
632	611	487	611		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
633	612	488	612		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
634	613	489	613		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
635	614	490	614		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
636	615	530	615	Henschel & Sohn in Cassel.	1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
637	616	531	616		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
638	617	532	617		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
639	618	533	618		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
640	619	534	619		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
641	620	535	620		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
642	621	536	621		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
643	622	537	622		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
644	623	538	623		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
645	624	539	624		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
646	625	540	625		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
647	626	541	626		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
648	627	542	627		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
649	628	543	628		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
650	629	544	629		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
651	630	545	630		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
652	631	546	631		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
653	632	547	632		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
654	633	548	633		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
655	634	549	634		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
656	635	550	635		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
657	636	551	636		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
658	637	552	637		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
659	638	553	638		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
660	639	554	639		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
661	640	555	640		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
662	641	556	641		1873	444	628		1,200	4,012	200	8,088	105,41	113,498	
663	642	557	642		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
664	668	536	Hessen		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
665	669	580	Euphrat	Maschinenfabrik „Vulcan" in Stettin.	1873	420	600		1,200	3,700	189	6,979	89,77	96,749	
666	706	1002	Ilz		1873	393	575		1,200	3,400	180	6,370	79,%	85,%	
667	707	1003	Helme		1873	393	575		1,200	3,400	180	6,370	79,%	85,%	
668	708	1004	Mottlau	Hannov. Maschinenbau-Actien-Gesellschaft in Hannover.	1873	393	575		1,200	3,400	180	6,370	79,%	85,%	
669	709	1005	Passarge		1873	393	575		1,200	3,400	180	6,370	79,%	85,%	
670	710	1006	Pegnitz		1873	393	575		1,200	3,400	180	6,370	79,%	85,%	
671	711	1007	Schlei		1873	393	575		1,200	3,400	180	6,370	79,%	85,%	
672	813	734	812	Henschel & Sohn in Cassel.	1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
673	813	735	813		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
674	814	736	814		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	
675	815	737	815		1873	444	628		1,200	4,012	199	8,077	107,06	115,137	

Laufende Nummer.	Art des Dampfdrucks pro Quadratcentimeter. Kilogr.	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl. im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl. der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser. der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser. der Laufräder. Meter.	Belastung des Treibrades auf die Schienen excl. des Tenders. Ctr.	Aeußerer Radstand. Meter.	Gesammtbelastung incl. Kohlen und Wasser. ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	Gesammtbelastung incl. Kohlen und Wasser. mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Aeußerer Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht incl. Kasten und Rädern ohne Wasser u. Kohlen. Ctr.	Beschaffungskosten der Locomotiven. Thlr.	Beschaffungskosten der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
10	mit	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	601
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	602
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	603
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	604
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	605
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	606
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	18,237	607
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	608
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	609
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	610
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	611
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	612
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	613
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	614
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	615
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	616
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	617
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	618
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	619
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	620
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	621
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	622
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	623
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	624
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	625
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	626
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	627
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	628
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	629
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	630
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	631
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	632
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	633
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	634
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	635
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,687	636
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	637
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	638
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	639
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	640
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	641
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	642
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	643
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	644
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	645
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	646
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	647
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	648
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	649
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	650
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	651
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	652
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	653
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	654
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	655
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	656
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	657
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	658
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	659
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	660
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	661
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	662
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,510	663
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	17,587	664
10	"	6	4	1,884	0,951	494	5,000	630	705	6	1,000	3,400	434	—	—	17,487	665
10	"	6	4	1,884	0,951	491	4,000	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	666
10	"	6	4	1,884	0,951	491	4,000	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	667
10	"	6	4	1,884	0,951	491	4,000	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	668
10	"	6	4	1,884	0,951	491	4,000	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	669
10	"	6	4	1,884	0,951	491	4,000	574	727	—	—	—	—	—	—	16,087	670
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	16,087	671
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	20,087	672
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	20,087	673
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	20,087	674
10	"	6	6	1,676	—	750	3,000	650	750	6	1,000	3,400	350	—	—	20,087	675

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikorts.	Jahr der Einstellung in den Betrieb.	Cylinder. Durchmesser.	Cylinder. Kolbenhub.	Cylinder. Lage derselben.	Kessel. Durchmesser.	Kessel. Länge.	Kessel. Anzahl der Heizrohre.	Heizfläche im Feuerkasten.	Heizfläche in den Röhren.	Heizfläche in Summa.	Laufende Nummer.
						Millimeter.			Meter.	Meter.	Stück.	Quadratmeter.			
676	*8	359	Hirsch	W. Norris in Philadelphia.	1848	356	559	schräg u. aufwärts	1,000	3,660	118	4,29	59,75	64,04	676
677	822	360	Sachsenberg		1848	356	559	" " "	1,000	3,660	118	4,29	59,75	64,04	677
678	824	505	Rob. Stephenson	Rob. Stephenson New-Castle on Tyne.	1848	373	610		1,130	4,014	143	5,50	81,50	87,00	678
679	825	506	Atalante		1848	373	610		1,130	4,014	143	5,50	81,50	87,00	679
680	826	507	Blitz		1848	373	610		1,130	4,014	143	5,50	81,50	87,00	680
681	827	115	Sturm	C. Kessler in Carlsruhe.	1848	381	610		1,130	4,014	143	5,50	81,50	87,00	681
682	828	113	Comet		1848	381	610		1,130	4,014	143	5,50	81,50	87,00	682
683	829	111	Falke		1848	381	610		1,130	4,014	143	5,50	81,50	87,00	683
684	830	16	Leopard		1852	381	559		0,900	3,661	129	5,21	70,00	75,00	684
685	831	20	Pluto		1854	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	685
686	832	21	Vulcan		1854	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	686
687	833	22	Mars		1854	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	687
688	834	23	Jupiter		1854	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	688
689	31	37	Atlas		1858	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	689
690	835	38	Saturn		1858	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	690
691	836	39	Titan		1859	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	691
692	837	40	Polyphem		1859	457	610		1,078	3,927	186	8,00	104,00	112,00	692
693	838	41	Ixion	Henschel & Sohn in Cassel.	1859	406	610		1,130	4,140	151	5,92	85,08	91,00	693
694	839	42	Diana		1859	406	610		1,130	4,140	151	5,92	85,08	91,00	694
695	821	77	Pepin		1863	457	660		1,013	4,287	185	8,05	110,08	117,13	695
696	823	78	Herkules		1863	457	660		1,013	4,287	185	8,05	110,08	117,13	696
697	840	109	Tentonia		1865	406	610		1,130	4,140	151	5,92	85,08	91,00	697
698	841	110	Cyklop		1865	457	660		1,013	4,287	185	8,05	110,08	117,13	698
699	842	121	Uranus		1866	457	660		1,013	4,287	185	8,05	110,08	117,13	699
700	843	122	Centaur		1866	457	660		1,013	4,287	185	8,05	110,08	117,13	700
701	844	133	Juno		1867	406	610		1,130	4,140	151	5,92	86,08	92,00	701
702	845	134	Isis		1867	406	610		1,130	4,140	151	5,92	86,08	92,00	702
703	846	455	Perseus	Maschinenbau-Gesellschaft „Carlsruhe" in Carlsruhe.	1867	470	635		1,284	4,540	203	7,50	118,42	126,42	703
704	847	457	Theseus		1867	470	635		1,284	4,540	203	7,50	118,42	126,42	704
705	848	458	Neptun		1867	470	635		1,284	4,540	203	7,50	118,42	126,42	705
706	849	473	Achilles		1867	470	635		1,284	4,540	203	7,50	118,42	126,42	706

Uebertrag des Dampfdrucks pro Quadratcentimeter. Kilogr.	Mit oder ohne Gegenstand-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen. Stück.	Räder. Anzahl der Treibräder. Stück.	Räder. Durchmesser der Treibräder. Meter.	Räder. Durchmesser der Laufräder. Meter.	Radstand. Ganzer Radstand. Meter.	Aeußerer Radstand. Meter.	Dienstgewicht. ohne Wasser und Kohlen. Ctr.	Dienstgewicht. mit Wasser und Kohlen. Ctr.	Tender. Räder. Anzahl. St.	Tender. Räder. Durchmesser. Meter.	Tender. Aeußerer Radstand. Meter.	Tender. Eigengewicht incl. durch Gegengewichte ausgeglichene Theile von Rädern u. Achsen. Ctr.	Beschaffungskosten. der Locomotiven. Thlr.	Beschaffungskosten. der Tender. Thlr.	Beschaffungskosten. Summa. Thlr.	Laufende Nummer.
8	mit	8	6	1,000	0,660	4,680	3,060	377	422	6	0,660	2,190	345	10,500	2,450	12,950	676
8	"	8	6	1,000	0,660	4,680	3,060	377	422	6	0,660	2,190	345	10,500	2,450	12,950	677
7,5	"	6	4	1,440	0,900	4,680	3,060	520	580	6	0,660	2,072	390	12,357	1,950	14,307	678
7,5	"	6	4	1,440	0,900	4,680	3,060	520	580	6	0,660	2,072	390	12,357	1,950	14,307	679
7,5	"	6	4	1,440	0,900	4,680	3,060	520	580	6	0,660	2,072	390	12,357	1,950	14,307	680
8	"	6	4	1,434	0,908	4,824	3,202	556	616	6	0,660	2,072	390	13,714	1,950	15,664	681
8	"	6	4	1,434	0,908	4,824	3,202	556	616	6	0,660	2,072	390	13,714	1,950	15,664	682
8	"	6	4	1,434	0,908	4,824	3,202	556	616	6	0,660	2,072	390	13,714	1,950	15,664	683
8	"	6	4	1,434	0,908	4,824	3,202	477	522	6	0,660	2,190	345	12,200	2,700	14,900	684
6	"	6	4	1,422	0,900	3,900	3,060	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	685
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	686
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	687
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	688
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	689
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	690
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	691
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	692
7,5	"	6	4	1,266	0,900	4,500	3,136	620	680	6	0,660	2,190	345	14,100	2,700	16,800	693
7,5	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	575	635	6	0,660	2,190	390	13,586	2,700	16,286	694
7,5	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	575	635	6	0,660	2,190	390	13,586	2,700	16,286	695
7,5	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	680	740	6	0,660	2,190	390	15,370	3,000	18,370	696
7,5	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	680	740	6	0,660	2,190	390	15,370	3,000	18,370	697
7,5	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	680	740	6	0,660	2,190	390	15,400	3,000	18,400	698
8	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	575	635	6	0,660	2,190	390	15,225	3,000	18,225	699
8	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	680	740	6	0,660	2,190	390	15,375	3,000	18,375	699
8	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	680	740	6	0,660	2,190	390	15,375	3,000	18,375	700
8	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	575	635	6	0,660	2,190	390	13,550	3,000	16,550	701
8	"	6	4	1,442	0,900	4,680	3,276	575	635	6	0,660	2,190	390	13,550	3,000	16,550	70 2
8	"	6	4	1,200	—	4,680	3,276	660	720	6	0,660	2,190	390	14,900	3,250	18,150	703
9	"	6	6	1,400	—	5,220	3,448	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	704
9	"	6	6	1,400	—	5,220	3,448	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	705
9	"	6	6	1,400	—	5,220	3,448	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	706
9	"	6	6	1,400	—	5,220	3,448	660	720	6	—	—	—	14,900	—	14,900	706

* Nummern der Hessischen Nordbahn.
* Die Locomotiven unter den Nummern 676—706 sind von der Hessischen Nordbahn beschafft.
Die Locomotiven unter den laufenden Nummern 676—682, 686—689, 691—695, 697—699, 471 und 472, 476—487, 493 und 498 und 568—580, im Ganzen 34 Stück, sind aus Ersparungsfonds beschafft.

Recapitulation.

	Locomotiven im Ganzen. Anzahl.	Davon sind Tender-Locomotiven. Anzahl.	Von der Anzahl der Locomotiven sind angekuppelt. Stück.	gekuppelt mit 2 Achsen. Stück.	gekuppelt mit 3 Achsen. Stück.	Beschaffungskosten der Locomotiven incl. Tender. Thlr.
Am Schlusse des Vorjahres waren vorhanden	541	59	15	272	254	8,823,086
Im Laufe des Jahres 1873 sind neu beschafft	165	26	—	57	108	2,857,311
Zusammen . .	706	85	15	329	362	11,680,397
Im Laufe des Jahres 1873 wurden ausrangirt: lfde. Nr. 5. Pfeil. lfde. Nr. 28. Gelnhausen. lfde. Nr. 54. Aachen. lfde. Nr. 676. Hirsch und lfde. Nr. 680. Atlas.	5	—	1	4	—	80,064
Mithin am Schlusse des Jahres 1873 verhanden	701	85	14	325	362	11,600,333
Während des Jahres 1873 standen im Betriebe	706	85	15	329	362	—

Anzahl der am Schlusse des Jahres 1873 vorhandenen Tender und zwar:
619 Stück sechsräderige
— " vierräderige
Zusammen . . 619 Stück, deren Beschaffungskosten rc. rc. 1,857,000 Thlr. betragen.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Bemerkungen.

Die ungekuppelten Maschinen 1, 2, 23—25, 41, 42, 58—60 haben Balanciers zwischen den Federn der Treib- und Vorder-Achsen und eine Querfeder über der hinter der Feuerkiste gelegenen Hinterachse. Die Expansion wird hierbei durch einen besonderen Mechanismus und Schieber bewirkt. Von den Maschinen 3, 4, 8, 10 und 120, welche ursprünglich sämmtlich mit ihrem Vordertheil auf einem drehbaren, vierrädrigen Gestell ruhten, hat im Laufe der Zeit die Maschine 10 in sofern eine Aenderung erlitten, als das Vorgestell, das, wenn es leicht belastet ist, für das Befahren von Curven nur unerhebliche Vortheile bietet, dagegen die Gefahr bei etwaigen Entgleisungen vermehrt, sowie auch die Reparaturkosten wesentlich steigert, in eine feste Achse umgewandelt ist.

Unter den Maschinen 3, 4, 8 und 120 ist das Vordergestell mit 4 Rädern ebenfalls fortgenommen und für die eine untergebrachte Achse ein besonderer Rahmen mit vor der Mittelachse gelegenen Drehpunkten geschaffen worden, so daß die Achse verstellbar ist und in der nach beiden Seiten geneigt angefertigten Druckauflage eine seitliche Verschiebung bis zu 2″ nach jeder Seite zuläßt (System Bissel), wodurch es ermöglicht, daß die Maschine mit Leichtigkeit die engsten Curven durchlaufen kann. Die Maschinen 3, 4, 8 und 120 sind außerdem zu Tendermaschinen umgebaut worden, was dadurch bewirkt worden ist, daß auf dem Langkessel seiner ganzen Länge nach ein anschließender Wasserkasten und zu beiden Seiten des Feuerkastens Kohlenbehälter angebracht sind.

Das Bremsen geschieht mittelst Schraubenspindel, Hebel und Bremsklötzen, welche auf die Treibräder wirken.

Die vorstehend aufgeführten fünf Maschinen haben Balanciers zwischen den Treibachsen und arbeiten mit Expansion, letztere kann jedoch nur mittelst Coulissenstellungen durch den Vertheilungsschieber bewirkt werden.

Die Maschinen 19—22, 26—40, 61—84, 93—102, 106—111, 123, 126—154 haben Balancier-Verbindung zwischen den vier, vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und einen Querbalancier zur Verbindung der beiden Laufachsfedern. Die Maschinen 21 und 28 erhielten neue Dampfkessel zu 112 Pfund Druck.

Sämmtliche Maschinen arbeiten mit Expansion, die, wie bei den Maschinen 1, 2 u. s. w., mittelst eines besonderen Hebels gehandhabt und durch besonderen Schieber bewirkt wird.

Die Maschinen 106—111, 126—154 unterscheiden sich von denen Nr. 19—22, 26—40, 61—84, 93—102 und 123 nur dadurch, daß sie für einen höheren Maximaldruck concessionirt sind und statt der gewöhnlichen Speisevorrichtungen Dampfstrahlpumpen, sowie auf dem Langkessel einen zweiten Dom mit dem Schau'schen Apparat zur Ablagerung von Kesselstein besitzen.

Die Maschinen Nr. 43 und 44 sind Tendermaschinen schwersten Kalibers und speciell für den Dienst auf der geneigten Ebene zwischen Erkrath und Hochdahl bestimmt. Dieselben haben 6 vor der Feuerkiste liegende, gekuppelte Räder, Wasser- und Kohlen-Reservoire befinden sich zu beiden Seiten des Langkessels und ruhen theils auf dem Hauptrahmen, theils auf einem besonderen Außen-Rahmen. Jedes Reservoire ist durch eine geneigte Querwand in zwei Theile getheilt, von denen der vordere zur Aufnahme des Speisewassers, der hintere als Kohlenbehälter dient. Die Hinterachse wird durch 4 Klötze gebremst, welche mittelst Schraubenspindel und Hebel angedrückt werden. Die Maschinen haben insofern eine Aenderung erfahren, als statt der bisherigen Fahrpumpen zwei Strahlpumpen angebracht sind; in Folge davon ist auch die Condensationsvorrichtung abgenommen worden.

Die Maschinen Nr. 45, 48, 49 und 50 sind von der früheren Düsseldorf-Elberfelder Bahn übernommen und haben Balancier-Vorrichtung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern. Nr. 45 ist wie die Nr. 3, 4, 8 und 120 zu einer Tender-Maschine umgebaut und in derselben Weise wie diese mit Wasserkasten und Kohlenbehälter sowie mit Bremse versehen. Eine bewegliche Vorderachse besitzt dieselbe nicht, wohl aber sind bei Gelegenheit des Umbaus die mit ihren Enden unmittelbar auf den Achslager-stützen ruhenden, gemeinschaftlichen Tragfedern beseitigt, wodurch das gewöhnliche Balancier-System ersetzt worden. Maschine Nr. 48 ist von gleicher Construction.

Die Maschinen Nr. 85—92 sind gekuppelte Personenzug-Maschinen, die seiner Zeit mit Rücksicht auf die schwierigen Curven und Steigungs-Verhältnisse der Ruhr-Sieg Bahn beschafft worden sind. Dieselben haben Balancier-Verbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und Querbalanciers zwischen den beiden Laufachsfedern. Die Expansion wird, wie bei der vorigen Maschine, durch Coulissensteuerung bewirkt. Nr. 124 und 125 sind gekuppelte Personenzug-Maschinen mit gleicher Construction wie die vorerwähnten und unterscheiden sich von diesen nur dadurch, daß sie für einen höheren Maximaldruck concessionirt sind und auf dem Langkessel einen zweiten Dom mit dem Schau'schen Apparat zur Ablagerung von Kesselstein besitzen. Die früheren Speise-pumpen der ersteren Sorte dieser Maschinen sind zum größten Theil successive durch Strahlpumpen ausgewechselt worden.

Die Maschinen Nr. 103—105 sind Tendermaschinen, haben außenliegende Steuerung und Retourkurbeln, Balancier-Verbindung zwischen den vier vor der Feuerkiste gelegenen Treibrädern und Schlittenbremsen. Die Expansion ist wie bei den vorerwähnten Maschinen.

Die Maschinen Nr. 54—56, 112—117 und 155 sind gekuppelte Personenzug-Maschinen, bei denen sich jedoch die Kuppelachsen unter der abgeschrägten Feuerkiste befinden; dieselben besitzen den Schau'schen Apparat mit Ausnahme von 112, 114, 115, 116 und 117, von denen derselbe abgenommen ist; auch haben dieselben Dampfstrahlpumpen. Letztere haben allgemeinen Eingang gefunden und werden sowohl für alte durch Verschleiß abgängig werdende gewöhnliche Speisepumpen, als auch bei allen neu zu beschaffenden Maschinen angewendet. Bei den neuen Maschinen und solchen, bei denen die früheren Speisepumpen gegen Strahlpumpen ausgewechselt werden, geschieht die Anbringung der Strahlpumpen in horizontaler Lage unter dem Trittblech des Führerstandes. Diese Construction hat den Vortheil, daß das Wasser selbst bei dem niedrigsten Wasserstande im Tender von selbst zufließt, wodurch die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Arbeitsverrichtung eine wesentlich höhere geworden ist.

Die Maschinen Nr. 156—160, 225—237, 278—287 sind ebenfalls gekuppelte Personenzug-Maschinen, welche mit den oben erwähnten Nr. 112—117 übereinstimmen; nur ist hier der Schau'sche Kesselstein-Apparat in Wegfall gekommen. Derselbe hat bei dem hiesigen Speisewasser nicht den gewünschten Erfolg gehabt, indem der Niederschlag sich auf den kohlensauren Kalk beschränkte, während der weit verderblicher wirkende schwefelsaure Kalk nach wie vor starke Inkrustation bildete; außerdem wurde bemerkt, daß sich unterhalb des Apparates zwischen den Siederohren starke Anhäufungen von Kesselstein bildeten, der nur schwer beseitigt werden konnte.

Die Maschinen Nr. 225—234 und 278—287 sind mit nach oben erweiterten Schornsteinen (Prüsmanns Patent) versehen.

Die Maschinen Nr. 161—224 und 268—277 sind Lastzug-Locomotiven, welche von den oben erwähnten 19—22, 26—40 u. s. w. nicht unerheblich abweichen. Zunächst ist die Construction des Feuerkastenmantels insofern verändert, als die hohe gewölbte Kuppel vereinfacht worden ist. Die Dome sind, wie bei den bereits erwähnten Maschinen Nr. 43—44. Die sämmtlichen 6 Räder sind durch Kuppelstangen verbunden, um auch bei ungünstigen Verhältnissen mit größerer Sicherheit eine normale Last fortschaffen zu können. Ferner haben dieselben Prüsmann'sche Schornsteine. Eine Vereinfachung wurde außerdem dadurch herbeigeführt, daß die bei den Lastmaschinen bisher übliche Expansions-Vorrichtung durch einen besonderen Schieber fortgefallen ist. Die sämmtlichen Maschinen sind mit je zwei liegenden Dampfstrahlpumpen versehen.

Die Maschinen Nr. 238—249, 251, 252, 259—267 sind von der Aachen-Düsseldorfer Bahn übernommen, von denen die Maschine 258 im Laufe des Jahres 1872 als unbrauchbar ausrangirt worden ist.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Die Tender der Maschinen 238—243 sind besonders, alle übrigen mit den Locomotiven zusammen beschafft. Die Maschinen 288—297, 303—309, und 404—417 sind Tendermaschinen, welche speciell für den Rangirdienst auf Bahnhöfen mit kleineren Curven, namentlich im Hafen zu Ruhrort beschafft sind. Dieselben haben, wie die in den Bahnwerkstätten umgebauten Maschinen 3, 4, 8 und 120, eine radial verstellbare Laufachse. Das Wasserbassin liegt wie bei jenen auf dem Langkessel; die Kohlenbehälter zu beiden Seiten der Feuerkiste; die Treibräder haben abweichend von den Maschinen 3, 4, 8, 120 einen circa 8 Zoll kleineren Durchmesser, und die Kessel eine um 11 Zoll größere Länge erhalten.

Durch diese Construction ist es möglich geworden, der Laufachse eine größere Belastung zu geben. Wesentlich verschieden von denen der sämmtlichen übrigen Maschinen ist die Construction des Feuerkastenmantels. Die gewölbte Kuppel ist in Wegfall gekommen, und statt dieser eine horinzontale Decke des Feuerkastenmantels (System Belpoire) angeordnet worden, welche durch lange eiserne Stehbolzen mit der Decke der Feuerkiste direct verbunden ist.

Die horizontalen Deckenanker der Feuerkiste sind dadurch fortgefallen, so daß es ermöglicht ist, die Decke jederzeit von Kesselstein befreien zu können. Die Maschinen arbeiten mit Expansion, welche durch einfache Schieber bewirkt wird. Die Steuerung ist, wie bei den Maschinen 103—105, außen liegend; das Bremsen geschieht durch Bremsklötze, welche mittelst Hebel und Schraubenspindel gegen die Hinterseite der Kuppelräder gedrückt werden.

Die Maschinen 5, 6, 250, 298—302, 368—376 sind Tendermaschinen für Personenzüge und speciell für den Dienst auf den kleineren Zweigbahnen Mülheim a. d. Ruhr, Duisburg, Langendreer, Witten u. s. w. bestimmt. Die beiden gekuppelten Achsen liegen bei diesen Maschinen vor der Feuerkiste; die Federn derselben sind durch Balanciers verbunden, die hinter der Feuerkiste befindliche Laufachse hat Querfedern, zu beiden Seiten befinden sich die Wasserbehälter, welche zusammen einen Fassungsraum von 3 Cubikmeter (100 Kubikfuß) haben. Der Kohlenraum ist an der Hinterwand des Führerstandes angebracht; die Maschinen arbeiten mit variabler Expansion, welche nur durch Stellungen der Coulisse und einfache Schieber bewirkt wird. Das Bremsen geschieht vermittelst Hebel, Schraubenspindel und Bremsklötze, welche auf die Treibräder wirken.

Die Maschinen 7, 9, 11—15, 17, 18, 46, 47, 50, 53, 57, 118, 119, 121, 122, 310—353, 377—386, 388—403, 425—454, 465—485 stimmen bezüglich des Lauf- und Treibwerks genau mit den Maschinen Nr. 161 u. s. w. überein. Bei den Kesseln jedoch wurden, wie bei den bereits erwähnten Tendermaschinen Nr. 288 u. s. w., die Feuerkistendome weggelassen und dagegen eine horizontale, nach den beiden Seitenwänden zu stark abgerundete Deckplatte angewandt, deren gegenseitige Verankerung mit der parallelen Feuerkistendecke durch lange eiserne Stehbolzen erzielt wurde.

Durch den Wegfall der bei dieser Construction überflüssigen schweren eisernen Deckenanker wurde die Belastung der Hinterachse nicht unwesentlich vermindert, und gab dies Veranlassung, das Gewicht durch Vergrößerung der Feuerkiste, resp. des Feuerkistenmantels in der Längenrichtung zu ersetzen.

Die hierdurch erzielte größere Rost- und directe Feuerberührungs-Fläche hat die Verdampfungsfähigkeit erheblich vermehrt und gute Betriebs-Resultate herbeigeführt. Um den Dampfraum für den in Wegfall gekommenen überhöhten Feuerkistendom zu entschädigen, wurde dem Langkessel gleichzeitig ein größerer Durchmesser gegeben, und außerdem das vom Feuerkastenmantel nach dem Regulator-Dom führende Sammelrohr nicht im Dampfraum des Langkessels, sondern über dem letzteren hergeführt.

Die Schnellzug-Maschinen Nr. 235—237, 256, 354—367, 387, 418—424 stimmen mit den Maschinen 225 u. s. w. im Wesentlichen überein und unterscheiden sich von denselben nur dadurch, daß die Decke des Feuerkistenmantels horizontal construirt ist, wie bei den vorerwähnten Lastzugmaschinen.

Die Lastzugmaschinen Nr. 455—464, 485—494 stimmen mit den Maschinen Nr. 424 u. s. w. genau überein, ferner die Schnellzug-Maschinen Nr. 505—509 mit Maschinen Nr. 418—424, sowie im Allgemeinen auch die Lastzug-Maschinen Nr. 643—660. Letztere Maschinen sind von der Firma „Beyer, Peacock & Comp. in Manchester" geliefert und an denselben sämmtliche drei Achsen gekuppelt, und unterscheiden sich diese Maschinen nur dadurch von der Construction der vorerwähnten Lastzug-Maschinen, daß dieselben Schraubensteuerung haben. Die Kessel sind für einen Druck von 9 Atmosphären concessionirt.

Die Speisung der Kessel geschieht durch Schau'sche Strahlpumpen; die Sicherheitsventile sind nach Ramsbotton'scher Construction. Die Tender haben Bremsen, welche durch Schrauben und Hebel bewegt werden, und wirken die Bremsklötze nur von einer Seite gegen die Räder.

Im Laufe des Jahres sind neu hinzugekommen:

Die Lastzug-Maschinen Nr. 661—667, welche mit den Maschinen Nr. 643—660 genau übereinstimmen;
ferner die Schnellzug-Maschinen Nr. 510—529, die die gleiche Construction wie die Maschinen Nr. 505—509 haben;
ferner die Lastzug-Locomotiven Nr. 548—566, 812—815 und 16 II von gleicher Construction wie die Maschinen Nr. 485—494;
ferner die Personenzug-Tendermaschinen Nr. 530—539, 706—711, dieselben stimmen mit den Maschinen Nr. 368—376 im Wesentlichen überein und unterscheiden sich von letzteren nur dadurch, daß sie für einen Druck von 10 Atmosphären concessionirt sind und die Decke des Feuerkistenmantels horizontal construirt ist;
ferner die Güterzug-Tendermaschinen Nr. 540—547, 557 II, und 52 II, welche sich bezüglich ihrer Construction mit den Maschinen Nr. 404—417 in Uebereinstimmung befinden;
ferner die Maschinen Nr. 495—504 und 669, welche für gemischte und schwere Personenzüge bestimmt sind. Bezüglich ihrer Construction unterscheiden sich dieselben von sämmtlichen anderen Personenzug-Maschinen dadurch, daß sie mit beweglicher Vorderachse versehen sind und außenliegende Steuerung haben. Die Kessel sind für einen Dampfdruck von 10 Atmosphären concessionirt, die Feuerkastendecke mit dem halbrund ausgeführten oberen Theil des Mantels ist durch Stehbolzen verankert. Die Maschinen sind mit zwei Sicherheitsventilen nach Ramsbotton'schem und einem desgleichen nach Meggenhof'schem System versehen; letzteres ist an dem vorne befindlichen Dome angebracht.

Hinsichtlich der von der Hessischen Nordbahn übernommenen Locomotiven ist noch Folgendes zu erwähnen:

Die übernommenen Tender sind sämmtlich von den Fabrikanten Henschel & Sohn geliefert. Die Maschinen Sababurg und Hirsch haben Fahrpumpen, aber keine Condensations-Vorrichtung, die Maschinen Nr. 826—828, 831—849 und Atlas haben Injecteure.

Die Maschinen Sababurg und Hirsch, welche nur auf der Carlsbahn laufen, haben bewegliches Vordergestell mit zwei Achsen, die Treibachse liegt vor, die Kuppelachse hinter der Feuerkiste. Alle anderen Maschinen haben drei Achsen und liegen dieselben unter dem Langkessel. Bei den Maschinen Sababurg und Hirsch, sowie Nr. 821—845 ist die Treibachse mit der Kuppelachse durch Balanciers verbunden.

Die Maschinen 821, 823, 841, 842 und 843 haben außerdem noch einen Querbalancier für die Vorderfedern.

Bei den Maschinen 846—849 sind keine Balanciers angebracht.

Im Laufe des Jahres wurden ausrangirt die Maschinen Hirsch und Atlas.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Uebersicht des vorhandenen Bestandes an Locomotiv- und Tender-Achsen.

Treib- und Kuppel-Achsen.	Lauf-Achsen.	Tender-Achsen.	Zu den Locomotiven resp. Tendern.	Stärke der Achsen in der Nabe. Mm.	Stärke der Achsen in den Schenkeln. Mm.	Bemerkungen.
12	—	—	3, 4, 8, 120	176	144	Mit der Maschine Nr. 51 sind abgängig geworden 2 Treib- und Kuppelachsen, 1 Laufachse und 3 Tenderachsen.
—	4	—		147	135	
4	—	—		170	150	
—	2	—	10	144	131	
206	—	—	19—22, 26—40, 61—84, 93—102, 106—111	173	170	
—	104	—	123, 126—154	147	144	
13	—	—	1, 2, 23—25, 41, 42, 58—60	173	170	
—	26	—		147	144	
26	—	—	85, 92, 124, 125	173	163	
—	13	—		147	144	
128	—	—	54—56, 112—117, 155—160, 225—237, 256	173	169	
—	14	—	278—287, 354—359, 364—367, 387	146	144	
—	62	—	418—424	177	170	
56	—	—	505—529	173	169	
—	28	—		177	170	
9	—	—	43, 44	189	176	
2	—	—	45	174	148	
—	1	—	-	146	116	
8	—	—	48, 49	185	159	
—	4	—		163	137	
8	—	—	103, 105	183	157	
—	4	—		146	144	
1089	—	—	7, 9, 11—18, 46, 47, 50, 53, 57, 118, 119, 121			
—	—	—	122, 161—224, 268—277, 310—353			
—	—	—	360—363, 377, 386, 388—403, 425			
—	—	—	494, 548—642, 668, 812—815	177	170	
90	—	—	288—297, 303—309, 404—417, 540—	176	170	
—	43	—	547, 52, 257	146	144	
80	—	—	5, 6, 250, 298—302, 368—376	173	170	
—	40	—	530—539, 706—711	173	144	
26	13	—	495—504, 669	172	170	
81	—	—	643—667	203	171	
—	—	1682	1, 2, 7, 9, 11—42, 46, 47, 50, 53, 62			
—	—	—	67, 70—102, 106—119, 121—237			
—	—	—	256, 268, 276—287, 310—367, 377—			
—	—	—	403, 410—529, 548—642, 812—815	128	88	
—	—	78	643—667	132	102	
—	—	30	10, 63, 64	118	85	
—	—	9	69	118	92	
—	—	15	49, 63, 64	124	85	
1838	358	1814	Latus			

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Treib- und Kuppel-Achsen.	Lauf-Achsen.	Tender-Achsen.	Zu den Locomotiven resp. Tendern.	Stärke der Achsen. in der Nabe. Mm.	Stärke der Achsen. in den Schenkeln. Mm.	Bemerkungen.
1838	358	1814	Transport			
			Von der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn.			Mit der Maschine Nr. 255 sind abgängig geworden 2 Lauf-, 1 Kuppel- und 3 Tenderachsen.
20	—	—		163	157	
—	19	—	238—244, 260—267	150	144	
—	—	24		114	72	
5	—	—		173	170	
—	10	—	245—248	146	144	
—	—	15		118	88	
3	—	—		176	166	
—	4	—	219	150	118	
—	—	15	249, 251, 252	124	124	
6	—	—		150	150	
—	3	—		124	124	
1	—	—	251, 252, 253	176	146	
—	4	—		144	118	
—	—	12	253—259	120	85	
4	—	—		183	157	
—	3	—	259	160	139	
20	—	—		176	170	
—	30	—	260—267	127	85	
			Von der Hessischen Nordbahn.			
2	—	—		146	133	Mit der Maschine Nr. 3 und 31 sind abgängig geworden 4 Treib- und Kuppelachsen, 2 Lauf- und 6 Tenderachsen.
—	3	—	822 (2)	132	102	
8	—	—		178	159	
—	4	—	824, 825, 826 (5, 6, 7)	165	152	
8	—	—		184	165	
—	4	—	827, 828, 829 (9, 10, 11)	184	178	
6	—	—		184	159	
—	3	—	830 (24)	184	178	
4	—	—		200	178	
—	2	—	838, 839, (35, 36)	200	178	
16	—	—		203	178	Die eingeklammerten Zahlen sind die früheren Nr. der Hessischen Nordbahn.
—	9	—	831—837, (27—30, 32—34)	181	178	
10	—	—		209	203	
—	5	—	821, 823, 841, 842, 843, (1, 4, 38, 39, 40,)	209	203	
6	—	—		203	178	
—	3	—	840, 844, 845, (37, 41, 42)	203	178	
15	—	—	846, 847, 848, 849, (43, 44, 45, 46)	165	165	
—	—	54				
—	—	12	821—849, 37, (4—12, 14—19, 21, 23—25			
—	—	42	26—30, 32—36)			
1972	464	1988	Summa			

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 6. **1. Nachweisung der vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben nebst 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.	im Ganzen I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Eigengewicht incl. Achsen u. Räder: durchschnittlich pro Achse. Zoll-Ctr.	pro Wagen Zoll-Ctr.	im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	der gebremsten Achsen. Stück.	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder. durchschnittlich pro Wagen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.
Wagen I. Klasse	1	—	—	12	—	—	—	12	—	—	—	128	256	256	—	—	4,335	4,335
„ I. und II. Klasse	—	8	—	2 à 11 / 6 à 5	2 à 18 / 6 à 26	—	—	52	192	—	—	93	280	2,240	8	21	3,266	26,130
„ I. „ II. „	—	2	—	12	32	—	—	24	64	—	—	64	192	384	—	—	3,800	7,600
„ I. „ II. „	—	47	—	6	32	—	—	282	1504	—	—	88	265	12,464	16	32	3,632	170,725
„ I. „ II. „	—	2	—	6	16	—	—	12	32	—	—	76	229	458	2	4	3,568	7,136
„ I. „ II. „	1	—	—	8	8	—	—	8	8	—	—	67	134	134	1	1	2,157	8,629
„ I. „ II. „	—	3	—	8	2 à 24 / 1 à 32	—	—	24	80	—	—	68	204	612	2	4		
„ I. „ II. „	10	—	—	6	24	—	—	60	240	—	—	90	180	1,800	—	—	1,745	27,446
„ I. „ II. „	12	—	—	8	24	—	—	96	288	—	—	84	168	2,016	—	—	2,582	30,986
„ I. „ II. „	—	6	—	8	32	—	—	48	192	—	—	77	231	1,386	6	12	3,748	22,492
„ I. „ II. „	6	—	—	12	16	—	—	72	96	—	—	87	174	1,044	2	4	3,292	19,752
„ I. „ II. „	8	—	—	12	16	—	—	96	128	—	—	110	220	1,760	8	16	3,136	25,090
„ I. „ II. „	—	16	—	3 à 12 / 12 à 14 / 1 à 16	1 à 16 / 15 à 24	—	—	220	376	—	—	65	195	3,120	2	4	3,479	55,662
„ I. „ II. „	—	15	—	8	32	—	—	120	480	—	—	85	255	3,825	—	—	3,868	58,016
„ I. „ II. „	—	1	—	6	24	—	—	6	24	—	—	59	177	177	—	—	3,281	3,281
„ I. „ II. „	—	10	—	6	32	—	—	60	320	—	—	58	172	1,727	7	21	2,917	29,170
„ I. „ II. „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	62	185	185	1	3	2,125	2,125
„ I. „ II. „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	59	177	177	1	3	3,201	3,201
„ I. „ II. „	—	1	—	5	6	—	—	5	6	—	—	57	171	171	—	—	3,031	3,031
„ I. „ II. „	—	1	—	6	32	—	—	6	32	—	—	63	188	188	—	—	3,101	3,101
„ I. „ II. „	—	8	—	6	32	—	—	48	256	—	—	94	284	2,772	8	24	4,920	39,358
„ I. „ II. „	15	—	—	6	24	—	—	90	360	—	—	126	252	3,680	15	30	2,863	42,941
„ I., II. und III. Klasse	—	4	—	6	16	20	—	24	64	80	—	80	240	960	4	8	3,050	12,198
„ I., II. „ III. „	—	14	—	8	16	20	—	112	224	280	—	83	249	3,483	14	18	3,289	46,045
„ I., II. „ III. „	6	—	—	8	8	20	—	48	48	120	—	85	170	1,020	6	6	2,059	12,354
„ I., II. „ III. „	—	2	—	8	—	1 à 40 / 1 à 38	—	16	—	78	—	54	162	324	1	2	3,000	6,000
Bahn-Revisionswagen	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55	165	165	1	2	3,226	3,226
Galla-Wagen	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	250	250	—	—	8,805	8,805
Wagen II. Klasse	6	—	—	—	22	—	—	—	132	—	—	80	160	960	6	6	2,784	16,705
„ II. und III. Klasse	—	7	—	—	5 à 16 / 2 à 8	40	—	—	96	280	—	56	168	1,176	7	19	2,886	20,200
„ II. „ III. „	—	19	—	—	16	40	—	—	304	760	—	62	186	3,536	13	26	2,948	56,011
„ II. „ III. „	—	1	—	—	8	40	—	—	8	40	—	47	142	142	1	3	3,066	3,066
„ II. „ III. „	—	2	—	—	8	38	—	—	16	76	—	58	174	348	2	6	2,641	5,282
„ II. „ III. „	—	3	—	—	8	40	—	—	24	120	—	53	160	480	3	9	2,461	7,383
„ III. Klasse	—	29	—	—	—	19 à 60 / 7 à 50 / 3 à 48	—	—	—	1,634	—	55	165	4,785	25	68	2,648	76,780
„ III. „	18	—	—	—	—	11 à 50 / 7 à 48	—	—	—	886	—	89	178	3,104	18	36	2,010	36,175
„ III. „	2	—	—	—	—	40	—	—	—	80	—	75	150	300	2	4	2,157	4,314
„ III. „	—	4	—	—	—	40	—	—	—	160	—	80	240	961	4	8	2,653	10,612
„ III. „	—	99	—	—	—	32 à 60 / 67 à 58	—	—	—	5,806	—	82	246	24,283	92	184	2,385	236,114
„ III. „	2	—	—	—	—	86	—	—	—	172	—	118	236	472	2	4	3,384	6,768
„ III. „	—	14	—	—	—	48	—	—	—	672	—	51	154	2,156	14	42	2,483	34,764
„ III. „	—	17	—	—	—	50	—	—	—	850	—	51	154	2,618	17	51	2,483	42,211
„ III. „	—	15	—	—	—	58	—	—	—	870	—	94	284	4,260	15	30	3,541	53,120
„ III. „	10	—	—	—	—	48	—	—	—	480	—	117	235	2,350	10	20	2,855	28,550
„ III. „	—	15	—	—	—	58	—	—	—	870	—	92	277	4,143	15	30	3,265	48,970
„ III. „	15	—	—	—	—	48	—	—	—	720	—	117	235	3,425	15	30	2,861	42,920
„ IV. „	—	41	—	—	—	—	12 à 90 / 29 à 88	—	—	—	3,632	71	215	8,803	—	—	2,486	101,944
„ IV. „	21	—	—	—	—	—	19 à 72 / 9 à 70	—	—	—	1,494	81	162	3,402	6	12	1,646	34,570
„ IV. „	12	—	—	—	—	—	54	—	—	—	648	88	176	2,112	12	24	1,880	22,560
„ IV. „	6	—	—	—	—	—	60	—	—	—	360	104	207	1,242	6	12	1,757	10,543
Summa	151	410	—	—	—	—	—	1,553	5,658	15,034	6,134	83	222	121,836	390	839	2,814	1,578,394

Unter den Personenwagen laufen: 1347 Satz Scheibenräder mit schmiedeeisernen Naben.
„ „ „ „ 294 „ Speichenräder mit Gußnaben.
„ „ „ „ 62 „ Gußstahlscheibenräder.
Summa . . 1703 Satz.

An Reserve-Achsen sind: 53 Satz mit schmiedeeisernen Naben vorhanden.
Sämmtliche Wagen haben Spannfedern aus Gußstahl und schmiedeeiserne Buffer mit Gußstahlspiralfedern.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

2. Nachweisung der vorhandenen Gepäck- und Güterwagen nebst deren Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen. 4- rädrige.	6-	8-	Eigengewicht incl. Achsen und Räder. durchschnittlich pro Achse. Zoll-Ctr.	pro Wagen	im Ganzen. Z.-Ctr.	Ladungsfähigkeit durchschnittlich pro Achse. Zoll-Ctr.	pro Wagen	im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	der gebremsten Achsen.	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder. durchschnittlich pro Achse. Thlr.	pro Wagen.	im Ganzen. Thlr.
Gepäckwagen	199	54	—	85	188	47,480	72	160	40,385	242	487	855	1,893	478,885
Combinirte Post- und Gepäckwagen	5	8	—	85	222	2,895	36	95	1,240	13	24	638	1,669	21,697
Güterwagen, bedeckte	1,786	25	7	69	139	251.823	85	172	312.860	602	1,215	669	1,409	2,561,563
Güterwagen mit hohen Kopfstücken u. festen Decken	56	—	—	49	98	5,508	48	95	5,330	2	4	424	848	47,486
Pferdewagen	2	—	—	51	102	204	—	—	—	—	—	633	1,267	2,534
Viehwagen, bedeckte	93	—	—	72	143	13,332	90	181	16,800	79	158	516	1,032	409,687
„ mit Doppelböden	114	—	—	70	140	15,916	72	144	16,400	106	212			
„ offene	190	—	—	55	109	20,712,5	50	100	19,090	88	174			
Güterwagen mit beweglichen Deckenklappen	50	—	—	62	125	6,242	100	200	10,000	16	32	455	910	45,479
Holzwagen	228	—	—	50	100	22,687	65	131	29,800	63	114	395	789	179,892
Schienenwagen	592	—	—	61	123	72,547	117	234	138,400	217	434	432	864	511,714
Arbeitswagen	138	—	—	43	86	11,800	67	133	18,380	70	108	401	802	110,638
Coakswagen	2,420	—	—	52	103	250,810	93	186	451,200	781	1,560	435	870	2,105,918
Güterwagen, offene, zum Holzkohlentransport	47	—	—	43	86	4,042	50	100	4,700	—	—	376	751	35,297
„ „ à 100 Ctr.	1,597	—	—	41	82	124,231	50	100	149,700	460	892	376	751	1,124,247
„ „ „ 150 „	112	67	—	47	113	20,156	63	150	26,850	25	65	406	965	172,735
„ „ „ 200 „	10,249	—	—	53	107	1,093,585	101	203	2,082,600	3,181	6,264	399	797	9,168,555
„ „ „ 400 „	—	—	55	59	235	12,932	100	400	22,000	—	—	433	1,733	95,318
„ „ „ 800 „	—	—	1	64	254	254	200	800	800	—	—	807	3,226	3,226
Gepäckwagen incl. 13 Post- und Gepäckwagen	204	62	—	—	—	50,375	—	—	41,625	255	511	—	—	500,582
Güterwagen, bedeckte	1,786	25	7	—	—	251,823	—	—	312,860	602	1,215	—	—	2,561,563
„ mit hohen Kopfstücken u. festen Decken	56	—	—	—	—	5,508	—	—	5,330	2	4	—	—	47,486
Pferde- und Vieh-Wagen	399	—	—	—	—	50,164,5	—	—	52,290	273	544	—	—	412,221
Güterwagen mit beweglichen Deckenklappen	50	—	—	—	—	6,242	—	—	10,000	16	32	—	—	45,479
Holzwagen	228	—	—	—	—	22,687	—	—	29,800	63	114	—	—	179,892
Schienenwagen	592	—	—	—	—	72,547	—	—	138,400	217	434	—	—	511,714
Arbeitswagen	138	—	—	—	—	11,800	—	—	18,380	70	108	—	—	110,638
Coakswagen	2,420	—	—	—	—	250,810	—	—	451,200	781	1,560	—	—	2,105,918
Holzkohlenwagen	47	—	—	—	—	4,042	—	—	4,700	—	—	—	—	35,297
Güterwagen, offene	11,858	67	56	—	—	1,251,158	—	—	2,281,950	3,666	7,221	—	—	10,564,081
	17,778	154	63	55	110	1977156,5	92	186	3,346,535	5,945	11,743	471	949	17,074,871

Unter den Gepäck- und Güterwagen laufen:

20,450 Satz Scheibenräder mit schmiedeeisernen Naben.
5,315 „ Speichenräder „ Guß-Naben.
576 „ „ „ schmiedeeisernen Naben.
8,749 „ Gußstahl-Scheibenräder.
1,218 „ Schaalenguß-Räder.

Summa 36,308 Satz.

In Reserve befinden sich:

1,200 Satz Scheibenräder mit schmiedeeisernen Naben.
188 „ Speichenräder „ Guß-Naben.
224 „ „ „ schmiedeeisernen Naben.
150 „ Gußstahl-Scheibenräder.
92 „ Schaalenguß-Räder.

Summa 1,854 Satz.

Von den vorstehend aufgeführten Wagen waren ehemals Eigenthum der früheren Hessischen Nordbahn:

1	Stück	4rädriger	combinirter Post-Gepäck-Wagen mit einem Gesammtwerthe von	1,694 Thlr.
7	„	4 „	Gepäck-Wagen „ „ „ „	22,542 „
6	„	6 „		
73	„	4 „	bedeckte Güter-Wagen „ „ „ „	113.040 „
7	„	8 „		
2	„	4 „	bedeckte Luxus-Pferde-Wagen „ „ „ „	2,543 „
51	„	4 „	offene Vieh-Wagen „ „ „ „	35,509 „
21	„	4 „	Arbeits-Wagen „ „ „ „	9,114 „
16	„	4 „	Holz-Wagen „ „ „ „	11,140 „
129	„	4 „	offene Güterw. à 100 Ctr. Ladef. „ „ „ „	89,815 „
50	„	4 „	„ „ à 200 „ „ „ „ „	53,785 „

Summa 363 Wagen mit einem Gesammtwerthe von . . . . . 339,182 Thlr.

Von den im letzten Jahresbericht nachgewiesenen Wagen wurden im Jahre 1873 folgende Wagen wegen vollständiger Ausnutzung demontirt, resp. kamen bei Unfällen durch Zertrümmerung in Abgang:

1 Stück 4rädriger combinirter Post- und Gepäck-Wagen.
1 „ 4 „ Gepäck-Wagen.
8 „ 4 „ bedeckte Güter-Wagen.

Summa 10 Wagen.

Von den vorseitig aufgeführten Personen-Wagen sind Eigenthum der Hessischen Nordbahn:

1	Stück	6	rädr.	Personenwagen	mit	6	Pl.	I.	Kl.,	24	Pl.	II.	Kl.	mit einem Gesammtwerthe von 3,281 Thlr.
10	„	6	„	„	„	60	„	I.	„	320	„	II.	„	„ „ „ „ 29,170 „
1	„	6	„	„	„	6	„	I.	„	32	„	II.	„	„ „ „ „ 2,125 „
1	„	6	„	„	„	6	„	I.	„	32	„	II.	„	„ „ „ „ 3,201 „
1	„	6	„	„	„	5	„	I.	„	6	„	II.	„	„ „ „ „ 3,031 „
1	„	6	„	„	„	6	„	I.	„	32	„	II.	„	„ „ „ „ 3,101 „
1	„	6	„	„	„	—		—		8	„	II.	„	40 Pl. III. Kl. „ „ „ „ 3,066 „
1	„	6	„	„	„	—		—		16	„	II.	„	76 „ III. „ „ „ „ „ 5,282 „
2	„	6	„	„	„	—		—		24	„	II.	„	120 „ III. „ „ „ „ „ 7,383 „
3	„	6	„	„	„	—		—		—		—		672 „ III. „ „ „ „ „ 34,764 „
14	„	6	„	„	„	—		—		—		—		850 „ III. „ „ „ „ „ 42,211 „
17	„	6	„	„	„	—		—		—		—		

Summa . 52 Stück 6 rädr. Personenwagen mit 89 Pl. I. Kl. 494 Pl. II. Kl. 1,758 Pl. III Kl. mit einem Gesammtwerthe von 136,615 Thlr.

Außerdem:

1 Stück 6 rädr. Bahn-Revisionswagen mit einem Gesammtwerthe von . . . . . 3,226 Thlr.
1 „ 6 „ Galla-Wagen „ „ „ „ . . . . . 8,805 „

Summa . 54 Stück 6 rädr. Wagen mit einem Gesammtwerthe von . . . . . 148,646 Thlr.

Im letzten Jahresberichte wurden für die Nordbahn 57 Stück Personenwagen nachgewiesen, wovon indessen im Jahre 1873 wegen vollständiger Abnutzung demontirt wurden 1 Personenwagen II. und III. und 2 Personenwagen III. Klasse.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

3. Nachweisung der bei dem Wagenbestande in den Jahren 1852 bis incl. 1873 vorgekommenen Aenderungen.

Jahr	Personenwagen angeschafft: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Sitzplätze I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Personenwagen zurückgestellt: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Sitzplätze I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Gepäckwagen angeschafft: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Gepäckwagen zurückgest.: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.
1852	—	24	—	96	360	960	—	4,199		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	730	1,390		—	—	—	—	—	—
1853	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	90	115		—	—	—	—	—	—
1854	—	—	—	—	—	—	—	—	33,475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	90	159	19,300	—	—	—	—	—	—
1855	—	5	—	—	20	—	500	750		—	—	—	—	—	4	—	20	—	—	2	—	180	295		—	—	—	—	—	—
1856	—	3	—	—	—	—	270	450		—	—	—	—	2	16	—	56	—	—	4	—	360	550		—	—	—	—	—	—
1857	—	19	—	56	240	580	—	2,619	42,700	—	—	—	—	6	30	—	—	10	2	7	—	810	1,411	15,920	—	—	—	—	—	—
1858	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
1859	—	8	—	—	64	400	—	1,400	23,084	—	—	—	—	—	106	—	—	—	—	—	—	—	—		3	—	—	—	—	270
1860	3	—	—	36	80	200	—	1,439	19,096	—	1	—	8	24	—	—	135	2,157	—	6	—	540	1,200	14,626	—	—	—	—	—	—
1861	27	4	—	66	238	330	1,080	5,425	64,627	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	1,170	2,209	18,979	—	—	—	—	—	—
1862	—	—	—	—	24	—	—	—		—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	1	—	—	—	90
1863	—	21	—	88	314	360	540	4,254	67,262	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	1,040	1,400	12,639	—	—	—	—	—	—
1864	17	5	—	66	240	350	432	3,914	54,977	—	4	—	28	128	—	—	674	11,314	2	—	—	180	358	4,444	—	—	—	—	—	—
1865	12	1	—	48	144	350	—	2,204	30,251	—	1	—	6	40	—	—	183	3,500	10	—	—	1,500	1,646	17,350	—	5	—	450		
1866	51	81	—	388	1,148	2,240	2,268	21,966	309,681	—	1	—	8	24	—	—	162	—	21	16	—	5,320	6,998	69,602	—	—	—	—	—	—
1867	—	106	—	240	1,054	2,220	1,350	21,148	304,524	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	6	—	1,620	1,884	22,220	—	1	—	90		
1868	—	9	—	70	192	120	—	2,615	8,622	—	6	—	34	98	300	—	920	—	12	5	—	2,100	3,120	13,768	—	8	—	720		
1869	6	22	—	66	320	1,440	360	9,270	85,376	—	—	—	10	—	40	540	—	—	20	19	—	7,215	9,830	75,266	—	—	—	—		
1870	1	68	—	134	592	2,520	—	16,992	163,800	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	5	—	900	1,178	9,445	—	—	—	—		
1871	—	—	—	—	—	—	—	236	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	135	150	1,143	—	1	—	135		
1872	10	12	—	180	512	172	—	6,192	81,208	—	—	—	—	16	68	42	—	—	—	—	—	—	—		—	1	—	90		
1873	40	38	—	188	616	2,940	—	20,577	255,859	1	8	—	—	8	180	—	647	10,184	100	—	—	20,000	20,100	220,930	8	—	—	400		
Summa	172	420	—	1,661	6,192	15,802	6,800	134616	1,605,502	1	16	—	108	524	768	602	2,780	27,155	210	79	—	43,870	53,962	515,783	6	27	—	2,345		
25 zurückgestellt	1	16	—	108	524	768	602	2,780	27,155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	17	—	2,345	3,587	15,201	—	—	—	—		
Bleibt ult. 1873 Bestand	151 *)	410	—	1,553	5,668	15,034	6,134	121836	1,578,397	—	—	—	—	—	—	—	—	—	204	62	—	41,625	50,375	500,562	—	—	—	—		

Jahr	Bedeckte Güterwagen angeschafft: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Bedeckte Güterwagen zurückgestellt: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Offene Güterwagen angeschafft: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Zeug-Gewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Offene Güterwagen zurückgestellt: Anzahl 4-räd.	6-räd.	8-räd.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Eisengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.
1852	143	—	—	6,005	5,587		—	—	—	—	—	—	218	67	—	30,510	30,914		—	—	—	—	—	—
1853	3	—	—	300	234	81,808	—	—	—	—	—	—	10	—	—	960	657		4	—	—	400	288	—
1854	—	—	—	—	—		—	1	—	135	159	—	14	—	—	1,260	732	801,845	1	—	—	90	51	—
1855	5	—	—	500	403		—	2	—	270	212	—	100	—	—	15,000	11,648		17	2	—	1,880	1,258	—
1856	6	—	—	600	672		—	4	—	540	553	—	385	—	—	60,000	44,627		14	—	—	1,260	803	—
1857	66	—	—	6,600	7,595	69,038	—	1	—	135	126	1,800	194	—	—	20,980	16,987	158,093	94	—	—	11,080	4,171	48,194
1858	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	112	—	—	13,780	9,734	120,788	1	—	—	100	86	900
1859	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	63	—	—	11,300	5,610	65,302	14	—	—	2,800	1,779	15,400
1860	55	—	—	7,500	6,668	55,744	—	—	—	—	—	—	167	6	—	26,235	21,519	167,662	—	—	—	—	—	—
1861	63	—	—	9,300	8,207	69,705	—	—	—	—	—	—	696	10	—	119,400	74,330	626,283	—	—	—	—	—	—
1862	154	—	—	23,100	18,234	171,896	1	1	—	235	200	3,120	967	—	—	193,000	85,299	770,681	—	—	—	—	—	—
1863	75	—	—	11,250	8,981	80,863	—	—	—	—	—	—	540	—	—	70,200	43,647	399,612	—	—	—	—	—	—
1864	120	—	—	18,000	14,666	126,090	—	—	—	—	—	—	473	—	14	99,300	43,830	416,535	—	—	—	—	—	—
1865	9	—	—	1,350	1,135	10,334	—	—	—	—	—	—	373	—	—	75,800	32,816	292,557	—	—	—	—	153	—
1866	846	—	—	37,350	38,771	355,761	—	—	—	—	—	—	2,008	—	—	842,180	301,402	1,768,697	—	—	—	—	38	—
1867	399	—	6	40,020	39,850	363,751	12	—	—	1,020	1,002	6,300	951	—	—	179,940	96,029	844,377	—	—	—	—	—	—
1868	186	1	—	23,185	23,116	179,767	69	—	1	5,296	5,887	15,744	377	—	—	69,640	39,797	368,102	—	—	—	—	—	—
1869	187	—	—	40,770	27,398	202,445	34	9	—	5,295	4,981	49,306	1,141	—	—	222,400	118,033	980,488	5	—	—	350	362	3,650
1870	201	—	—	60,380	45,802	334,693	—	—	—	—	163	—	1,613	—	1	323,400	176,504	1,316,539	7	—	—	525,820	487	5,131
150	1,143	—	—	30,600	14,298	107,198	7	1	—	893	831	7,078	1,945	—	23	419,000	223,262	1,673,353	60	—	—	4,770	4,336	43,914
180	1,603	—	—	14,400	10,944	92,000	1	—	—	70	73	848	1,600	—	—	321,200	178,338	1,420,744	306	—	—	75,600	45,447	497,319
549	3,300	—	—	50,000	40,380	388,460	70	—	—	8,020	8,972	27,100	2,386	—	—	445,695	252,011	2,564,733	17	—	—	1,920	1,863	8,500
3,587	15,201		2295	44	8	383,120	315,169	2,674,565	194	19	1	22,445	23,806	113002	16,213	69	56	3,070,045	1,696,336	14,625,704	740	2	—	125,810	61,517	612,978
—	—		194	19	1	22,445	23,806	113,002	—	—	—	—	—	—	740	2	—	125,810	61,517	612,978	—	—	—	—	—	—
—	—		2101	25	7	360,675	291,363	2,561,563	—	—	—	—	—	—	15,473	67	56	2,944,235	1,634,819	14,012,726	—	—	—	—	—	—

*) Außerdem sind im Jahre 1873 — 12 Stück 4räderige Personenwagen I. und II. Klasse, Nr. 51—62, für den Preußisch-Braunschweigischen Verband beschafft.

*) 207 Stück bedeckte Viehwagen Nr. 29,655—29,861.
incl. 2 „ „ „ „ 29,602—29,603.
50 „ Güterwagen mit beweglichen Deckenklappen Nr. 14,249—14,298.
56 „ Bügelwagen.

Bemerkungen.

In Abgang sind im Jahre 1873 gekommen:

1 Stück 4räderige Personenwagen III. Klasse mit 4 Coupés à 10 Plätzen . . . . . 40 Plätze
1 „ 6 „ „ „ II. u. III. „ „ 1 „ II. Cl. à 8 „ und 4 Coupés III. Klasse à 10 Plätzen 48 „ } wegen vollständiger Ausnutzung
2 „ 6 „ „ „ III. „ „ 10 „ à 10 „ . . . . . 100 „ } demontirt.
4 „ Personenwagen mit überhaupt . . . . . 188 Sitzplätzen.
1 „ Gepäckwagen à 100 Ctr. Ladefähigkeit, wegen vollständiger Ausnutzung demontirt.
3 „ „ 1 à 300 „ und 1 à 100 Ctr., bei Unfällen zertrümmert.
3 „ „ mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 400 Ctr.
54 „ 4räderige bedeckte Güterwagen à 125 Ctr. Ladefähigkeit . . . . . 6,750 Ctr. zu offenen Güterwagen umgebaut (vide Zugang).
4 „ 4 „ „ „ „ 150 „ „ . . . . . 600 „
7 „ 4 „ „ „ „ 110 „ „ . . . . . 770 „ } wegen vollständiger Ausnutzung demontirt.
5 „ 4 „ „ „ „ 100 „ „ . . . . . 500 „
70 „ 4 „ „ „ mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von . . . . 8,620 „
2 „ 4 „ offene „ à 200 Ctr. Ladefähigkeit . . . . . 400 „
12 „ 4 „ „ „ „ 100 „ „ . . . . . 1,200 „ } wegen vollständiger Ausnutzung demontirt.
3 „ 4 „ „ „ „ 110 „ „ . . . . . 330 „
17 „ 4 „ „ „ mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von . . . . 1,930 Ctr.

In Zugang sind im Jahre 1873 gekommen:

15 Stück 4räderige Personenwagen III. Klasse mit je 5 Coupés à 10 Plätzen u. 1 Coupé II. Cl. à 8 Plätzen 870 Plätze von Gebr. Gastell in Mainz.
8 „ 6 „ „ I. u. II. „ „ „ 1 „ I. Cl. „ 6 „ „ 4 „ II. „ „ 8 „ „ 304 „ } von der Eisenbahn-Wagenbau-
15 „ 4 „ „ I. u. II. „ „ „ 1 „ I. „ „ 6 „ „ 3 „ II. „ „ 8 „ „ 450 „ } Anstalt in Homburg.
15 „ 6 „ „ III. „ „ „ 5 „ III. „ „ 10 „ „ 1 „ III. „ „ 8 „ „ 870 „
10 „ 4 „ „ III. „ „ „ 4 „ III. „ „ 10 „ „ 1 „ III. „ „ 8 „ „ 480 „
15 „ 4 „ „ III. „ „ „ 4 „ III. „ „ 10 „ „ 1 „ III. „ „ 8 „ „ 730 „ } von der Actien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau zu Breslau.
75 „ „ „ mit überhaupt . . . . . 3,694 Sitzplätzen.
100 „ Gepäckwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 20,000 Ctr. von der Waggon- und Eisenbahnbedarfs-Fabrik München zu München-Haidhausen.
100 „ 4 „ bedeckte Güterwagen à 200 Ctr. Ladefähigkeit von der Waggonfabrik Ludwigshafen zu Ludwigshafen.
250 „ 4 „ „ „ „ 200 „ „ „
250 „ 4 „ „ „ mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 50,000 Ctr. } von C. Meyer & Comp. in Düsseldorf.
201 „ 4 „ offene „ à 200 Ctr. Ladefähigkeit
300 „ 4 „ „ „ à 200 „ „ (Nachlieferung aus dem Jahre 1872) von Killing & Sohn in Hagen.
356 „ 4 „ „ „ „ 200 „ „ von der Waggon- und Locomotiv-Bauanstalt zu Hamm.
356 „ 4 „ „ „ „ 200 „ „ von P. Herbrandt & Comp. zu Ehrenfeld bei Cöln.
170 „ 4 „ „ „ „ 200 „ „ von G. Talbot & Comp. in Aachen.
300 „ 4 „ „ „ „ 200 „ „ von von der Zypen & Charlier in Deutz.
205 „ 4 „ „ „ „ 200 „ „ von denselben.
54 „ 4 „ „ „ von bedeckten Güterwagen hierzu eingerichtet (vide Abgang).
3,320 Stück 4 „ „ „ mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 448,036 Ctr.

Außer den vorangeführten Wagen sind ferner:
500 Stück 4räderige bedeckte Güterwagen à 200 Ctr. Ladefähigkeit, und
2,500 „ 4 „ offene „ „ 200 „ „
in Bestellung gegeben, welche jedoch vertragsmäßig erst im Jahre 1874 zur Ablieferung gelangen.

Für die 561 Personenwagen und 17,995 Güterwagen sind vorhanden incl. der Reserven 39,918 Stück Achsen.
Von denselben haben 23,050 Stück Scheibenräder, 1,310 Stück Schaalengußräder, 6,856 Stück Bochumer, 2,695 Stück Krupp'sche Gußstahlscheibenräder, 6,597 Stück Speichenräder.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

In Zugang sind im Jahre 1873 gekommen:

940 Stück Achsen 130 Millimeter in der Nabe stark aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit Gußstahlscheibenrädern von demselben.
1,250 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.
950 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.
50 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Eb. Hoesch & Söhne.
250 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von C. Ruötz & Comp.
250 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ von C. Stein & Comp. „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.
150 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von C. Ruötz & Comp.
100 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.
240 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ Koenig & Reunert „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein. schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von C. Ruötz & Comp.
1,100 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ Friedr. Krupp „ Gußstahlscheibenrädern von demselben.
400 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ Falkenroth, Kocher & Comp. mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von demselben.
50 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ A. Flender „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von demselben.
100 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ Bessemer Stahl der Actien-Gesellschaft Eisen- und Stahlwerk zu Osnabrück mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.

Ferner:

7 Stück Achsen 111 Millimeter in der Nabe stark aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit Speichenrädern u. Puddelstahl-Bandagen v. d. Act.-Ges. Phönix. } N. d. Hess.-Nordbahn übernomm.
680 „ „ 118 „ „ „ „ „ „ Schmiedeeisen v. Act.-Ges. Phönix „ Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen von derselben.
17 „ „ 118 „ „ „ „ „ „ „ vom Hoerder Verein „ Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen von demselben.
117 „ „ 128 „ „ „ „ „ „ Gußstahl von Koenig & Reunert „ Speichenrädern u. Puddelstahl-Bandagen v. d. Act.-Ges. Phönix.
30 „ „ 144 „ „ „ „ „ „ Schmiedeeisen „ H. Gruson „ Schaalenrädern von demselben.
95 „ „ 144 „ „ „ „ „ „ „ „ Act.-Ges. Phönix „ Speichenrädern von derselben.
45 „ „ 144 „ „ „ „ „ „ „ „ C. Ruötz & Comp. „ Speichenrädern von denselben.
37 „ „ 118 „ „ „ „ „ „ Gußstahl } „ Falkenroth, Kocher & Co. für alte ausrangirte Patentbündel, Feinkorn u. Gußstahlachsen.
47 „ „ 131 „ „ „ „ „ „ „ „
28 „ „ 138 „ „ „ „ „ „ „ „

Es sind vorhanden für die im Jahre 1874 zur Ablieferung kommenden Personen- und Güterwagen:

1,000 Stück Achsen 130 Millimeter in der Nabe stark aus Gußstahl vom Bochumer Verein mit Gußstahlscheibenrädern von demselben.
500 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen vom Hoerder Verein.
500 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Englerth & Cünzer.
450 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von Eb. Hoesch & Söhne.
450 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ von A. Flender „ schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Puddelstahl-Bandagen von demselben.
1,500 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ der Maschinen-Bau-Gesellschaft Nürnberg mit Speichenrädern und Puddelstahl-Bandagen von derselben.
600 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ „ „ „ anonymen Gesellschaft der Rhein-Stahlwerke zu Meiderich mit Speichenrädern und Gußstahl-Bandagen von derselben.
1,000 „ „ 130 „ „ „ „ „ „ Bessemer Gußstahl von C. Pönsgen & Giesbers mit schmiedeeisernen Scheibenrädern, angeschweißten Unterringen und Gußstahl-Bandagen von denselben.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

4. Zusammenstellung des Wagenparks.

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Anzahl der Personenplätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.	Bemerkungen.
Personenwagen	1	7	—	—	—	7	—	56	192	40	—	288	—	—	1,255	—	—	Nr. 1 und 2 sind Salonwagen.
"	8	—	—	—	—	1	—	—	—	60	—	60	—	—	198	—	—	
"	9	—	—	—	—	1	—	—	—	58	—	58	—	—	214	1	2	
"	10	—	—	—	—	1	—	—	—	58	—	58	—	—	198	—	—	Die Wagen Nr. 9, 10, 11, 13, 15,
"	11	24	—	—	—	14	—	8	16	784	—	808	—	—	2,407	14	40	16, 17, 19, 20, 22, 25, 26, 28,
"	25	29	—	—	5	—	—	—	—	242	—	242	—	—	970	5	10	29, 30 bis 34, 37, 52, 63, 65,
"	30	37	—	—	—	8	—	—	—	—	708	708	—	—	1,137	—	—	66, 75, 78, 80, 85, 86, 87, 91,
"	38	—	—	—	1	—	—	—	—	40	—	40	—	—	149	1	2	92, 113, 114, 115, 117, 120,
"	39	—	—	—	—	1	—	8	24	—	—	32	—	—	175	1	2	121, 123, 126, 149, 152, 154,
"	40	—	—	—	1	—	—	—	—	40	—	40	—	—	130	1	2	175, 177, 178, 179, 183, 184,
"	42	—	—	—	1	—	—	8	8	—	—	16	—	—	[1] 135	1	1	185, 187 bis 198, 202, 214, 215,
"	43	45	—	—	—	3	—	8	40	80	—	128	—	—		3	6	217, 218, 220, 264, 266, 267,
"	46	—	—	—	—	1	—	8	32	—	—	40	—	—		—	—	269, 270, 272, 274, 288, 290,
"	47	50	—	—	—	4	—	—	—	200	—	200	—	—	1,675	4	11	292 bis 296, 323, 326, 327, 329,
"	52	—	—	—	—	1	—	—	—	50	—	50	—	—		—	—	333, 335 bis 339, 341, 342, 344,
"	53	—	—	—	—	3	—	—	—	148	—	148	—	—		3	6	345, 377 bis 379, 381, 384 bis
"	55	56	—	—	—	6	—	48	96	120	—	264	—	—	[2] 1,560	6	12	386, 389, 391, 392, 393, 395,
"	57	62	—	—	—	8	—	—	64	394	—	458	—	—	1,412	8	24	400 u. 406 sind zur Coupéheizung
"	63	70	—	—	—	—	—	18	72	—	—	90	—	—		—	—	mittelst Füllöfen eingerichtet, wo-
"	71	73	—	—	3	—	—	—	—	198	—	198	—	—		4	8	durch bei jedem Wagen 2 Sitzplätze
"	74	77	—	—	4	—	—	—	—	—	1,066	1,066	—	—	4,893	—	—	in Abgang kommen.
"	78	92	—	—	15	—	—	—	—	—	—	212	—	—		—	—	[1] Nr. 42 ist Salonwagen.
"	93	99	—	—	7	—	—	44	168	—	—	172	—	—	962	4	8	[2] in Nr. 57 u. 58 sind die beiden Endcoupé's zu Postzwecken einge-
"	100	103	—	—	—	4	—	28	64	80	—	228	—	—	1,308	—	—	richtet.
"	104	109	—	—	—	6	—	36	192	—	—	132	—	—	698	3	6	
"	110	112	—	—	—	3	—	24	48	60	—	532	—	—	1,206	—	—	
"	113	118	—	—	—	6	—	—	—	—	532	428	—	—	994	6	12	
"	119	124	—	—	6	—	—	—	—	—	428	148	—	—	541	3	6	
"	125	127	—	—	3	—	—	—	—	148	—	192	—	—	1,009	—	—	
"	128	133	—	—	6	—	—	48	144	—	—	22	—	—	235	1	2	in Nr. 134 sind die beiden End-
"	134	—	—	—	—	1	—	6	16	—	—	76	—	—	437	2	4	Coupés zu Postzwecken eingerichtet.
"	135	136	—	—	—	2	—	12	64	—	—	192	—	—	999	—	—	
"	137	142	—	—	6	—	—	48	144	—	—	216	—	—	1,023	6	6	
"	143	148	—	—	6	—	—	48	48	120	—	294	—	—	991	6	12	
"	149	154	—	—	6	—	—	—	—	294	—	132	—	—	966	6	6	Nr. 155—160 sind Salonwagen.
"	155	160	—	—	6	—	—	—	132	—	—	234	—	—	1,376	6	12	
"	161	166	—	—	—	6	—	42	192	—	—	336	—	—	1,486	6	12	
"	167	172	—	—	—	6	—	—	96	240	—	354	—	—	1,444	6	12	
"	173	178	—	—	—	6	—	—	—	354	—	1,064	—	—	2,458	—	—	
"	179	190	—	—	—	12	—	—	—	—	1,064	1,328	—	—	3,639	—	—	
"	191	205	—	—	—	15	—	—	—	—	1,328	160	—	—	961	4	8	in Nr. 206—209 sind die beiden
"	206	209	—	—	—	4	—	—	—	160	—	866	—	—	4,024	16	32	Mittel-Coupés zu Postzwecken ein-
"	210	225	—	—	—	16	—	40	80	746	—	600	—	—	3,779	—	—	gerichtet.
"	226	240	—	—	—	15	—	120	480	—	—	266	—	—	1,410	2	4	
"	241	247	—	—	—	7	—	98	168	—	—	184	—	—	958	—	—	
"	248	252	—	—	—	5	—	64	120	—	—	560	—	—	1,998	4	8	
"	253	262	—	—	—	10	—	—	160	400	—	704	—	—	2,313	8	16	
"	263	274	—	—	—	12	—	—	—	704	—	168	—	—	1,045	2	4	
"	275	280	—	—	6	—	—	72	96	—	—	114	—	—	564	—	—	
"	281	283	—	—	—	3	—	42	72	—	—	112	—	—	395	2	4	
"	284	285	—	—	—	2	—	—	32	80	—	586	—	—	1,962	7	14	
"	288	297	—	—	—	10	—	—	—	586	—	648	—	—	2,212	12	24	
"	298	309	—	—	12	—	—	—	—	—	648	76	—	—	420	2	4	
"	310	311	—	—	—	2	—	12	64	—	—	266	—	—	1,862	—	—	
"	312	318	—	—	—	7	—	42	224	—	—	22	—	—	266	1	2	in Nr. 319 sind die beiden Mittel-
"	319	—	—	—	—	1	—	6	16	—	—	76	—	—	532	—	—	Coupés zu Postzwecken eingerichtet.
"	320	321	—	—	—	2	—	12	64	—	—	1,470	—	—	6,111	25	50	
"	322	346	—	—	—	25	—	—	—	1,470	—	360	—	—	1,242	6	12	
"	347	352	—	—	6	—	—	—	—	—	360	244	—	—	2,240	8	16	Nr. 353—360 haben je 2 Closets.
"	353	360	—	—	—	8	—	52	192	—	—	456	—	—	3,240	—	—	
"	361	372	—	—	—	12	—	72	384	—	—	2,070	—	—	9,603	35	70	
"	373	407	—	—	—	35	—	—	—	2,070	—	12	—	—	256	—	—	Nr. 408 ist Salonwagen.
"	408	—	—	—	1	—	—	12	—	—	—	224	—	—	1,760	8	16	
"	409	416	—	—	8	—	—	96	128	—	—	456	—	—	3,960	12	24	
"	417	428	—	—	—	12	—	72	384	—	—	172	—	—	472	2	4	Nr. 429 u. 430 haben je 2 Etagen.
"	429	430	—	—	2	—	—	—	—	172	—	32	—	—	208	—	—	Nr. 286 ist Salonwagen.
"	286	—	—	—	—	1	—	16	16	—	—	56	—	—	196	1	2	
"	287	—	—	—	—	1	—	—	16	40	—	448	—	—	2,246	9	26	Nr. 442 ist Bahn-Revisionswagen.
"	431	443	—	—	—	13	—	72	376	—	—							
Latus .	—	—	—	—	111	329	—	1,398	4,924	10,236	6,134	22,692	—	—	94,515	273	564	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4- rädrige.	6- rädrige.	8-	Anzahl der Personenplätze: I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.	Ladefläche pro Wagen. □-Meter.	im Ganzen.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	111	329	—	1,398	4,924	10,236	6,134	22,692	—	—	94,515	273	564			
Personenwagen	444	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	250	—	—			Nr. 444 ist Galawagen.
"	445	—	—	—	—	1	—	5	6	—	—	11	—	—	176	—	—			Nr. 445 hat 2 Retiraden und 1 Postbüreau.
"	446	—	—	—	—	1	—	6	32	—	—	38	—	—	188	—	—			
"	447	—	—	—	—	1	—	—	8	40	—	48	—	—	142	—	—			
"	448	449	—	—	—	38	—	—	40	1,818	—	1,858	—	—	6,078	38	116			Die Personenwagen Nr. 448, 449, 455, 456, 458—463, 467, 472, 475, 476, 480 u. 482 sind zur Coupébeizung mittelst Füllöfen eingerichtet worden, wodurch bei jedem Wagen 2 Sitzplätze in Abgang gekommen sind.
"	451	486	—	—																
"	487	—	—	—	—	1	—	6	32	—	—	38	—	—	185	1	3			
"	488	495	—	—	—	8	—	48	256	—	—	304	—	—	2,272	8	16			
"	503	517	—	—	15	—	—	90	360	—	—	450	—	—	4,260	15	30			
"	518	532	—	—	—	15	—	—	—	870	—	870	—	—	4,260	15	30			
"	533	542	—	—	10	—	—	—	—	480	—	480	—	—	2,350	10	20			
"	573	587	—	—	—	15	—	—	—	870	—	870	—	—	4,155	15	30			
"	588	602	—	—	15	—	—	—	—	720	—	720	—	—	3,005	15	30			
Summa .	—	—	—	—	151	410	—	1,553	5,658	15,034	6,134	28,379	—	—	121,836	390	839			
Comb. Post- u. Gepäckwagen	1201	1206	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	100	600	1,650	6	12			
"	1207	1208	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	90	180	392	2	2			
"	1253	1254	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	90	180	358	2	4			
"	1279	1280	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	90	180	380	2	4			
"	1354	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	115	1	2			
Summa .	—	—	—	—	5	8	—	—	—	—	—	—	—	1,240	2,895	13	24			
Gepäckwagen	1101	1132	—	—	99	—	—	—	—	—	—	—	200	19,800	20,000	99	198			
"	1134	1200																		
"	1209	1218	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	150	1,500	1,558	10	20			
"	1219	1222	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	90	360	591	4	8			
"	1223	1227	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	500	5	10			
"	1228	1236	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	90	810	1,800	9	18			
"	1237	1252	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	90	1,440	2,657	16	32			
"	1255	1278	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	150	3,600	4,000	24	48			
"	1281	1286	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	200	1,200	1,343	6	12			
"	1287	1296	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	120	1,200	2,165	10	20			
"	1297	1300	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	520	4	8			
"	1301	1309	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	135	1,215	1,360	1	2			
"	1310	1339	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	150	4,500	5,580	30	60			
"	1340	1349	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	150	1,500	2,890	10	20			
"	1350	1351	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	180	360	459	2	4			
"	1352	1353	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	200	400	444	2	4			
"	1356	1357	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	348	3	6			
"	1359	—																		
"	1360	1362	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	150	450	401	3	9			
"	1363	1365	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	150	450	395	2	4			
"	1366	1369	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	469	2	4			
Summa .	—	—	—	—	199	54	—	—	—	—	—	—	—	40,385	47,480	242	487			
Bedeckte Güterwagen . . .	40001	40033	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	150	4,950	4,389	—	—	13,9	458,7	
"	40034	40050	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	150	2,550	2,567	17	34	13,9	236,3	
"	40051	40058	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	150	1,200	1,027	—	—	12,8	102,4	
"	40059	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	128	—	—	13,9	13,9	
"	40060	40070	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	150	1,650	1,408	—	—	12,8	140,8	
"	40071	40087	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	2,601	17	34	13,9	236,3	
"	40088	40101	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	120	1,680	1,974	14	28	11,2	156,8	
"	40103	40106	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	120	480	389	2	4	11,2	44,8	
"	40107	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	122	—	—	13,9	13,9	
"	40108	40121	—	—	14	—	—	—	—	—	—	—	120	1,680	1,722	—	—	11,2	156,8	Nr. 40114—40119 sind mit Doppelböden zum Schaftransport eingerichtet.
"	40124	40140	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	120	2,040	2,091	—	—	11,2	190,4	
"	40142	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	106	—	—	11,2	11,2	
"	40144	40148	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	120	600	530	—	—	11,2	56,0	
"	40149	40150	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	214	1	2	12,8	25,6	
Latus .	—	—	—	—	145	—	—	—	—	—	—	—	—	20,890	19,268	51	102	—	1843,9	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl 4- rädrige.	6-	8-	Anzahl d. Personenplätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.	Ladefläche pro Wagen. □-Meter.	im Ganzen.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	145	—	—	—	—	—	—	—	—	20,890	19,268	51	102	—	1843,9	
Bedeckte Güterwagen . . .	40,152	40,154	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	120	360	323	—	—	11/2	33,6	
"	40,156	40,163	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	120	960	856	—	—	11/2	89,6	
"	40,166	40,172	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	120	840	749	—	—	11/2	78,4	
"	40,174	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	137	1	2	12/8	12/8	
"	40,176	40,180	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	120	600	520	—	—	11/2	56,0	
"	40,181	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	110	1	2	12/8	12/8	
"	40,182	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	133	—	—	13,9	13,9	
"	40,184	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	139	1	2	12/8	12/8	
"	40,188	40,191	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	120	480	408	—	—	11/2	44,8	
"	40,192	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	143	—	—	14/8	14/8	
"	40,193	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	110	—	—	11/2	11/2	
"	40,195	40,196	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	217	—	—	11/2	22,4	
"	40,197	40,198	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	279	1	2	14/8	29,6	
"	40,199	40,201	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	120	360	331	—	—	11/2	33,6	
"	40,202	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	129	—	—	13,9	13,9	
"	40,203	40,204	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	240	—	—	11/2	22,4	
"	40,205	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	120	1	2	12/8	12/8	
"	40,206	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	120	1	2	11/2	11/2	
"	40,207	40,212	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	120	2,040	2,040	17	34	12/8	217,6	
"	40,213	40,223																		
"	40,225	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	127	—	—	11/2	11/2	
"	40,226	40,228	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	120	360	375	3	6	12/8	38,4	
"	40,229	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	119	1	2	11/2	11/2	
"	40,230	40,231	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	268	2	4	12/8	25,6	
"	40,232	40,233	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	127	1	2	11/2	11/2	
															100			10,5	10,5	
"	40,234	40,238	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	120	600	525	—	—	11/2	56,0	
"	40,240	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	108	1	2	10,5	10,5	
"	40,241	40,243	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	120	360	312	—	—	11/2	33,6	
"	40,244	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	143	1	2	13,9	13,9	
"	40,245	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	108	1	2	10,5	10,5	
"	40,246	40,253	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	120	960	864	2	4	11,2	89,6	
"	40,254	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	122	1	2	13,4	13,4	
"	40,255	40,256	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	244	2	4	11,2	22,4	
"	40,257	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	121	—	—	12,8	12,8	
"	40,258	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	121	—	—	11,2	11,2	
"	40,259	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	110	—	—	13,4	13,4	
"	40,260	40,261	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	120	240	229	1	2	11,2	11,2	
"	40,262	40,264	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	330	—	—	13,4	13,4	
"	40,265	40,270	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	120	720	804	3	6	11,2	67,2	
"	40,271	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	138	1	2	13,4	13,4	
"	40,272	40,275	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	120	480	424	—	—	11/2	44,8	
"	40,276	40,277	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	150	300	264	1	2	13,4	26,8	
"	40,278	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	110	—	—	11,2	11,2	
"	40,279	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	126	—	—	13,4	13,4	
"	40,280	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	128	—	—	13,9	13,9	
"	40,281	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	120	120	122	—	—	11,2	11,2	
"	40,282	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	127	—	—	13,9	13,9	
"	40,283	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	150	1	2	13,9	13,9	
"	40,284	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	129	—	—	13,9	13,9	
"	40,285	40,287	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	120	360	331	1	2	11,2	33,6	
"	40,288	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	149	1	2	13,9	13,9	
"	40,289	40,291	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	120	360	357	2	4	11,2	33,6	
"	40,292	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	148	1	2	13,9	13,9	
"	40,293	40,296	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	180	720	496	3	6	12,8	51,2	
"	40,297	40,299	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	180	540	371	3	6	11,2	33,6	
"	40,300	40,333	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	4,834	11	22	13,9	472,6	
"	40,334	40,349	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,936	—	—	11,2	179,2	
"	40,350	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	129	1	2	11,2	11,2	
"	40,351	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	136	1	2	13,9	13,9	
"	40,352	40,357	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	792	6	12	11,2	67,2	
"	40,358	40,401	—	—	44	—	—	—	—	—	—	—	150	6,600	5,486	—	—	13,9	611,6	
"	40,402	40,433	—	—	32	—	—	—	—	—	—	—	150	4,800	4,232	32	64	13,9	444,8	
"	40,434	40,440	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	150	1,050	802	—	—	13,9	97,3	
"	40,441	40,448	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	150	1,200	962	8	16	13,9	111,2	
"	40,449	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	118	—	—	13,9	15,9	
"	40,450	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	129	1	2	13,9	13,9	
"	40,451	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	150	150	115	—	—	13,9	13,9	
"	40,452	40,458	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	150	1,050	910	7	14	13,9	97,2	
Latus .	—	—	—	—	433	—	7	—	—	—	—	—	—	62,430	55,780	174	348	—	5,590,7	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4-	6-	8-rädrige.	Anzahl d. Personenplätze: I.	II.	III.	IV. Klasse.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen.	der gebremsten Achsen. Stück.	Ladefläche pro Wagen.	im Ganzen. □-Meter	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	433	—	7	—	—	—	—	—	—	62,430	55,780	174	348	—	5,590,7	
Bedeckte Güterwagen	40,459	40,483	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	150	3,750		—	—	13,9	347,5	
"	40,484	40,505	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	150	3,300	17,806	22	44	13,9	305,8	
"	40,506	40,583	—	—	78	—	—	—	—	—	—	—	150	11,700		—	—	13,9	1,084,2	
"	40,584	40,599	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	150	2,400		16	32	13,9	222,4	
"	40,600	40,610	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	135	1,485	1,719	11	33	16,6	182,6	
"	40,611	40,614	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	135	540	600	—	—	16,6	66,4	
"	40,616	40,625	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	135	1,350	1,500	—	—	16,6	166,0	
"	40,627	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	135	135	139	—	—	16,6	16,6	
"	30,629	40,630	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	135	270	277	—	—	16,6	33,2	
"	40,635	40,725	—	—	91	—	—	—	—	—	—	—	150	13,650	17,073	—	—	13,9	1,264,9	
"	40,726	40,776	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	150	7,650		51	102	13,9	708,9	
"	40,777	40,844	—	—	68	—	—	—	—	—	—	—	150	10,200	7,856	—	—	13,9	945,2	
"	40,845	40,893	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	150	7,350	7,209	49	98	13,9	681,1	
"	40,894	40 960	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	150	10,050	9,112	—	—	13,9	931,3	
"	40,961	41,027	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	8,985	—	—	13,9	931,3	
"	41,028	41,077	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	7,441	50	100	13,9	695,0	
"	41,078	41,243	—	—	166	—	—	—	—	—	—	—	200	33,200	23,913	66	132	13,9	2,307,4	
"	41,244	41,443	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	200	40,000	28,600	—	—	13,9	2,780,0	
"	41,444	41,526	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600	13,920	83	166	13,9	1,153,7	
"	41,527	41,593	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	9,513	—	—	13,9	931,3	
"	41,594	41,663	—	—	70	—	—	—	—	—	—	—	200	14,000	11,130	—	—	16,8	1,176,0	
"	41,664	41,693	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	200	6,000	5,250	30	60	15,0	450,0	
"	41,694	41,793	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	16,600	—	—	16,8	1,680,0	
"	41,794	41,843	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	7,400	50	100	15,0	750,0	
Summa .	—	—	—	—	1,786	25	7	—	—	—	—	—	—	312,860	251,823	602	1,215	—	25,401,5	
Bügelwagen mit Lederdecken .	30,001	30,035	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	100	3,500	3,605	—	—			
"	30,038	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	103	1	2			
"	30,041	30,044	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	412	—	—			
"	30,045	30,047	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	309	—	—			
"	30,048	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	103	1	2			
"	30,049	30,050	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	206	—	—			
"	30,054	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	90	—	—			
"	1,079	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	79	—	—			
"	1,093	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	75	—	—			
"	1,106	1,108	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	70	210	215	—	—			sind zu Stationswagen eingerichtet.
"	1,111	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	74	—	—			
"	1,114	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	80	—	—			
"	1,119	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	83	—	—			
"	1,122	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	70	70	74	—	—			
Summa .	—	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	5,330	5,508	2	4			
Viehwagen	29,602	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89	—	—	9,9	9,9	sind Luxus-Pferdewagen.
"	29,603	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	—	—	9,9	9,9	
"	29,604	29,610	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	110	770	500,5	—	—	9,9	69,3	
"	29,611	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,612	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,613	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,614	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,615	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,616	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,617	29,618	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,619	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	220	143,0	—	—	9,9	19,8	
"	29,620	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,621	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	71,5	—	—	9,9	9,9	
"	29,622	29,639	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	110	1,980	1,288,5	1	2	9,9	9,9	
"	29,640	29,646	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	110	770	504,0	4	8	9,9	178,2	
"	29,647	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	72,0	—	—	9,9	69,3	
"	29,648	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	73,0	1	1	9,9	9,9	
"	29,649	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	73,0	1	1	9,9	9,9	
"	29,650	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	110	110	72	—	—	9,9	9,9	
"	29,651	29,654	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	110	440	288	—	—	9,9	39,6	
"	29,655	29,704	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	7,600	50	100	12,8	640,0	sind mit Doppelböden zum Schaaftransp. eingerichtet.
"	29,705	29,779	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	200	15,000	11,400	75	150	14,4	1,080,0	
"	29,780	29,782	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	367	3	6	12,8	38,4	sind bedeckte Viehwagen, sind m. Doppelböden zum Schaaftransp. eingericht.
"	29,783	29,789	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	100	700	765	—	—	12,8	89,6	
"	29,790	29,792	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	399	3	6	11,2	33,6	
Latus .	—	—	—	—	191	—	—	—	—	—	—	—	—	31,910	24,392,5	138	274	—	2,406,3	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4- rädrige.	6-	8-	Anzahl der Personenplätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	der gebremsten Achsen. Stück.	Ladefläche pro Wagen. □-Meter	im Ganzen. □-Meter	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	—	31,910	24,392,5	138	274	—	2,406,2	
Viehwagen	29,793	29,842	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	100	5,000	6,681	50	100	12,8	640,0	sind mit Doppelböden zum Schaaftransport eingerichtet.
"	29,843	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	104	—	—	11,2	11,2	
"	29,844	29,853	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	1,029	—	—	11,2	112,0	
"	29,854	29,856	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	355	3	6	11,2	33,6	sind bedeckte Viehwagen.
"	29,857	29,860	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	438	—	—	11,2	44,8	
"	29,861	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	110	1	2	11,2	11,2	
"	29,862	29,879	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	80	1,440	1,640	—	—	11,2	201,6	
"	29,880	29,882	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	80	240	310	3	6	11,2	33,6	
"	29,883	29,891	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	100	900	920	—	—	11,2	100,8	
"	29,892	29,942	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	100	5,100	6,291	51	102	11,2	771,2	
"	29,943	29,966	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	100	2,400	2,361	—	—	11,2	268,8	
"	29,967	29,994	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	100	2,800	4,987	27	54	11,2	313,6	
"	29,995	30,000	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	546	—	—	11,2	67,2	
Summa .	—	—	—	—	399	—	—	—	—	—	—	—	—	52,290	50,164,5	273	544	—	5,015,9	
Güterwagen, offene, à 80 Ctr.	3,447	3,467	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	80	1,680	1,281	7	7			sind Erdtransportwagen.
Güterwagen, offene, à 100 Ctr.	1,601	1,700	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	100	10,000	7,800	—	—			Die Wagen Nr. 1,656, 1,661, 1,669, 1,681, 1,696, 1,703, 1,713, 1,738, 1,739, 1,909, 1,911, 1,919, 1,920, 1,921, 1,926, 1,927, 1,935, 1,937, 1,939—1,943, 1,946, 1,947, 1,951, 1,953, 1,954, 1,956, 1,957, 1,959, 1,963, 1,964, 1,969, 1,971, 1,972, 1,974, 1,977, 1,981, 1,984, 1,990, 1,993, 1,994, 1,998, 2,000, 2,002, 2,003, 2,006, 2,011, 2,013, 2,014, 2,015, 2,017, 2,019, 2,029, 2,030, 2,032, 2,033, 2,036, 2,038, 2,051, 2,059, 2,061, 2,064, 2,068. 2,070, 2,071, 2,076, 2,077, 2,086, 2,089, 2,090, 2,093, 2,098, 2,113, 2,114, 2,117, 2,123, 2,124, 2,125, 2,126, 2,128—2,130, 2,133, 2,136, 2,138, 2,139, 2,140, 2,141, 2,149, 2,155, 2,156, 2,164, 2,165, 2,166, 2,170, 2,171, 2,173—2,183, 2,185, 2,187, 2,196, 2,221, 2,235, 2,251, 2,254, 2,256, 2,270, 2,720, 3,125—3,144, im Ganzen 142 Stück, sind Holzwagen.
"	1,701	1,739	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	100	3,900	3,432	39	78			
"	1,740	1,757	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	100	1,800	1,602	—	—			
"	1,758	1,765	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	100	800	728	8	16			
"	1,766	1,799	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	100	3,400	3,162	—	—			
"	1,800	1,815	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,440	16	32			
"	1,816	1,831	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,317	—	—			
"	1,832	1,844	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	100	1,300	1,274	13	26			
"	1,845	1,874	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	100	3,000	2,730	—	—			
"	1,875	2,012	—	—	138	—	—	—	—	—	—	—	100	13,800	12,423	123	246			
"	2,013	2,014	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	174	2	4			
"	2,015	2,270	—	—	256	—	—	—	—	—	—	—	100	25,600	21,330	85	170			
"	2,271	2,287	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	100	1,700	1,214	—	—			
"	2,288	2,303	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,161	16	32			
"	2,304	2,320	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	100	1,700	1,233	—	—			
"	2,321	2,324	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	364	4	8			
"	2,325	2,335	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	100	1,100	902	—	—			
"	2,336	2,338	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	276	3	6			
"	2,339	2,344	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	492	—	—			
"	2,345	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	92	1	2			
"	2,346	2,422	—	—	77	—	—	—	—	—	—	—	100	7,700	6,006	2	4			
"	2,423	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	90	1	2			
"	2,424	2,468	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	100	4,500	3,745	10	20			
"	2,469	2,484	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,440	16	32			
"	2,485	2,540	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	100	5,600	[1])4,376	—	—			
"	2,541	2,592	—	—	52	—	—	—	—	—	—	—	100	5,200	4,576	52	104			
"	2,593	2,656	—	—	64	—	—	—	—	—	—	—	100	6,400	5,120	—	—			
"	—	—	2,657	2,666	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	[2]) 853	—	—			
"	2,667	2,691	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100	2,500	2,175	25	25			
"	2,692	2,706	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	100	1,500	1,501	12	24			
"	2,707	2,715	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	100	900	752	—	—			
"	2,716	2,722	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	100	700	497	2	4			
"	2,724	2,729	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	426	—	—			
"	2,731	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	74	—	—			
"	2,733	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	76	—	—			
"	2,735	2,737	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	213	1	2			
"	2,739	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	75	—	—			
"	2,740	2,769	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	100	3,000	2,533	7	14			
"	2,770	2,814	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	100	4,500	3,645	—	—			
"	2,815	2,984	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	100	17,000	15,650	54	108			
"	2,985	3,006	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	100	2,200	2,002	—	—			
"	3,007	3,042	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	100	3,600	3,860	25	50			
"	3,043	3,075	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	100	3,300	2,904	—	—			
"	3,076	3,081	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	570	3	6			
"	3,082	3,106	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	100	2,500	2,263	—	—			
"	3,107	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	107	1	2			
"	3,108	3,192	—	—	85	—	—	—	—	—	—	—	100	8,500	7,225	—	—			
"	3,245	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	81	1	2			Die Wagen Nr. 3,245 bis 3,301 sind Kieswagen.
"	3,249	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	87	1	2			
"	3,251	3,252	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	170	2	4			
"	3,254	3,257	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	303	4	8			
Latus .	—	—	—	—	1,595	—	—	—	—	—	—	—	—	159,500	136,541	529	1,033			

[1]) Die Wagen Nr. 2,517, 2,524, 2,530, 2,609, 2,620 bis 2,622, 2,625, 2,629, 2,632 bis 2,666 sind Holzkohlenwagen.

[2]) Eigenthum der Zeche Glückauf-Tiefbau. Kieswagen.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4- rädrige.	6-	8-	Anzahl der Personenplätze: I. Klasse.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	1,595	—	—	—	—	—	—	—	—	159,500	136,541	529	1,033	
Güterwagen, offene, à 100 Ctr.	3,258	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	76	—	—	
"	3,264	3,268	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	372	—	—	
"	3,270	3,272	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	236	—	—	
"	3,274	3,276	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	236	—	—	
"	3,279	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	76	—	—	
"	3,281	3,285	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	100	500	381	—	—	
"	3,287	3,288	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	152	—	—	
"	3,290	3,293	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	304	—	—	
"	3,296	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	79	—	—	
"	3,297	3,298	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	194	2	4	
"	3,300	3,301	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	193	2	4	
"	3,302	3,304	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	216	—	—	
"	3,305	3,307	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	219	—	—	
"	3,308	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	69	—	—	
"	3,309	3,316	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	100	800	552	—	—	
"	3,317	3,320	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	100	400	276	—	—	
"	3,321	3,322	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	138	—	—	
"	3,323	3,325	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	100	300	211	—	—	
"	3,326	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	70	—	—	
"	3,327	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	69	—	—	
"	3,328	3,333	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	414	—	—	
"	3,334	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	75	—	—	
"	3,335	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	73	—	—	
"	3,336	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	73	—	—	
"	3,137	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	100	100	73	—	—	
"	1,338	3,344	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	100	700	502	—	—	
"	3,345	3,346	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	100	200	150	—	—	
"	3,347	3,355	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	100	900	639	—	—	
"	3,356	3,365	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	100	1,000	716	—	—	
"	3,366	3,371	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	100	600	432	3	3	
"	3,372	3,390	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	100	1,900	1,387	6	6	
"	3,391	3,408	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	100	1,800	1,314	14	14	
"	3,409	3,430	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	100	2,200	1,606	5	5	
"	3,431	3,446	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	100	1,600	1,168	12	12	sind Holzwagen.
Summa .	—	—	—	—	1,769	—	—	—	—	—	—	—	—	176,900	149,282	573	1,081	
Güterwagen, offene, à 150 Ctr.	4,000	4,021	—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	150	3,300	7,251	—	—	
"	4,022	4,036	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	150	2,250		13	41	
"	4,037	4,064	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	150	4,200		—	—	
"	4,065	4,086	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	150	3,300	10,303	—	—	
"	4,087	4,089	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	150	450		3	6	
"	4,090	4,091	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	150	300		—	—	
"	4,104	4,105	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	150	300		—	—	
"	4,106	4,114	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	150	1,350		9	18	
"	4,115	4,164	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	150	7,500		—	—	
"	4,165	4,166	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	150	300	236	—	—	
"	4,167	4,190	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	150	3,600	2,366	—	—	
Summa .	—	—	—	—	112	67	—	—	—	—	—	—	—	26,850	20,156	25	65	
Güterwagen, offene, à 800 Ctr.	4,900	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	800	800	254	—	—	
Güterwagen, offene, à 400 Ctr.	4,945	4,969	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	400	10,000	6,100	—	—	
"	4,970	4,999	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	400	12,000	6,832	—	—	
Summa .	—	—	—	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	22,000	12,932	—	—	
Güterwagen, offene, à 300 Ctr.	16,199	16,331	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	300	39,900	17,157	—	—	Schienenwagen.
"	16,332	16,398	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	300	20,100	9,447	67	134	Schienenwagen.
Summa .	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	60,000	26,604	67	134	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl 4- rädrige.	6-	8-	Anzahl d. Personenplätze: Klasse I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.	Bemerkungen.
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	5,000	5,035	—	—	36	—	—	—	—	—	—	—	200	7,200	8,196	—	—	
"	5,036	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	5,037	5,038	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		—	—	
"	5,039	5,041	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600		3	6	
"	5,042	5,043	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		—	—	
"	5,044	5,047	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5,048	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5,049	5,050	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400		2	4	
"	5,051	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5,052	5,054	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600		3	6	
"	5,055	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5,056	5,059	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5,060	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	5,061	5,064	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800		4	8	
"	5,065	5,081	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	11,552	—	—	
"	5,082	5,097	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	5,098	5,148	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	200	10,200		—	—	
"	5,149	5,163	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	200	3,000	7,980	15	30	
"	5,164	5,197	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800		—	—	
"	5,198	5,214	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		17	34	
"	5,215	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	
"	—	—	5,216	5,222	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	766	—	—	Eigenthum der Zeche Steingatt.
"	—	—	5,223	5,229	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	779	—	—	" " " Heinrich.
"	—	—	5,230	5,235	6	—	—	—	—	—	—	—	200	1,200	774	—	—	
"	—	—	5,236	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	" " " Henriette.
"	—	—	5,237	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	588	1	2	
"	—	—	5,238	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	" " " Prinz Wilhelm.
"	—	—	5,239	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		2	4	
"	—	—	5,240	5,241	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	123	1	2	" " " Steingatt.
"	—	—	5,242	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	230	1	2	
"	—	—	5,243	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	" " " Prinz Wilhelm.
"	—	—	5,244	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	122	1	2	" " " Steingatt.
"	—	—	5,245	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200				
"	5,246	5,249	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	560	—	—	
"	5,250	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	—	—	5,251	5,252	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	248	2	4	" " " "
"	5,253	5,263	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	200	2,200	1,219	—	—	
"	5,264	5,267	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	439	4	8	
"	5,268	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	108	—	—	
"	—	—	5,269	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	232	1	2	
"	—	—	5,270	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		—	—	Eigenthum der Zeche Charlotte.
"	5,271	5,297	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	200	5,400	3,024	—	—	
"	5,298	5,309	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	200	2,400	1,560	12	24	
"	5,310	5,316	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	770	—	—	
"	5,317	5,318	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	258	2	4	
"	5,319	5,385	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,638	—	—	
"	5,386	5,427	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	200	8,400	5,250	42	84	
"	5,428	5,445	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	200	3,600	1,980	—	—	
"	—	—	5,446	5,448	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	332	—	—	
"	—	—	5,449	5,450	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	240	2	4	" " " Helena.
"	5,451	5,484	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	5,735	—	—	
"	5,485	5,500	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	—	—	5,501	5,517	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	5,860	—	—	
"	—	—	5,518	5,533	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	Eigenthum der Harpener Bergbau-Gesellschaft.
"	—	—	5,534	5,550	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		—	—	
"	5,551	5,572	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—	200	4,400	3,945	—	—	
"	5,573	5,583	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	200	2,200		11	22	
"	—	—	5,584	5,586	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	1,147	3	6	Eigenthum der Zeche Glückauf-Tiefbau.
"	—	—	5,587	5,593	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400		—	—	
"	5,594	5,653	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	200	12,000	31,960	45	90	
"	5,654	5,698	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	200	9,000		—	—	
"	5,699	5,758	—	—	60	—	—	—	—	—	—	—	200	12,000		49	98	
"	5,759	5,807	—	—	49	—	—	—	—	—	—	—	200	9,800		—	—	
"	5,808	5,873	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200		—	—	
"	—	—	5,874	5,876	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	311	—	—	Eigenthum der Zeche Helena.
"	5,877	5,942	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	7,277	—	—	
"	5,943	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	
"	—	—	5,944	5,945	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	236	2	4	" " " "
"	5,946	5,949	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	448	4	8	
"	5,950	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	104	—	—	
"	5,951	5,978	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	200	5,600	3,145	28	56	
"	5,979	6,062	—	—	84	—	—	—	—	—	—	—	200	16,800	10,752	84	168	
Latus .	—	—	—	—	1,063	—	—	—	—	—	—	—	—	212,600	125,888	401	802	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4- rädrige.	6-	8-	Anzahl d. Personenplätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	1,063	—	—	—	—	—	—	—	–	212,600	125,888	401	802	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	6,063	6,078	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	2,048	16	32	
"	6,079	6,256	—	—	178	—	—	—	—	—	—	—	200	35,600	20,292	—	—	
"	6,257	6,260	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	456	—	—	
"	6,261	6,270	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,140	—	—	
"	6,271	6,278	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	916	—	—	
"	6,279	6,328	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,550	—	—	
"	6,329	6,378	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	6,325	50	100	
"	6,379	6,461	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600	9,463	—	—	Schienenwagen.
"	6,462	6,478	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400	2,108	17	34	
"	6,479	6,480	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	186	—	—	
"	6,481	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	96	1	2	
"	6,482	6,488	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	595	—	—	
"	—	—	6,489	6,496	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	759	8	16	Eigenthum des Herrn den Tex.
"	6,497	6,503	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	200	1,400	665	7	14	
"	6,504	6,570	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	5,628	—	—	
"	6,571	6,603	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	3,102	33	66	
"	6,604	6,736	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	200	26,600	11,305	—	—	
"	6,737	6,803	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	6,298	67	134	
"	6,804	6,822	—	—	19	—	—	—	—	—	—	—	200	3,800	1,615	—	—	
"	—	—	6,823	6,842	20	—	—	—	—	—	—	—	200	4,000	1,699	—	—	" der Zeche Louise Tiefbau.
"	—	—	6,843	6,846	4	—	—	—	—	—	—	—	200	800	436	—	—	
"	—	—	6,847	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200		1	2	" " " Helena.
"	6,848	6,853	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	200	1,200	580	6	12	
"	—	—	6,854	6,858	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	480	5	10	" " "
"	—	—	6,859	6,868	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	905	10	20	" " " Louise Tiefbau.
"	—	—	6,869	6,878	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	905	—	—	" " " " "
"	—	—	6,879	6,911	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	4,418	—	—	
"	—	—	6,912	6,928	17	—	—	—	—	—	—	—	200	3,400		17	34	" " " ver. Hamburg.
"	—	—	6,929	6,933	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	480	5	10	" " " Louise Tiefbau.
"	6,934	7,033	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	8,005	—	—	
"	7,034	7,099	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	6,487	66	132	
"	7,100	7,200	—	—	101	—	—	—	—	—	—	—	200	20,200	8,156	—	—	
"	7,201	7,251	—	—	51	—	—	—	—	—	—	—	200	10,200	4,893	51	102	
"	7,252	7,458	—	—	207	—	—	—	—	—	—	—	200	41,400	16,731	—	—	
"	7,459	7,558	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	9,840	100	200	
"	7,559	7,583	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,099	—	—	
"	7,584	7,633	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000		—	—	
"	7,634	7,708	—	—	75	—	—	—	—	—	—	—	200	15,000	23,199	75	150	
"	7,709	7,842	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800		—	—	
"	7,843	7,858	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200		16	32	
"	7,859	7,908	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	5,154	—	—	Nr. 7,859 bis 7,908 sind Holzwagen und mit Bracken wie die Kohlenwagen eingerichtet und können auch als solche benutzt werden.
"	7,909	8,008	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	9,000	—	—	
"	8,009	8,074	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	6,666	66	32	
"	8,075	8,108	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800	3,060	—	—	
"	8,109	8,175	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	200	13,400	7,906	—	—	
"	8,176	8,208	—	—	33	—	—	—	—	—	—	—	200	6,600	4,191	33	66	Schienenwagen.
"	8,209	8,216	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	200	1,600	872	8	16	
"	8,217	8,350	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	200	26,800	13,582	—	—	
"	8,351	8,433	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	200	11,600	9,246	83	166	
"	8,434	8,533	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	10,100	—	—	
"	8,534	8,558	—	—	25	—	—	—	—	—	—	—	200	5,000	2,750	25	50	
"	8,559	8,574	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	200	3,200	5,225	16	32	
"	8,575	8,608	—	—	34	—	—	—	—	—	—	—	200	6,800		—	—	
"	8,609	8,645	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	200	7,400	4,878	—	—	
"	8,646	8,658	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	200	2,600		13	26	Kieswagen.
"	8,659	8,708	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	200	10,000	22,250	50	100	
"	8,709	8,875	—	—	167	—	—	—	—	—	—	—	200	33,400		—	—	
"	8,876	8,941	—	—	66	—	—	—	—	—	—	—	200	13,200	7,326	66	132	
"	8,942	9,041	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	10,100	—	—	
"	9,042	9,124	—	—	83	—	—	—	—	—	—	—	200	16,600	8,719	83	166	
"	9,125	9,391	—	—	267	—	—	—	—	—	—	—	200	53,400	24,030	—	—	
"	9,392	9,491	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	11,200	100	200	
"	9,492	9,598	—	—	107	—	—	—	—	—	—	—	200	21,400	11,653	—	—	
"	9,599	9,601	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	200	600	328	—	—	eiserne Wagen.
"	9,602	9,611	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,080	—	—	
"	9,612	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	118	1	2	
"	9,613	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	102	—	—	
"	9 614	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	117	1	2	
"	9,615	9,624	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	200	2,000	1,063	—	—	
"	9,625	9,629	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	200	1,000	487	5	10	
Latus .	—	—	—	—	4,630	—	—	—	—	—	—	—	—	926,000	474,951	1,502	2,904	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4- 6- 8- rädrige.	Anzahl d. Personenplätze: I. II. III. IV. Klasse.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Achsen. Stück.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	4,630	— — — —	—	—	926,000	474,951	1,502	2,904	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	9,630	9,634	—	—	5	— — — —	—	200	1,000	522	—	—	
"	9,635	—	—	—	1	— — — —	—	200	200	118	1	2	
"	9,636	—	—	—	1	— — — —	—	200	200	102	—	—	
"	9,637	—	—	—	1	— — — —	—	200	200	118	1	2	
"	9,638	9,641	—	—	4	— — — —	—	200	800	411	—	—	
"	9,642	—	—	—	1	— — — —	—	200	200	117	1	2	
"	9,643	9,650	—	—	8	— — — —	—	200	1,600	819	—	—	
"	9,651	9,680	—	—	30	— — — —	—	200	6,000	3,801	30	60	
"	9,681	9,806	—	—	126	— — — —	—	200	25,200	12,582	—	—	
"	9,807	9,846	—	—	40	— — — —	—	200	8,000	4,040	40	80	
"	9,847	9,876	—	—	30	— — — —	—	200	6,000	2,520	—	—	
"	9,877	9,896	—	—	20	— — — —	—	200	4,000	2,165	—	—	Holzwagen.
"	9,897	9,951	—	—	55	— — — —	—	200	11,000	5,052	—	—	Nr. 9927-9951 sind Schienenwagen.
"	—	—	9,952	9,959	8	— — — —	—	200	1,600	864	8	16	Eigenthum der Zeche Vollmond.
"	—	—	9,960	9,976	17	— — — —	—	200	3,400	1,649	—	—	
"	—	—	9,977	10,010	34	— — — —	—	200	6,800	3,298	—	—	" Harpener Bergbau-Gesellschaft.
"	—	—	10,011	10,026	16	— — — —	—	200	3,200	1,708	16	32	
"	—	—	10,027	10,033	7	— — — —	—	200	1,400	770	7	14	Eigenthum der Zeche Glückauf-Tiefbau.
"	—	—	10,034	10,046	13	— — — —	—	200	2,600	1,300	—	—	
"	10,047	10,079	—	—	33	— — — —	—	200	6,600	3,432	—	—	
"	10,080	10,096	—	—	17	— — — —	—	200	3,400	1,870	17	34	Schienenwagen ohne Bracken.
"	10,097	10,129	—	—	33	— — — —	—	200	6,600	3,630	33	66	
"	10,130	10,263	—	—	134	— — — —	—	200	26,800	13,467	—	—	
"	10,264	10,296	—	—	33	— — — —	—	200	6,600	3,663	33	66	
"	—	—	10,297	10,304	8	— — — —	—	200	1,600	888	8	16	Eigenthum der Zeche Dannenbaum.
"	—	—	10,305	10,321	17	— — — —	—	200	3,400	1,717	—	—	
"	—	—	10,322	10,341	20	— — — —	—	200	4,000	2,020	—	—	
"	—	—	10,342	10,351	10	— — — —	—	200	2,000	1,110	10	20	Eigenthum der Zeche Altendorf.
"	10,352	10,518	—	—	167	— — — —	—	200	33,400	18,370	167	334	
"	10,519	10,918	—	—	400	— — — —	—	200	80,000	40,060	—	—	
"	10,919	10,984	—	—	66	— — — —	—	200	13,200	7,326	66	132	
"	10,985	11,085	—	—	101	— — — —	—	200	20,200	10,302	—	—	
"	11,086	11,118	—	—	33	— — — —	—	200	6,600	3,663	33	66	
"	11,119	11,151	—	—	33	— — — —	—	200	6,600	3,432	—	—	
"	11,152	11,218	—	—	67	— — — —	—	200	13,400	7,705	—	—	Schienenwagen ohne Bracken.
"	11,219	11,251	—	—	33	— — — —	—	200	6,600	4,125	33	66	
"	11,252	11,301	—	—	50	— — — —	—	200	10,000	5,550	50	100	
"	11,302	11,734	—	—	433	— — — —	—	200	86,600	43,688	—	—	
"	11,735	11,951	—	—	217	— — — —	—	200	43,400	24,049	217	434	
"	11,952	12,415	—	—	464	— — — —	—	200	92,800	46,964	—	—	
"	12,416	12,468	—	—	53	— — — —	—	200	10,600	5,353	—	—	
"	12,469	12,619	—	—	151	— — — —	—	200	30,200	17,365	151	302	
"	12,620	12,676	—	—	57	— — — —	—	200	11,400	6,555	57	114	
"	—	—	12,677	12,684	8	— — — —	—	200	1,600	960	8	16	Eigenthum der Zeche Friederike.
"	—	—	12,685	12,693	9	— — — —	—	200	1,800	963	—	—	" " " "
"	—	—	12,694	12,701	8	— — — —	—	200	1,600	856	—	—	" " " "
"	12,702	13,400	—	—	699	— — — —	—	200	139,800	71,298	—	—	
"	13,401	13,848	—	—	448	— — — —	—	200	89,600	51,072	448	896	
"	13,849	14,181	—	—	333	— — — —	—	200	66,600	37,962	—	—	
"	14,182	14,248	—	—	67	— — — —	—	200	13,400	8,241	67	134	
"	14,249	14,264	—	—	16	— — — —	—	200	3,200	2,128	16	32	Güterwagen mit beweglichen Deckenklappen.
"	14,265	14,298	—	—	34	— — — —	—	200	6,800	4,114	—	—	
"	14,299	14,312	—	—	14	— — — —	—	200	2,800	1,428	—	—	
"	14,313	14,431	—	—	119	— — — —	—	200	23,800	12,138	—	—	
"	14,432	14,460	—	—	29	— — — —	—	200	5,800	3,306	29	58	
"	14,461	14,498	—	—	38	— — — —	—	200	7,600	3,876	38	76	
"	14,499	14,548	—	—	50	— — — —	—	200	10,000	5,750	50	100	
"	14,549	—	—	—	1	— — — —	—	200	200	115	—	—	
"	14,550	14,648	—	—	99	— — — —	—	200	19,800	11,385	—	—	
"	14,649	15,315	—	—	667	— — — —	—	200	133,400	70,035	—	—	
"	15,316	15,648	—	—	333	— — — —	—	200	66,600	38,961	333	666	
"	15,649	15,712	—	—	64	— — — —	—	200	12,800	7,296	64	128	
"	15,713	15,717	—	—	5	— — — —	—	200	1,000	570	5	10	
"	15,718	15,721	—	—	4	— — — —	—	200	800	456	4	8	
"	15,722	15,724	—	—	3	— — — —	—	200	600	342	3	6	
"	15,725	17,727	—	—	3	— — — —	—	200	600	342	3	6	
"	15,728	15,729	—	—	2	— — — —	—	200	400	228	2	4	
"	15,730	15,731	—	—	2	— — — —	—	200	400	228	2	4	
"	15,732	15,815	—	—	84	— — — —	—	200	16,800	9,576	84	168	
"	15,816	16,004	—	—	189	— — — —	—	200	37,800	21,546	—	—	
Latus .	—	—	—	—	11,005	— — — —	—	—	2,201,000	1,158,383	3,637	7,174	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Gattung der Wagen.	Wagen der Bahn-Verwaltung. Nummer von	bis	Wagen der Zechen an der Bahn. Nummer von	bis	Anzahl. 4-rädrige.	6-	8-	Anzahl der Personenplätze: Klasse. I.	II.	III.	IV.	im Ganzen.	Ladungsfähigkeit: pro Wagen. Zoll-Ctr.	im Ganzen. Zoll-Ctr.	Eigengewicht im Ganzen. Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen. Stück.	d. gebremsten Wagen. Stück.	Bemerkungen.
Transport .	—	—	—	—	11,005	—	—	—	—	—	—	—	—	2,201,000	1,158,383	3,637	7,174	
Güterwagen, offene, à 200 Ctr.	16,005	16,049	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	200	9,000	5,130	—	—	
"	16,050	16,083 16,084	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	200	7,000	3,990	—	—	
"	16,085	16,086	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	228	—	—	
"	16,087	16,148	—	—	62	—	—	—	—	—	—	—	200	12,400	7,068	—	—	
"	16,149	16,171	—	—	23	—	—	—	—	—	—	—	200	4,600	2,508	20	40	
"	16,172	16,198	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	200	5,400	3,020	7	14	
"	16,501	16,670	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	200	34,000	17,680	—	—	
"	16,671	16,750	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	200	16,000	8,560	80	160	
"	16,751	16,920	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	200	34,000	18,190	—	—	
"	16,921	17,000	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—	200	16,000	8,560	80	160	
"	17,001	17,170	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	200	34,000	19,720	—	—	
"	17,251	17,590	—	—	340	—	—	—	—	—	—	—	200	68,000	35,360	—	—	
"	17,591	17,750	—	—	160	—	—	—	—	—	—	—	200	32,000	18,880	160	320	
"	17,751	17,950	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	200	40,000	21,200	—	—	
"	17,951	18,050	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	200	20,000	12,900	100	200	
"	18,051	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	116	—	—	Ersatzwagen.
"	18,052	18,247	—	—	196	—	—	—	—	—	—	—	200	39,200	22,736	—	—	
"	18,252	18,305	—	—	54	—	—	—	—	—	—	—	200	10,800	6,588	54	108	
"	18,352	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	200	200	122	1	2	
"	18,418	18,522	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	200	21,000	12,810	—	—	
"	18,552	18,754	—	—	203	—	—	—	—	—	—	—	200	40,600	24,766	—	—	
"	19,052	u. 20,887	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	200	400	262	2	4	
Summa .	—	—	—	—	13,231	—	—	—	—	—	—	—	—	2,646,200	1,408,777	4,141	8,182	

Recapitulation.

	Anzahl.	Anzahl.														
Personenwagen .	561	—	151	410	—	1,553	5,658	15,034	6,134	28,379	—	—	121,836	390	839	
Combin. Post- und Gepäckwagen .	13	—	5	8	—	—	—	—	—	—	—	1,240	2,895	13	24	
Gepäckwagen . .	253	—	199	54	—	—	—	—	—	—	—	40,385	47,480	242	487	
bedeckt. Güterwagen	1,818	—	1,786	25	7	—	—	—	—	—	—	312,860	251,823	602	1,215	
Bügelwagen mit Lederdecken . .	56	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	5,330	5,508	2	4	
Viehwagen . . .	399	—	399	—	—	—	—	—	—	—	—	52,290	50,164,5	273	544	
Offene Güterwagen:																
à 80 Ctr. .	21	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	1,680	1,281	7	7	
à 100 Ctr. .	1,759	10	1,769	—	—	—	—	—	—	—	—	176,900	149,282	573	1,081	
à 150 Ctr. .	179	—	112	67	—	—	—	—	—	—	—	26,850	20,156	25	65	
à 800 Ctr. .	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	800	254	—	—	
à 400 Ctr. .	55	—	—	—	55	—	—	—	—	—	—	22,000	12,932	—	—	
à 300 Ctr. .	200	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	60,000	26,604	67	134	
à 200 Ctr. .	12,844	387	13,231	—	—	—	—	—	—	—	—	2,646,200	1,408,777	4,141	8,182	
Summa .	18,159	397	17,929	564	63	1,553	5,658	15,034	6,134	28,379	—	3,346,535	2,098,992,5	6,335	12582	
	18,556		18,556													

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 7.

Nachweisung der vorhandenen Achsen nach Material und Dimensionen.

Am Jahresschlusse waren vorhanden:

701	Locomotiven.		
629	Tender.		
—	8 rädrige		Personenwagen.
410	6 „		
151	4 „		
63	8 „		Güterwagen.
154	6 „		
17,778	4 „		

Von den sämmtlichen vorhandenen Güterwagen waren

2,399 bedeckt,
15,599 offen.

Von den unter den Wagen und in Reserve befindlichen Achsen sind:

A. Nach dem Material:

4,390	Stück	von	gewöhnlich geschmiedetem Eisen,
2,098	„	„	feinkörnig „ „
209	„	„	gewalztem Eisen,
2,696	„	„	Patentbündeleisen,
2,599	„	„	Puddelstahl,
26,566	„	„	ungehärtetem Gußstahl,
—	„	„	gehärtetem Gußstahl,
1,360	„	„	Bessemer Stahl.

B. Nach der Stärke (in der Nabe:)

108	Stück	bis	95	Millimeter	(incl.)	Stärke,	
375	„	von	95	bis	100	(incl.)	Mm.
2,451	„	„	100	„	105	„	„
662	„	„	105	„	110	„	„
1,164	„	„	110	„	115	„	„
5,255	„	„	115	„	120	„	„
600	„	„	120	„	125	„	„
26,462	„	„	125	„	130	„	„
5	„	„	130	„	135	„	„
2,244	„	„	135	„	140	„	„
586	„	„	140	„	145	„	„
—	„	„	145	„	150	„	„
6	„	über	150	Mm.	Stärke.		

An Reserve-Achsen waren 1,907 Stück vorhanden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 8.

Nachweisung über die Leistungen der Locomotiven, deren Reparaturkosten und Verbrauch an Brenn- und Schmiermaterial.

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in maximo. □-Meter.	4. Heizfläche: in minimo. □-Meter.	5. Laufende Nummer der Tabelle 1.	6. Anzahl der Jahrgänge.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Güter- und Schnellzügen. (incl. Eilzüge.) Meilen.	8. von Personenzügen. Meilen.	9. von gemischten Zügen. Meilen.	10. von Arbeits- und Materialienzügen. Meilen.	11. als vorgespannte Hülfs-Maschinen. Meilen.	12. bis. Stunden.	13. Nutzbarkeit. Stunden.	14. Reparatur. Stunden.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurückgelegten Nutzmeilen. Summe von Col. 4—8.	17. Zahl d. gefahrenen Jahr.
	I. Ungekuppelte Personenzug-Maschinen:															
1	Berg . . . . Nr. 1	87,000		9	216	1047,1	1774,7	—	—	11,6	528,1	1591	573		3853,4	
2	Mark . . . . „ 2	87,000		10	188	1116,6	1336,1	38,4	0,6	1,4	415,2	1250	575		2483,6	
3	Hörde . . . . „ 23	87,000		6	256	—	6903,6	—	—	—	33,1	548	1951		6903,6	
4	Cleve . . . . „ 24	87,000		7	206	—	403,6	1066,6	—	3,2	1292,7	1780	479		1469,2	
5	Werl . . . . „ 25	87,000		8	256	16,1	3265,6	95,1	10,6	2,1	52,4	1685	844		3329,6	
6	Neuenberg . . . „ 41	87,000		11	196	1009,6	1432,7	3,7	31,6	5,1	530,6	1407	549		2471,6	
7	Hellweg . . . . „ 42	87,000		12	218	976,6	2008,1	38,1	—	6,4	415,1	1619	648		3029,1	
8	Lenne . . . . „ 58	87,000		13	255	—	6374,6	—	—	—	25,6	586	1636		6374,6	
9	Hardtberg . . . „ 59	87,000		14	218	961,6	549,7	511,4	14,7	11,6	386,4	1059	1322		1651,1	
10	Sieg . . . . „ 60	87,000		15	216	875,6	1973,1	34,4	—	7,6	461,4	1451	696		2890,6	
11	Thal . . . . „ 245	90,317		1	216	3,6	6189,6	—	—	—	33,1	345	1466		6192,2	
12	Elst . . . . „ 246	90,317		2	227	—	5806,7	1,6	—	—	49,6	435	1759		5808,3	
13	Nord . . . . „ 247	90,317		3	199	—	5224,6	1,6	—	—	52,6	399	1421		5226,2	
14	Saar . . . . „ 248	90,317		4	206	—	3877,6	4,1	592,4	7,6	87,6	1193	1261		4471,1	
15	Ilfeld . . . . „ 249	68,807		5	50	—	69,6	59,6	—	—	78,6	602	80		129,2	
	II. Gekuppelte Personenzug-Maschinen:															
16	Main . . . . „ 86	101,810		87	208	—	4569,6	81,6	—	—	185,6	2195	462		2811,6	
17	Mosel . . . . „ 86	101,810		88	158	—	2058,6	5,6	626,6	12,6	306,6	809	594		2770,1	
18	Lahn . . . . „ 87	101,810		89	266	—	95,6	77,6	731,6	18,7	494,6	2246	853		925,6	
19	Weser . . . . „ 88	101,810		90	294	—	78,6	12,6	31,6	4,6	111,6	4004	280		118,6	
20	Elbe . . . . „ 89	101,810		91	272	—	—	1023,6	—	14,6	523,7	1894	932		1037,6	
21	Escher . . . „ 90	101,810		92	250	—	33,7	55,7	1,6	61,6	163,6	3186	212		154,6	
22	Egge . . . . „ 91	101,810		93	240	—	855,1	115,6	736,6	56,6	374,7	1292	702		1763,6	
23	Rahrbach . . . „ 92	101,810		94	212	2,6	2171,6	4,6	12,6	7,6	71,6	1343	666		3496,6	
24	Baar . . . . „ 124	102,038		122	188	—	3348,6	2,6	—	17,6	56,6	1105	586		3362,6	
25	Deilbach . . . „ 125	102,038		123	93	—	—	—	—	116,6	113,6	1059	46		116,6	
	III. Gekuppelte Schnellzug-Maschinen:															
26	Diemel . . . . „ 84	93,537		153	127	98,6 32,6	3619,6 12,6	1,6	—	—	90,7 3,6	231	676		2719,6 44,2	
27	Lippe . . . . „ 85	93,537		154	283	195,1	4170,6	1,6	2,6	23,6	891,6	704	1315		4396,1	
28	Hamel . . . . „ 86	93,537		155	27	—	474,6	129,6	—	—	30,6	96	82		604,2	
29	Ober . . . . „ 112	93,537		114	15	—	422,6	—	—	—	9,6	48	53		422,6	
30	Werra . . . . „ 113	93,537		115	160	—	2907,6	—	1,6	—	64,6	261	1061		2999,6	
31	Fulda . . . . „ 114	93,537		116	314	477,6	5622,6	11,6	—	—	730,6	647	1066		6321,6	
32	Saale . . . . „ 115	93,537		117	219	249,6	3771,6	—	—	—	358,6	744	626		4021,6	
33	Ehle . . . . „ 116	93,537		118	174	—	4345,6	—	—	—	22,6	520	630		4345,6	
34	Haase . . . . „ 117	93,537		119	218	326,6	4231,6	—	—	—	319,6	385	1033		4557,6	
35	Donau . . . . „ 155	93,537		156	151	5,6	3276,6	1,6	—	0,6	79,6	324	690		3283,6	
36	Egge . . . . „ 170	93,537		157	105	—	6097,6	—	—	—	37,6	613	716		6097,6	
37	Düün . . . . „ 157	93,537		158	48	68,6	879,6	4,6	55,6	—	45,6	101	298		1007,6	
38	Elbe . . . . „ 158	93,537		159	248	64,6	5144,6	—	0,6	3,6	101,6	713	980		5212,6	
39	Ilter . . . . „ 159	93,537		160	332	490,6	4052,6	2,6	—	—	463,6	653	749		4534,6	
40	Möhne . . . . „ 160	93,537		161	157	93,6	5244,6	—	—	—	17,6	539	478		5338,6	
41	Nar . . . . „ 225	95,038		214	198	28,6	5831,6	—	—	4,6	321,6	505	678		5863,6	
42	Ether . . . . „ 226	95,038		215	227	136,6	3950,6	6,6	—	0,6	663,6	591	949		4094,6	
43	Elsch . . . . „ 227	95,038		216	173	136,6	2601,6	—	—	4,6	666,6	652	697		2741,6	
44	Molbau . . . . „ 228	95,038		217	149	39,6	4461,6	0,6	—	6,6	43,6	469	863		4507,6	
45	Meichsel . . . „ 229	95,038		218	237	2280,6	2750,6	0,6	—	3,6	200,6	452	994		5143,6	
46	Marthe . . . . „ 230	95,038		219	304	215,6	4121,6	1,6	—	—	416,6	218	1136		4348,6	
47	Speer . . . . „ 231	95,038		220	274	692,6	5816,6	1,6	—	—	75,6	431	1320		6209,6	
48	Reche . . . . „ 232	95,038		221	212	47,6	5936,6	—	—	—	155,6	406	973		5983,6	
49	Ocker . . . . „ 233	95,038		222	163	1684,6	3340,6	0,6	—	—	178,6	212	783		3025,6	
50	Minde . . . . „ 234	95,038		223	230	1443,6	2410,6	93,6	—	6,6	375,6	705	904		3953,6	
51	Ihm II. . . . „ 235	93,194		360	226	—	6489,6 6,6	25,6	—	—	34,6 2,6	662	626		6514,6 6,6	
52	Lech II. . . . „ 236	93,194		370	276	2072,6	3395,6	—	—	0,6	575,6	697	1156		5468,6	
53	Warm II. . . . „ 237	93,194		371	247	2681,6 4,6	2844,6 2,6	— 4,6	—	5,6	467,6 2,6	679	933		4933,6 10,6	
54	Prime II. . . . „ 256	93,194		372	310	2568,6	3729,6	1,6	—	—	585,6	594	1503		6289,6	
55	Ruhrort . . . „ 278	95,581		236	352	627,6	6549,6	—	—	6,6	709,6	647	1236		7183,6	
56	Walde . . . . „ 279	95,581		237	304	100,6	4287,6	1,6	—	—	80,6	501	967		4388,6	
57	Jahde . . . . „ 280	95,581		238	271	1108,6 120,6	6032,6 75,6	9,6	—	13,6	164,6 18,6	575	1758		6147,6 204,6	
58	Aller . . . . „ 281	95,581		239	185	1545,6	2068,6	—	—	—	154,6	39	984		3614,6	
59	Leine . . . . „ 282	95,581		240	227	1291,6	3786,6	—	2,6	—	205,6	444	951		5149,6	
60	Hoppke . . . . „ 283	95,581		241	220	146,6	4938,6	—	—	1,6	76,6	461	903		5086,6	

18. Durchschnittliche Gewichte der: Achsen.	19. Personenzüge.	20. Güterzüge.	21. Arbeits-Materialienzüge. Wagenachsen.	22. Beförderte Achsmeilen: allein.	23. als Zugmaschinen, mehr Vorspann gleicher Art.	24. als Hülfsmaschinen bei Steigungen. 1:100. 1:80. 1:30. auf 1 Meile reducirt.	25. als Hülfsmaschinen auf horizontalen Bahn.	26. auf fremden Bahnen.	27. von fremden Locomotiven.	28. Massenbeförderung auf 1 Meile: Personen- und Güter-Gewicht.	29. Gewicht: der Wagen.	30. der Locomotiven.	31. der Tender. Tonnenmeilen.	32. Brutto- im Ganzen.
												1,936,758	1,174,910	
												1,672,751	1,014,685	
												4,003,668	2,427,855	
												1,607,293	974,960	
												1,967,650	1,208,640	
												1,732,500	1,050,910	
												1,967,508	1,206,470	
												3,892,685	2,359,980	
												1,060,668	643,265	
												1,933,931	1,173,096	
												3,854,448	2,453,703	
												3,244,312	1,976,795	
												2,966,553	1,804,979	
												2,552,994	1,714,146	
												112,431	64,345	
												1,565,619	961,345	
												1,695,750	1,041,550	
												802,446	492,720	
												131,271	80 605	
												860,941	546,495	
												180,291	110,705	
												1,218,489	748,195	
												2,034,900	1,249,200	
												1,986,636	1,198,920	
												133,052	80,290	
												2,031,847	983,605	
												3,821,200	1,849,920	
												458,392	221,900	
												311,903	150,990	
												2,097,983	1,432,360	
												5,063,676	2,460,965	
												3,164,965	1,541,705	
												3,592,153	1,738,940	
												3,025,294	1,707,625	
												2,431,668	1,176,875	
												4,583,268	2,176,680	
												755,631	365,340	
												3,815,396	1,859,965	
												3,589,636	1,749,335	
												2,409,593	1,174,455	
												4,449 074	2 164,820	
												3,408,920	1,661 770	
												2,447,668	1,192,870	
												3,398,597	1,592,355	
												3,827,279	1,870,840	
												3,421,270	1,667,750	
												4,519,943	2,199,858	
												4,407,658	2,145,580	
												2,947,693	1 436,575	
												3,108,997	1,515,045	
												4,911,825	2,232,185	
												4,532,625	2,115,225	
												4,049,925	1,892,965	
												5,155,800	2,406,040	
												3,666,815	2,762,375	
												3,309,316	1,564,430	
												4,532,016	2,209,200	
												2,705,639	1,318,905	
												5,644,933	1,974,110	
												3,707,465	1,807,260	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
Gefahrene Meilen.		Durchschnittliche Belastung der Wagenzüge.								Verbrauch an Brennmaterial:					
		Personen.													
						Personen und Güter									
				Güter.		incl.	excl.								
						der Wagengewicht.									
		Anzahl.	Gesammt-Gewicht in Ctr.												
				Centner.											
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.						Anzahl der Dampfentwickelungen pro Ctr. Brutto-Last excl. der Wagenlast.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitszüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Anglasen und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
Centnermeilen.							Pf.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.
										(excl. Anheizen u. Stationiren.)					

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Laufende Nummer.
Klftr. Kohlen.		Thlr. Sgr. Pf.	Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Pf.	
250,147				210 22 6	145 15 2			282 12 7	605 8 4					1
321,033				218 7 11	238 24 1			338 20 6	877 4 4					2
428,375				178 4 —	72 3 3			289 4 8	615 10 5					3
360,116				205 29 —	74 6 2			238 5 6	263 8 6					4
296,796				418 26 —	123 6 5			407 5 11	780 27 7					5
288,869				174 18 6	322 20 7			185 14 8	661 5 11					6
359,899				152 3 7	70 22 6			334 4 8	786 26 3					7
384,743				170 14 4	63 20 11			470 10 6	739 5 —					8
359,378				151 20 9	249 21 3			196 22 3	292 20 1					9
325,643				191 19 3	160 27 9			211 9 10	322 15 7					10
361,492				150 9 —	48 20 6			332 19 8	760 15 5					11
360,603				167 28 7	68 15 —			223 9 5	731 16 4					12
306,346				138 14 1	85 11 1			474 23 3	933 12 —					13
361,628				185 2 9	60 20 2			238 17 3	297 24 5					14
52,180				41 1 7	18 28 5			189 10 4	305 12 6					15
399,235				226 25 3	71 16 2			282 20 10	309 4 —					16
343,653				111 9 3	34 20 2			270 4 11	744 9 5					17
245,167				199 — 3	84 22 10			228 — 4	458 2 2					18
278,149				197 18 6	62 9 8			238 17 3	331 28 4					19
319,420				189 8 —	63 6 7			228 7 —	331 26 5					20
256,865				173 28 9	55 23 10			209 15 5	502 8 7					21
191,626				167 — —	52 20 —			189 15 —	151 15 5					22
344,527				147 15 6	48 15 5			171 10 9	229 6 10					23
815,495				130 24 6	55 13 —			216 9 4	609 6 4					24
98,439				274 24 11	243 16 3			169 6 1	251 19 6					25
338,313				158 17 7	225 6 6			988 22 1	1,177 23 4					26
201,512				196 27 7	62 18 1			276 24 5	697 — —					27
39,780				2,102 26 8	2,340 22 6			556 25 1	729 6 4					28
59,623				1,469 8 6	1,548 7 4			193 17 1	734 25 2					29
296,756				111 10 —	36 6 4			407 11 4	1,085 19 9					30
531,505				220 15 7	233 28 7			258 10 5	348 15 7					31
254,828				82 24 1	139 19 1			170 16 10	606 24 5					32
281,013				483 6 8	1,193 3 6			228 9 6	591 23 2					33
556,974				154 11 6	157 3 2			266 2 2	751 19 8					34
309,762				1,690 29 3	676 6 9			210 8 4	354 25 3					35
987,576				195 24 3	441 10 5			290 25 3	894 26 4					36
73,252				2,980 22 3	621 5 8			162 21 8	525 4 —					37
301,499				181 27 6	188 8 —			280 26 10	598 8 1					38
291,407				177 25 7	237 16 2			233 25 11	299 21 6					39
325,062				556 7 —	1,166 15 6			434 2 10	577 — 2					40
427,060				144 27 —	116 12 8			343 9 5	1,332 16 10					41
373,775				157 28 7	50 7 5			341 25 11	1,264 6 6					42
388,149				130 11 4	37 28 11			328 23 8	648 17 2					43
815,189				103 20 4	32 20 11			710 29 11	1,813 2 6					44
417,190				225 17 3	270 4 3			223 20 9	763 19 8					45
352,273				141 28 6	44 25 —			307 18 9	1,004 20 4					46
439,541				150 19 2	95 21 10			272 29 11	669 17 11					47
422,700				147 15 6	51 17 11			254 24 9	880 15 2					48
291,564				171 3 2	526 6 7			187 8 8	881 10 9					49
272,836				158 2 6	49 3 4			296 8 11	874 28 2					50
466,889				157 7 9	49 17 10			276 14 4	743 6 5					51
503,080				192 1 6	69 9 6			535 11 4	998 9 2					52
449,870				184 3 —	107 13 2			413 — 11	757 29 8					53
527,638				220 10 —	106 14 3			346 7 10	687 12 3					54
645,332				244 28 —	91 22 4			279 8 4	805 7 4					55
558,301				169 21 —	161 14 7			227 10 9	611 15 3					56
475,302				188 17 1	60 14 3			317 — 7	736 14 1					57
391,856				129 21 10	40 17 11			1,024 28 10	1,303 9 6					58
396,894				157 28 7	87 25 4			339 7 1	1,158 25 3					59
384,049				153 2 6	136 14 4			261 8 1	824 5 1					60

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in maximo □-Meter.	4. in minimo	5. Laufende Nummer der Tafel I.	6. Anzahl der Fahrtage.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Gepäck- und Schnellzügen. (incl. Expreßgüter.)	8. von Personenzügen.	9. von Güter- und gemischten Zügen.	10. von Arbeits- und Materialien-Zügen.	11. als reservirte Maschinen-Meilen.	12. leer.	13. Manövrirdienst.	14. Reservedienst.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurückgelegten Wegmeilen. Summe von Col. 4—8.	17. Zahl d. geheizten Tage.
		Wagenachsen.				Meilen.						Stunden.				
61	Rhin . . . Nr.	194	85,121		242	241	209,1 1,388,1	190,1 3,636,2	22,4	—	38,7	331,4	304	1,476		395,8 5,075,8
62	Oelsnitz . . „	195	85,121		243	223	3,035,7	2,289,8	11,1	—	—	316,—	898	1,243		5,336,1
63	Wilrich . . . „	196	85,121		244	205	179,6 1,932,—	156,4 2,312,2	2,8	—	16,1	9,6 169,8	31	1,095		326,6 4,304,8
64	Tauber . . . „	197	85,121		245	226	2,864,2	3,043,1	0,1	—	—	272,1	205	909		5,908,4
65	Hübner . . . „	198	84,121		343	263	444,4	5,707,4	—	—	0,9	215,8	458	1,284		6,152,4
66	Oberaurach . . „	255	84,121		344	249	1,021,6	4,845,8	—	—	—	232,—	693	1,478		5,867,8
67	Herm. Meinhardt „	256	84,121		345	271	532,6	5,667,8	1,8	—	7,1	191,6	569	1,246		5,559,8
68	Rotz . . . „	257	84,121		346	284	1,267,4	5,265,2	2,3	—	4,2	240,8	800	1,704		6,558,4
69	Ilm . . . „	258	84,121		347	303	598,1	5,712,6	1,6	—	3,2	186,—	783	1,348		6,815,6
70	Mur . . . „	259	84,121		348	237	—	7,117,7	1,1	—	4,2	22,8	835	984		7,123,7
71	Nagat . . . „	260	84,121		349	306	620,8 2,868,2	377,8 2,959,3	—	—	5,6	75,8 228,8	91	1,201		997,— 5,333,7
72	Bergel . . . „	261	84,121		350	180	1,249,8	45,2 2,083,8	—	—	7,1	178,8	81	992		99,6 3,640,4
73	Breslt . . . „	262	84,121		351	302	67,2 1,738,4	62,1 2,245,4	7,2	—	5,1	7,2 225,2	13	1,241		129,1 3,996,4
74	Ba . . . „	263	84,121		352	268	230,8 2,097,2	81,2 3,399,1	8,4	—	9,2	51,8 217,2	72	1,592		331,4 5,813,2
75	Riga . . . „	264	84,121		353	236	—	6,465,8	—	—	—	20,2	904	796		6,485,8
76	Schwarza . . „	265	84,121		354	286	559,8	5,013,4	9,2	—	—	173,2	438	946		5,582,2
77	Bedyle . . . „	266	84,121		355	233	437,4	4,268,4	2,8	—	—	419,2	466	672		4,707,8
78	Wasg . . . „	267	84,121		356	238	—	6,760,4	8,—	—	—	38,1	721	898		6,760,4
79	Nahe . . . „	387	85,121		373	277	2,442,4	3,125,2	13,1	—	2,1	287,—	613	1,284		5,583,4
80	Weber . . . „	418	85,121		411	250	1,271,8	4,683,2	—	—	—	232,2	636	1,577		5,954,8
81	Leine . . . „	419	85,121		412	238	3,308,4	2,304,4	1,8	—	1,9	229,8	218	987		5,614,6
82	Mosel . . . „	420	85,121		413	244	3,803,8	1,988,1	—	—	—	244,4	478	954		5,792,4
83	Grime . . . „	421	85,121		414	320	540,8	6,426,1	2,8	—	—	177,4	311	1,735		6,967,7
84	Gurtz . . . „	422	85,121		415	284	485,4	5,473,8	—	—	—	117,8	727	1,130		5,959,2
85	Regnitz . . . „	423	85,121		416	231	—	7,227,1	—	1,6	—	7,4	778	986		7,228,8
86	Pleiße . . . „	424	85,121		417	248	—	7,849,1	—	—	—	33,6	846	1,068		7,849,1
87	Ilfter . . . „	505	87,100		488	250	361,8 1,993,2	307,6 3,544,2	7,2	—	22,8	20,2 219,4	17	1,003		668,8 5,578,8
88	Berefina . . „	506	87,100		489	288	700,2 2,736,1	425,8 4,658,1	12,8	1,2	18,8	92,8 274,2	32	1,536		1,126,8 7,411,8
89	Don . . . „	507	87,100		490	277	4,100,8	2,608,6	5,1	—	0,8	261,4 2,4	478	1,120		6,710,8
90	Dniepr . . . „	508	87,100		491	313	2,565,8	3,680,4	1,2	—	—	509,2	421	1,527		6,247,6
91	Duffa . . . „	509	87,100		492	300	3,221,8	4,104,4	663,8	—	—	513,6	178	1,140		7,989,8
92	Dwinow . . . „	510	87,100		518	272	2,586,2	3,682,—	693,6	3,6	—	504,2	187	1,051		6,966,4
93	Doubt . . . „	511	87,100		519	289	115,4	4,867,2	1,2	—	18,4	1,075,6	865	1,229		4,993,8
94	Dund . . . „	512	87,100		520	271	3,032,6	3,771,2	—	—	0,8	275,6	258	1,180		6,784,2
95	Garonne . . . „	513	87,100		521	344	—	6,867,2	—	—	—	25,2	975	916		6,867,2
96	Ilfter . . . „	514	87,100		522	367	3,238,—	4,127,2	7,2	4,2	—	597,4	339	1,208		7,368,—
97	Jagst . . . „	515	87,100		523	240	1,121,8	3,634,2	50,6	—	5,2	713,2	499	1,089		6,761,4
98	Ill . . . „	516	87,100		524	273	98,2	5,185,4	1,4	—	4,4	899,6	1,117	946		5,288,8
99	Kupbach . . . „	517	87,100		525	337	3,124,8	3,119,8	—	—	3,1	331,2	341	1,247		6,345,2
100	Lütha . . . „	518	87,100		526	354	1,174,4	4,565,8	2,4	1,2	3,8	223,6	739	1,460		5,745,6
101	Moskwa . . . „	519	87,100		527	280	569,4	5,302,4	1,6	—	—	145,8	814	1,109		5,889,4
102	Rema . . . „	520	87,100		528	223	1,734,8	4,676,8	—	—	—	482,6	211	940		6,410,8
103	Rirmes . . . „	521	87,100		529	223	2,746,1	2,971,8	—	—	—	881,1 3,6	380	959		5,717,4 9,6
104	Rll . . . „	522	87,100		530	252	77,8 328,2	5,234,1 110,8	42,6	—	37,1	230,2 100,4	24	1,237		5,441,6 468,6
105	Ruhr . . . „	523	87,100		531	220	1,052,8	4,070,1	12,6	3,6	19,1	252,2	26	1,453		5,158,1
106	Raab . . . „	524	87,100		532	188	237,6	5,008,2	—	—	2,2	71,6	656	893		5,343,6
107	Regen . . . „	525	87,100		533	190	1,269,4	4,072,6	—	—	—	438,4	209	761		5,441,6
108	Rhône . . . „	526	87,100		534	128	1,437,2 6,4	1,701,6	—	—	—	262,2	190	545		5,189,6 6,4
109	Saône . . . „	527	87,100		535	24	21,6 51,2	535,6 22,4	—	—	1,6	84,2 19,2	4	67		547,6 73,6
110	Somme . . . „	528	87,100		536	186	1,332,8 609,4	2,686,6 211,6	6,2	—	8,6	200,6 119,8	14	1,158		3,374,4 820,6
111	Sûz . . . „	529	87,100		537	151	1,792,4	2,397,2	—	5,6	3,8	192,2	32	879		4,099,8
	IV. Nutz-Sieg Personenzug-Maschinen:															
112	Thrsis . . . „	495	98,448		548	122	2,4	3,954,4	—	—	—	145,4	8	632		5,956,8
113	Tyne . . . „	496	98,448		549	150	—	5,034,8	—	—	—	50,4	6	775		5,034,8
114	Humber . . . „	497	98,448		550	135	—	4,099,8	—	—	—	73,8	3	621		4,099,8

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geleistete Achsmeilen:						Massenbewegung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, mehrere Maschinen gekuppelt waren.	als Hülfsmaschine bei Steigungen = 1:100, = 1:80, = 1:30.	als Hülfsmaschine auf Interpolatstr. Bahn.	auf fremden Bahnen.	leer fremden Maschinen.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto-
Wagenachsen.				auf 1 Meile reducirt.							der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	im Ganzen.
											Centnermeilen.			
												3,882,154	1,892,415	
												4,059,213	1,978,725	
												3,197,396	1,558,620	
												4,488,030	2,188,585	
												4,672,655	2,279,010	
												4,979,365	2,134,790	
												4,114,140	2,005,500	
												4,685,918	2,281,715	
												4,667,662	2,275,430	
												5,142,990	2,506,990	
												3,993,013	1,946,455	
												2,742,478	1,336,860	
												3,080,391	1,477,310	
												4,114,714	2,005,780	
												4,670,580	2,278,750	
												4,619,649	2,254,425	
												3,681,473	1,794,500	
												4,902,001	2,389,555	
												4,678,400	2,280,990	
												4,854,856	2,365,555	
												4,207,232	2,045,260	
												4,346,856	2,113,055	
												5,166,144	2,511,320	
												4,375,008	2,126,760	
												5,210,064	2,532,670	
												5,675,118	2,758,735	
												4,171,320	2,027,725	
												5,538,776	2,690,130	
												5,091,408	2,474,090	
												4,966,600	2,395,125	
												6,115,760	2,977,800	
												5,692,715	2,814,595	
												4,552,660	2,124,290	
												5,369,475	2,595,715	
												5,161,800	2,408,840	
												5,960,850	2,784,850	
												4,105,800	1,915,760	
												4,631,625	2,161,485	
												4,977,675	2,322,915	
												4,481,925	2,091,565	
												4,532,475	2,115,155	
												4,162,725	2,409,295	
												4,574,175	2,134,615	
												4,305,675	2,009,315	
												4,037,725	1,884,505	
												3,995,250	1,859,830	
												4,410,225	2,058,105	
												2,551,500	1,190,700	
												430,200	202,560	
												2,681,100	1,251,180	
												3,218,700	1,502,060	
												2,883,495	1,780,138	
												3,576,585	2,205,847	
												2,933,900	1,811,356	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Züge.					Zahl der Transportmittel pro 100 Wagenachsen excl. der Locomotiv.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.		Güter.	Personen und Güter			im	pro	für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialienzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Anglühen und den Vorfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
pro Zuglänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht der Personen- u. Güterzüge.		Anzahl der Wagen incl. excl. der Locomotive und Tender.	Wagengewicht.		Ganzen.	Nutzmeile.	(excl. Anheizen u. Stationiren.)					
Centnermeilen.				Brutto.			Pfd.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Laufende Nummer.
Klftr. Kohlen.		Thlr. Sgr. Pf.	Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Pf.	
364,472				167 20 10	53 16 7			963 16 4	1,185 3 5					61
455,796				186 21 1	183 3 7			937 15 3	898 11 1					62
387,845				143 19 4	44 29 7			1,332 10 8	1,147 5 6					63
455,859				172 28 11	859 20 3			927 18 5	559 16 8					64
423,295				185 — 1	94 2 1			930 13 5	892 22 2					65
395,661				175 7 10	54 19 3			957 22 —	797 17 3					66
407,304				188 17 1	59 14 1			956 23 2	718 10 7					67
449,107				197 18 6	62 9 6			971 8 1	706 27 3					68
456,125				210 25 3	65 14 9			995 15 10	796 17 4					69
493,469				164 27 4	52 — 3			958 19 —	807 3 10					70
480,034				143 10 3	45 6 2			1,351 12 11	1,463 29 11					71
564,356				397 7 6	500 2 7			537 11 3	781 9 4					73
589,700				140 16 9	44 9 10			979 13 —	1,258 28 7					73
498,803				186 14 6	58 26 4			709 24 4	1,046 24 7					74
397,362				164 6 6	54 11 8			419 10 —	588 19 9					75
518,257				199 — 3	68 12 10			397 3 10	754 24 6					76
426,075				162 3 10	175 13 —			388 13 5	439 18 2					77
426,720				165 18 3	52 6 10			951 7 10	828 — 9					78
447,332				195 15 10	96 20 —			368 28 6	761 13 7					79
374,981				177 13 1	55 28 9			959 24 10	783 28 11					80
374,083				162 19 6	159 25 —			300 18 6	569 2 9					81
368,102				169 23 6	181 — 7			246 29 10	841 26 5					82
408,244				222 20 —	70 6 8			284 1 10	591 16 6					83
418,048				187 18 6	62 9 8			332 17 1	734 10 6					84
537,523				160 22 1	50 20 9			343 23 10	707 7 9					85
567,385				174 17 —	54 12 8			394 10 4	817 8 8					86
420,866				173 26 9	54 25 10			723 26 4	1,039 8 5					87
559,762				300 12 —	63 6 —			675 2 1	892 10 2					88
450,782				224 22 1	198 27 10			230 29 9	466 16 8					89
558,815				317 23 10	73 25 7			343 10 5	363 14 11					90
580,469				208 23 6	107 11 11			348 — 1	368 18 9					91
512,759				189 8 —	95 21 1			340 11 10	295 16 1					92
448,851				201 2 10	66 17 7			338 11 3	552 2 —					93
403,532				211 29 9	175 1 11			357 5 9	558 23 7					94
497,085				169 23 6	54 18 4			321 3 4	500 13 10					95
498,858				185 23 7	105 — 9			319 26 10	381 4 8					96
396,314				167 — —	52 20 —			337 6 7	458 10 10					97
437,055				189 26 10	60 17 3			376 27 10	538 28 4					98
544,584				164 27 4	195 4 9			321 21 —	504 26 10					99
455,035				176 22 3	55 22 3			344 14 9	460 27 5					100
521,369				194 25 —	61 13 4			359 16 6	392 21 11					101
446,374				155 5 1	91 22 8			330 13 5	497 12 6					102
462,980				148 6 4	138 26 9			195 17 9	389 17 6					103
483,377				175 10 6	57 11 —			445 8 5	459 7 10					104
362,398				153 3 6	48 8 4			456 10 —	457 26 —					105
375,677				127 24 6	41 7 8			169 22 4	240 8 3					106
398,483				181 14 9	58 — 2			185 24 6	284 2 8					107
385,089				89 2 —	119 11 3			104 9 8	240 27 6					108
33,190				10 21 —	5 8 —			48 22 1	161 26 11					109
332,059				128 12 9	40 24 6			186 22 9	169 — 10					110
328,332				104 2 1	33 4 1			304 17 5	344 26 5					111
344,137				84 26 9	29 13 4			380 19 3	1,027 — —					112
366,918				104 11 3	40 11 1			322 19 4	662 16 8					113
363,028				86 29 4	36 17 7			221 16 2	1,038 18 3					114

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Laufender Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche: in maximo. □-Mtr.	Heizfläche: in minimo. □-Mtr.	Laufende Nummer der Tabelle A.	Anzahl der Radachsen.	Gefahrene Wegstrecken: von Gepäck- und Schnellzügen. (incl. Eilzüge.)	Gefahrene Wegstrecken: von Personenzügen. (incl. Eilzüge.)	Gefahrene Wegstrecken: von Güter- und gemischten Zügen.	Gefahrene Wegstrecken: von Militair- und Materialzügen.	Gefahrene Wegstrecken: als verunglückte Maschinen-Meilen.	Gefahrene Wegstrecken: leer.	Gefahrene Wegstrecken: Nutzbringende Stunden.	Gefahrene Wegstrecken: Reparaturen. Stunden.	Gefahrene Wegstrecken: auf fremden Bahnen.	Anzahl der zurückgelegten Kilometer. Summe von Col. 4—8.	Bahn, gefahrene Züge.
						Meilen.										
115	Trent . . . . Nr.	498	96,418	551	149	—	5,070,1	—	—	—	77,4	—	820		5,070,1	
116	Forth . . . . „	499	96,419	552	95	—	3,300,6	—	—	—	24,2	—	469		3,300,6	
117	Vulcan . . . . „	500	96,419	553	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
118	Mersey . . . . „	501	96,441	554	178	—	4,132,1	—	—	—	27,3	224	873		4,132,1	
119	Amur . . . . „	502	96,442	555	234	—	5,844,9	—	—	—	18,6	598	974		5,844,9	
120	Ganges . . . . „	503	96,443	556	168	—	4,265,1	—	—	1,9	33,1	800	728		4,265,1	
121	Indus . . . . „	504	96,444	557	143	—	3,740,9	—	—	—,1	69,4	219	679		3,740,9	
122	Euphrat . . . . „	669	96,469	665	171	—	3,515,2	1,7	—	2,2	53,9	356	675		3,587,0	
	V. Personenzug-Tender-Maschinen:															
123	Europa II. . . . „	5	83,401	357	274	—	3,469,1	593,2	—	14,7	258,1	1,140	1,266		4,067,1	
124	Wolga II. . . . „	6	83,401	358	228	—	1,621,2	3,3	—	3,2	53,4	2,051	1,093		1,628,4	
125	Meer II. . . . „	350	83,401	359	279	—	2,407,2	409,1	4,6	3,2	158,7	1,731	1,059		2,817,1	
126	Wolga . . . . „	298	83,401	356	236	—	1,913,2	19,1	—	—	110,1	2,435	907		1,933,4	
127	Thrin . . . . „	299	83,402	357	235	—	1,928,2	—	5,0	—	16,2	1,843	930		1,933,4	
128	Trina . . . . „	300	83,402	358	124	—	247,2	154,1	—	2,1	91,1	1,151	371		405,4	
129	Tiber . . . . „	301	83,402	359	160	—	—	1,218,0	—	—	85,0	1,430	253		1,218,0	
130	Ringig . . . . „	302	83,403	360	224	—	2,665,7	263,9	—	7,3	207,7	1,304	770		2,936,6	
131	Nette . . . . „	368	83,461	360	224	—	4,945,0	51,0	—	4,6	29,5	606	1,276		5,001,6	
132	Ober . . . . „	369	83,461	361	212	—	905,6	3,8	—	4,6	17,0	1,965	753		961,0	
133	Weser . . . . „	370	83,461	362	227	—	3,311,1	—	0,8	1,1	14,4	1,687	647		3,313,4	
134	Brefanie . . . . „	371	83,461	363	155	—	—	1,670,1	—	—	74,1	1,163	284		1,670,2	
135	Bauer . . . . „	372	83,462	364	244	6,4	1,543,8	492,0	16,3	29,3	610,1	1,649	915		2,087,2	
136	Nahmede . . . . „	373	83,462	365	215	—	2,749,4	10,4	—	—	78,1	963	1,224		2,759,8	
137	Selfe . . . . „	374	83,462	366	241	—	3,882,6	22,1	—	5,1	128,1	1,480	1,304		3,411,8	
138	Zanger . . . . „	375	83,462	367	240	—	0,4	780,4	—	9,8	60,3	2,706	256		770,2	
139	Rico . . . . „	376	83,462	368	278	—	—	2,195,8	—	3,0	111,4	1,433	443		2,198,8	
140	Arno . . . . „	530	85,420	538	215	—	1,300,4	25,1	—	—,1	10,9	3,011	853		1,329,4	
141	Adda . . . . „	531	85,420	539	212	—	1,721,0	10,3	4,1	6,4	124,1	1,536	1,178		1,742,4	
142	Valento . . . . „	532	85,420	540	232	—	1,5[illegible],4	172,1	—	0,7	115,0	1,229	915		1,709,4	
143	Darro . . . . „	533	85,420	541	213	—	1,287,1	5,0	2,1	—	38,1	1,775	904		1,294,4	
144	Ebro . . . . „	534	85,420	542	217	—	—	1,823,1	4,4	—	997,0	1,852	686		1,828,2	
145	Missouri . . . . „	535	85,420	543	230	5,0	3,4	57,1	—	1,7	32,7	2,485	224		74,4	
146	Mississippi . . . . „	536	85,420	544	225	—	2,805,4	879,0	—	1,2	84,1	1,030	736		3,685,4	
147	Niagara . . . . „	537	85,420	545	185	—	0,1	1,053,4	—	—	76,1	1,501	266		1,053,4	
148	Ohio . . . . „	538	85,420	546	167	—	2,802,4	1,0	—	—	11,4	1,037	488		2,803,4	
149	Tajo . . . . „	539	85,420	547	147	—	918,8	5,0	—	—	12,1	1,367	585		924,8	
150	Ebe . . . . „	706	85,470	666	40	—	340,4	—	—	—	3,0	374	134		340,4	
151	Helme . . . . „	707	85,470	667	50	5,0	—	478,4	—	—	29,0	336	135		484,4	
152	Mottlau . . . . „	708	85,470	668	49	—	58,1	—	—	13,1	25,0	506	62		71,2	
153	Passarge . . . . „	709	85,470	669	40	—	291,0	—	—	—	18,4	359	130		291,0	
154	Regnitz . . . . „	730	85,470	670	28	—	3,0	—	—	5,4	25,0	313	11		9,4	
155	Schlinge . . . . „	731	85,470	671	33	—	111,0	—	—	—	11,0	302	22		111,0	
	VI. Dreifach gekuppelte Güterzug-Maschinen:															
156	Elberfeld II. . . .	7	113,402	336	271	—	12,1	994,1	—	157,0	194,0	2,576	576		1,104,0	
157	Barmen II. . . . „	9	113,403	322	251	—	—	4,167,0	—	11,0	30,1	443	855		4,179,0	
158	Schwelm II. . . . „	11	113,403	323	282	—	135,1	2,353,1	—	87,0	447,2	1,647	1,067		2,479,0	
159	Hagen II. . . . „	12	113,403	324	207	—	132,0	1,983,2	—	686,0	868,0	2,049	712		2,102,2	
160	Witten II. . . . „	13	113,403	325	278	—	93,0	759,0	—	871,0	690,0	1,407	542		1,724,0	
161	Laspe II. . . . „	14	113,403	326	248	—	2,0	731,0	10,0	1,594,0	227,1	1,133	905		2,188,0	
162	Weiter II. . . . „	15	113,403	327	203	—	2,4	1,538,0	—	42,4	196,0	1,753	755		1,573,0	
163	Jerlohn II. . . . „	16	113,403	568	167	—	2,0	2,186,0	—	34,1	85,0	700	808		2,220,0	
164	Soest II. . . . „	17	113,403	328	254	—	—	2,122,0	—	22,1	93,0	1,601	950		2,144,0	
165	Bodenthorn II. . . „	18	113,501	329	238	—	14,4	5,107,0	—	6,4	103,0	403	690		5,127,0	
166	Neheimbeck II. . . „	46	113,501	330	276	—	46,4	2,464,0	2,0	103,0	60,1	1,297	1,018		2,616,4	
167	Hagen II. . . . „	47	113,501	331	272	—	315,4	3,0	—	877,0	250,1	3,097	289		1,196,4	
168	Crefeld II. . . . „	50	113,501	332	225	3,0	43,0	2,361,0	—	81,0	226,1	1,751	930		2,483,0	
169	Aprath II. . . . „	53	113,501	333	254	2,0	59,1	585,2	—	300,3	324,0	2,584	260		916,1	
170	Dornap II. . . . „	57	113,501	334	261	—	77,0	2,969,1	1,1	140,2	432,0	1,101	1,134		3,128,1	
171	Wilbert II. . . . „	118	113,701	335	216	—	80,0	1,695,2	—	643,1	850,0	1,192	971		1,779,0	
172	Neviges II. . . . „	119	113,701	337	260	—	2,1	1,247,0	7,0	135,4	336,0	1 142	895		1,383,1	
173	Kupfererch II. . . „	121	113,701	338	259	—	—	478,0	1,1	19,4	273,1	2,781	499		497,4	
174	Vierenhof II. . . „	122	113,701	339	272	0,1	43,0	2,630,1	16,0	593,1	593,0	443	1,121		3,219,1	
175	Krollen . . . . „	161	113,801	162	307	—	13,3	1,991,4	—	117,0	191,0	2,389	815		2,124,0	
176	Boenen . . . . „	162	113,801	163	261	—	54,0	257,0	—	750,2	288,0	1,879	653		1,063,1	
177	Bregell . . . . „	163	113,801	164	266	—	25,0	177,1	36,1	456,1	557,2	2 353	506		634,1	
178	Carlshafe . . . . „	164	113,801	165	235	—	37,4	177,0	1,4	226,1	336,4	2,579	213		442,1	
179	Dahlhausen . . . „	165	113,801	166	197	—	3,1	353,7	4,7	35,1	62,4	2 220	187		396,4	
180	Düssen . . . . „	166	113,801	167	245	—	18,4	2,101,2	—	98,4	158,1	1,018	1,051		2,118,4	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Gleise der				Geförderte Nutzmeilen:						Massenbewegung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Militair-Materialzüge.	allein.	als Zugmaschine, resp. Vorspann gebildet wurde.	als Hülfsmaschine bei Steigungen von 1:180, 1:150, 1:120.	als Hülfsmaschine auf kurzen Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto-
Wagenachsen.				auf 1 Meile gebracht.							der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	im Ganzen.
											Centnermeilen.			
											3,618,903	3,234,345		
											2,360,894	1,899,416		
											—	—		
											2,024,058	1,805,179		
											3,981,441	2,457,959		
											3,020,721	1,964,855		
											2,675,829	1,651,934		
											2,517,300	1,554,067		
											2,906,550	—		
											1,134,608	—		
											2,008,868	—		
											1,278,620	—		
											1,515,750	—		
											235,543	—		
											880,065	—		
											2,132,608	—		
											3,336,138	—		
											662,175	—		
											2,246,535	—		
											1,177,538	—		
											1,815,348	—		
											1,915,582	—		
											2,389,163	—		
											361,060	—		
											1,559,320	—		
											974,471	—		
											1,357,454	—		
											1,326,484	—		
											961,748	—		
											2,054,429	—		
											78,153	—		
											2,740,935	—		
											1,475,883	—		
											2,047,687	—		
											681,244	—		
											249,506	—		
											372,961	—		
											78,101	—		
											225,079	—		
											25,445	—		
											89,130	—		
											967,350	451,430		
											3,157,125	1,473,325		
											2,195,300	1,024,280		
											2,228,250	1,039,850		
											1,811,325	845,185		
											1,819,125	848,925		
											1,326,825	619,185		
											1,729,650	807,170		
											1,677,525	782,845		
											3,993,700	1,831,060		
											3,179,375	1,017,125		
											1,166,850	544,530		
											2,111,850	985,530		
											930,975	434,455		
											2,670,525	1,246,245		
											1,979,475	923,755		
											1,214,850	566,730		
											678,625	329,745		
											2,859,525	1,334,445		
											1,736,925	810,565		
											1,388,400	647,920		
											910,000	438,200		
											584,325	272,685		
											344,400	160,720		
											1,782,825	831,965		

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reduciert:		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.								Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.			Personen und Güter										
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht Personen u. Gepäck.	Güter.	incl. des Wagengewichts.	excl. des Wagengewichts.	Kosten der Transportvermittelung pro 60 m. Brutto-Last excl. der Nebenzüge.	für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialienzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangieren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren		
Centnermeilen.		Centner.					Pf.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Klg. Kohlen.	Klg. Kohlen.
295,936								103	20	4	39	29	3		
290,588								68	8	1	25	26	10		
—								—	—	—	—	—	—		
326,281								111	24	4	104	5	3		
432,704								155	26	—	55	11	10		
241,814								116	27	—	42	26	—		
255,809								98	3	4	36	25	9		
296,071								118	29	7	66	11	8		
278,289								190	19	9	72	3	10		
284,523								169	25	3	62	1	—		
306,122								209	14	1	100	7	8		
275,631								175	—	3	67	7	8		
279,263								163	15	7	51	17	1		
115,893								86	6	6	27	6	4		
196,756								111	10	—	35	3	4		
250,435								174	3	11	84	28	2		
238,864								162	26	—	49	4	8		
188,922								147	15	6	65	7	6		
270,060								170	23	7	84	27	5		
172,832								114	29	4	235	7	10		
245,425								269	22	1	61	10	8		
242,610								167	25	11	59	20	5		
259,905								175	7	6	139	20	1		
267,679								167	—	—	125	—	—		
242,597								144	22	—	66	1	4		
145,309								149	15	1	47	5	5		
237,143								150	8	10	82	—	8		
284,703								161	15	—	80	27	4		
179,117								148	6	4	46	22	3		
270,636								221	8	6	98	1	9		
149,632								167	20	5	120	29	9		
269,880								156	16	10	50	7	3		
134,349								127	21	10	40	17	11		
208,105								118	8	9	37	9	2		
116,407								102	8	7	32	7	2		
49,190								27	25	—	8	25	4		
52,841								54	23	9	10	29	2		
81,351								54	3	10	10	24	7		
40,864								27	25	—	8	23	4		
45,958								19	14	6	6	3	4		
25,818								16	—	1	5	1	5		
450,338								195	19	7	102	29	1		
409,314								174	19	7	64	9	5		
489,730								205	22	9	155	6	4		
436,088								206	19	10	65	5	3		
449,012								198	13	3	61	—	2		
390,745								173	17	—	57	—	8		
434,338								187	5	4	59	—	13		
398,732								116	6	1	36	19	5		
456,564								176	22	8	86	5	8		
574,119								207	10	9	65	11	10		
460,153								222	3	8	95	21	5		
391,742								189	8	—	59	20	8		
428,178								204	15	11	170	13	10		
398,549								176	22	8	55	22	3		
484,379								251	5	10	79	6	7		
504,155								162	24	9	87	33	11		
527,892								220	22	5	125	16	6		
398,118								203	5	6	84	14	4		
432,784								183	8	—	59	30	8		
447,879								215	18	7	73	11	1		
388,834								181	18	4	61	48	4		
406,184								150	2	9	61	15	4		
369,060								177	24	—	77	—	2		
181,788								137	2	4	45	6	11		
440,077								170	14	4	196	25	2		

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Lokomotivnummer.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
														115
														116
														117
														118
														119
														120
														121
														122
														123
														124
														125
														126
														127
														128
														129
														130
														131
														132
														133
														134
														135
														136
														137
														138
														139
														140
														141
														142
														143
														144
														145
														146
														147
														148
														149
														150
														151
														152
														153
														154
														155
														156
														157
														158
														159
														160
														161
														162
														163
														164
														165
														166
														167
														168
														169
														170
														171
														172
														173
														174
														175
														176
														177
														178
														179
														180

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche: in maximo □-Meter.	Heizfläche: in minimo □-Meter.	Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrtage.	Gefahrene Wegstrecken: von Courier- und Schnellzügen. (incl. Eilzüge.)	von Personenzügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	als bespannte Reserve-Maschine.	im.	Nutzbringend.	Reserve-dienst.	auf fremden Bahnen.	Anzahl der zurückgelegten Kilometer. Summa von Col. 4—8.	Zahl d. geleisteten Tage.
						Seilen.						Stunden.				
181	Glückauf . . . Nr. 167	112,331		168	270	—	33,2	310,4	4,2	173,2	518,6	2914	332		1321,2	
182	Hasten . . . „ 168	112,331		169	206	—	32,2	3253,4	6,2	652,2	644,2	98	1345		4054,2	
183	Kalbenfischen . „ 169	112,331		170	192	—	—	229,2	0,2	308,2	455,2	1517	264		603,1	
						52,2	109,2	134,4		23,2	4,2				323,4	
184	Morscheid . . „ 170	112,331		171	227	17,2	33,2	3256,2	1,2	11,2	214,2	381	1202		3321,2	
185	Melchede . . „ 171	112,331		172	230	—	4,2	221,2	0,2	124,2	135,2	3678	257		350,2	
186	Meinmann . . „ 172	112,331		173	266	3,2	28,2	1972,2	10,2	603,2	819,2	1018	1149		3617,2	
187	Olsberg . . . „ 173	112,331		174	258	—	195,2	135,2	—	367,2	586,2	2281	377		694,2	
188	Ohlig . . . „ 174	112,331		175	171	—	72,2	883,2	—	401,2	623,2	1426	399		877,2	
189	Petersburg . „ 175	112,331		176	297	4,2	56,2	497,2	0,2	133,2	290,2	3118	483		698,2	
190	Mannheit . . „ 176	112,331		177	122	—	—	179,2	—	33,2	144,2	1278	175		213,2	
191	Stuttgart . . „ 177	112,331		178	292	—	13,2	50,2	—	369,1	307,2	3443	319		434,1	
192	Ludwig . . . „ 178	112,331		179	23	—	—	46,2	—	—	35,2	237	56		46,4	
193	Weimar . . . „ 179	112,331		180	270	—	190,2	13,2	—	421,4	206,2	3496	250		625,2	
194	Wesseln . . . „ 180	112,331		181	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
195	Amsterdam . „ 181	112,331		182	186	—	50,2	317,2	—	383,2	307,2	2029	218		751,2	
196	Aschaffenburg . „ 182	112,331		183	74	—	—	20,2	—	13,2	40,2	897	58		33,2	
197	Kaiserslautern . „ 183	112,331		184	16	—	—	223,2	—	1,2	36,2	37	66		225,2	
198	Augsburg . . „ 184	112,331		185	283	10,2	106,2	178,2	0,2	726,2	906,2	3615	443		1023,2	
199	Bamberg . . . „ 185	112,331		186	19	—	—	277,2	—	—	2,2	10	98		277,2	
		4,2				1,2									4,2	
200	Basel . . . „ 186	112,331		187	280	1,2	90,2	452,2	—	444,2	625,2	2809	534		988,2	
201	Bingen . . . „ 187	112,331		188	263	—	4,2	4259,2	—	12,2	44,2	965	703		4277,2	
202	Beersum . . . „ 188	112,331		189	189	—	66,2	43,2	—	392,2	502,2	1861	312		508,2	
203	Bonn . . . „ 189	112,331		190	343	—	25,2	2379,2	—	247,2	349,2	881	949		2653,4	
204	Cobleng . . . „ 190	112,331		191	302	—	14,2	121,2	—	321,2	329,2	3646	346		467,2	
205	Creuznach . . „ 191	112,331		192	255	—	16,2	133,4	—	198,2	209,2	3698	239		348,4	
206	Darmstadt . . „ 192	112,331		193	361	—	10,2	1085,2	2,2	136,2	84,2	2114	825		1182,2	
207	Deut . . . „ 193	112,331		194	272	—	2,2	862,2	—	22,4	196,2	2251	688		957,2	
208	Düren . . . „ 194	112,331		195	272	—	8,2	62,2	—	382,2	264,2	3451	325		353,2	
		3,2									3,2				3,2	
209	Eisenach . . . „ 195	112,331		236	292	2,2	78,2	2215,2	—	1125,4	1080,2	230	1367		3421,2	
210	Ems . . . „ 196	112,331		237	321	23,2	206,2	154,2	—	507,2	788,2	3067	362		921,2	
211	Eschweiler . . „ 197	112,331		238	127	—	74,2	179,2	—	320,2	260,2	1335	156		433,2	
212	Gapen . . . „ 198	112,331		239	364	—	49,2	483,2	—	577,2	656,2	1990	554		1109,2	
213	Genf . . . „ 199	112,331		240	339	—	32,2	783,2	—	381,2	302,2	2058	461		1047,2	
214	Gera . . . „ 200	112,331		241	306	—	75,2	74,2	1,2	417,2	491,2	3197	390		570,4	
215	Glogau . . . „ 201	112,331		242	291	—	4,2	803,2	—	11,2	388,2	3002	333		818,2	
216	Görlitz . . . „ 202	112,331		243	364	3,2	43,2	1315,2	—	573,2	903,2	1005	1190		2226,2	
217	Göttingen . . „ 203	112,331		244	223	—	35,2	298,2	—	469,2	546,2	1467	237		803,2	
218	Haag . . . „ 204	112,331		245	289	—	16,2	611,2	—	587,2	141,2	2641	515		1215,2	
		174,2								282,2	2,2				817,2	
219	Holzminden . . „ 205	114,331		194	276	58,2	63,2	2157,2	—	105,2	151,2	660	1458		2394,2	
220	Hardberg . . . „ 206	114,331		195	300	—	3,2	1165,4	3,2	37,2	386,2	2438	731		1199,2	
221	Heidelberg . . „ 207	114,331		196	157	—	1,2	150,2	—	56,2	261,2	1679	186		208,2	
222	Halberstadt . . „ 208	114,331		197	258	—	22,2	2525,2	—	270,2	350,2	991	892		3617,2	
		2,2					14,2			16,2					33,2	
223	Jerxheim . . . „ 209	114,331		198	311	12,2	26,2	4439,2	—	165,2	270,2	856	1390		4894,4	
224	Kiel . . . „ 210	114,331		199	256	—	0,2	4032,2	—	—	44,2	230	946		4033,4	
225	Königsberg . . „ 211	114,331		200	251	—	255,2	72,2	—	517,2	985,2	2193	392		946,2	
226	Karlsruhe . . „ 212	114,331		201	285	—	120,2	492,2	—	390,2	562,2	2531	378		979,2	
227	Liegnitz . . . 213	114,331		202	330	—	23,2	1273,2	7,2	67,2	178,2	2207	557		1372,2	
228	Lendon . . . „ 214	114,331		203	240	4,2	31,2	803,4	—	427,2	654,2	1995	527		1333,2	
229	Mannheim . . „ 215	114,331		204	280	—	109,2	964,2	4,2	301,2	440,2	2334	449		1379,2	
230	Marienberg . . „ 216	114,331		205	220	—	8,2	285,4	15,2	23,2	245,4	2499	169		338,2	
231	München . . „ 217	114,331		206	236	—	56,2	1730,2	—	198,2	301,2	1389	681		1975,2	
232	Nürnberg . . „ 218	114,331		207	239	—	—	1980,2	—	12,2	169,2	812	1166		1999,4	
233	Prag . . . „ 219	114,331		208	232	—	17,2	1632,2	—	123,2	283,2	2224	736		1764,2	
234	Reichenberg . . „ 220	114,331		209	278	—	—	1461,2	8,2	21,2	32,2	2422	378		1491,4	
235	Rendsburg . . „ 221	114,331		210	347	—	30,2	174,2	—	24,2	101,2	4053	327		229,2	
236	Rotterdam . . „ 222	114,331		211	204	—	50,2	1694,2	41,2	539,2	823,2	366	1198		3324,2	
237	Schleswig . . „ 223	114,331		212	249	11,2	84,2	2079,2	4,2	732,2	716,2	327	861		3912,2	
238	Ulm . . . „ 224	114,331		213	361	17,2	58,2	2297,2	0,2	353,2	448,2	1236	845		3627,2	
239	Ulenborf . . „ 225	114,331		246	273	—	465,2	893,2	28,2	400,2	910,2	2143	537		1303,2	
240	Ulenburg . . „ 226	114,331		247	268	9,2	31,2	408,2	—	84,2	196,2	2750	369		533,2	
241	Wesenaar . . „ 270	114,331		248	301	8,2	88,2	1295,2	—	54,2	509,2	1948	999		2417,2	
242	Wesen . . . „ 271	114,331		249	250	—	63,2	418,2	—	538,2	608,2	1973	536		1010,2	
243	Wuhig . . . „ 272	114,331		250	258	—	10,2	1627,2	—	23,2	130,2	5368	783		1737,2	
244	Wützen . . . „ 273	114,331		251	303	—	98,2	703,2	—	562,2	901,2	2241	477		1292,2	
245	Zeuzth . . . „ 274	114,331		252	246	—	5,2	2032,2	—	360,2	486,2	859	528		2978,2	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Achsmassen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, mehrt Wagons gleicher Gattung.	als Zugmaschine bei Gefällen von 1:100, 1:80, 1:30,	als Schiebmaschine auf Bergstrecken.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto-
Wagenachsen.				auf 1 Meile erbracht.							der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	im Ganzen.
											Centnermeilen.			
												780,000	364,000	
												3,522,375	1,643,775	
												793,350	370,230	
												2,651,550	1,237,390	
												364,800	170,240	
												2,577,600	1,202,880	
												967,875	451,675	
												1,110,600	518,280	
												737,475	344,155	
												268,425	125,265	
												855,900	259,420	
												61,425	28,665	
												634,450	291,410	
												—	—	
												861,600	402,080	
												55,800	26,040	
												189,000	88,200	
												1,447,125	675,325	
												209,775	97,895	
												1,210,200	564,760	
												3,241,200	1,512,560	
												753,600	351,680	
												2,251,200	1,050,560	
												627,075	292,615	
												418,050	195,090	
												943,800	443,240	
												848,775	404,180	
												454,010	216,195	
												3,360,338	1,575,875	
												1,234,506	587,860	
												554,858	264,075	
												1,299,010	618,100	
												993,306	472,955	
												927,570	441,700	
												519,572	247,415	
												2,356,410	1,122,100	
												992,324	472,535	
												997,322	474,915	
												2,634,693	1,237,775	
												1,181,496	555,065	
												350,325	164,535	
												2,360,093	1,108,765	
												3,617,199	1,699,255	
												3,038,110	1,427,300	
												1,436,211	674,720	
												1,149,237	539,910	
												1,155,421	542,815	
												1,445,488	678,135	
												1,355,826	636,965	
												434,782	204,260	
												1,696,514	797,080	
												1,611,065	756,875	
												1,525,537	716,695	
												1,195,380	533,490	
												246,962	116,025	
												2,345,111	1,101,730	
												2,708,382	1,270,045	
												2,230,142	1,070,845	
												1,585,435	739,905	
												479,400	223,720	
												2,195,175	1,024,415	
												1,214,325	566,685	
												1,280,650	600,270	
												1,120,350	522,830	
												2,596,975	1,211,455	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt: Gewicht pro Bahnlänge. Centnermeilen.	pro Nutzmeile.	Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge. Personen. Anzahl.	Gewicht à Person 1½ Ctr. gerechn.	Güter. Centner.	Personen und Güter incl. des Wagengewichts.	excl. des Wagengewichts.	Kosten der Zugbeförderung pro 100 Ctr. Brutto-Last excl. der Arbeitszüge. Pf.	Holzverbrauch zum Anheizen im Ganzen. Cubikmeter.	pro Nutzmeile.	Verbrauch an Brennmaterial: für Personen- und Schnellzüge. (excl. Anheizen u. Stationiren.) Klogr. Kohlen.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialienzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten. Klg. Kohlen.	zum Anheizen und Stationiren. Klg. Kohlen.

49. im Ganzen. Klg. Kohlen.	50. pro Nutzmeile.	51. Kosten des verbrauchten Heizmaterials im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	52. pro Nutzmeile. Pf.	53. Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender — für Ersatzstücke: Material. Thlr. Sg. Pf.	54. Arbeitslohn. Thlr. Sg. Pf.	55. Generalkosten. Thl. Sg. Pf.	56. Summa. Thlr. Sg. Pf.	57. für die übrige Reparatur: Material. Thlr. Sg. Pf.	58. Arbeitslohn. Thlr. Sg. Pf.	59. Generalkosten. Thl. Sg. Pf.	60. Summa. Thlr. Sg. Pf.	61. im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	62. pro Nutzmeile. Pf.	63. Laufende Nummer.
369,055				106 21 1	123 15 8			227 28 7	423 27 3					181
427,190				212 27 9	67 4 6			755 9 7	883 28 9					182
216,240				126 19 3	39 28 2			492 29 7	749 21 3					183
458,376				157 28 7	64 18 1			389 13 6	779 20 8					184
374,841				208 1 7	80 16 5			317 10 11	597 5 1					185
356,796				224 6 3	88 3 5			466 21 11	888 3 1					186
294,500				179 15 9	56 19 6			270 16 1	710 3 5					187
245,835				118 29 7	37 15 9			527 9 1	1,158 17 2					188
363,808				206 19 10	68 5 8			359 3 5	733 26 1					189
161,552				84 26 9	20 23 2			367 10 5	829 21 4					190
361,403				237 29 5	75 1 6			407 10 6	621 12 —					191
38,420				1,231 15 9	1,074 19 7			70 16 -	268 15 1					192
376,410				222 18 —	161 16 6			285 21 6	449 14 8					193
—				1,365 — 10	1,067 1 6			68 29 10	573 2 10					194
369,774				129 12 9	40 24 6			275 28 11	991 — 10					195
45,902				1,088 5 6	344 10 8			346 13 10	281 3 11					196
39,250				2,042 15 —	1,118 23 7			142 21 4	485 3 8					197
321,798				196 27 7	143 1 6			263 24 3	430 17 4					198
38,570				1,398 8 10	493 6 —			104 12 9	436 10 6					199
380,354				208 6 7	62 12 7			337 7 4	573 15 3					200
518,151				183 — 1	63 21 5			282 9 5	456 — 4					201
220,183				131 15 4	54 17 2			554 28 10	1,101 12 10					202
412,835				169 3 7	56 15 10			248 14 10	580 25 1					203
421,966				217 26 4	111 25 —			264 21 10	479 18 8					204
334,698				177 12 1	55 28 9			249 21 4	465 14 5					205
372,518				181 18 4	65 8 3			254 8 7	687 15 11					206
327,165				189 8 —	59 20 8			209 1 9	351 9 8					207
312,155				157 22 9	179 17 8			239 2 6	388 5 8					208
466,586				203 5 6	64 2 4			916 18 4	915 22 2					209
401,293				223 10 9	70 13 3			258 5 11	575 2 6					210
199,700				1,074 7 9	256 23 1			149 7 —	361 27 4					211
372,784				183 21 —	59 9 6			299 14 4	429 26 2					212
344,584				166 9 1	52 13 5			287 11 8	615 20 10					213
377,872				212 27 9	67 4 6			242 24 7	301 11 5					214
350,300				202 — 7	70 25 5			235 — —	401 4 4					215
379,551				183 21 —	65 29 2			256 11 8	454 6 2					216
315,125				85 17 7	26 29 9			436 29 3	744 26 5					217
425,978				201 3 10	70 12 7			249 16 4	553 13 3					218
540,153				192 1 6	70 17 —			318 27 2	600 1 7					219
418,382				208 22 6	78 10 —			281 3 11	325 6 2					220
305,859				673 3 5	179 8 10			171 18 5	473 22 1					221
425,023				179 15 9	60 12 6			246 1 2	298 22 10					222
550,320				216 12 1	75 20 11			332 21 6	621 22 —					223
436,492				185 2 9	58 11 2			324 18 11	452 28 —					224
315,830				182 28 11	126 6 4			198 22 —	388 29 1					225
265,734				198 9 4	62 16 3			229 19 4	328 16 10					226
421,369				235 17 1	82 12 6			275 21 10	222 16 9					227
362,500				167 — —	52 20 —			266 19 —	700 16 11					228
381,216				194 25 —	61 13 4			284 — 11	385 3 8					229
245,145				160 22 1	158 7 4			312 16 11	479 21 9					230
379,650				164 6 6	53 17 1			229 29 1	376 28 8					231
290,830				166 9 1	52 13 5			253 6 3	553 23 9					232
455,595				182 9 3	57 14 10			218 3 5	362 23 7					233
302,170				193 12 3	94 26 8			235 23 4	419 27 2					234
332,111				241 13 7	77 25 5			273 10 8	147 26 1					235
332,925				183 21 —	62 8 6			243 9 11	298 7 6					236
449,606				175 7 10	54 19 3			795 — 7	912 11 1					237
416,666				181 18 4	57 8 3			232 4 10	379 — 3					238
460,224				189 28 10	86 14 9			207 29 —	368 25 5					239
375,476				186 14 6	58 24 4			230 2 2	428 21 9					240
502,855				215 10 5	151 14 10			248 7 9	331 4 8					241
363,880				172 28 9	55 11 1			230 11 —	357 20 2					242
328,515				212 14 7	197 7 8			253 — 8	445 29 10					243
405,596				264 13 6	134 14 9			251 17 7	569 14 6					244
404,009				266 17 4	239 23 7			316 4 8	488 16 3					245

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in maximo □'-Meter.	4. Heizfläche: in minimo.	5. Laufende Nummer der Tabelle 1.	6. Anzahl der Fahrtage.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Gueter- und Schnellzügen. (incl. Eilzüge.)	8. von Personenzügen.	9. von Güter- und gemischten Zügen.	10. von Arbeits- und Materialien-Zügen.	11. als ausgelaufene Kolonnen-Wagenachsen.	12. leer.	13. Nutzbringende.	14. Reparatur.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurückgelegten Kilometer. Summe von Col. 4—8.	17. Zahl d. geleisteten Tage.
						Meilen.						Stunden.				
346	Bensheim . . Nr. 275	114,013		253	257	—	94,5	568,1	1,6	332,7	443,4	2607	416		1017,7	
347	Bern . . . „ 276	114,013		254	254	—	193,8	1032,6	—	333,1	334,2	1826	602		1799,5	
348	Coburg . . . „ 277	114,013		255	232	—	89,6	2073,5	—	766,6	863,6	106	1044		2928,4	
349	Aalen . . . „ 310	113,070		278	240	—	4,4	3844,0	—	10,1	62,4	208	967		3856,9	
350	Cöslin . . . „ 311	113,070		279	275	5,2	48,2	2503,2	—	111,0	328,3	1397	938		2966,2	
351	Colberg . . . „ 312	113,070		280	230	—	—	3328,8	—	33,0	62,5	53	662		3329,3	
352	Conitz . . . „ 313	113,070		281	249	—	31,8	2241,0	—	318,3	400,8	1066	731		2583,4	
353	Dortrecht . . . „ 314	113,070		282	245	—	37,8	1309,3	—	291,6	511,4	1651	767		1637,9	
354	Dover . . . „ 315	113,070		283	198	—	274,6	1199,3	—	267,2	865,7	2160	669		1840,5	
355	Elbing . . . „ 316	113,070		284	300	1,2	118,8	2491,4	—	1185,8	1254,2	228	1069		3797,4	
356	Freiburg . . . „ 317	113,070		285	311	1,2	36,3	2216,2	3,6	6,4	69,4	1350	707		2255,3	
357	Fürth . . . „ 318	113,070		286	327	—	30,6	690,8	—	177,9	151,6	2332	503		1138,5	
358	Greifenstein . . „ 319	113,070		287	252	—	—	4005,3	—	14,9	148,1	181	992		4019,3	
359	Gent . . . „ 320	113,070		288	292	—	295,1	625,1	11,0	810,4	800,8	2732	696		1742,3	
360	Gewelsberg . . „ 321	113,070		289	282	—	3,4	2917,1	10,5	10,9	52,8	1604	734		2941,0	
361	Goslar . . . „ 322	113,070		290	300	—	—	1837,0	—	3,4	35,3	2215	1046		1840,9	
362	Greifrath . . . „ 323	113,070		291	295	—	589,7	8,9	—	1456,8	508,4	2390	299		3064,7	
								4,2		12,5					16,8	
363	Guben . . . „ 324	113,070		292	300	—	3,3	3333,9	—	4,2	71,4	175	1158		3241,3	
364	Hanau . . . „ 325	113,070		293	324	2,1	253,9	631,6	8,0	426,3	718,9	3009	418		1120,3	
365	Hildesheim . . „ 326	113,070		294	265	—	—	2937,4	—	20,2	127,8	199	1533		3046,7	
366	Hochfeld . . „ 327	113,070		295	279	—	7,0	2127,1	—	170,2	176,7	1953	805		2296,4	
367	Homberg . . „ 328	113,070		296	254	—	—	1492,4	—	58,1	74,4	2468	566		1550,4	
368	Kleinenbroich . . „ 329	113,070		297	262	—	17,6	2581,0	—	180,1	257,0	1172	985		2729,2	
369	Königsdf . . „ 330	113,070		298	168	—	—	2845,7	1,8	23,3	187,7	469	726		2870,8	
370	Leer . . . „ 331	113,070		299	231	—	—	3511,4	—	—	45,4	191	847		3511,4	
371	Luzern . . . „ 332	113,070		300	298	—	50,3	221,4	8,4	758,7	816,4	3608	438		1082,6	
372	Mainz . . . „ 333	113,070		301	248	—	2,0	4201,0	—	20,8	147,0	253	1198		4224,0	
373	Oberaffst . . „ 334	113,070		302	235	—	—	3925,4	—	82,6	101,4	456	919		4008,4	
374	Opoeln . . „ 335	113,070		303	267	—	31,2	3311,0	—	70,3	97,1	288	757		3413,6	
375	Osnabrück . . „ 336	113,070		304	252	—	85,2	1472,0	—	577,2	718,1	2267	625		2135,9	
376	Ohrdr . . „ 337	113,070		305	177	—	4,6	2909,3	1,9	32,0	181,1	363	785		2947,7	
377	Pyrmont . . „ 338	113,070		306	248	—	1,2	3342,9	—	32,2	52,3	408	1110		3376,4	
378	Potsdam . . „ 339	113,070		307	295	—	—	1901,7	2,0	55,4	263,0	1968	788		1963,1	
379	Aurora . . „ 340	113,070		308	262	—	—	2017,6	—	612,0	140,4	640	924		2629,3	
380	Alexandshausen „ 341	113,070		309	227	—	3,2	2348,4	—	235,0	344,0	696	624		3546,6	
381	Verbach . . „ 342	113,070		310	308	1,2	84,6	504,7	5,0	374,6	387,2	3059	417		960,5	
382	Rotenbach . . „ 343	113,070		311	247	—	4,6	2648,2	—	264,2	330,7	634	1581		2916,6	
383	Brandenburg . . „ 344	113,070		312	278	—	5,0	695,0	12,5	234,6	250,4	2121	444		949,2	
384	Bruchsal . . „ 345	113,070		313	281	23,1	55,4	4281,0	—	116,1	196,4	498	1080		4476,4	
385	Cannstatt . . „ 346	113,070		314	320	—	—	3255,2	—	70,0	163,4	250	832		3325,2	
386	Cottbus . . „ 347	113,070		315	304	—	2,0	1939,6	—	356,0	338,4	2885	605		1947,7	
						8,2	8,4	25,0		25,0	12,5				67,2	
387	Dietendorf . . „ 348	113,070		316	308	2,6	4,0	4751,0	—	11,1	148,3	386	1346		4770,4	
388	Ehingburg . . „ 349	113,070		317	280	—	97,1	2013,4	—	88,5	291,9	1563	1014		2199,5	
389	Hechheim . . „ 350	113,070		318	347	—	—	4118,1	—	11,0	32,4	331	950		4130,0	
390	Insbruck . . „ 351	113,070		319	275	—	7,4	3817,3	—	2,3	38,1	731	1381		3827,0	
						21,0	21,0	8,4							50,4	
391	Polen . . „ 352	113,070		320	269	7,0	9,0	3509,3	—	32,0	174,6	465	992		3708,6	
392	Ring . . „ 353	113,070		321	241	—	3,2	3634,9	—	38,7	48,3	468	797		3678,3	
						25,2	25,2	36,4		25,2	2,8				112,0	
393	„ 377	113,070		340	223	8,4	8,4	3660,4	—	9,2	139,1	315	1038		3715,6	
394	„ 378	113,070		341	249	—	87,6	1513,0	—	453,0	621,0	1314	708		2003,1	
395	„ 379	113,070		342	271	—	91,0	1745,3	—	286,0	733,1	1492	901		2123,4	
396	„ 380	113,070		374	231	—	3,3	2900,3	—	260,3	338,3	431	1119		3163,9	
397	„ 381	113,070		375	236	—	11,2	3005,4	—	56,2	134,1	705	711		3073,6	
398	„ 382	113,070		376	222	—	30,6	2784,4	—	49,1	103,7	930	941		3010,1	
399	„ 383	113,070		377	163	—	—	1520,6	—	87,6	109,6	971	453		1577,7	
400	„ 384	113,070		378	270	—	38,5	441,0	—	873,6	888,6	2060	627		1348,1	
401	„ 385	113,070		379	286	—	142,3	2483,6	3,6	230,3	226,3	1915	873		2856,7	
402	„ 386	113,070		380	284	—	14,6	5765,8	—	80,3	117,6	825	1333		5980,3	
403	„ 388	113,070		381	296	—	51,8	2150,0	—	67,3	249,1	1272	1248		2269,0	
404	„ 389	113,070		382	303	—	25,4	4553,8	—	150,0	189,2	302	1139		4729,4	
405	„ 390	113,070		383	275	—	33,8	249,0	—	810,1	377,7	2874	265		893,4	
406	„ 391	113,070		384	303	—	2,0	804,4	5,2	168,7	209,8	2263	493		1030,3	
407	„ 392	113,070		385	261	—	—	4520,3	—	10,3	118,3	41	940		4330,4	
								9,6		4,3	0,3				13,9	
408	„ 393	113,070		386	243	—	6,6	3742,4	0,2	62,4	211,8	593	851		3812,2	
409	„ 394	113,070		387	264	—	—	4235,4	—	74,1	178,0	79	681		4309,7	
410	„ 395	113,070		388	230	—	14,2	2948,4	—	17,4	100,1	107	697		2960,1	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Gefährdete Achsmeilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	alle.	als Zusammenfahrer, mehrer Serienzüge zusammen gerechnet.	als Güter- und gemischte Züge mit Personenbeförderung: 1:100, 1:200, 1:300,	als Güterwagenachsen auf bergigen Bahnen.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht. der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	Brutto- im Ganzen.
Wagenachsen.				auf 1 Meile reducirt.						Centnermeilen.				
												1.096.975	511.455	
												1.892.775	743.295	
												2.844.225	1.327.305	
												2.940.900	1.372.420	
												2.345.650	1.047.970	
												2.566.875	1.197.875	
												2.245.200	1.047.960	
												1.611.975	752.255	
												2.029.350	947.030	
												3.799.075	1.766.235	
												1.736.175	810.215	
												967.575	451.535	
												3.125.550	1.458.590	
												1.603.500	748.300	
												2.245.125	1.047.725	
												1.407.300	656.740	
												1.917.825	894.965	
												2.550.450	1.194.410	
												1.379.250	643.590	
												2.380.725	1.111.005	
												1.804.275	865.305	
												1.218.600	568.680	
												2.340.775	1.045.895	
												2.293.875	1.070.475	
												2.692.800	1.252.680	
												1.387.500	647.500	
												3.278.925	1.530.165	
												3.093.600	1.438.500	
												2.032.800	1.238.640	
												2.136.750	997.150	
												2.346.825	1.095.185	
												2.571.450	1.200.010	
												1.659.713	773.995	
												2.127.375	969.395	
												2.978.775	1.390.095	
												1.017.379	474.775	
												2.435.625	1.136.625	
												899.700	419.860	
												3.504.900	1.635.620	
												2.637.060	1.231.290	
												1.504.575	702.135	
												3.686.375	1.719.705	
												1.913.250	906.850	
												3.121.950	1.456.910	
												2.695.075	1.251.035	
												2.912.400	1.359.120	
												3.795.350	1.304.450	
												2.891.250	1.349.250	
												1.968.150	918.470	
												2.142.375	999.775	
												2.696.375	1.235.735	
												2.455.200	1.122.690	
												2.335.350	1.089.830	
												1.365.250	580.450	
												1.636.650	763.770	
												2.287.400	1.114.120	
												2.993.125	1.393.125	
												1.988.950	881.510	
												3.688.650	1.721.370	
												728.400	339.920	
												945.050	431.890	
												3.336.525	1.557.045	
												3.038.075	1.408.435	
												3.365.775	1.570.605	
												2.250.600	1.071.380	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.					Kosten der Transportverwaltung pro Ctr. Bruttolast excl. der Arbeitszüge.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.		Güter.	Personen und Güter					für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialienzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren.
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht à Person 1½ Ctr. gerechn.		incl. des Wagengewichts.	excl. des Wagengewichts.		im Ganzen.	pro Nutzmeile.	(excl. Anheizen u. Stationiren.)					
Centnermeilen.				Centner.			Pf.	Cubikmeter.		Kilogr. Kohlen.				Klg. Kohlen.	Klg. Kohlen.

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										Laufende Nummer.
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
312,648				199 21 1	61 29 5			230 13 7	256 13 9					246
393,865				963 25 3	140 28 8			292 8 5	589 26 11					247
439,681				161 13 —	50 27 4			933 23 11	1013 8 2					248
473,510				167 — —	53 23 8			243 6 3	331 1 2					249
434,176				222 11 3	195 25 5			275 15 3	425 29 2					250
376,178				160 1 3	50 14 2			781 11 6	1049 18 2					251
370,866				159 10 4	50 7 7			275 11 1	724 20 —					252
337,046				170 14 4	53 22 11			226 15 1	572 6 5					253
453,669				208 1 7	84 6 —			228 28 8	235 28 7					254
546,642				208 22 6	65 25 —			662 23 11	738 2 6					255
345,921				151 23 4	48 14 11			261 13 2	974 4 —					256
421,581				227 16 1	97 22 9			364 15 2	399 29 10					257
334,963				175 10 6	55 9			662 30 8	1020 20 8					258
451,020				203 5 6	64 2 4			277 20 4	414 9 —					259
380,122				196 6 9	61 26 6			260 22 10	277 1 2					260
431,916				207 10 9	65 11 10			288 9 4	376 25 5					261
458,928				305 8 1	64 22 1			291 5 4	394 21 5					262
400,979				452 27 10	66 7 3			418 29 6	771 3 7					263
378,791				225 13 6	71 3 —			276 1 8	291 9 9					264
370,899				156 19 10	58 5 3			550 7 7	544 28 8					265
442,736				194 4 1	61 6 9			258 15 8	362 26 10					266
364,042				204 17 3	64 15 6			259 24 7	289 28 6					267
421,367				196 6 9	68 12 8			343 1 3	679 18 10					268
384,751				179 14 10	236 11 9			139 19 4	452 13 —					269
316,822				153 23 4	48 14 11			186 7 4	588 2 7					270
289,654				200 12 —	63 6 —			312 26 1	398 25 7					271
391,800				172 17 —	54 25 8			459 6 7	609 29 2					272
378,008				163 15 7	65 19 7			208 23 2	558 9 2					273
336,161				144 1 1	45 12 9			1096 22 8	1215 1 8					274
401,084				206 19 10	75 23 8			234 10 4	295 4 8					275
344,527				122 4 10	38 25 3			344 26 4	768 25 9					276
398,009				172 17 —	55 15 8			246 29 7	658 25 —					277
374,884				205 8 1	67 10 1			277 1 2	291 17 4					278
371,486				140 16 9	44 9 10			243 22 6	714 28 8					279
417,482				195 6 6	382 15 1			232 16 7	377 24 —					280
363,535				214 9 6	67 17 8			319 12 9	356 24 8					281
440,746				181 21 1	78 28 —			419 8 7	416 26 8					282
400,953				207 10 9	74 6 10			256 21 8	312 5 1					283
439,948				195 15 10	61 19 11			1160 24 4	1129 7 5					284
441,366				153 2 6	50 23 3			247 26 7	509 2 2					285
396,025				211 16 —	71 21 4			263 20 5	371 12 11					286
542,076				186 14 6	58 24 4			321 14 11	552 12 8					287
485,300				203 16 1	173 24 6			273 28 10	441 23 10					288
379,830				251 28 —	54 29 1			329 5 5	559 22 1					289
534,671				191 10 7	66 10 5			248 20 4	456 12 11					290
460,465				187 5 4	61 9 4			380 23 10	568 21 7					291
375,471				179 24 8	199 7 —			255 19 11	260 17 10					292
466,557				286 2 7	79 19 8			487 — 6	882 11 10					293
413,938				175 7 10	56 18 5			269 18 8	625 2 8					294
438,998				195 20 10	162 4 5			242 28 8	357 1 1					295
400,490				160 22 1	53 18 5			304 10 10	562 6 6					296
407,814				164 6 6	51 3 8			246 4 10	578 16 3					297
382,032				159 5 —	58 24 11			332 2 7	564 15 8					298
338,085				118 12 1	35 23 1			322 4 11	768 28 —					299
465,082				194 4 1	62 28 3			238 9 2	240 6 6					300
490,809				213 2 11	80 22 10			229 8 6	191 9 —					301
488,187				1480 8 2	67 27 8			235 21 3	342 23 4					302
399,817				236 9 6	142 17 9			235 24 5	506 2 3					303
478,504				265 11 7	65 14 9			545 20 1	671 10 4					304
361,483				191 10 7	60 10 5			242 24 9	412 26 4					305
359,740				210 4 5	66 8 2			250 20 7	325 28 6					306
429,290				194 15 1	128 — 8			302 17 10	662 27 6					307
415,812				169 2 7	76 29 9			363 7 7	595 29 1					308
463,158				183 21 —	57 25 —			486 — 1	818 1 1					309
335,512				160 1 3	50 14 2			276 7 10	602 14 6					310

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche in m. □-Meter.	4. in mittlerer.	5. Laufende Nummer der Tabelle I.	6. Anzahl der Achsen.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Gepäck- und Schnellzügen.	8. von Personenzügen.	9. von Güter- und gemischten Zügen.	10. von Arbeits- und Materialien-Zügen.	11. als reguläre Ersatz-Maschinen.	12. Summe.	13. Zur Verfügung.	14. Reserve.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurückgelegten Kilometer. Summe von Col. 4—8.	17. Zahl d. geleisteten Zug-Stunden.
						Meilen.						Stunden.				
311	Nr. 396	113,04		389	219	—	17,0	3295,1	—	67,0	193,0	160	741		3390,0	
312	„ 397	118,84		390	234	—	1,0	2768,0	—	48,0	99,0	283	1234		2816,0	
313	„ 398	113,04		391	236	—	1,0	2375,0	—	189,0	253,1	1219	853		2467,0	
								232,1							232,1	
314	„ 399	113,44		392	252	4,0	9,0	2967,0	4,1	17,0	136,0	1869	748		3000,0	
315	„ 400	113,04		393	303	—	70,0	4731,0	9,0	315,0	188,0	1130	1380		3133,0	
316	„ 401	113,04		394	325	—	20,0	1734,0	8,1	868,0	227,0	755	996		3021,0	
317	„ 402	113,04		395	243	—	2,0	3410,0	—	215,0	295,0	490	986		3028,0	
318	„ 403	113,04		396	247	—	74,0	3865,0	—	93,0	308,0	663	1229		3831,0	
319	„ 405	113,04		418	279	—	—	4843,0	—	—	11,0	373	1345		4843,0	
						44,0	44,0	30,0		60,0	2,1				180,0	
320	„ 406	113,04		419	253	14,0	16,0	4310,0	—	20,0	91,0	431	1226		4202,0	
321	„ 427	113,04		420	274	—	—	4251,0	2,0	123,0	174,0	569	887		4377,0	
322	„ 428	113,04		421	282	—	—	3270,0	12,0	387,0	513,0	601	777		3770,0	
323	„ 429	113,04		422	297	—	40,0	2997,0	5,0	724,0	807,0	476	1557		4787,0	
324	„ 430	113,04		423	316	—	2,0	4443,0	—	177,0	268,0	591	1052		4622,0	
325	„ 431	113,04		424	272	—	—	4560,0	—	75,0	216,0	172	1234		4636,0	
326	„ 432	113,04		425	286	—	42,0	3247,0	—	23,0	70,0	1650	805		3313,0	
327	„ 433	113,04		426	277	—	19,0	3240,0	—	208,0	389,0	718	1368		3474,0	
328	„ 434	113,04		427	269	—	—	3225,0	—	417,0	519,0	693	934		3648,0	
329	„ 435	113,04		428	268	—	3,0	2981,0	9,0	771,0	693,0	765	893		3665,0	
330	„ 436	113,04		429	281	—	—	4964,0	—	—	35,0	63	825		4964,0	
331	„ 437	113,04		430	294	—	115,0	745,0	—	318,0	587,0	2979	283		1779,0	
332	„ 438	113,04		431	219	—	—	4055,0	—	—	16,0	332	1023		4059,0	
333	„ 439	113,04		432	306	—	225,0	28,0	7,0	1039,0	1362,0	2619	520		1920,0	
334	„ 440	113,04		433	288	—	88,0	3417,0	—	40,0	79,0	1305	1212		3496,0	
335	„ 441	113,04		434	243	—	—	3938,0	—	89,0	198,0	864	1016		3927,0	
336	„ 442	113,04		435	240	—	8,0	2989,0	—	35,0	105,0	837	969		4051,0	
337	„ 443	113,04		436	240	—	4,0	3916,0	—	30,0	85,0	983	854		4007,0	
338	„ 444	113,04		437	241	—	8,0	4010,0	5,0	3,0	169,0	827	911		3935,0	
339	„ 445	113,04		438	262	3,0	44,0	3442,0	—	91,0	136,0	387	1003		4114,0	
340	„ 446	113,04		439	306	—	—	4723,0	—	407,0	540,0	731	1440		2894,0	
341	„ 447	113,04		440	253	—	62,0	3059,0	—	10,0	59,0	102	1004		4740,0	
342	„ 448	113,04		441	251	—	21,0	489,0	1,0	221,0	379,0	662	1025		3144,0	
						21,0	21,0			62,0	4,0				589,0	
343	„ 449	113,04		442	291	7,0	7,0	4508,0	—	23,0	70,0	479	1974		4543,0	
						12,0	18,0	381,0		1903,0	12,0				1523,0	
344	„ 450	113,04		443	267	4,0	8,0	1144,0	—	432,0	85,0	584	1209		1590,0	
345	„ 451	113,04		444	303	—	9,0	1250,0	3,0	487,0	152,0	2287	612		1748,0	
346	„ 452	113,04		445	278	—	2,0	3613,0	—	363,0	323,0	962	1255		3969,0	
								212,0							212,0	
347	„ 453	113,04		446	264	—	25,0	3509,0	—	7,0	124,0	788	946		3632,0	
348	„ 454	118,04		447	251	—	10,0	4139,0	—	9,0	120,0	885	924		4158,0	
349	„ 455	113,04		468	287	—	563,0	603,0	—	260,0	973,0	2715	459		1427,0	
350	„ 456	113,04		469	294	—	38,0	2504,0	3,0	346,0	432,0	1440	1146		3692,0	
351	„ 457	113,04		470	240	—	—	4076,0	—	48,0	118,0	147	1065		4734,0	
352	„ 458	113,04		471	266	—	41,0	2803,0	—	291,0	475,0	1484	953		3195,0	
353	„ 459	113,04		472	304	—	—	3186,0	5,0	899,0	956,0	705	865		3099,0	
354	„ 460	113,04		473	304	—	69,0	2228,0	12,0	445,0	757,0	1652	1094		3735,0	
355	„ 461	117,04		474	270	—	18,0	2983,0	5,0	420,0	673,0	757	1063		3427,0	
356	„ 462	113,04		475	266	—	—	5056,0	—	1,0	33,0	54	1060		5058,0	
357	„ 463	113,04		476	257	—	0,5	1653,0	—	58,0	125,0	2308	501		1732,0	
358	„ 464	113,04		477	267	—	—	4427,0	—	84,0	40,0	589	1073		4462,0	
359	„ 465	113,04		448	301	8,0	6,0	3672,0	—	1239,0	786,0	106	1332		3921,0	
360	„ 466	113,04		449	292	0,4	43,0	3308,0	—	778,0	752,0	99	1259		4221,0	
361	„ 467	113,04		450	268	—	—	4427,0	—	10,0	55,0	648	803		4438,0	
362	„ 468	113,04		451	307	8,0	38,0	3734,0	—	108,0	250,0	1572	934		3887,0	
363	„ 469	113,04		452	244	—	—	3536,0	—	1,0	13,0	417	1208		3518,0	
364	„ 470	113,04		453	276	—	—	3330,0	1,0	425,0	520,0	543	990		3763,0	
365	„ 471	113,04		454	292	—	—	4206,0	—	4,0	87,0	172	1055		4210,0	
366	„ 472	113,04		455	309	—	108,0	4297,0	10,0	60,0	55,0	1448	1095		3186,0	
367	„ 473	113,04		456	264	—	47,0	4619,0	—	20,0	78,0	76	567		4638,0	
368	„ 474	113,04		457	275	4,0	—	2885,0	—	109,0	275,0	845	1128		3046,0	
369	„ 475	113,04		458	282	—	13,0	5113,0	—	—	23,0	71	626		5113,0	
370	„ 476	113,04		459	235	—	18,0	3499,0	—	90,0	145,0	216	876		3803,0	
371	„ 477	113,04		460	252	—	7,0	4325,0	—	37,0	74,0	95	609		4384,0	
372	„ 478	113,04		461	267	—	17,0	3643,0	—	54,0	187,0	833	1025		3706,0	
373	„ 479	113,04		462	251	7,0	—	2302,0	—	1106,0	829,0	276	1163		3551,0	
374	„ 480	113,04		463	296	—	1,0	4966,0	9,0	2,0	67,0	169	1233		4506,0	
375	„ 481	113,04		464	235	8,0		3980,0		23,0	173,0	638	1042		3920,0	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Beförderte Achsmeilen:						Wasserbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialzüge.	allein.	als Zugmaschine, mehr Verkehr gehabt wurde.	als Zugmaschine bei Steigungen 1:100, 1:90, 1:30.	als Zugmaschine auf ebenerer Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto-
Wagenachsen.				auf 1 Meile reduzirt.							der Wagen.	der Locomotiven.	der Tender.	im Ganzen.
											Centnermeilen.			
												2.626.125	1.225.525	
												2.188.250	1.021.230	
												2.039.775	951.895	
												3.345.475	1.094.515	
												3.483.775	1.139.095	
												3.144.250	1.000.650	
												2.955.050	1.369.690	
												3.104.925	1.448.965	
												3.699.800	1.699.250	
												3.308.584	1.523.090	
												3.444.092	1.599.095	
												3.255.460	1.499.225	
												3.477.076	1.601.595	
												3.667.912	1.689.170	
												3.687.748	1.698.305	
												2.571.460	1.184.215	
												2.936.716	1.352.435	
												3.162.816	1.456.560	
												3.430.000	1.575.000	
												3.799.216	1.749.085	
												1.342.232	618.345	
												3.088.064	1.420.740	
												2.023.880	932.050	
												2.718.232	1.251.840	
												3.120.636	1.437.135	
												3.159.616	1.454.810	
												3.110.576	1.432.420	
												3.115.620	1.434.825	
												3.230.760	1.487.850	
												3.389.840	1.551.900	
												3.648.000	1.680.000	
												2.830.316	1.303.430	
												3.505.728	1.614.480	
												1.273.856	586.615	
												1.444.912	665.420	
												2.456.624	1.131.340	
												2.855.296	1.314.985	
												3.253.420	1.497.825	
												1.824.836	840.385	
												2.375.456	1.093.960	
												3.676.576	1.693.160	
												2.782.968	1.281.630	
												3.075.948	1.415.555	
												2.670.108	1.229.655	
												3.040.008	1.400.280	
												3.871.384	1.782.965	
												1.396.632	643.190	
												3.437.480	1.583.050	
												3.531.375	1.647.975	
												3.714.900	1.733.620	
												3.371.550	1.573.390	
												2.353.425	1.098.265	
												2.648.700	1.236.060	
												3.212.775	1.499.295	
												3.325.725	1.551.905	
												2.431.275	1.134.595	
												3.538.550	1.651.230	
												2.491.800	1.162.840	
												3.883.800	1.798.440	
												2.811.750	1.312.150	
												3.796.025	1.770.825	
												2.930.500	1.362.900	
												3.285.825	1.533.385	
												3.467.700	1.615.260	
												3.070.275	1.432.795	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.					Kosten der Transportvermittelung pro 6 Pf. Briefporto excl. der Arbeitslöhne.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.			Güter, Personen und Güter incl. excl. der Wagengewicht.			im Ganzen.	pro Nutzmeile.	für Personen- und Schnellzüge. (excl. Anheizen u. Stationiren.)	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialienzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten	zum Anheizen und Stationiren
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht à Person 1½ Ctr. gerech.	Centner.			Pf.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.
Centnermeilen.															
333,138															
425,572															
555,331															
333,821															
546,645															
448,017															
404,981															
481,395															
561,316															
533,114															
447,494															
406,519															
603,841															
493,864															
482,058															
422,976															
410,535															
401,487															
479,506															
523,222															
386,151															
441,497															
401,431															
519,297															
388,417															
418,544															
440,407															
458,108															
450,504															
500,972															
493,088															
430,107															
503,151															
444,576															
416,329															
499,698															
475,546															
423,464															
423,386															
499,033															
537,854															
573,039															
496,673															
512,152															
464,404															
529,871															
424,738															
485,082															
497,901															
433,802															
475,199															
462,979															
432,643															
509,523															
493,992															
516,418															
495,193															
483,285															
530,516															
461,140															
533,068															
487,253															
466,765															
486,921															
466,023															

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten der verbrauchten Heimatmittel		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Locomotivnummern.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
				152 11 7	48 1 9			1,332 25 7	1,075 10 7					311
				162 24 9	58 10 6			190 10 5	242 16 —					312
				157 7 9	49 17 10			458 29 1	761 8 4					313
				196 6 9	63 26 6			223 4 6	142 27 9					314
				226 — 11	120 23 2			241 16 9	309 1 6					315
				201 12 11	134 28 1			258 27 10	484 4 6					316
				169 3 7	63 9 9			302 10 3	711 29 1					317
				176 1 11	155 11 1			227 27 —	499 23 —					318
				194 4 7	61 6 9			243 19 4	326 26 —					319
				176 1 4	109 10 7			426 8 11	756 5 —					320
				190 19 9	60 23 5			236 11 8	620 7 1					321
				196 6 9	61 26 6			251 14 2	530 5 11					322
				210 6 1	96 23 5			246 1 10	502 26 7					323
				283 27 —	89 16 —			243 5 6	587 — 11					324
				178 24 10	56 11 11			246 4 6	485 24 3					325
				207 10 9	65 21 10			234 22 9	127 14 6					326
				193 22 4	60 23 7			253 14 7	511 4 9					327
				187 5 4	59 — 13			232 5 1	392 8 8					328
				186 14 6	58 24 4			231 28 —	167 24 3					329
				195 15 10	69 7 —			231 6 8	233 3 6					330
				204 17 3	64 15 6			236 1 5	244 6 4					331
				152 11 7	48 1 9			192 28 9	233 26 11					332
				212 27 9	67 4 6			241 1 9	132 13 3					333
				200 12 —	70 1 5			239 9 6	263 12 7					334
				165 2 7	53 16 4			191 12 11	234 22 —					335
				167 — —	52 20 —			191 12 —	233 27 2					336
				167 — —	52 20 —			190 18 5	311 9 8					337
				167 20 10	52 26 7			246 29 3	463 25 3					338
				182 9 3	57 14 10			235 15 6	349 6 5					339
				212 27 9	69 4 6			254 9 4	488 20 1					340
				176 1 4	56 26 5			218 12 11	469 2 —					341
				174 19 7	62 2 10			209 1 7	357 26 7					342
				348 25 5	84 13 6			352 28 11	676 22 8					343
				185 22 7	74 27 5			430 27 2	728 21 11					344
				210 25 1	65 14 9			256 24 11	872 16 3					345
				197 15 9	76 10 2			238 10 7	310 28 7					346
				183 21 —	58 28 —			324 16 6	440 23 7					347
				1 427 9 3	70 17 10			301 27 —	441 24 3					348
				190 21 1	88 28 5			328 8 11	475 14 11					349
				204 17 3	64 15 6			241 28 6	380 24 10					350
				167 — —	52 20 —			225 6 6	293 20 9					351
				185 2 9	58 11 2			222 — 3	285 5 1					352
				211 16 —	66 27 4			278 25 8	477 26 —					353
				222 17 3	89 5 7			283 27 3	473 25 6					354
				187 26 3	63 23 10			259 23 10	553 20 10					355
				185 2 9	62 — 9			238 15 11	302 14 8					356
				179 24 10	56 11 11			239 14 10	407 25 6					357
				185 22 7	58 17 9			210 10 —	179 4 3					358
				209 15 4	66 1 7			211 23 7	815 10 —					359
				203 5 6	64 2 4			656 18 6	822 5 5					360
				186 14 6	59 24 4			360 8 11	490 19 2					361
				228 2 9	83 24 1			270 4 1	222 16 7					362
				141 28 6	64 18 11			227 27 6	546 6 11					363
				152 1 6	60 17 —			217 27 4	469 27 —					364
				182 9 3	59 20 6			223 21 3	384 18 9					365
				210 — 4	70 22 1			250 4 8	259 8 11					366
				183 21 —	62 28 —			633 18 5	980 1 10					367
				191 20 7	90 18 11			220 6 11	355 4 8					368
				203 5 6	64 2 4			815 27 11	817 17 8					369
				156 16 10	49 11 3			1,000 2 3	1,032 23 10					370
				203 5 6	64 2 4			584 — 4	956 4 9					371
				195 22 7	60 18 9			322 3 4	334 1 1					372
				195 15 10	61 20 11			1,100 23 8	1,014 13 8					373
				199 — 3	62 22 10			326 13 9	135 25 —					374
				163 15 7	51 17 1			232 15 3	990 19 8					375

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Locomotiven.	Heizfläche: a. minimum □-Meter.	Heizfläche: b. maximum □-Meter.	Laufende Nummer der Tabelle 4.	Anzahl der Fahrtage.	Gefahrene Wegstrecken: von Courir- und Schnellzügen.	von Personenzügen.	von Güter- und gemischten Zügen.	von Arbeits- und Materialien-Zügen.	die vorgelegte Meilen-Maschine.	leer.	Kanzleidienst.	Reservedienst.	auf fremden Bahnen.	Summa von Col. 4—8.	Anzahl der zurückgelegten Kilometer.	Jahr d. gelieferten Lok.
						(incl. Extrazüge.)						Stunden.					
376	Nr. 482	113,251		465	305	—	—	5,245,1	—	45,0	133,1	421	578		5,291,0		
377	„ 483	113,251		466	273	—	—	4,796,0	—		13,0	54	822		4,796,0		
378	„ 484	113,251		467	290	—	111,0	1,480,1	—	674,0	307,0	1,068	810		2,295,0		
379	„ 485	113,251		478	262	—	7,0	3,972,0	—	56,0	127,0	475	944		4,035,1		
380	„ 486	113,251		479	286	—	2,0	3,386,0	—	516,0	623,0	453	1,141		3,903,1		
381	„ 487	113,251		480	295	—	19,0	2,534,0	—	234,0	178,1	1,430	1,050		2,788,1		
382	„ 488	113,251		481	243	—	—	4,892,0	—	2,0	24,0	262	1,047		4,894,0		
383	„ 489	113,251		493	280	—	75,0	742,0	2,0	289,0	491,1	2,718	404		1,106,0		
384	„ 490	113,251		483	275	—	65,7	1,205,7	—	695,1	956,1	1,450	1,252		1,966,0		
385	„ 491	113,251		484	257	—	38,0	2,657,0	—	103,1	365,1	1,537	845		2,700,0		
386	„ 492	113,251		485	283	—	54,1	3,115,0	—	82,0	156,0	1,204	1,513		3,253,0		
387	„ 493	113,251		486	231	2,1	—	4,165,0	63,0	36,1	56,1	188	1,040		4,258,0		
388	„ 494	113,251		487	287	—	43,1	4,339,0	—	164,0	215,0	692	1,182		4,546,0		
389	„ 548	116,251		569	171	—	63,2	2,122,0	—	77,0	196,0	492	796		2,293,0		
390	„ 549	116,251		570	168	—	—	1,578,0	—	30,0	40,0	576	734		2,009,0		
391	„ 550	116,251		571	170	—	14,0	2,921,0	—	8,0	22,0	234	780		3,943,0		
392	„ 551	116,251		572	146	—	—	1,813,0	—	2,0	9,0	634	606		1,815,0		
393	„ 552	116,251		573	141	—	—	1,713,0	—	0,0	13,0	649	558		1,714,0		
394	„ 553	116,251		574	152	—	—	1,703,0	—	67,0	43,0	549	600		1,768,0		
395	„ 554	116,251		575	134	—	—	1,359,0	—	0,0	4,0	515	479		1,363,0		
396	„ 555	116,251		576	151	—	46,0	1,619,0	—	405,0	437,0	192	819		2,070,0		
397	„ 556	116,251		577	153	—	—	271,0	—	1 242,0	116,0	619	537		1,513,0		
398	„ 557	116,251		578	127	—	4,0	1,693,0	—	37,0	152,0	673	547		1,733,0		
399	„ 558	116,251		579	168	—	131,0	71,0	—	164,0	329,1	1,807	181		527,0		
400	„ 559	116,251		580	145	—	—	1,480,0	—	44,0	58,0	723	560		1,735,0		
401	„ 560	116,251		581	116	—	6,0	1,510,0	—	47,0	178,0	548	583		1,565,0		
402	„ 561	116,251		582	122	—	2,1	183,0	—	33,0	35,0	1,423	105		225,0		
403	„ 562	116,251		583	150	—	46,0	1,380,0	—	204,0	204,0	181	624		1,631,0		
404	„ 563	116,251		584	125	—	5,0	1,220,0	11,0	217,1	227,0	128	667		1,554,0		
405	„ 564	116,251		585	113	—	—	65,1	—	9,0	17,0	1,321	80		75,0		
406	„ 565	116,251		586	123	—	21,0	1,403,0	—	124,1	187,0	257	599		1,639,0		
407	„ 566	116,251		587	104	—	—	1,801,0	—	—	33,1	118	547		1,801,0		
408	„ 567	116,251		588	258	—	19,0	4,464,0	—	—	59,0	47	802		4,483,0		
409	„ 568	115,251		589	213	—	—	3,560,0	—	32,0	118,0	698	940		3,692,0		
										8,0					8,0		
410	„ 569	115,251		590	253	—	21,0	3,908,0	—	65,0	147,0	490	1,131		3,986,0		
411	„ 570	115,251		591	268	—	118,1	1,619,0	—	272,0	757,0	1,733	734		2,034,1		
412	„ 571	115,251		592	206	—	2,0	3,423,0	—	13,0	33,1	291	706		3,437,0		
413	„ 572	115,251		593	228	—	11,0	2,781,0	4,0	211,0	354,0	616	1,336		3,017,0		
414	„ 573	115,251		594	217	—	24,0	4,072,0	—	—	56,0	87	875		4,096,0		
415	„ 574	115,251		595	245	2,0	2,0	3,893,0	—	109,0	145,0	518	851		4,007,0		
416	„ 575	115,251		596	238	—	11,0	2,578,0	—	63,0	160,0	971	908		2,655,0		
417	„ 576	115,251		597	220	—	13,0	2,630,0	—	20,0	67,0	785	905		2,663,0		
418	„ 577	115,251		598	226	—	—	3,221,0	—	9,0	54,0	117	693		3,230,0		
419	„ 578	115,251		599	229	—	—	2,935,0	—	—	6,0	436	924		2,935,0		
420	„ 579	115,251		600	234	—	86,0	1,291,0	0,0	215,0	630,0	1,288	569		1,594,0		
421	„ 580	115,251		601	131	—	1,0	2,648,0	—	2,0	27,0	75	581		2,652,1		
422	„ 581	115,251		602	187	—	—	2,528,0	—	4,0	6,0	578	1,123		2,538,1		
423	„ 582	115,251		603	177	—	—	2,319,0	1,0	18,0	77,0	604	676		2,338,1		
424	„ 583	115,251		604	169	8,1	48,1	2,094,0	—	73,0	181,1	597	778		2,220,1		
425	„ 584	115,251		605	170	—	—	3,030,0	—	4,0	27,0	75	836		3,034,0		
426	„ 585	115,251		606	147	—	—	2,568,0	—	13,0	114,0	216	691		2,581,0		
427	„ 586	115,251		607	165	—	—	2,897,0	—	3,0	41,0	110	774		2,903,0		
428	„ 587	113,251		608	258	—	—	2,066,0	2,0	823,0	806,0	793	655		2,891,0		
429	„ 588	113,251		609	345	—	—	4,213,0	—	72,0	267,0	280	1,170		4,285,0		
430	„ 589	113,251		610	239	—	—	4,251,0	—	41,0	191,0	301	1,089		4,292,0		
431	„ 590	113,251		611	343	—	—	4,071,0	—	10,0	74,0	61	941		4,082,0		
						2,0	2,1	2,259,0		62,0	4,0				2,326,0		
432	„ 591	113,251		612	334	0,0	0,7	1,916,0	—	22,0	82,7	597	1,544		1,940,0		
433	„ 592	113,251		613	272	—	74,0	2,973,0	4,0	613,7	727,0	501	1,543		3,655,4		
434	„ 593	113,251		614	257	—	—	4,528,0	—	—	18,0	96	736		4,528,0		
435	„ 594	113,251		615	342	—	—	4,643,0	—	—	54,0	27	957		4,643,0		
436	„ 595	113,251		616	360	7,0	28,0	2,733,0	9,0	630,0	767,0	467	1,795		3,405,1		
437	„ 596	113,251		617	253	—	—	2,289,0	—	30,0	101,0	1,460	1,064		2,419,0		
438	„ 597	113,251		638	240	—	1,0	3,302,0	—	18,0	32,0	638	1,033		3,322,0		
439	„ 598	113,251		619	258	—	92,0	2,640,0	5,0	565,0	645,0	519	1,314		3,305,0		
440	„ 599	113,251		620	280	—	23,0	3,302,0	6,0	616,0	531,0	181	1,463		3,848,0		
441	„ 600	113,251		621	189	—	7,0	3,032,0	3,0	35,0	156,0	618	757		3,073,0		
442	„ 601	113,251		622	300	—	11,0	1,934,0	—	96,0	300,0	1,833	901		2,041,0		
443	„ 602	113,251		623	320	—	—	2,352,0	—	156,0	371,0	640	1,047		2,508,0		

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der:				Geförderte Achsmeilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, mehr Wagen gleichl. mehr.	als Zugmaschine, mehrere bei Steigungen von 1:100, 1:80, 1:30.	als Schiebmaschine auf horizontaler Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht: bei Wagen.	Gewicht: der Locomotiven.	Gewicht: der Tender.	Bruttogewicht im Ganzen.
Wagenachsen.				auf 1 Meile reducirt.						Centnermeilen.				
												4,009,275	1,890,595	
												3,607,350	1,683,430	
												3,304,825	1,975,565	
												3,132,175	1,407,015	
												3,294,975	1,584,275	
												2,225,550	1,038,590	
												3,693,775	1,721,595	
												1,200,450	560,210	
												2,191,875	1,022,875	
												2,372,475	1,107,155	
												2,556,975	1,193,255	
												3,236,175	1,510,215	
												3,571,575	1,666,735	
												1,544,625	680,925	
												1,537,425	717,465	
												2,234,975	1,038,375	
												1,368,450	638,610	
												1,295,850	604,730	
												1,358,400	633,920	
												1,033,535	477,645	
												1,681,450	878,010	
												1,223,500	570,500	
												1,415,925	660,765	
												522,225	243,705	
												1,190,125	550,725	
												1,289,925	601,965	
												195,900	91,420	
												1,422,000	663,600	
												1,344,150	627,270	
												69,000	32,200	
												1,370,025	639,345	
												1,360,225	634,505	
												3,407,400	1,590,120	
												2,775,825	1,295,385	
												3,107,175	1,450,015	
												2,071,350	966,630	
												2,602,650	1,214,570	
												1,535,550	1,179,990	
												3,114,600	1,453,480	
												3,114,375	1,453,375	
												2,110,050	984,690	
												2,047,950	955,710	
												2,464,050	1,149,890	
												2,206,050	1,029,490	
												1,673,775	781,095	
												2,008,350	937,169	
												1,804,725	898,965	
												1,781,925	831,565	
												1,801,500	840,700	
												2,296,500	1,071,700	
												2,022,225	943,705	
												2,206,575	1,029,735	
												2,842,650	1,326,570	
												3,414,450	1,593,410	
												3,362,925	1,569,365	
												3,117,075	1,454,635	
												1,517,175	708,015	
												3,286,800	1,533,840	
												3,410,100	1,591,380	
												3,522,075	1,643,915	
												3,132,000	1,461,600	
												1,890,825	881,385	
												2,516,025	1,174,145	
												3,060,175	1,581,415	
												3,277,125	1,529,325	
												2,422,275	1,130,395	
												1,756,125	819,525	
												2,060,850	972,210	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

29.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Bahnlänge.								Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.		Güter.	Personen und Güter incl. excl. des Wagengewichts.			Holzverbrauch pro Arbeiten im Ganzen.	pro Kubikmeile.	für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
pro Bahnlänge.	pro Kubikmeile.	Anzahl.	Gesammtgewicht in Ctr. excl. Tara.	Centnern.				Cubikmeter.		(excl. Anheizen u. Stationiren.)				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.
Centnern.										Klftr. Kohlen.					
509,963															
483,934															
479,532															
466,293															
460,738															
449,873															
541,087															
491,440															
497,629															
485,582															
482,372															
438,327															
486,077															
342,788															
365,801															
292,694															
325,754															
292,059															
231,581															
279,697															
294,841															
365,042															
344,016															
361,213															
235,562															
243,015															
127,468															
258,345															
252,121															
74,765															
207,770															
103,975															
467,230															
348,009															
412,829															
413,906															
394,389															
465,382															
459,828															
380,348															
351,509															
328,230															
416,489															
299,892															
339,793															
361,135															
270,330															
291,534															
310,466															
301,589															
346,913															
281,947															
373,078															
452,736															
433,209															
379,780															
548,975															
584,599															
438,344															
517,305															
548,049															
394,079															
434,223															
484,590															
377,125															
300,535															
386,514															
379,720															

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
Kosten des verbrauchten Holzmaterials				Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Kubikmeile.	im Ganzen.	pro Kubikmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Kubikmeile.	Laufende Nummer.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
		310 25 1		66 14 9			596 16 5	516 9 4						376
		189 28 10		73 22 —			279 11 11	375 24 4						377
		268 1 7		93 20 11			238 26 4	173 6 10						378
		163 — 1		57 23 5			241 15 11	365 1 5						379
		199 — 3		63 23 10			241 27 9	239 2 7						380
		305 8 1		78 22 1			260 16 6	368 5 2						381
		169 2 7		53 16 4			196 1 6	336 24 7						382
		202 2 10		62 12 7			236 20 8	276 6 2						383
		191 10 7		66 9 2			245 3 3	348 — 10						384
		213 22 2		109 11 11			245 7 9	287 6 9						385
		196 27 7		63 21 1			292 1 1	369 15 1						386
		153 23 4		48 14 11			228 17 6	453 8 —						387
		223 10 8		116 23 5			227 1 6	339 17 11						388
		150 29 7		62 25 9			150 5 5	113 20 1						389
		116 27 —		38 23 1			135 16 4	178 12 10						390
		118 8 9		37 9 2			117 26 10	173 22 1						391
		101 17 9		32 1 2			114 25 —	69 10 3						392
		98 3 4		30 28 1			111 12 10	68 5 5						393
		111 1 4		33 22 8			136 6 4	251 9 6						394
		79 9 8		25 — 6			93 8 8	80 19 2						395
		105 2 1		33 4 1			134 6 5	302 11 11						396
		160 13 10		33 17 3			125 21 2	99 26 7						397
		88 11 1		27 26 1			100 15 5	65 11 6						398
		126 27 —		36 26 —			132 10 4	134 1 1						399
		100 26 10		31 24 7			116 10 10	67 2 —						400
		69 21 6		25 13 8			93 3 7	64 17 8						401
		93 25 6		28 29 —			104 10 1	61 11 10						402
		95 26 8		28 27 10			116 23 2	176 23 1						403
		86 29 4		27 12 11			104 — 7	172 4 11						404
		77 7 1		24 10 9			87 13 4	53 24 9						405
		85 17 7		26 29 9			98 13 2	93 28 4						406
		72 11 —		22 24 8			83 17 6	138 22 1						407
		173 15 9		59 1 2			238 6 7	168 11 9						408
		148 6 4		46 23 5			167 25 11	259 25 2						409
		176 1 4		55 15 7			204 15 5	288 17 5						410
		186 14 6		61 24 4			212 3 8	180 24 7						411
		143 10 3		45 6 3			162 29 8	159 2 1						412
		164 16 10		70 29 5			184 9 3	259 2 5						413
		150 29 10		50 9 3			185 5 4	199 10 7						414
		170 14 4		53 23 11			162 13 2	302 24 6						415
		158 19 6		50 1 —			182 11 4	199 5 11						416
		154 9 6		54 — 2			180 11 9	148 26 3						417
		143 10 3		45 11 9			172 23 7	147 1 10						418
		144 23 —		45 19 4			171 15 10	143 14 1						419
		141 28 6		44 23 —			160 21 2	89 11 6						420
		91 4 7		28 22 5			176 23 9	73 17 10						421
		129 3 7		41 1 5			147 16 8	119 5 8						422
		123 4 10		38 25 3			141 — —	86 16 —						423
		117 17 10		37 9 7			103 3 11	93 23 10						424
		118 8 9		37 9 2			154 15 11	134 11 5						425
		102 6 7		33 7 6			124 26 6	108 6 4						426
		114 24 4		36 — 3			131 13 5	170 11 8						427
		207 10 9		65 11 10			234 22 9	213 3 9						428
		170 14 4		53 22 11			193 — 2	151 10 11						429
		149 9 1		53 15 5			202 4 1	271 8 11						430
		149 2 7		59 4 3			268 23 10	442 14 7						431
		196 18 6		62 9 8			247 8 —	854 17 8						432
		189 8 —		59 20 6			227 8 9	422 4 10						433
		178 24 10		56 12 1			227 12 6	186 19 —						434
		168 11 9		55 6 —			197 24 7	193 26 11						435
		200 22 6		73 1 8			215 3 6	252 22 5						436
		176 3 4		55 15 7			206 24 3	229 — 3						437
		167 — —		53 18 —			185 5 9	169 15 9						438
		225 22 —		72 26 6			216 23 —	324 11 —						439
		201 3 10		63 13 7			160 1 5	258 4 3						440
		151 15 4		41 14 8			159 10 7	247 16 7						441
		129 5 —		43 26 8			209 24 6	161 26 1						442
		153 2 6		46 8 4			195 5 4	238 28 —						443

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in maximo. □-Meter.	4. Heizfläche: in minimo.	5. Laufende Nummer der Tabelle 4.	6. Anzahl der Achslags.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Courier- und Schnellzügen. (incl. Eilzügen.)	8. von Personenzügen.	9. von Güter- und gemischten Zügen.	10. von Arbeits- und Materialzügen.	11. als vorgelegte Berg- oder Rangirmaschinen.	12. leer.	13. Kohlen- gewicht. Stunden.	14. Reisezeit. Stunden.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurückgelegten Kupp- lungen. Summa von Col. 4—8.	17. Zahl d. geführten Züge.
444	Nr. 603	113,640		624	220	—	—	2420,1	—	—	78,2	165	908		3420,1	
445	„ 604	113,640		625	220	—	—	2612,0	—	107,0	132,0	400	805		3723,0	
446	„ 605	113,640		626	212	—	4,4	2439,0	—	54,1	153,1	849	772		3459,2	
447	„ 606	113,640	—	627	201	—	—	2203,6	—	—	52,0	146	714		3203,6	
448	„ 607	113,640		628	172	—	—	2483,4	—	6,0	49,0	107	736		3488,0	
449	„ 608	113,640		629	218	—	—	2828,0	—	—	18,4	53	663		3828,0	
450	„ 609	113,640		630	213	—	—	1868,4	—	15,0	181,0	1384	819		1884,0	
451	„ 610	113,640		631	213	—	—	2637,1	—	16,1	30,0	571	886		2653,2	
452	„ 611	113,640		632	219	—	2,1	2547,0	—	26,1	63,0	191	869		2576,0	
453	„ 612	113,640		633	211	—	—	2845,4	—	13,0	30,0	725	918		2858,4	
454	„ 613	113,640		634	219	8,0	118,4	1246,0	33,0	528,4	642,0	896	1080		1923,5	
455	„ 614	113,640		635	201	—	—	2237,0	—	37,0	51,0	709	878		2274,0	
456	„ 615	113,640		636	182	—	3,5	1254,7	—	—	31,0	58	866		1258,7	
457	„ 616	113,640		637	108	—	—	1774,0	—	0,0	80,0	467	456		1774,0	
458	„ 617	113,640		638	107	—	—	1631,0	—	—	34,0	47	479		1631,0	
459	„ 618	113,640		639	117	—	—	1872,7	—	—	33,0	90	501		1875,7	
460	„ 619	113,640		640	123	—	—	1905,0	—	64,0	97,0	270	527		2002,0	
						42,0	27,0	4,0							84,0	
461	„ 620	113,640		641	129	14,0	12,0	1939,7	—	—	32,0	307	638		1966,7	
462	„ 621	113,640		642	99	—	—	2064,0	—	—	12,0	52	468		2064,0	
463	„ 622	113,640		643	106	—	—	1709,5	—	—	37,7	64	450		1709,5	
464	„ 623	113,640		644	116	—	34,0	196,3	—	78,0	247,0	1118	153		229,3	
465	„ 624	113,640		645	118	—	7,2	1618,0	—	—	18,0	427	493		1621,2	
466	„ 625	113,640		646	96	—	—	1650,0	—	8,0	54,0	193	449		1659,0	
467	„ 626	113,640		647	114	—	26,0	1462,0	—	62,0	169,0	347	566		1555,0	
468	„ 627	113,640		648	108	—	88,0	130,3	—	26,0	181,4	1069	95		265,0	
469	„ 628	113,640		649	91	8,0	3,0	1453,0	1,0	—	33,0	371	578		1462,0	
470	„ 629	113,640		650	89	—	—	1611,4	—	4,0	80,0	307	546		1615,4	
471	„ 630	113,640		651	103	—	23,4	1341,0	—	67,0	149,0	341	473		1334,0	
472	„ 631	113,640		652	98	—	—	1083,5	—	17,0	46,0	305	384		1100,0	
473	„ 632	113,640		653	104	—	—	995,0	2,0	230,1	260,4	107	469		1228,0	
474	„ 633	113,640		654	104	—	—	1136,5	—	—	42,0	296	440		1136,5	
475	„ 634	113,640		655	91	—	—	1190,0	—	3,0	9,0	465	327		1198,0	
476	„ 635	113,640		656	91	—	—	1596,2	—	—	18,5	71	474		1596,2	
477	„ 636	113,640		657	54	—	0,0	465,6	—	44,0	101,0	441	105		510,6	
478	„ 637	113,640		658	75	—	6,0	849,0	—	72,0	123,1	162	353		928,4	
479	„ 638	113,640		659	87	—	—	954,0	—	—	27,7	171	494		954,0	
480	„ 639	113,640		660	93	—	—	1582,0	—	10,0	22,0	90	465		1592,0	
481	„ 640	113,640		661	65	—	—	1039,0	40,0	—	17,4	110	213		1079,0	
482	„ 641	113,640		662	71	—	—	1058,5	—	5,4	30,5	174	223		1064,4	
483	„ 642	115,197		663	99	—	—	1115,0	—	269,0	241,0	43	502		1384,0	
484	„ 643	123,000		493	278	102,0	720,0	498,0	—	1249,2	2164,0	286	1630		2571,0	
485	„ 644	123,000		494	292	—	5,0	2185,0	7,0	730,0	952,0	841	578		3922,0	
486	„ 645	123,000		495	301	—	19,0	1917,0	12,0	998,4	1146,0	797	736		2887,0	
487	„ 646	123,000		496	271	—	5,0	3501,0	—	488,5	716,2	956	768		3994,7	
488	„ 647	123,000		497	310	—	48,0	3099,0	13,0	906,5	1049,0	1012	923		3629,0	
489	„ 648	123,000		498	296	—	44,0	632,0	3,0	569,0	684,0	3047	335		1347,0	
490	„ 649	123,000		499	281	21,0	433,0	644,0	—	1556,0	2054,0	238	1553		3654,0	
491	„ 650	123,000		500	290	—	7,0	2149,0	14,0	323,0	792,7	1827	1012		3393,0	
492	„ 651	123,000		501	332	3,1	9,1	5052,0	—	159,0	270,0	448	708		5323,1	
493	„ 652	123,000		502	299	—	8,4	2165,7	—	561,4	335,0	1795	639		2733,1	
494	„ 653	123,000		503	306	—	2,0	2182,0	—	1072,3	1146,0	791	821		3364,3	
495	„ 654	123,000		504	308	—	14,0	2270,0	—	962,0	1097,0	892	868		3349,0	
496	„ 655	123,000		505	259	5,4	7,0	1961,0	7,0	960,0	971,0	947	627		2902,0	
497	„ 656	123,000		506	275	—	5,0	4764,7	—	20,0	69,0	335	747		4789,7	
498	„ 657	123,000		507	301	3,0	9,0	4375,0	—	231,0	324,0	539	544		4630,0	
499	„ 658	123,000		508	294	1,0	12,0	2970,0	3,0	788,0	1010,0	1104	569		3777,0	
500	„ 659	123,000		509	301	—	32,0	2060,0	12,0	985,3	1081,0	920	775		3091,0	
501	„ 660	123,000		510	305	3,0	92,0	2037,0	40,0	1059,0	1130,0	1026	691		3221,0	
502	„ 661	123,000		511	330	—	—	5350,0	—	70,7	174,0	324	645		5461,0	
503	„ 662	123,000		512	283	—	4,0	3873,0	4,0	324,0	370,0	430	1010		4207,0	
504	„ 663	123,000		513	294	—	72,7	1785,0	—	945,0	1085,0	962	799		3802,7	
505	„ 664	123,000		514	313	3,0	40,0	2085,7	2,0	1116,1	1259,0	1038	581		3248,0	
506	„ 665	123,000		515	274	76,0	737,1	70,0	—	1256,0	2155,0	218	1559		2151,0	
507	„ 666	123,000		516	327	44,0	525,7	505,4	—	1931,7	2250,0	1064	1273		2763,7	
508	„ 667	123,000		517	253	—	16,0	3961,0	—	105,1	302,2	725	565		4083,0	
509	Hessen . . . „ 668	115,197		664	27	—	8,0	325,4	—	106,0	92,4	18	142		345,7	
510	„ 812	115,197		672	18	—	—	245,7	—	—	—	45	75		245,7	
511	„ 813	115,197		673	17	—	—	107,6	—	—	8,4	105	75		107,6	
512	„ 814	115,197		674	27	—	12,4	278,4	—	55,5	50,1	3	123		341,6	

18. Durchschnittliche Stärke der Achslags.	19. Personenzüge.	20. Güterzüge.	21. Arbeits-Materialzüge. Wagenachsen.	22. Beförderte Achsmeilen: allein.	23. als Zugmaschine, meist Personen gezogen.	24. als Schiebemaschine bei Steigungen.	25. als Hülfsmaschine auf bestimmter Bahn.	26. auf fremden Bahnen.	27. von fremden Locomotiven. auf 1 Meile reducirt.	28. Personen- und Güter-Gewicht.	29. Massenbeförderung auf 1 Meile: Gewicht. bei Wagen.	bei Locomotiven.	bei Tender.	32. Brutto- im Ganzen. Centnermeilen.
												2.634.625	1.224.825	
												2.889.450	1.348.410	
												1.989.525	928.445	
												2.441.700	1.139.460	
												2.652.750	1.237.950	
												2.884.800	1.345.840	
												1.549.575	723.135	
												2.012.400	939.120	
												2.720.250	1.273.650	
												2.167.350	1.011.430	
												1.902.975	887.655	
												1.810.975	846.655	
												959.700	447.860	
												1.363.975	631.655	
												1.249.125	582.925	
												1.429.650	667.170	
												1.580.075	742.035	
												1.499.175	699.615	
												1.557.225	726.709	
												1.310.175	611.415	
												357.675	166.915	
												1.229.325	573.698	
												1.285.200	599.760	
												1.293.750	603.750	
												335.400	156.520	
												1.122.300	523.740	
												1.249.425	583.065	
												1.112.475	519.155	
												860.250	401.450	
												1.116.600	521.080	
												884.325	412.685	
												901.875	420.875	
												1.211.100	565.180	
												459.225	214.305	
												788.100	367.780	
												721.875	336.725	
												1.211.400	565.320	
												822.900	384.020	
												920.950	283.110	
												1.219.800	569.240	
												3.333.651	1.561.649	
												3.436.787	1.610.994	
												2.839.796	1.331.154	
												3.316.474	1.554.597	
												3.321.594	1.557.138	
												1.360.128	637.560	
												3.315.066	1.553.937	
												2.244.070	1.051.909	
												3.867.434	1.812.955	
												2.090.176	979.770	
												3.105.274	1.455.597	
												3.060.640	1.434.675	
												2.726.592	1.278.090	
												3.420.666	1.603.437	
												3.469.250	1.625.117	
												3.370.541	1.579.941	
												2.937.229	1.376.626	
												3.063.979	1.436.193	
												3.967.181	1.859.616	
												3.223.620	1.510.606	
												2.737.232	1.283.073	
												3.173.773	1.487.706	
												3.032.621	1.421.541	
												3.529.997	1.654.686	
												3.088.026	1.447.512	
												324.750	151.650	
												184.275	85.995	
												87.000	40.600	
												293.700	137.060	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
verbraucht:		Durchschnittliche Belastung der Zuglokomotive.					Anzahl der Zugachsen pro Lok. Maximalgeschwindigkeit pro Stunde, der Lokomotive.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht:		Personen.		Güter.	Personen und Güter incl. des Wagengewichtes.	Personen und Güter excl. des Wagengewichtes.		im Ganzen.	pro Nutzmeile.	für Personen- und Schnellzüge. (excl. Anheizen u. Stationiren.)	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
pro Zuglänge.	pro Nutzmeile.	Angehl.	Gewicht in Ctr. excl. Tender.												
Centnermeilen.		Centner.					Pf.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Ktr. Kohlen.	Ktr. Kohlen.
340,233															
374,976															
333,671															
397,130															
361,711															
400,770															
372,735															
335,308															
376,330															
383,690															
406,890															
326,068															
202,213															
160,616															
157,967															
216,359															
188,625															
227,091															
206,061															
200,271															
115,329															
208,853															
159,698															
194,460															
197,649															
155,995															
175,691															
192,826															
162,562															
191,713															
152,956															
150,061															
196,569															
83,096															
195,617															
165,055															
157,039															
134,233															
133,604															
141,599															
492,441															
514,131															
469,203															
455,601															
548,418															
599,780															
484,640															
413,193															
570,050															
422,232															
501,402															
518,470															
400,305															
495,584															
488,702															
521,980															
553,059															
514,395															
469,559															
491,616															
456,983															
451,079															
410,074															
547,363															
448,550															
59,560															
27,774															
59,606															
87,197															

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
Kosten des verbrauchten Heizmaterials				Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Laufende Nummer.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thl. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
				153 2 6	48 8 4			190 29 9	816 12 7					444
				153 2 6	48 8 4			177 — 6	184 15 7					445
				147 15 6	46 15 8			174 1 1	234 8 —					446
				139 25 10	44 22 10			176 6 2	134 12 4					447
				119 20 6	37 22 4			153 14 11	189 27 7					448
				151 20 9	49 17 11			176 10 8	143 20 —					449
				148 6 4	46 22 3			174 10 9	185 18 —					450
				147 15 6	46 15 8			175 2 6	216 5 5					451
				152 11 7	48 1 9			180 1 9	193 2 2					452
				146 24 7	46 9 1			177 29 9	130 10 1					453
				152 11 7	51 9 9			189 2 2	229 5 4					454
				139 28 10	44 3 3			167 7 4	186 21 6					455
				91 25 6	74 16 6			105 15 10	143 23 6					456
				75 4 6	23 21 —			85 2 6	113 23 3					457
				74 15 7	23 14 5			84 5 9	159 6 1					458
				86 12 4	26 25 7			94 5 9	78 24 6					459
				85 17 7	26 29 9			95 26 11	138 7 3					460
				89 22 10	28 9 3			127 8 —	82 19 9					461
				68 26 7	21 21 9			123 3 3	108 13 —					462
				73 22 9	23 7 10			84 15 8	73 18 6					463
				79 21 6	25 13 8			92 11 6	86 13 6					464
				83 8 3	25 26 10			103 14 9	85 18 5					465
				66 24 —	21 2 —			75 18 10	68 1 5					466
				79 9 9	25 — 6			89 24 3	54 12 —					467
				75 4 —	23 27 —			104 27 5	124 7 —					468
				63 9 7	19 28 1			71 26 10	95 24 2					469
				61 27 10	19 15 11			75 2 7	65 21 —					470
				71 20 1	22 18 1			81 4 3	46 19 9					471
				68 26 7	21 21 9			79 7 11	82 9 2					472
				73 11 —	25 20 8			89 27 9	118 20 2					473
				72 11 —	22 24 8			83 27 10	66 21 11					474
				63 9 7	19 29 1			73 1 11	80 7 5					475
				63 9 7	19 29 1			71 26 8	67 12 3					476
				37 17 3	11 25 6			42 16 2	41 3 10					477
				52 5 7	16 13 9			60 5 5	61 12 4					478
				60 16 1	19 3 9			70 15 5	108 4 3					479
				64 21 4	20 12 3			74 26 10	65 29 8					480
				45 6 10	14 7 11			51 6 1	52 1 7					481
				49 12 1	15 17 5			56 27 11	63 2 8					482
				68 26 7	21 21 9			80 15 9	80 25 7					483
				193 13 3	70 16 2			219 — 6	172 19 11					484
				203 5 6	69 3 3			243 1 6	258 12 4					485
				209 13 4	76 7 7			238 18 —	225 29 2					486
				188 17 1	59 14 1			230 10 5	220 11 5					487
				223 22 6	90 17 11			259 21 5	282 8 4					488
				208 8 6	76 13 8			234 30 11	345 24 10					489
				195 15 10	63 14 11			232 15 9	190 23 3					490
				201 25 9	63 15 2			230 5 9	159 5 —					491
				231 9 3	91 — 2			269 12 2	302 6 7					492
				209 22 11	71 13 5			246 14 11	228 14 7					493
				212 27 9	74 25 —			241 1 9	199 13 1					494
				210 25 1	76 — 3			241 12 10	203 5 8					495
				169 9 1	52 13 5			207 27 9	134 28 —					496
				191 10 7	66 27 11			238 25 4	268 29 8					497
				210 23 1	92 25 1			263 22 1	270 4 5					498
				204 17 3	73 15 6			235 6 5	202 11 8					499
				209 13 4	73 24 7			237 8 7	240 11 8					500
				212 6 10	79 6 3			240 11 1	212 14 11					501
				231 6 9	100 15 5			264 7 2	292 23 1					502
				196 27 7	64 13 8			230 24 8	406 1 8					503
				204 17 3	73 15 8			233 18 2	292 17 3					504
				217 23 10	68 20 7			255 19 5	274 2 4					505
				190 19 9	61 4 10			239 27 11	216 28 4					506
				224 14 10	89 15 8			278 19 9	302 4 8					507
				183 23 6	70 3 8			215 7 3	276 27 11					508
				18 23 7	6 27 9			43 21 1	66 16 7					509
				12 15 9	3 22 6			14 5 6	16 26 —					510
				11 24 10	3 21 11			13 11 9	19 25 2					511
				18 23 7	6 27 9			21 9 1	33 15 3					512

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in maximo. □-Meter.	4. Heizfläche: in minimo. □-Meter.	5. Laufende Nummer der Tabelle A.	6. Anzahl der Gattung.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Courir- und Schnellzügen. (incl. Eilzügen.) Meilen.	8. Gefahrene Wegstrecken: von Personenzügen. Meilen.	9. Gefahrene Wegstrecken: von Güter- und gemischten Zügen. Meilen.	10. Gefahrene Wegstrecken: von Arbeits- und Materialienzügen. Meilen.	11. Gefahrene Wegstrecken: als vorgespannte Ma- schinen. Meilen.	12. Gefahrene Wegstrecken: leer. Meilen.	13. Gefahrene Wegstrecken: Nutz- zeit. Stunden.	14. Gefahrene Wegstrecken: Reserve- zeit. Stunden.	15. Gefahrene Wegstrecken: auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurück- gelegten Rup- meilen. Summa von Col. 4—8.	17. Zahl d. geführten Züge.
513	Nr. 815	115,000		675	17	—	—	85,8	—	81,0	8,0	33	93		167,0	
514	Perseus . . . „ 816	126,000		703	266	—	9,2	2,764,7	3,5	674,3	562,8	108	989		3,452,0	
515	Phönix . . . „ 847	126,000		704	229	14,2	4,0	2,344,8	—	1,060,0	690,1	429	1,442		3,429,3	
516	Neptun . . . „ 848	126,000		705	227	—	10,3	1,538,6	2,2	945,0	613,0	158	1,046		2,501,0	
517	Wallfisch . . . „ 849	126,000		706	259	4,2	47,2	2,854,0	—	672,1	915,1	63	1,281		3,178,1	
	VII. Einfach gekuppelte Güterzug-Maschinen.															
518	Aachen . . . „ 10	80,000		21	130	—	—	133,8	0,3	5,1	18,7	1,269	104		135,0	
519	Münster . . . „ 19	110,000		36	148	—	—	140,1	—	5,1	23,1	1,727	102		146,1	
520	Bochum . . . „ 20	110,000		37	330	—	—	463,8	180,2	—	260,8	2,056	467		643,1	
521	Elberfeld . . . „ 21	110,000		38	279	—	7,1	1,250,1	1,4	48,0	177,0	2,503	713		1,307,0	
522	Cassel . . . „ 22	110,000		39	294	—	—	890,4	—	11,0	300,7	2,590	732		902,1	
523	Mülheim-Ruhrort . . „ 26	110,000		40	278	—	—	41,1	—	30,0	80,8	2,483	216		71,0	
524	Aspelkrut . . . „ 27	110,000		41	207	—	3,1	18,2	12,0	2,0	14,0	2,593	191		31,4	
525	Cöln . . . „ 28	110,000		42	281	—	—	26,4	7,2	107,0	107,3	3,297	183		152,1	
526	Düren . . . „ 29	110,000		43	212	—	1,0	158,6	—	5,0	130,3	2,363	207		166,0	
527	Rhein . . . „ 30	110,000		44	106	—	—	28,1	—	—	46,3	1,209	60		28,0	
528	Düsseldorf . . . „ 31	110,000		45	134	—	2,0	20,1	1,062,0	9,0	34,1	147	587		1,100,0	
529	Mülheim . . . „ 32	110,000		46	193	—	34,0	164,1	0,0	—	112,0	2,477	193		190,1	
530	Duisburg . . . „ 33	110,000		47	44	—	8,0	10,0	—	114,0	95,0	388	50		183,3	
531	Emden . . . „ 34	110,000		55	40	—	—	15,0	—	6,0	37,0	438	32		21,0	
532	Leipzig . . . „ 35	110,000		56	214	—	—	279,0	—	5,1	16,1	2,619	141		295,0	
533	Essen . . . „ 36	110,00		48	294	294,0	110,0	4,1	130,0	—	73,4	3,667	609		342,0	
534	Limburg . . . „ 37	110,00		49	146	—	—	10,1	—	10,0	89,1	1,768	128		20,0	
535	Altena . . . „ 38	110,00		50	261	—	11,0	56,0	150,0	134,7	172,0	2,810	153		853,1	
536	Hilchenbach . . . „ 39	110,00		57	250	—	4,1	297,0	—	3,0	48,0	3,043	154		294,1	
537	Barop . . . „ 40	110,00		58	380	—	26,1	179,1	—	314,1	672,0	3,347	373		519,0	
538	Düssel . . . „ 49	98,00		24	253	—	—	8,1	1,437,7	2,2	188,0	1,900	132		1,448,0	
539	Aachen . . . „ 51	100,00		54	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
540	Ortmathe . . . „ 61	111,00		63	248	—	—	2,264,0	697,0	86,0	250,0	666	922		3,046,0	
541	Hericke . . . „ 62	111,00		64	246	—	4,1	128,1	1,0	131,7	252,1	2,681	179		265,1	
542	Lüdenscheid . . . „ 63	111,00		65	261	—	9,1	276,0	0,0	—	24,1	3,375	161		287,0	
543	Olpe . . . „ 64	111,00		66	285	—	—	277,0	1,0	32,0	66,1	3,475	161		301,1	
544	Berlin . . . „ 65	111,00		67	304	—	19,1	38,0	—	40,0	150,1	8,631	213		88,1	
545	Dresden . . . „ 66	111,00		68	4	—	—	—	—	—	0,1	37	1		—	
546	Magdeburg . . . „ 67	111,00		69	226	—	17,0	113,1	—	2,1	94,0	3,193	258		133,1	
547	Erfurt . . . „ 68	111,00		70	239	—	3,1	181,0	—	—	10,0	3,039	150		185,0	
548	Weimar . . . „ 69	111,00		71	285	—	18,1	1,433,0	742,1	2,0	167,1	3,143	660		2,203,0	
549	Gotha . . . „ 70	111,00		72	303	—	13,1	1,130,1	37,0	15,1	248,1	2,914	539		1,196,1	
550	Halle . . . „ 71	111,00		73	308	—	1,076,0	965,1	2,2	1,1	114,1	2,652	1,039		2,035,1	
551	Frankfurt . . . „ 72	111,00		74	240	—	—	74,0	534,0	9,0	259,0	2,585	265		618,0	
552	Gießen . . . „ 73	111,00		75	268	—	17,1	227,0	—	273,1	376,0	2,227	513		324,1	
553	Oberhausen . . . „ 74	111,00		76	297	—	8,0	16,1	—	10,1	712,1	3,944	213		35,1	
554	Soest . . . „ 75	111,00		77	14	—	—	—	—	37,0	58,0	36	78		37,0	
555	Hallingen . . . „ 76	111,00		78	205	—	7,0	1,657,1	11,1	0,0	167,0	1,134	700		1,676,1	
556	Lennep . . . „ 77	111,00		79	182	—	3,0	7,1	—	6,0	15,1	1,678	50		16,0	
557	Mercdahl . . . „ 78	111,00		80	169	—	4,0	66,0	—	—	27,1	1,188	69		71,0	
558	Pittenberg . . . „ 79	111,00		81	332	—	—	81,0	3,0	33,1	69,0	2,944	272		118,1	
559	Grevenbrück . . . „ 80	111,00		82	270	—	—	1,526,1	—	6,1	180,0	1,457	1,185		1,532,1	
560	Cronthal . . . „ 81	111,00		83	255	—	11,0	8,0	—	634,1	683,1	3,231	1,068		655,0	
561	Geisweid . . . „ 82	111,00		84	196	—	2,1	1,1	—	11,1	29,1	2,233	92		22,3	
562	Müsen . . . „ 83	111,00		85	1	—	—	—	—	—	3,1	—	—		—	
563	Neuwied . . . „ 84	111,00		86	230	1,0	19,1	38,1	534,1	435,0	514,1	1,235	464		1,019,0	
564	Hamm . . . „ 93	111,00		95	317	—	—	19,1	—	12,0	156,1	3,600	177		32,0	
565	Remscheid . . . „ 94	111,00		96	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
566	Hannover . . . „ 95	111,00		97	197	—	39,1	8,1	—	140,1	162,0	2,440	432		168,1	
567	Bremen . . . „ 96	111,00		98	231	—	26,1	14,0	—	8,1	15,0	3,274	226		46,0	
568	Hamburg . . . „ 97	111,00		99	9	—	3,0	0,0	—	7,0	14,0	87	9		11,0	
569	Rahnert . . . „ 98	111,00		100	36	—	—	15,0	—	1,0	45,0	395	28		17,0	
570	Rake . . . „ 99	111,00		101	261	—	—	223,1	76,0	0,1	31,0	3,166	292		300,1	
571	Grüne . . . „ 100	111,00		102	296	—	40,1	40,1	632,0	11,1	109,0	3,051	274		704,1	
572	Braunschweig . . „ 101	111,00		103	312	0,1	247,1	189,0	111,0	696,3	1,160,0	2,808	1,019		1,345,0	
573	Cabel . . . „ 102	111,00		104	239	—	—	1,573,1	402,1	—	150,1	1,225	649		1,961,0	
574	Helmstedt . . . „ 106	110,670		108	256	—	81,1	2,067,3	8,0	180,0	516,0	1,008	1,196		2,518,0	
575	Stuam . . . „ 107	110,670		109	281	—	34,0	37,0	22,1	186,7	414,0	3,076	461		281,3	
576	Neuheim . . . „ 108	110,670		110	248	—	42,0	1,064,0	0,0	700,1	1,002,0	1,152	1,074		1,807,0	
577	Emmerich . . . „ 109	110,670		111	260	—	33,2	2,682,7	—	280,0	406,0	965	1,137		3,396,0	
578	Cleve . . . „ 110	110,670		112	279	—	108,0	1,495,0	4,1	98,1	270,0	2,496	817		1,706,0	

18. Durchschnittliche Stärke der Güterzüge. Wagenachsen.	19. Durchschnittliche Stärke der Personenzüge. Wagenachsen.	20. Durchschnittliche Stärke der Güterzüge. Wagenachsen.	21. Durchschnittliche Stärke der Arbeits-Materialienzüge. Wagenachsen.	22. Beförderte Achsmeilen: allein. auf 1 Meile reducirt.	23. Beförderte Achsmeilen: als Zugmaschine, mehr Maschinen gleichzeitig wirkend. auf 1 Meile reducirt.	24. Beförderte Achsmeilen: als Hülfs- maschine bei Steigungen 1:100, 1:90, 1:80. auf 1 Meile reducirt.	25. Beförderte Achsmeilen: als Hülfsmaschine auf horizontalen Bahn. auf 1 Meile reducirt.	26. Beförderte Achsmeilen: auf fremden Bahnen.	27. Beförderte Achsmeilen: von fremden Locomotiven.	28. Maximal-Belastung auf 1 Meile: Personen- und Güter-Gewicht. Centnermeilen.	29. Maximal-Belastung auf 1 Meile: Gewicht: der Wagen. Centnermeilen.	30. Maximal-Belastung auf 1 Meile: Gewicht: der Locomotiven. Centnermeilen.	31. Maximal-Belastung auf 1 Meile: Gewicht: der Tender. Centnermeilen.	32. Maximal-Belastung auf 1 Meile: Bruttо: im Ganzen. Centnermeilen.
												131,775	61,495	
												2,930,720	1,967,201	
												2,966,400	2,019,800	
												2,242,512	1,525,154	
												2,947,884	2,006,159	
												80,134	42,700	
												109,980	59,320	
												523,736	281,505	
												965,705	519,295	
												846,235	455,405	
												98,330	53,270	
												29,510	15,890	
												168,935	90,965	
												186,030	100,170	
												65,685	35,315	
												740,870	398,930	
												202,732	109,135	
												148,590	80,010	
												38,610	20,790	
												196,975	105,825	
												270,205	145,495	
												71,500	38,500	
												366,645	196,655	
												219,570	118,230	
												775,190	417,410	
												734,790	459,230	
												—	—	
												2,144,415	1,154,685	
												336,440	181,160	
												203,215	109,885	
												239,070	129,730	
												155,025	83,475	
												455	245	
												147,745	79,555	
												127,140	68,460	
												1,540,890	829,710	
												939,390	505,820	
												1,397,890	752,710	
												970,440	507,160	
												686,040	515,260	
												486,200	261,800	
												62,855	33,845	
												1,198,470	645,230	
												21,125	11,375	
												64,288	34,615	
												122,385	65,835	
												1,113,645	599,655	
												856,960	461,440	
												33,540	18,060	
												2,405	1,295	
												996,775	536,725	
												122,850	66,150	
												—	—	
												227,955	122,745	
												38,935	20,965	
												17,030	9,170	
												40,625	21,875	
												216,540	116,060	
												528,775	284,725	
												1,563,770	842,030	
												1,389,735	746,165	
												1,972,695	1,062,215	
												451,945	243,355	
												1,826,760	983,640	
												2,211,885	1,191,015	
												1,288,115	691,985	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Nutzzüge.					Kosten der Zugförderung pro 1/1 Meile.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.		Güter.	Personen und Güter incl. excl. des Wagengewichts.			im Ganzen.	pro Nutzmeile.	für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialzüge.	für den Bergbau-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
pro Nutzlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht à 1½ Ctr. gerech.	Centner.			Pf.	Cubikmeter.		(excl. Anheizen u. Stationiren.) Klftr. Kohlen.				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.
Centnermeilen.															
28,098															
858,367															
893,750															
525,282															
441,710															
191,062															
302,312															
276,650															
290,290															
308,900															
324,454															
284,313															
290,943															
225,092															
126,439															
170,106															
291,629															
137,640															
49,470															
296,162															
345,600															
191,622															
298,326															
326,670															
477,577															
167,671															
—															
329,324															
317,693															
319,622															
368,632															
215,098															
5,029															
327,233															
278,617															
287,360															
389,473															
411,921															
209,501															
303,765															
363,136															
95,174															
194,091															
137,226															
151,493															
849,621															
309,937															
271,081															
302,296															
735															
312,674															
284,226															
—															
332,539															
367,001															
15,270															
44,652															
274,437															
280,870															
365,870															
194,374															
374,052															
326,377															
353,085															
372,242															
361,780															

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
Kosten des verbrauchten Heizmaterials				Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzpfade:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Kostenbetrag.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
				11 24 10	8 21 11			13 11 9	11 11 4					513
				185 2 9	88 11 2			871 14 6	960 2 2					514
				208 1 7	65 18 5			852 29 2	885 22 9					515
				157 28 7	49 24 5			1100 26 —	1154 5 5					516
				180 6 7	56 25 1			784 7 10	793 13 2					517
				373 16 1	89 28 —			138 24 12	530 29 6					518
				109 25 4	83 16 4			262 16 6	697 5 —					519
				160 1 3	50 14 2			213 15 3	797 25 4					520
				193 13 3	63 — 2			348 23 11	545 26 6					521
				304 17 3	64 15 6			274 10 4	368 25 —					522
				193 13 3	61 — 2			316 21 5	384 25 3					523
				144 1 1	45 12 9			347 27 2	937 11 7					524
				195 15 10	100 19 11			231 26 5	322 0 3					525
				316 6 2	66 15 8			346 20 8	582 13 2					526
				251 7 11	302 6 10			445 1 1	606 2 11					527
				252 1 —	219 2 4			185 15 8	435 12 1					528
				1640 5 7	177 14 1			463 8 5	1095 12 11					529
				44 6 10	15 19 8			363 25 1	621 8 9					530
				747 9 4	1975 16 5			68 20 —	368 29 4					531
				148 27 8	60 20 5			529 29 5	905 15 —					532
				212 9 5	92 27 6			245 15 2	803 17 9					533
				101 17 9	82 1 2			624 4 5	826 16 6					534
				181 18 4	57 8 3			270 24 11	617 29 3					535
				225 16 5	144 8 2			225 15 10	488 19 1					536
				212 28 3	91 6 4			135 26 10	402 4 5					537
				176 1 4	55 15 7			308 9 10	672 12 —					538
				—	—			6 — 8	117 23 4					539
				203 12 5	89 21 2			362 13 6	626 — 7					540
				171 5 2	57 16 6			573 22 11	808 13 —					541
				340 13 11	138 8 3			269 9 2	564 13 9					542
				205 5 2	99 16 3			257 17 3	637 1 3					543
				211 16 —	94 26 2			348 18 6	371 13 6					544
				1201 23 11	100 12 10			184 4 9	504 12 9					545
				208 27 9	89 22 10			373 8 1	578 29 10					546
				169 29 6	111 7 5			450 8 1	714 20 10					547
				198 9 4	65 18 3			265 29 4	442 17 3					548
				210 25 1	66 14 9			356 28 7	560 22 7					549
				214 9 6	73 17 8			267 7 6	423 6 7					550
				167 — —	52 20 —			193 25 3	475 20 6					551
				144 22 —	53 19 10			237 24 5	455 22 2					552
				206 19 10	89 6 9			283 14 2	365 1 5					553
				3264 6 6	1247 3 6			220 18 5	491 10 1					554
				142 19 4	89 20 —			253 27 2	553 20 —					555
				151 6 5	186 24 1			166 12 11	326 7 10					556
				360 — 1	196 19 10			595 6 1	782 15 2					557
				224 1 9	89 7 10			406 15 —	554 3 4					558
				187 26 3	59 7 6			353 5 5	463 16 2					559
				177 13 1	67 18 4			259 18 —	395 15 2					560
				136 11 6	45 — 4			433 14 7	1048 29 9					561
				2563 9 10	1307 2 11			171 2 —	424 — 12					562
				169 2 8	108 22 2			188 6 4	299 5 6					563
				150 29 10	49 10 7			260 23 5	615 22 9					564
				1389 15 8	2105 24 10			16 10 11	232 7 6					565
				137 2 4	55 10 9			266 26 8	434 10 2					566
				160 22 1	80 20 9			226 24 3	452 6 4					567
				1541 27 —	642 25 —			90 8 7	161 20 1					568
				414 5 2	250 13 6			140 10 5	475 10 —					569
				181 18 4	57 8 3			588 11 6	626 17 3					570
				285 1 4	64 25 2			287 22 6	510 14 3					571
				217 3 —	100 14 —			323 17 11	469 17 3					572
				206 16 7	170 12 5			292 16 —	475 28 9					573
				189 4 —	85 9 4			460 12 7	642 5 3					574
				221 7 —	95 25 6			213 15 5	187 1 7					575
				179 5 2	87 14 8			269 19 11	496 23 1					576
				180 27 6	72 25 8			272 17 —	719 11 5					577
				221 5 9	62 5 —			276 8 —	379 22 5					578

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche in maximo. □-Meter.	4. Heizfläche in minimo.	5. Laufende Nummer der Tabelle 4.	6. Anzahl der Fahrtage.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Courir- und Schnellzügen. (incl. Eilzugzüge.)	8. von Personenzügen.	9. von Güter- und gemischten Zügen.	10. von Arbeits- und Materialien-Zügen.	11. als vorgespannte Hülfs-Maschine.	12. ins. Meilen.	13. Nutzbringende. Stunden.	14. Reserve.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der gefahrenen Kilometer. Summa von Col. 4—8.	17. Zahl d. gefahrenen Tage.
579	Basel	111	110,670	113	241	—	89,0	55,4	—	37,0	0,0				93,0	
580	Gemalt	123	110,370	51	289	—	54,0	1300,4	17,0	281,0	548,4	1292	878		1770,0	
581	Antwerpen	126	109,650	124	245	—	15,0	923,4	344,0	159,1	409,0	2779	513		1163,0	
582	Hengstl	127	109,650	125	304	—	9,0	68,1	—	28,0	224,0	2354	514		525,0	
583	Hilden	138	109,650	126	253	—	100,0	66,0	—	29,0	82,0	3529	103		105,0	
584	Rittberg	139	109,650	127	254	56,0	326,0	609,0	76,0	20,4	177,0	2370	568		730,0	
585	Nürnberg	150	109,650	128	220	—	38,0	30,0	—	1020,7	1508,7	731	1073		1316,0	
586	Langenberg	151	109,650	129	214	—	—	16,0	—	1157,0	1253,0	1915	1743		1268,0	
587	Leichlingen	152	109,650	130	199	—	3,0	49,0	—	9,0	179,0	2376	216		50,0	
588	Marburg	153	109,650	131	307	—	155,0	222,0	2,0	27,1	83,4	2238	149		225,0	
589	Neheim	154	109,650	132	311	—	69,0	1067,7	140,0	61,1	409,0	2600	905		1424,0	
							2,0	1315,0	8,0	35,7	154,0	3412	461		1212,0	
							4,0			100,0	0,0				109,0	
590	Dorf	135	109,650	133	237	2,0	29,0	2389,0	—	161,0	393,0	627	1094		2586,0	
591	Diskaben	136	109,650	134	305	7,0	0,0	124,0	11,0	138,0	219,0	3472	156		274,0	
592	Natingen	137	109,650	135	70	—	15,0	45,0	—	0,0	9,0	970	113		61,0	
593	Ravensnod	138	109,650	136	249	—	67,0	1573,0	—	151,0	366,0	1442	894		1792,0	
594	Rendorf	139	109,650	137	210	—	10,0	185,0	—	188,0	344,0	2292	435		384,0	
595	Steinbeck	140	109,650	138	200	—	54,0	91,0	39,0	571,0	1201,0	2218	901		736,0	
596	Ueberruhr	141	109,650	139	232	—	—	123,0	—	4,0	169,0	2349	155		133,0	
597	Wello	142	109,650	140	186	—	24,0	96,0	—	123,0	490,0	1943	271		174,0	
598	Wald	143	109,650	141	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	
599	Brilon	144	110,070	142	238	—	—	2308,0	—	18,0	111,0	729	1355		2237,0	
600	Beilstel	145	110,070	143	229	—	0,0	62,0	2587,0	26,0	71,0	1403	782		2680,0	
601	Hörter	146	110,070	144	286	—	4,0	220,0	—	60,0	94,0	3152	207		282,0	
						731,0	801,0	46,0		35,0	22,0				1674,0	
603	Hemer	147	110,070	145	197	204,0	286,0	1490,0	—	45,0	165,0	1376	981		2086,0	
603	Harpen	148	110,070	146	159	—	0,0	66,0	—	75,0	225,0	1861	186		141,0	
604	Lüttringhausen	149	110,070	147	63	—	2,0	80,0	—	183,0	185,0	262	66		271,0	
605	Lüttich	150	110,070	148	283	—	—	709,0	—	1,0	469,0	2641	556		901,0	
606	Maskricht	151	110,070	149	31	—	—	634,0	—	2,0	37,0	727	219		687,0	
607	Menden	152	110,070	150	195	—	—	116,0	—	207,0	617,0	2223	208		383,0	
608	Paris	153	110,070	151	344	—	14,0	269,0	—	206,0	338,0	2571	249		490,0	
						12,0	12,0	4,0		16,0					46,0	
609	Wien	154	110,070	153	226	4,0	4,0	3780,7	—	11,0	35,0	447	1815		3801,0	
						2,0	2,0								4,0	
610	Basel	338	87,075	25	296	0,0	16,0	11,4	7,0	60,0	132,0	3618	347		96,0	
										84,0					84,0	
611	Burtscheid	339	87,075	26	316	—	—	—	—	40,0	22,0	4310	315		40,0	
612	Rohscheid	340	87,075	27	313	—	25,0	6,0	12,0	145,0	231,0	3730	256		188,0	
613	Herzogenrath	341	87,075	28	314	—	16,0	22,0	364,0	27,0	245,0	3356	479		507,0	
614	Gelenkirchen	342	87,075	29	180	—	6,0	—	—	12,0	18,0	2887	362		18,0	
										96,0					96,0	
615	Ranbrath	343	87,075	30	316	—	38,0	0,0	202,0	80,0	81,0	3909	347		332,0	
										12,0					12,0	
616	Linnich	344	87,075	31	325	—	8,0	73,0	—	26,0	66,0	4182	293		107,0	
617	Wickrath	251	105,840	32	236	—	4,0	117,0	—	—	39,0	2949	188		122,0	
618	Neuß	252	105,840	33	212	—	81,0	221,0	15,0	4,0	51,0	2583	248		322,0	
619	Meppel	259	76,020	22	210	—	—	50,0	2630,0	5,0	53,0	65	1175		2686,0	
										25,0					95,0	
620	Roisheim	260	95,040	34	296	—	—	7,0	—	13,0	36,0	4131	270		20,0	
621	Meberich	261	95,040	35	342	—	91,0	192,0	—	79,0	197,0	4379	391		358,0	
								8,0		50,0	0,0				63,0	
622	Trompet	262	95,040	52	233	—	194,0	143,0	176,0	489,0	791,0	1602	803		1008,0	
										16,0					16,0	
623	Anrath	263	95,040	53	276	—	151,0	156,0	254,0	464,0	728,0	2462	650		1026,0	
624	Dorsten	264	95,040	61	230	—	201,0	148,0	154,0	519,0	901,0	1478	888		1019,0	
625	Deutschland	265	95,040	62	287	—	111,0	62,0	2819,0	197,0	621,0	864	1062		3191,0	
								4,0			4,0				4,0	
626	Europa	266	95,040	120	332	—	215,0	145,0	189,0	540,0	930,0	3096	840		1090,0	
627	Lindern	267	95,040	121	294	—	24,0	14,0	24,0	8,0	55,0	3566	175		65,0	
	VIII. 1fach gekuppelte Personen- und Güterzug-Maschinen (Nordbahn).															
628	Bayia	821	117,630	695	32	—	—	46,0	81,0	—	53,0	69,0	338	55	179,0	
629	Sakobung	822	84,000	677	185	—	—	—	2719,0	—	5,0	32,0	262	809	3725,0	
						3,0						3,0			3,0	
630	Hercules	823	117,630	696	143	10,0	91,0	90,0	—	600,0	545,0	152	451		738,0	
						9,0	6,0				3,0				16,0	
631	Rob. Stephenson	824	87,040	679	196	20,0	469,0	—	—	130,0	487,0	1956	117		614,0	
632	Atlante	825	87,040	679	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Schnellzüge						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Arbeits-Materialienzüge.	allein.	als Zugmaschine, leichte Personenzüge gebildet wurden.	auf Hülfsmaschinen bei Steigungen von 1:100, 1:90, 1:80.	auf Hülfsmaschinen auf vorgespannten Bahnen.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht. der Wagen.	Gewicht. der Locomotiven.	Gewicht. der Tender.	Brutto- im Ganzen.
Wagenachsen.				auf 1 Meile erhielt.						Centnermeilen.				
												1,507,230	811,580	
												1,022,905	542,997	
												600,480	311,360	
												126,900	65,800	
												612,698	317,696	
												2,041,948	1,058,785	
												1,647,945	854,490	
												161,125	83,545	
												228,430	118,440	
												1,238,230	642,040	
												923,650	479,415	
												1,940,839	1,006,355	
												333,180	172,709	
												47,858	24,815	
												1,389,623	720,545	
												424,845	220,290	
												1,307,880	678,160	
												203,445	105,490	
												452,183	234,465	
												—	—	
												1,625,814	818,755	
												1,912,225	962,990	
												263,544	132,720	
												1,863,542	787,395	
												262,015	131,950	
												318,171	160,230	
												836,224	421,120	
												463,125	233,250	
												695,487	350,245	
												576,453	290,290	
												2,666,666	1,342,915	
												182,065	90,065	
												36,750	25,063	
												340,786	164,310	
												642,411	301,712	
												21,403	14,596	
												337,797	168,164	
												101,724	69,373	
												94,563	63,582	
												258,354	146,804	
												134,285	822,150	
												31,010	20,154	
												368,029	227,841	
												1,179,578	766,636	
												1,153,429	749,641	
												1,381,906	890,182	
												2,504,747	1,627,895	
												1,327,534	862,796	
												79,103	51,411	
												184,334	122,059	
												1,169,301	947,819	
												990,785	656,061	
												639,044	439,709	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.								Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.		Güter.	Personen und Güter										
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht in Centnern (1½ Ctr. gerechn.)		incl. des Wagengewichts.	excl. des Wagengewichts.	Kohlen zur Dampferzeugung pro Ctr. Bruttolast excl. der Tenderlast.	Holzverbrauch zum Anheizen im Ganzen.	pro Nutzmeile.	für Personen- und Schnellzüge. (excl. Anheizen u. Stationiren.)	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
Centnermeilen.		Centner.					Pf.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
Kosten des verbrauchten Heizmaterials				Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Vorstehnummer.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
323,400				175 18 3	96 11 1			178 15 11	866 23 9					579
322,851				201 2 10	79 3 —			366 — 3	440 22 7					580
318,602				170 14 4	80 28 —			219 3 11	564 11 1					581
313,007				211 16 —	66 21 4			253 7 5	331 14 10					582
297,390				176 1 4	55 15 7			395 25 —	796 24 8					583
306,414				176 22 3	172 17 9			369 24 11	468 14 11					584
498,151				201 23 9	69 — 6			235 4 6	197 2 4					585
332,533				148 27 3	46 25 10			344 9 4	971 25 3					586
367,776				138 14 1	67 20 1			240 16 5	581 29 —					587
375,480				210 8 7	69 7 1			226 1 6	566 27 11					588
376,950				216 12 1	69 26 5			366 19 —	355 25 10					589
363,927				164 27 4	103 10 5			558 15 9	891 — 1					590
333,604				212 6 10	66 27 11			381 24 11	359 26 9					591
96,744				206 12 8	277 12 10			372 21 3	617 16 —					592
362,176				175 7 10	54 19 3			385 17 10	653 25 1					593
393,821				146 3 9	46 3 6			348 15 4	351 19 4					594
440,726				208 22 6	65 25 —			241 18 3	249 1 —					595
378,494				231 — 6	74 26 8			277 14 —	284 19 8					596
382,398				149 14 6	164 22 4			284 3 1	919 28 7					597
				382 13 9	1086 15 5			472 14 5	690 18 1					598
375,711				165 18 8	55 — 10			296 21 11	688 25 —					599
426,947				208 1 7	65 18 5			255 15 2	588 8 —					600
354,333				199 — 9	62 22 10			294 28 8	495 25 2					601
320,668				206 19 10	65 5 3			340 19 10	558 6 3					602
213,418				110 19 1	83 1 9			197 29 8	614 25 11					603
87,769				1262 10 8	536 15 4			233 10 8	514 2 11					604
851,911				196 4 9	61 26 6			249 15 —	407 17 11					605
137,075				1764 11 9	664 10 9			314 10 4	537 4 1					606
306,133				181 2 3	58 5 6			276 6 7	849 15 10					607
350,108				169 23 6	57 5 4			231 18 11	188 27 4					608
439,221				260 22 6	105 27 2			309 1 10	946 7 4					609
317,461				199 — 3	79 25 —			291 16 9	554 1 1					610
387,234				219 26 6	69 10 4			258 18 9	273 8 10					611
369,380				217 28 10	80 20 7			253 18 8	303 24 11					612
263,697				218 14 9	68 27 2			253 20 4	297 27 6					613
137,070				135 7 6	46 14 —			141 23 11	134 5 1					614
327,697				219 26 6	69 10 4			259 18 11	299 — 10					615
356,199				220 4 4	71 9 7			309 2 8	287 6 9					616
319,919				1092 1 —	149 15 —			478 25 9	732 15 8					617
340,551				402 12 1	135 18 3			254 15 6	665 8 4					618
326,438				146 3 9	46 2 6			427 3 5	479 18 5					619
312,423				205 29 —	64 28 8			254 14 6	314 23 5					620
321,619				257 29 3	75 1 6			230 2 —	390 9 2					621
321,989				162 3 10	108 23 —			464 1 3	908 8 10					622
371,830				192 1 6	66 5 —			250 3 3	313 27 5					623
380,026				185 28 3	96 24 2			448 28 1	649 29 4					624
437,172				199 21 1	72 27 —			342 18 8	338 17 6					625
436,571				234 1 9	88 10 3			286 26 7	419 6 2					626
357,998				204 17 3	72 15 6			263 11 6	496 8 6					627
54,565				652 4 9	213 28 1			1408 20 4	3497 14 7					628
178,596				138 21 10	40 17 11			252 6 7	617 9 2					629
167,034				558 24 2	161 14 2			1221 7 11	1597 27 9					630
333,601				284 25 7	62 11 9			957 — 3	1484 13 4					631
				1252 21 3	388 3 8			963 27 5	940 17 9					632

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in □-Meter.	4. Heizfläche: in □-Meter.	5. Laufende Nummer der Tabelle I.	6. Anzahl der Fahrtage.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Gesamt- und Schnellzügen. (incl. Eilzüge.)	8. von Personenzügen.	9. von Güter- und gemischten Zügen.	10. von Arbeits- und Materialien-Zügen.	11. als vorgespannte Maschinen.	12. im.	13. Rangirdienst.	14. Reservedienst. Stunden.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der geleisteten Nutzmeilen. Summe von Col. 4—8.	17. Zahl d. geförderten Züge.
						Meilen.										
633	Blitz . . . Nr.	826	87,140		690	147	14,0	147,1	104,1	—	38,1	104,1	2,917	238	304,1	
634	Sturm . . . „	827	87,140		691	300	24,1	5,166,1	29,1	27,1	43,0	329,1	493	1,414	5,389,0	
635	Komet . . . „	828	87,140		692	180	25,7	938,1	144,7	72,0	489,0	402,1	260	771	1,670,1	
636	Jakir . . . „	829	87,140		693	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
637	Leopard . . . „	830	75,480		694	4	—	—	—	—	—	48	—	—	—	
638	Pluto . . . „	831	112,240		695	181	16,0	114,1	120,0	—	1,002,1	980,1	274	794	1,254,1	
639	Vulcan . . . „	832	112,240		696	346	—	166,2	255,0	409,0	810,1	727,1	1,665	874	1,721,0	
640	Mars . . . „	833	112,240		697	241	12,1	201,0	476,0	10,1	1,012,1	1,079,0	730	1,339	1,725,0	
641	Jupiter . . . „	834	112,240		698	214	—	102,1	264,0	4,0	927,0	779,1	878	800	1,318,0	
642	Saturn . . . „	835	112,240		699	301	2,0	28,1	132,0	161,2	642,1	623,1	2,627	745	967,0	
643	Titan . . . „	836	112,240		700	70	—	102,0	13,0	2,0	573,0	640,1	1	876	691,1	
644	Polyphem . . . „	837	112,240		691	70	—	65,1	139,0	—	758,1	740,0	341	758	974,0	
645	Andromeda . . . „	838	92,310		692	157	10,0	9,1	—	2,671,1	50,0	195,0	101	1,264	2,731,0	
646	Titania . . . „	839	92,310		693	195	—	148,0	192,0	197,1	321,0	497,1	1,773	740	873,1	
647	Teutonia . . . „	840	92,310		694	249	12,0	6,153,0	7,0	—	97,0	379,0	165	1,742	6,237,1	
648	Cyclop . . . „	841	117,420		627	319	18,0	205,0	3,1	—	1,733,0	1,943,0	693	1,698	2,084,0	
649	Uranus . . . „	842	117,420		699	295	11,0	205,0	615,0	2,1	922,0	751,0	3,771	134	1,778,0	
650	Centaur . . . „	843	117,420		699	202	—	205,0	43,1	0,1	1,340,1	1,477,0	695	936	1,695,0	
					700	220	27,1	225,0							6,1	
651	Juno . . . „	844	92,310		701	237	3,1	3,0	—	153,1	75,1	171,0	1,429	666	1,918,0	
652	Iris . . . „	845	92,310		702	320	33,0	1,650,1	732,0	164,1	62,0	273,0	1,042	1,271	4,130,0	
							21,0	3,152,0								

IX. Güterzug-Tender-Maschinen:

653	Wupper . . . „	3	81,540		16	307	—	—	—	—	0,0	27,1	2,464	156	0,0	
654	Ruhr . . . „	4	81,540		17	302	—	—	5,0	—	0,0	18,1	3,469	181	4,0	
655	Dortmund . . . „	8	81,540		18	253	—	0,0	1,0	—	—	22,0	3,615	194	1,0	
656	Elberfeld . . . „	43	123,121		59	135	—	135,0	7,0	—	327,1	173,1	1,638	130	459,0	
657	Hochdahl . . . „	44	123,121		60	205	—	207,0	—	44,0	381,1	355,0	2,126	203	933,1	
658	Concordia . . . „	45	74,700		20	119	—	—	—	—	—	6,0	1,854	120	—	
659	Herrenheim . . . „	48	98,100		33	205	—	—	2,0	—	—	2,0	1,319	69	2,0	
660	Mars II. . . . „	52	73,500		558	181	—	—	19,0	—	—	17,1	4,159	84	19,0	
661	Schwerte . . . „	103	53,124		105	218	—	148,1	1,596,0	—	287,1	533,0	1,941	1,013	3,681,0	
662	Hohenlohe . . . „	104	53,021		106	146	—	—	673,1	—	126,1	230,0	1,689	417	799,0	
663	Langendreer . . . „	105	53,021		107	216	—	—	1,744,0	—	227,1	545,0	1,900	924	2,032,0	
664	Werden . . . „	130	90,020		19	205	—	—	3,0	—	—	25,1	2,469	65	6,1	
665	Orkeny II. . . . „	257	73,180		559	170	—	—	55,1	—	—	90,1	2,078	90	64,1	
666	Corthen . . . „	288	70,157		361	233	—	—	41,0	—	—	48,1	3,233	170	41,0	
667	Cöthen . . . „	289	70,157		362	84	—	—	—	—	—	14,0	1,344	81	2,1	
668	Danzig . . . „	290	70,157		363	282	—	—	64,0	—	2,1	3,1	3,833	251	66,1	
669	Dessau . . . „	291	70,157		364	212	—	2,1	5,1	—	5,1	124,0	2,639	114	13,0	
670	Diez . . . „	292	70,157		365	227	—	—	3,1	—	16,1	256,1	3,653	209	18,1	
671	Dirschau . . . „	293	70,157		366	233	—	4,0	16,1	—	—	38,1	5,579	114	12,1	
672	Duisburg . . . „	294	70,157		367	342	—	3,0	3,0	—	—	24,0	3,612	164	5,0	
673	Ehringhausen . . . „	295	70,157		368	366	—	—	180,0	—	—	38,0	3,964	204	180,0	
674	Emmendorf . . . „	296	70,157		369	279	—	—	253,1	—	—	1,0	3,594	216	233,0	
675	Frohnburg . . . „	297	70,158		370	339	—	3,0	80,1	2,0	—	45,0	3,649	325	42,0	
676	Gladbach . . . „	302	70,158		371	356	—	62,0	4,0	—	—	12,0	4,275	147	69,0	
677	Gievenkopf . . . „	304	70,158		372	189	—	1,0	1,275,0	—	—	409,1	1,732	792	1,586,0	
678	Hockenheim . . . „	306	70,158		373	291	—	—	—	1,0	—	1,0	5,795	30	—	
679	Homburg . . . „	306	70,158		374	311	—	—	6,1	—	—	82,1	3,778	136	68,1	
680	Heppard . . . „	307	70,157		375	356	—	—	—	—	—	71,1	5,698	218	10,1	
681	Hrotz . . . „	308	70,157		376	323	—	—	1,0	—	55,0	76,1	3,784	90	4,1	
682	Burg . . . „	309	70,157		377	230	—	—	3,0	—	10,1	47,1	3,343	144	5,1	
683		404	70,158		377	212	—	—	154,0	—	3,1	26,0	2,500	276	154,0	
684		405	70,158		398	315	—	—	2,0	0,0	2,1	79,0	3,805	144	59,0	
685		406	70,158		399	288	—	7,0	—	—	—	415,0	5,627	231	7,1	
686		407	70,158		400	293	—	2,1	7,0	—	56,1	46,1	3,377	310	13,1	
687		408	70,158		401	318	—	3,1	33,1	—	3,1	58,1	3,619	389	37,0	
688		409	70,158		402	275	—	—	3,1	—	0,1	8,1	3,453	240	3,0	
689		410	70,158		403	334	—	—	124,0	—	0,1	106,1	3,577	143	124,1	
690		411	70,158		404	235	—	2,0	19,1	—	—	27,1	2,978	256	23,1	
691		412	70,158		405	289	—	6,0	56,1	1,0	9,1	109,1	4,096	334	72,7	
692		413	70,158		406	240	—	—	348,1	2,1	40,1	418,1	2,846	354	391,1	
693		414	70,158		407	235	—	—	6,1	—	52,1	68,1	3,065	139	58,0	
694		415	70,158		408	347	—	98,1	3,1	—	—	5,1	4,440	198	99,0	
695		416	70,158		409	308	—	5,0	—	—	—	17,0	3,697	107	5,0	
696		417	70,158		410	269	—	2,1	3,1	—	1,0	33,0	3,548	267	6,0	
697		540	73,180		562	167	—	1,7	—	—	15,0	15,0	2,105	135	3,0	
698		541	73,180		561	177	—	—	5,0	—	30,1	2,168	45	21,0	
699		542	73,180		562	159	—	—	17,0	—	1,0	3,0	1,909	107	19,0	

18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.
Durchschnittliche Stärke der				Geförderte Nutzmeilen:						Massenbeförderung auf 1 Meile				
Schnellzüge.	Personenzüge.	Güterzüge.	Gemischte Züge.	allein.	als Zugmaschine, mehrt Vorspann gelegt wurde.	als Zugmaschine bei Steigungen 1:100, 1:80, 1:30.	als Schiebmaschine auf benachbarten Bahn.	auf fremden Bahnen.	von fremden Locomotiven.	Personen- und Güter-Gewicht.	Gewicht.			Brutto-
Wagenachsen.				auf 1 Meile situirt.							bei Wagen.	bei Locomotiven.	bei Tender.	im Ganzen.
											Centnermeilen.			
												237,645	159,393	
												3,808,992	2,319,671	
												1,818,983	834,678	
												—	—	
												—	—	
												1,523,948	773,180	
												1,665,288	844,940	
												1,906,040	967,035	
												1,426,900	723,628	
												1,081,880	779,590	
												905,284	652,337	
												1,166,132	840,301	
												1,858,137	1,433,898	
												870,458	671,692	
												4,801,986	3,343,477	
												2,943,646	1,949,171	
												1,874,422	1,229,947	
												2,303,990	1,525,615	
												1,227,150	1,025,100	
												2,795,969	2,157,519	
												19,105	—	
												11,008	—	
												15,552	—	
												601,065	—	
												1,138,685	—	
												4,095	—	
												2,929	—	
												26,496	—	
												1,623,645	—	
												631,737	—	
												1,630,481	—	
												28,870	—	
												111,245	—	
												64,872	—	
												11,736	—	
												49,868	—	
												99,072	—	
												197,784	—	
												41,472	—	
												21,413	—	
												143,544	—	
												169,200	—	
												23,576	—	
												58,608	—	
												1,460,304	—	
												720	—	
												108,576	—	
												88,752	—	
												88,176	—	
												37,738	—	
												137,448	—	
												99,936	—	
												304,416	—	
												48,704	—	
												65,808	—	
												4,608	—	
												168,178	—	
												35,868	—	
												131,400	—	
												583,200	—	
												91,440	—	
												73,456	—	
												16,848	—	
												28,514	—	
												13,752	—	
												37,224	—	
												16,200	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

28.	29.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
reducirt:		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.					Kosten der Transportvermittelung pro Ctr. Brutto-Last excl. der Achsabzüge.	Holzverbrauch zum Anheizen		Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.			Personen und Güter			im Ganzen.	pro Nutzmeile.	für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Torfsiedern.	zum Anheizen und Stationiren
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht in Ctrn. (1½ Ctr. gerechn.)	Güter.	incl. des Wagengewichts.	excl. des Wagengewichts.	Pf.	Cubikmeter.		(excl. Anheizen u. Stationiren.)					
Centnermeilen.		Centner.								Kilogr. Kohlen.				Klg. Kohlen.	Klg. Kohlen.
870,974															
343,926															
267,414															
—															
3,315															
313,035															
477,415															
374,464															
322,207															
324,675															
153,209															
242,524															
220,758															
870,214															
422,466															
521,622															
294,716															
325,028															
365,439															
466,118															
201,586															
870,260															
199,510															
179,990															
220,272															
96,218															
170,907															
348,310															
321,883															
302,028															
347,873															
219,145															
161,087															
220,564															
75,588															
211,374															
181,316															
224,685															
415,668															
256,763															
220,229															
211,578															
272,819															
242,042															
238,620															
447,243															
200,153															
218,970															
208,404															
254,975															
265,317															
244,021															
144,206															
159,206															
175,731															
236,559															
230,191															
186,135															
262,626															
206,094															
134,187															
259,746															
180,705															
227,551															
140,020															
175,807															
145,266															

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										Vorstellungsnummer.
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	
Klg. Kohlen.		Thlr. Sg. Pf.	Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Pf.	
		171 26 1	54 6 1			612 4 7	934 15 6							633
		208 22 6	75 18 10			806 7 4	789 25 5							634
		125 7 6	39 15 —			439 16 7	583 6 —							635
		1,850 17 5	247 7 4			1,589 15 4	1,889 17 6							636
		2 23 6	— 26 4			19 — 5	14 8 9							637
		235 1 4	46 22 11			851 22 5	945 21 —							638
		171 5 3	54 9 6			692 19 3	734 17 4							639
		167 20 10	52 26 7			861 11 —	968 2 9							640
		148 27 8	46 23 10			769 16 1	782 21 9							641
		263 29 10	79 23 6			701 14 2	627 18 10							642
		1,235 — 10	51 18 4			299 1 7	1,155 8 1							643
		109 7 4	33 13 7			776 28 2	897 27 6							644
		185 21 9	42 22 9			873 27 7	514 10 6							645
		178 7 10	54 16 9			649 26 5	556 15 1							646
		221 29 1	71 9 1			745 17 3	801 23 6							647
		205 5 1	64 22 1			683 13 1	627 7 4							648
		140 16 9	44 9 10			362 9 —	327 21 —							649
		207 19 —	48 5 4			987 26 6	594 8 11							650
		164 27 4	51 — 3			456 27 10	468 12 4							651
		272 5 —	79 6 1			778 9 5	737 15 1							652
		144 1 1	45 12 9			174 20 4	421 — 5							653
		210 4 3	68 8 2			208 12 1	551 14 7							654
		175 10 6	55 9 —			209 26 2	589 17 8							655
		171 22 6	90 3 9			262 12 7	722 3 7							656
		142 19 4	44 29 7			273 14 4	630 1 7							657
		167 25 —	457 6 1			160 25 11	449 11 7							658
		205 5 1	64 22 1			253 6 11	312 15 10							659
		125 28 4	39 21 7			145 25 8	199 25 11							660
		151 20 9	49 15 2			259 19 6	337 10 10							661
		106 27 6	45 17 8			275 18 8	642 22 8							662
		150 9 —	53 12 —			276 15 7	404 20 3							663
		142 19 4	221 25 10			179 17 2	374 22 10							664
		116 5 9	37 9 6			133 27 7	86 1 6							665
		235 9 5	118 6 5			309 15 2	320 24 1							666
		281 23 11	446 24 6			154 29 11	233 20 5							667
		106 6 9	61 26 6			223 19 6	206 13 3							668
		147 15 6	46 15 8			302 29 —	594 15 —							669
		175 20 11	328 29 11			192 25 —	352 3 5							670
		302 26 4	64 6 11			630 17 8	534 10 8							671
		186 7 8	120 16 5			233 22 5	253 20 1							672
		226 14 11	119 15 1			236 28 1	260 17 6							673
		194 4 1	61 6 1			215 23 7	198 20 3							674
		225 27 10	69 10 10			258 5 3	219 22 6							675
		244 28 —	76 7 4			330 20 8	423 7 2							676
		131 15 4	44 20 1			227 15 6	331 6 1							677
		202 14 7	63 25 9			606 17 9	652 4 9							678
		243 16 5	113 10 3			244 29 11	307 24 1							679
		181 19 —	57 2 11			250 11 1	294 7 8							680
		224 22 7	70 26 6			279 5 2	349 22 1							681
		161 13 —	105 27 6			196 25 5	348 9 1							682
		147 15 6	46 15 8			307 19 7	647 1 4							683
		223 21 3	76 29 10			250 7 1	211 5 1							684
		202 5 6	64 2 4			248 15 4	410 6 9							685
		305 26 4	104 7 4			236 15 7	311 4 8							686
		290 19 6	114 32 8			332 12 4	250 14 6							687
		191 10 9	60 10 5			216 19 1	203 14 —							688
		232 12 5	72 8 10			263 3 5	145 7 11							689
		162 15 7	51 17 1			218 21 5	433 22 11							690
		203 2 10	62 12 7			187 6 4	394 5 9							691
		231 2 7	177 9 2			217 26 1	214 23 7							692
		167 6 5	96 35 4			190 — 10	219 24 6							693
		242 13 7	76 4 5			304 28 3	330 2 —							694
		214 9 6	67 17 —			245 4 —	258 18 2							695
		188 14 6	81 — 8			214 1 10	271 19 9							696
		115 6 1	86 19 2			131 16 8	87 6 9							697
		122 4 10	66 22 2			144 1 8	102 15 9							698
		96 21 7	30 18 1			109 25 —	64 19 7							699

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Laufende Nummer.	2. Bezeichnung der Locomotiven.	3. Heizfläche: in maximo. □-Meter.	4. Heizfläche: in minimo. □-Meter.	5. Laufende Nummer der Tabelle I.	6. Anzahl der Gattungen.	7. Gefahrene Wegstrecken: von Courier- und Schnellzügen. (incl. Eilzüge.) Meilen.	8. von Personenzügen. Meilen.	9. von Güter- und gemischten Zügen. Meilen.	10. von Rebel- und Materialzügen. Meilen.	11. als vorgespannte Noth-Maschinen. Meilen.	12. leer. Meilen.	13. Reserve-dienst. Stunden.	14. Reserve-dienst. Stunden.	15. auf fremden Bahnen.	16. Anzahl der zurückgelegten Nutzmeilen. Summa von Col. 4—8.	17. Saldo, gebrauchte Züge.
700	Nr. 543	$73_{,643}$		543	170	—	$1_{,0}$	$2_{,0}$	—	—	$9_{,1}$	2042	105		$3_{,0}$	
701	„ 544	$73_{,630}$		544	165	—	—	$5_{,4}$	—	$3_{,3}$	$42_{,6}$	3160	177		$8_{,7}$	
702	„ 545	$73_{,630}$		545	142	—	—	2277	—	$4_{,4}$	$88_{,0}$	143	792		$2289_{,00}$	
703	„ 546	$73_{,631}$		546	135	—	—	—	—	$2_{,0}$	$245_{,4}$	1699	100		$2_{,4}$	
704	„ 547	$73_{,631}$		547	164	—	—	—	—	$81_{,0}$	$91_{,0}$	1980	65		$81_{,0}$	
	X. Einfach gekuppelte Güterzug-Maschinen mit alten Nummern der Nordbahn:															
705	Hirsch . . . . Nr. 3	$64_{,000}$		676	5	—	—	$26_{,4}$	—	—	$41_{,0}$	10	83		$26_{,4}$	
706	Auerochs . . . „ 31	$112_{,448}$		689	50	—	$45_{,0}$	$78_{,0}$	$68_{,1}$	$135_{,0}$	$217_{,0}$	192	273		$326_{,0}$	
	XI. Ungekuppelte Personenzug-Maschinen, welche an die Bau-Abtheilung abgegeben und dann verkauft worden sind:															
707	Ilse . . . . Nr. 354	$63_{,504}$		—	166	—	—	$9_{,0}$	—	$3176_{,0}$	$217_{,0}$	344	150		$3186_{,0}$	
708	Oder . . . . „ 355	$63_{,504}$		—	234	—	—	—	—	$1571_{,0}$	$245_{,0}$	276	456		$1571_{,0}$	
	Summa . .				159000	$5146_{,0}$ $102,620_{,4}$	$3678_{,4}$ $534,637_{,0}$	$4145_{,0}$ $667,579_{,1}$	$29336_{,0}$	$2286_{,0}$ $1187,24_{,0}$	$614_{,0}$ $1965,25_{,0}$	914,133	496,305		$15256_{,0}$ $1672880_{,0}$	220,148 *)
	oder Kilometer .					$28595_{,00}$ $709079_{,100}$	$275,88_{,00}$ $4097784_{,00}$	$31,092_{,00}$ $6956946_{,00}$	$220631_{,00}$	$17151_{,00}$ $8904139_{,00}$	$4610_{,00}$ $14805,0_{,00}$				$114426_{,00}$ $25416057_{,00}$	

Anmerkung. Die fett gedruckten Zahlen sind die von den Locomotiven auf fremden Bahnstrecken zurückgelegten Meilen, davon:
1. auf der Thüringischen Bahn von Gerstungen bis Eisenach:
8632,4 Meilen oder 27346,62 Kilometer bei Courier- und Schnellzügen,
2091,0 „ „ 15486,01 „ „ Personenzügen.
333,0 „ „ 3096,18 „ von leeren Maschinen.
2. auf der Belgischen Staatsbahn von Landesgrenze bis Welkenraedt:
1513,0 Meilen oder 11350,10 Kilometer bei Courier- und Schnellzügen,
1598,0 „ „ 11961,75 „ „ Personenzügen.
3721,0 „ „ 27910,50 „ „ Güterzügen,
2286,0 „ „ 17151,01 „ von Personen-Maschinen,
82,0 „ „ 615,00 „ bei leeren Maschinen.
3. auf der Main-Weser Bahn:
424,0 Meilen oder 3181,60 Kilometer bei Güterzügen.

18. Durchschnittliche Stärke der Locomotiven. Schnellzüge.	19. Personenzüge.	20. Güterzüge.	21. Rebel- u. Materialzüge. Wagenachsen.	22. Geförderte Achsmeilen: allein.	23. als Zugmaschine, meist Vorspann geleistet meter.	24. als Hülfsmaschine bei Steigungen 1:100. 1:80. 1:60.	25. als Hülfsmaschine auf horizontaler Bahn.	26. auf fremden Bahnen.	27. von fremden Locomotiven.	28. Personen- und Güter-Gewicht.	29. Massenbeförderung auf 1 Meile: Gemischt. Wagen.	30. Gemischt. Locomotiven.	31. Gemischt. Tender.	32. Bruttogewicht im Ganzen.
				auf 1 Meile gerechnet.						Centnermeilen.				
												9,350	—	
												30,792	—	
												1,695,016	—	
												175,320	—	
												124,980	—	
Züge. Courier-	Schnell-	Personen-	Güter-	Gemischte	Rebel-									
												28,527	23,321	
												370,454	266,952	
												1,691,580	1,199,802	
												902,148	545,100	
12	15	20	68	30	30	54,072,876	7,188,142	2,058,372	5,129,570	—	—	2,432,396,010	3,576,983,293	1,350,475,073	638,218,941	7,994,696,618
12	15	20	68	30	30	—	—	—	—	—	—	19249,645,078	26827,374,696	10128,563,046	4789643058	59960149638

*) incl.
709 Cyclo-Personenzüge.
14104 „ Güterzüge.
8310 Rebelzüge.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.
vebucirt:		Durchschnittliche Belastung der Bahnzüge.								Verbrauch an Brennmaterial:					
Gewicht		Personen.			Personen und Güter		Kosten der Krankenpflege u. Arzneibehandlung pro Kl. Wunde	Holzverbrauch zum Anheizen		für Personen- und Schnellzüge.	für Güterzüge.	für Arbeitsmaterialienzüge.	für den Vorspann-Dienst.	beim Rangiren und den Leerfahrten.	zum Anheizen und Stationiren
pro Bahnlänge.	pro Nutzmeile.	Anzahl.	Gewicht der Wag. incl. Ladung.	Güter.	incl. bei Wagengewicht.	excl.		im Ganzen.	pro Nutzmeile.	(excl. Anheizen u. Stationiren.)					
Centnermeilen.		Centnen.					Sgr. Pf.	Cubikmeter.		Klftr. Kohlen.				Klftr. Kohlen.	Klftr. Kohlen.
pro Meile und Kilometer.										Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
58,415,071,1	4.735,9	144	336	2,163	5,039	1,346	2,01	11474,1	0,0005	684,597	2,157,817	86,881	133,602	1,089,573	689,392
—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,00001	—	—	—	—	—	—

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.
		Kosten des verbrauchten Heizmaterials		Unterhaltungskosten der Locomotiven und Tender										
				für Ersatzstücke:				für die übrige Reparatur:						
im Ganzen.	pro Nutzmeile.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	Material.	Arbeitslohn.	Generalkosten.	Summa.	im Ganzen.	pro Nutzmeile.	Localverhältnisse.
Klg. Kohlen.		Thlr. Sgr. Pf.	Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thl. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thl. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Pf.	
179,480	Nutzgiren, Vorfahrten, Rangiren und Stationiren.			118 6 9	37 9 2			188 15 10	151 — 7					700
197,110				114 24 4	36 6 3			186 4 1	160 25 4					701
101,322				90 24 3	31 4 10			220 22 6	132 9 3					702
86,072				93 25 1	29 18 9			110 16 —	111 8 11					703
126,774				114 3 6	40 28 10			133 20 6	122 8 11					704
4,218				3 14 4	1 2 11			52 3 7	55 3 2					705
48,086				69 25 6	155 4 7			256 18 4	412 5 8					706
117,880				115 15 3	56 18 10			122 23 1	70 8 9					707
273,688			Ufg.	162 24 9	50 10 6			184 10 2	99 2 7					708
4,734,552	69,0 excl. 140,0 incl. Klg.	1149473	27 1 p. Nutzmeile 245,0 p. Achsmeile 32,0	160647 15 9	74590 14 1	22,732 21 10	257970 21 8	201963 6 11	338,560 25 8	82235 14 6	622,759 16 8	872780 8 4	187,69 24,69	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

2. Generelle Nachweisung.

1. Pos.	2. Art der Locomotiven.	3. Anzahl der Fahrtage.	4. Gefahrene Wegstrecke auf der: vor Courier- und Schnellzügen. (incl. Extrazüge.)	5. vor Personenzügen. (incl. Extrazüge.)	6. vor gemischten Zügen. (incl. Extrazüge.)	7. vor Güterzügen. (incl. Extrazüge.)	8. vor Arbeits- und Materialienzügen. (incl. Extrazüge.)
			Kilometer.				
1.	15 ungekuppelte Personen- und Schnellzug-Locomotiven laufende Nr. 1 bis 15 der Tabelle IV	3,382	40,542,60	251,519,75	—	14,096,25	4,796,25
2.	121 gekuppelte Personen- und Schnellzug-Locomotiven laufende Nr. 87—94. 114—119. 122. 123. 158—161. 214—223. 236—245. 343—356. 369—373. 411—417. 488—492. 518—537. 548.—557. 666. 676—684. 693. 694. 697. 701. 702 der Tabelle IV	35,083	730,117,75	3,167,789,25	—	58,027,50	41,872,50
3.	123 Güterzug-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen laufende Nr. 21. 22. 24—58. 61—86. 95—104. 106—113. 120. 121. 124—152. 685—692. 695. 696. 699—700 der Tabelle IV	27,149	3,913,50	47,614,50	—	358,606,25	131,568,75
4.	302 Güterzug-Locomotiven mit 3 gekuppelten Achsen laufende Nr. 162—213. 224—235. 246—255. 278—342. 374—396. 418—487. 493—517. 568—664. 672—675. 703—706 der Tabelle IV	84,867	4,962,75	105,221,25	—	6,062,449,75	5,481,75
5.	33 Tender-Locomotiven für Personenzüge laufende Nr. 256—269. 357—368. 538—547. 666—671 der Tabelle IV	5,969	135,00	331,674,75	—	100,308,00	279,75
6.	52 Tender-Locomotiven für Güterzüge und Rangirdienst laufende Nr. 16—20. 23. 59. 60. 105—107. 261—277. 397—410. 559—567 der Tabelle IV	12,290	—	5,895,75	—	67,860,75	411,00
7.	fremde Locomotiven der Thüringer Bahn	—	9,996,00	20,538,00	—	—	—
Summa	706 eigene Locomotiven	169,960	789,579,00	4,009,715,25	—	6,656,846,75	184,410,00
"	fremde Locomotiven	—	9,996,00	20,538,00	—	—	—

Anmerkung: 1. Außerdem wurden von Locomotiven der Belgischen Staatsbahn auf der Strecke von Landesgrenze bis Aachen in Summa 20,031 Kilometer oder 2,670,8 Meilen zurückgelegt.
2. Die ausrangirten und der Bau-Abtheilung übergebenen Locomotiven Ilm und Ocker haben in 400 Fahrtagen in Summa 39,156 Kilometer oder 5,220,8 Meilen zurückgelegt, 650 Stunden Rangirdienst und 606 Stunden Reservedienst geleistet.

9. eigenen Bahn: als vorgelegte Maschine.	10. eigenen Bahn: leer.	11. Rangirdienst auf der eigenen Bahn.	12. Reservedienst auf der eigenen Bahn.	13. Anzahl der auf eigener Bahn zurückgelegten Nutzkilometer von eigenen und fremden Locomotiven im Ganzen.	14. Davon entfallen: auf die eigenen Locomotiven.	15. Davon entfallen: auf die fremden Locomotiven.	16. Von eigenen Locomotiven sind auf fremden Bahnen zurückgelegt: Nutz-Kilometer.	16. Von eigenen Locomotiven sind auf fremden Bahnen zurückgelegt: Kilometer in Leerfahrten.	17. Anzahl der von den eigenen Locomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Nutz-Kilometer: im Ganzen.	18. Anzahl der von den eigenen Locomotiven auf eigener und fremder Bahn zurückgelegten Nutz-Kilometer: von jeder im Durchschnittlich gewesenen Locomotive durchschnittlich
Kilometer.		Stunden.		Nutzkilometer.						
437,25	33,358,00	16,050	15,510	411,291,00			—	—	411,291,00	27,426,10
14,375,25	227,063,50	69,675	110,472	3,968,181,75			43,006,75	3,994,50	4,041,190,50	33,998,27
176,760,00	192,833,25	349,857	58,781	717,932,25			21,166,50	240,00	739,098,75	6,008,93
681,036,75	875,467,50	378,981	278,334	6,859,040,25			50,251,50	375,75	6,909,291,75	19,096,66
887,25	27,638,25	46,476	31,003	433,284,75			—	—	433,284,75	13,129,84
16,960,00	39,204,00	151,474	11,799	91,156,50			—	—	91,156,50	1,758,68
—	126,00	—	—	30,534,00			—	—	—	—
890,436,00	1,495,463,50	913,513	495,099	12,541,521,00	12,510,987,00	30,534,00	114,429,75	4,610,25	12,695,418,75	17,883,68
—	126,00	—	—							

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

19. Die Tender haben Achtlitermeter durchlaufen: auf eigener Bahn (eigene und fremde Tender)	19. Die Tender haben Achtlitermeter durchlaufen: eigene Tender auf eigener und fremder Bahn	20. Zahl der geführten Züge.	21. Beförderte Nutz-Kilometer (beladen und leer): in Courier- und Schnell-Zügen	22. in Personen-Zügen	23. in gemischten Zügen	24. in Güter-Zügen	25. in Arbeits- und Materialien-Zügen.	26. Durchschnittliche Stärke der: Courier- und Schnellzüge	27. Personenzüge	28. gemischten Züge	29. Güter-Züge	30. Arbeits- und Materialien-Züge	31. aller Züge
Anzahl.			incl. Extrazüge.					Wagenachsen.					
1,233,948.00	1,233,948.00												
12,675,732.15	12,816,742.50												
3,002,296.50	3,056,516.00												
23,903,523.55	23,855,406.00												
—	—												
—	—												
91,980.00	—												
40,307,481.00	40,072,612.00	229,163	6,994,569	95,155,753	851,995,278	5,319,355	18	20	10	68	30	39

32. Personen- und Güter-Gewicht	33. Massenbeförderung auf ein Kilometer reducirt: Gewicht: der Wagen.	34. der Locomotiven.	35. der Tender.	36. Bruttogewicht: im Ganzen.	37. pro Kilometer Bahn-Länge.	38. pro Nutz-Kilometer.	39. Durchschnittliche Belastung eines Bahnzuges. Personen. Anzahl.	40. Gewicht 4 Personen 1½ Ctr. gerechnet.	41. Güter.	42. Personen und Güter incl.	43. excl. bei Wagengewicht
Centner-Kilometer.								Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
		253,751,565	139,781,695								
		3,091,106,080	1,534,588,515								
		655,181,918	372,915,435								
		5,767,413,075	2,706,771,698								
		319,035,618	—								
		92,694,905	—								
		—	—								
18,349,645,078	28,027,274,696	10,109,102,521	4,774,027,343	59,960,140,635	58,415,071.1	4,735.8	144	216	2,163	3,839	1,346

44. Kosten der Transport-Verwaltung pro Ctr. Meile-Last excl. der Arbeits-Züge
Pfg.
2.00

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.
Locomotiv-Feuerung.															
Holzverbrauch zum Anheizen.		Verbrauch an Heizmaterial bei den Zug-Fahrten einschließlich zum Anheizen, aber ausschließlich zu Leerfahrten, zum Rangiren und Stationiren.								Verbrauch an Heizmaterial auf Steinkohlen reducirt — Ctr. Koks gleich — Ctr. Steinkohlen bei allen Zugfahrten.		Verbrauch an Heiz-Material			
		Wirklicher Verbrauch.										Wirklicher			
		bei den Courier- und Schnellzügen.		bei den Personenzügen.		bei den Güter- u. gemischten Zügen.		bei den Arbeitszügen.				bei den Leerfahrten.		bei dem Rangirdienste.	
im Ganzen	pro Nutz-Kilometer	an Koks	an Steinkohlen.	an Koks	an Steinkohlen.	an Koks	an Steinkohlen.	an Koks	an Steinkohlen.	zusammen	im Durchschnitt pro Nutz-Kilometer	an Koks	an Steinkohlen.	an Koks	an Steinkohlen.
Kubikmeter.		Centner.								Ctr.	Kg.	Centner.			
11,474,17	0,0000	—	101,803	—	707,189	—	3,700,070 *	—	61,607	3,879,737	14,61	—	93,202	—	947,273

* incl. 133,693 Ctr. beim Vorspannbetrieb.

61.	62.	63.	64.	65.	66.	67.	68.	69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.
Locomotiv-Feuerung.														
bei den Rekognoscirungen der Locomotiven.								Gesammt-Verbrauch an Heizmaterial auf Steinkohlen reducirt (excl. Holz zum Anheizen.)		Kosten des verbrauchten Heizmaterials.		Durchschnittspreis		
Verbrauch.														
Bei den Reservedienste.		Zusammen.		Verbrauch an Heizmaterial auf Steinkohlen reducirt (— Ctr. Koks gleich — Ctr. Steinkohlen.)										
an Koks	an Steinkohlen.	an Koks	an Steinkohlen.	für alle Rekognoscirungen zusammen	pro Kilometer Leerfahrt	pro Stunde Rangirdienst	pro Stunde Reservedienst	überhaupt.	pro Nutz-Kilometer	im Ganzen	pro Nutz-Kilometer	pro Kubikmeter Holz	pro Ctr. Koks	pro Ctr. Steinkohlen.
Centner.				Ctr.	Kg.	Kg.	Kg.	Ctr.	Kg.	Thlr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.	Sgr.
—	115,253	—	1,154,935	1,154,935	8,1	81,8	11,05	4,734,553	18,17	1,149,471 27 Sg. 1 Pf.	2,72	64,11	—	7,0

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Unterhaltung sämmtlicher Locomotiven und Tender.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	8a.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
	Reparatur.															
	Dieselben haben folgende wesentliche Ersatzstücke erhalten:										Kosten					
Anzahl der Locomotiven.	Achsen für Lauf-räder.	Achsen für Trieb-räder.	Bandagen der Lauf-räder.	Bandagen der Trieb-räder.	Buffer.	Glieder-röhren.	Bandagen der Tender-räder.	Achsen für Tender-räder.	Radreifen abgedreht: Laufräder.	Radreifen abgedreht: Triebräder.	für Ersatzstücke.	für die übrige Reparatur: Material.	für die übrige Reparatur: Arbeitslohn.	für die übrige Reparatur: in Summa.	Einnahme für alte Materialien.	für Ersatz- und Reparatur excl. der Rückeinnahme für altes Material.
	Anzahl.										Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
706 Locomotiven und 629 Tender, von welchen 5 Locomotiven im Laufe des Jahres ausrangirt worden sind.	42 Gußstahl.	—	73	266 davon 238 von Gußstahl und 8 von Puddelstahl.	—	8,077 davon 8,026 eiserne und 51 messingene.	230 davon 214 von Puddelstahl und 16 von Gußstahl.	1 von Puddelstahl.	870 excl. 2,060 Stück für Tenderräder.	1,784	257,970 21 Sgr. 6 Pf.	209,963 6 Sgr. 11 Pf.	329,500 25 Sgr. 3 Pf.	878,730 6 Sgr. 4 Pf.	62,233 1 Sgr. 4 Pf.	816,497 7 Sgr.
												82235 Thlr. 14 Sgr. 6 Pf. Generalkosten.				

Anmerkungen:

Außer den in Columne 20 und 21 angegebenen Materialien waren zum Putzen und Verpacken noch folgende erforderlich: 10,716,63 Klgr. Lieferung, 14,537,98 Klgr. Maschinenöl, 11,297,13 Klgr. Terpentinöl, 57,60 Klgr. Talg, 803,50 Klgr. Seife, 4,00 Klgr. Schmiergel, 9,00 Klgr. Dochtband, 30,796 Bogen Schmirgelleinen, 17,617 Stück Besen, 2,803,50 Klgr. Bleiweiß, 5,302,13 Klgr. Mennige, 1,490,25 gekochtes Leinöl, 8,128,00 Klgr. Hanf, 625,00 M. Segelleinen, 577,13 Klgr. Bindfaden, 17,379,01 Klgr. Roggenmehl, 678,75 Klgr. Gummiplatten, 1,044,00 Klgr. Blei, 823,50 Klgr. Kupferdraht, 36,933 □Der. Messing-Drahtgewebe, 74,00 Klgr. Packpapier, 6,50 Klgr. Messingblech, 16,24 Klgr. Composition, 1,00 Klgr. Messingdraht, 250 Klgr. granulirter Kreide, 30 Stück Pinselzwehen, 64,67 Klgr. Dochtgarn, 1,110 Stück Korkstopfen, 4,810 □Der. Eisen-Drahtgewebe, 4 Klgr. Talgschmiere, 87,50 Tafeln Filz, 56 Bogen Pappdeckel, 5,00 Klgr. Strangenseife, 31,48 Klgr. Gummiringe, 67 Bogen Glaspapier, 6,00 Klgr. Zinn, 11,50 Klgr. Eisendraht, 1,00 Klgr. Kupferblech, 1,00 Klgr. Dreibrantschwarz, 1,00 Klgr. Galmiak, 12,762 Stück Putzlücher, 27,00 Klgr. Petroleum, 2,00 Klgr. Schwefelblüthe, 3,00 Klgr. Schwefelsäure.

Locomotiven und Tender.

17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.
Verbrauch an							Kosten				Gesammtkosten für Unterhaltung der Locomotiven und Tender.			
Oel zum Schmieren und Oelen.	Talg zum Schmieren und Oelen.	Talgschmiere zum Schmieren und Oelen.	Putzwolle und Hecker zum Putzen und Verdichten.	grüne Seife zum Putzen und Verdichten.	Fett überhaupt im Ganzen.	Fett überhaupt pro Nutz-Kilometer.	bei Material für Schmieren, Putzen rc.	Arbeitslohn für Putzen.	im Ganzen.	pro Nutz-Kilometer durchschnittlich.	im Ganzen.	pro Nutz-Kilometer.	pro Licht-Kilometer.	Bemerkungen.
Klgr.			Klgr.		Klgr.		Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pf.	Pf.	
407,864,00	33,769,00	17,916,75	131,023,00	19,330,00	448,580,25	0,035	160,311 14 Sgr. 9 Pf.	145,037 5 Pf.	305,328 15 Sgr. 2 Pf.	0,023	1,131,895 22 Sgr. 2 Pf.	31,00	0,00	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 9.

Leistungen der Personenwagen

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Anzahl der Achsen der Personenwagen.	Achskilometer sind durchlaufen:					Jede Achse hat durchschnittlich durchlaufen.	Es sind gefördert ein Kilometer weit:					Von den verfügbaren Achsen wurden durchschnittlich täglich benutzt.	Die Einnahme aus dem Personen-Verkehr excl. Gepäck-Uebergewichtsfracht betrug
	auf eigener Bahn		von eigenen Wagen auf fremden Bahnen.	in Summa von eigenen Wagen.	von fremden Wagen auf eigener Bahn.		an Personen-Gewicht (die Person zu 1½ Ctr. gerechnet.)	an Wagen-Eigengewicht.	Bruttolast				
	in gewöhnlichen Zügen.	in Courier- und Schnellzügen.							im Ganzen.	für jedes Kilometer, Bahn.	für jedes alter Achs-Kilometer,		
Stück.	Achskilometer.					Kilometer	Centner-Kilometer.					Stück.	Thlr.
1,532	57,597,443	5,340,594	3,911,597	65,849,634	5,786,335	42,982	482,944,789	5,704,132,876	6,187,067,665	6,355,313	90,6	33,28	3,955,128

Bemerkungen.

1. Angabe der verwendeten wesentlichsten Gehaltstücke: 2,428 Achsfassungen, 1,150 Tragfedern, 1,900 Buffer, 3,800 Spiralfedern, 4,500 Gummiringe, 6,700 Kettketten, 3,150 Zugketten, 1,100 Tyred ꝛc.
2. Es sind Räder abgedreht: 422 Paar. Mit Berechnung der neuen Tyred und Räder ergiebt sich, daß ein Rad durchschnittlich 43,389 Kilometer läuft bis zur Abdrehung.
3. Im Laufe des Jahres sind 38 Stück Güterzüge und 40 Stück leichtere Personenwagen hinzugekommen, welche nur kurze Zeit im Betriebe waren. Auf die Berechnung eines Jahres zurückgeführt berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 30 Wagen, mit 194 Achsen und ermittelt sich eine Durchschnittsleistung pro Achse von 42,982 Kilometer.

und deren Unterhaltungskosten.

15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.
Reparaturkosten excl. Neubeschaffung:							Schmieren:						Putzen:						
für Gehäuse.	für die übrige Wagen.	Gesammt für alles Material.	in Summa von Gehäuse, Wagen und Gesammtmaterial.	Die Gesammtkosten betr.:			Material.			Kosten des Materials u. Arbeitslohn gesammt.	pro Achs-Kilometer.		Material.		Kosten.		pro Achskilometer		
				pro Achs.	für jeden alter Achskilometer.	in Procent. bei Gehäuse.	gewöhnl. Schmiere.	Mühl.	in Summa Schmiere.		Schmiere.	Kosten.	Putzlappen und Putzbaumwolle.	Oel und grüne Seife.	Tagelohn.	Material u. Tagelohn zusammen.	Putzlappen ꝛc.	Oel und grüne Seife.	Kosten.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thl.	Pf.	Procent.	Kilogramm.			Thlr.	Sgr.	Pf.	Kilogramm.		Thlr.	Thlr.	Gramm.		Pf.
79,689	93,138	6,869	165,908	108,31	0,03	10,11	4,29	17,034	1,635	19,139	5,114	0,20	0,08	25,735	3,241	24,275	29,679	0,42	0,04	0,17

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 10.

Leistungen der Gepäck- und Güterwagen und deren Unterhaltungskosten.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Anzahl der Achsen								Achs-Kilometer sind						
								von den eigenen Wagen						
								auf eigener Bahn:				auf fremder		
der Gepäck-	der bedeckten Güter-	der offenen Güter-	der Pferde- und Vieh-	der Arbeits-	in Summa.	Durchschnittliches Eigengewicht der Wagen pro Achse.	Ladungsfähigkeit der Güter-Wagen im Durchschnitt pro Achse excl. Gepäckwagen.	von den Gepäck-Wagen.	von den Güter-Wagen.	von den Arbeits-Wagen.	im Ganzen.	von den Gepäck-Wagen.	von den Güter-Wagen.	im Ganzen.
Wagen.						Centner.	Centner.	Achs-Kilometer.				Achs-Kilo		
504	3,887	30,715	708	276	36,270	54,0	92,0	23,158,689	208,837,015	5,312,304	236,808,008	1,791,182	137,390,102	145,181,284

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.
durchlaufen:							Jede Achse der eigenen Wagen hat durchschnittlich durchlaufen:							
Bahn:	von fremden Wagen auf eigener Bahn:													
in Summa von den eigenen Wagen.	von den Gepäck-Wagen.	von den Güter-Wagen aller Art.	im Ganzen.	in Summa auf eigener Bahn und fremden Wagen.	auf der eigenen Bahn und von eigenen und fremden Güterwagen aller Art — excl. Gepäckwagen — an Achskilometern in Summa durchlaufen		bei Gepäck-Wagen.	bei bedeckten Güter-Wagen.	bei offenen Güter-Wagen.	bei Pferde- und Vieh-Wagen.	bei Arbeits-Wagen.	über Wagen.	an Gepäck (reines Gewicht).	an Frachtgut, (Eilgut, Frachtgut, Betriebs-Dienstgut, Wagenl. Militairgut und frachtfreies Gut).
					im beladenen Zustande.	im unbeladenen Zustande.								
Meter.	Achs-Kilometer.				Achs-Kilometer.		Kilometer.						Centner-Kilometer.	
359,989,272	3,592,928	143,658,263	147,251,090	364,660,124	202,087,892	100,541,344	43,666		9286		19,287	9925	27,645,602	17,018,605,430

31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.
führet ein Kilometer weit:						Mit den beladen gelaufenen Güterwagen ist an Nutzlast geführt:			Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug excl. der Gepäckbeförderung.		Reparatur	
			Bruttolast									
an Equipagen und Bahnzeugen excl. der Eisenbahnbetriebsgeräthe.	an Vieh, Pferden, Hunden.	an Waaren-Eigengewicht.	in Summa.	pro Kilometer Bahn.	pro Achskilometer, Col. 34 resp. durch Col 20.	in Summa Col. 30, 31 und 32.	durchschnittlich pro Achse. Col. 37 resp. durch Col. 21.	in Procenten der Ladungsfähigkeit. Col. 38 × 100 resp. durch Col. 9.	in Summa.	durchschnittlich pro Achskilometer excl. der Gepäckbeförderung. Col. 41.	für Locomotiv-Fabriken.	für die übrigen Reparaturen.
Centnerkilometer.			Centnerkilometer.		Centner.	Centnerkilometer.	Centner.	Procent.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Thlr.
49,275	192,800,182	91,123,251,820	38,869,852,109	37,687,819	101,48	17,739,054,887	67,09	73,4	13,503,692	1,08	365,354	569,167

44.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.
Einnahme für alle Materialien.	kosten excl. Neubeschaffung Reparaturen für Ersatz von Wagen und Gerüsten, sowie für alles Material.	Die Gesammtkosten (Col. 45) betragen.				Schmier- und Putz-												
		pro Achs-Kilometer, Col. 46.		in Procenten		Material.					Kosten.							
				bei Bruttolast-Col. 33.	der Einnahme, Col. 43.	Gesalzte Schmiere.	Rüböl.	Putzlappen und Putzbaumwolle.	Oel und grüne Seife.		bei Schmier-en.	bei Putz-en.	Tagelohn für das Schmier-en.	für Putzen.	in Summe für Schmier-en.	für Putzen.	pro Achskilometer in Col. 20 für Schmier-en.	für Putzen.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pf.	Procent.		Kilogramm.					Material.							
											Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Pfg.	Pfg.
87,489	874,321	24	0,67	5,12	6,42	100,000	8714	—	13,000	1242	28,402	2817	592	12,945	29,074	15,762	0,000	0,000

ad Col. 1. Unter den 363 Gepäckwagen befanden sich 20 combinirte Post- und Gepäckwagen, welche in der Anlage 11 noch besonders nachgewiesen sind. Die von denselben geführten Achs-Kilometer sind in der Colonne 9 mit enthalten.

Im Laufe des Jahres sind 2463 Stück dreitheilige offene und bedeckte Güterwagen und 100 Stück dreitheilige Gepäckwagen neu beschafft, welche nur kurze Zeit im Betriebe gewesen. Auf die Berechnung eines Jahres zurückgeführt, berechnen sich vom Tage der Inbetriebnahme bis zum Schlusse des Jahres 1164 resp. 51 Wagen mit 2430 Achsen und die Durchschnittsleistung pro Achse auf 9286 Kilometer.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 11.

Postwagen.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Anzahl der Postwagen.		Diese Postwagen			Während des Betriebsjahres 1873 haben diese Postwagen		
6- rädrige	4- rädrige	haben ein Eigengewicht von	können eine Maximal-Netto-Belastung tragen von zusammen	kosten bei der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder	Achskilometer durchlaufen	Reparaturkosten verursacht	Bemerkungen.
Stück.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Thlr.	Achskilom.	Thlr.	
13	7	4,252	1,940	41,525	1,716,664	2,428	Ad. Col. 1. Von den vorstehend aufgeführten Postwagen sind 3 Stück (alte Düsseldorf-Elberfelder) welche mit 1/3 des Werthes der Eisenbahn und 2/3 der Postverwaltung gehörten, wegen vollständiger Ausnutzung demontirt worden. Die Benutzung sämmtlicher Wagen ist eine gemeinschaftliche, insofern als sie neben dem, von der Postverwaltung benutzten Theile, einen besonderen Raum zur Fortschaffung des Eisenbahn-Passagier-Gepäcks haben. — Ad. Col. 2. Die Wagen unterliegen ebenfalls gemeinschaftlicher Benutzung, indem sie außer dem Post- und Gepäckraum noch ein Zugführer-Coupee enthalten. — Das Beschaffungs-Kapital beträgt excl. der Hessischen Nordbahn 8559 Thlr. und ist nach dem Verhältniß des von jeder Verwaltung benutzten Raumes repartirt und zwar hat die Postverwaltung 3,578 Thlr. 19 Sgr. 9 Pfg., die Eisenbahn-Verwaltung den Rest mit 4,980 Thlr. 10 Sgr. 3 Pfg. getragen. — Ad. Col. 6. Die angegebenen 1,716,664 Achs-Kilometer sind bereits in den, als von den Gepäck- und Güterwagen durchlaufenen, angegebenen Achs-Kilometer enthalten. — Von den dem Fiskus gehörigen Postwagen wurden auf diesseitiger Bahn 6,674,138 Achs-Kilometer zurückgelegt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 12.

Nachweisung von den Kosten der Zugkraft

auf 12,546,667,5 Nutzkilometer.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Ausgaben.	Betrag im Einzelnen. Thlr.	Sg.	Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr.	Sg.	Pf.	Betrag pro Nutzkilometer. Thlr.	Sg.	Pf.
	I. Gehälter.									
1	Gehalt des Obermaschinenmeisters	1,416	20	—						
2	„ der Maschinenmeister	6,727	19	5						
3	„ „ Locomotivführer	245,935	29	5						
4	„ „ Heizer	169,986	5	1	424,066	13	11	—	1	0,17
	II. Reisekosten, Meilengelder 2c.									
1	Reise-Entschädigung für die genannten Beamten	1,324	9	2						
2	Uebernachtungs- und Meilengelder	136,316	4	11						
3	Coaks- und Oelprämien	43,176	8	7	180,816	22	8	—	—	5,19
	III. Sonstige personelle Ausgaben.									
1	Kosten der Schreib- und Zeichnenhülfe für die Maschinenmeister	—	—	—	43,991	19	2	—	—	1,26
	IV. Löhne.									
1	Löhne für das Putzen der Locomotiven und Tender	145,017	—	5						
2	„ „ die Wasserpumper	2,215	28	7	147,232	29	—	—	—	4,22
	V. Reparatur und Erneuerung der Locomotiven und Tender.									
1	Reparaturen	538,524	2	2						
2	Erneuerung incl. Beschaffungskosten ad 55,712 Thlr. 1 Sgr. 6 Pfg. für 3 Stück neue Lastzug-Maschinen	313,682	23	2						
3	Kosten des Werkstätten-Betriebes	82,235	14	6	934,442	9	10	—	2	2,81
VI.	Reparaturen der Wasserstationen resp. Wasserhebungs-Maschinen	—	—	—	10,977	8	10	—	—	0,32
VII.	Kosten des Heizmaterials für Locomotiven und Wasserstationen	—	—	—	1,128,524	8	9	—	2	8,38
VIII.	Kosten des Schmier-, Putz- und Verpackungs-Materials für Locomotiven und Tender	—	—	—	160,311	14	9	—	—	4,60
	Die Kosten der Zugkraft betragen demnach in Summa	—	—	—	3,030,363	6	11	—	7	2,95
	Sie betrugen im Jahre 1872 incl. der Hess. Nordbahn	—	—	—	2,387,811	2	5	—	6	9,69
	Im Jahre 1873 also mehr	—	—	—	642,552	4	6	—	—	5,26

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 13.

Zusammenstellung

der stattgehabten Unglücksfälle, bei denen Tödtungen oder Verwundungen von Passagieren und Beamten stattgefunden.

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
1.	3. Januar.	Plagge August, Bahnwärter-Ablöser,	gerieth unter eine Rangirmaschine und wurde am rechten Knie verletzt.	Bei Bahnhof Essen.	Genesen.
2.	4. „	Seibert Johann, Rangirer,	kam derart zwischen Buffer und Zughaken zweier Wagen, daß in Folge der erlittenen Quetschung der Tod sofort erfolgte.	Station Barmen-Rittershausen.	
3.	7. „	Düngen, Schaffner,	fiel vom Trittbrett und wurde verletzt.	Bahnhof Dortmunderfeld.	Am 6. Februar 1873 wieder eingetreten.
4.	8. „	Nehler August, Fabrikarbeiter,	wurde, anscheinend von einem Güterzuge ergriffen und in den Bahngraben geschleudert, mit einer Kopfwunde und einem doppelten Armbruche aufgefunden. Derselbe hatte unbefugt das Bahnplanum betreten.	Strecke Gevelsberg-Haspe.	Genesen.
5.	9. „	Meyer Stephan, Rangirer,	glitt beim Besteigen einer Bremse aus und fiel zwischen die Kohlenbühne und den in Bewegung gesetzten Rangirtrain, wobei er eine nicht unerhebliche Contusion des Brustkorbes erlitt.	Bahnhof Dortmund.	Seit 1. Februar 1873 genesen.
6.	10. „	Rübestahl, Schmied, aus Lispenhausen,	überschritt unbefugter Weise bei geschlossener Barriere das Geleise, wurde vom Zuge erfaßt, überfahren und getödtet.	Strecke Rotenburg-Bebra.	
7.	15. „	Finke Jacob, Locomotivputzer,	wurde durch Ueberfahren, indem er von einer Bremse fiel, so verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Strecke Langendreer-Witten.	
8.	18. „	Berg Ernst Heinr., Rottenarbeiter,	wurde von einer Maschine ergriffen und am Zughaken hängend einige Zeit mit fortgeschleppt.	Strecke Witten-Langendreer.	Am 19. Februar 1873 gestorben.
9.	22. „	Funnemann August, Bahnhofsarbeiter,	fiel von einem Viehwagen, dessen Bremse er bediente, in das Geleise, wobei ihm die Ferse des rechten Fußes abgefahren wurde.	Bahnhof Lennep.	Die Heilung ist erfolgt.
10.	23. „	Mohr Wilh. Emil, Hülfsbremser,	glitt auf seinem Platze derart aus, daß er zunächst auf das Gesims der Ueberführung, von da auf die Chaussee nach Langschede fiel, wobei er er den rechten Oberschenkel brach.	Am Bahnhof Schwerte.	Heilung ist erfolgt.
11.	25. „	Schmitz Johann, Rangirarbeiter,	gerieth beim Abhängen von Wagen unter den Rangirtrain und wurden ihm beide Beine überfahren.	Bahnhof Düsseldorf.	Am 2. März 1873 gestorben.
12.	25. „	Schäfer Heinrich, Arbeiter,	hatte unbefugt das Bahnplanum betreten, wurde von einem Güterzuge ergriffen und an beiden Beinen, sowie am rechten Arm überfahren.	Strecke Vohwinkel-Elberfeld.	Bald darauf gestorben.
13.	25. „	Pfaffenbach, Bremser,	benutzte unerlaubter Weise den Zug, sprang in Melsungen, wo der Zug nicht anhielt, vom Wagen, wobei demselben beide Beine überfahren wurden.	Bahnhof Melsungen.	Starb anderen Tages.
14.	27. „	Schürings Peter Anton, Hülfsbremser,	gerieth beim Zurücksetzen eines Güterzuges unter die Räder und wurde am rechten Beine überfahren.	Bahnhof Aachen T.	Am 6. Februar 1873 gestorben.
15.	1. Februar.	Walter Theodor, Bremser,	entfernte sich während der Fahrt aus dem Coupée, in welchem er als Passagier Platz genommen und begab sich auf das Trittbrett, fiel herunter und wurde am Kopfe so schwer verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Strecke Werl-Soest.	
16.	1. „	Hofmann Carl, Hülfsbremser,	fiel von der Bremse, in Folge dessen er derart überfahren wurde, daß er den rechten Arm und den rechten Fuß verlor.	Strecke Gevelsberg-Haspe.	Starb am 21. Febr. 1873.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
17.	2. Februar.	Palmstrom Carl, Wagennotirer,	fiel von einer Bremse und gerieth derart unter den Train, daß ihm der rechte Oberarm, sowie das linke Bein unterhalb des Knies überfahren wurde.	Bahnhof Barop.	Starb in der Nacht vom 2./3. Februar 1873.
18.	3. „	Refflinghaus Heinrich, Arbeiter,	sprang während der Fahrt von einem Rangirzuge, wobei er fiel und an beiden Händen sowie am rechten Beine überfahren wurde.	Bahnhof Schwelm.	Die Heilung ist erfolgt.
19.	3. „	Hochappel, Zugführer, Wittich, Bremser,	wurden beim Zusammenstoß zweier Züge und zwar ersterer durch Sturz aus einem Packwagen im Rücken, letzterer durch Sturz vom Bremsersitz an Verstauchung eines Beines verletzt.	Bahnhof Warburg.	Nach 14 Tagen resp. 3 Wochen genesen.
20.	4. „	Kegeler Jacob, Knecht,	hat in betrunkenem Zustande das Bahnplanum betreten, wurde überfahren und getödtet.	Strecke Essen-Mülheim a. d. Ruhr.	
21.	6. „	Hendrichs, Wittwe,	versuchte an der Hütte „Vulcan" unter den im Geleise aufgestellten Wagen durchzukriechen, wurde im Augenblicke des Anstoßens derselben erfaßt und so verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Bei Duisburg.	
22.	7. „	Hüttermann Hermann, Locomotivführer,	wurde von einer Maschine, auf die er nicht geachtet, erfaßt und am Kopfe sowie am linken Oberschenkel und im Rücken erheblich verletzt.	Station Baal.	Am 21. Februar 1873 gestorben.
23.	12. „	Gutjahr Christian, Arbeiter,	wurde, indem er dem Geleise zu nahe kam, von einer Maschine erfaßt und durch Stoßen am Kopfe sofort getödtet.	Strecke Gevelsberg-Haspe.	
24.	13. „	Voß Peter, Bahnwärter,	wurde auf dem Kettwiger Uebergange von dem Buffer einer Maschine erfaßt und zur Seite geschleudert, wobei er eine leichte Quetschung der linken Hüfte erlitt.	Am Bahnhof Essen.	Nach einigen Tagen genesen.
25.	14. „	Krause, Locomotivführer, Schultz, Locomotivführer, Breul, Heizer,	erhielten bei dem Auffahren eines Güterzuges auf einen Rangirzug theils unerhebliche, theils erhebliche Verletzungen.	Bahnhof Cassel.	Ist als dienstunfähig pensionirt. Genesen. Noch nicht genesen.
26.	16. „	Aretz Heinrich, Weber,	wurde als Leiche im Geleise gefunden.	Bei Corschenbroich.	
27.	16. „	Floter Anton, Bremser,	wurde im Geleise von dem Buffer einer Maschine ergriffen und derart niedergeworfen, daß der ganze Zug über ihn hinwegging, erlitt sieben Kopfwunden, eine Wunde am rechten Unterschenkel und eine Quetschung des rechten Fußgelenkes.	Station Aachen-Templerbend.	Nach kurzer Zeit genesen.
28.	19. „	Kindermann, Locomotivführer, Droste Eberhard, Heizer,	erlitten bei einem Zusammenstoße leichte Verletzungen.	Bahnhof Finnentrop.	Genesen nach kurzer Zeit.
29.	20. „	Krings Johann Jacob, Rangirarbeiter,	fiel bei Bedienung einer Bremse in das Geleise und wurde am rechten Beine überfahren.	Station Vohwinkel.	Am selbigen Tage gestorben.
30.	21. „	Bartsch, Post-Secretär, Winterfeld, Post-Amts-Assistent, Wintzen, Postschaffner,	wurden bei einem Zusammenstoße verletzt.	Bahnhof Styrum.	Nach kurzer Zeit genesen.
31.	24. „	Wingarz, Portier,	fiel beim Abstoßen eines Wagens, dessen Bremse er bediente, zur Erde, wobei ihm der rechte Arm überfahren wurde.	Bahnhof Brilon.	Der rechte Arm wurde amputirt.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
32.	25. Februar.	Bruckschen Heinr., Bremser,	fiel bei einem Güterzuge vom Bremsersitz und wurde besinnungslos im Geleise liegend gefunden.	Strecke Ruhrort-Mülheim a. d. Ruhr.	Am 1. März 1873 gestorben.
33.	25. „	Wolff Anton, Rottenarbeiter,	wurde von einer Maschine ergriffen und ihm das linke Bein überfahren.	Station Duisburg.	Am selbigen Tage gestorben.
34.	26. „	Wittemund I. Caspar, Bremser,	fiel beim Ausladezuge von der Bremse, in Folge dessen er überfahren und sofort getödtet wurde.	Station Herdecke.	
35.	1. März.	Voß Karl, Güterboden-Arbeiter,	wurde von einer Maschine erfaßt und besonders dadurch verletzt, daß der linke Fuß unter den Aschenkasten der Maschine gerieth.	Station Witten.	Nach kurzer Zeit genesen.
36.	1. „	Schriewer Theodor, Hülfsbremser,	erlitt durch Anfahren einer Maschine gegen einen Güterzug eine Kopfverletzung.	Strecke Aplerbeck-Holzwickede.	Nach kurzer Zeit genesen.
37.	2. „	Dörner Abraham, Tagelöhner,	wurde todt im Geleise gefunden.	Strecke Elberfeld Steinbeck-Vohwinkel.	
38.	2. „	Hassenpflug, Bremser, Gerland, Bremser.	Hassenpflug wurde nach der Entgleisung eines Zuges todt unter den Trümmern hervorgezogen, Gerland im Rücken und an der rechten Hand gequetscht.	Strecke Arnsberg-Neheim-Hüsten.	Gerland nach 6 Monaten genesen.
39.	3. „	Buschmann Bernhard, Bremser,	erlitt durch Entgleisung eines Wagens eine Quetschung an einer Schulter und der Brust.	Bahnhof Mülheim a. d. Ruhr.	Seit 15. April 1873 genesen.
40.	3. „	Rothe Hermann, Schlosserlehrling,	wurde von einem Personenzug überfahren und sofort getödtet. Es ist Selbstmord constatirt.	Strecke Lüttringhausen-Lennep.	
41.	4. „	Kropp Anton, provisorischer Stationsbremser,	gerieth beim Abhängen eines Wagens, dem die Buffer fehlten, zwischen die beiderseitigen Zughaken und wurde nicht unerheblich verletzt.	Bahnhof Witten.	Des anderen Tages gestorben.
42.	4. „	Schwab Jacob, Ehefrau, Näherin,	hatte unbefugt das Bahnplanum betreten, wurde von einer Maschine erfaßt und so verletzt, daß der Tod bald darauf erfolgte.	Strecke Marten-Langendreer.	
43.	9. „	Boden Arnold, Bäckergeselle,	ist von einer Maschine erfaßt und verletzt worden, als er unbefugt das Bahnplanum beging.	Strecke Dortmund-Marten.	Genesen.
44.	9. „	Scharpegge Heinrich, Hülfs-Rangirer,	versuchte von einer fahrenden Maschine zu springen, wobei er fiel, von derselben erfaßt und gegen eine neben dem Geleise liegende Schiene geschleudert wurde, in Folge dessen er Verletzungen am Kopfe erlitt.	Station Bochum.	Genesen.
45.	9. „	Droste II. Anton, Hülfsbremser,	wurde vom Laufbrett des Tenders der Maschine eines Güterzuges im Rücken erfaßt, zur Erde geworfen und im Rücken sowie am Hinterkopfe verletzt.	Station Dortmund.	Nach einigen Tagen genesen.
46.	12/13. „	Hoppe Johann, Bremser,	rutschte beim Besteigen eines Güterzuges aus und gerieth mit der linken Hand auf eine Schiene; es wurden ihm drei Finger überfahren.	Bahnhof Haspe.	Genesen.
47.	14. „	Richter Julius, Bremser,	fiel beim Coupiren der Billets vom Trittbrett, in Folge dessen er Verletzungen am Kopfe sowie am linken Arme erlitt.	Strecke Richterich-Kohlscheidt.	Genesen.
48.	15. „	Kaiser, Bremser,	wurde durch Auffahren einer Maschine auf einen Güterzug am linken Beine gequetscht.	Strecke Essen-Mülheim a. d. Ruhr.	Nach einiger Zeit genesen.
49.	18. „	Schweitzer, Bahnhofsarbeiter,	wollte beim Rangiren während der Fahrt auf die Maschine springen, fiel und wurde zwischen Maschine und Perron gequetscht.	Bahnhof Bebra.	Nach 2 Monaten genesen.
50.	20. „	Bielstein Friedrich Wilhelm, Rangirarbeiter,	gerieth beim Anhängen von Wagen zwischen die Buffer, wobei ihm der rechte Arm stark gequetscht wurde.	Bahnhof Elberfeld-Steinbeck.	Nach einiger Zeit genesen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
51.	22. März.	Lutter Johann, comm. Heizer,	wurde von einer Maschine ergriffen und derartig überfahren, daß ihm die linke Hand amputirt werden mußte.	Bahnhof Odenkirchen.	Geheilt.
52.	25. „	Bruß Wilhelm, Heizer I. Classe,	versuchte während der Fahrt von einer Maschine hinabzusteigen, fiel dabei und gerieth derart unter die Räder, daß beide Füße nahezu vollständig zermalmt wurden.	Station Schwerte.	Die Heilung ist erfolgt.
53.	28. „	Albing Wilhelm, Hülfsbremser,	gerieth beim Anhängen von Wagen derart unter den Tender der Maschine, daß er am rechten Unterschenkel überfahren wurde.	Station Bochum-Riemke.	Heilung ist erfolgt.
54.	28. „	Schultz Heinrich. Locomotivputzer,	erlitt beim Abhängen eines Wagens eine nicht unerhebliche Quetschung des Leibes, indem er zwischen die Buffer gerieth.	Station Hagen.	Genesen.
55.	31. „	Heinrichs Wilh., provisorischer Weichenstellerablöser,	kam einem Rangirtrain zu nahe und gerieth derart unter den letzteren, daß er am rechten Beine überfahren wurde.	Bahnhof Dornap.	Selbigen Tages gestorben.
56.	1/2. April.	Hent Joseph, Bergarbeiter,	wurde an beiden Beinen sowie an der linken Hand überfahren auf dem Bahnplanum, welches ꝛc. Hent unbefugt und anscheinend in betrunkenem Zustande betreten hatte, gefunden.	Strecke Bochum-Langendreer.	Ist Mittags gegen 12 Uhr im Krankenhause gestorben.
57.	2. „	Kemmerling Wilh., Hülfsbremser, Schmitz Wilhelm, Bremser, Sommer Rudolf, Bremser, Gerwin Wilhelm, Locomotivführer,	erlitten beim Zusammenstoß eines Personenzuges Verletzungen.	Station Werden a. d. Ruhr.	Kemmerling blieb sofort todt. Schmitz seit 1. Juli 1873 genesen. Sommer seit 7. April 1873 genesen. Gerwin seit 4. April 1873 genesen.
58.	3. „	Quinkert Wilhelm, Rottenarbeiter,	wurde beim Ueberschreiten des Geleises von einer Maschine ergriffen und an der linken Hand stark verletzt.	Bahnhof Aplerbeck.	Ist am 5. April 1873 gestorben.
59.	8. „	Laufenburg Heinrich, Arbeiter,	erlitt beim unbefugten Schieben eines Wagens eine Quetschung in der Rippengegend.	Bahnhof Ratingen.	Am 14. April 1873 gestorben.
60.	9. „	Klein Adam, Rangirarbeiter,	gerieth beim Rangiren zwischen die Buffer zweier Wagen und wurde gequetscht.	Bahnhof Grafenberg.	Am 26. April 1873 aus dem Krankenhause entlassen.
61.	18. „	Durst I. Heinrich, Heizer, Nellessen, Bremser, Trepper, Postgehülfe, Husemeyer, Postamtsassistent, Bartsch, Postsecretair, Goeckel, Postschaffner, Andree, Postschaffner,	wurden beim Zusammenstoß zweier Personenzüge verletzt.	Bahnhof Langendreer.	Durst seit 27. Mai wieder im Dienst. Nellessen genesen. Trepper am 15. Juni aus dem Krankenhause entlassen. Husemeyer, Bartsch, Goeckel und Andree genesen.
62.	20. „	N. N.,	wurde im Geleise, am rechten Unterschenkel und Fuße stark verletzt, gefunden.	Bahnhof Steele.	Gestorben.
63.	21. „	Düllmann Gustav, Schlosser,	gerieth bei der Revision eines Wagens zwischen die Buffer und wurde so verletzt, daß der Tod unmittelbar darauf erfolgte.	Bahnhof Witten.	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
64.	22. April.	Klein Thomas, Werkstätten-Arbeiter,	war dem Geleise zu nahe gekommen, wurde von der Maschine erfaßt und gegen die Weiche geschleudert, wobei er am Kopfe und am linken Arme Verletzungen erlitt.	Bahnhof Elberfeld-Döppersberg.	Seit 13. Juli 1873 geheilt.
65.	22. „	Jacob, Zimmergesell,	fiel bei Aufbringung des Bohlenbelages auf einen eisernen Ueberbau auf die untenherführende Straße und wurde schwer verletzt.	Strecke Warburg-Scherfede.	Unbekannt ob und wann genesen.
66.	24. „	Weber Hermann, Rottenarbeiter,	erlitt beim Springen anf einen beladenen Bahnmeister-Wagen eine Verletzung am linken Fuße.	Strecke Holzwickede-Unna.	Genesung ist erfolgt.
67.	24. „	Seuthe, Zugführer, Stolle, Locomotivführer, Hoffmann, Locomotivführer, Vial, Bremser, Münster, Bremser, Kreth, Bremser,	Seuthe wurde beim Zusammenstoß zweier Züge in seinem Packwagen gequetscht und todt aus demselben hervorgezogen. Stolle, Hoffmann, Vial, Münster und Kreth erhielten theils erhebliche, theils unerhebliche Verletzungen.	Bahnhof Arnsberg.	Stolle, Hoffmann, Vial, Münster und Kreth sind genesen.
68.	25. „	N. N.,	wurde als Leiche quer im Geleise liegend gefunden.	Haltestelle Richterich.	
69.	28. „	Heimes Franz, Bremser,	versuchte während der Fahrt noch auf den Zug zu springen, wobei er fiel und am linken Beine überfahren wurde.	Bahnhof M.-Gladbach.	Am 1. Mai 1873 gestorben.
70.	4. Mai.	Fobbe Ernst, Bremser,	glitt beim Rangiren von dem Fußtritte eines Colliwagens derart aus, daß er zwischen die Wagen fiel, überfahren und sofort getödtet wurde.	Bahnhof Hagen.	
71.	5. „	Reiher, Packmeister,	gerieth beim Springen von einem noch nicht völlig zum Stehen gebrachten Zuge derart unter den Train, daß er am linken Fuße überfahren wurde.	Bahnhof Schwelm.	Ist kurz nachher gestorben.
72.	6. „	Witt August, Schaffner, Döllz Peter, Schaffner, Passagiere: Becker Otto, Zander Peter, Ullrich Johann Ehefrau, Butzmühlen W., Geldmacher Ed., Peters Albert, Geldmacher Friedr., Eichhorn Herm. Frau, Schnippering Carl, Nicolai Johanna, Näherin,	wurden bei der Entgleisung dreier Wagen eines Personenzuges verletzt.	Bahnhof Ohligswald.	Witt am 13. Mai genesen. Döllz am 15. Mai; die Passagiere größtentheils bald genesen.
73.	7. „	Völmicke Hermann, Rangirer,	wurde beim Rangiren von der Maschine erfaßt und im Rücken verletzt.	Bahnhof Altenhundem.	Genesen.
74.	10. „	Loose Wilhelm, Rangirarbeiter,	wurde beim Rangiren überfahren und so verletzt, daß er gleich darauf starb.	Bahnhof Kupferdreh.	
75.	12. „	Schlieper Theod., Rangirer,	wurde beim Rangiren am linken Fuße überfahren.	Bahnhof Langendreer.	Genesung ist erfolgt.
76.	12. „	Hövelhasse, Bahnwärter-Ablöser,	wurde auf der Ueberfahrt an der Hattinger Chaussee beim Rangiren, indem er dem Geleise zu nahe kam, vom Wagen ergriffen und am linken Arme überfahren.	Station Bochum.	Ist am selbigen Tage gestorben.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
77.	13. Mai.	Nethe Robert, Hülfsrangirer,	gerieth unter eine fahrende Rangirmaschine, von welcher er sprang und wurde an beiden Füßen überfahren.	Station Barmen-Rittershausen.	Heilung ist erfolgt.
78.	13. „	Göbbels Ant.,	gerieth, indem er über die Geleise schreiten wollte, unter einen Rangirtrain und wurde am rechten Unterschenkel überfahren, in Folge dessen letzterer amputirt werden mußte.	Bahnhof Kohlscheidt.	Heilung ist erfolgt.
79.	16. „	Gindorf Matthias, Metzger,	wurde als Leiche im Geleise gefunden. Selbstmord ist anzunehmen.	Strecke Aachen T.-Aachen M.	
80.	19. „	Ehefrau Fr. Rauch, Marie geb. Hofmeister,	gerieth zwischen die Buffer eines rangirenden Güterzuges und wurde derart gequetscht, daß kurz nachher der Tod erfolgte. Dieselbe hatte sich unbefugt zwischen die Geleise begeben.	Station Langendreer.	
81.	19. „	Mayer, Wagenmeister,	gerieth, indem er einen neuen Buffer anschrauben wollte, beim Abstoßen eines Wagens derart zwischen die Buffer, daß er an der Brust gequetscht wurde.	Bahnhof Bochum-Riemke.	Genesung ist erfolgt.
82.	26. „	Jäger Hubert, Hülfsbremser,	wurde, indem er auf den fahrenden Güterzug springen wollte und fiel, derart verletzt, daß der Tod bald darauf erfolgte.	Bahnhof Schwerte.	
83.	26. „	Martini, Verbandspackmeister, Thiem, Bremser,	wurden beim Zusammenstoß zweier Züge verletzt.	Bahnhof Scherfede.	Nach 8 Tagen genesen.
84.	26. „	Hamann Bernh. Maurer,	wurde, indem er dem Geleise zu nahe gekommen, von einem Personenzug ergriffen und am linken Arm verletzt.	Strecke Vohwinkel-Elberfeld.	Genesen.
85.	27. „	Ensinger, Locomf., Kamps, Zugführ., Herlitz W., Heizer I. Classe, Schindler, Heizer, Schotten, Hülfsbr. Passagiere: Marx Fried., Posam., Lieven, Ant., Hummen Heinr., Metternich Heinr. Ehefrau, Wiehl Jos., Metzger, Spohr Carl, Wienen Wilh., Isbach B., Wirth, Broschad Carl, Pferdemetzger, Klapdor Wilh., Ecken Adolf, Ziegelf., Inhoffen, Gütvw., Hecker Christian, Viehtreiber,	erlitten beim Zusammenstoß eines Personenzuges Verletzungen.	Strecke Neuß-Obercassel.	Die Genesung der Verletzten ist größtentheils erfolgt. Marx starb kurze Zeit nachher.
86.	28. „	Lersch Peter, Weichensteller-Ablös.,	wurde beim Rangiren, indem er sich auf das Trittbrett des Tenders gestellt hatte und beim Abspringen fiel, derart von einem nachfolgenden Wagen überfahren, daß der Tod sofort erfolgte.	BahnhofGrevenbrück.	
87.	29. „	Schweitzer Peter, Rottenarbeiter,	wurde bei Kreuzung eines Güterzuges mit einer Maschine überfahren und sofort getödtet.	Strecke Hösel-Kettwig.	
88.	1. Juni.	Franken Peter, Plum Math., Pook Wilh., Winter Casim., Sevenich Heinrich, Sieben Jacob, Passagiere,	erhielten bei dem Zusammenstoß einer Maschine mit einem Zuge Verletzungen.	Strecke Aachen T.-Bleyberg.	Die Genesung ist erfolgt.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
89.	3. Juni.	Figge, Portier,	gerieth zwischen die Buffer der durch Arbeiter zusammengesetzten Wagen und erlitt eine erhebliche Rückenquetschung.	Station Hengstei.	Genesen.
90.	4. „	Streit Joh., Locomotivführer, N. N., Knabe.	Beim Zusammensetzen eines für das Horster Werk bestimmten Zuges liefen 11 Wagen nach dem Werke zu ab und stießen auf die Rangirmaschine des Werkes, wobei der Locomotivführer des letzteren sowie ein auf der Maschine befindlicher Knabe verletzt wurden.	Bahnhof Steele.	Heilung ist erfolgt.
91.	4. „	Schäfer Peter, Arbeiter,	wurde von einem Güterzug überfahren und sofort getödtet. Es liegt Selbstmord vor.	Bahnhof Bochum.	
92.	5. „	Faust Franz, Werkst.-Magaz.-Arb.,	gerieth beim Ueberschreiten der Geleise derartig zwischen die Buffer, daß der Tod sofort erfolgte.	Bahnhof Witten.	
93.	6. „	Eickelberg Fried., Bahnhofsarbeiter,	gerieth beim Umsetzen einer Maschine unter dieselbe und wurde am linken Arm überfahren.	Bahnhof Deutz.	Am 28. Juni 1873 gestorben.
94.	9. „	Bellersheim H., Bremser,	fiel beim Aufsteigen auf die Bremse des fahrenden Güterzugs derart in das Geleise, daß er am rechten Arme überfahren wurde, außerdem erlitt er Verletzungen am Rücken.	Bahnhof Creuzthal.	Am 11. Juni 1873 gestorben.
95.	19. „	Schmidt Johann, Werkstätten-Schlosser,	wurde, als er im Geleise damit beschäftigt war, neue Buffer anzuschrauben, beim Zusammendrücken von Wagen an der linken Brust und Schulter verletzt.	Bahnhof Langendreer.	Genesung ist erfolgt.
96.	19. „	Driemeyer Adolph, Hülfsbremser,	gerieth beim Rangiren, als er zwei Wagen verkuppeln wollte, derart mit dem Kopfe zwischen die Buffer, daß nach einigen Minuten der Tod erfolgte.	Bahnhof Langendreer.	
97.	27. „	Jansen Joh., Bremser,	fiel beim Rangiren eines Güterzuges von seinem Sitze, wurde überfahren und erheblich verletzt.	Station Barmen.	Morgens gegen 4 Uhr im Krankenhause gestorben.
98.	1. Juli.	Ellinghaus Carl, Rangirer,	wurde beim Herabspringen von einem Güterzuge, den er unbefugt benutzt und während der Fahrt zu verlassen versucht hatte, am rechten Fuße, sowie am linken Arme überfahren.	Strecke Haspe-Gevelsberg.	Die Heilung ist erfolgt.
99.	1. „	Effer Peter, Hülfsrangirer,	gerieth beim Rangiren derart unter die Räder der Wagen, daß das linke Bein oberhalb des Knie's überfahren, auch die linke Hand beschädigt wurde.	Bahnhof Düsseldorf.	Ist in der folgenden Nacht gestorben.
100.	3. „	Mies Mathias, Rottenarbeiter,	wurde von der Maschine eines Personenzuges bei Ueberschreitung des Geleises erfaßt und sofort getödtet.	Strecke Aprath-Neviges.	
101.	3. „	Sparmacher Bhd., Fabrikarbeiter,	wurde durch einen Güterzug, indem er kurz vor der Maschine in das Geleise sprang, überfahren und sofort getödtet. Es ist Selbstmord constatirt.	Strecke Mülheim a. d. Ruhr-Essen.	
102.	5. „	Oppel Christian, Postillon,	wurde beim Kreuzen zweier Personenzüge, als er dem Geleise zu nahe gekommen war, erfaßt und verletzt.	Station Herdecke.	Genesung ist erfolgt.
103.	9. „	Lindenberg Aug., Bremser,	wurde beim Rangiren eines Güterzuges, als er zum Anhängen von Wagen zwischen den Buffern hindurch gehen wollte, derart verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Station Milspe.	
104.	9. „	Frings Wilhelm, Hülfsbremser,	erlitt bei Trennung eines Güterzuges eine Verletzung des Hinterkopfes.	Strecke Düsseldorf-Neuß.	Ist am 28. Juli 1873 genesen.
105.	11. „	Fander A., Holländ. Grenzbeamt.,	wurde durch einen Personenzug, als er vor demselben das Geleise zu überschreiten versuchte, überfahren und sofort getödtet.	Strecke Kaldenkirchen-Venlo.	
106.	11. „	Sander Wilhelm, Kind, 2½ Jahr alt,	hatte unbemerkt den Bahnkörper betreten, wurde von einem Zuge überfahren und getödtet.	Strecke Wickede-Neheim-Hüsten.	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
107.	11. Juli.	Thiel, Bremser,	fiel beim Zusammenstoß zweier Züge von der Bremse und erlitt einen Rippenbruch.	Bahnhof Cassel.	Noch nicht genesen.
108.	11. „	Levy Levy, Handelsmann,	stieg während der Fahrt von einer leer fahrenden Maschine, die er widerrechtlich benutzte, gerieth unter dieselbe und wurde am linken Fuße überfahren.	Strecke Hönebach-Bebra.	Fuß wurde amputirt.
109.	14. „	Drevermann Aug., Hülfsbremser,	fiel, als er bei Abfahrt eines Güterzuges seinen Bremssitz zu besteigen versuchte, so unglücklich, daß der linke Fuß brach, auch der Oberschenkel stark gequetscht wurde.	Bahnhof Milspe.	Die Heilung erfolgte nach kurzer Zeit.
110.	15. „	Stöckler Emil, Rangirarbeiter,	erlitt beim Zusammenstellen der für einen Güterzug bestimmten Wagen, weil er sich zum Anhängen zwischen die Wagen begeben hatte, als ein Theil derselben noch in Bewegung war, einen Bruch des rechten Oberschenkels.	Station Kupferdreh.	Ist nach kurzer Zeit geheilt.
111.	15. „	Lehmann August, Hülfsbremser,	erlitt, auf dem Trittbrett einer Maschine stehend, beim Aufnehmen von Wagen einen Bruch der rechten Schulter sowie eine nicht unerhebliche Kopfverletzung.	Anschlußgeleise Bochumer Verein bei Bochum.	Genesen.
112.	17. „	Beele Franz, Arbeiter,	wurde bei unbefugter Ueberschreitung des Bahnhofsgeleises durch einen Rangirzug erfaßt und durch Ueberfahren sofort getödtet.	Bahnhof Essen.	
113.	17. „	Ackermann G. A., Bremser,	fiel beim Einlaufen eines Personenzuges von der Bremse zwischen Maschine und Postwagen, wobei ihm die große Zehe des rechten Fußes abgefahren wurde, auch erlitt derselbe zwei leichtere Verletzungen am Kopfe.	Bahnhof Ronsdorf.	Seit 20. September 1873 genesen.
114.	22. „	Schmitz Diedrich, Weichensteller-Ablöser	gerieth beim Rangiren, als er einen Wagen aufhalten wollte, zwischen die Wagen und erlitt in Folge dessen mehrere Verletzungen.	Bahnhof Ruhrort Rhein.	Genesen.
115.	23. „	Pauly Wilhelm, c. Heizer,	wurde durch eine Maschine am linken Beine, unterhalb des Knies, überfahren, so daß der linke Unterschenkel amputirt werden mußte, auch erlitt derselbe noch verschiedene andere Verletzungen.	Station Dortmund.	Die Heilung ist erfolgt.
116.	24. „	Mönnig I., Wilh., Locomotivführer,	fiel, indem er sich zu weit seitwärts bog und mit dem Kopfe gegen einen Pfeiler der Unterführung stieß, derart von der Maschine, daß er besinnungslos aufgehoben und in's Krankenhaus geschafft werden mußte.	Strecke Aprath-Neviges.	Ist am 25. Juli 1873 gestorben.
117.	24. „	Frohne, Stations-Assistent,	wurde, indem er dem Geleise zu nahe gekommen war, von einer Rangirmaschine erfaßt und durch Ueberfahren am Kopfe nicht unerheblich verletzt.	Bahnhof Unna.	Genesen.
118.	24. „	Lutterbach Hermann Joseph, Bremser,	wurde nach Ankunft des Zuges 1136, nachdem er auf einem Nothkettenhalter stehend, versucht hatte, die Maschine vom Packwagen zu entkuppeln und dabei gefallen war, überfahren und schwer verletzt.	Belgische Station Welkenraedt.	Ist selbigen Tages gestorben.
119.	26. „	Lerg Aloisius, Bremser,	wurde, zwischen zwei Wagenabtheilungen hindurchgehend, von den Buffern erfaßt und an der Brust sowie an der rechten Hand verletzt.	Station Steele.	Genesen.
120.	27. „	Mösges Johann, Bahnhofsarbeiter,	gerieth beim Verkuppeln zweier Wagen mit dem Kopfe derart zwischen die Buffer, daß der Tod nach ca. 5 Minuten erfolgte.	Station Rheydt.	
121.	28. „	Scheidt Heinrich, Maurer,	wurde, nachdem er eine Barriere am östlichen Uebergange unbefugt geöffnet hatte, von der Locomotive erfaßt und durch Ueberfahren getödtet.	Station Langendreer.	
122.	30. „	Spiertz Heinrich, Privatmann,	wurde neben dem Geleise als Leiche gefunden, aller Wahrscheinlichkeit nach aber durch Menschenhand erschlagen.	Bahnhof Herzogenrath.	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
123.	1. August.	Hinkes Wilhelm Hülfsrangirer,	fiel beim Rangiren von einem Wagen und erlitt einen tiefen Einschnitt in den Hirnschädel, wodurch sein Tod erfolgte.	Bahnhof Hochfeld bei Duisburg.	
124.	2. „	Rosenkranz Heinr., Hülfsrangirer,	verletzte sich beim Anhängen von Wagen derart am rechten Arme, daß seine Aufnahme in's Krankenhaus nöthig wurde.	Station Steele.	Ist am 15. August 1873 gestorben.
125.	5. „	Busch Peter Wilh., Fuhrhalter.	wurde beim Rangiren von einer Arbeitsmaschine, da er trotz Warnung und Zurufs das Geleise nicht weit genug verließ, ergriffen und beschädigt.	Bahnhof Oberhagen.	Ist am 6. August 1873 gestorben.
126.	7. „	a. Pohlen Friedr., Bremser. b. Wesper Ernst, Bremser,	wurden durch Entgleisung einer Maschine verletzt.	Bahnhof Hengstei.	Nach kurzer Zeit genesen.
127.	7. „	Böcker Friedrich, Fabrikarbeiter,	wurde überfahren u. getödtet. Es liegt Selbstmord vor.	Bei Cabel.	
128.	8. „	Schmitz Johann, Bremser, Eckhardt Adam, Hellingroth W., Gorsler Christian, Prothe Joseph, Hülfsbremser, Zetsch, Wiegemeist., Berchem Heinrich, Hülfsheizer, Grotenherm Frz., Locomotivführer, Schaefer Friedr., c. Heizer,	wurden beim Zusammenstoß zweier Güterzüge verletzt.	Strecke Essen-Mülheim a. d. Ruhr.	Schmitz blieb sofort todt; die Uebrigen sind genesen.
129.	10. „	Aders, Stations-Zugführer,	gerieth bei Einfahrt eines Güterzuges, indem er zu früh von dem Zuge sprang, unter die Wagen, wobei ihm 4 Zehen des rechten Fußes abgefahren wurden.	Station Dortmunderfeld.	Genesen.
130.	10. „	Jungnickel Ernst, prov. Bahnwärter,	wurde in der Nähe der Wärterbude 44 überfahren und getödtet auf dem Bahnplanum gefunden.	Strecke Werden-Kupferdreh.	
131.	11. „	Schelle Conrad, Rottenarbeiter,	wurde vom Militairzuge überfahren und sofort getödtet. Schelle hatte das Geleise nicht verlassen.	Strecke Steele-Bochum.	
132.	11. „	Hanbückers Peter, Bremser,	hatte sich während der Fahrt auf den obersten Bremstritt eines Wagens gestellt, ist hierbei vom Zuge gefallen und hat mehrere Kopfwunden, sowie eine Verletzung des Rückens davongetragen.	Strecke Bleyberg-Aachen T.	Heilung ist noch nicht vollständig erfolgt.
133.	11. „	Franzen Johann,	hatte sich behufs Einölens der Maschine „Jerrheim" unter dieselbe begeben und ist dabei in die im Geleise liegende Feuergrube gefallen, wobei er sich den rechten Fuß verstaucht hat.	Bahnhof M.-Gladbach.	Nach 3 Wochen wieder hergestellt.
134.	12. „	Hammer Ehefrau,	verließ zu früh den Wagen IV. Classe eines auf der Station haltenden Zuges und wurde von der Maschine eines fahrenden Zuges erfaßt und getödtet.	Bahnhof Deventrop.	
135.	16. „	Finke Conrad, Tagelöhner.	legte sich absichtlich bei Einfahrt eines Zuges auf die Schienen, wurde überfahren und getödtet.	Bahnhof Gurhagen.	
136.	16. „	Wäsch, Weichensteller,	wurde nach dem Passiren eines Personenzuges im Geleise als Leiche gefunden.	Bahnhof Gerstungen.	
137.	18. „	Wiethaup: Carl, Bremser,	erlitt bei dem Zusammenstoß einer Locomotive mit einem Güterzuge eine Quetschung der rechten Brustseite und des rechten Beines.	Strecke Milspe-Schwelm	Genesen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalls.	Ort.	Bemerkungen.
138.	14. August.	Raabe Johann, Hülfsrangirer,	verletzte sich auf der Rangirstation zwischen den Wagen an der rechten Hand.	Station Duisburg.	Genesen.
139.	19. „	Störmer, Schaffner,	glitt beim Aussteigen aus dem Verkehrwagen aus und brach ein Bein.	Bahnhof Warburg.	Noch nicht hergestellt.
140.	21. „	Korte II Carl, Heizer,	wurde von der Maschine eines Personenzuges ergriffen und insbesondere am linken Arme derartig verletzt, daß derselbe aus der Schulter exarticulirt werden mußte.	Bahnhof Schwerte.	Die Heilung ist erfolgt.
141.	21. „	Holzappel Wilh., Rottenarbeiter,	wurde bei dem Versuch, auf einen Güterzug zu springen, am rechten Unterschenkel durch Ueberfahren verletzt.	Bahnhof Ruhrort am Rhein.	Heilung ist erfolgt.
142.	25. „	Rohn Friedrich, Weichenstellerablöser,	wurde von einer Maschine erfaßt, am rechten Arme überfahren und am Kopfe verletzt.	Bahnhof Ohligs-Wald.	Die Heilung ist erfolgt.
143.	25. „	Kunze, Heizer I. Classe,	erlitt in Folge Zusammenstoßes einer Maschine mit einem Personenzuge Brandwunden an der rechten Hand.	Bahnhof Barmen.	Ist am 29. August 1873 genesen.
144.	26. „	Beyer Gerhard, Schaffner,	wurde bei Abfahrt eines Personenzuges von einer Maschine, welche den Personenzug streifte, derart verletzt, daß der Tod sofort erfolgte.	Station Barmen-Rittershaus.	
145.	27. „	Becker Cornelius, Locomotivputzer,	gerieth derart zwischen den im 1. Geleise befindlichen Prellbock und die Buffer eines Wagens, daß der Tod sofort erfolgte.	Station Oberhausen.	
146.	30. „	Nuß Joseph Fuhrknecht,	wurde bei Einfahrt eines Personenzuges, indem er den Uebergang der Kettwiger Chaussee mit Fuhrwerk zu passiren versuchte, vom Zuge erfaßt und nicht unerheblich verletzt.	Bahnhof Essen.	Die Genesung ist nach 4 Wochen erfolgt.
147.	31. „	Rademacher, Zugführer, Küver, Hülfsbremsf.,	erlitten beim Springen aus dem Packwagen durch Zusammenstoß eines Güterzuges mit leeren Wagen unbedeutende Contusionen.	Station Grafenberg.	Genesung ist erfolgt.
148.	4. September	Brandt Franz, Bremser,	fiel beim Auffahren eines Personenzuges auf eine Maschine von der Bremse herab und wurde erheblich verletzt.	Bahnhof Essen.	Starb nach 3 Tagen in Folge der erlittenen Verletzung.
149.	8. „	Hesse Gustav, Steinhauer,	versuchte auf einen im Fahren begriffenen Personenzug zu springen, fiel, stürzte dabei den Böschungsdamm herab und wurde schwer verletzt.	Bahnhof Witten.	Heilung ist noch nicht erfolgt.
150.	9. „	Fahlenberg Ant., Schleifer,	wurde bei dem Versuche, auf das Trittbrett eines fahrenden Personenzuges zu springen, am linken Beine überfahren.	Bahnhof Ohligs-Wald.	Die Heilung ist erfolgt.
151.	9. „	Selter Moritz, Lehrer,	wurde beim unbefugten Passiren eines Privat-Ueberganges und Kreuzen zweier Züge überfahren und sofort getödtet.	Bahnhof Milspe.	
152.	11. „	Franz Carl, Bremser,	erlitt beim Rangiren zwischen den Buffern eine derartige Verletzung der Wirbelsäule, daß nach kurzer Zeit der Tod erfolgte.	Station Mülheim am Rhein.	
153.	15. „	Schroeder, Weichenstellerablöser,	wurde beim Ueberschreiten der Geleise von einer Maschine erfaßt und am linken Vorderarm verletzt.	Station Marten.	Die Genesung ist erfolgt.
154.	17. „	Bockelmann Wilh., Bahnwärter,	wurde von einer Maschine erfaßt und sofort getödtet.	Station Bönen.	
155.	21. „	Schmitz Arnold Hülfsrangirer,	erlitt beim Rangiren eine Contusion des linken Kniegelenks, indem er von der Bremse eines Transportwagens sprang und zur Erde fiel.	Bahnhof Homberg.	Nach 14 Tagen wieder hergestellt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
156.	21. Septbr.	Kornemann, prov. Bahnwärter-Ablöser,	wurde in der Nähe der Bude Nr. 91 durch eine Maschine überfahren und getödtet. Derselbe hatte kurz vor der Maschine das Geleise zu überschreiten versucht.	Strecke Schwelm-Barmen-Rittershaus.	
157.	24. „	Grüber, Hülfsbremser,	gerieth beim Anhängen von Wagen mit dem Kopfe derart zwischen die Buffer, daß der Tod sofort erfolgte.	Bahnhof Finnentrop.	
158.	25. „	Simon, Ehefrau des Puddelmeisters Heinr. Simon,	wurde an der Ueberfahrt bei Ruhrort durch eine Rangirmaschine überfahren.	Bahnhof Ruhrort-Rhein.	Ist am nächstfolgenden Tage gestorben.
159.	3. October	Scheelen Peter, Hülfsheizer,	wurde, indem er die Maschine ölen wollte, von einer im Nebengeleise sich bewegenden Maschine erfaßt und erlitt dabei eine Quetschung im Rücken.	Bahnhof Neuß.	Nach 5 Tagen wieder hergestellt.
160.	5. „	Hönig Hermann, Bremser,	wurde bei der Entgleisung eines Wagens von einem Personenzuge von der Bremse geschleudert und erlitt dabei eine Verrenkung des rechten Armes.	Strecke Amelen-Jülich.	Ist noch nicht völlig hergestellt.
161.	6. „	Dupont Mathias, Barlin Wilh., Rottenarbeiter,	wurden von einer zurückkehrenden Druckmaschine überfahren.	Strecke Mülheim a. d. Ruhr-Essen.	Der Tod erfolgte augenblicklich.
162.	7. „	Ebbrecht, Bahnhofsarbeiter,	wurde beim Zusammenhängen von Wagen von dem Buffer erfaßt, gequetscht und sofort getödtet.	Bahnhof Carlshafen.	
163.	8. „	Steingaß Friedrich, Schaffner,	fiel während der Fahrt vom Trittbrette und erhielt dabei mehrere Verletzungen.	Strecke Gevelsberg-Haspe.	Noch nicht hergestellt.
164.	9. „	Lindecke Friedrich, Bremser,	ist während des Coupirens der Billets vom Trittbrett eines Personenwagens gefallen und hat dabei einen Bruch des rechten Armes erlitten.	Strecke Breyell-Boisheim.	Noch nicht völlig hergestellt.
165.	12 „	Ickenstein, Zugführer,	erlitt beim Auffahren eines Zuges auf einen im Bahnhofsgeleise stehenden Packwagen, in welchem er sich befand, eine Rippenquetschung mit Rippenbruch.	Bahnhof Warburg.	Nach 2 Monaten genesen.
166.	13. „	Tröder August, Bahnarbeiter,	wurde von einem Personenzug überfahren. Es hat nicht aufgeklärt werden können, ob ꝛc. Tröder den Tod absichtlich gesucht, oder ob er durch seine eigene Unvorsichtigkeit den Unfall verschuldet hat.	Strecke Dortmunderfeld-Barop.	
167.	13. „	Behrenbrinker Wlh., Rangirarbeiter,	wurde beim Rangiren am rechten Oberschenkel überfahren.	Bahnhof Dortmunderfeld.	Wiederherstellung ist noch nicht erfolgt.
168.	15. „	Knappertsbusch Friedrich, Rangirer,	wurde während des Rangirens überfahren und sofort getödtet.	Station Kupferdreh.	
169.	15. „	Gorholt Diedrich, Rottenarbeiter,	hatte beim Rangiren einen Wagen vorwärts zu schieben, er legte dabei den rechten Arm auf einen Buffer, beim Anstoßen des hinteren Wagens an den vorderen, wurde Gorholt am Ellenbogen erfaßt und verletzt.	Bahnhof Holzwickede.	Gorholt befindet sich noch im Krankenhause.
170.	16. „	Bonnekoh, Bahnwärter,	wurde unweit seiner Wärterbude von der Maschine eines Güterzuges in Folge eigener Unvorsichtigkeit überfahren.	Strecke Werl-Soest.	Der Tod erfolgte sofort.
171.	16. „	Fischer Friedrich, Weichensteller,	gerieth durch eigene Unvorsichtigkeit unter eine Rangirmaschine und erhielt dabei eine ziemlich erhebliche Kopfverletzung.	Station Bohwinkel.	Nach zwei Monaten genesen.
172.	17. „	Buschmann Catharina, Wittwe, Weber Johann, Tagelöhner, Meisloch Ed., Handwerker,	beim Zusammenstoß zweier Züge erlitten erstere beiden unerhebliche Contusionen, der letztere zog sich einen Rippenbruch zu.	Station Düsseldorf.	Die Genesung ist erfolgt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
173.	17. October.	Beckers Johann, Brauer Karl, Rottenarbeiter,	ersterer wurde durch eine Maschine bei Nebelwetter und trotz mehrfacher Signale überfahren, letzterer leicht verletzt.	Langendreer-Bochum.	Beckers starb unmittelbar nachher; die Heilung des Brauer ist erfolgt.
174.	18. „	Schöttler Friedr., Gastwirth,	erlitt bei Einfahrt eines Personenzuges, welcher, da das Geleis nicht frei gemacht war, auf einige Wagen stieß, eine leichte Hautverletzung am Kopfe.	Bahnhof Dortmund.	Heilung ist erfolgt.
175.	18. „	Schubbert Gustav, Wagenrevisor,	gerieth durch eigene Unvorsichtigkeit zwischen die Buffer zweier Wagen und erlitt eine Quetschung der linken Brust.	Station Hagen.	Die Genesung ist erfolgt.
176.	18. „	Hammerschmidt, Bahnwärter-Ablöser,	wurde in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einem Bahnmeister-Wagen überfahren und schwer verletzt.	Strecke Bredelar-Messinghausen.	Starb kurze Zeit nach der Verletzung.
177.	18.	Kakuschke, Packmeister, Vondey, Arbeiter, Ernst, Arbeiter,	wurden bei der Entgleisung eines Zuges verletzt.	Bahnhof Warburg.	Kakuschke und Vondey sind genesen; Ernst noch nicht genesen.
178.	20. „	Niesen Nicolaus, Hülfsrangirer,	wollte mehrere von der Maschine abgestoßene Wagen an andere anhängen, wobei er fiel und ihm der rechte Arm überfahren wurde.	Bahnhof Steele.	Genesung ist erfolgt.
179.	20. „	Böhmer Wilh., Kolbe Jacob, Zechen-Arbeiter,	wurden Abends gegen 9 Uhr im Geleise augenscheinlich durch eine Maschine überfahren vorgefunden. Dieselben hatten das Bahnplanum unbefugter Weise betreten.	Bahnhof Barop.	Beide starben kurze Zeit nach dem Unfalle.
180.	20. „	Brandt, Rottenarbeiter,	benutzte zum Nachhausegehen unbefugter Weise den Bahnkörper, wurde von einem Zuge erfaßt, überfahren und getödtet.	Strecke Scherfede-Warburg.	
181.	25. „	Müller Friedrich, Hülfsbremser,	fiel durch eigene Unvorsichtigkeit von der Bremse und erlitt eine Quetschung am linken Beine und eine Verletzung an der linken Hand.	Station Grafenberg.	Die Genesung ist erfolgt.
182.	25. „	Wendenroth Heinrich, Dachdeckermeister,	benutzte unbefugter Weise einen Güterzug zur Mitfahrt und erlitt durch grobes eigenes Verschulden, indem er von dem noch im Fahren begriffenen Zuge sprang, einen Beinbruch.	Station Herdecke.	Ob Genesung erfolgt, ist nicht constatirt.
183.	26. „	Knappjohann Julius, Locomotivführer, Wetter Georg, Schuhmacher,	erlitten bei der Entgleisung einer Personenzug-Maschine eine leichte Contusion.	Strecke Neviges-Langenberg.	Genesung des Knappjohann ist erfolgt.
184.	26. „	Verbomann Mathias, Arbeiter der Gesellschaft Phönix in Eschweiler,	wurde Morgens 4½ Uhr todt im Geleise liegend gefunden, am rechten Bein überfahren. Derselbe hat Abends ein in der Nähe des Bahnkörpers liegendes Wirthshaus besucht, auf dem Wege nach Hause die Bahn passirt und ist von einem Personenzug überfahren worden.	Strecke Eschweiler-Eschweiler-Aue.	
185.	29. „	Greve Julius, Wiegemeister,	gerieth zwischen die Buffer und erlitt erhebliche Quetschungen.	Bahnhof Bochum.	Wiederherstellung ist noch nicht erfolgt.
186.	30. „	Reimann, Bremser,	wurde beim Auffahren eines Personenzuges auf einen im Bahnhofsgeleise haltenden Güterzug schwer verletzt.	Bahnhof Meschede.	Starb nach 3 Tagen.
187.	31. „	Röhm Justus, Handelsmann,	wurde beim unerlaubten Betreten des Bahnhofsgeleises von einer Maschine erfaßt und im Kreuz verletzt.	Bahnhof Gerstungen.	Nach 2 Monaten genesen.
188.	31 „	Lubitz Wilh, Heizer, Zimmermann Peter, Packmeister,	begleiteten einen Ausladezug, welcher in Folge unrichtiger Weichenstellung bei Abfahrt nach Steele in das 4. Kopfgeleise gegen den Prellbock fuhr; hierbei wurde Lubitz an der Brust gequetscht, Zimmermann erlitt eine Handquetschung.	Bahnhof Bochum.	Die Verletzten sind wieder hergestellt.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
189.	31. October.	Rabbe, Hülfsbremser,	wurde nach Abfahrt des Personenzuges Abends 9½ Uhr als vollständig zerfahrene Leiche im Geleise vorgefunden. Ueber den Hergang des Unfalles ist nichts zu ermitteln gewesen.	Bahnhof Steele.	
190.	1. Novbr.	Plebs Andreas, Bremser,	hatte sich bei der Ausfahrt eines Güterzuges aus Bahnhof Aachen-T. auf einen Wagen gestellt, ist dabei heruntergestürzt und am linken Bein überfahren worden.	Bahnhof Aachen.-T.	Heilung schreitet fort.
191.	4. „	Lünne Heinrich, Bremser,	fiel beim Aufsteigen auf einen Bremssitz des im Abfahren begriffenen Güterzuges und wurde ihm dabei ein Bein überfahren.	Station Schwerte.	Genesen.
192.	7. „	Artmann Philipp, Bremser,	strauchelte in der Dunkelheit, fiel unter die Räder eines rangirenden Güterzuges und wurde sofort getödtet.	Station Langenberg.	
193.	11. „	Isenberg Friedr., Tagelöhner,	wurde in Folge eigener Unvorsichtigkeit von einer Rangirmaschine überfahren und sofort getödtet.	Station Rittershausen.	
194.	11. „	Homberg Wilh., Chausséearbeiter,	wurde durch eigene Schuld beim unbefugten Ueberschreiten der Geleise von einem Güterzuge überfahren und starb kurze Zeit darauf.	Station Werden.	
195.	11. „	Blum, Bremser,	wollte, als der Zug schon in Bewegung war, noch auf seine Bremse steigen, fiel und wurde schwer verletzt.	Bahnhof Hümme.	Starb nach einigen Stunden.
196.	11. „	Deboer Caspar, Rangirer,	kam beim Anhängen von Wagen zum Falle und wurde am linken Bein überfahren, in Folge dessen der Tod bald nachher erfolgte.	Bahnhof Aachen-T.	
197.	18. „	Schwarz Hermann, Bahnhofsarbeiter,	wurde während des Rangirens von den Buffern erfaßt, fiel und erhielt eine starke Quetschung in der Hüftgegend und am rechten Unterschenkel.	Station Hagen.	Die Genesung ist erfolgt.
198.	18. „	Fischer Christoph, Hülfsrangirer,	wurde beim Rangiren von einer zurücksetzenden Maschine überfahren.	Bahnhof Duisburg.	Starb bald nach dem Unfalle.
199.	19. „	Orth Leopold, Bremser,	versuchte, während die Wagen bereits in Bewegung waren, den Bremssitz zu besteigen, fiel jedoch derart in das Geleise, daß er an beiden Füßen überfahren wurde.	Bahnhof Creuzthal.	In der darauf folgenden Nacht gestorben.
200.	23. „	Grewe, Bahnwärter,	wollte beim Herannahen eines Zuges noch eiligst eine seiner Bude gegenüber liegende Barriere schließen, wurde überfahren und getödtet.	Strecke Schwerte-Langschede.	
201.	24. „	Burbach Hermann, Bremser,	erlitt beim Zusammenstoßen von Wagen eine Quetschung der rechten Hand.	Station Elberfeld-Steinbeck.	Genesen.
202.	25. „	Wunderich Wilh., Weichensteller,	gab einem vorbeifahrenden Güterzuge das Haltesignal, wobei er in das 2. Geleise getreten war und von einem in dieses Geleise gedrückten Kohlenzuge am rechten Oberschenkel überfahren wurde.	Bahnhof Dortmunderfeld.	Noch nicht wieder hergestellt.
203.	28. „	Claßen Peter Josef,	wurde beim Zusammenstoß zweier Züge von der Bremse geschleudert und erlitt dabei einige Quetschungen.	Bahnhof Herzogenrath.	Nach 4 Wochen wieder hergestellt.
204.	29. „	Hollmann Carl, Locomotivführer,	erlitt bei einer Entgleisung eine leichte Contusion der Brust.	Station Elberfeld-Steinbeck.	Genesen.
205.	1. December	Pettig Wilhelm, Weichensteller,	erlitt bei starkem Nebel durch eigene Unvorsichtigkeit von einem Buffer der Rangirmaschine eine Brustverletzung.	Station Barmen-Rittershausen.	Genesen.
206.	1. „	Meisborn Jacob, Depeschenbote,	kam dem Geleise zu nahe und wurde von einer Rangirmaschine ergriffen, überfahren u. sofort getödtet.	Bahnhof Siegen.	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
207.	2. December	Pesch Johann, Handarbeiter,	wurde bei Reparatur eines Buffers von auflaufenden Wagen an der Brust gequetscht.	Station Düsseldorf.	Wiederherstellung wird bald erfolgen.
208.	3. „	Ziegenfuß Carl, Hülfsbremser,	fiel von der Bremse eines Güterzuges und erlitt einen Bruch der linken Kniescheibe.	Station Schwerte.	Die Wiederherstellung ist noch nicht erfolgt.
209.	3. „	Carnein Joseph, Schaffner,	erlitt während der Fahrt bei Gelegenheit des Coupirens eine unerhebliche Unterschenkel-Verletzung.	Strecke Milspe-Schwelm.	Wieder hergestellt.
210.	5. „	Dörges Hermann, Hülfsrangirer,	erlitt beim Rangiren erhebliche Verletzungen an Arm und Schulter dadurch, daß er zwischen die Buffer gerieth.	Bahnhof Dortmund.	Ist am folgenden Tage gestorben.
211.	5. „	Eifert, Fuhrunternehmer,	wurde beim Ueberschreiten eines Geleises von dem Buffer der Maschine erfaßt und derart überfahren, daß er kurz darauf starb.	Bahnhof Bochum.	
212.	6. „	Heck Joh. Mathias, Anstreichergeselle,	wurde, als er den Uebergang bei der Westerviehgasse trotz Verbots passirte, von einer zurücksetzenden Maschine erfaßt, niedergeworfen und an der rechten Hand überfahren.	Bahnhof Dortmund.	Ist wieder hergestellt.
213.	6. „	Dirschur Martin, Hülfsrangirer,	sprang beim Rangiren zwischen die Wagen in das Geleise, während die Rangirmaschine zurücksetzte, sein rechter Arm gerieth zwischen die Buffer und wurde zerquetscht.	Bahnhof Steele.	Genesung ist noch nicht erfolgt.
214.	9. „	Spinner, Locomotivführer, Adams, Zugführer, Northoff, Bremser,	wurden bei Entgleisung eines Zuges unerheblich verletzt.	Bahnhof Fröndenberg.	Sind bald nachher genesen.
215.	9. „	Aßmann Adam, Hülfsbremser,	wurde, als er während des Haltens eines Güterzuges an demselben entlang ging, um die Schlußlaterne abzunehmen, von einer vorbeifahrenden Maschine erfaßt, zu Boden geworfen, wobei ihm die rechte Hand überfahren und das linke Bein gebrochen wurde.	Bahnhof Styrum.	Genesung steht zu erwarten.
216.	10. „	Hoffmann, Verbandspackmeister, Scheffer II., Heizer, Schrewe, Locomotivführer, Schulze-Hüttin, Zugführer, Westerhaus, Schaffner,	erlitten bei dem Zusammenstoß zweier Züge leichte Beschädigungen.	Bahnhof Arnsberg.	Sind bald nachher genesen.
217.	11. „	Terstegen Theodor, Heizer,	wurde beim Zusammenstoß zweier Züge auf die in dem Tender befindlichen Kohlen geschleudert und erlitt dabei einige leichte Quetschungen.	Bahnhof Viersen.	Wiederherstellung erfolgte nach 4 Tagen.
218.	11. „	Dobbe Hermann, Arbeiter,	wurde auf einem Uebergange durch einen Güterzug überfahren; ein Bein mußte amputirt werden.	Strecke Bochum-Steele.	Heilung ist noch nicht erfolgt.
219.	12. „	Schmücker Albert, Rottenarbeiter,	wurde Abends 5½ Uhr in der Nähe der Anschlußweiche der Zeche Iduna in Folge eigener Unvorsichtigkeit durch die Maschine des Zechenzuges überfahren.	Strecke Bochum-Steele.	Starb am 17. December 1873.
220.	12. „	Meyer, Locomotivführer,	erhielt bei dem Zusammenstoß zweier Züge eine Rückenmarkserschütterung.	Vor Bahnhof Altmorschen.	Noch nicht genesen.
221.	13. „	Dohm Peter, Rangir-Arbeiter,	verletzte aus eigener Unvorsichtigkeit beim Rangiren drei Finger.	Station Elbdrfeld-Steinbeck.	Genesung ist zu erwarten.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache und Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
222.	14. December	Lohausen, Locomotivführer,	ging nach Beendigung seines Dienstes über die Bahnhofsgeleise, wurde von einem abgestoßenen Wagen umgeworfen und an beiden Beinen erheblich verletzt.	Bahnhof Cassel.	Noch nicht genesen.
223.	15. „	Nellen Carl, Stations-Zugführer,	wurde beim Ueberschreiten der Geleise von einer Maschine erfaßt und am linken Arm überfahren.	Bahnhof Homberg.	Heilung schreitet fort.
224.	20. „	Krämer Jacob, Bremser,	kam beim Zurücksetzen eines Güterzuges zwischen die Buffer und wurde derart verletzt, daß er auf dem Transporte zum Krankenhause starb.	Station Langenberg.	
225.	21. „	Grüter Johann, Fabrikarbeiter, Müller Heinrich, Handelsmann,	erlitten beim Entgleisen eines Personenzuges erhebliche Verletzungen.	Strecke Unna-Werl.	Die Genesung ist erfolgt.
226.	22. „	Schulz, Rottenarbeiter,	wurde beim Einfahren eines Personenzuges durch eigene Unvorsichtigkeit überfahren.	Bahnhof Ruhrort.	Tod erfolgte augenblicklich.
227.	22. „	Eickert Robert, Rangirmeister,	begleitete einen Zechenzug als Zugführer, ist wahrscheinlich während der Fahrt von einer Bremse auf einen Kohlenwagen getreten und von demselben, als er einen Sack Kohlen herunterwerfen wollte, heruntergefallen.	Bahnhof Oberhausen.	Tod erfolgte kurz nach dem Unfalle.
228.	22. „	Rohrbach Adolph, Heizer, Ball Carl, Locomotivführer, Reinecke Heinrich, Arbeiter, Wittmar, Packmeister,	beim Zusammenstoß von Wagen wurden erstere drei derartig verletzt, daß sie nach kurzer Zeit verstorben sind; letzterer erlitt nur eine unerhebliche Verletzung an der Hand.	Station Hagen.	Die Wiederherstellung des Wittmar ist erfolgt.
229.	22. „	Hundenhöfer Gottlieb, Fabrikarbeiter,	wurde durch eigenes Verschulden auf der Bahnstrecke von einem Zuge überfahren und sofort getödtet.	Strecke Haspe-Hagen.	
230.	23. „	Rosenthal, Schaffner,	fiel beim Coupiren der Billets von der Laufbohle und erlitt 2 Rippenbrüche und eine Contusion des Rückens.	Strecke Cassel-Mönchehof.	Noch nicht genesen.
231.	23. „	Ellermann, Rottenarbeiter,	benutzte zum Nachhausegehen unbefugter Weise das Bahnplanum, wurde von einem ankommenden Zuge erfaßt und ihm die Zehen des rechten Fußes abgefahren.	Strecke Liebenau-Hümme.	Noch nicht genesen.
232.	24. „	Becker Georg, Wagennotirer,	sprang während der Fahrt einer Rangirmaschine von derselben und wurde derart überfahren, daß der linke Fuß oberhalb des Knöchels abgefahren, auch der rechte Oberschenkel stark verletzt wurde.	Bahnhof Dahlhausen.	Ist seinen Wunden erlegen.
233.	24. „	Kohlbach Gustav, Hülfsbremser,	erhielt beim Verkuppeln der Wagen eine Quetschung eines Fingers der rechten Hand.	Station Barmen.	Die Genesung ist erfolgt.
234.	26. „	Schmitz, Postelève, Wahl, Postschaffner,	erlitten einige leichte Quetschungen dadurch, daß eine dem Personenzuge folgende Druckmaschine auf denselben derart auffuhr, daß ein Wagen entgleiste.	Strecke Essen-Steele.	Die Heilung ist erfolgt.
235.	28. „	Nöthen Carl, Hülfsrangirer,	versuchte beim Rangiren zwischen Maschine und Wagen hervorzutreten, als dieselben noch in Bewegung waren, kam hierbei zum Falle und wurde an beiden Beinen überfahren, in Folge dessen der Tod alsbald eintrat.	Bahnhof Crefeld.	
236.	30. „	Lücke, Bremser,	fiel unverschuldet von der Bremse eines Güterzuges und erlitt unerhebliche Beschädigungen.	Strecke Hohensyburg-Hagen.	Die Genesung ist erfolgt.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 14.

Nachweisung

über die vorgekommenen Brüche von Achsen der Wagen und Locomotiven.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nr.	Datum. Monat.	Tag.	Ort des Bruches.	Bezeichnung des Zuges.	Bezeichnung der Achse.	Bezeichnung des Fahrzeuges.	Material der Achse.	Bezeichnung der Fabrik.	Angabe, wo der Achsbruch bemerkt ist.
1	1873 Dezember	31	Bergisch-Märk. Eisenbahn auf der Strecke zwischen Langenberg und Marten Station 116—117.	Güterzug 845.	Endachse.	4räderiger offener Güterwagen.	Eisen-Patent-Bündel.	Hörder Bergwerks- und Hüttenverein zu Hörde.	Auf freier Bahn und voller Fahrt.
2	1874 Januar	20	Bergisch-Märk. Eisenbahn vor dem Bahnhofe Limburg.	Güterzug 128.	bto.	4räderiger bedeckter Güterwagen.	Gußstahl ungehärtet.	Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation zu Bochum.	Bei der Einfahrt in den Bahnhof Limburg.
3	Februar	7	Bergisch-Märk. Eisenbahn zwischen Hagen-Mellhofen Station $19_{,22}$—$19_{,11}$ und $19_{,33}$—$19_{,44}$.	Personenzug XIX.	bto.	bto.	bto.	bto.	Vor dem Stationsgebäude Hengstei.
4	April	8	Bergisch-Märk. Eisenbahn in der Nähe des Bahnhofes Duisburg Station $6_{,44}$.	Rangirzug.	Hinterachse.	Tender zur Maschine Leipzig Nr. 85.	Eisen gewalzt.	Société John Cockerill Seraing.	Auf freier Bahn und voller Fahrt.
5	August	14	Bergisch-Märk. Eisenbahn Bahnhof Hagen.	Schnellzug XXIV.	Vorderachse.	Tender zur Maschine Leipzig Nr. 518.	Gußstahl ungehärtet.	König & Neurenter in Annen.	Bei der Einfahrt in den Bahnhof Hagen.
6	August	28	Berg.-Märk. Eisenbahn auf Station Baal.	Güterzug 709.	Endachse.	4räderiger offener Güterwagen.	Eisen-Patent-Bündel.	Engerth, Länger & Jurke zu Eschweiler.	Bei Revision des Wagens auf Station Baal.
7	Dezember	13	Berg.-Märk. Eisenbahn zwischen Holzwickede und Unna.	Courierzug XXXI.	Hinterachse.	Tender zur Maschine Weichsel Nr. 229.	Bessemer Stahl.	L. Pönsgen, Girardet & Comp. zu Düsseldorf.	Zwischen Holzwickede und Unna.

Beschaffenheit der Bruchfläche.	Der Wagen, Locomotive u. Tender Belastungsfähigkeit. Centner.	Eigengewicht. Centner.	Der Wagen war belastet mit Centner.	Alter der Achse. Jahre.	Dieselbe hat durchlaufen im Ganzen Kilometer.	seit der letzten Revision Kilometer.	Construction der Federn.	Ob mit oder ohne Bremse.	Bemerkungen.
Vollständig frischer Bruch des Schenkels.	200	120	200	13	$137,812_{,0}$	$13,125_{,0}$	Bogenfedern mit Gehängen und 8 Blättern 1176 Mm. von Mitte zu Mitte Oese.	ohne	
Vollständiger Bruch an der inneren Radseite.	150	150	134	9	98,198	1355	Bogenfedern mit Gehängen und 7 Blättern 1176 Mm. von Mitte zu Mitte Oese bto.	ohne	
Vollständiger Bruch an der inneren Radseite mit altem Einbruch.	150	153	100	10	101,692	3295	bto.	mit	zweimal gebrochen.
Vollständiger Bruch an der inneren Radseite mit altem Einbruch.	175	195	100	95	332,635	7568	Bogenfedern mit Gehängen u. Balancirern für Hinter- u. Mittelachse, die Federn haben 6 Blätter u. einerlänge von 650 Mm. von Mitte zu Mitte Oese.	mit	
Vollständiger Bruch an der inneren Radseite mit altem Einbruch.	175	195	100	$^1/_2$	$27,448_{,0}$	—	Bogenfedern mit Gehängen und Balancirern für Hinter- u. Mittelachse, die Federn haben 7 Blätter u. eine Länge von 970 Mm. von Mitte zu Mitte Oese.	mit	
Vollständiger Bruch des Schenkels mit altem Einbruch.	200	86	200	11	130,597	8437	Bogenfedern mit Gehängen und 7 Blättern 1157 Mm. von Mitte zu Mitte Oese.	ohne	
Vollständiger Bruch dicht an der inneren Seite der Nabe.	175	195	93	$8^1/_2$	$111,427_{,0}$	30.750	Bogenfedern mit Gehängen u. 7 Blättern 970 Mm. von Mitte zu Mitte Oese.	mit	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 15.

Uebersicht der gesammten Personen-Beförderung.

Station.	Anzahl der beförderten Personen												
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
	Klasse.			Klasse.				Klasse.				
1. Binnen-Verkehr.												
Aachen M. u. T.	Angek.	302	2,767	1,214	1,031	11,169	41,631	91,919	1,630	25,576	98,496	1,296	277,031
	Abgeg.	352	2,767	2,013	1,048	11,325	45,360	90,499	2,116	19,634	65,924	1,321	242,359
Richterich	Angek.	—	—	—	40	543	3,396	25,917	42	574	1,580	—	32,092
	Abgeg.	—	—	—	27	460	2,885	24,509	92	860	1,784	—	30,617
Kohlscheidt	Angek.	—	—	—	31	1,161	10,787	31,203	178	3,746	15,318	197	62,621
	Abgeg.	—	—	—	47	1,061	7,728	30,771	94	3,876	25,508	183	69,268
Herzogenrath	Angek.	—	—	—	61	1,496	10,087	13,891	500	5,196	20,190	162	51,583
	Abgeg.	—	—	—	119	1,569	9,918	13,022	196	5,290	34,226	292	64,632
Palenberg	Angek.	—	—	—	16	151	2,094	14,120	16	158	2,170	—	18,725
	Abgeg.	—	—	—	16	120	2,787	15,591	62	230	1,728	—	20,534
Geilenkirchen	Angek.	—	—	—	104	1,782	15,913	28,539	434	4,620	30,904	583	82,879
	Abgeg.	—	—	—	118	1,876	13,538	30,926	344	4,674	31,472	620	83,568
Lindern	Angek.	—	—	—	76	1,444	10,228	14,283	136	3,034	19,288	1,087	49,576
	Abgeg.	—	—	—	64	1,471	9,341	16,030	64	2,836	22,868	801	53,475
Baal	Angek.	—	—	—	50	719	7,903	7,844	66	1,280	14,214	364	32,440
	Abgeg.	—	—	—	35	702	7,262	8,570	76	1,378	17,202	365	35,590
Erkelenz	Angek.	—	—	—	52	1,838	15,780	20,723	114	4,422	34,114	860	77,903
	Abgeg.	—	—	—	52	1,691	13,745	22,613	76	3,630	36,858	1,286	79,951
Wickrath	Angek.	—	—	—	80	2,717	24,740	14,745	444	9,092	25,608	388	77,814
	Abgeg.	—	—	—	83	2,782	20,977	16,856	90	5,814	34,562	396	81,560
Rheydt	Angek.	23	874	2,106	195	6,947	26,552	23,992	446	12,518	25,106	434	99,193
	Abgeg.	29	952	1,881	173	6,957	27,381	21,812	456	17,002	30,508	477	107,628
M.-Gladbach	Angek.	87	2,111	2,972	474	14,178	75,185	102,714	1,898	42,820	148,388	3,124	393,951
	Abgeg.	86	1,794	3,664	533	14,148	83,095	94,303	1,900	45,596	141,528	3,122	389,769
Stolberg	Angek.	—	—	—	12	113	1,098	941	18	260	1,622	62	4,126
	Abgeg.	—	—	—	7	143	1,151	813	30	290	2,392	55	4,881
Eschweiler Aue	Angek.	—	—	—	11	142	1,193	1,895	18	98	846	—	4,203
	Abgeg.	—	—	—	13	126	1,245	2,303	4	172	2,372	—	6,235
Eschweiler	Angek.	—	—	—	20	361	2,941	4,466	48	694	6,218	74	14,822
	Abgeg.	—	—	—	34	415	3,494	4,641	46	664	5,250	95	14,639
Weisweiler	Angek.	—	—	—	7	109	1,328	2,223	12	200	1,658	30	5,567
	Abgeg.	—	—	—	4	116	918	1,832	4	176	2,212	36	5,298
Inden	Angek.	—	—	—	7	124	1,018	653	34	422	2,560	22	4,840
	Abgeg.	—	—	—	4	148	804	638	4	440	3,118	46	5,202
Düren	Angek.	—	—	—	57	650	2,778	2,148	262	1,584	5,168	1,329	13,976
	Abgeg.	—	—	—	58	596	2,228	1,329	74	1,566	5,204	1,179	12,234
Krauthausen	Angek.	—	—	—	1	73	988	500	—	146	1,162	13	2,883
	Abgeg.	—	—	—	1	74	1,289	920	4	198	1,674	31	4,191
Jülich	Angek.	—	—	—	87	873	3,388	2,490	130	2,522	10,706	1,665	21,861
	Abgeg.	—	—	—	69	827	4,037	3,162	368	2,232	7,040	2,066	19,801
Amelen	Angek.	—	—	—	9	154	1,461	1,189	14	576	2,464	69	5,936
	Abgeg.	—	—	—	5	149	1,078	935	2	420	3,196	66	5,851
Otzenrath	Angek.	—	—	—	5	117	1,233	1,081	22	352	2,148	27	4,985
	Abgeg.	—	—	—	1	144	1,202	1,404	—	276	2,928	29	5,984
Hoch-Neukirchen	Angek.	—	—	—	9	260	2,081	1,085	22	752	3,048	19	7,276
	Abgeg.	—	—	—	11	345	1,872	1,151	48	570	3,052	18	7,067
Odenkirchen	Angek.	—	—	—	51	2,513	13,488	1,438	122	3,368	10,294	68	31,342
	Abgeg.	—	4	—	56	2,448	13,224	1,493	64	3,486	13,924	158	34,857
Müllfort	Angek.	—	—	—	5	435	2,049	316	14	190	916	—	3,925
	Abgeg.	—	—	—	1	325	2,472	400	4	310	1,844	—	5,356
Rheydt-Geneiken	Angek.	—	—	—	63	1,869	11,753	1,918	54	1,688	4,070	39	21,454
	Abgeg.	—	—	—	41	1,941	11,375	1,704	78	2,036	5,782	55	23,012
Viersen	Angek.	—	1	4	338	4,901	29,320	66,283	828	17,516	67,018	536	186,745
	Abgeg.	—	3	—	357	5,367	32,153	63,131	1,764	20,246	90,062	440	213,523
Dülken	Angek.	—	—	—	91	3,077	14,091	41,333	288	7,026	19,368	175	85,449
	Abgeg.	—	—	—	78	2,702	13,721	39,882	286	6,570	21,912	254	85,406
Boisheim	Angek.	—	—	—	4	336	4,246	15,416	8	612	3,872	16	24,510
	Abgeg.	—	—	—	2	504	3,897	19,773	18	780	7,894	43	32,911
Breyell	Angek.	—	—	—	18	1,070	7,054	26,899	66	2,444	11,326	16	48,893
	Abgeg.	—	—	—	27	851	5,091	24,392	34	2,328	14,346	28	47,097
Kaldenkirchen	Angek.	—	—	—	38	980	3,485	13,564	68	1,206	4,904	8	24,253
	Abgeg.	—	1	—	35	1,052	3,527	12,912	40	1,428	6,276	16	25,287
Venlo	Angek.	—	1	8	86	1,505	6,117	28,556	76	2,226	17,370	4	55,949
	Abgeg.	—	—	—	101	1,449	6,212	30,806	76	1,688	6,470	5	46,807
Anrath	Angek.	—	—	—	10	405	7,315	8,949	38	1,814	16,260	46	34,837
	Abgeg.	—	—	—	14	264	6,137	10,258	44	1,642	40,314	41	58,714
Crefeld	Angek.	1	23	32	684	10,241	40,742	40,941	2,022	26,750	162,650	1,262	285,348
	Abgeg.	—	5	6	543	9,692	41,154	38,960	2,194	32,108	108,922	1,404	234,988
Latus	Angek.	413	5,777	6,336	3,823	74,453	403,463	654,174	10,068	185,482	791,024	13,975	2,148,988
	Abgeg.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	73,840	402,298	648,842	10,752	190,446	800,352	14,928	2,158,292

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen												
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen 2c.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	413	5.777	6.336	3,823	74,453	403,463	654.174	10,068	185,482	791.024	13,975	2.148,988
	Abgeg.	467	5,526	7,564	3.777	73,840	402,298	648.342	10,752	190,446	800,352	14,928	2,158.292
Uerdingen	Angek.	—	—	—	218	2.531	16,120	11.627	1.272	8.364	32.752	145	73.029
	Abgeg.	—	—	—	263	3,239	17,256	13,064	1,042	6,374	35,446	125	76,809
Trompet	Angek.	—	—	—	17	335	5,558	6.933	48	986	7,786	49	21.712
	Abgeg.	—	—	—	29	438	4,439	7.470	2	624	12,286	217	25,505
Homberg	Angek.	—	—	—	47	1.363	6,365	5.994	100	2.908	11.122	201	28.100
	Abgeg.	—	—	—	75	1,458	8,634	9,471	32	2,564	14,162	528	36,924
Corschenbroich	Angek.	—	—	—	15	350	5.985	11.486	16	430	1.540	—	19.822
	Abgeg.	—	—	—	10	261	4,593	11,502	6	570	5 390	—	22,332
Kleinenbroich	Angek.	—	—	—	41	450	8,917	13.329	14	824	8,134	190	31,899
	Abgeg.	—	—	—	34	533	6,701	19.463	10	658	16,430	198	44,027
Büttgen	Angek.	—	—	—	6	140	2,982	2,038	6	238	1,290	—	6,700
	Abgeg.	—	—	—	21	231	2,904	6,630	12	192	3,128	—	13,118
Neuß	Angek.	28	691	1,413	568	10.128	48,918	63,882	1,746	28.896	125,044	8.010	289,324
	Abgeg.	24	717	1,239	574	9,740	53,483	59,972	2,396	42,046	153,082	12,666	335,939
Heerdt	Angek.	—	—	—	42	855	2,888	20.402	32	1,074	2,578	—	27,871
	Abgeg.	—	—	—	18	864	2.364	24,920	20	1,112	5,724	—	35,022
Obercassel	Angek.	—	—	—	58	1,489	8,066	44,435	1,030	12.392	75.686	1,267	144,423
	Abgeg.	—	—	—	84	1,825	9.468	36,659	308	5,802	35,820	1,005	90,971
Düsseldorf	Angek.	405	4,052	2,824	2.926	30.478	99,225	77,770	10,286	114.342	286,774	16,626	645.708
	Abgeg.	377	4,438	3,121	2,623	28,975	96,484	77,765	8,162	80.740	175,180	16,134	493.999
Gerresheim	Angek.	—	—	—	406	3.527	17,826	9,404	1.020	6,638	16,150	645	55,616
	Abgeg.	—	—	—	402	2,940	14,554	9,025	1.228	6,690	37.116	690	72,645
Erkrath	Angek.	2	116	2	120	963	7.406	4,478	634	4.730	16,666	187	35,304
	Abgeg.	—	55	9	130	1,184	8,488	4,258	68	3,048	26,442	232	43,914
Hochdahl	Angek.	3	278	5	146	2.489	13.340	6,709	1.060	8,918	20,414	384	53,746
	Abgeg.	2	100	—	136	2,356	12,686	6,187	296	7,960	30 774	361	60,858
Haan	Angek.	2	26	170	49	1.692	14,396	7,888	140	2,888	16,682	376	44,309
	Abgeg.	2	10	103	44	1,437	13,517	7,376	58	3,580	37,492	244	63,863
Deutz	Angek.	619	5.381	1,944	1.739	22.242	55,479	30.999	6.132	77.042	125 457	9.495	336.529
	Abgeg.	529	5,558	4,326	2,218	24.066	57,734	32,043	3,782	41,716	53,922	12,194	238,088
Bensberg	Angek.	—	—	—	180	2.949	13.979	56	584	7.410	13.712	2,081	40.951
	Abgeg.	—	—	—	148	3,051	10,608	40	238	6,424	24,000	4,116	48,625
Berg.-Gladbach	Angek.	—	—	—	107	1.985	15,745	32	412	8.540	21.398	785	49,004
	Abgeg.	—	—	—	159	2,363	14,247	27	352	9 566	72,370	662	99,746
Delbrück	Angek.	—	—	—	64	653	17 351	3	78	1,046	2.796	86	22,077
	Abgeg.	—	—	—	28	614	13,068	132	42	1,540	5.802	105	21,331
Mülheim a. Rhein	Angek.	25	933	323	396	7.903	44,613	16.177	856	19.914	119,466	1,497	212,103
	Abgeg.	1	34	22	356	6,936	54,015	17,430	674	15,004	40,856	1,955	137,283
Schlebusch	Angek.	—	—	—	119	1,159	11,225	8.714	368	3.552	10.680	233	36,050
	Abgeg.	—	—	—	117	1,456	9,559	8,842	302	2,230	17.398	154	40,058
Opladen	Angek.	—	—	—	123	3.291	21,490	19.813	450	9.582	28,588	181	83,518
	Abgeg.	—	—	—	124	3,287	18,463	23,986	280	9,292	31,338	606	87,376
Leichlingen	Angek.	—	—	—	37	1,220	12,577	10,175	566	6,044	21.378	13	52,010
	Abgeg.		—	—	41	1,281	13,144	12,474	56	3,046	26 758	66	56,866
Ohligs-Wald	Angek.	14	654	1.043	121	3,979	34,223	22.442	760	21.322	66,488	601	151.647
	Abgeg.	35	462	783	139	5,087	38,626	21,107	486	20,270	114,720	832	202,547
Solingen	Angek.	46	915	884	226	6.750	39,727	12.760	616	21.820	94,586	2,000	180.330
	Abgeg.	14	331	480	225	5,798	30,689	14,193	1,614	39,094	113,276	1,794	207,508
Vohwinkel	Angek.	3	94	247	268	6,131	43,673	28.313	750	18.364	61.108	2,318	161,269
	Abgeg.	2	160	1,256	379	7,138	46,039	23,433	742	17,584	89,542	2,305	188,580
Dornap	Angek.	—	—	—	30	1.319	10,597	4.675	62	3,430	8,946	93	29,152
	Abgeg.	—	—	—	49	1,654	9,513	5,248	88	2,366	16,816	113	35,847
Aprath	Angek.	—	—	—	48	1,156	6,133	2.426	108	2,726	6,150	78	18,825
	Abgeg.	—	—	—	38	1,360	6,149	2,269	44	2,154	8,528	87	20,629
Neviges	Angek.	—	—	—	48	1,743	17,770	12,431	390	6,246	35,678	175	74,481
	Abgeg.	—	—	—	47	1,836	16,560	13,332	162	5,334	35,260	197	72,728
Langenberg	Angek.	—	3	—	136	2,833	16,148	15.860	252	9.970	37,718	284	83,204
	Abgeg.	1	2	4	111	2,899	16,181	16,346	430	12,056	38,344	287	86,661
Nierenhof	Angek.	—	—	—	18	637	5,032	5,049	18	966	4,766	29	16,515
	Abgeg.	—	—	—	23	721	5,570	5,009	16	1,194	6,296	29	18,858
Kupferdreh	Angek.	—	—	—	55	2.225	20,709	17,710	190	8,902	34,618	302	84,711
	Abgeg.	—	—	—	75	2,410	20,392	15,096	162	10,798	64,388	307	113,628
Ueberruhr	Angek.	—	—	—	40	1,122	5,407	3,130	16	1,110	3,664	48	14,537
	Abgeg.	—	—	—	17	677	3,984	2,669	48	1,472	6,862	54	15,783
Werden	Angek.	—	—	—	195	3,652	18,204	15,728	464	9,790	34,790	1,467	84,290
	Abgeg.	—	—	—	268	4,489	22,692	13,404	426	11,148	26,730	1,607	80,764
Kettwig	Angek.	—	—	—	206	2,888	15,702	9,398	476	6,738	15,894	214	51,516
	Abgeg.	—	—	—	171	2,602	12,363	11,873	444	6,782	18,546	194	52,975
Hösel	Angek.	—	—	—	65	779	4,994	2,325	134	1,816	5,674	—	15,787
	Abgeg.	—	—	—	42	326	4,129	2,600	36	830	10,534	—	18,497
Latus	Angek.	1,560	18,920	15,191	12,703	207,859	1 092,233	1,178,765	41,154	625,440	2,167,197	67,635	5,428,657
	Abgeg.	1,454	17,393	18,907	12,995	209,372	1,081,594	1,183,657	34,816	672,306	2,111,110	74,992	5,418,596

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen												Summa.
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	1,560	18,920	15,191	12,703	207,859	1,092,233	1,178,765	41,154	625,440	2,167,197	67,635	5,428,657
	Abgeg.	1,454	17,393	18,907	12,995	209,372	1,081,594	1,183,657	34,816	672,306	2,111,110	74,992	5,418,596
Ratingen	Angek.	—	—	—	109	1,759	12,616	12,476	242	5,904	23,064	542	56,712
	Abgeg.	—	—	—	105	1,929	12,957	13,325	178	6,410	30,078	538	65,520
Rath	Angek.	—	—	—	56	621	2,261	1,994	58	590	1,838	—	7,418
	Abgeg.	—	—		31	455	2,585	2,825	14	686	1,542	—	8,138
Grafenberg	Angek.	—	—	—	175	2,257	6,575	7,196	862	3,114	4,404	77	24,660
	Abgeg.	—	—	—	257	2,806	6,770	4,505	82	1,156	3,778	95	19,449
Elberfeld	Angek.	467	7,136	8,806	2,105	38,549	137,503	72,953	6,170	136,430	384,512	5,848	800,479
	Abgeg.	706	10,448	7,646	2,285	48,294	158,777	89,668	10,188	126,436	242,412	5,458	702,318
Barmen	Angek.	342	5,420	5,318	1,540	29,295	86,216	49,841	1,838	39,006	101,184	2,802	322,802
	Abgeg.	321	4,622	3,861	1,178	22,477	85,148	44,417	4,528	74,754	108,222	2,795	352,323
Barmen-Rittershausen	Angek.	30	1,100	1,372	405	12,878	84,286	38,553	418	16,966	86,300	1,143	243,451
	Abgeg.	48	773	793	406	9,803	77,574	41,468	1,478	34,854	89,998	1,159	258,354
Ronsdorf	Angek.	—	—	2	149	5,587	31,773	8,960	328	12,266	27,516	349	86,930
	Abgeg.	—	—	2	131	3,912	24,128	6,233	412	16,072	39,422	354	90,666
Lüttringhausen	Angek.	—	—	—	62	1,768	11,382	4,415	174	4,072	15,150	191	37,214
	Abgeg.	—	—	—	44	1,685	10,515	4,616	120	4,854	29,540	216	51,590
Lennep	Angek.	6	11	10	460	8,281	46,547	17,225	964	22,720	47,152	1,145	144,521
	Abgeg.	—	11	15	413	8,571	47,338	14,969	1,260	26,510	68,890	1,291	169,268
Remscheid	Angek.	—	16	13	295	6,725	33,015	14,884	854	20,686	42,480	672	119,640
	Abgeg.	—	17	20	208	5,972	33,557	12,687	740	26,560	67,838	690	148,289
Schwelm	Angek.	7	204	663	245	7,640	64,885	27,505	1,328	39,068	72,976	480	215,001
	Abgeg.	3	88	221	259	7,340	65,254	25,040	994	26,092	61,100	862	187,253
Milspe	Angek.	—	—	—	82	2,835	16,114	5,115	128	6,494	26,592	188	57,548
	Abgeg.	—	—	—	77	2,834	14,567	4,297	194	8,852	47,446	196	78,463
Gevelsberg	Angek.	—	—	—	58	2,390	14,967	5,457	166	6,348	21,844	252	51,482
	Abgeg.	—	—	—	58	2,167	13,407	5,451	72	6,598	37,020	290	65,063
Haspe	Angek.	—	—	—	134	5,761	34,923	13,268	198	9,182	32,812	332	96,610
	Abgeg.	—	—	—	136	5,647	36,376	14,566	226	11,172	34,612	775	103,510
Hagen	Angek.	159	3,474	8,212	601	20,573	123,168	90,310	1,878	63,550	230,714	5,271	547,910
	Abgeg.	168	3,595	8,120	627	20,923	127,648	85,919	2,148	69,682	187,156	5,611	511,647
Westhofen	Angek.	—	—	—	20	740	7,005	4,256	58	1,926	7,280	13	21,298
	Abgeg.	—	—	—	17	677	6,245	5,776	6	878	10,182	81	23,862
Schwerte	Angek.	40	989	4,849	111	3,027	18,590	20,744	226	6,676	26,402	960	82,614
	Abgeg.	50	781	4,886	104	3,378	21,972	17,100	252	7,542	29,586	878	86,529
Langschede	Angek.	7	33	404	26	507	3,644	1,835	22	622	3,634	6	10,740
	Abgeg.	1	34	187	13	658	4,747	1,990	18	872	4,096	5	12,621
Fröndenberg	Angek.	6	102	1,266	12	769	6,770	2,387	24	1,602	7,768	170	20,876
	Abgeg.	11	226	1,590	15	780	6,919	2,411	36	1,930	9,096	185	23,199
Menden	Angek.	8	312	1,276	34	1,155	6,961	865	42	2,342	8,830	150	21,975
	Abgeg.	11	315	1,240	28	1,213	6,728	715	48	2,322	10,552	166	23,338
Wickede	Angek.	23	185	1,627	47	466	3,769	2,739	42	1,050	7,096	67	17,111
	Abgeg.	20	187	1,877	51	525	3,815	2,695	198	952	6,036	84	16,440
Neheim-Hüsten	Angek.	29	354	2,727	62	1,047	5,852	3,453	52	2,174	11,374	81	27,205
	Abgeg.	37	438	2,540	73	1,062	6,439	3,739	76	2,530	14,318	185	31,437
Arnsberg	Angek.	56	989	3,295	122	2,666	10,536	5,763	322	5,736	21,124	504	51,113
	Abgeg.	41	736	3,055	105	2,683	9,592	5,839	116	5,042	13,056	272	40,537
Oeventrop	Angek.	—	—	—	8	425	4,281	2,441	10	552	2,882	7	10,606
	Abgeg.	—	—	—	1	377	4,372	2,461	10	326	4,296	19	11,862
Wennemen	Angek.	—	—	—	2	114	1,026	729	—	120	950	—	2,941
	Abgeg.	—	—	—	2	87	1,215	651	—	134	1,698	—	3,787
Meschede	Angek.	32	497	2,812	60	1,240	6,780	6,444	82	2,672	14,818	1,007	36,444
	Abgeg.	40	599	3,545	42	1,149	6,855	6,630	94	2,172	12,124	1,116	34,366
Eversberg	Angek.	—	—	—	—	180	2,129	2,368	2	142	664	—	5,485
	Abgeg.	—	—	—	3	178	1,892	2,682	2	202	970	—	5,929
Bestwig-Ruttlar	Angek.	19	184	2,764	38	432	3,920	5,323	54	1,062	6,920	—	20,716
	Abgeg.	6	209	1,807	38	485	4,101	6,124	28	826	10,628	—	24,252
Olsberg	Angek.	8	241	1,970	26	456	4,017	6,071	44	768	3,700	31	17,332
	Abgeg.	33	268	2,723	20	410	2,805	6,659	20	552	4,266	95	17,851
Brilon	Angek.	30	303	2,124	19	546	3,304	4,453	22	974	3,866	123	15,764
	Abgeg.	32	344	1,776	29	491	2,316	4,695	46	756	2,666	76	13,227
Messinghausen	Angek.	—	—	—	3	57	1,143	2,054	4	106	914	—	4,281
	Abgeg.	—	—	—	—	55	991	2,674	—	50	1,168	—	4,938
Bredelar	Angek.	—	—	—	37	364	2,579	6,275	28	618	2,676	—	12,577
	Abgeg.	—	—	—	65	378	3,163	6,000	56	322	4,724	—	14,708
Marsberg	Angek.	54	414	1,814	94	942	5,842	9,864	154	1,636	10,956	678	32,448
	Abgeg.	75	537	2,200	73	864	4,665	11,597	82	1,580	7,767	650	30,090
Westheim	Angek.	—	—	—	45	251	1,695	3,732	10	414	2,266	—	8,413
	Abgeg.	—	—	—	17	217	1,619	3,820	34	262	2,650	—	8,619
Scherfede	Angek.	—	—	—	7	150	1,620	2,193	8	242	3,138	—	7,358
	Abgeg.	—	—	—	11	169	1,794	2,063	2	464	4,922	—	9,425
Latus	Angek.	2,883	40,884	66,515	19,952	370,312	1,899,927	1,642,906	57,966	1,043,270	3,432,993	90,724	8,668,332
	Abgeg.	3,057	41,621	67,011	19,967	370,023	1,900,440	1,649,964	59,204	1,047,747	3,449,650	98,584	8,707,268

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militaires auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	2,883	40,884	66,515	19,952	370,312	1 899,927	1,642,906	57,966	1,043,270	3 432,993	90,724	8,668,332
	Abgeg.	3,057	41,621	67,011	19,967	370,023	1,900,440	1,649,964	59,204	1,047,747	3,449,650	98,581	8,707,268
Warburg	Angek.	88	1,109	3,815	93	1,380	7,935	21,028	110	1,946	12,758	2,444	52,706
	Abgeg.	79	875	3,816	67	1,419	10,420	15,993	92	2,484	12,430	2,038	49,713
Liebenau	Angek.	—	—	—	4	103	1,350	3,264	—	162	1,716	138	6,737
	Abgeg.	—	—	—	3	112	1,217	4,296	4	208	3,082	173	9,095
Hümme	Angek.	33	561	2,990	9	299	3,755	6,032	8	478	4,492	273	18,930
	Abgeg.	4	82	738	37	755	5,208	6,942	12	710	5,972	418	20,878
Trendelburg	Angek.	—	2	26	1	178	2,727	3,007	2	214	3,772	172	10,101
	Abgeg.	—	2	76	2	203	3,127	4,282	2	400	6,686	244	15,024
Helmarshausen	Angek.	—	3	13	19	203	1,951	2,089	4	200	2,178	117	6,777
	Abgeg.	—	8	37	16	215	1,905	2,362	12	310	3,074	104	8,043
Carlshafen	Angek.		14	37	25	749	3,129	1,890	16	1,082	5,084	214	12,240
	Abgeg.	1	22	63	24	747	3,247	1,973	10	638	4,658	324	11,707
Hofgeismar	Angek.	52	434	2,072	46	1,062	6,434	8,693	112	1,954	13,578	2,989	37,426
	Abgeg.	33	571	1,882	72	904	6,232	7,656	90	2,932	12,896	2,634	35,902
Grebenstein	Angek.	2	70	538	9	333	4,370	7,818	10	768	7,076	505	21,499
	Abgeg.	—	33	413	11	389	3,932	9,158	24	1,064	10,878	633	26,535
Mönchehof	Angek.	—	2	—	3	215	3,910	6,111	8	642	4,816	212	15,919
	Abgeg.	—	—	—	11	267	2,742	12,145	4	568	5,496	258	21,491
Cassel	Angek.	384	4,604	7,043	411	7,157	32,872	84 510	342	11,416	51,186	9 114	209,039
	Abgeg.	445	5,824	11,259	387	6,391	28,124	85,147	356	9,458	34,530	10,395	192,322
Wilhelmshöhe	Angek.	36	737	611	96	1,378	4,358	4,881	84	1,786	3,414	889	18,270
	Abgeg.	4	118	199	70	1,543	5,447	5,518	4	260	1,270	920	15,353
Guntershausen	Angek.	22	383	1,490	17	469	4,072	14,824	18	876	3,124	1,192	26,487
	Abgeg.	16	665	1,110	36	601	3,573	8,737	4	470	3,170	5,071	23,453
Gurhagen	Angek.	—	—	—	1	92	1,147	12,464	—	238	2,642	184	16,768
	Abgeg.	—	—	—	2	167	1,817	13,218	—	262	3,878	208	19,552
Melsungen	Angek.	6	710	780	13	505	4,146	25 394	16	1,056	9,532	474	42,632
	Abgeg.	5	295	397	22	555	4,378	26,825	50	1,658	9,542	517	44 244
Beiseförth	Angek.	—	—	—	1	112	1,449	12,375	12	250	2,606	253	17,058
	Abgeg.	—	—	—	1	109	1,579	14,216	—	252	3,900	245	20,302
Altmorschen	Angek.	2	164	70	13	414	3,199	18,434	16	780	5,010	428	28 530
	Abgeg.	—	154	67	6	401	2,923	16,480	4	416	5,506	405	26,362
Rotenburg	Angek.	10	436	615	28	926	5,447	19,425	54	1,310	9,724	1,711	39,686
	Abgeg.	6	353	653	37	876	5,210	20,243	10	1,816	9,712	1,821	40,737
Bebra	Angek.	28	1,075	2,859	50	1,494	10,238	41,122	20	1,698	9 358	11,797	79,784
	Abgeg.	43	882	2,993	40	1,294	8,780	43,083	14	1,616	10,430	4,727	73,902
Hönebach	Angek.	—	—	—	2	88	854	15,144	—	86	1,536	300	18,010
	Abgeg.	—	—	—	2	92	954	15,473	—	52	1,986	278	18 837
Gerstungen	Angek.	—	—	—	20	232	1,919	12,785	4	292	2,676	15,871	33,799
	Abgeg.	—	—	—	18	286	2,729	12,373	—	280	3,108	10,447	29,331
Herdecke	Angek.	—	—	3	75	2,771	18,808	5,848	168	7,436	22,744	116	57,969
	Abgeg.	—	—	1	77	2,999	17,163	7,264	172	7,304	30,904	151	66,035
Wetter	Angek.	—	3	7	120	3,000	19,482	6,403	670	14,964	42,046	131	86,826
	Abgeg.	—	—		136	3,395	20,587	6,749	372	14,630	71,666	150	117,685
Witten	Angek.	3	70	58	483	13.523	63.916	44.859	1,548	49,130	153.130	1,841	328.561
	Abgeg.	1	52	72	562	14,238	76,924	31,734	1,482	46,912	133,354	1,753	307 114
Annen	Angek.	—	1	4	98	3.468	19.537	6.581	180	7.426	24.740	269	62 304
	Abgeg.	—	—	—	93	3,151	16,785	6,622	178	10,748	44,412	230	82 219
Barop	Angek.	—	3	1	122	3.283	32.748	12 488	336	12.958	40 020	406	102,365
	Abgeg.	—	—	—	123	3,516	23,947	10,568	454	13,292	70,568	433	122,901
Dortmund	Angek.	—	37	82	1,104	27,809	126.959	87.995	2,390	79.126	296,156	4,825	626 483
	Abgeg.	10	146	143	1,162	29,900	152,229	92,732	2,848	78,706	197,289	5,284	559,442
Hörde	Angek.	—	3	2	144	7.448	39.932	18.954	160	11.586	38,022	488	116.739
	Abgeg.	3	13	27	135	6,374	38,048	19,423	216	9,666	33,520	566	108.591
Aplerbeck	Angek.	—	—	2	43	2,009	18.246	12.756	100	6,116	17.114	195	56.581
	Abgeg.	—	6	1	44	1.948	17,976	9,028	120	7,810	29,370	249	66,552
Holzwickede	Angek.	—	3	1	46	1.309	12,621	9,325	72	2.734	14.336	127	40.574
	Abgeg.	—	10	20	33	1,245	12,651	7,131	84	2,824	27,920	160	52,078
Unna	Angek.	54	946	2,894	164	4 395	24.391	30,326	486	12.940	58,430	1.926	136,952
	Abgeg.	53	938	2,569	173	4,596	30,828	24,640	260	11,966	48,452	1,863	126,338
Boenen	Angek.	1	33	479	10	164	2,461	1,850	18	584	5,068	99	10 767
	Abgeg.	2	22	303	4	197	1,918	1,975	10	944	14,746	144	20,265
Hamm	Angek.	257	1,942	3.361	411	6 255	19.668	14.234	390	7.870	29.606	6.210	90.204
	Abgeg.	88	1,532	3,081	273	4,525	17,157	13,533	252	5,352	16,958	3,953	66,704
Werl	Angek.	—	—	—	75	1,481	10,213	9.848	64	2.954	23.862	661	49.158
	Abgeg.	—	—	—	62	1,413	9,218	13,488	58	2,790	26,892	622	48.541
Soest	Angek.	36	776	1,686	206	3,694	22.521	39,252	306	7.730	32.600	6 408	115,215
	Abgeg.	49	728	1,019	166	3,197	19,323	36,311	92	5,198	23,904	4,899	94,886
Marten	Angek.	—	—	—	41	2.421	22.418	12.388	92	6 870	23,124	300	67.654
	Abgeg.	—	—	—	62	2,220	17,653	11,735	160	10,334	65,114	370	107,648
Latus	Angek.	3.897	55.005	98,054	23,955	470,731	2,450,155	2 277 303	65 782	1,300 928	4,410,269	164.003	11 320 082
	Abgeg.	3,899	54,952	97,950	23,936	470 263	2,476,993	2,268,017	66,654	1,310,503	4,430,010	161,829	11,365,006

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen												
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen 2c.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	3,897	55,005	98,054	23,955	470,731	2,450,155	2,277,303	65,782	1,300,928	4,410,269	164,003	11,320,082
	Abgeg.	3,899	54,952	97,950	23,936	470,263	2,476,993	2,268,017	66,654	1,310,503	4,430,010	161,829	11,365,006
Langendreer	Angek.	—	—	17	149	4,903	36,293	25,447	502	14,768	45,980	640	128,699
	Abgeg.	—	3	18	100	4,569	32,875	22,257	452	24,216	83,668	780	168,938
Bochum	Angek.	2	54	79	638	14,869	77,531	47,794	1,898	45,894	171,062	2,535	362,356
	Abgeg.	3	71	122	558	14,078	71,736	51,087	2,040	50,390	157,784	2,646	350,515
Hattingen	Angek.	10	1	6	121	3,181	15,392	11,731	350	10,944	37,996	658	80,390
	Abgeg.	4	5	13	150	3,386	16,461	12,784	228	7,776	32,184	689	73,680
Dahlhausen	Angek.	—	—	1	46	2,018	17,420	16,081	182	5,794	14,058	17	55,617
	Abgeg.	—	—	—	47	2,205	16,124	15,264	106	7,726	30,413	18	71,903
Steele	Angek.	8	7	18	334	10,144	72,033	60,293	794	28,280	119,564	2,997	294,472
	Abgeg.	9	10	40	425	10,319	72,026	51,914	820	34,978	143,952	3,164	317,657
Essen	Angek.	5	71	86	997	19,761	83,709	50,645	1,830	57,342	199,454	3,456	417,356
	Abgeg.	8	90	114	1,189	21,026	78,814	61,846	2,296	49,256	146,958	2,390	363,987
Mülheim an der Ruhr	Angek.	6	18	20	571	13,159	51,447	28,653	918	27,384	93,110	2,315	217,601
	Abgeg.	6	34	24	492	12,902	50,514	30,058	744	24,522	96,740	2,504	218,540
Oberhausen	Angek.	3	40	45	369	7,159	33,251	16,118	282	10,340	34,858	6,021	108,486
	Abgeg.	—	39	41	397	6,693	30,208	17,856	390	12,978	36,610	5,635	110,847
Duisburg	Angek.	3	14	28	345	7,378	20,373	14,306	286	10,836	47,940	712	102,221
	Abgeg.	6	21	44	316	7,496	23,251	17,701	454	12,402	45,908	659	108,258
Ruhrort Rhein	Angek.	1	11	8	287	4,993	27,765	23,397	324	10,038	42,594	1,942	111,360
	Abgeg.	1	13	6	108	2,928	13,274	6,457	272	8,298	26,784	847	58,988
Ruhrort Cöln-Mind.	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	144	2,170	12,057	15,177	208	4,276	20,448	990	55,470
Cabel	Angek.	—	—	—	45	865	8,782	2,058	64	2,696	9,924	22	24,456
	Abgeg.	—	—	—	41	1,005	8,234	2,191	20	2,088	11,912	20	25,511
Limburg	Angek.	—	10	9	82	2,390	15,645	6,631	290	10,070	27,186	289	62,602
	Abgeg.	—	3	4	75	2,735	15,033	7,208	152	8,388	29,106	156	62,860
Letmathe	Angek.	—	8	1	180	3,122	20,865	5,417	520	14,608	43,386	274	88,381
	Abgeg.	—	3	2	191	4,301	23,008	5,755	386	12,976	53,918	402	100,942
Altena	Angek.	2	22	24	159	4,506	17,481	5,554	224	9,498	30,908	853	69,231
	Abgeg.	—	22	20	149	4,571	16,306	5,382	292	11,904	36,046	645	75,337
Werdohl	Angek.	—	—	—	34	1,244	7,386	2,625	78	2,858	15,338	41	29,604
	Abgeg.	—	—	—	39	1,269	7,789	3,038	60	3,152	13,974	123	29,444
Plettenberg	Angek.	—	—	1	15	862	6,075	2,753	38	2,710	9,840	70	22,364
	Abgeg.	—	—	—	10	933	6,276	2,829	16	1,810	11,626	106	23,606
Finnentrop	Angek.	—	3	5	32	1,013	9,024	4,810	44	2,126	6,950	460	24,467
	Abgeg.	—	—	2	25	1,066	9,231	4,308	24	1,340	9,312	360	25,668
Grevenbrück	Angek.	—	—	—	23	902	7,009	2,558	22	1,462	4,564	74	16,614
	Abgeg.	—	—	—	17	883	6,309	2,232	2	1,456	7,252	96	18,247
Altenhundem	Angek.	—	—	—	29	1,108	9,481	5,892	16	1,708	7,352	132	25,718
	Abgeg.	—	—	—	40	1,036	10,606	4,403	8	2,222	11,362	170	29,847
Welschenennest	Angek.	—	—	—	13	147	2,627	1,786	2	302	2,710	46	7,633
	Abgeg.	—	—	—	2	160	2,691	2,042	2	262	3,728	67	8,954
Creuzthal	Angek.	—	—	—	112	2,370	15,327	3,855	100	4,454	15,438	332	41,988
	Abgeg.	—	—	—	61	1,878	12,382	2,735	110	5,262	35,258	348	58,034
Geisweid	Angek.	—	—	—	18	781	7,164	2,336	10	1,254	3,704	50	15,317
	Abgeg.	—	—	—	22	915	6,616	1,216	18	1,208	3,722	29	13,746
Haardt	Angek.	—	—	—	71	2,488	7,605	1,248	22	1,766	3,548	—	16,748
	Abgeg.	—	—	—	54	2,454	8,315	1,723	20	4,004	5,656	—	22,226
Siegen	Angek.	—	—	—	142	5,400	21,211	9,663	178	10,386	42,631	989	90,600
	Abgeg.	—	—	—	245	5,811	25,147	13,113	132	7,090	15,490	893	67,921
Iserlohn	Angek.	—	11	13	262	6,773	23,015	3,056	996	23,966	69,798	1,210	129,100
	Abgeg.	1	9	15	196	5,215	20,792	2,417	476	15,364	45,026	980	90,491
Summa	Angek.	3,937	55,275	98,415	29,029	592,267	3,073,066	2,632,010	75,752	1,612,412	5,510,162	186,538	13,868,863
	Abgeg.	3,937	55,275	98,415	29,029	592,267	3,073,066	2,632,010	75,752	1,612,412	5,510,162	186,538	13,868,863

2. Bergisch-Märkisch-Westfälischer Verband.

Aachen	Angek.	19	98	24	9	57	135	—	—	—	—	—	342
	Abgeg.	31	80	84	3	38	54	—	—	—	—	—	290
M.-Gladbach	Angek.	—	—	12	—	3	10	—	—	—	—	—	25
	Abgeg.	—	1	4	—	4	7	—	—	—	—	—	16
Neuß	Angek.	5	14	14	2	15	26	—	—	—	—	—	76
	Abgeg.	—	13	23	—	6	24	—	—	—	—	—	66
Latus	Angek.	24	112	50	11	75	171	—	—	—	—	—	443
	Abgeg.	31	94	111	3	48	85	—	—	—	—	—	372

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport . .	Angek.	24	112	50	11	75	171	—	—	—	—	—	443
	Abgeg.	31	94	111	3	48	85	—	—	—	—	—	372
Düsseldorf	Angek.	31	227	155	28	168	401	188	—	—	12	98	1.308
	Abgeg.	43	230	124	29	161	245	—	—	6	—	47	885
Deutz	Angek.	71	445	208	37	338	673	—	—	—	—	—	1,772
	Abgeg.	78	386	232	49	358	377	—	—	—	—	110	1,590
Mülheim am Rhein .	Angek.	—	3	6	—	10	55	—	—	2	10	120	206
	Abgeg.	—	—	—	—	10	33	—	—	2	2	3	50
Ohligs-Wald . . .	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Solingen	Angek.	—	6	3	—	4	24	—	—	—	—	—	37
	Abgeg.	—	11	6	—	4	23	—	—	—	—	—	44
Vohwinkel	Angek.	—	—	—	5	8	19	—	—	—	—	—	32
	Abgeg.	—	2	4	—	—	2	—	—	—	—	—	8
Elberfeld	Angek.	36	324	350	5	225	560	221	28	402	594	—	2,745
	Abgeg.	28	319	250	14	297	557	—	16	392	402	—	2,275
Barmen	Angek.	21	239	164	3	84	289	74	—	22	36	—	932
	Abgeg.	27	229	133	5	104	256	—	8	50	70	—	882
Barmen-Rittershausen	Angek.	—	7	4	1	30	75	67	—	—	—	—	184
	Abgeg.	1	11	3	6	30	96	—	—	—	—	—	147
Lennep.	Angek.	—	6	3	1	34	28	—	—	—	—	—	72
	Abgeg.	5	22	13	—	7	7	—	—	—	—	—	54
Remscheid	Angek.	—	3	—	—	5	4	—	—	—	—	—	12
	Abgeg.	—	12	2	—	—	2	—	—	—	—	—	16
Schwelm	Angek.	1	3	3	7	54	70	—	—	6	8	—	152
	Abgeg.	—	5	—	—	52	55	—	—	12	32	—	156
Hagen	Angek.	30	395	437	11	302	930	726	16	434	468	—	3,749
	Abgeg.	22	264	459	24	470	1,031	—	32	748	1,126	—	4,176
Schwerte	Angek.	—	5	14	—	19	52	—	—	—	—	—	90
	Abgeg.	—	14	24	3	13	56	—	—	—	—	—	110
Arnsberg	Angek.	—	—	4	6	72	49	—	2	16	16	—	165
	Abgeg.	—	—	1	4	72	42	—	—	34	10	—	163
Cassel	Angek.	124	1,117	1,709	95	1,183	2,094	4,589	6	186	260	—	11,363
	Abgeg.	133	1,294	1,570	46	810	1,222	914	—	—	—	—	5,989
Witten.	Angek.	2	25	46	2	46	216	156	—	8	40	—	541
	Abgeg.	—	26	54	2	75	191	—	2	38	38	—	426
Dortmund	Angek.	19	383	719	14	399	2,033	3,654	12	502	1,652	240	9,627
	Abgeg.	28	239	526	37	587	1,847	—	24	382	1,254	195	5,119
Hoerde.	Angek.	—	4	33	2	52	315	712	—	—	—	—	1,118
	Abgeg.	1	8	17	2	63	315	—	—	—	—	—	406
Aplerbeck	Angek.	—	2	7	—	4	43	223	—	—	—	—	279
	Abgeg.	—	—	3	—	7	27	—	—	—	—	—	37
Unna	Angek.	9	242	315	19	372	792	345	16	116	100	—	2,326
	Abgeg.	7	143	275	20	301	1,247	—	4	190	212	—	2,399
Werl	Angek.	—	—	—	17	157	825	3,448	—	—	—	—	4,447
	Abgeg.	—	—	—	10	187	737	—	—	—	—	—	934
Bochum	Angek.	4	76	171	3	114	718	1,535	—	58	460	—	3,139
	Abgeg.	4	59	163	3	110	389	—	2	160	578	—	1,468
Steele	Angek.	1	4	5	1	24	157	563	—	—	—	—	755
	Abgeg.	1	2	16	1	14	88	—	—	—	—	—	122
Essen	Angek.	11	38	83	3	72	372	749	2	38	166	—	1,534
	Abgeg.	8	65	124	2	78	281	—	—	24	192	—	774
Oberhausen	Angek.	2	39	14	—	49	81	—	—	—	—	224	409
	Abgeg.	—	17	13	—	12	17	—	—	—	—	19	78
Duisburg.	Angek.	—	4	7	—	22	30	—	—	—	—	—	63
	Abgeg.	2	10	13	3	6	29	—	—	—	—	—	63
Ruhrort Rhein . . .	Angek.	3	11	18	—	27	64	—	—	—	—	28	151
	Abgeg.	—	18	14	1	14	12	—	—	—	—	35	94
Limburg	Angek.	—	—	—	—	1	27	1	—	—	—	—	29
	Abgeg.	—	—	—	—	3	29	—	—	—	—	—	32
Letmathe	Angek.	—	3	7	1	20	27	3	—	—	—	—	61
	Abgeg.	—	5	7	—	20	59	—	—	—	—	—	91
Iserlohn	Angek.	2	19	19	—	8	45	2	—	—	—	—	95
	Abgeg.	2	15	25	—	13	36	—	—	—	—	—	91
Siegen.	Angek.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . . .	Angek.	391	3 742	4,555	272	3,979	11,239	17,256	82	1,790	3,822	710	47,838
	Abgeg.	421	3,502	4,182	264	3,926	9,393	914	88	2,038	3,916	409	29,053

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Aachen	Angek.	12	72	48	4	3	18	—	—	—	—	—	157
	Abgeg.	21	146	75	—	4	5	—	—	—	—	—	251
Rheydt	Angek.	2	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	14
	Abgeg.	—	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	11
M.-Gladbach	Angek.	—	9	11	—	—	2	—	—	—	—	—	22
	Abgeg.	2	21	10	—	—	1	—	—	—	—	—	34
Crefeld	Angek.	2	11	12	—	—	2	—	—	—	—	—	27
	Abgeg.	2	12	22	—	—	—	—	—	—	—	—	36
Neuß	Angek.	1	22	9	—	—	—	—	—	—	—	—	32
	Abgeg.	3	32	20	—	—	—	—	—	—	—	—	55
Düsseldorf	Angek.	28	189	141	1	15	37	—	—	—	—	—	411
	Abgeg.	54	233	154	1	10	2	—	—	—	—	—	454
Deutz	Angek.	63	298	168	1	17	25	—	—	—	—	—	572
	Abgeg.	77	379	169	3	24	3	—	—	—	—	—	655
Solingen	Angek.	2	32	28	—	—	2	—	—	—	—	—	64
	Abgeg.	—	27	20	—	1	4	—	—	—	—	—	52
Langenberg	Angek.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Elberfeld	Angek.	28	194	167	1	11	31	—	—	—	—	—	432
	Abgeg.	43	336	203	3	29	19	—	—	—	—	—	633
Barmen	Angek.	12	140	94	—	7	6	—	—	—	—	—	259
	Abgeg.	30	189	132	—	19	14	—	—	—	—	—	384
Barmen-Rittershausen	Angek.	—	4	2	—	—	2	—	—	—	—	—	8
	Abgeg.	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Lennep	Angek.	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	11
	Abgeg.	3	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Remscheid	Angek.	—	11	7	—	—	—	—	—	—	—	—	18
	Abgeg.	—	9	6	—	1	1	—	—	—	—	—	17
Schwelm	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	1	1	3	—	—	—	—	—	5
Hagen	Angek.	14	115	88	1	20	18	—	—	—	—	—	256
	Abgeg.	16	149	114	5	71	90	—	—	—	—	—	445
Schwerte	Angek.	2	12	5	—	—	—	—	—	—	—	—	19
	Abgeg.	4	5	16	—	—	9	—	—	—	—	—	34
Menden	Angek.	2	7	4	—	—	—	—	—	—	—	—	13
	Abgeg.	—	10	4	—	1	5	—	—	—	—	—	20
Arnsberg	Angek.	—	26	29	—	—	1	—	—	—	—	—	56
	Abgeg.	1	20	31	5	12	6	—	—	—	—	—	75
Warburg	Angek.	6	121	68	—	8	31	128	—	—	2	6	370
	Abgeg.	1	51	52	—	10	13	—	—	4	10	1	142
Hofgeismar	Angek.	—	—	—	—	4	9	—	—	2	—	—	15
	Abgeg.	—	—	—	—	2	5	—	—	4	2	—	13
Cassel	Angek.	310	3,780	1,490	130	1,915	4,233	2,847	—	504	2,384	1,318	18,910
	Abgeg.	383	4,862	1,145	133	1,786	3,428	3,381	—	764	1,492	1,684	19,058
Wilhelmshöhe	Angek.	30	76	40	18	127	120	—	—	30	172	—	613
	Abgeg.	28	162	—	16	279	315	—	—	54	98	—	952
Guntershausen	Angek.	43	313	188	6	123	484	226	—	—	12	345	1,740
	Abgeg.	32	583	112	28	299	775	544	—	68	96	523	3,060
Melsungen	Angek.	—	10	15	—	19	117	—	—	—	—	—	161
	Abgeg.	—	32	12	—	33	208	—	—	14	242	—	541
Rotenburg	Angek.	—	55	16	2	93	233	—	—	10	84	—	493
	Abgeg.	2	44	2	1	83	258	—	—	100	356	—	846
Bebra	Angek.	39	837	322	16	505	2,489	5,115	—	146	1,004	6,304	16,777
	Abgeg.	48	1,603	452	11	298	1,951	3,280	—	332	1,228	5,856	15,059
Witten	Angek.	—	11	18	—	3	2	—	—	—	—	—	34
	Abgeg.	8	16	10	—	—	8	—	—	—	—	—	42
Dortmund	Angek.	9	92	115	—	2	16	—	—	—	—	—	234
	Abgeg.	12	104	64	—	3	8	—	—	—	—	—	191
Unna	Angek.	—	7	10	—	—	1	—	—	—	—	—	18
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bochum	Angek.	2	11	18	—	—	—	—	—	—	—	—	31
	Abgeg.	2	21	9	—	5	1	—	—	—	—	—	38
Steele	Angek.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Essen	Angek.	5	40	65	—	3	6	—	—	—	—	—	119
	Abgeg.	4	49	41	—	2	—	—	—	—	—	—	96

3. Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband.

Summa	Angek.	615	6,516	3,178	180	2,875	7,885	8,316	—	692	3,658	7,973	41,888
	Abgeg.	776	9,107	2,881	207	2,974	7,132	7,205	—	1,340	3,524	8,064	43,210

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport . .	Angek.	615	6.516	3.178	180	2.875	7.885	8,316	—	692	3,658	7.973	41.888
	Abgeg.	776	9,107	2,881	207	2,974	7,132	7,205	—	1,340	3,524	8,064	43.210
Mülheim an der Ruhr .	Angek.	—	9	24	—	—	2	—	—	—	—	—	35
	Abgeg.	—	8	24	2	3	—	—	—	—	—	—	37
Oberhausen	Angek.	1	21	16	—	1	1	—	—	—	—	—	40
	Abgeg.	—	3	8	—	—	—	—	—	—	—	—	11
Duisburg	Angek.	—	6	9	—	—	1	—	—	—	—	—	16
	Abgeg.	1	2	13	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Ruhrort	Angek.	—	3	3	—	—	2	—	—	—	—	—	8
	Abgeg.	1	15	10	—	2	—	—	—	—	—	—	28
Limburg	Angek.	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	5	1	—	—	2	—	—	—	—	—	8
Altena	Angek.	—	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	20
	Abgeg.	—	15	7	—	1	2	—	—	—	—	—	25
Iserlohn	Angek.	—	9	8	—	—	—	—	—	—	—	—	17
	Abgeg.	—	3	10	1	—	6	—	—	—	—	—	20
Summa . . .	Angek.	616	6 577	3,248	180	2,876	7.891	8.316	—	692	3.658	7,973	42.027
	Abgeg.	778	9,158	2,954	210	2,980	7,142	7,205	—	1,340	3,524	8,064	43,355

4. Westfälisch-Thüringischer Verband.

Aachen	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	6	4	—	1	—	—	—	—	—	—	11
Rheydt	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3
M.-Gladbach	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Crefeld	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	3	1	—	—	1	—	—	—	—	—	5
Neuß	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	—	18	11	—	—	—	—	—	29
	Abgeg.	—	5	4	—	8	9	—	—	—	—	—	26
Deutz	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	11	6	—	—	1	—	—	—	—	—	18
Solingen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2
Ohligs-Wald	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	4
Vohwinkel	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Langenberg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Elberfeld	Angek.	—	—	—	1	12	15	—	—	—	—	—	28
	Abgeg.	—	11	11	1	16	23	—	—	—	—	—	62
Barmen	Angek.	—	—	—	—	5	9	—	—	—	—	—	14
	Abgeg.	—	9	6	—	13	13	—	—	—	—	—	41
Barmen-Rittershausen	Angek.	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	4
Lennep	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Remscheid	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Schwelm	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Hagen	Angek.	—	—	—	—	8	7	—	—	—	—	—	15
	Abgeg.	—	9	8	2	13	21	—	—	—	—	—	53
Cassel	Angek.	4	65	124	1	62	173	422	—	—	—	—	851
	Abgeg.	—	93	213	6	87	189	1,175	—	—	—	—	1,763
Witten	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	2	3	—	4	2	—	—	—	—	—	11
Dortmund	Angek.	—	—	—	1	7	17	—	—	—	—	—	25
	Abgeg.	—	7	7	1	21	26	—	—	—	—	—	62
Unna	Angek.	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	3	5	—	2	6	—	—	—	—	—	16
Werl	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	4
Bochum	Angek.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
	Abgeg.	—	—	5	—	2	3	—	—	—	—	—	10
Latus . . .	Angek.	4	65	124	3	117	239	422	—	—	—	—	974
	Abgeg.	—	164	277	10	175	304	1,175	—	—	—	—	2,105

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	4	65	124	3	117	239	422	—	—	—	—	974
	Abgeg.	—	164	277	10	175	304	1,175	—	—	—	—	2,105
Steele	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	1	1	—	1	1	—	—	—	—	—	4
Essen	Angek.	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	2	5	—	4	4	—	—	—	—	—	15
Mülheim a. d. Ruhr	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	3
Oberhausen	Angek.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Duisburg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	1	1	—	2	3	—	—	—	—	—	7
Ruhrort	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Limburg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3
Letmathe	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Altena	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	1	2	—	1	1	—	—	—	—	—	5
Iserlohn	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Summa	Angek.	4	65	124	3	119	246	422	—	—	—	—	983
	Abgeg.	—	170	290	10	187	315	1,175	—	—	—	—	2,147
Hierzu Transit		51	464	370	5	140	116	—	—	—	—	—	1,146

5. Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr.

Aachen	Angek.	—	34	9	2	10	9	—	—	—	—	—	64
	Abgeg.	20	99	18	—	—	2	—	—	—	—	—	139
Rheydt	Angek.	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
M.-Gladbach	Angek.	—	7	10	—	2	4	—	—	—	—	—	23
	Abgeg.	1	26	16	—	1	—	—	—	—	—	—	44
Crefeld	Angek.	—	5	10	—	1	3	—	—	—	—	—	19
	Abgeg.	1	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Neuß	Angek.	—	2	4	—	—	1	—	—	—	—	—	7
	Abgeg.	2	16	22	—	—	—	—	—	—	—	—	40
Düsseldorf	Angek.	1	19	20	1	4	18	—	—	—	—	—	63
	Abgeg.	1	41	20	—	—	2	—	—	—	—	—	64
Deutz	Angek.	15	69	54	4	42	30	—	—	—	—	—	214
	Abgeg.	17	103	29	1	7	—	—	—	—	—	—	157
Solingen	Angek.	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Elberfeld	Angek.	—	26	15	—	11	17	—	—	—	—	—	69
	Abgeg.	6	67	31	1	3	5	—	—	—	—	—	113
Barmen	Angek.	2	20	9	1	9	10	—	—	—	—	—	51
	Abgeg.	5	50	40	—	—	—	—	—	—	—	—	95
Lennep	Angek.	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	3	2	3	1	—	—	—	—	—	—	9
Remscheid	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	1	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Schwelm	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2
Hagen	Angek.	—	6	9	2	10	11	—	—	—	—	—	38
	Abgeg.	—	22	23	1	25	59	—	—	—	—	—	130
Schwerte	Angek.	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	2
	Abgeg.	—	4	1	—	4	3	—	—	—	—	—	12
Arnsberg	Angek.	1	—	3	—	1	4	—	—	—	—	—	9
	Abgeg.	—	9	7	—	7	17	—	—	—	—	—	40
Warburg	Angek.	1	12	31	—	—	4	—	—	—	—	—	48
	Abgeg.	—	2	3	—	—	5	—	—	—	—	—	11
Hofgeismar	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	1	—	1	8	—	—	—	—	—	10
Witten	Angek.	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
	Abgeg.	—	11	—	—	6	1	—	—	—	—	—	18
Latus	Angek.	21	213	176	10	93	112	—	—	—	—	—	625
	Abgeg.	54	474	218	6	56	103	1	—	—	—	—	911

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen 2c.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	21	213	176	10	93	112	—	—	—	—	—	625
	Abgeg.	54	474	218	6	56	103	1	—	—	—	—	911
Dortmund	Angek.	—	14	7	—		11	—	—	—	—	—	40
	Abgeg.	2	26	28	—	1	1	—	—	—	—	—	58
Unna	Angek.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Bochum	Angek.	—	2	3	—	2	1	—	—	—	—	—	8
	Abgeg.	—	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Steele	Angek.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Essen	Angek.	1	10	11	—	2	7	—	—	—	—	—	31
	Abgeg.	3	8	4	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Mülheim a. d. R.	Angek.	—	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	9
	Abgeg.	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Oberhausen	Angek.	—	3	4	—	2	1	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Duisburg	Angek.	—	1	2	—	—	3	—	—	—	—	—	6
	Abgeg.	—	2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Ruhrort	Angek.	—	1	5	—	1	—	—	—	—	—	—	7
	Abgeg.	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Limburg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Altena	Angek.	—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	7
	Abgeg.	—	4	1	—	2	1	—	—	—	—	—	8
Iserlohn	Angek.	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Summa	Angek.	22	252	220	10	108	135	—	—	—	—	—	747
	Abgeg.	59	534	285	6	59	105	1	—	—	—	—	1,049
6. Westfälisch-Halle-Casseler Verband.													
Transit		—	12	27	—	2	10	—	—	—	—	—	51
7. Hannover-Rheinischer Verband.													
Aachen	Angek.	9	27	6	—	1	7	—	—	—	—	—	50
	Abgeg.	4	73	54	—	1	9	—	—	—	—	—	141
M.-Gladbach	Angek.	2	20	9	—	—	2	—	—	—	—	—	33
	Abgeg.	—	26	14	—	1	—	—	—	—	—	—	41
Neuß	Angek.	4	6	3	—	1	2	—	—	—	—	—	16
	Abgeg.	2	12	6	—	—	1	—	—	—	—	—	21
Düsseldorf	Angek.	21	58	17	2	9	10	—	—	—	—	—	117
	Abgeg.	28	71	33	1	7	9	—	—	—	—	—	149
Deutz	Angek.	36	133	38	4	38	23	—	—	—	—	—	272
	Abgeg.	44	160	63	1	16	15	—	—	—	—	—	299
Solingen	Angek.		15	3	—	1	—	—	—	—	—	—	19
	Abgeg.	—	12	10	—	—	1	—	—	—	—	—	23
Elberfeld	Angek.	25	99	29	—	22	13	—	—	—	—	—	188
	Abgeg.	34	148	65	1	8	2	—	—	—	—	—	258
Barmen	Angek.	17	47	10	1	6	5	—	—	—	—	—	86
	Abgeg.	16	96	34	—	1	—	—	—	—	—	—	147
Lennep	Angek.	7	4	3	3	2	3	—	—	—	—	—	22
	Abgeg.	3	12	6	—	1	2	—	—	—	—	—	24
Remscheid	Angek.	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Hagen	Angek.	7	60	24	—	13	12	—	—	—	—	—	116
	Abgeg.	10	117	41	—	—	—	—	—	—	—	—	168
Cassel	Angek.	48	449	348	11	107	168	—	—	—	—	—	1,131
	Abgeg.	40	306	264	5	114	89	—	—	—	—	—	818
Witten	Angek.	5	13	1	—	1	1	—	—	—	—	—	21
	Abgeg.	2	28	5	—	—	—	—	—	—	—	—	35
Dortmund	Angek.	18	68	21	—	13	20	—	—	—	—	—	140
	Abgeg.	14	60	23	1	8	8	—	—	—	—	—	114
Unna	Angek.	11	52	9	—	11	8	—	—	—	—	—	91
	Abgeg.	8	77	18	3	2	6	—	—	—	—	—	114
Essen	Angek.	11	26	8	—	11	11	—	—	—	—	—	67
	Abgeg.	7	32	10	3	4	1	—	—	—	—	—	57
Latus	Angek.	221	1,082	529	21	236	285	—	—	—	—	—	2,374
	Abgeg.	212	1,237	646	15	163	143	—	—	—	—	—	2,416

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen 2c.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	221	1,082	529	21	236	285	—	—	—	—	—	2,374
	Abgeg.	212	1,237	646	15	163	143	—	—	—	—	—	2,416
Oberhausen	Angek.	2	5	1	1	3	5	—	—	—	—	—	17
	Abgeg.	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Duisburg	Angek.	1	7	2	1	3	2	—	—	—	—	—	16
	Abgeg.	3	18	—	1	2	—	—	—	—	—	—	24
Ruhrort	Angek.	2	7	1	—	5	1	—	—	—	—	—	16
	Abgeg.	8	7	5	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Altena	Angek.	—	10	2	1	4	—	—	—	—	—	—	17
	Abgeg.	3	12	—	—	1	—	—	—	—	—	—	16
Iserlohn	Angek.	5	10	5	—	2	1	—	—	—	—	—	23
	Abgeg.	1	17	10	—	—	1	—	—	—	—	—	29
Summa	Angek.	231	1,121	540	24	253	294	—	—	—	—	—	2,463
	Abgeg.	227	1,295	663	16	166	144	—	—	—	—	—	2,511

8. Preußisch-Braunschweigischer Verband.

Aachen	Angek.	204	1,073	310	—	14	137	—	—	—	—	75	1,813
	Abgeg.	205	988	281	2	17	180	—	—	—	—	51	1,724
Rheydt	Angek.	5	45	27	—	—	1	—	—	—	—	—	78
	Abgeg.	2	34	29	—	—	6	—	—	—	—	—	71
M.-Gladbach	Angek.	19	177	61	—	3	12	—	—	—	—	—	272
	Abgeg.	12	178	77	1	2	39	—	—	—	—	—	299
Neuß	Angek.	11	133	37	—	1	10	—	—	—	—	—	192
	Abgeg.	7	115	107	—	3	68	—	—	—	—	—	300
Crefeld	Angek.	6	52	25	—	1	11	—	—	—	—	—	95
	Abgeg.	—	33	27	—	—	2	—	—	—	—	—	62
Düsseldorf	Angek.	89	439	195	1	22	159	—	—	—	—	435	1,340
	Abgeg.	62	438	180	2	37	192	—	—	—	—	535	1,446
Deutz	Angek.	239	1,548	492	5	45	239	—	—	—	—	684	3,252
	Abgeg.	129	972	299	3	68	370	—	—	—	—	404	2,245
Mülheim a. Rh.	Angek.	1	5	3	—	3	7	—	—	—	—	59	78
	Abgeg.	1	9	—	—	2	9	—	—	—	—	8	29
Solingen	Angek.	3	68	35	—	2	13	—	—	—	—	—	121
	Abgeg.	—	67	38	1	5	18	—	—	—	—	7	136
Ohligs-Wald	Angek.	3	29	13	—	—	6	—	—	—	—	—	51
	Abgeg.	1	18	12	—	—	2	—	—	—	—	—	33
Vohwinkel	Angek.	—	5	2	—	1	7	—	—	—	—	—	15
	Abgeg.	1	6	3	—	4	10	—	—	—	—	—	24
Elberfeld	Angek.	212	1,089	373	1	15	208	—	—	—	—	119	2,017
	Abgeg.	157	989	306	1	71	401	—	—	—	—	214	2,139
Barmen	Angek.	108	661	189	—	10	83	—	—	—	—	68	1,119
	Abgeg.	75	456	189	2	34	150	—	—	—	—	78	984
B.-Rittershausen	Angek.	—	—	—	—	2	27	—	—	—	—	—	29
	Abgeg.	—	—	—	1	16	77	—	—	—	—	—	94
Ronsdorf	Angek.	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Lennep	Angek.	22	112	16	—	—	11	—	—	—	—	—	161
	Abgeg.	15	61	20	2	—	7	—	—	—	—	—	105
Remscheid	Angek.	7	99	31	—	1	13	—	—	—	—	—	151
	Abgeg.	7	28	20	—	3	8	—	—	—	—	—	66
Hagen	Angek.	128	604	192	4	21	130	—	—	—	—	118	1,197
	Abgeg.	39	369	251	3	77	314	—	—	—	—	136	1,189
Schwerte	Angek.	1	11	2	—	—	2	—	—	—	—	—	16
	Abgeg.	4	9	1	—	3	13	—	—	—	—	—	30
Arnsberg	Angek.	—	7	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8
	Abgeg.	—	1	1	—	1	4	—	—	—	—	—	7
Witten	Angek.	3	44	14	1	3	27	—	—	—	—	—	92
	Abgeg.	2	33	43	—	8	20	—	—	—	—	—	106
Dortmund	Angek.	47	320	207	3	26	139	—	—	—	—	274	1,016
	Abgeg.	5	94	86	6	64	206	—	—	—	—	59	520
Unna	Angek.	14	164	59	—	8	59	—	—	—	—	—	304
	Abgeg.	7	110	76	1	37	142	—	—	—	—	—	373
Latus	Angek.	1,122	6,690	2,283	15	178	1,302	—	—	—	—	1,832	13,422
	Abgeg.	731	5,013	2,046	25	452	2,228	—	—	—	—	1,492	11,987

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	1,122	6,690	2,283	15	178	1,302	—	—	—	—	1,832	13,422
	Abgeg.	731	5,013	2,046	25	452	2,228	—	—	—	—	1,492	11,987
Bochum	Angek.	7	55	37	—	8	41	—	—	—	—	—	148
	Abgeg.	2	35	40	2	12	57	—	—	—	—	—	148
Steele	Angek.	—	5	4	—	—	1	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	1	10	4	—	—	9	—	—	—	—	—	24
Essen	Angek.	31	90	48	—	9	25	—	—	—	—	—	203
	Abgeg.	8	31	31	—	8	47	—	—	—	—	28	153
Mülheim a. d. R.	Angek.	2	20	6	—	1	4	—	—	—	—	—	33
	Abgeg.	—	10	18	—	4	11	—	—	—	—	5	48
Oberhausen	Angek.	8	39	30	—	—	23	—	—	—	—	—	100
	Abgeg.	—	7	13	—	3	5	—	—	—	—	—	28
Duisburg	Angek.	—	18	12	—	1	6	—	—	—	—	—	37
	Abgeg.	1	11	13	—	2	5	—	—	—	—	—	32
Ruhrort	Angek.	1	13	6	—	—	11	—	—	—	—	1	32
	Abgeg.	—	7	21	—	1	4	—	—	—	—	3	36
Altena	Angek.	2	21	16	—	—	12	—	—	—	—	—	51
	Abgeg.	—	22	11	—	—	6	—	—	—	—	—	39
Iserlohn	Angek.	6	76	20	1	1	13	—	—	—	—	—	117
	Abgeg.	—	31	33	2	2	16	—	—	—	—	5	89
Summa	Angek.	1,179	7,027	2,462	16	198	1,438	—	—	—	—	1,833	14,153
	Abgeg.	743	5,177	2,230	29	484	2,388	—	—	—	—	1,533	12,584
Hierzu Transit		23	100	23	—	1	15	—	—	—	—	—	162

9. Sächsisch-Westfälischer Verband.

Aachen	Angek.	3	54	12	—	2	6	—	—	—	—	—	77
	Abgeg.	9	59	10	—	—	7	—	—	—	—	—	85
Düsseldorf	Angek.	2	15	15	—	1	2	—	—	—	—	—	35
	Abgeg.	13	34	24	—	3	8	—	—	—	—	—	82
Elberfeld	Angek.	13	30	11	—	5	9	—	—	—	—	—	68
	Abgeg.	7	37	10	—	1	10	—	—	—	—	—	65
Barmen	Angek.	1	10	10	—	3	7	—	—	—	—	—	31
	Abgeg.	—	20	16	—	1	1	—	—	—	—	—	38
Hagen	Angek.	1	11	13	—	1	2	—	—	—	—	—	28
	Abgeg.	—	4	3	—	—	1	—	—	—	—	—	8
Summa	Angek.	20	120	61	—	12	26	—	—	—	—	—	239
	Abgeg.	29	154	63	—	5	27	—	—	—	—	—	278

10. Nachbar-Verkehr mit der Frankfurt-Bebraer Bahn.

Elberfeld	Angek.	—	—	1	—	1	4	—	—	—	—	—	6
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barmen	Angek.	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagen	Angek.	—	5	3	—	—	3	—	—	—	—	—	11
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Warburg	Angek.	—	—	—	—	1	50	—	—	—	4	—	55
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Carlshafen	Angek.	—	—	—	—	1	2	—	—	2	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	1	3	9	—	—	—	—	—	13
Cassel	Angek.	41	518	601	36	645	2,701	—	4	404	2,230	—	7,180
	Abgeg.	49	595	979	9	293	795	—	—	126	444	—	3,290
Guntershausen	Angek.	2	34	83	1	66	351	—	—	36	122	—	695
	Abgeg.	2	23	101	1	54	381	—	2	12	112	—	688
Melsungen	Angek.	—	10	20	1	34	226	—	—	16	138	—	445
	Abgeg.	—	18	60	—	37	292	—	—	6	176	—	589
Rotenburg	Angek.	1	16	38	2	80	491	—	—	116	1,002	—	1,746
	Abgeg.	—	30	83	1	79	612	—	4	134	954	—	1,897
Gerstungen	Angek.	—	—	—	—	28	184	—	—	44	288	—	544
	Abgeg.	—	—	—	—	39	257	—	—	20	266	—	579
Witten	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dortmund	Angek.	—	1	1	—	—	8	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Essen	Angek.	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	Angek.	44	585	749	40	856	4,025	—	4	618	3,784	—	10,705
	Abgeg.	51	666	1,223	12	502	2,346	—	6	298	1,952	—	7,056

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											Summa.
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen 2c.			Militairs auf Requisitions-Schein.	
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
11. Westfälisch-Frankfurt-Bebraer Verband.													
Transit		3	11	6	—	1	7	—	—	—	—	—	28
12. Hannover-Thüringischer Verband.													
Transit		268	2,552	5,545	—	—	—	—	—	—	—	—	8,365
13. Hannover-Bayerisch-Oestreichischer Verband.													
Cassel	Angek.	128	966	376	—	—	—	—	—	—	—	—	1,470
	Abgeg.	125	803	360	—	—	—	—	—	—	—	—	1,288
Transit		233	2,293	1,998	—	—	—	—	—	—	—	—	4,524
14. Sächsisch-Rheinischer Verband.													
Cassel	Angek.	4	117	18	2	15	33	—	—	2	30	—	221
	Abgeg.	50	260	—	1	—	5	—	—	—	—	—	316
Transit		305	3,176	653	29	394	1,038	—	—	—	—	—	5,595
15. Mitteldeutscher Verband.													
Cassel	Angek.	27	310	115	—	3	9	—	—	—	—	—	464
	Abgeg.	73	553	146	—	—	6	—	—	—	—	—	778
Guntershausen . . .	Angek.	13	56	20	—	1	3	—	—	—	—	—	93
	Abgeg.	4	37	16	—	—	—	—	—	—	—	—	57
Melsungen	Angek.	—	4	2	—	1	5	—	—	—	—	—	12
	Abgeg.	—	6	2	—	3	11	—	—	—	—	—	22
Rotenburg	Angek.	—	13	7	—	1	16	—	—	—	—	—	37
	Abgeg.	1	9	10	—	14	53	—	—	—	—	—	87
Bebra	Angek.	12	111	34	—	6	56	—	—	—	—	—	219
	Abgeg.	28	143	72	3	15	123	—	—	—	—	—	384
Summa . .	Angek.	52	494	178	—	12	89	—	—	—	—	—	825
	Abgeg.	106	748	246	3	32	193	—	—	—	—	—	1,328
Hierzu Transit		9,689	51,248	10,788	92	1,708	8,825	—	—	—	—	—	82,350
16. Verkehr mit der Cöln-Mindener Bahn.													
Aachen	Angek.	4	60	35	22	276	397	—	—	—	—	—	794
	Abgeg.	—	10	1	16	152	188	—	—	—	—	2	369
Rheydt	Angek.	1	17	12	2	31	63	—	—	—	—	—	126
	Abgeg.	—	3	3	3	29	42	—	—	—	—	1	81
M.-Gladbach . . .	Angek.	—	20	29	3	145	303	—	—	—	—	—	500
	Abgeg.	—	4	2	1	78	135	—	—	—	—	3	223
Viersen	Angek.	1	19	9	5	97	129	—	—	—	—	—	260
	Abgeg.	—	—	—	4	69	142	—	—	—	—	5	220
Crefeld	Angek.	5	34	53	67	1,049	1,773	—	—	—	—	—	2,981
	Abgeg.	—	1	—	28	704	1,729	—	—	—	—	93	2,555
Uerdingen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	19
Homberg	Angek.	—	—	—	6	131	259	—	—	—	—	—	396
	Abgeg.	—	—	—	1	69	206	1,107	—	—	—	—	1,383
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	2	1	—	—	2	—	—	—	—	—	5
Latus . . .	Angek.	11	150	138	105	1,729	2,924	—	—	—	—	—	5,057
	Abgeg.	—	20	7	53	1,101	2,444	1,107	—	—	—	123	4,855

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport . .	Angek.	11	150	138	105	1,729	2,924	—	—	—	—	—	5,057
	Abgeg.	—	20	7	53	1,101	2,444	1,107	—	—	—	123	4,855
Bensberg	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Opladen	Angek.	—	—	—	2	6	2	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	—	—	—	2	20	4	—	—	—	—	—	26
Solingen	Angek.	—	—	—	—	7	6	—	—	—	—	—	13
	Abgeg.	—	—	—	1	9	22	—	—	—	—	—	32
Ohligs-Wald . . .	Angek.	—	—	—	—	4	5	—	—	—	—	—	9
	Abgeg.	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	3
Bohwinkel	Angek.	—	—	—	—	1	6	—	—	—	—	—	7
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langenberg . . .	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld	Angek.	22	174	71	37	388	621	—	—	—	—	—	1,313
	Abgeg.	27	191	97	25	298	209	—	—	—	—	—	847
Barmen	Angek.	16	103	41	6	177	284	—	—	—	—	—	627
	Abgeg.	9	97	44	11	135	104	—	—	—	—	—	400
B.-Rittershausen .	Angek.	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lennep	Angek.	—	—	—	2	6	—	—	—	—	—	—	8
	Abgeg.	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	5
Remscheid . . .	Angek.	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schwelm	Angek.	—	—	—	1	2	1	—	—	—	—	—	4
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagen	Angek.	9	45	22	5	136	276	—	—	—	—	—	493
	Abgeg.	1	42	42	3	82	121	—	—	—	—	—	291
Witten	Angek.	—	—	—	16	100	80	1	6	30	16	—	249
	Abgeg.	—	—	—	21	70	71	—	8	98	160	—	428
Dortmund . . .	Angek.	—	—	—	—	16	21	—	—	—	—	—	37
	Abgeg.	—	—	—	—	24	13	—	—	—	—	—	37
Unna	Angek.	2	13	25	—	45	76	—	—	—	—	—	161
	Abgeg.	1	19	14	—	16	39	—	—	—	—	—	89
Soest	Angek.	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bochum	Angek.	17	89	20	23	328	466	—	6	50	60	—	1,059
	Abgeg.	—	—	1	7	76	66	—	—	172	156	—	478
Steele	Angek.	—	7	7	5	54	139	33	—	38	60	—	343
	Abgeg.	—	—	—	3	44	127	—	2	48	482	—	706
Mülheim a. d. Ruhr	Angek.	19	188	114	45	580	717	40	30	600	652	—	2,985
	Abgeg.	14	104	62	25	486	705	—	30	608	1,756	—	3,790
Letmathe	Angek.	—	—	—	—	1	8	—	—	—	—	—	9
	Abgeg.	—	—	—	—	6	9	—	—	—	—	—	15
Altena	Angek.	—	—	—	—	29	30	—	—	—	—	—	59
	Abgeg.	—	—	—	—	21	27	—	—	—	—	—	48
Iserlohn	Angek.	—	—	—	—	24	23	—	—	—	—	—	47
	Abgeg.	—	—	—	1	40	29	—	—	—	—	—	70
Summa . .	Angek.	96	769	438	247	3,640	5,692	74	42	718	788	—	12,504
	Abgeg.	52	473	267	152	2,433	3,993	1,107	40	926	2,554	123	12,120

17. Berlin-Cölner Verband.

Aachen	Angek.	10	48	17	—	24	21	—	—	—	—	—	120
	Abgeg.	19	43	—	2	15	29	—	—	—	—	—	108
Rheydt	Angek.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Viersen	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Crefeld	Angek.	12	124	15	12	119	61	—	—	—	—	—	343
	Abgeg.	2	37	—	3	57	24	—	—	—	—	—	123
Solingen	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld	Angek.	52	205	45	28	260	157	—	—	—	—	—	747
	Abgeg.	54	195	51	43	185	111	—	—	—	—	—	639
Barmen	Angek.	52	148	31	27	155	80	—	—	—	—	—	493
	Abgeg.	52	131	42	16	140	70	—	—	—	—	—	451
Schwelm	Angek.	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Latus . . .	Angek.	126	525	108	67	560	325	—	—	—	—	—	1,711
	Abgeg.	127	406	93	64	397	234	—	—	—	—	—	1,321

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											Summa.
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport . .	Angek.	126	525	108	67	560	325	—	—	—	—	—	1,711
	Abgeg.	127	406	93	64	397	234	—	—	—	—	—	1,321
Hagen	Angek.	11	86	22	18	102	68	—	—	—	—	—	370
	Abgeg.	16	74	20	5	89	45	—	—	—	—	—	249
Unna	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . . .	Angek.	137	611	130	85	663	393	—	—	—	—	—	2,019
	Abgeg.	143	480	113	69	486	279	—	—	—	—	—	1,570
18. Main-Weser-Verband.													
Elberfeld	Angek.	2	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	6
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barmen	Angek.	—	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Hagen	Angek.	—	—	—	—	9	32	—	—	—	—	—	41
	Abgeg.	—	—	—	—	14	31	—	—	—	—	—	45
Witten	Angek.	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	11	7	—	—	—	—	—	18
Dortmund	Angek.	—	—	—	—	5	26	—	—	—	—	—	31
	Abgeg.	—	—	—	—	15	23	—	—	—	—	—	38
Hamm	Angek.	—	—	1	—	—	4	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	3
Letmathe	Angek.	—	—	—	3	2	1	—	—	—	—	—	6
	Abgeg.	—	—	—	3	14	10	—	—	—	—	—	27
Altena	Angek.	—	—	—	—	30	24	—	—	—	—	—	54
	Abgeg.	—	—	—	1	47	29	—	—	—	—	—	77
Iserlohn	Angek.	—	—	—	—	23	34	—	—	—	—	—	57
	Abgeg.	—	—	—	4	45	58	—	—	—	—	—	107
Summa . . .	Angek.	2	2	3	3	71	127	—	—	—	—	—	208
	Abgeg.	—	2	—	8	147	160	—	—	—	—	—	317
19. Niederländisch-Rheinischer Eisenbahn-Verband.													
Aachen	Angek.	—	—	—	5	13	—	—	—	2	—	—	20
	Abgeg.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
M.-Gladbach . . .	Angek.	—	—	—	1	4	3	—	—	—	—	—	8
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld	Angek.	—	—	—	48	246	9	—	52	152	—	—	507
	Abgeg.	—	—	—	32	237	30	—	2	92	—	—	393
Barmen	Angek.	—	—	—	17	114	2	—	6	42	—	—	181
	Abgeg.	—	—	—	16	95	12	—	2	10	—	—	135
Summa . . .	Angek.	—	—	—	71	377	14	—	58	196	—	—	716
	Abgeg.	—	—	—	48	333	42	—	4	102	—	—	529
20. Linksrheinischer Verband.													
Aachen	Angek.	—	—	—	90	342	178	—	8	120	46	—	784
	Abgeg.	—	—	—	76	328	243	—	6	218	1,168	—	2,039
Herzogenrath . .	Angek.	—	—	—	—	4	4	—	—	—	18	—	26
	Abgeg.	—	—	—	1	7	4	—	—	12	28	—	52
Geilenkirchen . .	Angek.	—	—	—	21	220	301	—	24	204	228	—	998
	Abgeg.	—	—	—	21	200	497	—	24	210	516	—	1,468
Lindern	Angek.	—	—	—	24	205	470	—	18	232	480	—	1,429
	Abgeg.	—	—	—	24	187	635	—	14	246	706	—	1,812
Baal	Angek.	—	—	—	20	139	220	—	10	154	184	—	727
	Abgeg.	—	—	—	27	96	255	—	14	156	500	—	1,048
Erkelenz	Angek.	—	—	—	24	427	578	—	24	502	580	—	2,135
	Abgeg.	—	—	—	16	375	715	—	16	612	1,110	—	2,844
Wickrath	Angek.	—	—	—	11	213	332	—	58	402	334	—	1,350
	Abgeg.	—	—	—	15	224	404	—	2	520	944	—	2,109
Rheydt	Angek.	—	—	—	53	726	691	—	72	610	590	—	2,742
	Abgeg.	—	—	—	59	680	644	—	168	2,182	1,222	—	4,955
Latus . . .	Angek.	—	—	—	243	2,276	2,774	—	214	2,224	2,460	—	10,191
	Abgeg.	—	—	—	239	2,097	3,397	—	244	4,156	6,194	—	16,327

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	—	—	—	243	2,276	2,774	—	214	2,224	2,460	—	10,191
	Abgeg.	—	—	—	239	2,097	3,397	—	244	4,156	6,194	—	16,327
Odenkirchen	Angek.	—	—	—	7	157	152	—	8	138	102	—	564
	Abgeg.	—	—	—	5	114	122	—	6	186	242	—	675
Rheydt-Geneiken	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	2	13	43	—	10	60	110	—	238
M.-Gladbach	Angek.	—	—	—	159	1,966	3,693	—	340	3,216	3,778	—	13,152
	Abgeg.	—	—	—	202	1,971	3,429	—	466	6,106	8,818	—	20,992
Viersen	Angek.	—	—	—	81	379	597	—	64	548	650	—	2,319
	Abgeg.	—	—	—	60	273	667	—	46	424	1,312	—	2,782
Dülken	Angek.	—	—	—	14	200	241	—	20	170	206	—	851
	Abgeg.	—	—	—	7	235	347	—	14	428	518	—	1,549
Boisheim	Angek.	—	—	—	1	6	21	—	—	24	22	—	74
	Abgeg.	—	—	—	—	17	32	—	—	22	266	—	337
Breyell	Angek.	—	—	—	—	24	40	—	2	56	18	—	140
	Abgeg.	—	—	—	—	21	48	—	—	28	124	—	221
Kaldenkirchen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	3	2	—	—	—	16	—	21
Venlo	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	11	42	—	—	14	34	—	101
Kleinenbroich	Angek.	—	—	—	6	17	65	—	—	4	72	—	164
	Abgeg.	—	—	—	9	26	90	—	2	48	244	—	419
Obercassel	Angek.	—	—	—	88	808	1,710	—	250	4,154	4,878	—	11,888
	Abgeg.	—	—	—	172	1,491	3,421	—	810	6,328	14,482	—	26,704
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	1,576	8,995	9,734	—	1,690	12,496	8,200	—	42,691
	Abgeg.	—	—	—	1,652	8,334	5,475	—	1,808	13,316	6,634	—	37,219
Schlebusch	Angek.	—	—	—	25	7	—	—	108	4	—	—	144
	Abgeg.	—	—	—	21	3	—	—	16	14	—	—	54
Solingen	Angek.	—	—	—	27	189	149	—	8	112	134	—	619
	Abgeg.	—	—	—	33	242	234	—	46	428	462	—	1,445
Vohwinkel	Angek.	—	—	—	4	74	45	—	—	140	68	—	331
	Abgeg.	—	—	—	1	49	45	—	—	46	146	—	287
Elberfeld	Angek.	—	—	—	581	2,125	1,374	—	268	2,066	1,220	—	7,634
	Abgeg.	—	—	—	739	2,299	1,513	—	1,046	3,464	2,304	—	11,365
Barmen	Angek.	—	—	—	219	1,052	564	—	122	648	344	—	2,949
	Abgeg.	—	—	—	297	1,074	601	—	276	1,376	810	—	4,434
B.-Rittershausen	Angek.	—	—	—	—	30	46	—	4	20	36	—	136
	Abgeg.	—	—	—	3	20	41	—	8	70	120	—	262
Lennep	Angek.	—	—	—	15	81	60	—	18	46	20	—	240
	Abgeg.	—	—	—	4	75	68	—	10	90	50	—	297
Remscheid	Angek.	—	—	—	11	78	37	—	28	32	6	—	192
	Abgeg.	—	—	—	15	83	38	—	10	72	32	—	250
Schwelm	Angek.	—	—	—	2	17	14	—	4	16	6	—	59
	Abgeg.	—	—	—	—	20	15	—	6	18	52	—	111
Hagen	Angek.	—	—	—	67	278	88	—	28	40	36	—	537
	Abgeg.	—	—	—	93	267	77	—	34	148	40	—	659
Witten	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	10
Dortmund	Angek.	—	—	—	13	41	41	—	2	—	8	—	105
	Abgeg.	—	—	—	6	44	14	—	14	4	4	—	86
Bochum	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	39	458	80	—	334	18	16	—	945
Ruhrort	Angek.	—	—	—	—	5	18	—	6	—	18	—	47
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	Angek.	—	—	—	3,139	18,805	21,463	—	3,176	26,162	22,282	—	95,027
	Abgeg.	—	—	—	3,599	19,240	19,841	—	4,880	37,190	43,040	—	127,790

21. Rechtsrheinischer Verband.

Solingen	Angek.	—	—	—	3	18	7	—	—	2	4	—	34
	Abgeg.	—	—	—	2	23	2	—	—	18	18	—	63
Elberfeld	Angek.	—	—	—	106	291	67	—	14	50	14	—	542
	Abgeg.	—	—	—	99	322	32	—	64	182	18	—	717
Barmen	Angek.	—	—	—	84	164	33	—	6	14	6	—	307
	Abgeg.	—	—	—	96	206	10	—	6	80	6	—	404
Lennep	Angek.	—	—	—	10	42	2	—	—	8	—	—	62
	Abgeg.	—	—	—	4	38	—	—	—	8	2	—	52
Remscheid	Angek.	—	—	—	8	15	3	—	—	—	—	—	26
	Abgeg.	—	—	—	7	7	1	—	—	6	—	—	21
Latus	Angek.	—	—	—	211	530	112	—	20	74	24	—	971
	Abgeg.	—	—	—	208	596	45	—	70	294	44	—	1,257

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	—	—	—	211	530	112	—	20	74	24	—	971
	Abgeg.	—	—	—	208	596	45	—	70	294	44	—	1,257
Hagen	Angek.	—	—	—	3	45	6	—	2	8	—	—	64
	Abgeg.	—	—	—	11	30	7	—	—	2	—	—	50
Witten	Angek.	—	—	—	26	42	11	—	—	4	2	—	85
	Abgeg.	—	—	—	28	44	12	—	—	10	6	—	100
Unna	Angek.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	—	—	1	9	—	—	—	10	—	—	20
Soest	Angek.	—	—	—	—	10	3	—	—	2	—	—	15
	Abgeg.	—	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	11
Iserlohn	Angek.	—	—	—	—	20	11	—	—	—	—	—	31
	Abgeg.	—	—	—	5	21	—	—	—	—	—	—	26
Summa	Angek.	—	—	—	240	650	143	—	22	88	26	—	1,169
	Abgeg.	—	—	—	253	710	65	—	70	316	50	—	1,464

22. Verkehr mit der Niederländischen Staats-Eisenbahn.

Aachen	Angek.	—	—	—	22	34	5	—	—	—	—	—	61
	Abgeg.	—	—	—	4	27	10	—	—	2	—	—	43
Rheydt	Angek.	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	4
	Abgeg.	—	—	—	9	4	2	—	—	2	—	—	17
M.-Gladbach	Angek.	—	—	—	29	112	101	—	—	—	—	—	242
	Abgeg.	—	—	—	13	76	73	—	—	—	—	—	162
Viersen	Angek.	—	—	—	20	27	68	—	—	—	—	—	115
	Abgeg.	—	—	—	19	24	38	—	—	4	—	—	85
Crefeld	Angek.	—	—	—	2	12	25	—	—	—	—	—	39
	Abgeg.	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—	6
Neuß	Angek.	—	—	—	—	7	3	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	4
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	16	119	64	—	—	—	—	—	199
	Abgeg.	—	—	—	17	116	67	—	—	—	—	—	200
Elberfeld	Angek.	—	—	—	5	26	25	—	—	—	—	—	56
	Abgeg.	—	—	—	4	25	9	—	—	—	—	—	38
Barmen	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	3
Hagen	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	2
Summa	Angek.	—	—	—	95	340	293	—	—	—	—	—	728
	Abgeg.	—	—	—	66	279	207	—	—	8	—	—	560

23. Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich und England via Bleyberg.

Aachen	Angek.	1,310	613	2,036	347	1,321	8,771	—	350	2,722	15,394	—	32,864
	Abgeg.	1,427	1,773	8,869	259	1,218	10,467	—	386	1,690	5,022	—	31,111
Rheydt	Angek.	18	3	—	1	10	9	—	—	8	—	—	49
	Abgeg.	44	14	4	2	17	11	—	2	10	4	—	108
M.-Gladbach	Angek.	77	45	6	15	36	45	—	8	12	14	—	258
	Abgeg.	105	212	17	8	57	46	—	4	68	8	—	525
Viersen	Angek.	11	4	—	—	7	11	—	—	—	—	—	33
	Abgeg.	22	15	4	—	10	15	—	—	—	—	—	66
Crefeld	Angek.	153	45	4	17	54	30	—	2	4	—	—	309
	Abgeg.	160	135	10	22	77	48	—	4	24	2	—	482
Neuß	Angek.	9	4	—	7	11	31	—	—	6	—	—	68
	Abgeg.	27	69	39	4	16	53	—	2	36	6	—	252
Düsseldorf	Angek.	718	177	53	90	262	881	—	26	40	6	—	2,253
	Abgeg.	752	707	312	76	178	426	—	18	86	12	—	2,567
Solingen	Angek.	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	3
	Abgeg.	—	5	1	—	8	4	—	—	—	—	—	18
Elberfeld	Angek.	254	55	13	9	51	53	—	—	8	2	—	445
	Abgeg.	283	254	21	13	38	52	—	26	50	4	—	741
Barmen	Angek.	199	25	1	9	13	14	—	—	—	—	—	261
	Abgeg.	146	129	5	8	35	18	—	6	34	8	—	389
Lennep	Angek.	—	1	1	—	12	3	—	—	—	—	—	17
	Abgeg.	1	4	1	—	5	2	—	—	—	—	—	13
Latus	Angek.	2,749	972	2,114	495	1,778	9,850	—	386	2,800	15,416	—	36,560
	Abgeg.	2,967	3,317	9,283	392	1,659	11,142	—	448	1,998	5,066	—	36,272

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	2.749	972	2,114	495	1,778	9,850	—	386	2,800	15,416	—	36,560
	Abgeg.	2,967	3,317	9,283	392	1,659	11,142	—	44	1,998	5,066	—	36,272
Remscheid	Angek.	—	1	—	2	7	—	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	7	17	1	—	6	1	—	—	—	—	—	32
Schwelm	Angek.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hagen	Angek.	13	7	—	—	1	3	—	—	—	—	—	24
	Abgeg.	16	32	6	—	12	19	—	—	—	—	—	85
Cassel	Angek.	43	19	—	—	6	6	—	—	—	—	—	74
	Abgeg.	57	87	7	—	8	6	—	—	—	—	—	165
Witten	Angek.	—	—	—	1	1	11	—	—	—	—	—	13
	Abgeg.	2	5	2	—	2	19	—	—	—	—	—	30
Dortmund	Angek.	1	4	1	2	6	24	—	—	—	—	—	38
	Abgeg.	8	12	3	—	8	7	—	—	—	—	—	38
Hamm	Angek.	2	—	—	—	1	7	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	—	11	1	—	6	9	—	—	—	—	—	27
Soest	Angek.	1	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	5
	Abgeg.	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	4
Bochum	Angek.	—	1	—	3	1	118	—	—	—	—	—	123
	Abgeg.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Essen	Angek.	6	2	—	2	8	75	—	—	—	—	—	93
	Abgeg.	2	8	—	—	9	69	—	—	—	—	—	88
Mülheim a. d. Ruhr	Angek.	—	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	6
	Abgeg.	1	4	5	1	1	28	—	—	—	—	—	40
Duisburg	Angek.	7	—	1	—	1	4	—	—	—	—	—	13
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhrort	Angek.	5	3	1	23	25	869	—	—	—	—	—	926
	Abgeg.	—	3	1	8	5	30	—	—	—	—	—	47
Iserlohn	Angek.	—	2	—	2	2	3	—	—	—	—	—	9
	Abgeg.	2	6	—	—	4	10	—	—	—	—	—	22
Summa	Angek.	2,827	1,013	2,117	530	1,840	10,976	—	386	2,800	15,416	—	37,905
	Abgeg.	3,062	3,505	9,309	401	1,721	11,341	—	448	1,998	5,066	—	36,851
Hierzu Transit		1	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9

24. Verkehr mit Belgien via Maastricht.

Herzogenrath	Angek.	—	—	—	3	3	4	—	—	—	—	—	10
	Abgeg.	—	—	—	—	3	4	—	—	—	—	—	7
Geilenkirchen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
Lindern	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
Wickrath	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Rheydt	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	3
M.-Gladbach	Angek.	—	—	—	6	6	47	—	—	—	—	—	59
	Abgeg.	—	—	—	1	5	4	—	—	—	—	—	10
Viersen	Angek.	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Crefeld	Angek.	—	—	—	—	14	54	—	—	—	—	—	68
	Abgeg.	—	—	—	—	7	11	—	—	—	—	—	18
Uerdingen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Ruhrort	Angek.	—	—	—	5	23	1,503	—	—	—	—	—	1,531
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuß	Angek.	—	—	—	—	7	27	—	—	—	—	—	34
	Abgeg.	—	—	—	1	—	6	—	—	—	—	—	7
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	121	171	1,083	—	—	—	—	—	1,375
	Abgeg.	—	—	—	58	113	49	—	—	—	—	—	220
Elberfeld	Angek.	—	—	—	4	15	2	—	—	—	—	—	21
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barmen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	5	3	—	—	—	—	—	—	8
Summa	Angek.	—	—	—	139	239	2,726	—	—	—	—	—	3,104
	Abgeg.	—	—	—	66	133	83	—	—	—	—	—	282

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.	Anzahl der beförderten Personen												
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
	Klasse.			Klasse.				Klasse.				

25. Internationaler Verkehr via Bleyberg.

Transit-Verkehr	1,721	3,065	14	—	—	—	—	—	—	—	—	4,800

26. Rundreise-Verkehr.

Neuß	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	7	4	—	11
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	13	19	—	32
Mülheim am Rhein .	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	9	2	—	11
Ohligs-Wald . . .	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	46	—	50
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	46	—	50
Elberfeld	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	82	66	—	148
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	82	66	—	148
Hagen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	20	28	—	48
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	20	28	—	48
Cassel	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	1	92	58	—	151
Melsungen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	6
Altmorschen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Rotenburg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	8
Bebra	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
Unna	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	2	24	4	—	30
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	2	24	4	—	30
Siegen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3
Iserlohn	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Summa	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	2	134	160	—	296
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	3	255	248	—	506
Transit		—	—	—	—	—	—	—	71	2,215	1,828	—	4,114

27. Wiener-Weltausstellungs-Verkehr.

Aachen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	2	24	2	—	28
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	2	24	2	—	28
Rheydt	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
M.-Gladbach . . .	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Neuß	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Düsseldorf	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	3	35	—	—	38
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	3	35	—	—	38
Deutz	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	42	93	—	—	135
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	42	93	—	—	135
Solingen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Vohwinkel	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Latus	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	47	167	2	—	216
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	47	167	2	—	216

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	47	167	2	—	216
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	47	167	2	—	216
Langenberg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Elberfeld	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	12	62	6	—	80
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	12	62	6	—	80
Barmen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	45	8	—	53
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	45	8	—	53
B.-Rittershausen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	9
Lennep	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	5
Remscheid	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2
Hagen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	2	50	6	—	58
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	2	50	6	—	58
Schwerte	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	44
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	44	—	—	44
Arnsberg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Warburg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Cassel	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	43	687	221	—	951
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	43	687	221	—	951
Witten	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Dortmund	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	27	2	—	29
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	27	2	—	29
Unna	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	—	16
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	—	16
Bochum	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	10
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	10
Steele	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5
Essen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	—	8
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	—	8
Mülheim a. d. Ruhr	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	14
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	4	10	—	—	14
Oberhausen	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	18
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	18
Duisburg	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	—	6
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	—	6
Altena	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	—	10
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—		—	8	2	—	10
Summa	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	109	1,180	257	—	1,546
	Abgeg.	—	—	—	—	—	—	—	109	1,180	257	—	1,546
Transit		—	—	—	—	—	—	—	284	573	614	—	1,471
Recapitulation.													
Aachen	Angek.	1,873	4,846	3,711	1,532	13,267	51,315	91,919	1,990	28,444	113,938	1,371	314,206
	Abgeg.	2,088	6,044	11,409	1,410	13,127	56,554	90,499	2,510	21,568	72,116	1,374	278,699
Richterich	Angek.	—	—	—	40	543	3,396	25,917	42	574	1,580	—	32,092
	Abgeg.	—	—	—	27	460	2,885	24,509	92	860	1,784	—	30,617
Kohlscheidt	Angek.	—	—	—	31	1,161	10,787	31,203	178	3,746	15,318	197	62,621
	Abgeg.	—	—	—	47	1,061	7,728	30,771	94	3,876	25,508	183	69,268
Herzogenrath	Angek.	—	—	—	64	1,503	10,095	13,891	500	5,196	20,208	162	51,619
	Abgeg.	—	—	—	120	1,579	9,926	13,022	196	5,302	34,254	292	64,691
Palenberg	Angek.	—	—	—	16	151	2,094	14,120	16	158	2,170	—	18,725
	Abgeg.	—	—	—	16	120	2,787	15,591	62	230	1,728	—	20,534
Geilenkirchen	Angek.	—	—	—	125	2,002	16,214	28,539	458	4,824	31,132	583	83,877
	Abgeg.	—	—	—	139	2,076	14,038	30,926	368	4,884	31,988	620	85,039
Lindern	Angek.	—	—	—	100	1,649	10,698	14,283	154	3,266	19,768	1,087	51,005
	Abgeg.	—	—	—	88	1,658	9,980	16,030	78	3,082	23,574	801	55,291
Baal	Angek.	—	—	—	70	858	8,123	7,844	76	1,434	14,398	364	33,167
	Abgeg.	—	—	—	62	798	7,517	8,570	90	1,534	17,702	365	36,638
Erkelenz	Angek.	—	—	—	76	2,265	16,358	20,723	138	4,924	34,694	860	80,038
	Abgeg.	—	—	—	68	2,066	14,460	22,613	92	4,242	37,968	1,286	82,795
Wickrath	Angek.	—	—	—	91	2,930	25,072	14,745	502	9,494	25,942	388	79,164
	Abgeg.	—	—	—	98	3,006	21,382	16,856	92	6,334	35,506	396	83,670
Latus	Angek.	1,873	4,846	3,711	2,145	26,329	154,152	263,184	4,054	62,060	279,148	5,012	806,514
	Abgeg.	2,088	6,044	11,409	2,075	25,951	147,257	269,387	3,674	51,912	282,128	5,317	807,242

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	1,873	4,846	3,711	2,145	26,329	154,152	263,184	4,054	62 060	279,148	5.012	806,514
	Abgeg.	2,088	6,044	11,409	2,075	25,951	147,257	269,387	3,674	51,912	282,128	5,317	807,242
Rheydt	Angek.	49	950	2,149	252	7,716	27,319	23,992	518	13.137	25.696	434	102,212
	Abgeg.	75	1,025	1,921	247	7,689	28,087	21,812	626	19,197	31,734	478	112,891
M.-Gladbach	Angek.	185	2,389	3,110	687	16,455	79,407	102,714	2,246	46,053	152,180	3,124	408,550
	Abgeg.	206	2,262	3,805	759	16,343	86,819	94,303	2,370	51,775	150,354	3,125	412,121
Stolberg	Angek.	—	—	—	12	113	1,098	941	18	260	1,622	62	4,126
	Abgeg.	—	—	—	7	143	1,151	813	30	290	2,392	55	4,881
Eschweiler-Aue	Angek.	—	—	—	11	142	1,193	1,895	18	98	846	—	4,203
	Abgeg.	—	—	—	13	126	1,245	2,303	4	172	2,372	—	6,235
Eschweiler	Angek.	—	—	—	20	361	2,941	4.466	48	694	6,218	74	14,822
	Abgeg.	—	—	—	34	415	3,494	4,641	46	664	5,250	95	14,639
Weisweiler	Angek.	—	—	—	7	109	1,328	2,223	12	200	1,658	30	5,567
	Abgeg.	—	—	—	4	116	918	1,832	4	176	2,212	36	5,298
Inden	Angek.	—	—	—	7	124	1,018	653	34	422	2,560	22	4,840
	Abgeg.	—	—	—	4	148	804	638	4	440	3,118	46	5,202
Düren	Angek.	—	—	—	57	650	2,778	2,148	262	1,584	5,168	1,329	13.976
	Abgeg.	—	—	—	58	596	2,228	1,329	74	1,566	5,204	1,179	12,234
Krauthausen	Angek.	—	—	—	1	73	988	500	—	146	1,162	13	2,883
	Abgeg.	—	—	—	1	74	1,289	920	4	198	1,674	31	4,191
Jülich	Angek.	—	—	—	87	873	3.388	2,490	130	2,522	10,706	1,665	21,861
	Abgeg.	—	—	—	69	827	4,037	3,162	368	2,232	7,040	2,066	19,801
Amelen	Angek.	—	—	—	9	154	1,461	1,189	14	576	2,464	69	5,936
	Abgeg.	—	—	—	5	149	1,078	935	2	420	3,196	66	5,851
Otzenrath	Angek.	—	—	—	5	117	1,233	1,081	22	352	2,148	27	4,985
	Abgeg.	—	—	—	1	144	1,202	1,404	—	276	2,928	29	5,984
Hoch-Neukirchen	Angek.	—	—	—	9	260	2,081	1,085	22	752	3,048	19	7,276
	Abgeg.	—	—	—	11	345	1,872	1,151	48	570	3,052	18	7,067
Odenkirchen	Angek.	—	—	—	58	2,670	13,640	1.438	130	3,506	10,396	68	31,906
	Abgeg.	—	4	—	61	2,562	13,346	1,493	70	3,672	14,166	158	35,532
Müllfort	Angek.	—	—	—	5	435	2,049	316	14	190	916	—	3,925
	Abgeg.	—	—	—	1	325	2,472	400	4	310	1,844	—	5,356
Rheydt-Geneiken	Angek.	—	—	—	63	1,869	11,753	1,918	54	1,688	4,070	39	21,454
	Abgeg.	—	—	—	43	1,954	11,418	1,704	88	2,096	5,892	55	23,250
Viersen	Angek.	12	24	13	444	5,412	30,131	66,283	892	18,064	67,668	536	189,479
	Abgeg.	22	18	4	440	5,743	33,015	63,131	1,810	20,674	91,374	445	216,676
Dülken	Angek.	—	—	—	105	3,277	14,332	41,333	308	7,196	19,574	175	86,300
	Abgeg.	—	—	—	85	2,937	14,068	39,883	300	6,998	22,430	254	86,955
Boisheim	Angek.	—	—	—	5	342	4,267	15,416	8	636	3,894	16	24,584
	Abgeg.	—	—	—	2	521	3,929	19,773	18	802	8,160	43	33,248
Breyell	Angek.	—	—	—	18	1,094	7,094	26,899	68	2.500	11,344	16	49,033
	Abgeg.	—	—	—	27	872	5,139	24,392	34	2,356	14,470	28	47,318
Kaldenkirchen	Angek.	—	—	—	38	980	3,485	13,514	68	1,206	4,904	8	24,253
	Abgeg.	—	1	—	35	1,055	3,529	12,912	40	1,428	6,292	16	25,308
Venlo	Angek.	—	1	8	86	1,505	6,117	28,556	76	2,226	17,370	4	55.949
	Abgeg.	—	—	—	101	1,460	6,254	30,806	76	1,702	6,504	5	46,908
Anrath	Angek.	—	—	—	10	405	7,315	8,949	38	1,814	16,260	46	34,837
	Abgeg.	—	—	—	14	264	6,137	10,258	44	1,642	40,314	41	58,714
Crefeld	Angek.	179	294	151	782	11.491	42,701	40,941	2,024	26,754	162,650	1,262	289,229
	Abgeg.	165	230	68	596	10.541	42,971	38,960	2,198	32,132	108,924	1,479	238,282
Uerdingen	Angek.	—	—	—	218	2.531	16,120	11,627	1,272	8,364	32,752	145	73,029
	Abgeg.	—	—	—	263	3,240	17,256	13,064	1,042	6,374	35,446	144	76,829
Trompet	Angek.	—	—	—	17	335	5,558	6,933	48	986	7,786	49	21,712
	Abgeg.	—	—	—	29	438	4,439	7,470	2	624	12,286	217	25,505
Homberg	Angek.	—	—	—	53	1,494	6,624	5,994	100	2,908	11,122	201	28,496
	Abgeg.	—	—	—	76	1,527	8,840	10,578	32	2,564	14,162	528	38,307
Corschenbroich	Angek.	—	—	—	15	350	5,985	11,486	16	430	1,540	—	19,822
	Abgeg.	—	—	—	10	261	4,593	11,502	6	570	5,390	—	22,332
Kleinenbroich	Angek.	—	—	—	47	467	8,982	13,329	14	828	8,206	190	32,063
	Abgeg.	—	—	—	43	559	6,791	19,463	12	706	16,674	198	44,446
Büttgen	Angek.	—	—	—	6	140	2,982	2,038	6	238	1,290	—	6,700
	Abgeg.	—	—	—	21	231	2,904	6,630	12	192	3,128	—	13,118
Neuß	Angek.	58	872	1,480	577	10,170	49,018	63,882	1,746	28,904	125,044	8,010	289,761
	Abgeg.	65	974	1,456	579	9,767	53,638	59,972	2,398	42,091	153,092	12,666	336,698
Heerdt	Angek.	—	—	—	42	855	2,888	20,402	32	1,074	2,578	—	27,871
	Abgeg.	—	—	—	18	864	2,364	24,920	20	1,112	5,724	—	35.022
Obercassel	Angek.	—	—	—	146	2,297	9,776	44,435	1,280	16.546	80,564	1,267	156,311
	Abgeg.	—	—	—	256	3,316	12,889	36,659	1,118	12,130	50,302	1,005	117,675
Düsseldorf	Angek.	1,295	5,176	3,420	4,762	40,262	111,625	77,958	12.005	126,913	294,992	17,159	695,567
	Abgeg.	1,330	6,199	3,973	4,459	37,942	102,970	77,765	9,991	94,196	181,845	16,716	537,386
Gerresheim	Angek.	—	—	—	406	3,527	17,826	9,404	1,020	6,638	16,150	645	55,616
	Abgeg.	—	—	—	402	2,940	14,554	9,025	1,228	6,690	37,116	690	72,645
Latus	Angek.	3,651	14,552	14,042	11,212	145,384	660,653	921,662	28,617	388.465	1,395 694	41,716	3,625,648
	Abgeg.	3,951	16,757	22,636	10,849	142,385	654,997	925,390	27,797	370,949	1,338,189	47,247	3,561,147

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	3,651	14.552	14,042	11,212	145,384	660,653	921.662	28,617	388,465	1.395,694	41,716	3.625.648
	Abgeg.	3,951	16,757	22,636	10,849	142.385	654,997	925,390	27,797	370,949	1.338,189	47,247	3,561.147
Erkrath	Angek.	2	116	2	120	963	7.406	4,478	634	4.730	16.666	187	35.304
	Abgeg.	—	55	9	130	1,184	8,488	4,258	68	3,048	26,442	232	43.914
Hochdahl	Angek.	3	278	5	146	2.489	13.340	6.709	1,060	8,918	20.414	384	53,746
	Abgeg.	2	100	—	136	2,356	12,686	6,187	296	7.960	30,774	361	60,858
Haan	Angek.	2	26	170	49	1,692	14.396	7.888	140	2.888	16.682	376	44,309
	Abgeg.	2	10	103	44	1,437	13,517	7,376	58	3,580	37,492	244	63,863
Deutz	Angek.	1.043	7.874	2,904	1,790	22,722	56.469	30.999	6.174	77.135	125.457	10.179	342,746
	Abgeg.	874	7,569	5,124	2,275	24,539	58,500	32,043	3,824	41,809	53,922	12,708	243,187
Bensberg	Angek.	—	—	—	180	2,949	13,980	56	584	7.410	13.712	2.081	40,952
	Abgeg.	—	—	—	148	3,051	10,608	40	238	6.424	24,000	4,116	48,625
Berg.-Gladbach	Angek.	—	—	—	107	1,985	15.745	32	412	8.540	21,398	785	49,004
	Abgeg.	—	—	—	159	2,363	14,247	27	352	9,566	72,370	662	99,746
Delbrück	Angek.	—	—	—	64	653	17.351	3	78	1.046	2,796	86	22.077
	Abgeg.	—	—	—	28	614	13,068	132	42	1,540	5,802	105	21,331
Mülheim a. Rhein	Angek.	26	941	332	396	7.916	44.675	16,177	856	19.916	119.476	1,676	212,387
	Abgeg.	2	43	22	356	6,948	54,057	17,430	674	15,015	40,860	1,966	137,373
Schlebusch	Angek.	—	—	—	144	1,166	11.225	8.714	476	3,556	10.680	233	36,194
	Abgeg.	—	—	—	138	1,459	9,559	8,842	318	2,244	17,398	154	40,112
Opladen	Angek.	—	—	—	125	3.297	21.492	19.813	450	9,582	28.588	181	83.528
	Abgeg.	—	—	—	126	3,307	18,467	23,986	280	9,292	31,338	606	87,402
Leichlingen	Angek.	—	—	—	37	1,220	12.577	10.175	566	6.044	21,378	13	52,010
	Abgeg.	—	—	—	41	1,281	13,144	12.474	56	3,046	26,758	66	56,866
Ohligswald	Angek.	17	683	1.056	121	3,984	34.234	22.442	760	21.326	66.534	601	151,758
	Abgeg.	36	483	795	139	5.090	38,631	21,107	486	20,274	114,766	832	203,639
Solingen	Angek.	51	1,040	953	256	6,974	39.930	12.760	624	21,939	94.724	2,000	181,251
	Abgeg.	14	454	556	262	6,091	30,997	14,193	1,660	39,545	113,756	1,801	209,329
Vohwinkel	Angek.	3	99	249	277	6.215	43.751	28.313	750	18.506	61.176	2.318	161,657
	Abgeg.	3	168	1,263	380	7,191	46,097	23,433	742	17,632	89,688	2,305	188,902
Dornap	Angek.	—	—	—	30	1,319	10.597	4.675	62	3.430	8.946	93	29,152
	Abgeg.	—	—	—	49	1,654	9.513	5,248	88	2,366	16,816	113	35,847
Aprath	Angek.	—	—	—	48	1,156	6,133	2.426	108	2,726	6,150	78	18,825
	Abgeg.	—	—	—	38	1,360	6,149	2,269	44	2,154	8,528	87	20,629
Neviges	Angek.	—	—	—	48	1.743	17.770	12.431	390	6.246	35.678	175	74,481
	Abgeg.	—	—	—	47	1,836	16,560	13,332	162	5,334	35,260	197	72,728
Langenberg	Angek.	—	4	—	136	2,834	16,148	15,860	252	9,971	37.718	284	83,207
	Abgeg.	1	5	4	111	2,899	16,182	16,346	430	12,057	38,344	287	86,666
Nierenhof	Angek.	—	—	—	18	637	5,032	5,049	18	966	4,766	29	16,515
	Abgeg.	—	—	—	23	721	5,570	5,009	16	1,194	6,296	29	18,858
Kupferdreh	Angek.	—	—	—	55	2,225	20,709	17.710	190	8,902	34.618	302	84,711
	Abgeg.	—	—	—	75	2,410	20,392	15,096	162	10,798	64,388	307	113,628
Ueberruhr	Angek.	—	—	—	40	1,122	5,407	3,130	16	1,110	3,664	48	14,537
	Abgeg.	—	—	—	17	677	3,984	2,669	48	1,472	6,862	54	15,783
Werden	Angek.	—	—	—	195	3,652	18,204	15,728	464	9,790	34.790	1,467	84,290
	Abgeg.	—	—	—	268	4,489	22,692	13,404	426	11,148	26,730	1,607	80,764
Kettwig	Angek.	—	—	—	206	2.888	15,702	9.398	476	6,738	15.894	214	51.516
	Abgeg.	—	—	—	171	2,602	12,363	11,873	444	6,782	18,546	194	52,975
Hösel	Angek.	—	—	—	65	779	4 994	2,325	134	1,816	5,674	—	15,787
	Abgeg.	—	—	—	42	326	4,129	2,600	36	830	10,534	—	18,497
Ratingen	Angek.	—	—	—	109	1,759	12.616	12,476	242	5,904	23,064	542	56,712
	Abgeg.	—	—	—	105	1,929	12,957	13,325	178	6,410	30,078	538	65,520
Rath	Angek.	—	—	—	56	621	2,261	1.994	58	590	1,838	—	7,418
	Abgeg.	—	—	—	31	455	2,585	2,825	14	686	1,542	—	8,138
Grafenberg	Angek.	—	—	—	175	2,257	6,575	7.196	862	3.114	4.404	77	24,660
	Abgeg.	—	—	—	257	2,806	6,770	4,505	82	1,156	3,778	95	19,449
Elberfeld	Angek.	1,111	9,334	9,882	2,931	42,253	140.669	73.174	6,544	139,252	386,414	5,967	817,531
	Abgeg.	1,345	12,995	8,691	3,261	52,123	161,750	89,668	11,354	130,760	245,212	5,672	722,831
Barmen	Angek.	770	6,813	5,870	1,907	31,095	87,607	49.915	1,972	39,777	101,578	2.870	330,174
	Abgeg.	681	6,030	4,502	1,634	24,338	86,399	44,417	4,826	76,349	109,124	2,873	361,173
Barmen-Rittershausen	Angek.	30	1,111	1,378	406	12.945	84,438	38.620	422	16,995	86.336	1,143	243.824
	Abgeg.	49	784	797	416	9,871	77,791	41,468	1,486	34,933	90,118	1,159	258,872
Ronsdorf	Angek.	—	5	2	149	5,587	31,773	8.960	328	12,266	27,516	349	86,935
	Abgeg.	—	5	2	131	3,912	24,128	6,233	412	16.072	39,422	354	90,671
Lüttringhausen	Angek.	—	—	—	62	1,768	11,382	4,415	174	4,072	15.150	191	37,214
	Abgeg.	—	—	—	44	1,685	10,515	4,616	120	4.854	29,540	216	51,590
Lennep	Angek.	35	145	34	491	8,460	46.654	17,225	982	22,778	47,173	1,145	145,122
	Abgeg.	27	115	59	426	8,701	47,426	14,969	1,270	26,612	68,943	1,291	169,839
Remscheid	Angek.	7	135	51	316	6,833	33,076	14,884	882	20.720	42,486	672	120,062
	Abgeg.	15	95	53	230	6,072	33,608	12,687	750	26,640	67,870	690	148,710
Schwelm	Angek.	8	207	666	255	7,714	64,975	27,505	1,332	39.090	72,990	480	215,222
	Abgeg.	3	93	221	260	7,416	65,328	25,040	1,000	26,122	61,184	862	187,529
Milspe	Angek.	—	—	—	82	2.835	16,114	5.115	128	6,494	26,592	188	57,548
	Abgeg.	—	—	—	77	2,834	14,567	4,297	194	8,852	47,446	196	78,463
Latus	Angek.	6,759	43 363	37,596	22,804	352,091	1,666,060	1.440,432	58,217	962,748	3,038,814	79,130	7,708.014
	Abgeg.	7,005	45,761	44,887	22,924	350,412	1,658,421	1,448,814	60,433	965,505	3,050,116	90,226	7,744,454

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	6,759	43,363	37,596	22,804	352,091	1,666 060	1,440,432	58,217	962 748	3,038,814	79,130	7,708.014
	Abgeg.	7,005	45,761	44,837	22,924	350,412	1,658,421	1,448,814	60,433	965 505	3,050.116	90,226	7,744,454
Gevelsberg	Angek.	—	—	—	58	2,390	14.967	5.457	166	6.348	21,844	252	51,482
	Abgeg.	—	—	—	58	2.167	13,407	5,451	72	6,598	37.020	290	65,063
Haspe	Angek.	—	—	—	134	5.761	34.923	13,268	198	9.182	32,812	332	96.610
	Abgeg.	—	—	—	136	5,647	36,376	14.566	226	11,172	34.612	775	103.510
Hagen	Angek.	372	4,808	9,022	712	21.520	124.754	91,036	1,926	64.102	231.252	5.389	554.893
	Abgeg.	288	4,677	9,087	824	22.074	129,465	85.919	2.216	70,650	188,356	5,747	519.303
Westhofen	Angek.	—	—	—	20	740	7.005	4,256	58	1.926	7,280	13	21.298
	Abgeg.	—	—	—	17	677	6,245	5,776	6	878	10,182	81	23,862
Schwerte	Angek.	43	1,017	4,871	111	3,046	18,645	20,744	226	6.720	26,402	960	82.785
	Abgeg.	58	813	4,928	107	3,398	22,053	17,100	252	7,586	29,586	878	86,759
Langschede	Angek.	7	33	404	26	507	3.644	1,835	22	622	3.634	6	10.740
	Abgeg.	1	34	187	13	658	4,747	1,990	18	872	4,096	5	12,621
Fröndenberg	Angek.	6	102	1.266	12	769	6.770	2.387	24	1.602	7.768	170	20.876
	Abgeg.	11	226	1,590	15	780	6,919	2,411	36	1,930	9,096	185	23,199
Menden	Angek.	10	319	1.280	34	1.155	6.961	865	42	2.342	8,830	150	21.988
	Abgeg.	11	325	1,244	28	1,214	6,733	715	48	2,322	10.552	166	23,358
Wickede	Angek.	23	185	1.627	47	466	3.769	2.739	42	1.050	7.096	67	17.111
	Abgeg.	20	187	1,877	51	525	3,815	2,695	198	952	6,036	84	16,440
Neheim-Hüsten	Angek.	29	354	2.727	62	1.047	5.852	3.453	52	2.174	11.374	81	27.205
	Abgeg.	37	438	2,540	73	1,062	6,439	3,739	76	2,530	14,318	185	31,437
Arnsberg	Angek.	57	1,022	3,331	128	2.739	10.591	5.763	324	5.758	21.140	504	51.357
	Abgeg.	42	766	3,095	114	2,775	9,661	5.839	116	5,082	13,066	272	40,828
Oeventrop	Angek.	—	—	—	8	425	4.281	2.441	10	552	2,882	7	10.606
	Abgeg.	—	—	—	1	377	4,372	2,461	10	326	4,296	19	11,862
Wennemen	Angek.	—	—	—	2	114	1.026	729	—	120	950	—	2,941
	Abgeg.	—	—	—	2	87	1,215	651		134	1,698	—	3,787
Meschede	Angek.	32	497	2.812	60	1,240	6.780	6,444	82	2,672	14,818	1,007	36,444
	Abgeg.	40	599	3,545	42	1,149	6,855	6,630	94	2,172	12,124	1,116	34,366
Eversberg	Angek.	—	—	—	—	180	2.129	2.368	2	142	664	—	5,485
	Abgeg.	—	—	—	3	178	1,892	2,682	2	202	970	—	5,929
Bestwig-Nuttlar	Angek.	19	184	2.764	38	432	3.920	5.323	54	1.062	6.920	—	20,716
	Abgeg.	6	209	1,807	38	485	4,101	6,124	28	826	10,628	—	24,252
Olsberg	Angek.	8	241	1.970	26	456	4.017	6,071	44	768	3.700	31	17,332
	Abgeg.	33	268	2,723	20	410	2,805	6,659	20	552	4.266	95	17,851
Brilon	Angek.	30	303	2.124	19	546	3.304	4.453	22	974	3.866	123	15.764
	Abgeg.	32	344	1,776	29	491	2,316	4,635	46	756	2,666	76	13,227
Messinghausen	Angek.	—	—	—	3	57	1.143	2.054	4	106	914	—	4,281
	Abgeg.	—	—	—	—	55	991	2,674	—	50	1,168	—	4,938
Bredelar	Angek.	—	—	—	37	364	2,579	6.275	28	618	2.676	—	12,577
	Abgeg.	—	—	—	65	378	3,163	6,000	56	322	4,724	—	14,708
Marsberg	Angek.	54	414	1,814	94	942	5.842	9.864	154	1,636	10,956	678	32.448
	Abgeg.	75	537	2,200	73	864	4,665	11,597	82	1,580	7,767	650	30,090
Westheim	Angek.	—	—	—	45	251	1.695	3,732	10	414	2.266	—	8,413
	Abgeg.	—	—	—	17	217	1,619	3,820	34	262	2,650	—	8,619
Scherfede	Angek.	—	—	—	7	150	1.620	2,193	8	242	3,138	—	7,358
	Abgeg.	—	—	—	11	169	1,794	2,063	2	464	4,922	—	9,425
Warburg	Angek.	95	1.242	3,914	93	1.389	8.020	21,156	110	1.947	12.764	2,450	53,180
	Abgeg.	80	928	3,871	67	1,429	10,438	15,994	92	2,489	12,440	2,039	49,867
Liebenau	Angek.	—	—	—	4	103	1,350	3.264	—	162	1.716	138	6,737
	Abgeg.	—	—	—	3	112	1,217	4,296	4	208	3.082	173	9,095
Hümme	Angek.	33	561	2 990	9	299	3.755	6.032	8	478	4.492	273	18.930
	Abgeg.	4	82	738	37	755	5,208	6,942	12	710	5,972	418	20,878
Trendelburg	Angek.	—	2	26	1	178	2.727	3.007	2	214	3,772	172	10.101
	Abgeg.	—	2	76	2	203	3,127	4,282	2	400	6,686	244	15,024
Helmarshausen	Angek.	—	3	13	19	203	1.951	2.089	4	200	2.178	117	6,777
	Abgeg.	—	8	37	16	215	1,905	2,362	12	310	3.074	104	8,043
Carlshafen	Angek.	—	14	37	25	750	3,131	1.890	16	1,084	5,084	214	12,245
	Abgeg.	1	22	63	25	750	3,256	1,973	10	638	4,658	324	11,720
Hofgeismar	Angek.	52	434	2.072	46	1,066	6.443	8.693	112	1,956	13.578	2,989	37.441
	Abgeg.	33	571	1,883	72	907	6,245	7,656	90	2,936	12,898	2,634	35,925
Grebenstein	Angek.	2	70	538	9	333	4.370	7,818	10	768	7,076	505	21,499
	Abgeg.	—	33	413	11	389	3,932	9,158	24	1,064	10,878	633	26,535
Mönchehof	Angek.	—	2	—	3	215	3,910	6.111	8	642	4,816	212	15,919
	Abgeg.	—	—	—	11	267	2 742	12,145	4	568	5,496	258	21,491
Cassel	Angek.	1,116	11,945	11,820	686	11.093	42.289	92,368	395	13,199	56.311	10,432	251,654
	Abgeg.	1,355	14,677	15,943	587	9,489	33,864	90,617	400	11,127	36,751	12,079	226,889
Wilhelmshöhe	Angek.	66	813	651	114	1,505	4 478	4.881	84	1,816	3.586	889	18,883
	Abgeg.	32	280	199	86	1,822	5,762	5,518	4	314	1,368	920	16,305
Guntershausen	Angek.	80	786	1,781	24	659	4.910	15.050	18	912	3,258	1,537	29,015
	Abgeg.	54	1,308	1,339	65	954	4,729	9,281	6	550	3,378	5,594	27,258
Gurhagen	Angek.	—	—	—	1	92	1,147	12,464	—	238	2.642	184	16,768
	Abgeg.	—	—	—	2	167	1,817	13,218	—	262	3,878	208	19,552
Latus	Angek.	8,893	68,714	97,450	25,521	415,273	2,030,758	1,829,005	62,482	1,097,496	3,593,269	109,012	9,337,873
	Abgeg.	9,218	73,095	105,998	25,645	413,708	2,024,311	1,834,513	64,731	1,105,299	3,575,474	126,478	9,358,470

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport	Angek.	8,893	68,714	97,450	25,521	415,273	2,030,758	1,829,005	62,482	1,097,496	3,593,269	109,012	9,337,873
	Abgeg.	9,218	73,095	105,998	25,645	413,708	2,024,311	1,834,513	64,731	1,105,299	3,575,474	126,478	9,358,470
Melsungen	Angek.	6	734	817	14	559	4.494	25,394	16	1,072	9,676	474	43.256
	Abgeg.	5	351	471	22	628	4,889	26,825	50	1,678	9,966	517	45,402
Beiseförth	Angek.	—	—	—	1	112	1,449	12,375	12	250	2,606	253	17,058
	Abgeg.	—	—	—	1	109	1,579	14,216	—	252	3,900	245	20,302
Altmorschen	Angek.	2	164	70	13	414	3,199	18,434	16	780	5.012	428	28,532
	Abgeg.	—	154	67	6	401	2,923	16,480	4	416	5,508	405	26,364
Rotenburg	Angek.	11	520	676	32	1,100	6,187	19,425	54	1,436	10,818	1,711	41,970
	Abgeg.	9	436	748	39	1,052	6,133	20,243	14	2,050	11,030	1,821	43,575
Bebra	Angek.	79	2.023	3,215	66	2,005	12,828	46,237	20	1.844	10,362	18,101	96,780
	Abgeg.	119	2,628	3,517	54	1,607	10,854	46,363	14	1,948	11,660	10,583	89,347
Hönebach	Angek.	—	—	—	2	88	854	15,144	—	86	1,536	300	18,010
	Abgeg.	—	—	—	2	92	954	15,473	—	52	1,986	278	18,837
Gerstungen	Angek.	—	—	—	20	260	2,103	12,785	4	336	2,964	15,871	34,343
	Abgeg.	—	—	—	18	322	2,986	12,373	—	300	3,464	10,447	29,910
Herdecke	Angek.	—	—	3	75	2.771	18,808	5,848	168	7,436	22.744	116	57,969
	Abgeg.	—	—	1	77	2,999	17,163	7,264	172	7,304	30,904	151	66,035
Wetter	Angek.	—	3	7	120	3,000	19,482	6,403	670	14.694	42,046	131	86,826
	Abgeg.	—	—	—	136	3.395	20,587	6,749	372	14,630	71,666	150	117,685
Witten	Angek.	14	169	137	529	13.722	64.268	45.016	1,554	49,176	153.188	1,841	329,614
	Abgeg.	15	173	189	613	14,458	77,255	31,734	1,492	47,092	133,568	1,753	308,342
Annen	Angek.	—	1	4	98	3,468	19.537	6.581	180	7,426	24.740	269	62,304
	Abgeg.	—	—	—	83	3,151	16,785	6,622	178	10,748	44,412	230	82,219
Barop	Angek.	—	3	1	122	3,283	32,748	12.488	336	12.958	40.020	406	102,365
	Abgeg.	—	—	—	123	3,516	23,947	10,568	454	13,292	70,568	433	122,901
Dortmund	Angek.	94	919	1,153	1,137	28,332	129,315	91,649	2,402	79.657	297.818	5,339	637,815
	Abgeg.	79	688	880	1,213	30,675	154,382	92,732	2,876	79,129	197,542	5,538	565,734
Hörde	Angek.	—	7	35	146	7,500	40,247	19,666	160	11.586	38.022	488	117,857
	Abgeg.	4	21	44	137	6,437	38,963	19,423	216	9,666	33,520	566	108,997
Aplerbeck	Angek.	—	2	9	43	2,013	18,289	12,979	100	6,116	17,114	195	56,860
	Abgeg.	—	6	4	44	1,955	18,003	9,028	120	7,810	29,370	249	66,589
Holzwickede	Angek.	—	3	1	46	1,309	12,621	9.325	72	2.734	14.336	127	40,572
	Abgeg.	—	10	20	33	1,245	12,651	7,131	84	2,824	27,920	160	52,078
Unna	Angek.	90	1,424	3,313	183	4,836	25,329	30,671	504	13.092	58.538	1,926	139,906
	Abgeg.	76	1,290	2,959	198	4,963	32,268	24,640	266	12,202	48,672	1,863	129,397
Boenen	Angek.	1	33	479	10	164	2.461	1.850	18	584	5,068	99	10,767
	Abgeg.	2	22	303	4	197	1,918	1,975	10	944	14,746	144	20,265
Hamm	Angek.	259	1,942	3.362	411	6,256	19.679	14.234	390	7.870	29.606	6,210	90,219
	Abgeg.	88	1,543	3,082	273	4,532	17,168	13,533	252	5,352	16,958	3,953	66,734
Werl	Angek.	—	—	—	92	1,638	11,038	13,296	64	2.954	23,862	661	53,605
	Abgeg.	—	—	—	72	1,601	9 958	13,488	58	2,790	20,890	622	49,479
Soest	Angek.	37	778	1,686	206	3.704	22,528	39,252	306	7.732	32,600	6,408	115,237
	Abgeg.	49	731	1,019	166	3,207	19,325	36,311	92	5,198	23,904	4,899	94,901
Marten	Angek.	—	—	—	41	2,421	22,418	12.388	92	6,870	23,124	300	67,654
	Abgeg.	—	—	—	62	2,220	17,653	11,735	160	10,334	65,114	370	107,648
Langendreer	Angek.	—	—	17	149	4.903	36.293	25,447	502	14.768	45,980	640	128,699
	Abgeg.	—	3	18	100	4.569	32,875	22,257	452	24,216	83,668	780	168,938
Bochum	Angek.	32	288	328	667	15.322	78,877	49,329	1,904	46.010	171,584	2,535	366,876
	Abgeg.	11	194	345	609	14,742	72,332	51,087	2,060	51,064	158,536	2,646	353,626
Hattingen	Angek.	10	1	6	121	3,181	15.392	11.731	350	10.944	37.996	658	80,390
	Abgeg.	4	5	13	150	3,386	16,461	12,784	228	7,776	32,184	689	73,680
Dahlhausen	Angek.	—	—	1	46	2.018	17.470	16.081	182	5.794	14,058	17	55.617
	Abgeg.	—	—	—	47	2,205	16,124	15,264	106	7,726	30.413	18	71,903
Steele	Angek.	9	24	34	340	10.222	72.330	60,889	794	28.323	119,624	2.997	295.586
	Abgeg.	11	25	61	429	10,378	72,251	51,914	822	35,031	144,434	3,164	318,520
Essen	Angek.	70	278	301	1,002	19.868	84,209	51.394	1,832	57.386	199.622	3.456	419,418
	Abgeg.	40	285	329	1,194	21,131	79,216	61.846	2,296	49,286	147,152	2,418	365,193
Mülheim a. d. Ruhr	Angek.	27	238	170	616	13.742	52.175	28,693	952	27,994	93,762	2,315	220,684
	Abgeg.	21	161	150	520	13,397	51,258	30,058	778	25,140	98,496	2,509	222,488
Oberhausen	Angek.	16	147	110	370	7,214	33.364	16.118	282	10,358	34,858	6,245	109,082
	Abgeg.	—	74	77	397	6,708	30,231	17,856	390	12,996	36,610	5,654	110,993
Duisburg	Angek.	11	50	61	346	7.405	20.419	14,306	287	10.840	47,941	712	102,378
	Abgeg.	13	65	92	320	7,508	23,288	17,701	455	12,406	45,909	659	108,416
Ruhrort Rhein	Angek.	12	49	42	315	5,079	30.234	23,397	324	10,044	42,612	1,971	114,079
	Abgeg.	10	68	60	117	2,950	13,320	6,457	272	8,298	26,784	885	59,221
Ruhrort Cöln-Minden	Angek.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Abgeg.	—	—	—	144	2,170	12,057	15,177	208	4,276	20,448	990	55,470
Cabel	Angek.	—	—	—	45	865	8,782	2.058	64	2.696	9 924	22	24,456
	Abgeg.	—	—	—	41	1,005	8,234	2,191	20	2,088	11,912	20	25,511
Limburg	Angek.	—	11	11	82	2,391	15,672	6.632	290	10.070	27,186	289	62,634
	Abgeg.	—	9	5	75	2,741	15,064	7,208	152	8,388	29,106	156	62,904
Letmathe	Angek.	—	11	8	184	3,145	20,901	5,420	520	14,608	43 386	274	88,457
	Abgeg.	—	8	9	194	4,341	23,087	5,755	386	12,976	53,918	402	101,076
Latus	Angek.	9,673	78,536	113,507	33,211	599,583	3,006,708	2,611,940	77,903	1,584,290	5.347,602	192,797	13,655,750
	Abgeg.	9,774	82,045	120,461	33,368	599,701	2,998,453	2,596,974	80,240	1,602,977	5,372,312	192,845	13,689,150

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.		Anzahl der beförderten Personen											Summa.
		gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen.				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.			Militairs auf Requisitions-Schein.	
		I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
		Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Transport . .	Angek.	9,673	78,536	113,507	33,211	599,583	3,006,708	2,611,940	77,903	1,584,290	5,347,602	192,797	13,655,750
	Abgeg.	9,774	82,045	120,461	33,368	599,701	2,998,453	2,596,974	80,240	1,602,977	5,372,312	192,845	13,689,150
Altena	Angek.	4	69	53	160	4,569	17,547	5,554	224	9,506	30,910	853	69,449
	Abgeg.	3	76	41	150	4,644	16,372	5,382	292	11,912	36,048	645	75,565
Werdohl	Angek.	—	—	—	34	1,244	7,386	2,625	78	2,858	15,338	41	29,604
	Abgeg.	—	—	—	39	1,269	7,789	3,038	60	3,152	13,974	123	29,444
Plettenberg	Angek.	—	—	1	15	862	6,075	2,753	38	2,710	9,840	70	22,364
	Abgeg.	—	—	—	10	933	6,276	2,829	16	1,810	11,626	106	23,606
Finnentrop	Angek.	—	3	5	32	1,013	9,024	4,810	44	2,126	6,950	460	24,467
	Abgeg.	—	—	2	25	1,066	9,231	4,308	24	1,340	9,312	360	25,668
Grevenbrück	Angek.	—	—	—	23	902	7,009	2,558	22	1,462	4,564	74	16,614
	Abgeg.	—	—	—	17	883	6,309	2,232	2	1,456	7,252	96	18,247
Altenhundem . . .	Angek.	—	—	—	29	1,108	9,481	5,892	16	1,708	7,352	132	25,718
	Abgeg.	—	—	—	40	1,036	10,606	4,403	8	2,222	11,362	170	29,847
Welschenennest . . .	Angek.	—	—	—	13	147	2,627	1,786	2	302	2,710	46	7,633
	Abgeg.	—	—	—	2	160	2,691	2,042	2	262	3,728	67	8,954
Creuzthal	Angek.	—	—	—	112	2,370	15,327	3,855	100	4,454	15,438	332	41,988
	Abgeg.	—	—	—	61	1,878	12,382	2,735	110	5,262	35,258	348	58,034
Geisweid	Angek.	—	—	—	18	781	7,164	2,336	10	1,254	3,704	50	15,317
	Abgeg.	—	—	—	22	915	6,616	1,216	18	1,208	3,722	29	13,746
Haardt	Angek.	—	—	—	71	2,488	7,605	1,248	22	1,766	3,548	—	16,748
	Abgeg.	—	—	—	54	2,454	8,315	1,723	20	4,004	5,656	—	22,226
Siegen	Angek.	—	—	1	142	5,400	21,211	9,663	178	10,386	42,631	989	90,601
	Abgeg.	—	—	—	245	5,811	25,147	13,113	132	7,090	15,493	893	67,924
Iserlohn	Angek.	13	128	67	265	6,853	23,145	3,058	996	23,970	69,798	1,210	129,503
	Abgeg.	6	81	96	209	5,340	20,948	2,417	476	12,368	45,026	985	90,952
Summa . . .	Angek.	9,690	78,736	113,634	34,125	627,320	3,140,309	2,658,078	79,633	1,646,792	5,560,385	197,054	14,145,756
	Abgeg.	9,783	82,202	120,600	34,242	626,090	3,131,135	2,642,412	81,400	1,658,063	5,570,769	196,667	14,153,363
Dazu Transit . .		12,294	62,929	19,424	126	2,246	10,011	—	355	2,788	2,442	—	112,615

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 16.

Uebersicht

des Personen-Verkehrs nach Abgangs-Stationen, Klassen, Erträgen und Neben-Erträgen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Stationen.	Anzahl der beförderten Personen: gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen M. I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militairs auf Requisitions-Scheine	Summa
Aachen W. und T.	2,088	6,044	11,469	1,410	13,127	56,554	90,499	2,510	21,568	73,136	1,374	279,699
Richterich	—	—	—	97	460	2,885	34,509	92	860	1,798	—	80,617
Kohlscheid	—	—	—	47	1,061	7,738	30,771	94	3,076	25,508	183	69,268
Herzogenrath	—	—	—	120	1,679	9,936	13,022	196	5,302	34,254	292	64,691
Palenberg	—	—	—	16	199	2,787	15,591	62	280	1,728	—	20,534
Geilenkirchen	—	—	—	139	2,076	14,038	20,996	368	4,884	31,988	620	85,039
Linnich	—	—	—	88	1,658	9,980	16,030	78	3,092	23,574	891	55,297
Baal	—	—	—	63	788	7,512	8,570	90	1,284	17,702	365	36,638
Erkelenz	—	—	—	68	2,066	14,460	23,615	92	4,243	37,968	1,286	82,736
Lindrath	—	—	—	98	3,006	21,382	16,856	92	6,334	35,566	286	83,670
Rheydt	95	1,025	1,921	347	7,689	28,087	21,812	620	19,197	31,734	678	112,891
M.-Gladbach	208	2,462	3,965	759	16,343	86,619	94,303	2,370	51,775	150,354	3,125	412,121
Stolberg	—	—	—	7	143	1,151	813	30	290	3,192	55	4,891
Eschweiler-Aue	—	—	—	13	126	1,345	2,303	4	172	3,272	—	6,235
Eschweiler	—	—	—	34	415	3,494	4,641	46	664	5,250	96	14,639
Weisweiler	—	—	—	4	116	918	1,832	4	176	2,212	36	5,298
Inden	—	—	—	4	148	804	688	4	440	3,118	46	5,202
Düren	—	—	—	58	596	2,328	1,325	74	1,566	5,204	1,179	12,324
Krauthausen	—	—	—	1	74	1,289	935	4	198	1,674	81	4,196
Jülich	—	—	—	69	827	4,037	3,162	368	2,232	7,040	2,066	19,801
Aussen	—	—	—	5	149	1,078	935	3	420	3,196	69	5,854
Ohrenrath	—	—	—	1	144	1,503	1,494	—	276	2,988	29	5,904
Hoch-Kreuzkirchen	—	—	—	11	345	1,872	1,351	48	570	3,052	18	7,667
Obersinnich	—	—	4	61	2,562	13,340	1,493	70	3,072	14,166	158	35,852
Millfort	—	—	—	1	325	2,472	400	4	310	1,844	—	5,356
Rheydt-Genitchen	—	—	—	43	1,054	11,418	1,704	88	2,096	5,892	55	22,350
Viersen	22	18	4	440	5,743	33,015	63,131	1,810	20,074	91,374	445	216,676
Dülken	—	—	—	85	2,937	14,068	20,893	300	6,296	32,480	254	86,955
Boisheim	—	—	—	2	521	5,929	19,773	18	802	8,160	43	33,249
Dreyell	—	—	—	27	872	5,139	24,392	34	3,356	14,470	38	47,518
Kaldenkirchen	—	—	1	35	1,055	3,529	12,913	60	1,428	6,292	16	25,308
Venlo	—	—	—	101	1,460	6,254	20,906	76	1,702	6,508	5	46,908
Rheydt	—	—	—	14	366	6,137	10,258	44	1,642	40,314	41	58,734
Rheydt	—	—	—	596	10,541	42,071	38,960	2,158	32,132	108,324	1,497	238,282
Crefeld	165	230	68	263	3,240	17,256	13,064	1,042	6,574	35,446	144	76,829
Neerdingen	—	—	—	29	438	4,459	7,470	2	624	12,286	217	25,505
Trompet	—	—	—	76	1,527	9,940	10,578	22	2,564	14,102	538	39,307
Homberg	—	—	—	10	261	4,593	11,502	6	670	5,390	—	22,332
Forschenbroich	—	—	—	43	559	6,791	19,463	12	706	16,674	198	44,446
Kleinenbroich	—	—	—	21	231	2,906	6,630	13	192	3,128	—	13,119
Büttgen	—	—	—	379	9,767	53,638	59,973	2,398	43,691	153,092	12,096	335,698
Rauh	65	974	1,456	18	864	2,364	24,920	20	1,112	5,734	—	35,032
Herdt	—	—	—	256	3,816	12,869	36,458	1,118	12,130	50,303	1,005	117,675
Oberrassel	—	—	—	4,459	37,942	102,970	77,762	9,991	94,196	161,845	16,716	587,386
Düsseldorf	1,330	6,199	3,973	402	2,940	14,554	9,022	1,393	6,690	27,116	690	72,645
Gerresheim	—	—	—	130	1,184	6,488	4,256	68	3,048	26,442	232	43,914
Erkrath	—	55	9	136	2,356	12,696	6,187	296	7,960	20,774	361	60,458
Hochdahl	2	100	—	44	1,437	18,517	7,276	59	3,580	37,492	244	63,963
Hamm	2	10	103	3,275	24,559	58,500	32,045	3,824	41,809	53,922	12,708	243,187
Deutz	874	7,269	5,134	148	3,661	10,008	40	238	6,424	24,000	4,114	48,685
Benrath	—	—	—	159	2,263	14,247	27	352	9,566	72,370	693	99,746
Berg.-Gladbach	—	—	—	28	614	13,068	132	42	1,560	5,802	105	21,551
Delbrück	—	—	—	256	6,948	54,057	17,432	674	15,015	40,860	1,966	137,373
Mülheim a. Rhein	2	43	22	138	1,459	9,559	8,942	318	2,244	17,398	154	40,113
Schiebusch	—	—	—	126	3,207	18,407	23,986	283	9,262	31,393	606	97,403
Opladen	—	—	—	41	1,381	13,144	12,474	56	3,048	20,758	66	54,868
Leichlingen	—	—	—	139	5,090	38,631	21,107	486	20,274	114,796	832	202,439
Ohligs-Wald	36	483	795	262	6,091	30,997	14,193	1,650	33,545	113,756	1,801	209,329
Solingen	14	454	556	380	7,191	46,097	23,433	742	17,632	89,688	2,305	188,908
Vohwinkel	3	168	1,263	49	1,654	9,518	5,248	88	2,996	14,816	113	35,847
Dornap	—	—	—	28	1,380	6,349	2,279	44	2,154	8,538	87	20,959
Hasenberg	—	—	—	47	1,836	16,569	13,832	162	5,334	35,260	197	72,736
Neviges	—	—	—	113	2,999	16,182	16,396	430	12,057	38,344	257	86,666
Langenberg	1	5	4	25	721	5,570	5,009	16	1,194	6,295	29	18,865
Nierenhof	—	—	—	75	2,410	20,592	15,096	162	10,708	64,898	307	113,648
Kupferhammer	—	—	—	17	677	3,984	2,669	48	1,472	6,862	54	15,787
Ueberruhr	—	—	—	268	4,469	22,092	13,404	438	11,148	20,736	1,607	80,764
Werden	—	—	—	171	2,602	12,903	11,273	444	6,782	18,546	194	52,975
Kettwig	—	—	—	42	826	4,139	2,600	36	830	10,534	—	18,497
Hösel	—	—	—	105	1,929	12,957	13,335	178	6,410	30,078	538	65,530
Ratingen	—	—	—									
Latus	4,885	25,644	30,511	16,157	230,199	1,127,854	1,199,099	38,925	612,469	2,255,997	76,518	5,647,159

Betrag der Personen-Beförderung: gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- und Schnellzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse
Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.	Thlr. Sgr. Pf.
3,672 13 2	15,649 23 2	6,343 16 8	2,559 1 6	15,597 20 —	31,119 15 7	14,195 15 —
— — —	— — —	— — —	19 25 —	98 6 —	337 6 —	914 3 —
— — —	— — —	— — —	25 22 —	375 22 —	1,329 2 —	2,266 10 —
— — —	— — —	— — —	73 16 —	855 24 —	3,262 2 —	3,096 21 —
— — —	— — —	— — —	12 27 —	97 23 —	453 10 —	2,419 26 —
— — —	— — —	— — —	141 23 —	1,301 6 —	5,093 3 3	9,737 23 —
— — —	— — —	— — —	104 6 —	1,186 11 —	3,903 17 3	3,849 24 —
— — —	— — —	— — —	70 11 —	491 16 —	2,242 3 —	1,803 18 —
— — —	— — —	— — —	76 8 —	1,297 24 —	4,619 26 6	3,634 19 —
— — —	— — —	— — —	50 2 —	994 1 —	3,547 6 —	1,530 4 —
125 — —	880 16 6	727 19 —	149 13 9	2,683 8 8	4,717 13 3	2,267 17 —
286 14 5	3,904 22 10	2,019 16 3	490 15 11	6,474 18 7	19,419 4 3	15,166 20 6
— — —	— — —	— — —	3 5 —	98 22 —	294 28 —	127 — —
— — —	— — —	— — —	3 28 —	41 15 —	112 16 —	98 18 —
— — —	— — —	— — —	36 13 —	134 22 —	540 — —	351 12 —
— — —	— — —	— — —	— 22 —	17 22 —	111 28 —	109 20 —
— — —	— — —	— — —	3 17 —	57 10 —	142 12 —	72 7 —
— — —	— — —	— — —	30 17 —	302 15 —	674 13 —	229 16 —
— — —	— — —	— — —	— 8 —	14 3 —	174 13 —	93 11 —
— — —	— — —	— — —	37 13 —	411 12 —	1,013 6 —	446 24 —
— — —	— — —	— — —	5 6 —	78 10 —	334 17 —	180 1 —
— — —	— — —	— — —	— 4 —	48 15 —	275 2 —	202 5 —
— — —	— — —	— — —	3 18 —	118 8 —	397 6 —	106 3 —
— — —	26 24 —	— — —	30 6 —	250 18 —	1,765 7 6	189 23 —
— — —	— — —	— — —	— 4 —	44 25 —	235 5 —	50 12 6
— — —	— — —	— — —	12 18 —	306 19 —	1,066 28 —	132 15 —
47 21 —	45 19 —	4 24 —	281 2 6	2,098 1 11	7,385 25 5	6,620 20 —
— — —	— — —	— — —	50 — —	1,071 8 6	2,369 21 —	2,865 8 —
— — —	— — —	— — —	1 19 —	161 7 —	601 22 —	1,382 27 6
— — —	— — —	— — —	31 25 —	299 24 —	937 15 —	2,238 23 —
— — —	7 2 —	— — —	74 6 —	418 7 —	676 17 —	1,188 20 6
— — —	— — —	— — —	153 26 —	1,161 4 —	2,703 — 6	4,415 20 6
— — —	— — —	— — —	7 12 —	135 — —	1,121 25 —	1,354 5 —
444 4 4	598 11 10	252 10 10	503 25 6	6,483 4 3	13,422 20 11	6,579 7 6
— — —	— — —	— — —	125 23 —	892 25 5	2,418 5 6	1,254 5 —
— — —	— — —	— — —	15 23 —	173 12 6	815 — —	917 2 6
— — —	— — —	— — —	62 23 —	846 7 6	3,116 4 6	2,087 12 6
— — —	— — —	— — —	2 26 —	39 7 —	405 25 —	527 6 —
— — —	— — —	— — —	23 15 —	183 1 —	1,064 18 —	1,778 15 —
— — —	— — —	— — —	4 1 —	41 4 —	321 22 —	528 19 —
322 — 1	3,052 9 8	1,479 11 3	264 29 5	4,467 26 10	13,456 29 11	6,247 — —
— — —	— — —	— — —	3 12 —	87 12 —	158 23 —	833 25 —
— — —	— — —	— — —	52 6 —	581 22 —	1,661 22 6	2,296 22 —
4,366 14 11	13,219 — 8	5,131 12 —	3,983 8 9	22,564 19 1	36,715 6 —	18,924 3 6
— — —	— — —	— — —	76 24 —	501 — 6	1,668 4 6	821 6 —
— — —	12 — —	3 19 —	81 24 6	245 3 6	1,168 17 6	209 14 6
6 12 —	56 14 —	— — —	57 7 6	683 4 6	2,215 1 6	776 27 —
1 28 —	3 6 —	32 26 —	15 27 6	343 18 6	2,009 8 —	845 7 —
3,166 9 5	15,571 5 4	6,334 12 7	3,338 18 6	22,561 23 2	25,978 28 2	10,393 23 6
— — —	— — —	— — —	86 10 —	1,149 24 —	2,297 25 —	14 4 —
— — —	— — —	— — —	50 23 6	538 21 6	1,913 21 6	7 1 —
— — —	— — —	— — —	5 26 —	83 21 —	977 14 —	13 6 —
5 17 —	63 3 —	13 24 —	190 21 —	2,406 3 6	8,087 9 —	2,767 16 6
— — —	— — —	— — —	58 17 6	341 20 —	1,351 11 6	793 16 6
— — —	— — —	— — —	71 20 —	1,259 24 —	3,624 20 6	2,779 29 6
— — —	— — —	— — —	21 5 —	251 27 —	2,049 26 —	1,196 29 6
43 16 —	368 23 —	276 19 —	63 20 6	1,519 25 6	6,441 20 6	2,469 — 6
41 — —	888 24 1	736 13 5	210 14 6	3,698 20 9	7,617 23 3	2,827 18 6
3 2 —	138 5 —	222 21 —	169 23 —	2,179 18 —	9,744 27 6	4,102 25 —
— — —	— — —	— — —	21 26 6	382 21 —	1,582 3 6	606 9 6
— — —	— — —	— — —	14 7 —	268 8 6	1,179 11 6	294 13 —
— — —	— — —	— — —	41 18 —	891 29 6	3,886 10 6	1,455 20 —
7 7 —	31 18 1	15 18 —	97 3 —	1,648 25 6	3,849 15 —	1,715 7 —
— — —	— — —	— — —	13 12 —	234 16 6	934 10 6	354 18 6
— — —	— — —	— — —	43 1 —	920 1 6	4,438 22 6	1,838 18 —
— — —	— — —	— — —	7 1 —	186 25 6	782 5 6	258 15 6
— — —	— — —	— — —	194 21 6	2,032 28 —	4,977 25 —	1,520 3 6
— — —	— — —	— — —	100 17 —	1,648 25 6	2,497 6 —	1,062 6 —
— — —	— — —	— — —	27 23 —	88 23 —	749 26 —	306 17 —
— — —	— — —	— — —	53 21 6	638 4 —	2,516 23 —	1,431 10 —
13,448 9 4	52,652 12 9	23,494 4 11	14,613 14 10	121,610 13 2	284,436 25 11	161,379 28 —

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Ertrag der Personen-Beförderung / Neben-Erträge

gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse Thlr.	Sg.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sg.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sg.	Pf.	Militairs auf Requisitions-Schein Thlr.	Sg.	Pf.	Summa Thlr.	Sg.	Pf.	Gepäck: Gewicht volles Ctr.	Gewicht Uebergewicht Ctr.	Ertrag Thlr.	Sg.	Pf.
2,384	—	—	13,468	15	8	21,721	1	6	334	19	—	127,029	19	1	14,471.3	5,776.2	3,862	23	11
18	2	—	178	12	—	250	29	—	—	—	—	1,616	22	—	—	—	—	—	—
23	13	—	508	21	—	2,995	21	—	14	2	—	7,528	24	—	111.0	24.8	7	26	—
74	6	—	1,426	26	—	5,788	12	—	14	26	—	13,272	13	—	488.4	175.0	52	28	6
30	26	—	77	20	—	387	16	—	—	—	—	3,419	28	—	—	—	—	—	—
230	4	—	1,934	25	—	8,369	—	—	104	9	—	26,901	2	2	1,875.2	1,037.0	372	21	—
52	9	—	1,432	9	—	6,633	29	—	139	11	—	17,303	26	2	1,322.4	664.4	196	19	6
68	26	—	704	14	—	4,183	10	—	84	24	—	9,649	2	—	616.8	269.0	87	1	—
56	21	—	1,735	28	—	9,111	11	—	123	28	—	20,636	9	6	2,154.4	787.2	198	16	—
20	4	—	1,590	6	—	6,149	3	—	56	22	—	13,909	19	—	1,691.5	382.0	90	—	6
350	—	—	5,183	2	8	7,263	7	—	67	19	8	24,414	27	5	3,634.4	1,025.3	483	25	2
1,075	26	—	17,481	28	—	32,611	1	—	379	14	6	96,620	4	2	8,969.8	3,938.2	1,177	14	9
17	3	—	106	15	—	451	24	—	5	19	—	1,089	24	—	66.1	35.3	9	27	—
—	23	—	60	2	—	160	15	—	—	—	—	477	27	—	9.1	3.2	2	2	—
16	8	—	160	15	—	791	25	—	10	3	—	2,031	8	—	107.4	55.8	16	—	6
—	21	—	30	23	—	208	14	—	2	8	—	472	8	—	18.2	8.4	3	7	6
—	18	—	90	17	—	348	6	—	1	25	—	716	22	—	16.5	7.1	2	26	—
28	11	—	481	20	—	1,036	5	—	107	13	—	2,890	20	—	290.4	133.1	36	28	—
—	21	—	27	21	—	178	10	—	1	22	—	490	18	—	8.5	4.5	1	12	6
136	15	—	635	4	—	1,430	12	—	256	—	—	4,366	26	—	405.7	185.3	45	26	—
—	12	—	130	28	—	632	10	—	6	8	—	1,368	2	—	45.2	19.3	4	15	—
—	—	—	76	18	—	533	11	—	3	1	—	1,138	24	—	40.8	17.8	4	15	—
13	17	—	139	22	—	464	19	—	2	14	—	1,157	17	—	51.5	24.8	8	3	6
17	17	—	307	12	—	2,115	15	—	15	15	—	5,788	15	6	325.5	549.4	184	27	—
2	—	—	75	—	—	268	14	—	—	—	—	661	—	6	11.5	3.8	1	—	—
42	9	—	464	5	—	1,109	22	—	9	27	—	3,138	18	—	445.8	246.8	71	28	—
696	8	—	5,013	2	4	15,004	9	—	69	4	—	37,272	17	4	3,051.8	1,440.0	327	8	7
135	14	—	1,856	—	—	3,942	23	—	45	20	—	12,326	4	6	1,380.8	571.7	138	10	3
3	2	—	190	—	—	1,434	9	—	7	23	—	3,762	18	6	352.8	275.4	66	23	—
15	27	—	603	16	—	2,187	21	—	6	3	—	6,321	4	—	394.8	187.8	39	5	3
15	21	—	544	12	—	804	1	—	3	14	—	3,597	15	—	375.7	163.8	48	29	6
26	27	—	741	23	—	1,846	24	6	1	10	—	10,749	15	6	1,010.0	708.8	229	12	—
15	8	—	335	3	—	4,578	1	—	7	19	—	7,564	13	—	246.7	137.5	20	9	—
790	24	—	11,028	27	—	21,835	4	—	159	20	—	61,104	10	2	10,047.0	5,159.4	2,163	8	10
215	14	—	1,278	28	—	3,718	—	—	12	18	8	9,915	26	7	577.4	235.4	56	22	—
—	17	—	148	27	—	1,701	11	—	13	2	—	3,782	4	—	121.2	54.8	13	7	—
17	21	—	325	17	—	5,044	3	—	56	14	6	10,156	13	—	597.2	290.0	87	8	—
1	15	—	76	13	—	592	8	—	—	—	—	1,645	10	—	—	—	—	—	—
6	7	—	149	1	—	1,787	6	—	17	3	—	5,009	6	—	168.0	52.5	12	9	6
3	1	—	31	1	—	331	18	—	—	—	—	1,291	6	—	—	—	—	—	—
735	29	—	10,600	25	—	21,146	18	—	882	—	—	61,855	28	9	4,898.8	2,422.8	640	14	11
2	—	—	94	5	—	295	6	—	—	—	—	1,473	23	—	—	—	—	—	—
169	26	—	1,737	18	—	4,795	4	—	71	4	—	11,866	4	6	1,954.4	610.5	69	—	3
4,921	9	—	37,473	16	—	43,879	8	—	3,008	20	—	193,266	29	11	22,015.4	9,055.4	3,962	—	5
149	23	—	723	29	—	2,878	17	—	34	9	—	6,870	23	—	310.4	136.4	31	26	—
19	12	—	550	24	—	3,097	20	—	21	21	—	5,544	6	—	308.9	200.9	54	9	6
101	5	—	1,861	16	—	4,453	8	—	37	4	—	10,398	9	6	649.4	264.8	56	15	—
22	10	—	702	20	—	5,098	6	—	33	23	—	9,199	—	—	496.7	424.7	52	29	—
3,878	—	—	22,099	25	6	18,835	8	—	3,086	16	—	140,234	9	2	13,158.5	4,845.8	3,421	15	5
87	—	—	1,661	—	—	3,973	11	—	185	1	—	9,454	15	—	615.8	305.4	50	28	—
87	9	—	1,757	12	—	7,998	3	—	44	2	—	12,381	9	6	676.2	460.7	74	26	—
8	7	—	186	14	—	446	—	—	3	15	—	1,724	13	—	57.8	36.1	4	27	—
343	27	—	3,751	25	—	6,779	9	—	212	23	—	25,583	27	—	1,857.8	938.5	223	2	6
91	25	—	509	27	—	3,141	11	6	9	1	—	8,391	10	—	817.5	238.7	55	16	—
107	9	—	2,357	15	—	5,842	2	—	63	24	—	16,106	24	—	1,509.1	953.8	219	10	6
23	7	—	756	23	—	4,552	5	—	6	18	—	8,966	24	6	515.1	343.0	88	14	—
180	26	—	4,691	9	—	16,263	28	—	102	16	—	32,540	24	—	1,725.7	867.4	198	14	4
840	2	—	12,288	16	—	25,009	9	—	253	5	—	50,668	29	5	4,213.0	2,128.2	735	2	11
324	28	—	4,379	—	—	13,080	28	—	228	4	—	34,558	23	6	1,336.0	630.8	132	17	6
17	25	—	440	28	—	2,262	24	—	18	17	—	5,333	4	6	133.4	44.8	13	3	—
13	8	6	480	5	—	1,336	28	—	11	26	—	3,718	7	6	190.5	65.6	16	28	—
63	10	—	1,513	1	—	6,308	25	—	34	2	—	14,174	5	—	679.4	323.4	85	17	—
249	27	—	4,056	23	—	7,194	24	—	49	18	—	18,615	29	7	1,894.8	1,109.8	426	—	8
7	18	—	328	14	—	1,173	28	6	4	20	—	3,051	15	—	79.8	37.5	8	28	6
58	2	—	2,813	18	—	9,258	16	—	47	17	—	19,392	3	—	656.2	338.8	62	29	—
20	5	—	361	2	—	983	11	—	9	28	—	2,609	3	6	97.7	24.7	8	21	6
200	12	—	3,458	22	—	5,755	13	—	229	26	—	18,870	1	—	1,593.4	740.0	204	29	—
207	7	—	1,793	17	—	3,730	23	—	25	26	—	10,462	11	6	835.8	339.2	86	6	6
14	18	—	215	18	—	1,565	18	—	—	—	—	2,969	18	—	109.8	84.8	12	2	—
50	12	—	1,320	29	—	4,509	7	—	35	26	—	10,545	12	6	766.7	378.2	32	12	—
19,595	8	6	197,971	8	2	410,338	22	—	10,865	22	4	1,300,415	14	11	119,647.8	53,490.0	21,194	17	2

Equipagen Anzahl	Ertrag Thlr.	Sg.	Pf.	Pferde (Luxus) Anzahl	Ertrag Thlr.	Sg.	Pf.	Hunde Anzahl	Ertrag Thlr.	Sg.	Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr.	Sg.	Pf.	Sonstige diverse Einnahmen im Personen-Verkehr als für geschlossene Extrazüge ꝛc. Thlr.	Sg.	Pf.	Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr Thlr.	Sg.	Pf.
59	912	4	5	18	184	12	6	1,851	277	—	7	5,236	11	5	—	—	—	132,266	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,616	22	—
—	—	—	—	—	—	—	—	123	10	1	—	17	27	—	—	—	—	7,546	21	—
1	2	—	—	—	—	—	—	326	21	8	—	76	6	6	—	—	—	13,348	19	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,419	28	—
1	5	29	—	—	—	—	—	466	68	26	—	447	16	—	—	—	—	27,348	18	2
—	—	—	—	—	—	—	—	253	38	2	—	234	21	6	—	—	—	17,536	17	8
1	15	27	—	—	—	—	—	126	13	2	—	116	—	—	—	—	—	9,765	2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	196	20	16	—	319	2	—	—	—	—	20,855	11	6
—	—	—	—	—	—	—	—	99	6	20	—	96	20	6	—	—	—	14,006	9	6
—	—	—	—	—	—	—	—	120	9	14	—	493	9	2	—	—	—	24,908	6	7
1	20	1	—	—	—	—	—	441	49	9	—	1,346	24	9	820	—	—	98,096	28	11
—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	20	—	10	17	—	—	—	—	1,109	11	—
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	11	—	2	13	—	—	—	—	480	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	38	4	2	—	20	2	6	—	—	—	2,051	10	6
—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	18	—	3	25	6	—	—	—	476	3	6
—	—	—	—	—	—	—	—	24	1	26	—	4	22	—	—	—	—	721	14	—
—	—	—	—	—	—	—	—	25	2	12	—	39	10	—	—	—	—	3,930	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	26	2	—	—	3	12	6	—	—	—	494	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	29	2	24	—	48	20	—	2	20	—	4,418	6	—
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	8	—	4	21	—	2	—	—	1,374	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	11	—	4	26	—	—	—	—	1,143	20	—
—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	21	—	8	24	6	—	—	—	1,166	11	6
—	—	—	—	—	—	—	—	36	3	—	—	187	27	—	—	—	—	5,976	12	6
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	1	—	—	—	—	662	1	6
—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	27	—	73	25	—	—	—	—	3,211	13	—
—	—	—	—	—	—	—	—	167	16	11	—	343	14	7	50	10	—	37,606	11	11
—	—	—	—	—	—	—	—	103	6	15	—	144	25	3	—	—	—	12,470	29	9
—	—	—	—	—	—	—	—	28	3	23	—	69	16	—	—	—	—	3,852	4	6
1	11	1	—	—	—	—	—	43	4	13	—	54	19	3	—	—	—	6,375	23	3
—	—	—	—	—	—	—	—	177	17	10	—	66	9	6	—	—	—	3,503	24	6
—	—	—	—	—	—	—	—	112	12	8	—	241	20	—	—	—	—	10,991	5	6
—	—	—	—	—	—	—	—	226	13	23	—	34	2	—	—	—	—	7,588	15	—
—	—	—	—	—	—	—	—	404	39	12	—	2,302	20	10	35	—	—	63,342	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	115	6	28	—	63	20	—	—	—	—	9,979	16	7
—	—	—	—	—	—	—	—	203	9	20	—	22	27	—	—	—	—	3,805	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	198	22	18	—	109	26	—	—	—	—	10,266	9	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,645	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	93	8	4	—	20	13	6	—	—	—	5,029	19	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,291	6	—
11	77	2	—	5	24	—	—	654	78	15	—	800	1	11	77	21	—	62,733	21	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,473	23	—
—	—	—	—	—	—	—	—	211	15	14	—	84	14	9	30	—	—	11,480	19	3
6	52	12	—	19	68	5	—	1,301	169	21	—	4,272	8	5	489	1	—	198,028	9	4
—	—	—	—	—	—	—	—	201	14	17	—	46	13	—	—	—	—	6,917	6	—
—	—	—	—	—	—	—	—	152	15	1	—	49	10	6	—	—	—	5,598	16	6
—	—	—	—	1	2	16	—	103	8	5	—	67	4	—	—	—	—	10,465	13	6
—	—	—	—	—	—	—	—	267	22	29	—	75	28	—	—	—	—	9,274	28	—
6	64	16	—	15	57	29	—	369	81	29	—	3,625	29	5	105	21	—	143,965	29	7
—	—	—	—	—	—	—	—	168	10	22	—	61	14	—	—	—	—	9,515	29	—
—	—	—	—	—	—	—	—	356	23	24	—	98	20	—	38	—	—	12,517	29	6
—	—	—	—	—	—	—	—	141	5	17	—	10	14	—	—	—	—	1,734	27	—
2	12	—	—	—	—	—	—	190	16	14	—	351	16	6	11	29	—	25,787	12	6
—	—	—	—	—	—	—	—	197	13	26	—	69	12	—	—	—	—	5,860	22	—
—	—	—	—	—	—	—	—	422	42	14	—	361	24	6	—	—	—	16,368	18	6
—	—	—	—	—	—	—	—	405	27	28	—	116	12	—	—	—	—	9,103	6	6
—	—	—	—	—	—	—	—	754	47	9	—	245	23	4	47	—	—	33,833	17	4
—	—	—	—	—	—	—	—	679	66	9	—	801	11	11	—	—	—	51,470	11	4
—	—	—	—	—	—	—	—	269	31	26	—	164	13	6	693	18	—	35,416	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	36	4	4	—	16	7	—	—	—	—	5,349	11	6
—	—	—	—	—	—	—	—	24	2	5	—	19	1	—	—	—	—	3,737	8	6
—	—	—	—	—	—	—	—	175	20	4	—	105	21	—	—	—	—	14,279	26	—
—	—	—	—	—	—	—	—	81	9	6	—	435	6	8	—	—	—	19,051	6	3
—	—	—	—	—	—	—	—	30	2	17	—	11	15	6	—	—	—	3,063	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	162	15	26	—	76	27	—	6	—	—	19,475	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	19	1	29	—	10	20	6	—	—	—	2,619	24	—
—	—	—	—	—	—	—	—	94	11	7	—	216	6	—	—	—	—	18,586	7	—
—	—	—	—	—	—	—	—	156	13	18	—	99	24	6	—	—	—	10,562	6	—
—	—	—	—	—	—	—	—	47	3	20	—	15	22	—	—	—	—	2,984	30	—
—	—	—	—	—	—	—	—	173	13	19	—	106	1	—	—	—	—	10,651	12	6
89	1,173	2	5	58	337	2	6	13,958	1,483	11	7	24,188	3	8	2,409	—	—	1,336,012	18	7

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Station.	Anzahl der beförderten Personen: gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen, I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen, I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc., I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militairs auf Requisitions-Scheinen	Summe.
Transport	4,885	25,644	30,512	16,157	230,199	1,127,544	1,198,089	38,905	612,469	2,393,037	76,818	5,647,189
Aplerbeck	—	—	—	31	455	2,565	2,925	14	656	1,542	—	8,188
Barmen	—	—	—	257	2,806	6,770	4,505	82	1,156	3,778	95	19,449
Elberfeld	1,345	12,095	8,691	3,261	32,123	141,750	89,668	11,354	130,760	345,312	5,672	722,831
Barmen	681	6,030	4,502	1,634	14,338	86,399	44,417	4,826	76,349	169,124	2,872	381,173
B. Mitterhausen	42	784	797	416	3,871	77,701	41,468	1,846	34,935	96,118	1,159	258,573
Neukirch	—	5	2	131	3,912	24,126	6,333	413	16,072	39,432	354	90,671
Lüttringhausen	—	—	—	44	1,685	10,515	4,616	120	4,954	29,540	216	51,590
Lennep	27	115	59	426	8,701	47,426	14,963	1,270	26,612	65,943	1,291	169,859
Remscheid	15	98	53	230	6,072	33,608	12,687	750	20,840	67,870	630	148,710
Schwelm	3	33	221	203	7,416	65,328	25,040	1,000	26,122	61,184	862	187,529
Milspe	—	—	—	77	3,834	14,667	4,297	194	8,852	47,448	196	78,463
Gevelsberg	—	—	—	58	2,167	13,407	5,451	72	6,598	37,020	290	65,063
Hagen	—	—	—	136	5,647	36,376	14,566	226	11,172	34,612	735	103,510
Hagen	289	4,077	9,087	824	22,074	129,465	85,919	2,216	70,650	158,356	5,747	519,303
Welkhoven	—	—	—	17	677	6,345	5,776	6	978	10,182	81	23,962
Schwerte	58	813	4,988	107	3,398	32,033	17,100	252	7,586	29,586	878	96,759
Langschede	1	34	187	13	658	4,747	1,990	18	874	4,096	5	12,621
Frederikenberg	11	326	1,590	15	780	6,919	2,411	96	1,260	9,096	185	23,199
Menden	11	325	1,244	28	1,316	6,733	715	48	2,322	10,552	160	23,358
Bickede	30	187	1,077	51	525	3,815	2,035	198	762	6,036	84	16,440
Rheim-Hüsten	37	438	2,546	73	1,662	6,439	3,735	76	2,550	14,318	165	31,437
Arnsberg	42	766	5,695	114	2,775	9,651	5,899	116	5,062	13,665	272	40,828
Oeventrop	—	—	—	1	217	4,372	2,461	10	326	4,296	19	11,862
Niedersmen	—	—	—	2	87	1,215	653	—	134	1,620	—	3,787
Meschede	40	599	3,545	82	1,149	6,855	6,039	94	2,173	13,134	1,116	34,366
Eversberg	—	—	—	3	178	1,602	2,082	2	202	920	—	5,989
Belmig-Nuttlar	6	209	1,807	38	485	4,101	6,126	28	626	10,628	—	24,252
Olsberg	33	368	3,725	30	410	2,905	6,059	20	552	4,266	95	17,551
Brilon	32	344	1,776	29	491	3,316	4,656	46	756	2,666	76	13,327
Messinghausen	—	—	—	—	55	991	2,674	—	50	1,168	—	4,938
Bredelar	—	—	—	65	378	3,163	6,000	56	332	4,724	—	14,708
Marsberg	75	537	2,200	73	864	4,993	11,597	82	1,580	7,767	650	30,090
Westheim	—	—	—	17	217	1,619	3,820	34	262	2,650	—	8,619
Scherfede	—	—	—	11	169	1,794	2,063	2	864	4,922	—	9,485
Warburg	80	928	3,971	67	1,429	10,438	15,994	92	2,489	12,440	2,039	49,867
Liebenau	—	—	—	3	113	1,317	4,296	4	208	3,062	173	9,093
Hümme	4	82	758	37	755	5,208	6,942	12	710	5,972	418	30,978
Trendelburg	—	2	76	2	203	3,127	4,382	2	400	6,686	244	15,084
Helmarshausen	—	8	37	16	215	1,805	2,362	12	310	3,074	104	8,043
Carlshafen	1	22	63	25	750	3,256	1,972	10	638	4,658	324	11,720
Helgoldsen	33	571	1,883	72	907	6,245	7,656	90	2,992	12,908	2,624	35,995
Borgentein	—	33	613	11	389	3,932	9,156	24	1,064	10,878	633	26,535
Mönchehof	—	—	—	11	207	2,742	12,145	4	568	5,486	358	21,491
Cassel	1,355	14,677	15,243	597	9,489	53,864	90,617	400	11,127	36,781	12,079	326,889
Wilhelmshöhe	32	280	199	96	1,922	5,762	5,518	4	314	1,368	920	16,305
Guntershausen	54	1,308	1,339	68	954	4,789	9,281	6	556	3,378	5,594	27,256
Kaufungen	—	—	—	2	167	1,817	13,218	—	262	3,878	209	19,552
Melsungen	5	353	471	22	628	4,889	36,925	50	1,678	9,966	517	45,402
Beisförth	—	—	—	1	109	1,579	14,216	—	252	3,906	245	20,302
Altmorschen	—	154	67	6	401	2,923	16,486	4	416	5,508	405	26,364
Rotenburg	9	436	748	39	1,662	6,133	30,348	14	2,660	11,080	1,821	43,575
Bebra	119	2,628	3,517	54	1,607	10,854	46,362	14	1,948	11,600	10,583	89,347
Hönbach	—	—	—	2	92	554	15,473	—	52	1,996	278	18,827
Gerstungen	—	—	—	18	332	2,386	12,378	—	300	5,464	10,447	29,010
Herbeck	—	—	1	77	2,999	17,163	7,264	172	7,304	30,904	151	64,035
Wetter	—	—	—	136	3,295	30,587	6,742	372	14,630	71,666	150	117,626
Witten	15	173	180	613	14,458	77,225	21,734	1,492	47,092	133,569	1,753	308,342
Annen	—	—	—	93	3,151	16,780	6,622	178	10,748	44,413	330	82,219
Barop	—	—	—	123	3,516	23,945	10,536	454	13,252	70,565	433	122,901
Dortmund	79	693	880	1,318	30,675	154,382	92,732	2,476	79,139	197,542	5,508	563,734
Hörde	4	21	64	137	6,437	38,963	19,423	216	9,666	33,520	566	108,997
Aplerbeck	—	6	4	44	1,365	18,030	9,038	120	7,810	23,370	249	64,569
Holzwickede	—	10	20	33	1,245	12,051	7,131	84	3,834	27,930	160	52,078
Unna	76	1,220	2,959	198	4,969	24,208	24,640	266	12,202	48,672	1,863	120,997
Barnen	2	22	303	4	197	1,918	1,975	10	944	14,746	144	20,265
Hamm	88	1,543	3,082	273	4,538	17,108	13,533	253	5,352	16,958	3,053	66,734
Werl	—	—	—	72	1,631	9,958	13,488	58	2,790	30,890	622	42,479
Soest	49	781	1,019	166	3,207	19,895	26,311	92	5,198	23,904	4,899	94,901
Werden	—	—	—	62	2,229	17,658	11,735	160	10,334	65,114	370	107,648
Latus	9,664	81,148	119,202	29,031	508,470	2,532,655	2,279,419	71,615	1,341,210	4,453,742	171,555	11,091,211

Ertrag der Personen-Beförderung: gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- und Schnellzügen, I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen, I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.
13,448	9	4	52,652	12	9	33,494	4	11	14,612	14	10	121,610	13	2	284,436	23	11	161,379	28	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	7	—	84	9	6	314	21	—	177	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	17	—	387	25	—	713	4	—	395	29	—
3,360	5	7	15,721	5	2	6,504	12	10	2,851	20	7	24,388	15	—	43,213	23	4	15,534	6	2
1,232	8	8	7,743	—	4	3,081	8	3	1,333	24	3	10,171	12	8	18,050	10	8	6,356	25	—
101	12	—	583	11	—	381	27	3	224	16	6	3,131	23	6	12,268	25	6	5,261	10	—
—	—	—	9	18	—	7	10	—	62	22	6	1,042	22	6	3,065	13	6	583	2	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	5	6	474	15	—	1,505	5	—	393	9	—
98	14	1	297	4	6	131	14	—	476	14	—	4,685	4	6	9,142	—	—	1,279	3	6
58	25	—	337	15	7	157	6	6	276	—	—	3,108	14	7	6,055	27	—	1,474	28	—
2	25	—	101	8	—	101	21	—	189	7	10	2,008	18	10	5,309	5	—	2,186	11	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	3	—	998	8	6	2,626	—	6	824	8	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	27	—	802	21	—	2,346	8	—	833	6	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	83	13	6	1,687	12	—	5,220	2	—	1,735	15	6
710	8	—	6,863	25	4	8,853	20	5	1,014	14	3	13,746	3	2	44,431	22	2	44,512	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	8	—	210	19	—	1,094	26	—	536	8	6
125	3	9	852	10	7	3,820	20	11	144	27	—	2,473	10	6	8,112	20	5	7,385	7	6
—	10	—	14	20	—	56	5	—	6	15	—	363	16	—	1,323	29	—	438	11	6
20	4	—	203	22	—	569	19	—	10	8	—	263	9	6	1,274	18	—	434	20	—
30	22	—	436	1	—	873	20	6	35	22	—	1,035	22	4	2,278	20	5	347	16	—
33	5	—	144	8	—	561	1	—	70	27	—	352	20	—	1,397	12	6	674	2	—
86	25	—	423	—	—	1,107	21	—	148	18	—	923	7	6	2,807	13	6	892	20	6
86	22	—	1,196	1	3	1,037	15	8	265	13	—	3,634	29	6	4,448	—	11	1,758	10	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	214	26	—	1,063	19	—	492	22	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	46	27	6	270	29	6	185	24	6
93	21	—	738	20	—	1,846	5	—	93	19	—	1,120	20	—	2,853	8	—	1,485	24	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24	—	62	3	—	322	26	—	228	29	—
12	6	—	211	3	—	899	4	—	62	28	—	836	2	—	2,712	29	—	2,050	19	—
96	5	—	374	26	—	2,671	4	—	24	22	—	359	6	—	1,820	8	—	3,788	23	—
82	28	—	431	23	—	1,562	5	—	52	26	—	629	20	—	1,738	11	—	3,307	14	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	5	6	474	15	—	1,505	5	—	393	9	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	476	14	—	4,685	4	6	9,142	—	—	1,279	3	6
269	26	—	1,012	29	—	2,621	28	—	276	—	—	3,108	14	7	6,055	27	—	1,474	28	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	189	7	10	2,008	18	10	5,309	5	—	2,186	11	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	47	3	—	998	8	6	2,626	—	6	824	8	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	27	—	802	21	—	2,346	8	—	833	6	6
220	28	—	1,568	—	4	3,676	1	—	83	13	6	1,687	12	—	5,220	2	—	1,735	15	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,014	14	3	13,746	3	2	44,431	22	2	44,512	10	—
19	17	—	81	27	—	351	16	—	7	8	—	210	19	—	1,094	26	—	536	8	6
—	—	—	1	18	—	22	8	—	144	27	—	2,473	10	6	8,112	20	5	7,385	7	6
—	—	—	4	18	—	17	27	—	6	15	—	363	16	—	1,323	29	—	438	11	6
1	13	—	27	18	—	41	27	—	10	8	—	263	9	6	1,274	18	—	434	20	—
40	19	—	406	25	—	702	14	—	35	22	—	1,035	22	4	2,278	20	5	347	16	—
—	—	—	12	7	—	77	14	—	70	27	—	352	20	—	1,397	12	6	674	2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	6	144	16	—	733	4	—	393	9	—
4,478	4	8	28,707	1	4	18,796	15	8	1,187	29	6	13,265	27	2	22,094	18	7	8,181	3	6
68	10	—	334	8	—	62	19	—	57	10	—	689	17	—	951	23	—	883	19	6
95	—	2	1,260	20	11	668	9	—	60	13	6	716	17	10	1,803	20	2	1,787	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	—	48	—	—	344	23	6	1,310	28	—
3	24	—	226	10	—	201	21	—	16	21	—	330	5	—	1,381	2	—	3,178	23	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	47	22	—	353	6	6	1,291	22	—
—	—	—	82	17	—	21	16	—	4	24	—	199	7	—	786	12	6	2,843	22	—
5	16	—	260	20	—	205	25	6	40	9	—	490	6	—	1,396	24	6	2,753	22	6
124	13	—	1,944	21	2	2,725	28	—	44	17	—	942	28	—	3,599	3	—	12,745	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	—	42	15	—	313	10	6	4,170	4	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	9	—	277	21	—	1,250	10	—	4,532	16	—
—	—	—	—	—	—	3	9	—	46	14	—	670	22	6	2,787	5	6	644	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	28	6	1,346	17	—	3,709	10	8	733	4	—
91	7	4	546	17	2	404	1	10	168	12	—	7,093	28	10	20,269	21	4	5,105	13	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	11	6	886	20	6	2,639	7	6	1,043	15	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	56	27	6	911	16	—	3,080	16	6	1,891	1	6
284	22	4	1,974	7	2	1,404	2	10	1,224	24	—	17,522	28	1	41,911	23	9	16,537	16	—
19	11	—	67	29	—	98	19	—	69	18	—	1,770	25	6	6,558	17	—	2,469	5	6
—	—	—	27	12	—	8	2	—	21	23	—	565	24	—	2,671	15	—	925	21	—
—	—	—	44	20	—	62	—	—	25	3	—	469	19	—	2,628	23	—	797	12	6
151	28	—	1,274	14	—	1,311	19	7	180	19	6	2,928	8	—	9,803	27	—	4,235	13	6
1	12	—	9	26	—	53	19	—	1	2	—	85	10	—	386	20	6	208	22	6
157	10	—	2,373	8	—	2,801	2	—	434	1	—	5,444	21	6	11,260	10	6	4,493	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	94	19	6	1,018	25	6	3,740	28	6	2,379	8	6
154	26	—	1,444	25	—	1,013	26	—	352	21	6	4,054	11	6	13,862	29	6	15,877	7	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	23	6	665	13	6	3,165	—	6	1,506	13	6
25,497	6	11	133,100	13	7	94,909	13	6	27,450	25	9	388,090	11	2	855,118	22	10	429,786	21	2

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Ertrag der Personen-Beförderung															Neben-				
gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.									Militairs auf Requisitions-Schein.			Summa.			Gepäck.				
I.			II. Klasse			III.									Gewicht volles Ctr.	Gewicht Uebergewicht Ctr.	Ertrag		
Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.			Thlr.	Sg.	Pf.
19,595	3	6	197,971	8	2	410,328	22	—	10,895	22	4	1,309,415	14	11	119,647.8	58,498.9	21,194	17	2
3	21	—	104	10	—	225	8	—	—	—	—	912	22	6	37.2	24.3	4	28	6
7	15	—	252	20	—	571	—	—	3	5	—	2,366	25	—	54.4	23.4	4	23	—
7,515	—	—	55,802	17	6	63,098	6	6	985	7	—	238,975	2	8	30,770.2	13,089.7	6,335	18	1
3,392	15	3	29,339	4	—	28,680	26	6	451	29	—	110,431	11	6	13,198.4	6,602.9	2,720	11	4
790	7	—	9,003	15	—	16,667	24	—	225	25	—	48,641	14	8	3,612.4	2,045.9	447	16	6
111	2	—	2,822	15	—	4,650	26	—	51	11	—	12,416	21	—	1,023.1	550.9	110	16	6
43	8	—	1,041	8	—	4,034	19	6	34	15	—	7,547	28	—	1,076.1	915.4	175	—	6
629	25	—	7,067	5	—	12,936	1	6	250	22	—	36,568	15	1	4,200.1	2,037.9	521	1	10
451	25	—	8,164	22	—	14,479	15	—	145	12	—	34,770	10	8	4,396.4	1,710.9	590	12	6
397	7	—	5,676	16	—	9,584	8	—	143	13	—	29,500	18	3	3,887.1	2,609.8	448	—	10
100	27	—	2,234	20	—	6,786	16	—	50	9	—	13,445	2	—	577.1	249.8	56	—	—
33	12	—	1,515	22	—	4,816	12	—	80	26	—	10,469	14	6	605.7	298.3	62	26	6
143	9	—	2,986	2	—	6,625	23	—	100	2	—	18,587	19	—	1,470.8	625.8	148	28	6
1,560	29	—	30,331	21	—	46,770	6	—	1,447	20	—	196,812	29	4	15,445.8	5,577.8	2,036	12	—
3	15	—	212	22	—	1,486	15	—	19	1	—	3,570	26	6	212.1	106.8	31	18	6
199	22	—	3,541	16	1	7,923	23	—	246	23	—	34,824	2	9	2,605.8	946.9	336	18	1
6	22	—	261	12	—	776	2	—	1	25	—	3,179	17	6	255.1	112.3	23	8	—
25	8	—	547	24	—	1,595	17	—	20	5	—	4,965	9	6	325.9	146.9	39	4	—
42	27	—	1,049	23	—	2,436	19	—	5	16	—	8,373	4	3	1,007.8	386.1	156	10	2
141	28	—	397	18	—	1,408	15	—	21	—	—	5,301	18	6	358.4	124.8	47	26	—
48	8	—	964	9	—	3,103	6	—	30	12	—	10,545	18	6	1,096.7	405.9	202	16	—
95	24	—	2,975	21	—	3,620	22	—	56	5	—	19,806	4	10	3,304.1	652.3	343	3	7
2	10	—	131	27	—	777	6	—	1	8	—	2,675	28	—	120.1	33.1	15	13	—
—	—	—	26	23	—	279	—	—	—	—	—	770	18	6	17.6	2.6	—	18	—
85	3	—	968	28	—	3,129	20	—	177	—	—	12,592	24	6	1,391.8	344.9	182	11	6
—	2	—	35	28	—	273	12	—	—	—	—	925	9	—	32.9	9.9	5	22	—
25	7	—	306	12	—	1,882	1	—	—	—	—	8,498	15	—	502.7	152.8	70	15	—
19	5	—	246	12	—	1,198	20	—	20	2	—	10,622	15	—	594.7	176.8	104	5	—
61	15	—	359	29	—	1,115	28	—	23	20	—	9,266	9	—	703.8	220.9	126	6	—
—	—	—	26	20	—	269	20	—	—	—	—	1,849	4	—	31.4	12.1	8	16	—
31	27	—	168	27	—	951	13	—	—	—	—	4,211	13	—	132.0	41.4	16	—	—
105	15	—	808	16	—	2,401	4	—	205	25	—	15,246	13	—	1,149.8	321.4	188	6	—
22	6	—	99	24	—	469	13	—	—	—	—	2,897	17	—	157.8	49.4	31	28	—
—	14	—	138	24	—	674	18	—	—	—	—	2,164	5	—	121.2	31.0	12	15	6
84	7	—	1,542	14	—	4,288	8	—	540	1	—	28,458	11	10	2,827.4	690.9	331	24	5
3	14	—	80	2	6	544	20	—	22	—	—	1,685	19	6	104.2	22.4	7	18	6
6	22	—	205	18	—	956	12	—	26	25	—	3,991	17	6	550.2	165.1	38	1	6
1	13	—	124	24	—	1,092	20	—	25	7	—	2,387	16	—	222.0	57.8	13	7	—
7	—	—	130	21	—	697	11	—	15	20	—	1,964	4	6	210.8	67.0	21	—	—
8	12	—	329	15	—	1,230	1	—	30	7	—	3,800	1	—	783.5	278.5	106	28	3
48	—	—	990	9	6	2,494	11	—	335	1	—	8,294	23	—	1,105.8	268.0	84	3	8
9	14	—	276	14	6	1,735	2	—	44	29	—	4,210	18	—	326.8	92.4	19	16	—
1	2	—	90	13	6	612	24	—	19	8	—	2,325	2	—	80.5	13.9	3	2	—
394	7	4	6,977	9	4	11,679	7	—	3,021	7	—	158,751	15	1	18,009.8	5,206.7	3,931	26	1
—	18	—	138	10	6	803	16	—	84	15	—	8,574	9	—	357.8	53.1	27	7	10
6	6	—	197	2	—	707	21	8	288	28	5	7,218	10	3	1,139.8	277.4	117	7	2
—	—	—	60	18	—	586	17	—	20	15	—	2,372	26	6	105.8	62.9	8	1	—
22	15	—	613	13	6	2,150	3	—	58	2	—	8,141	13	6	886.8	236.1	63	5	11
—	—	—	98	6	—	732	8	—	33	16	—	2,656	16	6	160.4	58.2	20	18	—
2	4	—	181	15	—	1,110	14	—	50	25	—	5,253	7	6	480.4	101.9	27	15	6
11	18	—	779	21	—	2,244	20	—	185	27	—	8,384	29	6	1,120.5	348.0	80	13	5
13	12	—	704	10	—	2,751	17	—	1,160	13	6	26,806	16	8	3,574.5	795.2	300	20	6
—	—	—	15	22	6	372	21	—	30	1	—	4,946	16	6	107.7	42.7	8	12	—
—	—	—	151	28	—	1,231	17	—	344	1	—	7,619	11	—	600.8	150.8	69	9	3
41	29	—	1,466	11	—	3,881	25	—	39	11	—	9,761	8	6	988.8	426.3	88	8	6
173	14	—	3,361	20	—	8,363	6	—	38	12	—	17,806	22	3	1,125.7	483.8	89	23	6
766	3	—	10,675	8	—	34,849	24	—	282	11	—	75,673	27	6	8,081.4	4,223.8	1,075	—	6
48	22	—	1,973	10	—	4,559	24	—	48	22	—	11,246	12	6	837.4	346.8	78	9	—
114	1	—	2,123	21	—	6,164	26	—	85	4	—	14,227	17	6	930.8	205.1	76	13	—
1,436	4	—	27,216	8	—	40,863	—	—	1,040	17	—	151,426	—	3	18,929.8	8,915.7	2,439	8	9
74	16	6	1,951	22	—	6,134	13	—	98	15	—	16,260	1	6	2,997.8	1,548.8	344	—	9
43	9	—	1,457	27	—	4,068	19	—	30	20	—	9,847	22	—	629.8	232.2	49	4	3
38	10	—	593	28	—	3,274	1	—	46	1	—	8,087	27	6	419.8	133.1	33	11	—
171	4	—	5,240	13	—	10,467	4	—	245	18	—	35,993	18	7	4,877.5	1,931.4	519	17	3
6	20	—	188	3	—	1,694	28	—	33	—	—	2,781	20	—	134.7	74.2	17	2	—
212	8	6	3,711	10	—	6,455	—	—	967	21	—	37,720	21	6	4,552.8	1,243.8	673	9	—
28	22	—	1,050	26	—	4,947	19	—	120	11	—	13,381	10	—	1,930.3	805.1	241	26	3
119	19	—	4,103	8	—	9,561	25	—	1,409	27	—	52,012	15	—	4,466.0	1,517.8	746	26	—
36	10	6	1,723	5	—	6,082	20	—	56	28	—	13,884	27	6	549.8	195.0	36	7	—
39,035	20	7	458,159	15	7	845,009	23	3	26,605	18	8	2,998,914	15	7	299,896.4	126,394.1	48,198	23	4

Erträge.															Sonstige diverse Einnahmen im Personen-Verkehr als für geschlossene Extrazüge ꝛc.			Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehre		
Equipagen.				Pferde. (Luxus)				Hunde.				Summa der Neben-Erträge								
Anzahl	Ertrag			Anzahl	Ertrag			Anzahl	Ertrag											
	Thlr.	Sg.	Pf.		Thlr.	Sg.	Pf.		Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.
89	1,173	2	5	58	337	2	6	13,968	1,483	11	7	24,188	3	8	2,409	—	—	1,336,012	18	7
—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	12	—	8	10	6	—	—	—	921	3	—
—	—	—	—	—	—	—	—	94	5	12	—	10	5	—	—	—	—	2,377	—	—
7	90	24	10	14	47	29	3	1,215	150	4	8	6,633	16	10	637	9	6	246,245	29	—
9	78	6	—	—	—	—	—	706	66	13	—	2,465	—	4	—	—	—	112,896	11	10
—	—	—	—	—	—	—	—	506	48	15	—	499	1	6	—	—	—	49,137	16	2
—	—	—	—	—	—	—	—	145	7	26	—	118	12	6	—	—	—	12,535	3	6
—	—	—	—	—	—	—	—	190	13	6	—	188	6	6	—	—	—	7,736	4	6
1	10	10	—	4	29	20	—	223	17	1	—	578	2	10	—	—	—	37,141	17	11
—	—	—	—	—	—	—	—	164	15	14	—	605	26	6	—	—	—	35,376	7	2
2	20	7	—	—	—	—	—	124	14	3	—	482	5	10	—	—	—	29,982	24	—
—	—	—	—	—	—	—	—	92	9	19	—	65	19	—	—	—	—	13,510	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	50	5	23	—	68	19	6	—	—	—	10,538	4	—
1	3	7	—	—	—	—	—	51	4	19	—	156	16	6	—	—	—	18,744	5	6
2	17	—	—	—	—	—	—	562	85	18	—	2,139	—	—	621	10	—	199,573	9	4
—	—	—	—	—	—	—	—	69	6	4	—	27	22	6	—	—	—	3,598	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	175	33	11	—	393	29	1	—	—	—	35,184	1	10
—	—	—	—	—	—	—	—	45	7	2	—	30	10	—	—	—	—	3,399	27	6
—	—	—	—	—	—	—	—	66	6	7	—	45	11	—	—	—	—	5,010	20	6
—	—	—	—	—	—	—	—	39	5	11	—	161	21	2	14	10	—	8,549	8	5
—	—	—	—	—	—	—	—	58	8	10	—	56	6	—	—	—	—	5,257	24	6
—	—	—	—	—	—	—	—	61	8	20	—	211	15	—	—	—	—	10,757	3	6
—	—	—	—	—	—	—	—	48	12	—	7	375	4	7	75	10	—	20,256	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	23	2	24	—	18	7	—	—	—	—	7,694	5	—
—	—	—	—	—	—	—	—	21	2	8	—	2	24	—	—	—	—	773	12	6
—	—	—	—	—	—	—	—	101	14	24	—	197	5	6	—	—	—	12,790	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	20	1	17	—	7	9	—	—	—	—	932	18	—
—	—	—	—	—	—	—	—	128	20	16	—	91	1	—	—	—	—	8,289	16	—
—	—	—	—	—	—	—	—	67	14	11	—	118	16	—	—	—	—	10,741	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	113	34	26	—	161	2	—	—	—	—	9,427	11	—
—	—	—	—	—	—	—	—	32	6	17	—	15	3	—	—	—	—	1,864	7	—
—	—	—	—	—	—	—	—	30	4	8	—	30	8	—	—	—	—	4,233	21	—
1	19	26	—	—	—	—	—	63	16	2	—	224	4	—	—	—	—	15,470	17	—
—	—	—	—	—	—	—	—	33	5	25	—	37	22	—	—	—	—	2,935	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	16	1	15	—	14	—	6	—	—	—	2,178	5	6
—	—	—	—	—	—	—	—	169	43	13	—	375	7	5	—	10	—	28,833	29	3
—	—	—	—	—	—	—	—	50	6	21	—	14	9	6	—	10	—	1,700	9	—
—	—	—	—	—	—	—	—	169	16	25	—	54	24	6	—	—	—	4,046	12	—
—	—	—	—	—	—	—	—	170	15	5	—	28	7	—	—	—	—	2,415	23	—
—	—	—	—	—	—	—	—	56	8	27	—	29	27	—	—	—	—	1,994	1	6
—	—	—	—	—	—	—	—	129	23	29	—	130	27	3	3	10	—	3,934	8	3
—	—	—	—	2	8	17	—	97	9	4	—	97	14	8	—	—	—	8,389	7	8
—	—	—	—	—	—	—	—	72	7	16	—	27	2	—	—	10	—	4,238	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	122	9	25	—	12	25	—	14	—	—	2,384	29	—
5	19	18	—	13	83	14	—	507	127	27	5	4,162	27	6	1,019	14	6	163,938	27	1
—	—	—	—	—	—	—	—	38	4	16	8	31	24	6	—	10	—	3,606	13	6
—	—	—	—	—	—	—	—	165	16	4	1	133	11	3	1	10	—	7,353	1	6
—	—	—	—	—	—	—	—	332	29	21	—	38	22	—	—	10	—	2,411	28	6
—	—	—	—	—	—	—	—	101	11	25	—	75	—	11	—	10	—	8,217	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	111	7	1	—	27	19	—	—	—	—	2,684	5	6
—	—	—	—	—	—	—	—	150	13	4	—	40	15	6	—	20	—	5,294	17	—
—	—	—	—	—	—	—	—	110	17	10	—	92	23	5	—	20	—	8,478	12	11
1	7	21	—	—	—	—	—	234	50	16	—	344	27	6	308	1	9	27,456	15	11
—	—	—	—	—	—	—	—	27	3	29	—	12	11	—	—	10	—	4,909	7	6
—	—	—	—	—	—	—	—	43	9	18	—	78	27	3	114	8	—	8,012	16	3
—	—	—	—	—	—	—	—	50	4	1	—	93	6	6	—	—	—	9,873	15	—
2	11	5	—	—	—	—	—	77	8	8	—	109	6	6	30	—	—	87,745	28	8
1	3	6	—	—	—	—	—	352	49	26	—	1,128	2	6	173	10	—	76,974	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	54	4	16	—	82	25	—	—	—	—	11,329	7	6
—	—	—	—	—	—	—	—	121	10	29	—	87	12	—	—	—	—	14,314	29	6
4	58	22	—	4	13	—	—	562	87	13	3	2,598	13	6	1,659	10	—	155,658	23	8
—	—	—	—	—	—	—	—	124	13	4	—	357	4	9	—	—	—	19,647	6	3
—	—	—	—	—	—	—	—	46	4	19	—	53	23	3	—	—	—	9,901	15	3
—	—	—	—	—	—	—	—	102	8	29	—	42	10	—	—	—	—	6,130	7	6
—	—	—	—	—	—	—	—	575	50	—	—	569	17	3	7	—	—	36,568	5	10
—	—	—	—	—	—	—	—	129	18	14	—	35	16	—	—	—	—	2,847	6	—
2	16	—	—	3	14	8	—	159	33	10	—	736	22	—	—	—	—	38,457	15	6
—	—	—	—	—	—	—	—	250	38	13	—	290	8	3	—	—	—	13,661	18	3
—	—	—	—	—	—	—	—	417	116	12	—	863	10	—	51	21	—	52,897	16	—
—	—	—	—	—	—	—	—	71	6	1	—	42	3	—	—	—	—	13,977	—	6
127	1,598	25	8	98	509	25	9	24,919	5,081	25	8	58,278	9	7	7,109	24	9	3,059,902	19	11

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Stationen.	Anzahl der beförderten Personen: gegen erhöhten Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßigen Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	gegen ermäßigten Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militairs auf Requisitions-Scheine	Summa.
Transport	9,664	81,148	119,302	29,031	502,470	2,532,655	2,279,419	71,615	1,341,310	4,458,742	171,855	11,591,211
Langendreer	—	3	18	100	4,569	32,875	22,257	452	24,216	83,668	280	168,538
Bochum	11	194	345	609	14,743	72,332	51,087	2,060	51,064	158,536	2,646	353,626
Hattingen	4	5	13	150	3,386	16,461	12,784	228	7,776	32,184	689	73,680
Dahlhausen	—	—	—	47	4,205	16,124	15,264	106	7,736	30,413	18	71,903
Steele	13	25	63	439	10,378	72,251	51,914	822	35,031	144,434	3,164	319,520
Essen	40	285	329	1,194	21,131	79,316	61,846	2,296	43,296	147,152	2,618	355,193
Mülheim a. d. Ruhr	21	161	150	520	13,397	51,258	39,056	778	35,140	99,496	2,569	222,488
Oberhausen	—	74	77	397	6,708	30,231	17,856	290	14,990	30,610	5,624	110,993
Duisburg	13	65	92	320	7,508	23,388	17,701	455	12,400	45,069	629	108,416
Ruhrort Rhein	10	68	60	117	2,956	13,330	6,457	273	8,396	20,784	885	59,221
Ruhrort C. M.	—	—	—	144	2,170	12,667	15,177	208	4,270	20,449	190	55,470
Cabel	—	—	—	41	1,005	8,134	2,191	20	2,088	11,919	20	25,511
Limburg	—	9	5	73	2,741	15,064	7,306	152	8,388	29,106	156	62,904
Letmathe	—	8	9	194	4,341	23,087	5,752	386	12,976	53,918	402	101,676
Altena	3	26	41	150	4,644	16,372	5,362	292	11,912	36,048	645	75,565
Werdohl	—	—	—	39	1,269	7,769	3,038	60	3,158	13,974	123	29,444
Plettenberg	—	—	—	10	933	6,270	2,829	16	1,836	11,626	106	23,666
Finnentrop	—	—	2	25	1,000	9,231	4,308	24	1,340	9,312	380	25,668
Gemerbrück	—	—	—	17	893	6,369	2,232	2	1,456	7,252	96	18,247
Attenhunden	—	—	—	40	1,636	10,666	4,402	8	2,232	11,362	170	29,647
Weifchenenneft	—	—	—	2	100	3,691	2,042	2	268	3,738	67	8,254
Creutzthal	—	—	—	61	1,879	13,252	3,733	140	5,262	25,278	240	58,634
Geisweid	—	—	—	22	915	6,610	1,216	18	1,308	37,22	29	13,746
Haardt	—	—	—	54	2,454	8,315	1,722	20	4,004	5,656	—	22,226
Siegen	—	—	—	245	5,811	25,147	13,113	132	7,080	15,403	893	67,824
Ihselohn	6	81	96	309	5,340	20,248	24,17	476	15,368	45,020	985	90,958
Summa	9,783	82,202	120,600	34,243	626,090	3,131,135	2,642,413	81,409	1,658,063	5,570,709	196,667	14,153,365
Hiervon												
a. gestundetes Fahrgeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. der Verkehr nach Rechnei-Stationen aus dem:												
Berg.-Märk.-Westf. Verb.	391	3,742	4,555	273	3,979	11,239	17,256	83	1,790	3,822	710	47,839
B.-Märk.-Thüring. „	616	6,577	3,248	180	2,876	7,691	8,316	—	692	3,658	7,973	42,027
Westf.-Thüring. „	55	529	494	8	252	362	422	—	—	—	—	2,199
B.-M.-Halle-Cass. Verk.	22	252	220	10	108	135	—	—	—	—	—	747
Westf.-Halle-Cass. Verb.	—	12	27	—	2	10	—	—	—	—	—	51
Hannover-Rhein. „	231	1,121	546	24	253	294	—	—	—	—	—	2,463
Preuß.-Braunschw. „	1,302	7,127	2,485	16	199	1,453	—	—	—	—	1,833	14,315
Sächsisch-Westf. „	20	120	61	—	12	26	—	—	—	—	—	239
Nachbar-Verkehr mit der Frankf.-Bebraer Bahn	44	585	749	40	856	4,025	—	4	619	3,784	—	10,705
Westf.-Hess.-Bebraer Verb.	3	11	6	—	1	7	—	—	—	—	—	28
Hann.-Bayer.-Cass. „	261	3,259	3,374	—	—	—	—	—	—	—	—	5,894
Hann.-Thüring. „	268	2,552	5,245	—	—	—	—	—	—	—	—	8,265
Sächsisch-Rhein. „	309	3,293	671	31	409	1,071	—	—	3	30	—	5,816
Mitteldeutschen „	9,741	51,743	10,966	92	1,720	8,914	—	—	—	—	—	83,175
Verkehr mit der Köln-Mindener Bahn	96	703	438	347	3,040	5,692	74	42	719	788	—	12,504
Berlin-Kölner Verb.	137	611	130	85	603	393	—	—	—	—	—	2,019
Main-Weser „	3	2	3	3	71	127	—	—	—	—	—	209
Niederländisch-Rhein. „	—	—	—	71	277	14	—	58	196	—	—	716
Linksrheinischer „	—	—	—	3,139	18,805	21,463	—	3,176	26,162	22,289	—	95,027
Rechtsrheinischer „	—	—	—	240	650	143	—	22	88	26	—	1,169
Verkehr mit der Niederl. Staatsbahn	—	—	—	95	340	293	—	—	—	—	—	728
Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich und England via Aachen	2,928	1,021	2,117	530	1,840	10,976	—	286	2,800	15,416	—	37,914
Verkehr mit Belgien via Malmedy	—	—	—	139	239	2,726	—	—	—	—	—	3,104
Internationaler Verkehr via Bingerbrück	1,721	8,025	14	—	—	—	—	—	—	—	—	4,800
Rundreise-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	73	3,349	1,388	—	4,410
Weltausstellungs-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	393	1,753	871	—	3,017
Summa totalis	27,830	169,592	155,243	39,464	663,389	3,308,399	2,699,480	85,036	1,695,251	5,623,436	207,188	14,542,871

Ertrag der Personen-Beförderung: gegen erhöhten Personen-Fahrgeld in Courier- und Schnellzügen I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	gegen tarifmäßigen Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	II. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	III. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.	IV. Klasse Thlr.	Sgr.	Pf.
25,487	6	11	133,100	13	7	94,909	13	6	27,450	25	9	268,680	11	3	655,118	25	10	439,786	21	2
—	—	—	15	—	—	63	—	—	71	9	—	1,587	11	6	7,346	2	—	3,270	28	6
49	10	—	671	7	11	781	15	9	620	11	—	8,714	6	—	24,630	25	—	11,439	15	6
38	24	—	37	15	—	49	25	—	134	17	6	1,892	8	—	5,024	21	6	2,043	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	6	290	5	—	2,497	28	6	1,410	28	6
66	25	—	85	8	—	173	10	—	280	12	6	3,603	24	6	15,735	27	6	7,817	11	—
177	9	5	1,124	13	5	890	3	4	957	23	6	10,570	6	6	25,110	16	6	11,264	12	6
51	2	—	340	24	2	290	—	8	306	19	6	4,370	24	6	10,129	1	—	3,585	16	—
—	—	—	322	16	10	245	24	2	195	18	—	2,335	1	6	6,515	29	—	2,554	18	6
71	26	—	220	23	3	307	18	8	240	22	—	3,264	27	6	6,287	21	6	2,491	15	6
39	13	—	275	20	6	189	6	8	126	1	6	1,687	28	—	4,658	19	6	1,385	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	206	15	—	1,672	3	—	6,424	19	—	5,499	23	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	6	—	382	19	—	1,255	11	—	383	15	6
—	—	—	49	22	3	17	25	2	60	4	—	1,325	23	—	3,407	16	—	855	13	—
—	—	—	23	17	—	14	25	—	187	22	—	1,438	16	—	4,844	17	7	956	18	—
7	18	—	297	7	3	319	24	7	246	8	—	4,240	6	5	7,196	13	2	1,394	23	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	15	—	999	8	6	2,516	27	—	765	19	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	11	—	777	19	—	2,600	19	6	675	29	—
—	—	—	—	—	—	8	2	—	51	1	—	982	9	—	5,337	15	—	1,500	6	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	39	14	—	761	18	6	3,650	26	—	463	8	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	67	1	—	912	7	—	4,894	4	—	1,256	13	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	100	21	6	1,094	16	—	659	11	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	25	—	1,418	10	—	4,304	1	—	672	13	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	18	—	182	12	—	965	12	—	149	20	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	13	—	572	20	—	1,483	16	6	211	2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	276	29	—	3,958	11	6	8,863	1	—	6,074	3	6
24	12	—	305	5	6	196	13	6	255	20	3	4,994	4	3	6,894	16	3	697	14	6
26,003	21	4	136,709	13	6	98,195	28	7	32,143	18	11	332,366	24	9	827,657	29	9	499,646	16	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
996	29	6	6,132	18	6	4,537	26	7	536	6	6	5,489	29	—	9,850	4	6	6,562	17	2
2,619	27	11	17,517	10	6	7,793	28	7	432	19	4	4,183	18	11	6,869	5	8	2,691	3	—
214	26	5	1,438	14	8	926	12	10	31	8	4	738	6	1	535	18	10	152	27	—
187	8	11	1,347	24	6	773	1	3	70	17	1	499	16	—	465	17	5	—	—	—
—	—	—	14	12	—	32	15	—	—	—	—	1	26	—	6	—	—	—	—	—
320	22	—	1,927	29	8	618	21	—	53	3	—	383	3	—	283	24	—	—	—	—
4,661	5	11	16,692	27	3	8,876	29	9	44	8	10	271	12	8	2,017	6	5	—	—	—
74	28	3	373	26	10	114	29	11	—	—	—	25	9	5	48	9	1	—	—	—
73	27	—	776	2	—	604	1	—	60	12	—	795	17	—	2,271	23	6	—	—	—
9	23	—	28	15	—	12	2	—	—	—	—	3	8	—	13	15	—	—	—	—
661	29	6	4,562	16	3	2,537	26	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
555	24	1	4,081	2	2	6,615	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
592	8	—	4,925	25	7	800	12	3	53	6	6	537	12	5	937	14	4	—	—	—
4,559	15	—	27,276	14	8	4,430	15	5	74	21	—	899	16	—	3,110	29	6	—	—	—
143	16	—	921	15	6	269	1	11	216	10	6	2,521	14	6	4,732	12	8	9	1	—
156	18	—	428	8	2	13	4	—	266	11	—	1,319	25	6	462	10	—	—	—	—
7	6	—	5	14	3	5	25	—	6	24	—	127	29	8	180	10	3	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	3	—	257	21	10	21	18	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,332	25	9	9,058	25	3	6,052	28	4	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	326	15	8	667	7	9	305	1	6	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	133	28	—	367	8	—	173	18	2	—	—	—
4,361	1	5	1,516	8	4	764	16	9	663	19	2	1,478	26	4	4,072	20	8	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	355	15	10	422	5	5	3,000	21	—	—	—	—
10,680	21	5	15,536	22	3	48	27	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50,089	27	8	242,209	22	4	134,141	24	5	37,877	3	5	363,311	2	6	971,841	8	5	508,461	28	4

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Ertrag der Personen-Beförderung: gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen etc. Klasse I. Thlr.	S.	Pf.	II. Thlr.	S.	Pf.	III. Thlr.	S.	Pf.	Militairs auf Requisitions-Schein Thlr.	S.	Pf.	Summa Thlr.	S.	Pf.	Neben-Erträge: Gepäck, Gewicht volles Ctr.	Uebergewicht Ctr.	Ertrag Thlr.	S.	Pf.
39,635	20	7	453,159	15	7	845,009	23	3	26,605	18	9	2,908,914	15	7	299,396$_{8}$	126,394$_{5}$	48,198	23	4
169	23	—	3,095	12	—	9,737	22	—	105	18	—	26,092	6	—	1,161$_{9}$	338$_{5}$	73	18	6
1,025	11	—	17,772	25	—	34,009	25	—	353	28	—	100,029	—	2	10,653$_{8}$	4,636$_{8}$	1,312	13	8
197	18	6	2,805	12	—	7,106	—	—	95	20	—	19,336	—	6	2,100$_{0}$	1,050$_{8}$	292	24	6
27	22	—	1,435	3	—	4,030	24	—	4	23	—	10,117	14	6	316$_{5}$	83$_{9}$	22	29	6
369	11	—	8,041	12	—	22,135	20	—	362	9	—	58,682	15	6	4,538$_{3}$	2,045$_{9}$	403	8	—
1,073	23	—	16,024	16	—	31,418	25	—	332	25	6	99,053	23	8	11,404$_{7}$	4,935$_{0}$	1,394	5	7
310	13	—	6,377	7	6	13,969	21	6	221	7	—	39,952	20	10	5,493$_{8}$	2,798$_{5}$	543	3	10
113	9	—	2,586	22	—	5,884	25	—	908	18	—	21,103	2	—	3,032$_{9}$	1,763$_{6}$	383	—	11
237	1	6	4,092	24	—	7,323	25	—	95	8	—	24,644	6	7	3,579$_{9}$	2,025$_{4}$	495	4	1
186	6	—	3,195	2	—	5,585	7	—	150	18	6	17,379	23	8	1,854$_{2}$	761$_{5}$	260	24	—
169	2	—	1,966	13	—	5,395	25	—	110	10	—	21,441	18	—	1,497$_{6}$	383$_{4}$	158	—	—
4	27	—	309	21	—	1,343	3	—	4	6	—	3,717	8	6	164$_{7}$	71$_{8}$	14	18	—
59	26	—	2,328	23	—	4,956	7	—	41	25	—	15,103	21	5	1,287$_{2}$	487$_{7}$	130	16	8
178	4	—	2,722	11	—	6,483	28	—	88	7	—	17,336	15	7	1,690$_{2}$	540$_{8}$	143	14	6
165	15	—	5,754	29	—	9,269	5	—	224	9	—	28,986	7	10	3,205$_{8}$	1,305$_{1}$	448	27	11
31	17	—	1,162	20	—	2,690	20	—	30	23	—	8,152	—	—	787$_{0}$	235$_{9}$	67	22	6
14	23	—	935	10	—	3,110	12	—	33	21	—	8,166	24	6	515$_{8}$	137$_{6}$	41	4	—
11	11	—	672	25	—	3,349	20	—	77	8	—	11,970	7	6	733$_{1}$	230$_{6}$	86	26	6
2	5	—	586	18	—	1,941	2	—	31	15	—	6,276	16	6	479$_{2}$	117$_{2}$	60	23	—
2	14	—	938	26	—	3,423	1	6	29	10	—	11,536	17	—	933$_{8}$	219$_{8}$	78	16	6
—	24	—	89	12	—	837	18	—	12	5	—	2,565	6	—	78$_{8}$	21$_{6}$	7	13	—
34	8	—	1,069	14	—	4,126	8	—	55	24	—	11,777	13	6	1,186$_{4}$	518$_{2}$	125	27	6
8	9	—	191	18	—	479	29	—	4	27	—	1,081	2	6	91$_{2}$	28$_{8}$	7	23	6
5	14	—	673	21	—	944	29	—	—	—	—	3,932	6	6	219$_{5}$	61$_{5}$	30	14	—
36	14	—	2,427	7	—	3,207	17	—	184	8	—	25,028	1	—	2,235$_{2}$	873$_{8}$	454	23	6
232	3	—	5,899	19	—	8,842	1	—	230	28	6	28,661	16	4	4,767$_{0}$	2,072$_{8}$	883	16	—
44,257	4	7	547,165	18	1	1,046,011	27	3	30,412	24	9	3,619,931	11	8	363,217$_{9}$	153,959$_{0}$	56,085	23	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,240	2	1	28,240	2	1	1,734$_{0}$	1,734$_{0}$	556	24	—
96	28	—	1,497	15	—	2,295	—	—	265	17	—	38,298	11	9	7,379$_{5}$	2,327$_{8}$	1,197	17	5
—	—	—	763	9	—	2,253	8	—	1,250	10	8	46,354	13	7	7,425$_{0}$	1,967$_{5}$	1,031	27	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,087	24	2	679$_{4}$	175$_{8}$	157	11	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,293	25	2	302$_{2}$	64$_{8}$	123	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	25	—	14$_{1}$	2$_{1}$	—	25	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,857	13	5	1,144$_{0}$	406$_{2}$	272	30	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	871	1	6	29,435	3	4	5,252$_{0}$	1,423$_{8}$	1,233	21	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	627	13	6	104$_{0}$	28$_{8}$	28	23	8
4	24	—	376	15	—	1,395	10	—	—	—	—	6,418	11	6	1,810$_{8}$	630$_{7}$	245	19	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	1	—	14$_{4}$	5$_{5}$	4	22	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,762	11	10	3,349$_{0}$	1,238$_{5}$	605	10	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,851	28	7	4,637$_{5}$	1,570$_{2}$	335	3	9
—	—	—	3	6	4	20	4	6	—	—	—	7,868	29	10	2,636$_{4}$	816$_{8}$	416	16	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,348	21	7	40,581$_{8}$	14,805$_{4}$	2,503	20	8
13	10	6	132	6	—	133	20	6	9	7	2	7,251	26	3	3,002$_{8}$	976$_{2}$	405	7	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,626	26	8	893$_{2}$	283$_{1}$	133	21	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	333	19	1	67$_{1}$	15$_{5}$	12	1	10
38	6	—	103	1	6	—	—	—	—	—	—	493	19	4	272$_{1}$	100$_{5}$	26	3	9
1,376	25	—	8,619	3	—	5,026	3	3	—	—	—	34,381	20	7	11,148$_{5}$	3,554$_{8}$	976	18	5
19	19	—	64	25	—	11	14	—	—	—	—	1,194	22	11	570$_{9}$	174$_{0}$	79	2	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	674	24	2	194$_{0}$	60$_{4}$	26	16	4
217	—	9	415	9	3	1,344	1	—	—	—	—	14,833	18	5	1,069$_{5}$	1,068$_{1}$	738	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,787	12	3	—	282$_{4}$	265	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,356	10	11	3,358$_{0}$	1,545$_{8}$	2,894	29	1
64	13	5	2,197	20	11	1,411	8	11	—	—	—	3,673	18	3	—	—	—	—	—
1,783	15	4	3,694	6	2	1,816	27	6	—	—	—	6,244	19	—	—	—	—	—	—
47,621	28	7	564,221	15	3	1,061,619	4	11	61,049	3	2	3,951,744	23	10	460,756$_{7}$	159,325$_{4}$	71,607	19	1

Neben-Erträge: Equipagen Anzahl	Ertrag Thlr.	S.	Pf.	Pferde (Luxus) Anzahl	Ertrag Thlr.	S.	Pf.	Hunde Anzahl	Ertrag Thlr.	S.	Pf.	Summa der Neben-Erträge Thlr.	S.	Pf.	Sonstige diverse Einnahmen im Personen-Verkehr als für geschlossene Extrazüge etc. Thlr.	S.	Pf.	Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr Thlr.	S.	Pf.
127	1,528	25	3	98	508	25	9	24,919	3,021	25	3	53,278	9	7	7,100	24	9	2,969,293	19	11
—	—	—	—	—	—	—	—	130	12	7	—	85	25	6	—	—	—	26,178	1	6
—	—	—	—	2	10	—	—	282	41	19	—	1,364	2	8	78	—	—	101,471	2	10
—	—	—	—	—	—	—	—	91	30	—	—	302	24	6	10	—	—	19,648	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	112	7	6	—	30	5	6	—	—	—	10,147	20	—
—	—	—	—	2	43	—	—	283	35	11	—	481	19	—	30	—	—	59,194	4	6
2	28	22	—	—	—	—	—	390	39	14	—	1,402	11	7	39	—	—	100,555	5	3
—	—	—	—	—	—	—	—	188	17	23	—	560	26	10	494	10	—	41,007	27	8
—	—	—	—	—	—	—	—	113	8	3	—	391	3	11	37	6	—	21,531	11	11
1	13	—	—	—	—	—	—	83	11	8	—	519	12	1	40	—	—	25,203	18	8
—	—	—	—	—	—	—	—	34	6	9	—	267	3	—	21	10	—	17,668	6	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158	—	—	—	—	—	21,597	18	—
—	—	—	—	—	—	—	—	136	9	9	—	23	27	—	—	—	—	3,741	5	6
—	—	—	—	—	—	—	—	74	7	24	—	118	10	8	—	—	—	13,222	2	1
—	—	—	—	—	—	—	—	91	8	17	—	152	1	6	—	—	—	17,488	17	1
3	20	6	—	—	—	—	—	89	14	5	—	483	8	11	—	—	—	29,469	16	9
—	—	—	—	—	—	—	—	84	7	18	—	75	10	6	47	24	6	8,275	5	—
—	—	—	—	—	—	—	—	81	11	21	—	52	25	—	—	—	—	8,219	19	6
—	—	—	—	—	—	—	—	65	11	3	—	37	29	6	—	—	—	12,008	7	—
—	—	—	—	—	—	—	—	77	9	6	—	69	29	—	—	—	—	6,346	15	6
—	—	—	—	—	—	—	—	102	14	—	—	92	16	6	—	—	—	11,629	3	6
—	—	—	—	—	—	—	—	91	9	13	—	16	26	—	—	—	—	2,582	2	—
1	4	29	7	—	—	—	—	351	33	17	—	164	14	1	—	—	—	11,941	27	7
—	—	—	—	—	—	—	—	44	2	28	—	10	21	6	—	—	—	1,091	24	—
1	12	4	—	—	—	—	—	29	1	22	—	34	10	—	—	—	—	3,966	16	6
1	5	—	—	—	—	—	—	135	25	24	—	485	17	6	32	—	—	25,545	18	6
1	13	—	—	—	—	—	—	83	14	6	—	910	22	—	52	20	—	29,624	28	4
137	1,625	26	10	102	561	25	9	28,037	3,302	8	8	61,685	23	10	7,902	5	3	3,689,605	10	9
206	2,843	29	—	2,283	6,204	6	—	—	—	—	—	9,604	29	—	—	—	—	37,845	1	1
—	—	—	—	17	99	21	10	31	11	—	—	1,308	9	3	—	—	—	39,701	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	86	23	13	10	1,725	11	—	—	—	—	48,080	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	25	1	158	6	9	—	—	—	4,246	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123	25	—	—	—	—	3,417	20	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	2	—	—	—	45	20	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	272	30	6	—	—	—	4,130	3	11
5	62	16	9	28	219	17	9	50	33	20	11	1,559	17	2	415	15	1	31,409	4	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	23	8	—	—	—	656	7	2
—	—	—	—	—	—	—	—	18	4	24	11	250	14	1	—	—	—	6,669	25	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	22	6	—	—	—	70	23	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	605	10	7	—	—	—	8,367	22	5
12	80	4	6	—	—	—	—	4	1	7	9	1,016	16	—	—	—	—	12,868	14	7
—	—	—	—	—	—	—	—	13	4	3	11	420	20	1	—	—	—	8,289	20	1
2	5	21	4	—	—	—	—	356	33	18	5	2,543	—	5	165	7	3	46,046	29	3
1	8	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	413	15	4	—	—	—	7,665	11	7
—	—	—	—	30	30	23	4	1	—	6	2	164	20	9	—	—	—	2,801	11	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	10	—	—	—	345	20	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	3	9	—	—	—	519	23	1
2	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	981	14	5	—	—	—	35,363	5	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	2	1	—	—	—	1,273	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	16	4	—	—	—	701	10	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	738	—	8	—	—	—	15,571	14	1
—	—	—	—	1,023	1,466	26	5	—	—	—	—	1,731	26	11	—	—	—	5,519	9	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,894	29	1	—	—	—	29,251	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,673	18	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,244	19	—
365	4,651	16	11	3,453	8,603	1	1	28,599	3,515	9	8	88,377	16	4	8,562	27	7	4,048,685	7	9

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 17.

Zusammenstellung der Einnahmen aus dem

Bergisch-Märkischen

Binnen-Verkehr.

Monat	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
Januar	829,865	195,111	7	3
Februar	778,608	183,090	11	6
März	1,033,462	246,473	17	6
April	1,061,434	243,035	29	7
Mai	1,095,394	274,588	2	—
Juni	1,249,992	322,050	—	5
Juli	1,305,739	392,051	14	—
August	1,240,319	332,748	15	6
September	1,211,955	311,275	1	1
October	1,219,505	306,193	16	6
November	1,059,757	270,007	22	5
December	1,106,078	267,019	16	10
Summa	13,176,638	3,288,534	5	7

Bergisch-Märkisch-Westfälischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
3,696	3,696	4	6
4,249	4,016	16	7
4,803	4,100	29	5
7,935	6,236	9	3
6,017	5,576	29	2
7,149	7,078	3	6
7,850	8,195	9	9
7,629	8,275	2	10
9,612	7,091	21	3
7,453	7,107	8	3
4,982	4,444	6	6
5,436	4,756	13	9
76,891	70,575	5	5

Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
4,321	3,889	5	4
2,806	2,771	9	1
3,838	4,754	4	10
7,051	9,511	10	8
4,749	6,879	20	1
8,752	10,874	8	5
10,319	13,708	20	6
10,632	15,030	4	6
10,616	14,743	18	6
8,768	10,047	10	2
5,492	5,544	19	8
6,148	5,958	26	4
85,888	104,413	20	1

Westf.-Thüringischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
3,106	3,541	26	7
42	105	7	2
99	337	1	10
50	216	5	2
57	149	8	4
112	309	6	7
150	460	7	10
164	450	11	1
259	655	21	6
131	306	15	9
42	102	4	8
69	259	28	8
4,276	6,738	3	3

Berg.-Märk.-Halle-Casseler Verkehr.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
8	—	16	—
63	303	13	10
152	695	26	4
542	2,752	—	11
297	1,448	25	4
118	535	5	3
94	452	15	2
143	629	13	9
171	870	13	8
83	388	22	3
63	301	2	—
69	350	28	8
1,796	8,703	5	—

Westf.-Halle-Casseler Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
6	5	8	—
4	3	25	—
9	6	25	4
10	8	15	4
5	4	28	10
3	2	15	—
3	2	10	—
3	2	15	—
3	3	7	6
3	3	7	—
3	2	12	—
—	—	—	—
51	45	20	3

Ruhr-Sieg

Januar	46,730	12,749	27	6	35	11	6	—	—	—	—	—	10	4	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	40,766	10,448	7	6	18	6	6	—	—	—	—	—	1	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	53,013	14,154	15	3	10	3	10	—	7	2	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
April	61,561	16,873	15	5	37	9	22	—	32	15	26	4	—	—	—	—	6	1	16	—	—	—	—	—
Mai	60,804	17,281	9	—	28	8	5	—	4	1	21	3	—	—	—	—	2	—	24	9	—	—	—	—
Juni	78,230	20,599	3	3	38	13	—	—	5	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	71,646	19,346	12	3	52	17	3	6	2	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
August	73,581	19,251	26	—	45	13	8	6	12	4	19	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September	68,463	18,289	18	6	42	13	3	6	22	8	11	—	—	—	—	—	11	3	6	6	—	—	—	—
October	64,206	17,001	1	3	43	10	11	6	5	2	29	—	—	—	—	—	1	—	9	—	—	—	—	—
November	56,555	14,975	1	9	18	6	5	6	1	—	13	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
December	66,321	15,077	—	6	36	9	37	6	3	1	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	730,826	199,046	14	3	400	120	16	—	93	88	17	7	11	4	13	6	20	6	6	3	—	—	—	—

Zweigbahn

Januar	12,640	1,195	12	3	15	1	21	6	—	—	—	—	2	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Februar	11,216	995	18	6	12	1	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	14,807	1,330	20	3	6	—	23	6	8	—	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
April	16,827	1,525	23	—	11	1	6	—	13	1	8	—	—	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—	—
Mai	17,725	1,573	4	—	10	1	1	9	1	—	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juni	24,575	2,330	9	—	19	2	14	6	2	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	24,424	2,165	13	3	24	4	9	6	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
August	25,797	2,342	27	9	21	2	10	3	4	—	16	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September	22,678	1,835	21	6	18	2	5	—	11	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
October	18,570	1,667	16	—	24	2	17	9	3	—	11	—	—	—	—	—	1	—	5	6	—	—	—	—
November	15,340	1,334	29	6	6	—	16	3	1	—	4	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
December	15,003	1,334	20	9	10	1	10	—	1	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	219,598	19,882	5	9	180	21	39	6	37	4	21	9	2	—	6	—	4	—	18	6	—	—	—	—

Personen-Verkehr nach Monaten und Verbänden.

Eisenbahn.

Hannover-Rheinischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
119	229	6	10
688	1,323	5	8
1,291	2,346	20	10
1,338	2,387	12	—
668	1,167	26	10
421	675	12	2
342	542	19	6
317	278	27	8
4,974	8,751	11	2

Preuß.-Braunschweigischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
1,742	3,552	7	3
1,505	3,063	14	7
1,959	4,057	7	10
2,372	4,997	4	11
2,231	4,875	23	8
2,191	5,035	27	4
2,655	6,000	23	4
2,538	6,161	5	7
3,323	6,994	12	8
2,596	5,441	16	3
1,732	3,760	3	3
2,264	4,246	11	1
26,899	59,626	4	10

Sächsisch-Westfäl. Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
304	572	19	4
79	225	10	3
54	149	20	1
98	271	12	—
58	149	12	10
93	264	21	6
3	3	8	4
1	10	7	8
4	2	29	10
1	2	24	11
—	—	—	—
—	—	—	—
517	1,493	16	8

Sachs.-Berl. mit der Frankf.-Bebr. Bahn.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
1,156	632	6	1
1,061	542	22	—
1,529	893	—	—
1,659	944	6	2
1,241	731	29	6
1,846	1,093	1	1
1,791	1,086	26	11
1,675	1,345	7	6
1,563	997	12	2
1,682	1,073	17	5
1,342	823	8	5
1,607	643	2	3
17,701	10,696	19	11

Westf.-Frankf.-Bebr. Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	—	—
1	11	26	6
3	19	4	6
4	20	22	6
4	8	8	—
1	5	12	6
28	70	23	6

Hannover-Thüringischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
205	289	21	10
284	470	16	5
706	929	15	3
903	1,185	21	7
1,138	1,734	10	3
1,093	1,483	15	—
982	1,312	20	11
1,157	1,599	26	—
1,074	1,521	25	11
814	1,104	22	7
549	850	20	1
374	495	14	4
215	325	5	—
8,305	12,368	14	7

Hannover-Bairisch-Oesterr. Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
160	243	3	6
119	233	8	6
203	385	3	2
402	740	22	7
714	1,035	23	5
933	1,312	20	11
1,039	1,643	15	5
1,251	1,845	28	9
1,074	1,521	25	11
814	1,104	22	7
706	976	11	—
587	843	14	6
504	404	5	5
7,292	10,699	7	7

Sächsisch-Rheinischer Verband.

Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sgr.	Pf.
355	538	3	1
249	364	8	3
417	650	25	10
701	936	1	11
675	980	25	10
920	1,346	25	8
878	1,233	20	7
568	802	26	10
257	403	6	7
148	209	25	2
138	199	17	3
6,132	8,876	23	5

Eisenbahn.

—	—	—	—	—	12	4	19	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	20	7	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	23	10	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	27	11	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	1	12	—	—	30	13	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	3	18	6	—	18	8	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	11	4	3	—	26	10	3	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	11	—	—	—	23	6	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	4	14	9	—	33	14	20	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	3	12	—	—	29	11	10	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1	22	—	—	26	14	21	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	1	24	—	—	36	10	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
85	38	28	3	—	296	126	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Heimathe-Zierlohn.

—	—	—	—	—	9	1	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	17	8	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	23	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	24	3	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	8	—	—	17	2	23	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	12	6	—	10	1	17	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	3	4	3	—	17	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	3	10	—	—	19	2	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	—	28	3	—	19	2	14	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	18	—	—	18	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	19	—	—	16	2	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	17	1	26	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
51	7	10	—	—	200	27	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Monat.	Mitteldeutscher Verband.				Verkehr mit der Cöln-Mindener Bahn.				Berlin-Cölner Verband.				Main-Weser Verband.				Niederl.-Rheinischer Verband.				Links-Rheinischer Verband.				Rechts-Rheinischer Verband.			
	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.
Januar	4,292	2,368	11	6	1,616	764	29	11	177	281	24	1	6	2	6	9	34	25	16	3	14,060	4,803	15	7	80	72	26	9
Februar	3,136	1,701	22	4	1,113	612	22	10	151	186	27	10	5	2	20	3	42	31	5	3	14,258	4,663	15	4	64	55	20	4
März	4,858	2,581	10	5	1,735	761	—	3	197	238	23	1	4	3	—	6	76	52	—	6	15,734	5,380	6	6	82	74	1	—
April	7,523	4,169	29	3	2,073	1,164	12	5	277	363	1	4	14	5	2	9	93	65	21	4	18,818	6,702	9	8	107	170	15	9
Mai	6,860	4,106	26	3	1,899	1,605	15	3	289	375	27	3	8	3	5	—	80	55	29	3	18,590	7,033	15	8	325	321	15	9
Juni	9,279	5,079	8	1	2,324	1,132	17	4	241	305	23	2	4	1	24	—	126	77	8	9	23,309	8,794	1	9	383	391	12	—
Juli	10,421	6,131	5	—	2,291	1,235	28	11	360	460	22	7	6	3	12	6	86	70	7	—	21,023	8,330	25	4	405	432	26	6
August	11,287	6,006	5	—	2,474	1,312	22	10	378	595	23	10	28	14	10	6	205	143	9	6	22,322	9,050	26	6	413	420	12	9
September	10,979	5,998	25	4	2,628	1,358	4	1	447	738	22	11	9	3	3	9	185	160	—	2	24,332	9,888	19	4	334	376	7	6
October	7,548	4,308	21	8	2,168	1,148	19	10	456	744	3	8	7	3	3	—	124	81	4	6	19,969	7,622	7	8	214	225	21	—
November	4,432	2,250	20	2	1,774	797	21	9	259	473	27	5	12	5	3	—	81	53	17	11	15,917	5,767	25	8	83	70	7	—
December	3,988	2,158	15	11	2,029	813	28	1	317	523	11	—	8	3	6	9	113	78	6	11	14,585	5,352	25	5	95	93	17	9
Summa	84,563	46,643	20	11	24,324	12,118	12	11	3,589	5,276	29	—	111	50	8	9	1,245	885	7	4	222,817	83,386	14	5	2,633	2,705	4	1

Monat.	Verkehr m. d. Niederl. Staatsbahn.				Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich u. England via Bleyberg.				Verkehr mit Belgien via Maastricht.				Internat. Verkehr via Bleyberg.				Rundreise-Verkehr.				Weltausstellungs-Verkehr.				Summa.		
	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Geldbetrag. Thlr.	Sg.	Pf.
Januar	39	35	19	5	3,597	1,848	16	9	182	442	14	11	179	1,001	26	11	50	16	14	3	—	—	—	—	929,159	222,186	22	—
Februar	53	46	27	5	3,397	1,160	19	9	213	542	8	1	254	1,420	4	1	57	54	7	10	—	—	—	—	811,929	203,898	28	11
März	66	62	—	11	4,769	2,312	18	1	247	443	28	11	262	1,437	2	9	67	55	8	11	348	1,247	13	—	1,075,669	276,410	21	8
April	103	75	28	1	6,676	3,462	6	5	844	1,058	12	5	297	1,739	15	10	164	157	2	11	252	1,364	10	—	1,120,611	339,337	5	8
Mai	84	84	29	11	6,237	2,457	20	4	418	739	29	7	527	2,008	—	10	427	353	18	5	211	674	2	10	1,150,970	317,628	27	—
Juni	139	122	14	8	7,174	2,593	13	10	260	472	16	5	360	2,239	9	7	714	630	9	11	962	1,883	—	—	1,318,870	376,894	22	6
Juli	171	207	11	2	7,870	4,348	18	5	348	547		8	345	2,092	12	8	1,497	1,266	7	2	897	2,199	7	5	1,278,739	366,012	22	5
August	156	176	22	7	9,346	4,839	13	4	213	402	10	10	572	3,719	29	3	969	983	4	11	734	1,772	10	5	1,316,940	401,056	14	8
September	142	133	14	11	8,997	4,194	23	3	228	485	3	3	825	5,114	26	—	582	446	11	4	698	1,689	7	1	1,290,647	376,748	7	3
October	124	115	6	1	6,809	3,903	19	6	109	470	21	10	511	3,155	14	6	162	148	—	3	461	1,816	13	3	1,280,838	356,996	17	10
November	91	92	19	2	5,243	1,736	15	1	160	279	3	2	413	2,605	8	—	85	91	25	4	—	—	—	—	1,137,107	300,839	22	9
December	130	116	13	5	4,650	1,984	2	4	109	182	9	3	456	2,617	8	7	142	131	14	—	—	—	—	—	1,148,423	298,345	4	5
Summa	1,398	1,269	27	9	74,765	34,732	7	1	3,386	6,066	9	4	4,800	29,151	10	—	4,916	4,334	—	3	4,563	12,546	4	—	13,849,982	3,826,256	7	1

Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Monat.	Mitteldeutscher Verband.				Verkehr mit der Cöln-Mindener Bahn.				Berlin-Cölner Verband.				Main-Weser Verband.				Niederl.-Rheinischer Verband.				Links-Rheinischer Verband.				Rechts-Rheinischer Verband.			
	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.
Januar	—	—	—	—	20	45	9	9	—	—	—	—	45	75	21	10	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	12	—
Februar	—	—	—	—	23	36	3	6	—	—	—	—	20	32	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	23	—
März	—	—	—	—	34	50	17	3	—	—	—	—	72	44	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	12	—
April	—	—	—	—	61	88	20	6	—	—	—	—	71	111	4	9	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	2	6
Mai	—	—	—	—	31	38	13	6	—	—	—	—	46	68	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	8	6
Juni	—	—	—	—	47	76	19	6	—	—	—	—	53	76	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	10	—
Juli	—	—	—	—	72	108	20	9	—	—	—	—	50	76	17	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3	1	6
August	—	—	—	—	55	84	14	6	—	—	—	—	72	115	20	8	—	—	—	—	—	—	—	—	12	4	26	6
September	—	—	—	—	47	68	23	3	—	—	—	—	42	67	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	9	3	21	—
October	—	—	—	—	50	80	6	6	—	—	—	—	39	58	28	6	—	—	—	—	—	—	—	—	8	3	20	—
November	—	—	—	—	23	37	3	6	—	—	—	—	29	44	25	5	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	24	—
December	—	—	—	—	16	23	15	—	—	—	—	—	31	43	29	9	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	8	—
Summa	—	—	—	—	489	737	17	6	—	—	—	—	525	814	27	8	—	—	—	—	—	—	—	—	57	23	19	—

Monat.	Verkehr m. d. Niederl. Staatsbahn.				Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich u. England via Bleyberg.				Verkehr mit Belgien via Maastricht.				Internat. Verkehr via Bleyberg.				Rundreise-Verkehr.				Weltausstellungs-Verkehr.				Summa.		
	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46,863	12,891	10	1
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40,850	10,531	9	7
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,118	14,265	8	10
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	8	—	—	—	—	—	61,761	19,112	21	6
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,953	17,416	1	5
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7	4	—	8	4	24	—	78,413	20,790	23	5
Juli	—	—	—	—	18	5	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	8	—	6	3	6	—	71,906	19,563	16	9
August	—	—	—	—	4	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	24	—	4	2	12	—	72,822	19,499	3	—
September	—	—	—	—	3	—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	24	—	68,684	18,574	15	3
October	—	—	—	—	5	1	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	6	—	—	—	—	—	64,598	18,075	1	5
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56,659	15,080	27	5
December	—	—	—	—	1	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56,438	15,167	26	—
Summa	—	—	—	—	31	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	9	20	—	20	11	6	—	732,875	200,988	11	5

Zweigbahn Letmathe-Iserlohn.

Monat.	Mitteldeutscher Verband.				Verkehr mit der Cöln-Mindener Bahn.				Berlin-Cölner Verband.				Main-Weser Verband.				Niederl.-Rheinischer Verband.				Links-Rheinischer Verband.				Rechts-Rheinischer Verband.			
	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.
Januar	—	—	—	—	6	—	23	—	—	—	—	—	11	1	14	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—
Februar	—	—	—	—	4	—	15	—	—	—	—	—	6	—	21	9	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	8	—
März	—	—	—	—	10	1	8	—	—	—	—	—	6	—	20	9	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—
April	—	—	—	—	11	1	3	6	—	—	—	—	18	2	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	9	3
Mai	—	—	—	—	8	1	1	6	—	—	—	—	16	1	21	3	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	25	9
Juni	—	—	—	—	12	1	11	6	—	—	—	—	10	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	16	—
Juli	—	—	—	—	22	2	29	3	—	—	—	—	19	2	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	1	9
August	—	—	—	—	11	1	9	9	—	—	—	—	23	2	25	9	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	20	3
September	—	—	—	—	10	1	13	6	—	—	—	—	19	2	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	8	6
October	—	—	—	—	13	1	19	6	—	—	—	—	14	1	21	3	—	—	—	—	—	—	—	—	8	1	12	6
November	—	—	—	—	8	1	5	3	—	—	—	—	10	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—
December	—	—	—	—	2	—	3	3	—	—	—	—	12	1	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—
Summa	—	—	—	—	117	14	23	—	—	—	—	—	164	19	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	57	7	24	—

Monat.	Verkehr m. d. Niederl. Staatsbahn.				Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich u. England via Bleyberg.				Verkehr mit Belgien via Maastricht.				Internat. Verkehr via Bleyberg.				Rundreise-Verkehr.				Weltausstellungs-Verkehr.				Summa.		
	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.	Personen.	Thlr.	Sg.	Pf.
Januar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,684	1,140	21	9
Februar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,257	1,000	18	6
März	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,855	1,237	1	3
April	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,910	1,535	11	—
Mai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,785	1,580	25	6
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	16	—	—	—	—	—	24,638	2,238	14	3
Juli	—	—	—	—	18	2	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,557	2,182	16	9
August	—	—	—	—	4	—	14	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,905	2,256	24	3
September	—	—	—	—	3	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,773	1,948	5	—
October	—	—	—	—	5	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,661	1,678	20	6
November	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,388	1,321	18	3
December	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,045	1,319	22	3
Summa	—	—	—	—	31	3	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	16	—	—	—	—	—	220,458	19,440	19	3

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 18.

Zusammenstellung des Gesammt-Personen-Verkehrs mit Angabe der Haupt- und Nebenerträge.

1. Ergebnisse des Monats.	2. Angezahl der beförderten Personen. Gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- und Schnellzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	5. Gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.
Januar	1,042	8,735	6,987	1,937	42,213	219,548	186,241
Februar	1,053	7,486	7,253	1,970	37,479	197,517	153,040
März	1,040	10,251	11,881	2,447	49,892	247,340	212,099
April	1,877	14,207	15,031	3,521	55,897	276,446	235,233
Mai	2,523	13,694	13,548	3,032	56,027	269,199	228,130
Juni	2,749	17,998	14,942	4,564	63,961	286,163	236,275
Juli	3,172	16,862	15,482	4,433	61,546	291,896	237,615
August	3,755	21,158	17,076	4,851	64,800	286,631	242,286
September	3,408	19,067	16,504	4,826	60,181	290,257	238,975
October	2,333	14,660	14,487	4,134	64,884	286,128	243,961
November	2,489	10,613	10,854	1,815	50,589	251,511	219,863
December	2,113	12,813	10,713	3,964	47,990	269,353	227,026
Summa	27,800	168,592	155,343	39,464	663,380	3,068,389	2,609,490
Hiervon kommen auf:							
I. den Binnen-Verkehr	3,937	55,275	99,415	29,039	592,267	3,073,066	2,632,610
II. den directen Verkehr mit:							
a. dem Bergisch-Märkisch-Niederländischen Verband	812	7,244	8,737	526	7,905	20,632	18,170
b. „ Bergisch-Märkisch-Thüringischen Verband	1,256	15,735	6,902	290	5,856	15,033	15,533
c. „ Westfälisch-Thüringischen Verband	4	235	414	13	306	561	1,197
d. „ Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr	81	786	505	16	167	240	—
e. „ Hannover-Rheinischen Verband	478	3,416	1,203	40	419	438	—
f. „ Preußisch-Braunschweigischen Verband	1,192	13,304	4,693	45	682	3,486	—
g. „ Sächsisch-Westfälischen Verband	49	274	124	—	17	53	—
h. „ Nachbar-Verkehr mit der Frankfurt-Bebraer Bahn	16	1,451	1,972	52	1,358	6,371	—
i. „ Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verband	253	1,769	736	—	—	—	—
k. „ Sächsisch-Rheinischen Verband	54	277	18	3	15	58	—
l. „ Mitteldeutschen Verband	159	1,242	424	3	44	252	—
m. „ Verkehr mit der Elster-Saalbaner Bahn	148	1,242	705	399	6,073	9,686	1,181
n. „ Berlin-Cölner Verband	280	1,691	243	354	1,149	672	—
o. „ Main-Weser Verband	2	4	3	11	218	287	—
P. „ Niederländisch-Rheinischen Verband	—	—	—	119	730	56	—
q. „ Einheitsverband	—	—	—	6,378	38,045	41,304	—
r. „ Nordrheinischen Verband	—	—	—	498	1,980	908	—
s. „ Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn	—	—	—	361	659	500	—
t. „ Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich und England via Blerjberg	5,660	4,518	11,436	931	3,561	22,817	—
u. „ Verkehr mit Belgien via Aachen	—	—	—	205	372	2,809	—
v. „ Aachen-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—
w. „ Weltausstellungs-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—
III. den Durchgangs-Verkehr:							
a. Westfälisch-Thüringischen Verband	51	464	370	5	140	116	—
b. „ Halle-Casseler Verband	—	12	37	—	2	10	—
c. Preußisch-Braunschweigischen Verband	33	310	33	—	1	15	—
d. Westfälisch-Frankfurt-Bebraer Verband	2	11	6	—	1	7	—
e. Hannover-Thüringischen Verband	208	2,552	5,545	—	—	—	—
f. „ Bergisch-Oesterreichischen Verband	238	2,286	1,998	—	—	—	—
g. Sächsisch-Rheinischen Verband	305	3,176	653	29	294	1,038	—
h. Mitteldeutschen Verband	5,689	51,348	10,738	92	1,708	8,825	—
i. Nachbar-Verkehr mit Belgien, Frankreich und England via Blerjberg	1	8	—	—	—	—	—
k. Internationalen Verkehr via Blerjberg	1,721	3,065	14	—	—	—	—
l. Aachener-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—
m. Weltausstellungs-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—
Anzahl der zurückgelegten Personen-Kilometer	1,911,963,0	10,419,894,0	7,835,220,0	1,240,947,0	18,194,179,0	65,754,604,0	63,827,[illegible]
Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich Kilometer zurückgelegt	68,1	61,8	50,5	31,4	27,4	25,2	[illegible]
Die specifische Personen-Forderung (d. i. die Anzahl der auf jeden Kilometer durchschnittliche Jahres-Betriebs-Länge kommenden Personen-Kilometer) betrug Personen-Kilometer	1,933	10,535	7,922	1,255	18,395	66,480	64,[illegible]
und in Procenten der verschiedenen Klassen	0,9	3,9	2,9	0,4	5,9	20,6	[illegible]
Von dem Personengelde kommen:							
durchschnittlich auf jede Person	—	—	—	—	—	—	—
auf jede Person und pro Kilometer	—	—	—	—	—	—	—
in Procenten auf die verschiedenen Klassen	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkung.

Der Betrag für die Rheinfähre Homberg-Ruhrort ist in der Gesammt-Einnahme zwar enthalten, für die durchschnittliche Berechnung aber in Abzug gebracht worden.

Es sind ferner zurückgelegt von:

460,756,0	Ctr. Passagier-Gepäck (reines Gewicht) zusammen	27,645,402,0	Ctr. Kilometer.
worunter 189,215,0	„ „ „ Uebergewicht mit	10,039,344,0	„ „
365	Equipagen circa 3,285 Ctr. schwer im Ganzen	43,275,0	„ „
3,483	Pferde „ 17,415 „ „ „ „	261,225,0	„ „
29,569	Hunde „ 5,719,0 „ „ „ „	128,698,5	„ „

9. Personen. Gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- u. Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	12. Militairs auf Regi-ments-Scheine.	13. In Summa.	14. Ertrag der Gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- und Schnellzügen. I. Klasse. Thlr. Sgr. Pf.	II. Klasse. Thlr. Sgr. Pf.	III. Klasse. Thlr. Sgr. Pf.	17. Gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen. I. Klasse. Thlr. Sgr. Pf.	II. Klasse. Thlr. Sgr. Pf.	III. Klasse. Thlr. Sgr. Pf.
4,438	106,328	309,172	10,725	937,606	1,905 19 7	9,515 22 9	4,992 16 3	1,992 17 5	22,491 3 4	55,262 8 8
3,889	97,216	320,423	7,540	847,196	2,094 12 7	9,788 5 4	5,520 5 —	1,571 22 3	20,214 7 11	47,201 3 7
6,186	129,197	430,557	17,097	1,119,114	3,443 26 11	13,649 20 9	9,096 5 8	1,932 19 4	23,564 22 10	60,302 24 7
7,564	131,404	411,496	16,860	1,169,536	4,200 10 —	20,876 2 10	14,255 10 2	2,237 6 5	30,851 12 4	84,033 27 2
7,019	140,210	453,587	13,211	1,199,695	4,886 19 2	20,562 3 3	12,201 18 10	3,429 21 2	30,378 7 11	74,992 25 11
10,163	164,645	537,731	21,424	1,379,080	5,561 18 3	24,034 27 2	12,638 16 6	4,115 4 1	34,990 26 10	83,631 16 3
8,702	152,530	527,671	14,584	1,336,903	7,295 19 10	29,579 20 9	14,217 27 —	4,486 29 5	35,543 6 —	81,138 13 8
8,158	151,317	566,944	21,537	1,340,812	8,660 10 6	31,703 23 4	15,320 21 2	4,685 27 10	38,139 14 7	83,736 5 2
8,648	151,279	610,558	21,832	1,343,178	8,028 8 6	30,040 21 8	15,252 1 10	4,597 20 —	38,848 1 11	84,067 1 3
7,099	150,592	511,953	17,063	1,329,132	6,733 4 6	22,703 22 9	13,030 14 6	3,661 21 10	34,355 1 1	80,740 14 3
5,834	136,402	479,468	13,001	1,181,339	5,014 4 5	14,756 13 3	8,704 19 4	2,328 7 11	27,830 25 4	66,980 19 —
5,897	136,926	452,794	13,341	1,193,760	3,706 23 5	14,998 17 7	9,053 20 2	2,390 15 9	28,329 2 5	70,544 29 10
83,596	1,648,371	5,567,274	207,193	14,437,811	70,089 27 8	342,909 22 4	154,141 24 5	37,977 3 5	393,211 9 6	871,841 8 3
73,712	1,565,558	5,454,002	186,338	13,763,693	10,227 18 —	20,516 17 —	27,804 28 6	26,588 6 6	303,606 22 6	797,892 24 —
170	3,828	7,738	1,119	76,851	2,101 5 6	12,102 9 6	3,191 5 7	1,077 14 6	10,611 3 6	17,207 25 —
—	2,032	7,162	16,037	85,384	6,401 29 5	43,242 29 11	15,542 12 11	998 26 6	9,336 28 7	13,988 9 5
—	—	—	—	8,130	6 8 —	481 12 —	645 23 —	41 19 5	934 28 2	838 5 10
—	—	—	—	1,790	628 23 7	4,379 21 1	1,791 29 —	307 21 2	724 1 —	703 4 5
—	—	—	—	4,974	1,189 22 —	4,439 28 5	1,513 11 —	82 21 —	698 29 —	452 21 —
—	—	—	3,366	46,737	7,379 6 11	39,396 14 3	8,655 6 9	115 14 10	1,699 28 8	5,104 8 5
—	—	—	—	513	208 18 5	851 10 6	335 27 7	—	34 13 2	93 26 8
10	936	5,726	—	17,761	161 12 —	1,608 26 —	1,687 16 —	79 3 —	1,193 7 —	3,406 7 —
—	—	—	—	2,758	456 2 —	2,490 1 —	738 7 —	—	—	—
—	2	20	—	537	139 20 —	517 24 —	21 16 —	6 1 —	21 15 —	36 18 —
—	—	—	—	2,158	276 17 —	1,619 16 —	450 13 —	2 — —	30 29 —	96 2 —
82	1,644	3,342	123	24,624	213 10 —	1,457 4 6	567 23 5	182 — —	1,243 27 —	4,416 3 8
—	—	—	—	3,598	621 9 —	1,361 28 —	354 20 —	270 26 —	1,123 4 6	594 9 —
—	—	—	—	595	7 6 —	10 22 3	5 25 —	25 15 —	402 15 10	226 9 10
62	230	—	—	1,345	— — —	— — —	— — —	114 25 6	485 10 —	42 8 2
8,064	63,352	65,332	—	222,817	— — —	— — —	— — —	5,362 7 3	21,215 26 3	13,908 19 4
92	404	76	—	2,633	— — —	— — —	— — —	693 6 6	1,375 29 3	150 26 6
—	8	—	—	1,288	— — —	— — —	— — —	215 18 11	686 25 11	132 5 —
834	4,798	20,482	—	74,756	10,061 4 5	6,338 1 4	2,393 5 9	1,698 24 2	3,742 22 4	6,434 27 5
—	—	—	—	3,396	— — —	— — —	— — —	528 6 3	642 24 6	3,695 29 4
3	255	948	—	506	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
318	2,990	514	—	5,099	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	1,146	208 18 5	1,328 7 8	751 25 10	16 21 5	261 2 6	137 10 10
—	—	—	—	51	— — —	14 14 —	22 15 —	— — —	1 28 —	6 — —
—	—	—	—	162	80 23 —	275 — —	50 1 —	— — —	2 9 —	26 3 —
—	—	—	—	28	9 21 —	29 15 —	12 2 —	— — —	2 8 —	13 15 —
—	—	—	—	8,295	555 24 1	4,691 5 2	6,615 1 4	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	4,524	423 5 6	3,227 12 3	2,154 25 1	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	8,595	582 20 —	4,847 25 7	779 24 2	43 5 6	515 27 5	305 21 4
—	—	—	—	82,350	6,473 4 —	20,718 4 8	4,172 22 3	74 21 —	980 6 —	1,077 27 6
—	—	—	—	9	6 7 —	32 14 —	— — —	— — —	— — —	— — —
73	2,340	1,988	—	4,600	10,680 21 5	15 526 22 3	48 27 3	— — —	— — —	— — —
204	573	614	—	1,472	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
3,196,123,0	98,737,366,0	104,488,019,0	2,548,130,0	321,833,076,0	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
26,5	32,0	18,0	46,1	22,0	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
2,320 0,7	87,183 11,4	106,641 32,0	9,653 3,0	325,398 100 %	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	2 3 8,4	1 13 1,2	— 25 11,2	— 28 9,0	— 10 4,1	— 8 1,2
—	—	—	—	—	— — 11,4	— 8,1	— — 6,4	— — 7,8	— — 7,0	— — 4,2
—	—	—	—	—	1,6 %	6,1 %	3,1 %	1,0 %	3,2 %	13,1 %
—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	28 13 —	414 17 —	870 26 6

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

20.			21.			22.			23.			24.			25.			26.			27.			28.		
Personen-Beförderung.																										
			Gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.									Militairs auf Requisitions-Schein.			In Summa der Col. 14 bis 24.			Außerdem sind vereinnahmt für Abonnements-Billets.			Sonstige diverse Einnahmen a. der Personen-beförderung ausgeschlossene Extrazüge ꝛc.			Gesammt-Einnahme für Personen-Beförderung.		
IV. Klasse.			I. Klasse.			II. Klasse.			III. Klasse.																	
Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.
29,708	19	—	2,366	22	1	33,841	20	5	66,287	10	7	1,887	19	9	230,323	—	10	739	6	—	—	—	—	231,062	6	10
24,712	21	—	2,305	10	2	32,780	7	4	63,355	9	6	1,184	14	11	209,787	27	7	733	6	—	—	—	—	210,521	3	7
37,160	23	—	3,368	23	7	42,774	18	4	80,541	21	4	11,159	1	4	286,279	27	8	789	24	—	290	8	11	287,360	—	7
54,593	19	8	4,287	21	2	44,852	29	2	78,673	25	5	3,144	23	4	342,677	7	8	835	6	—	366	3	—	343,878	16	8
44,255	23	6	3,970	15	1	47,257	24	6	84,666	28	3	2,347	10	11	328,199	18	6	1,004	12	—	180	—	—	329,384	—	6
47,384	9	6	5,693	28	9	57,166	11	9	106,663	9	10	8,968	22	5	391,227	10	3	1,085	18	—	98	18	3	392,411	16	6
42,485	28	—	5,216	3	11	53,065	6	2	103,145	21	9	2,717	29	—	377,623	25	6	962	10	—	391	20	2	378,977	25	8
45,319	27	6	4,814	6	5	52,751	15	2	107,096	6	3	11,639	20	3	403,896	18	2	1,035	—	—	225	3	11	405,156	22	1
43,396	19	6	4,610	11	—	52,730	22	1	99,865	17	10	4,643	16	7	386,974	22	2	1,087	24	—	556	24	—	388,619	10	2
49,216	2	6	4,156	5	2	51,597	3	1	97,385	25	7	3,236	28	4	365,846	13	7	1,254	18	—	945	19	8	368,046	21	3
44,899	4	8	3,253	13	8	45,421	9	9	89,480	—	4	2,399	25	—	309,218	19	7	950	12	—	260	25	7	310,429	27	2
45,342	10	6	3,162	27	7	44,185	27	6	81,121	22	3	7,659	21	4	308,362	8	4	789	18	—	128	29	1	309,280	25	5
505,461	28	4	47,386	8	7	557,935	15	3	1,057,283	18	11	61,049	3	2	3,340,477	19	10	11,267	4	—	3,384	2	7	3,355,128	26	5
495,546	4	8	39,882	27	—	518,029	13	6	1,025,781	10	—	56,438	17	7	3,425,974	9	2	11,267	4	—	3,776	4	9	3,440,017	17	6
6,897	21	2	201	20	—	3,366	10	—	4,749	18	—	454	—	—	67,995	12	9	—	—	—	—	—	—	67,995	12	9
5,406	15	—	—	—	—	1,875	12	—	4,078	17	—	2,500	18	7	100,342	10	4	—	—	—	—	—	—	100,342	10	4
583	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,521	29	—	—	—	—	37	6	—	3,559	5	—
—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,339	21	3	—	—	—	—	—	—	8,339	21	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,258	12	5	—	—	—	—	—	—	8,258	12	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,639	10	6	54,890	—	4	—	—	—	—	—	—	54,890	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,424	6	4	—	—	—	—	—	—	1,424	6	4
—	—	—	7	6	—	506	9	—	1,840	20	—	—	—	—	10,290	16	—	—	—	—	—	—	—	10,290	16	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,594	11	—	—	—	—	—	—	—	3,594	11	—
—	—	—	—	—	—	3	6	4	30	4	6	—	—	—	755	16	10	—	—	—	—	—	—	755	16	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,465	17	—	—	—	—	—	—	—	2,465	17	—
27	14	6	25	6	6	329	8	—	471	17	6	16	16	6	12,150	7	7	—	—	—	—	—	—	12,150	7	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,928	6	6	—	—	—	—	—	—	4,928	6	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	852	3	11	—	—	—	—	—	—	852	3	11
—	—	—	40	29	3	155	11	—	—	—	—	—	—	—	838	24	6	—	—	—	—	—	—	838	24	6
—	—	—	4,001	2	—	22,081	9	—	14,568	16	3	—	—	—	81,140	20	1	—	—	—	—	—	—	81,140	20	1
—	—	—	78	11	—	281	9	—	32	28	—	—	—	—	2,585	20	3	—	—	—	—	—	—	2,585	20	3
—	—	—	—	—	—	5	5	8	—	—	—	—	—	—	1,221	25	6	—	—	—	—	—	—	1,221	25	6
—	—	—	415	25	9	1,054	24	5	1,810	10	—	—	—	—	32,349	23	5	—	—	—	—	—	—	32,349	23	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,257	—	1	—	—	—	—	—	—	4,257	—	1
—	—	—	4	21	—	415	1	—	251	1	—	—	—	—	670	23	—	—	—	—	—	—	—	670	23	—
—	—	—	930	11	4	4,931	19	5	450	20	3	—	—	—	6,312	21	—	—	—	—	—	—	—	6,312	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,903	24	6	—	—	—	—	—	—	2,903	24	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	25	—	—	—	—	—	—	—	44	25	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	434	6	—	—	—	—	415	15	1	849	21	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	1	—	—	—	—	—	—	—	66	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,251	28	7	—	—	—	—	—	—	11,251	28	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,811	12	10	—	—	—	—	—	—	5,811	12	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,680	4	—	—	—	—	—	—	—	7,680	4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,406	25	5	—	—	—	155	7	3	41,562	2	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	21	—	—	—	—	—	—	—	48	21	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,256	10	11	—	—	—	—	—	—	36,256	10	11
—	—	—	64	13	5	2,197	20	11	1,411	8	11	—	—	—	3,673	13	3	—	—	—	—	—	—	3,673	13	3
—	—	—	1,733	15	4	2,694	6	2	1,816	27	6	—	—	—	6,244	19	—	—	—	—	—	—	—	6,244	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	5	8_{6}	—	16	11_{6}	—	10	1_{4}	—	5	8_{6}	—	8	10_{6}	—	8	3_{6}	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	2_{6}	—	—	7_{6}	—	—	5_{5}	—	—	3_{6}	—	—	2_{6}	—	—	4_{6}	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13,9 %			1,8 %			14,4 %			26,8 %			1,6 %			100 %			—	—	—	—	—	—	—	—	—
630	3	—	47	6	—	1,023	26	—	3,177	20	—	44	10	6	5,237	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

29.	30.	31.			32.	33.			34.	35.			36.	37.			38.			39.			40.		
Neben-Erträge.																									
Gepäck.					Equipagen.				Pferde (Luxus-).				Hunde.				Sonstige Nebenerträge im Personen-Verkehr.			Summa der Nebenerträge.			Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr (Col. 28 u. Col. 39).		
Gewicht volles Ctr.	Uebergewicht Ctr.	Ertrag.			Anzahl.	Ertrag.			Anzahl.	Ertrag.			Anzahl.	Ertrag.											
		Thlr.	Sg.	Pf.		Thlr.	Sg.	Pf.		Thlr.	Sg.	Pf.		Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.	Thlr.	Sg.	Pf.
30,425$_{6}$	13,421$_{5}$	4,444	16	4	4	43	18	—	107	172	—	—	1,963	305	22	8	290	20	—	3,156	17	—	234,218	23	10
35,760$_{5}$	11,835$_{1}$	4,049	3	1	7	164	23	7	171	309	3	—	1,270	153	13	9	233	11	—	4,909	23	5	215,430	27	—
31,116$_{3}$	14,191$_{0}$	5,019	24	8	24	255	19	—	398	774	27	7	2,102	235	3	9	367	16	2	6,653	1	2	294,013	1	9
34,381$_{7}$	13,190$_{5}$	5,128	15	3	7	107	2	4	22	84	10	1	1,930	259	15	10	427	8	—	6,006	21	6	349,885	8	2
39,639$_{3}$	16,005$_{0}$	6,184	27	4	25	253	19	—	126	243	5	1	1,761	235	3	—	334	29	—	7,241	23	5	336,625	23	11
40,830$_{7}$	15,879$_{1}$	6,265	9	6	11	89	11	—	214	428	10	5	1,565	206	—	7	533	12	—	7,512	13	6	399,924	—	—
49,822$_{3}$	20,130$_{4}$	7,511	29	8	24	303	1	2	68	180	4	—	1,838	240	28	5	564	21	—	8,800	24	3	387,778	19	11
50,947$_{1}$	20,096$_{2}$	8,236	12	9	207	3,908	26	4	1,985	5,725	4	9	2,980	410	10	—	374	26	—	17,655	19	10	422,812	11	11
46,066$_{9}$	17,907$_{7}$	7,214	20	9	6	91	25	6	140	160	20	7	4,393	545	3	2	539	10	3	8,561	20	3	397,181	—	5
47,176$_{4}$	18,433$_{6}$	7,362	25	3	13	159	10	4	203	311	3	2	3,614	443	7	9	428	2		8,703	18	6	376,750	9	9
37,256$_{9}$	15,626$_{1}$	5,722	15	7	13	130	2	—	41	159	23	6	2,776	298	19	2	501	11	—	6,812	11	3	317,242	8	5
27,331$_{3}$	12,408$_{5}$	4,466	28	11	24	145	8	8	8	54	9	11	2,427	292	1	2	593	8	7	5,551	27	3	314,832	22	8
490,756$_{7}$	189,225$_{1}$	71,607	19	1	365	4,651	16	11	3,483	8,603	1	1	28,599	3,515	9	3	5,178	25	—	93,556	11	4	3,448,685	7	9
318,508$_{6}$	141,796$_{5}$	47,629	19	—	331	4,134	3	—	2,373	6,651	3	—	27,776	3,311	18	—	5,178	25	—	66,895	8	—	3,506,912	25	6
13,877$_{6}$	4,294$_{1}$	2,386	6	1	—	—	—	—	17	99	21	10	118	36	10	3	—	—	—	2,522	8	2	70,517	20	11
15,952$_{1}$	4,086$_{5}$	3,868	26	5	4	180	11	6	—	—	—	—	188	64	11	2	—	—	—	4,113	19	1	104,455	29	5
498$_{8}$	165$_{7}$	135	16	11	1	18	15	—	—	—	—	—	4	—	14	6	—	—	—	154	16	5	3,713	21	5
752$_{9}$	181$_{7}$	369	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	369	3	6	8,708	24	9
2,215$_{7}$	769$_{1}$	538	8	9	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	28	4	—	—	—	539	7	1	8,797	19	6
9,463$_{3}$	2,499$_{0}$	2,255	10	3	11	219	12	9	40	384	16	6	68	46	1	11	—	—	—	2,915	11	5	57,305	11	9
237$_{4}$	65$_{8}$	68	10	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68	10	4	1,492	16	8
3,315$_{3}$	1,050$_{7}$	393	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	47	13	—	9	—	—	—	406	3	11	10,696	19	11
1,502$_{4}$	494$_{4}$	228	28	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	228	28	2	3,823	9	2
255$_{6}$	60$_{8}$	36	22	6	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	21	—	—	—	—	37	13	6	793	—	4
815$_{4}$	260$_{2}$	119	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23	4	29	8	—	—	—	124	19	8	2,590	6	8
5,101$_{4}$	1,733$_{4}$	712	8	4	1	8	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	720	15	10	12,870	23	5
1,729$_{2}$	587$_{1}$	207	22	8	1	10	—	4	20	30	23	4	1	—	6	2	—	—	—	248	22	6	5,176	29	—
173$_{9}$	41$_{0}$	32	10	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	10	9	884	14	8
505$_{0}$	175$_{0}$	46	12	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	12	10	885	7	4
24,796$_{4}$	7,845$_{9}$	2,240	16	8	2	5	1	—	—	—	—	—	4	—	6	8	—	—	—	2,245	24	4	83,386	14	5
1,161$_{4}$	358$_{4}$	150	26	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150	26	10	2,736	17	1
347$_{9}$	98$_{8}$	48	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	2	3	1,269	27	9
5,167$_{6}$	2,473$_{6}$	2,340	25	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,340	25	8	34,690	19	1
875$_{6}$	375$_{6}$	342	12	10	—	—	—	—	1,023	1,466	26	5	—	—	—	—	—	—	—	1,809	9	3	6,066	9	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	670	23	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,312	21	—
513$_{6}$	124$_{4}$	124	19	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	17	7	—	—	—	125	6	10	3,029	1	4
14$_{6}$	2$_{1}$	—	25	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	2	45	20	2
83$_{2}$	26$_{0}$	25	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	1	—	874	22	1
14$_{4}$	5$_{7}$	4	22	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	22	6	70	23	6
4,637$_{4}$	1,570$_{6}$	935	3	9	12	80	4	6	—	—	—	—	4	1	7	9	—	—	—	1,016	16	—	12,268	14	7
2,431$_{6}$	936$_{4}$	464	15	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	464	15	7	6,275	28	5
3,495$_{4}$	788$_{6}$	399	15	2	—	—	—	—	—	—	—	—	13	4	3	11	—	—	—	403	19	1	8,083	23	1
40,267$_{4}$	14,706$_{4}$	2,455	8	8	2	5	21	4	—	—	—	—	346	30	11	7	—	—	—	2,491	11	7	44,053	14	3
5$_{0}$	3$_{4}$	11	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	15	—	60	6	—
3,253$_{6}$	1,545$_{6}$	2,894	29	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,894	29	1	39,151	10	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,673	13	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,244	19	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	334	29	6	—	19	—	—	—	—	—	—	—	7	1	6	—	—	—	334	1	—	5,591	3	—

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Nachweisung über die Personen-Beförderung auf Abonnements-Billets.

Zahl der ausgegebenen Abonnementsbillets				Geschätzte Zahl der Reisen				Geschätzte Zahl der geförderten Personen-Kilometer				Die Einnahme betrug					Bemerkungen.
der I. Kl.	der II. Kl.	der III. Kl.	zusammen.	der I. Kl.	der II. Kl.	der III. Kl.	zusammen.	der I. Kl.	der II. Kl.	der III. Kl.	zusammen.	in der I. Kl.	in der II. Kl.	in der III. Kl.	im Ganzen.	pro Kilometer der in das Abonnement eingeschlossenen Bahnstrecken.	
34	781	936	1,751	2,040	46,860	56,160	105,060	25,494,$_{0}$	476,865,$_{0}$	562,613,$_{3}$	1,064,972,$_{3}$	436	6,296	4,535	11,267	3,$_{8}$ Pfg.	Die Abonnements sind gültig für 30 Hin- und Rückfahrten innerhalb eines Zeitraumes von 3 Monaten. Der Preis derselben ist 40% des tarifmäßigen Personenzugfahrgeldes für 60 einfache Touren.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 19.

Zusammenstellung

des Gesammt-Güter-Verkehrs nach Monaten und Verbänden.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkischer

Monat.	Binnen-Verkehr. Gewicht. Ctr.	Binnen-Verkehr. Ertrag. Thlr.	Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband. Gewicht. Ctr.	Rheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband. Ertrag. Thlr.	Rheinisch-Thüringischer Verband. Gewicht. Ctr.	Rheinisch-Thüringischer Verband. Ertrag. Thlr.	Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Gewicht. Ctr.	Sächsisch-Oesterreichischer Verband. Ertrag. Thlr.	Preuß.-Braunschweigischer Verband. Gewicht. Ctr.	Preuß.-Braunschweigischer Verband. Ertrag. Thlr.
Januar	14,961,401 1	480,705 4 5	1,563,935 8	43,699 — 5	392,472 5	26,259 29 2	134,701 8	35,919 4 11	931,681 2	58,282 16 1
Februar	13,214,199 5	456,572 26 10	1,422,646 1	39,012 16 7	349,681 7	22,629 6 8	121,685 5	34,353 19 8	863,520 3	56,573 11 3
März	15,698,516 9	546,569 21 3	1,736,180 7	49,803 6 11	408,827 6	25,167 15 8	203,600 4	49,364 — 3	988,656 7	64,455 15 8
April	15,212,258 9	520,545 15 3	1,722,695 5	48,390 15 11	310,909 3	18,988 28 4	278,747 8	58,153 8 6	894,553 5	58,044 5 10
Mai	17,459,445 9	577,772 12 10	1,947,847 7	55,461 17 6	360,872 6	21,030 17 3	258,831 9	56,394 26 4	976,260 5	59,946 26 11
Juni	15,927,170 8	531,074 13 4	1,779,397 2	50,332 21 1	268,644 8	15,401 24 1	200,791 —	47,295 9 9	894,130 6	55,005 6 —
Juli	17,738,403 4	601,092 9 3	1,877,459 8	51,678 29 4	304,303 9	17,510 25 3	334,227 3	76,430 13 1	916,775 5	53,015 4 7
August	16,553,937 4	551,556 4 2	1,800,429 1	50,059 5 8	293,519 8	17,473 1 5	308,274 9	76,469 28 2	854,219 6	51,163 4 7
September	15,897,390 2	547,451 29 9	1,833,847 6	51,420 21 2	290,912 5	18,573 15 10	292,461 7	65,498 5 6	946,116 1	58,682 10 11
October	16,542,987 1	563,160 17 5	1,926,691 5	53,670 7 1	349,793 1	20,881 28 11	168,144 3	50,520 15 3	976,251 9	61,715 15 11
November	15,036,741 3	552,177 21 4	1,760,478 2	49,654 5 —	362,625 6	21,216 12 10	173,334 6	44,884 1 10	792,627 —	50,241 26 11
December	15,804,742 9	531,859 9 3	1,700,393 4	45,917 22 8	290,168 3	17,169 15 4	173,308 4	41,596 5 11	780,376 6	57,694 15 8
Summa 1873	190,656,181 4	6,480,889 5 4	21,111,142 6	599,030 16 11	4,011,647 6	242,413 11 6	2,631,149 1	635,974 19 2	10,717,689 5	695,660 5 8
1872	— —	5,393,166 24 3	— —	580,033 1 4	— —	994,700 26 7	— —	391,682 26 10	— —	660,628 24 10

2. Ruhr-Sieg

Januar	2,582,232 —	86,934 3 5	577,576 —	22,353 — 11	9,296 1	236 17 10	7,223 1	169 4 8	58,006 4	2,015 14 —
Februar	2,435,769 —	82,954 2 4	620,436 8	23,781 26 7	7,417 5	253 12 8	10,090 6	176 3 10	44,203 5	1,667 29 11
März	2,775,150 9	95,395 17 8	733,878 2	29,039 20 1	17,211 8	369 23 9	15,699 8	780 8 9	61,488 6	2,367 11 1
April	2,515,333 6	83,590 8 9	671,444 —	27,576 10 9	8,694 8	251 21 11	27,023 2	274 2 6	64,721 —	2,210 26 —
Mai	2,671,860 1	91,519 13 1	670,866 7	25,102 29 3	12,146 9	290 28 8	48,796 1	1,163 11 11	86,303 1	2,871 25 —
Juni	2,626,933 4	87,547 21 5	586,191 7	23,078 25 6	7,233 3	225 12 11	26,853 6	675 1 —	51,134 9	1,755 20 11
Juli	2,598,260 —	84,981 26 6	623,688 5	22,550 3 2	11,998 8	444 10 8	19,878 7	771 23 5	51,413 4	1,668 5 11
August	2,209,444 8	71,070 6 4	639,022 5	23,321 23 5	9,816 5	286 1 7	18,252 —	445 22 6	45,886 —	1,773 — 7
September	2,238,634 6	71,557 3 10	660,013 2	25,809 27 10	7,650 1	251 25 10	16,418 7	385 11 11	56,581 6	1,967 — 9
October	2,283,628 —	72,946 — 1	677,948 1	26,596 10 2	11,450 5	340 9 6	15,583 1	391 13 4	40,131 8	2,191 25 10
November	2,115,319 7	71,168 18 5	548,489 9	22,133 29 7	10,963 4	336 4 4	17,104 6	460 9 8	36,496 5	2,059 5 9
December	2,157,103 4	71,731 1 4	523,485 2	23,174 16 1	7,897 —	280 3 1	16,726 4	389 29 5	40,331 7	1,967 25 9
Summa 1873	29,230,569 —	970,776 8 4	7,532,039 8	295,618 25 4	120,156 7	3,765 22 9	220,646 9	6,052 23 3	636,797 7	24,561 7 9
1872	30,652,411 6	1,057,969 — 2	7,659,066 5	272,282 14 5	103,631 8	10,635 8 1	284,586 3	7,140 28 3	566,515 5	32,869 16 11

3. Zweigbahn

Januar	114,062 9	836 1 5	8,169 9	64 16 7	1,113 —	10 3 10	1,575 7	17 20 —	3,089 —	22 4 —
Februar	108,343 6	798 18 2	5,927 2	50 2 5	712 5	7 6 8	884 —	9 25 —	2,581 9	23 15 7
März	116,766 5	931 — 4	6,179 8	57 25 8	1,033 1	18 1 2	920 1	18 5 7	3,590 3	31 7 11
April	93,874 8	937 23 8	5,636 8	49 — 1	842 2	7 19 4	673 3	21 22 9	2,384 8	22 15 5
Mai	97,690 1	1,018 18 11	6,431 1	64 4 2	2,667 1	17 11 7	675 3	10 22 11	3,035 6	29 4 1
Juni	100,990 5	1,035 — 7	5,211 —	47 12 2	1,440 8	12 8 9	730 8	6 14 8	2,353 7	25 5 6
Juli	119,220 2	1,114 10 10	6,296 7	54 13 3	1,020 8	14 16 9	548 5	6 5 —	2,546 1	25 — 6
August	92,693 7	913 1 6	10,672 9	68 7 2	1,929 1	15 18 3	633 2	8 19 4	2,513 1	24 20 3
September	157,950 —	1,000 23 9	9,247 7	61 3 9	1,341 1	11 12 4	626 5	7 26 6	1,997 —	20 — 9
October	120,414 6	1,050 5 2	9,389 1	62 19 6	1,947 4	14 14 9	586 4	7 23 6	2,561 8	30 10 6
November	124,557 2	1,120 25 9	5,098 6	45 11 1	1,454 1	13 14 —	646 1	6 23 11	3,207 —	29 17 —
December	141,098 4	1,483 9 1	6,181 2	51 17 4	719 8	6 — 9	536 —	7 6 1	2,763 1	48 25 —
Summa 1873	1,397,692 5	12,199 15 3	84,443 —	676 12 9	17,560 5	143 7 11	9,235 7	126 4 5	33,581 4	354 — 6
1872	1,540,691 —	12,889 21 —	125,045 9	908 15 10	23,661 4	353 14 —	10,848 5	100 20 11	50,964 5	480 — 6

Eisenbahn.

Sächsisch-Rheinischer Verband. Gewicht. Ctr.	Sächsisch-Rheinischer Verband. Ertrag. Thlr.	Westfälischer Verband. Gewicht. Ctr.	Westfälischer Verband. Ertrag. Thlr.	Bergisch-Hannöverscher Verk. via Hamm und Minden. Gewicht. Ctr.	Bergisch-Hannöverscher Verk. via Hamm und Minden. Ertrag. Thlr.	Deutsch-Holländischer Verband via Hamm und Salzbergen. Gewicht. Ctr.	Deutsch-Holländischer Verband via Hamm und Salzbergen. Ertrag. Thlr.	Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband. Gewicht. Ctr.	Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verband. Ertrag. Thlr.
43,757 3	2,985 28 1	514,559 6	18,460 9 10	456,316 8	16,736 7 2	19,126 2	685 28 11	433,097 1	7,093 14 8
42,035 7	3,003 24 8	527,321 —	18,454 26 9	411,909 9	15,149 — 8	23,173 4	809 12 5	381,161 7	6,336 29 8
60,628 9	5,332 14 —	580,734 —	21,179 21 3	313,103 4	15,277 14 —	25,778 2	924 21 8	404,856 6	7,083 21 —
43,934 5	3,627 6 11	529,997 4	19,210 18 8	226,178 5	8,538 18 4	15,539 9	642 20 8	441,021 1	8,039 15 6
55,765 5	4,874 27 11	577,273 6	20,761 6 11	215,525 3	8,849 — 6	20,146 1	887 25 7	509,063 4	10,290 — 5
62,321 7	5,982 24 2	569,203 8	19,242 3 1	218,809 9	8,489 23 11	14,548 5	734 15 2	476,965 8	8,486 6 2
55,391 6	5,345 20 3	481,330 2	20,617 9 10	253,886 1	10,026 22 —	19,510 5	933 25 4	580,363 —	10,704 12 6
61,038 2	4,486 12 10	587,610 5	20,566 28 9	264,223 3	9,458 3 7	19,775 8	992 15 5	569,464 3	10,342 3 11
51,032 1	6,095 21 —	569,209 1	22,659 11 11	198,779 1	8,214 28 9	27,403 5	1,182 8 2	538,876 8	10,435 14 6
77,056 2	5,722 12 1	562,466 6	22,105 12 8	210,978 5	8,035 27 10	46,274 —	1,722 21 7	514,449 —	10,241 13 10
85,937 6	4,700 2 5	596,347 8	24,124 3 10	205,138 5	7,976 5 5	36,580 3	1,399 21 9	489,152 8	9,689 9 1
86,097 6	5,348 10 11	572,883 5	21,544 10 10	230,985 8	7,108 29 7	35,860 1	1,344 10 5	498,746 6	9,779 26 7
709,497 1	56,245 25 3	6,606,847 3	252,126 14 4	3,311,675 1	123,159 — 9	393,052 5	13,248 14 11	5,814,111 2	108,862 17 10
— —	28,170 24 2	— —	207,649 8 7	— —	216,381 13 —	— —	12,194 8 11	— —	86,884 16 7

Eisenbahn.

659	4	15	6	1	7,003	—	350	22	9	23,094	3	1,218	7	6	—	—	—	—	—	426,342	6	21,252	29	10
707	7	23	28	10	13,810	8	577	20	6	24,614	4	1,077	22	6	—	1	7	—	—	493,456	3	25,498	7	6
1,335	9	46	11	9	14,056	5	542	15	6	14,214	6	1,083	13	9	—	5	3	—	4	418,428	7	20,486	10	7
704	8	36	1	3	16,404	9	713	7	6	16,479	1	730	9	5	—	—	—	—	1	406,707	—	19,918	14	11
558	—	31	24	9	14,703	7	709	19	3	13,459	2	562	6	6	—	8	3	—	7	449,020	8	21,936	25	2
709	6	43	14	5	26,326	2	868	24	1	19,580	2	983	21	3	—	—	—	—	—	431,735	4	21,536	17	—
351	9	18	21	3	23,194	1	1,025	13	7	14,851	2	598	19	6	—	4	7	—	4	433,116	6	24,742	21	7
227	6	10	22	7	25,681	8	972	11	2	22,270	1	1,008	22	7	—	1	3	—	—	496,316	1	24,498	7	4
569	—	13	25	3	25,735	3	1,263	26	6	21,102	2	936	15	5	—	9	9	—	—	460,815	6	22,548	10	5
911	5	43	15	11	23,035	8	1,215	21	6	19,035	8	779	3	3	—	1	5	—	1	498,522	5	23,301	11	10
1,651	7	12	27	11	19,277	5	948	1	8	9,163	1	503	14	6	—	—	—	—	—	475,107	4	21,320	3	5
1,036	7	11	27	8	18,733	5	945	24	1	9,692	2	634	14	3	—	1	8	—	2	450,316	7	20,941	9	9
9,574	—	334	18	4	228,853	7	10,139	28	2	207,686	8	9,907	21	3	33	—	1	1	9	5,350,979	9	264,613	19	4
7,743	7	301	8	3	182,410	7	6,653	10	4	488,683	6	17,511	23	11	39	1	1	23	1	5,147,500	8	250,035	—	8

Betmather-Pferdebahn.

38	3	—	15	2	2,586	5	17	1	3	1,676	3	17	21	7	—	—	—	—	—	1,698	5	19	2	3
164	4	5	24	10	3,571	5	19	10	1	1,255	9	16	3	8	—	—	—	—	—	1,403	—	15	23	2
178	2	2	4	11	3,005	4	21	19	8	1,256	9	18	22	9	—	—	—	—	—	1,640	5	17	17	—
160	1	4	19	6	3,517	9	21	10	11	1,819	3	20	26	10	—	5	—	—	5	1,764	6	17	27	10
185	2	2	16	—	2,815	1	22	7	4	1,101	7	10	19	4	—	—	—	—	—	1,448	6	16	17	1
76	7	4	12	4	4,447	4	30	7	5	1,572	5	14	4	1	—	—	—	—	—	1,366	3	14	19	6
80	7	—	29	6	2,573	9	20	3	7	1,374	7	14	2	11	1	6	—	—	5	1,585	6	17	22	3
61	6	2	27	5	5,008	9	24	29	5	1,218	1	11	22	10	1	2	—	—	2	1,304	7	14	1	6
203	7	3	7	8	2,981	7	26	19	1	1,191	1	11	20	9	1	2	—	—	5	916	—	11	19	4
67	8	3	25	7	3,500	3	27	3	4	963	4	8	13	7	—	—	—	—	—	1,333	6	14	16	4
504	7	3	1	5	4,286	8	35	26	—	427	3	4	28	1	—	—	—	—	—	2,581	3	18	7	6
83	5	2	18	1	3,761	—	33	8	1	305	2	6	16	2	1	2	—	—	8	1,778	5	19	21	8
1,794	6	30	24	9	40,208	3	301	25	3	14,555	3	149	23	7	5	7	—	2	5	18,825	—	198	14	5
972	5	19	21	6	37,868	8	263	12	5	27,912	1	287	11	2	29	8	—	15	1	20,572	5	230	28	7

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkischer

Rechtsrheinisch-Bairisch-Oesterreichischer Verband.				Oberrheinisch-Bergisch-Westfälischer Verband.				Ostdeutsch-Rheinischer Verband.				Russisch-Rheinischer Verband.				Luxemburgischer Verband zwischen Luxemburg, Saarbrücken und der Rheinischen Bahn via Bruh und Koblenz.			
Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.	
Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.
19,339	—	631	24 —	180,648	6	7,101	14 4	28,133	3	2,046	14 5	2,796	5	486	29 3	19,486	7	1,314	8 4
12,343	—	197	23 —	159,751	8	6,716	22 1	16,423	5	1,819	12 9	5,136	3	725	26 10	15,871	5	1,147	8 8
18,835	—	664	1 —	236,212	9	10,439	26 4	12,852	2	1,421	26 —	6,462	8	923	23 11	23,023	9	1,624	19 10
22,143	5	721	19 —	160,510	4	6,626	7 8	18,148	2	1,936	12 7	891	2	121	2 1	21,032	6	1,513	6 6
3,510	—	569	14 11	206,420	5	8,522	10 8	14,733	5	1,711	7 10	152	1	31	25 1	24,913	5	1,606	8 7
7,606	—	271	23 6	196,101	4	7,564	1 —	24,145	2	3,194	21 9	234	2	37	12 —	18,133	6	1,308	23 11
9,033	5	295	27 6	198,013	5	7,815	10 4	26,096	1	3,267	24 5	190	4	27	— 3	17,220	—	1,377	15 4
2,047	—	85	21 6	193,702	4	7,745	14 6	27,613	—	3,435	21 3	721	8	133	20 9	19,460	4	1,423	1 6
2,214	—	300	1 —	159,843	—	6,591	29 9	36,304	6	3,403	25 5	1,488	7	228	8 11	25,143	5	1,747	24 4
3,136	—	287	— 6	129,282	—	6,402	7 9	47,515	—	3,549	1 5	1,150	2	165	11 4	26,903	—	1,866	— 7
2,575	—	168	1 —	167,110	3	7,551	8 4	60,982	5	4,271	29 —	5,011	—	876	10 —	22,797	6	1,673	9 2
3,112	—	139	22 —	174,780	2	7,670	8 10	43,203	7	3,594	22 —	6,418	6	884	9 —	19,507	2	1,375	2 10
166,424	—	4,239	28 11	2,171,015	—	90,556	5 9	595,100	8	50,751	8 9	30,662	8	4,351	8 11	253,605	5	17,977	10 7
—	—	4,569	4 —	—	—	78,376	11 4	—	—	17,796	3 1	—	—	3,974	28 7	—	—	19,796	20 4

2. Ruhr-Eisen

12,051	7	706	1 9	1,155	7	62	2 6	546	1	11	29 11	—	5	—	— 15	—	—	—	—
17,767	6	1,360	2 3	1,153	—	64	17 3	249	8	7	18 11	—	—	—	— —	—	—	—	—
15,736	1	569	1 —	1,406	9	76	9 5	413	6	10	16 3	2	5	—	— 3	—	—	—	—
11,276	9	772	25 6	1,167	4	59	15 6	207	5	18	14 6	—	—	—	— —	—	—	—	—
14,265	7	333	27 —	1,111	5	58	14 1	411	—	12	20 8	4	—	—	— 5	—	—	—	—
8,568	5	295	11 6	1,520	8	73	23 10	677	1	16	16 7	20	1	—	— 25	—	—	—	—
7,612	7	478	2 8	1,548	5	71	1 7	921	8	18	16 3	15	1	—	— 13	—	—	—	—
12,807	—	499	— 6	910	—	46	16 11	503	7	12	9 —	6	8	—	— 7	—	—	—	—
11,682	7	528	11 6	1,004	7	51	7 7	538	—	13	8 3	—	—	—	— —	—	—	—	—
16,514	8	1,003	21 —	925	1	63	27 6	445	6	13	— 7	15	7	—	— 13	11	—	—	—
14,255	—	534	7 —	866	6	51	2 1	614	—	11	5 —	20	—	—	— —	—	—	—	—
10,741	—	458	20 5	841	9	46	8 3	824	6	18	9 —	4	9	—	— 4	—	—	—	—
153,909	2	7,465	10 —	13,418	9	724	26 6	6,853	—	159	15 7	89	6	2	18 2	—	—	—	—
208,628	1	9,485	14 —	16,135	1	895	17 —	8,699	1	178	9 1	466	7	11	5 5	—	—	—	—

3. Steinkohle

200	—	3	2 —	196	4	2	28 —	205	5	1	27 8	—	—	—	— —	—	—	—	—
200	—	—	29 —	205	8	4	22 6	199	9	1	21 8	—	—	—	— —	—	—	—	—
—	—	—	— —	346	2	4	19 4	124	6	1	13 4	—	—	—	— —	—	—	—	—
—	—	—	— —	201	8	3	6 1	200	1	2	1 11	—	—	—	— —	—	—	—	—
200	—	11	28 1	304	3	4	23 6	108	4	1	11 1	—	—	—	— —	—	—	—	—
200	—	1	— —	274	7	4	3 8	59	6	—	22 4	—	—	—	— —	—	—	—	—
400	—	1	28 —	374	6	6	2 —	98	8	1	7 1	—	—	—	— —	—	—	—	—
600	—	1	28 —	185	—	3	16 6	80	4	—	20 2	—	—	—	— —	—	—	—	—
200	—	1	— —	214	8	3	1 5	95	—	1	4 10	—	—	—	— —	—	—	—	—
200	—	1	— —	249	8	5	10 10	108	5	1	14 7	—	—	—	— —	—	—	—	—
—	—	—	— —	224	6	3	15 6	143	1	1	2 —	—	—	—	— —	—	—	—	—
—	—	—	— —	161	9	2	11 11	113	—	1	12 3	—	—	—	— —	—	—	—	—
2,200	—	21	25 1	3,991	9	48	10 3	1,464	7	16	17 3	—	—	—	— —	—	—	—	—
1,400	—	2	22 —	3,828	9	65	29 6	1,561	9	18	18 3	—	—	—	— —	—	—	—	—

Eisenbahn.

Verkehr mit der Hannoverschen und der Halle-Arendsauler Bahn.				Sächsisch-Rheinischer Verband.				Mitteldeutsch-Rheinischer Verband.				Ueberseeischen Verband via Bremen.				Bergisch-Märkisch-Rheinischer Rohprodukten-Verkehr.			
Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.		Gewicht.		Ertrag.	
Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.	Ctr.	1/100	Thlr.	S. P.
147,600	—	7,726	— 3	55,117	7	3,152	9 6	—	—	—	— —	1,192	2	108	7 6	478,008	8	15,581	22 11
110,750	—	6,065	23 4	57,270	9	3,294	2 8	—	—	—	— —	1,435	8	116	15 7	459,158	9	15,201	25 10
125,375	—	8,012	27 2	73,091	6	4,551	16 9	—	—	—	— —	7,069	7	482	3 4	613,217	4	18,620	9 10
182,200	—	7,199	7 6	60,624	2	3,835	29 4	—	—	—	— —	5,515	5	388	26 —	701,732	9	20,516	2 2
46,000	—	2,134	14 6	54,123	3	3,631	7 3	—	—	—	— —	10,671	—	734	4 10	926,755	—	22,706	10 7
50,900	—	1,941	7 1	39,618	4	2,547	13 7	—	—	—	— —	6,434	8	457	11 2	969,399	—	25,565	— 11
51,400	—	2,433	— —	39,613	8	2,725	29 4	—	—	—	— —	4,537	7	324	1 3	1,073,184	—	27,564	9 2
49,500	—	2,269	6 10	43,758	9	2,972	1 3	—	—	—	— —	4,406	9	311	17 3	882,372	5	23,585	24 11
63,000	—	3,827	21 4	51,668	9	3,740	19 3	—	—	—	— —	3,644	4	259	1 8	839,697	2	23,370	21 5
70,300	—	3,231	7 6	46,731	9	3,214	14 8	—	—	—	— —	4,860	4	361	19 5	816,688	—	23,257	29 9
71,150	—	3,992	19 7	42,276	9	3,149	22 7	—	—	—	— —	6,388	—	427	18 4	860,998	—	23,873	12 8
62,900	—	2,600	25 3	45,861	—	3,238	15 7	—	—	—	— —	3,253	5	268	14 9	727,177	—	20,836	23 1
991,375	—	49,464	10 9	609,061	5	39,854	3 8	—	—	—	— —	58,411	9	4,131	21 —	9,246,748	7	260,720	26 3
—	—	70,998	21 10	—	—	45,645	13 —	—	—	—	— —	—	—	6,402	12 3	—	—	80,769	26 8

Eisenbahn.

—	—	—	— —	2,440	4	54	12 4	945	9	16	1 3	359	1	5	20 7	28,000	—	523	8 7
—	—	—	— —	6,344	6	111	2 3	2,400	7	41	20 —	636	7	14	27 1	27,800	—	699	25 3
—	—	—	— —	7,721	1	131	1 8	3,236	5	57	8 7	1,934	2	33	9 4	11,300	—	175	— 5
—	—	—	— —	5,077	3	97	25 11	2,760	3	43	27 2	2,261	8	52	3 9	18,800	—	230	9 8
—	—	—	— —	5,986	3	102	11 10	1,932	1	33	12 1	2,883	1	86	10 9	18,006	—	377	8 10
—	—	—	— —	6,720	9	103	23 7	1,345	—	27	7 3	2,811	4	41	18 —	30,800	—	410	7 5
—	—	—	— —	4,146	6	76	29 3	1,707	1	30	10 3	2,180	9	50	8 6	30,400	—	635	24 11
—	—	—	— —	3,916	8	70	1 6	949	1	19	17 1	2,315	7	36	8 —	16,200	—	332	8 3
—	—	—	— —	6,652	1	113	21 3	832	7	20	13 7	1,811	—	32	6 5	16,600	—	327	25 4
—	—	—	— —	6,222	1	110	6 3	1,258	3	23	3 5	2,850	8	58	13 9	21,600	—	456	16 2
—	—	—	— —	4,936	—	91	27 3	996	2	20	29 4	2,518	6	45	20 6	13,000	—	297	26 11
—	—	—	— —	6,371	7	131	17 3	734	5	12	16 2	1,533	7	26	10 —	8,400	—	193	12 1
—	—	—	— —	66,529	6	1,195	1 —	19,068	4	346	14 1	33,590	7	482	28 8	215,006	—	4,677	25 9
400	—	2	22 7	82,679	9	1,432	9 3	19,584	1	366	7 5	27,574	—	570	18 2	107,800	—	2,021	4 11

Heimathe-Verkehr.

—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	3,000	—	9	14 9
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	323	3	—	10 3	1,000	—	5	1 10
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	509	—	8	7 —	1,000	—	5	1 11
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	545	3	1	14 4	200	—	—	26 3
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	341	4	1	14 11	3,200	—	10	15 11
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	640	8	2	24 4	3,900	—	18	1 5
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	349	6	1	16 —	1,200	—	4	7 11
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	469	2	2	1 9	1,000	—	5	24 6
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	449	2	1	23 3	600	—	2	1 —
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	529	6	2	9 9	400	—	1	23 5
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	377	1	1	19 8	3,400	—	9	18 10
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	72	8	—	9 7	1,800	—	6	18 10
—	—	—	— —	—	—	—	— —	—	—	—	— —	4,494	6	18	12 9	21,400	—	74	— 7
400	—	1	17 4	—	—	—	— —	—	—	—	— —	3,047	7	13	15 6	12,000	—	43	7 —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Verkehr mit der Niederländischen Rhein-Eisenbahn.		Verkehr mit der Niederländischen Staatsbahn.		Verkehr der linksrhein. Stationen mit der Hess.-Ludwigs- u. Taunus-Bahn.		Berg.-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker Verkehr.		Preußisch-Pfälzischer Verband.	
Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.
Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.
144,691 8	3,667 6 2	12,800 —	304 14 10	7,264 4	289 17 6	58,200 —	1,500 6 —	— —	— — —
155,729 5	3,328 16 2	5,200 —	103 2 5	6,307 3	233 26 6	39,000 —	1,033 17 —	— —	— — —
46,838 9	1,120 24 10	12,000 —	208 13 7	4,069 7	139 25 5	30,000 —	1,235 10 —	— —	— — —
23,728 2	564 20 —	7,000 —	119 1 6	4,233 9	184 6 8	23,010 —	950 1 —	— —	— — —
98,951 2	4,184 19 1	13,000 —	207 15 9	3,300 4	153 2 —	22,800 —	903 15 —	— —	— — —
173,603 7	2,677 9 4	7,800 —	134 15 5	3,165 1	126 26 2	15,000 —	680 23 —	— —	— — —
98,824 —	2,182 21 2	11,400 —	188 13 4	4,668 7	177 1 6	17,622 —	611 6 —	— —	— — —
193,409 6	4,160 19 11	11,200 —	167 27 7	4,965 9	215 8 6	17,400 —	606 20 3	— —	— — —
178,181 6	4,282 26 5	11,400 —	181 21 6	6,145 1	240 2 11	25,010 —	842 12 11	— —	— — —
187,232 5	4,374 28 4	9,400 —	144 17 3	5,421 9	229 17 2	33,000 —	1,135 6 —	— —	— — —
169,950 1	3,771 7 4	12,200 —	203 15 4	5,276 4	225 3 9	23,400 —	1,076 25 7	— —	— — —
87,051 7	1,237 16 2	10,600 —	167 2 5	5,206 4	216 2 1	30,804 —	967 13 4	— —	— — —
1,513,134 8	35,550 6 11	134,600 —	2,030 11 9	61,405 2	2,500 20 2	325,252 —	12,098 6 1	— —	— — —
— —	22,282 24 9	— —	— —	— —	2,132 9 1	— —	11,281 25 8	— —	— — —

2. Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	35,000 —	947 — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	60,201 —	1,223 9 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	300 —	6 19 —					49,800 —	1,309 26 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	300 —	6 19 —					51,200 3	1,351 2 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —					48,000 —	754 23 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —					38,900 —	1,243 5 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	4,323 —	145 8 —					44,200 —	1,177 22 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	9,600 —	326 17 9					14,400 —	362 22 1				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	9,600 —	305 28 5					16,400 —	413 11 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	6,300 —	206 5 —					29,400 —	745 15 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	8,300 —	290 5 5					32,400 —	866 13 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	7,400 —	270 7 5					38,200 —	1,032 9 —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	44,623 —	1,557 17 10					448,001 3	11,426 13 8				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	60,600 —	2,254 24 7					554,600 —	12,980 18 6				

3. Zweigbahn Hattingen-Hörde.

— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				
— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —				

Eisenbahn.

Bergisch-Märkisch-Thüringischer Verband.		Hannover-Rheinischer Verband.		Verkehr mit der Berlin-Anhalter Bahn.		Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler Verkehr.		Mitteldeutscher Verband.	
Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.	Gewicht.	Ertrag.
Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.	Ctr. 1/10	Thlr. Sg. Pf.
317,589 8	50,457 24 4	143,831 9	6,130 21 1	1,108 3	52 4 1	31 7	22 26 —	305,618 8	4,986 20 1
358,425 —	60,073 21 2	183,615 3	8,089 12 9	1,347 6	62 28 2	303 4	178 28 —	313,839 —	5,013 2 9
399,078 8	74,569 13 2	283,626 3	12,667 2 —	1,744 2	74 2 2	30,051 5	6,350 7 —	283,903 2	6,999 — 5
346,664 2	69,694 24 8	305,294 7	14,891 17 11	541 7	25 14 11	24,516 7	5,340 — 4	350,878 7	6,232 3 8
340,410 6	66,532 7 9	319,424 4	16,269 25 3	1,178 4	71 7 10	156,203 9	23,848 23 2	229,639 5	5,476 22 3
330,577 7	55,235 23 4	321,827 2	16,564 19 8	1,383 1	67 21 9	130,110 3	16,317 26 3	166,824 1	3,975 — 4
323,384 9	57,865 19 9	330,859 4	16,428 16 6	1,726 1	80 10 7	116,633 —	16,504 1 5	140,988 4	3,651 20 2
345,563 7	63,270 5 —	296,448 3	15,742 25 6	2,563 1	107 14 6	120,723 9	18,021 12 11	161,940 4	4,068 21 4
341,908 5	66,513 3 6	326,797 2	17,499 4 7	1,936 8	87 10 —	148,232 5	21,080 4 11	215,317 2	5,451 13 7
338,709 4	63,162 10 11	344,307 4	18,488 24 7	2,067 5	97 28 5	150,838 8	21,351 18 5	207,305 1	5,310 13 2
316,763 7	57,084 26 1	373,949 3	20,274 1 4	1,555 7	87 18 6	155,188 5	22,771 15 7	189,536 —	4,894 — 11
309,886 2	57,064 1 7	287,619 —	16,507 14 3	1,000 —	36 28 7	163,540 7	23,092 11 11	207,253 8	5,081 5 3
4,063,152 5	752,593 29 11	3,494,600 8	192,694 8 4	17,571 2	841 9 7	1,186,472 2	173,728 25 11	2,470,199 2	60,930 1 10
— —	36,485 13 7	— —	746 15 4	— —	476 28 7	— —	— — —	— —	67,876 — —

Eisenbahn.

12,332 8	232 5 6	22,164 9	678 27 4	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —										
15,133 —	327 21 5	12,696 1	450 28 11	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	96 5	8 17 —										
15,185 9	362 18 7	13,099 6	483 20 4	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,527 1	78 1 6										
14,895 7	240 28 —	14,290 6	505 11 8	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	2,458 6	100 26 —										
10,699 3	246 10 —	21,693 4	692 1 —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	2,493 7	91 5 6										
11,086 —	277 20 2	19,301 9	532 20 4	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	881 2	33 6 —										
10,314 5	257 9 6	17,953 4	626 11 3	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,609 7	24 17 —										
13,345 8	342 4 11	19,447 6	477 26 9	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,274 8	21 13 —										
17,297 1	508 11 3	24,556 3	683 2 10	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,393 9	26 26 —										
14,039 1	264 6 —	23,015 7	625 23 3	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,606 8	50 7 3										
4,767 5	108 15 9	24,295 1	806 20 6	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,731 9	35 11 —										
7,591 —	192 1 9	21,890 4	805 16 1	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	1,502 1	— — —										
147,027 6	3,358 5 1	233,635 —	7,221 — 3	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	16,369 3	330 10 5										
— —	— — —	16 8	2 18 —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —										

Betmathe-Pferdebahn.

2,491 6	14 6 7	35 7	— 16 10	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —												
1,714 9	12 17 6	20 —	— 21 7	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	26 4	— — —										
1,214 3	13 4 10	54 9	— 33 8	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	147 7	1 6 —										
1,585 8	18 4 —	209 8	4 10 4	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	34 7	— 15 —										
981 3	10 5 8	970 8	12 11 7	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	354 —	4 24 —										
1,969 9	14 20 8	962 1	12 35 8	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	170 1	2 9 —										
1,237 7	10 21 8	803 2	12 35 9	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	163 7	2 6 6										
692 6	7 5 9	1,199 7	15 19 5	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	196 —	2 24 —										
1,313 3	12 11 —	894 4	13 21 6	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	240 3	2 28 —										
1,468 6	13 18 —	895 6	14 — 3	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	114 6	2 23 6										
1,893 6	10 23 —	887 5	14 — 8	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	223 4	1 22 —										
1,867 8	13 — —	1,223 6	18 1 1	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	367 4	3 21 —										
17,993 6	150 21 7	8,421 —	119 38 —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	2,094 1	24 1 —										
— —	— — —	1 3	— — 1	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —	— —	— — —										

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkischer Eisenbahn.

Schlesisch-Mitteldeutscher Verband.					Hannover-Thüringer Verband.					West- und Nordwestdeutscher Verband.					Verkehr der hessischen Nordbahn mit der Cöln-Mindener Bahn.					Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer Verband.				
Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.		
Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.
42,989	6	779	7	1	34,913	6	2,757	3	1	4,188	7	232	4	1	31,700	—	1,136	28	11	19,996	7	1,664	21	—
35,107	8	832	27	4	11,621	7	812	3	6	6,095	2	301	—	8	25,200	—	810	21	8	66,347	3	4,266	10	9
39,920	7	847	15	10	54,513	2	3,814	7	9	5,279	9	273	5	6	22,800	—	797	6	5	24,806	3	1,944	13	10
41,977	—	1,017	11	7	10,148	7	790	—	5	3,993	8	232	8	9	13,200	—	448	27	2	72,114	7	4,475	12	6
37,995	7	753	18	6	53,979	—	3,772	25	5	3,698	6	232	19	7	18,600	—	587	8	3	30,080	4	1,774	23	5
27,899	7	702	10	7	11,307	6	736	10	8	3,756	3	232	4	8	12,450	—	413	1	12	57,330	5	3,591	25	11
29,534	9	604	10	7	39,413	6	2,917	15	11	2,638	7	180	11	10	33,300	—	1,033	18	9	17,346	6	1,560	10	11
30,205	2	716	13	6	11,591	8	843	11	10	2,413	9	183	15	4	26,500	—	859	19	4	82,710	6	5,161	21	10
37,168	6	774	24	5	50,332	5	3,476	25	3	3,412	8	272	7	3	34,500	—	1,096	2	4	26,514	2	2,112	10	3
28,786	3	723	4	10	16,388	4	1,130	13	8	3,545	4	191	26	—	38,550	—	1,342	5	9	107,664	7	6,925	22	11
30,213	8	646	21	5	47,852	2	3,227	6	7	3,398	7	240	23	7	44,250	—	1,641	28	3	28,894	2	2,264	28	2
37,167	9	763	18	8	16,524	5	1,194	2	1	2,845	4	181	7	—	48,300	—	1,939	12	8	73,121	—	4,474	5	6
417,842	3	9,162	4	1	358,387	—	26,192	4	3	45,347	4	2,843	12	11	349,250	—	12,097	1	5	595,427	2	40,317	27	—
—	—	3,329	13	4	—	—	45,294	5	8	—	—	4,157	—	9	—	—	3,994	6	6	—	—	30,131	22	7

2. Ruhr-Eisenbahn.

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

3. Zweigbahn.

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1. Bergisch-Märkischer Eisenbahn.

Bergisch-Märkisch-Hessen-Hannover Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Bayerischer Kohlen-Verkehr.					Braunkohlen-Verkehr mit Böhmen.					Niederschlesisch-Märkischer Kohlen-Verkehr.					Cöln-Mindener-Halle-Cassel-Gotha-Leipziger Kohlen-Verkehr.				
Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.		
Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.	Ctr.	1/10	Thlr.	Sg.	Pf.
33,423	7	2,525	14	6	—	—	—	—	—	300	—	8	3	4	—	—	—	—	—	3,000	—	59	8	3
39,754	3	4,012	10	6	—	—	—	—	—	400	—	10	7	—	—	—	—	—	—	2,800	—	55	7	7
58,871	8	6,000	25	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	—	6	28	2	6,400	—	126	5	—
78,071	5	8,529	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,800	—	75	5	6
106,422	6	12,348	16	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,400	—	146	2	2
70,681	5	8,297	24	9	12,400	—	1,361	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	197	9	1
59,626	7	6,969	18	1	34,000	—	3,742	5	—	200	—	8	3	4	—	—	—	—	—	4,600	—	98	24	2
67,097	3	7,692	15	11	30,000	—	3,293	—	—	600	—	24	10	—	—	—	—	—	—	6,000	—	110	9	6
65,693	4	7,202	2	5	42,000	—	4,697	6	—	1,020	—	41	11	—	—	—	—	—	—	10,200	—	201	—	5
83,584	—	10,769	11	10	43,600	—	4,811	13	—	1,020	—	41	12	2	—	—	—	—	—	9,200	—	181	12	—
94,062	6	11,662	1	7	36,200	—	3,980	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,000	—	276	—	1
63,581	3	6,729	15	9	41,600	—	4,614	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,000	—	216	22	9
809,847	1	92,699	6	8	240,000	—	26,490	13	—	3,440	—	129	16	10	200	—	6	28	2	88,400	—	1,743	16	5
—	—	12,847	23	4	—	—	—	—	—	—	—	178	25	8	—	—	18	15	10	—	—	—	—	—

Eisenbahn.

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	2	1	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	7	1	6	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	7	1	29	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	3	—	7	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	9	—	20	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	4	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	—	—	13	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	2	2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
58	4	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
278	5	11	7	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Privathahn-Verkehr.

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	8	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	5	—	2	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	4	—	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	7	—	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	9	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	7	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	5	—	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	7	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	4	—	1	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	6	—	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkischer Eisenbahn.

Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringer Verband via Bieheim.						Nordd.-Oesterreichischer Verband.						Deutsch-Belgischer Verband via Bieheim.						Deutsch-Französischer Verband via Bieheim.						Holländischer Verkehr via Venlo.					
Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.			
Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.	
16,905	7	342	15	6		—	—	—	—	—		3,979	—	421	—	—		3,007	—	304	—	—		122,803	5	5,846	3	1	
37,729	7	697	9	11		—	—	—	—	—		6,048	7	421	—	—		2,383	3	304	—	—		140,106	5	5,764	1	8	
17,441	5	995	8	6		100	—	4	11	—		7,239	5	421	—	—		2,413	8	304	—	—		138,902	5	5,909	15	8	
54,854	7	916	14	8		—	—	—	—	—		5,756	1	160	—	—		1,504	2	57	3	8		158,035	3	7,212	18	1	
53,029	7	964	11	7		1,012	7	48	3	—		1,770	7	160	—	—		1,300	—	150	—	—		237,340	3	9,097	15	5	
53,739	3	815	11	4		1,804	8	79	21	—		1,773	9	160	—	—		1,300	—	150	—	—		237,188	1	8,977	2	4	
51,235	5	923	9	—		1,655	1	61	5	—		1,773	9	150	—	—		1,300	—	155	—	—		307,300	1	10,574	16	11	
43,079	4	784	25	—		1,999	3	82	27	—		1,532	—	160	—	—		1,103	—	155	—	—		237,569	3	5,134	26	4	
42,097	8	762	26	11		1,337	2	56	8	—		4,139	—	285	17	2		1,144	—	155	—	—		127,297	2	6,177	15	2	
36,792	6	719	29	8		813	7	84	22	—		12,906	—	1,277	4	8		390	7	29	1	8		186,916	7	9,310	—	10	
29,786	9	612	20	11		307	2	5	7	—		1,967	7	170	—	—		299	2	35	—	—		156,994	—	5,497	18	3	
36,792	6	712	27	5		—	—	—	—	—		1,967	7	170	—	—		9,444	4	135	—	—		146,238	6	6,036	1	4	
514,135	4	9,309	—	1		8,989	—	373	14	—		50,845	1	3,945	21	10		25,508	6	2,113	4	5		2,127,602	1	84,127	12	9	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	4,885	29	7		—	—	2,602	12	2		—	—	47,223	19	4	

2. Rhein-Ruhr-Bahn.

—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		131	—	—	27	5	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		1,972	7	75	19	11	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		3,732	3	130	15	6	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		3,189	6	78	23	2	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		5,235	4	113	5	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		16,251	—	380	1	9	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

3. Zweigbahn.

—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		302	4	2	18	9	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		869	4	6	12	8	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		1,233	5	3	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		1,446	9	9	6	9	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		3,843	2	21	6	8	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

Eisenbahn.

Verkehr mit der Grand-Central-Belge Eisenbahn.						Preußisch-Niederländisch-Belgischer Verkehr via Maestricht.						Verkehr mit der Lüttich-Maestrichter Bahn.						Nord-Belgischer Verkehr via Maestricht.						Deutsch-Französischer Verkehr via Maestricht.					
Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.			
Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	1/10	Thlr.	Sgr.	Pf.	
146,790	2	10,908	21	3		698	6	40	10	10		13,954	6	895	6	9		—	—	—	—	—		10,726	6	2,842	24	6	
163,241	2	13,176	9	5		336	—	22	16	1		9,980	4	916	29	—		—	—	—	—	—		11,868	2	2,961	19	2	
190,379	—	16,566	22	5		—	—	36	18	2		10,688	4	1,574	18	11		—	—	—	—	—		14,961	2	3,829	15	6	
151,590	2	15,146	15	6		678	4	193	18	11		13,962	6	2,319	12	4		5,801	4	384	28	5		8,727	7	2,315	3	3	
204,470	2	19,139	6	—		374	8	81	19	7		11,649	2	2,533	16	8		27,690	—	2,984	3	—		13,187	5	3,806	18	—	
110,696	6	10,203	21	7		—	—	51	10	2		7,657	2	1,314	28	10		39,926	6	4,477	5	—		6,502	6	1,934	29	4	
105,395	6	9,064	29	9		10	—	67	18	7		14,292	2	1,372	6	11		36,770	8	2,523	2	5		8,923	1	2,986	—	—	
141,813	2	12,380	27	1		—	—	14	19	7		6,383	8	527	3	4		53,160	—	1,469	18	7		2,698	8	1,486	22	8	
174,445	2	16,759	13	4		—	—	—	—	—		1,561	8	195	25	—		35,882	4	6,239	23	7		—	—	—	—	—	
154,551	8	14,035	4	8		—	—	—	—	—		772	2	94	21	2		41,870	4	3,874	25	5		—	—	—	—	—	
121,594	2	11,829	24	11		—	—	—	—	—		881	2	349	17	3		30,472	6	3,250	29	8		—	—	—	—	—	
163,699	4	16,016	27	5		—	—	—	—	—		540	4	207	27	9		31,945	8	3,924	12	4		—	—	—	—	—	
1,831,216	8	166,154	13	1		2,097	8	448	7	2		92,160	—	12,322	13	3		300,379	—	26,398	1	5		77,411	7	22,063	10	5	
—	—	150,803	23	6		—	—	813	15	8		—	—	15,523	4	2		—	—	—	—	—		—	—	28,869	28	3	

Eisenbahn.

1,152	6	28	25	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1,211	6	32	26	5		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2,020	4	58	20	5		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
965	6	29	3	1		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
695	2	17	4	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
615	—	6	—	4		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
369	4	9	13	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
694	6	27	21	2		—	—	—	—	—		3	6	—	8	9		200	—	2	23	6		—	—	—	—	—	
1,573	8	65	21	11		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1,722	6	48	21	10		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		831	—	7	23	10		—	—	—	—	—	
955	4	25	26	5		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1,542	2	52	28	2		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		62	—	3	17	10		—	—	—	—	—	
13,338	8	386	3	6		—	—	—	—	—		3	6	—	8	9		463	—	14	1	2		—	—	—	—	—	
19,148	—	494	2	3		—	—	—	—	—		9,980	—	104	10	10		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

Heimathe-Pferdebahn.

383	6	6	15	8		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1,056	8	13	14	11		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1,529	8	17	9	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
492	6	6	2	9		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
341	—	3	8	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
615	—	4	19	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
361	—	5	17	1		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
274	6	3	1	10		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
873	2	10	—	8		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
638	2	8	10	4		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
945	8	3	3	6		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	6	—	8		—	—	—	—	—	
716	6	11	19	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
7,109	8	91	5	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	6	—	8		—	—	—	—	—	
13,331	2	116	29	10		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Preußisch-Rheinisch-Belgischer Verband via Herbesthal.						Nordbelgischer Verband via Herbesthal.						Preußisch-Rheinisch-Belgisch-Französischer Verband.						Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Verviers.						Nordbelgischer Verkehr via Verviers.					
Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.			
Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.	
23,137	—	2,870	3	7		11,534	2	1,102	28	2		7,572	4	569	26	5		138,883	5	9,050	—	2		72,967	6	5,089	17	10	
38,519	8	2,590	5	10		10,531	4	1,537	15	11		5,656	6	559	—	10		127,035	5	7,794	—	7		112,119	5	7,824	21	8	
24,883	4	2,574	11	2		14,625	6	1,484	29	3		9,030	1	860	14	9		230,317	6	16,741	17	3		110,694	7	8,192	17	—	
19,607	4	1,935	15	2		8,450	3	693	27	7		7,127	1	516	19	6		304,129	8	21,163	3	11		81,448	6	5,172	1	6	
27,540	2	2,264	15	11		10,436	—	851	16	1		13,430	—	937	12	1		234,064	—	15,458	2	—		66,133	6	3,978	1	4	
19,057	4	1,817	8	11		5,976	8	619	16	4		9,619	8	678	23	3		186,656	9	13,819	17	5		79,626	5	2,822	24	6	
80	—	309	—	5		4,074	2	481	16	11		11,018	6	962	6	8		230,233	—	13,724	21	5		52,116	—	3,076	19	3	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		206,111	5	13,329	14	2		45,861	9	3,736	26	5	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		219,515	5	17,397	27	2		68,122	6	4,084	22	6	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		250,597	9	23,110	12	3		81,972	1	4,397	10	9	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		158,411	1	12,426	1	5		57,566	6	4,736	17	1	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		213,738	8	20,606	24	15		60,424	9	6,007	14	—	
152,731	2	14,332	23	7		65,709	6	6,771	26	2		69,444	6	4,584	19	2		2,499,939	7	182,031	21	5		898,374	4	60,353	18	7	
—	—	38,978	17	3		—	—	—	—	—		—	—	39,510	22	8		—	—	10,215	16	7		—	—	3,624	11	7	

2. Ruhr-Lippe

—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		21,305	2	—	13	7		1	6	—	—	1	4
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		26,405	8	979	7	6		—	6	—	—	1	1
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		32,438	—	938	15	10		402	—	4	—	1	1
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		33,220	—	1,046	22	2		810	8	7	26	10	4
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		22,618	4	669	3	11		1,011	4	9	29	—	—
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		12,608	4	373	23	11		—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		25,340	—	863	11	5		231	4	—	26	8	8
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		10,472	—	362	14	4		702	—	1	26	1	1
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		12,167	6	633	6	6		433	4	14	1	1	9
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		18,341	—	604	22	3		1,130	2	16	22	2	6
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		6,142	6	181	6	6		156	—	4	28	10	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		7,586	8	230	14	9		85	—	2	18	10	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		338,511	8	6,712	10	7		5,014	2	94	5	6	9
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		14,070	—	7	10	9		9	4	—	—	—	—

3. Zweigbahn

—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		5	6	—	17	—		1	6	—	—	—	6
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		4	8	—	7	1		—	6	—	—	—	5
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		26	—	1	14	8		2	—	—	—	—	10
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		18	8	—	17	2		—	8	—	—	—	3
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		13	8	—	20	—		1	4	—	—	—	1
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		3	6	—	3	3		—	—	—	—	—	9
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		140	6	1	22	6		21	6	—	—	—	9
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		131	—	3	23	3		41	—	1	14	3	3
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		121	—	3	17	7		330	6	1	4	3	8
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		126	—	4	22	7		110	6	—	4	3	6
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		63	4	—	27	—		46	4	—	1	3	6
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		454	6	3	26	7		48	4	—	1	3	6
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		1,117	3	35	7	8		604	6	13	21	12	9
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		46	—	3	6	5		9	—	—	—	—	—

Eisenbahn.

Verkehr mit der Französischen Nordbahn via Verviers.						Verkehr m. der Grand-Luxembourger-Chimay-Malines-Tervuere Bahn via Verviers.						Verkehr mit der Elsaß-Lothringer Bahn via Verviers.						Englischer Verkehr via Verviers.						Saline-Hertzfelder Salz-Verkehr.					
Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.				Gewicht.		Ertrag.			
Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.		Ctr.	¹/₁₀	Thlr.	Sgr.	Pf.	
736	4	252	14	10		7,930	—	578	21	7		11,000	—	842	6	8		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
3,706	2	1,151	—	7		6,200	—	406	8	10		10,400	—	734	1	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
3,066	9	679	3	3		6,600	—	395	27	8		12,200	—	882	22	4		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2,553	4	1,018	28	9		12,004	—	854	17	4		12,400	—	881	10	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2,380	—	618	4	4		3,348	—	216	23	5		16,200	—	1,146	16	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
10,555	4	1,927	2	3		13,168	—	715	—	3		15,600	—	1,143	4	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
31,678	8	2,085	11	4		4,466	2	307	20	10		24,600	—	1,712	5	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
64,312	3	4,808	—	9		8,956	6	754	22	9		44,200	—	3,100	24	—		490	6	88	7	1		200	—	3	8	5	
55,564	3	3,624	5	3		4,896	8	427	13	7		60,405	—	5,429	15	6		339	6	54	18	8		—	—	—	—	—	
133,625	6	16,382	17	3		4,484	8	510	—	1		164,800	—	10,958	13	3		227	—	41	16	11		—	—	—	—	—	
30,625	—	3,960	21	11		3,733	6	307	14	7		155,200	—	10,354	15	3		146	4	27	28	7		200	—	3	8	5	
77,149	3	12,453	12	7		11,417	2	349	10	7		196,002	—	12,578	3	7		375	8	25	5	4		—	—	—	—	—	
394,462	4	49,831	3	1		82,005	3	4,474	1	6		743,607	—	49,783	18	—		1,479	4	337	11	2		400	—	4	16	10	
—	—	317	22	9		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

Eisenbahn.

1	5	—	13	10		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2	9	—	2	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1	2	—	8	6		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2	—	—	5	4		1,404	—	13	18	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2	8	—	—	—		1,636	—	16	7	8		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2	—	—	1	11		616	—	6	3	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1	5	—	28	3		8	—	—	5	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
805	8	6	26	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
888	6	31	18	—		209	2	—	9	10		—	—	—	—	—		—	—	—	4	4		—	—	—	9	—	
4,886	6	155	14	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2,032	6	65	1	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	4	6		—	—	—	9	4	
197	—	6	25	3		—	—	—	—	—		400	—	9	18	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
												800	—	11	20	—													
8,233	5	267	25	4		3,073	3	36	14	6		1,200	—	23	14	3		9	—	—	18	4		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

Lothringer-Eisenbahn.

—	5	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	8	—	—	10		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
1	8	—	1	1		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
2	5	—	12	1		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
21	6	—	35	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
89	8	3	13	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
75	4	2	28	3		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
32	—	—	10	7		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
71	2	—	27	8		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
396	1	9	5	9		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Ungarisch-Rheinischer Getreide-Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Cöln-Minden-Rheinisch-Nassauischer Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Halle-Cassel-Thüringischer Verband.					Main-Weser Verband.					Badisch-Mitteldeutscher Verband.				
Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.		
Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,543	3	83	11	4
885	7	81	17	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11,850	6	210	4	6
18,051	—	1,663	24	—	28,000	—	1,097	15	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,492	1	80	25	6
3,735	4	258	23	—	115,815	—	4,347	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,917	2	130	8	6
498	—	55	6	10	131,816	—	5,120	—	3	154	—	12	18	8	2,558	6	170	3	10	7,011	7	167	13	7
190	7	17	17	—	156,258	—	6,297	4		—	—	—	—	—	2,143	3	130	16	8	7,118	1	140	—	—
23,360	8	2,076	28	4	431,889	—	16,861	22	10	154	—	12	18	8	4,701	9	300	20	6	34,933	—	812	3	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Allgemeine Transport-Gesellschaft.					Post-Verkehr.					Cöln-Minden-Französischer Kohlenverkehr via Mosbricht.					Cöln-Minden-Französischer Kohlenverkehr via Bleyberg.					Total.				
Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.			Gewicht.		Ertrag.		
Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.
2,961	—	1,792	14	5	14,635	7	2,841	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,050,534	9	860,105	12	4
4,119	9	1,662	10	5	14,836	3	2,887	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,966,199	1	835,977	—	8
5,265	6	1,991	1	2	15,122	9	2,981	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,660,736	6	1,013,342	26	8
6,805	2	1,951	13	9	15,341	3	2,992	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22,678,026	7	966,745	29	10
4,235	2	1,718	10	5	15,668	4	3,041	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,970,536	6	1,061,617	22	—
3,621	—	1,601	23	2	15,027	9	2,944	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,884,684	5	951,114	4	4
4,336	8	1,682	5	1	15,032	6	2,942	20	—	73,000	—	2,022	27	7	114,600	—	4,608	1	11	26,485,473	1	1,070,416	26	3
4,724	5	1,809	6	11	15,270	3	2,990	14	—	6,200	—	248	7	5	64,000	—	2,600	2	10	24,775,082	1	1,014,268	14	6
6,752	3	1,926	1	8	15,459	1	3,019	15	—	41,200	—	1,649	19	5	62,000	—	2,623	19	10	24,371,305	5	1,042,021	19	1
4,866	4	1,617	28	4	15,634	4	3,029	24	—	6,200	—	248	7	5	76,800	—	3,239	—	7	25,470,262	4	1,101,073	26	1
4,347	1	1,527	27	8	15,597	4	3,005	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,850,963	—	1,009,740	3	5
3,752	3	1,435	23	1	15,863	—	3,093	12	—	44,400	—	1,777	23	3	143,200	—	6,000	6	8	23,757,436	4	1,002,025	1	11
55,799	3	20,716	16	2	183,399	3	35,769	6	5	171,000	—	6,846	25	1	460,600	—	19,634	1	10	287,122,797	9	11,928,469	7	1
—	—	17,634	6	5	—	—	36,143	14	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,457,673	28	2

2. Ruhr-Sieg-Eisenbahn.

Ungarisch-Rheinischer Getreide-Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Cöln-Minden-Rheinisch-Nassauischer Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Halle-Cassel-Thüringischer Verband.					Main-Weser Verband.					Badisch-Mitteldeutscher Verband.				
Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	200	—	1	18	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3,400	—	56	22	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	3,600	—	58	11	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Allgemeine Transport-Gesellschaft.					Post-Verkehr.					Cöln-Minden-Französischer Kohlenverkehr via Mosbricht.					Cöln-Minden-Französischer Kohlenverkehr via Bleyberg.					Total.				
Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,870,074	3	138,694	10	2
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,734,468	2	126,547	14	6
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,189,669	—	154,264	11	4
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,885,283	3	139,893	13	8
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,118,399	5	148,156	11	2
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,922,608	5	140,210	8	6
—	—	—	—	—	1,313	2	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,918,722	4	141,697	22	7
—	—	—	—	—	1,313	3	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,573,457	9	126,502	11	8
—	—	—	—	—	1,313	3	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,613,506	7	128,575	25	1
—	—	—	—	—	1,313	3	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,726,716	—	132,615	24	7
—	—	—	—	—	1,313	3	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,361,978	1	122,641	24	9
—	—	—	—	—	1,313	3	206	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,347,187	7	123,948	24	5
—	—	—	—	—	15,758	9	2,475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,221,601	6	1,633,748	22	5
—	—	—	—	—	15,758	9	2,235	11	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46,906,675	8	1,690,318	14	5

3. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn.

Ungarisch-Rheinischer Getreide-Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Cöln-Minden-Rheinisch-Nassauischer Verkehr.					Bergisch-Märkisch-Halle-Cassel-Thüringischer Verband.					Main-Weser Verband.					Badisch-Mitteldeutscher Verband.				
Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Allgemeine Transport-Gesellschaft.					Post-Verkehr.					Cöln-Minden-Französischer Kohlenverkehr via Mosbricht.					Cöln-Minden-Französischer Kohlenverkehr via Bleyberg.					Total.				
Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.	Ctr.	1/10	Thlr.	S.	P.
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140,709	9	1,051	24	2
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129,395	7	994	5	8
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140,963	1	1,141	19	2
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114,516	3	1,151	16	2
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	123,308	4	1,262	8	—
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127,119	2	1,236	1	7
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141,520	2	1,328	8	3
—	—	—	—	—	251	8	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121,840	8	1,138	24	3
—	—	—	—	—	251	9	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182,311	6	1,225	7	7
—	—	—	—	—	251	9	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145,851	9	1,295	25	1
—	—	—	—	—	251	9	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160,287	1	1,339	11	6
—	—	—	—	—	251	9	8	17	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165,809	1	1,739	12	10
—	—	—	—	—	3,022	—	103	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,693,673	3	14,904	14	3
—	—	—	—	—	3,022	—	98	21	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,898,118	—	15,806	1	9

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 20.

Zusammenstellung des Gesammt-Güter-Verkehrs, sowie des Viehtransports mit Angabe der Haupt- und Neben-Erträge.

Ergebnisse des Monats.	1. Es ist befördert: Eilgut. Ctr.	2. Eilgut. Ctr.	3. Frachtgut: Stückgut, der Normalklasse incl. der höheren Gatt. Ctr.	4. Stückgut, der ermäßigten Tarifklassen. Ctr.	5. Frachtgut, in Quantitäten von 100 Centner und darüber, excl. Steinkohlen und Coaks. Ctr.
Januar	16,391 7/10	77,556 1/10	274,474 1/10	854,348 3/10	3,830,038 7/10
Februar	16,401 3/10	80,309 4/10	292,434 3/10	838,191 5/10	3,670,208 1/10
März	16,687 9/10	108,901 1/10	304,481 3/10	1,034,736 4/10	4,527,322 7/10
April	16,806 3/10	112,458 6/10	337,300 4/10	905,656 9/10	4,176,801 7/10
Mai	17,233 4/10	107,071 3/10	323,369 9/10	1,034,863 6/10	4,617,676 7/10
Juni	16,672 9/10	98,898 7/10	290,309 5/10	872,782 3/10	3,894,575 7/10
Juli	16,597 6/10	115,285 —/10	324,307 1/10	928,463 5/10	3,344,635 7/10
August	16,835 4/10	123,338 —/10	334,389 5/10	948,503 4/10	3,284,860 —/10
September	17,034 3/10	122,074 9/10	337,510 2/10	994,432 6/10	3,618,786 —/10
October	17,199 6/10	125,671 2/10	293,478 5/10	1,123,904 5/10	3,909,473 1/10
November	17,163 6/10	114,816 8/10	368,754 5/10	1,040,586 1/10	3,534,896 1/10
Dezember	17,438 2/10	112,017 3/10	346,369 6/10	970,760 3/10	3,471,146 9/10
Summa	202,180 2/10	1,301,187 4/10	3,994,954 1/10	11,577,309 6/10	45,079,634 5/10
Hiervon kommen auf den Binnen-Verkehr	202,180 2/10	674,866 6/10	1,257,857 9/10	6,381,312 7/10	19,486,723 5/10
Directe Verkehre:					
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer	— —/10	97,158 6/10	353,244 6/10	641,383 5/10	7,250,760 —/10
" Thüringischer	— —/10	17,818 3/10	97,695 2/10	216,645 1/10	1,867,691 9/10
" " -Oesterreichischer	— —/10	35,302 1/10	117,493 4/10	239,040 2/10	1,598,094 9/10
Preußisch-Braunschweigischer	— —/10	54,759 —/10	322,110 3/10	718,130 2/10	3,246,770 4/10
Schlesisch-Rheinischer	— —/10	5,133 1/10	58,186 5/10	89,845 9/10	245,319 2/10
Westfälischer	— —/10	37,277 5/10	104,249 3/10	274,767 1/10	1,843,133 3/10
Bergisch-Hannoverscher	— —/10	28,707 8/10	87,088 3/10	180,728 6/10	963,389 3/10
Deutsch-Holländischer	— —/10	279 8/10	651 1/10	3,920 2/10	55,101 4/10
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer	— —/10	16,932 8/10	63,994 3/10	200,849 9/10	465,846 —/10
Nachbarländisch-Bayerisch-Oesterreichischer	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	260,403 2/10
Oberhessisch-Bergisch-Westfälischer	— —/10	15,429 2/10	52,214 9/10	35,977 8/10	67,805 1/10
Oestlich-Rheinischer	— —/10	3,927 3/10	31,036 5/10	41,657 —/10	124,300 9/10
Russisch- "	— —/10	323 —/10	1,115 6/10	1,218 3/10	28,005 9/10
Linksrheinischer	— —/10	13,303 8/10	62,857 7/10	106,517 1/10	70,902 —/10
Hannover-Halle-Kirnhauser	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Sächsisch-Rheinischer	— —/10	188 5/10	5,503 8/10	5,298 —/10	35,709 5/10
Rheinisch-Mitteldeutscher	— —/10	110 6/10	1,574 2/10	2,238 7/10	10,384 —/10
Ueberlescher	— —/10	— —/10	— —/10	58,411 9/10	— —/10
Bergisch-Märkisch-Rheinischer Mehrproducten	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederländisch-Rheinischer	— —/10	858 —/10	311 9/10	901 7/10	1,101 9/10
Staatsbahn	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hessischer	— —/10	2,790 2/10	13,996 8/10	88,857 6/10	12,080 —/10
Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Preußisch-Westlicher	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	448,001 3/10
Bergisch-Märkisch-Thüringischer	— —/10	44,503 3/10	231,404 5/10	389,342 8/10	1,513,309 5/10
Hannover-Rheinischer	— —/10	17,929 3/10	79,443 7/10	145,986 4/10	860,602 8/10
Berlin-Anhalter	— —/10	143 2/10	778 4/10	1,877 3/10	1,174 —/10
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler	— —/10	5,768 2/10	27,634 5/10	113,207 6/10	413,534 —/10
Mitteldeutscher	— —/10	159 4/10	1,294 7/10	3,429 5/10	6,696 —/10
" Schlesischer	— —/10	103 3/10	1,259 1/10	5,358 —/10	5,339 —/10
Hannover-Thüringischer	— —/10	16 5/10	115 —/10	158 4/10	1,155 —/10
West-Nord-Westdeutscher	— —/10	1,011 5/10	6,189 7/10	13,187 8/10	21,157 —/10
Kohlen-Verkehr der Hessischen Bahn mit Cöln-Minden	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer	— —/10	2,697 4/10	20,756 2/10	31,161 1/10	25,935 3/10
Hebra-Hannover	— —/10	4,385 4/10	25,053 4/10	76,558 1/10	107,750 —/10
Bergisch-Märkisch-Bayerischen Kohlen	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Böhmischer Braunkohlen	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederschlesisch-Märkischer Kohlen	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Holländischer via Venlo	— —/10	1,982 3/10	6,214 1/10	80,303 8/10	275,109 —/10
Verkehr mit der Staats-Central-Belgische Bahn	— —/10	1,982 4/10	21,811 —/10	157,563 2/10	729,123 —/10
Preußisch-Niederländisch-Belgischen Verband	— —/10	1 —/10	45 6/10	252 8/10	1,678 —/10
Verkehr mit der Lüttich-Maestrichter Bahn	— —/10	40 6/10	2,152 8/10	752 8/10	9,573 —/10
Niederländischer Verkehr via Mayencht	— —/10	6 6/10	1,092 3/10	6,020 8/10	16,579 —/10
Deutsch-Französischen	— —/10	13 7/10	2,534 2/10	3,416 2/10	12,623 —/10
Preußisch-Rheinisch-Belgischen Verkehr via Herbesthal	— —/10	686 2/10	20,191 6/10	34,171 —/10	97,688 —/10
Niederländischer Verkehr via Herbesthal	— —/10	27 8/10	3,594 8/10	10,356 —/10	51,790 —/10
Preuß.-Rheinisch-Belgisch-Französischen Verkehr via Herbesthal	— —/10	1 —/10	7,139 6/10	6,636 6/10	46,687 —/10
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Vlexberg	— —/10	33,945 2/10	50,544 3/10	62,622 7/10	358,895 —/10
Niederländischer Verkehr via Vlexberg	— —/10	1,336 8/10	6,615 8/10	4,672 2/10	59,292 —/10
Verkehr mit der Französischen Nordbahn via Vlexberg	— —/10	19,096 8/10	38,059 4/10	18,780 6/10	154,043 —/10
Verkehr mit der Grand-Luxemb.-Ehlingen-Malines-Tervueren-E. via Vlexberg	— —/10	33 4/10	338 8/10	278 4/10	10,868 4/10
Verkehr mit der Elsaß-Lothringer Bahn via Vlexberg	— —/10	36 8/10	1,149 4/10	391 2/10	— —/10
Englischer Verkehr via Vlexberg	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10

Ergebnisse des Monats.	6. Es ist befördert: Wagenladungen, der Tarifklassen für volle geschlossene Wagenladungen von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks. Ctr.	7. Steinkohlen und Coaks. Ctr.	8. Summa der Eil- und Frachtgüter. Ctr.	9. Frachtpflichtiges Betriebs- und Baugut. Ctr.	10. Frachtfreies Dienstgut. Ctr.	11. Militärgut auf Requisitionsscheine. Ctr.	12. Anderes frachtfreies Gut. Ctr.
Januar	5,154,474 2/10	11,304,549 —/10	21,411,675 1/10	611,809 5/10	891,389 1/10	— —/10	— —/10
Februar	4,991,925 5/10	9,942,064 —/10	19,763,993 1/10	879,437 3/10	793,292 —/10	— —/10	— —/10
März	6,112,511 3/10	11,259,151 —/10	23,483,701 3/10	841,678 1/10	880,760 —/10	— —/10	— —/10
April	6,038,712 2/10	10,302,760 —/10	22,513,836 1/10	405,398 7/10	845,281 2/10	— —/10	— —/10
Mai	8,359,605 7/10	11,041,845 —/10	25,501,967 2/10	491,771 5/10	933,211 9/10	— —/10	— —/10
Juni	7,616,091 9/10	10,840,259 —/10	23,637,100 4/10	271,217 6/10	772,010 4/10	— —/10	— —/10
Juli	8,422,891 5/10	12,852,799 —/10	26,094,879 4/10	401,238 8/10	905,233 9/10	— —/10	— —/10
August	7,204,648 7/10	12,358,252 —/10	24,270,827 —/10	875,397 2/10	892,585 5/10	— —/10	— —/10
September	6,634,466 9/10	11,632,030 —/10	23,366,334 9/10	998,647 4/10	1,161,713 6/10	— —/10	— —/10
October	6,925,648 8/10	12,170,505 —/10	24,663,875 7/10	718,009 5/10	930,317 2/10	— —/10	— —/10
November	6,130,972 —/10	11,686,956 —/10	22,894,144 8/10	686,685 1/10	960,809 3/10	— —/10	— —/10
Dezember	5,038,860 5/10	12,501,960 —/10	22,958,032 8/10	588,930 —/10	1,023,089 —/10	— —/10	— —/10
Summa	79,643,269 9/10	137,712,571 —/10	280,410,345 8/10	5,794,409 6/10	11,009,201 1/10	— —/10	— —/10
Hiervon kommen auf den Binnen-Verkehr	58,832,069 —/10	91,788,439 —/10	178,623,348 9/10	5,794,409 6/10	11,009,201 1/10	— —/10	— —/10
Directe Verkehre:							
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer	4,120,190 —/10	12,194,100 —/10	24,072,036 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
" Thüringischer	— —/10	1,694,104 —/10	3,803,054 5/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
" " -Oesterreichischer	350,914 —/10	3,400 —/10	3,280,733 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Preußisch-Braunschweigischer	1,580,709 7/10	4,795,150 —/10	10,717,689 5/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Schlesisch-Rheinischer	311,512 5/10	— —/10	709,407 1/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Westfälischer	913,886 —/10	3,612,950 —/10	6,791,963 1/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Bergisch-Hannoverscher	84,800 —/10	1,916,275 —/10	3,191,260 3/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Deutsch-Holländischer	82,400 —/10	230,800 —/10	303,652 5/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer	1,969,802 —/10	4,013,212 —/10	6,729,077 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Nachbarländisch-Bayerisch-Oesterreichischer	— —/10	— —/10	260,403 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Oberhessisch-Bergisch-Westfälischer	— —/10	1,997,858 —/10	2,168,685 1/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Oestlich-Rheinischer	194,380 —/10	— —/10	395,100 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Russisch- "	— —/10	— —/10	30,602 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Linksrheinischer	— —/10	— —/10	423,093 5/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hannover-Halle-Kirnhauser	1,875 —/10	989,700 —/10	991,575 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Sächsisch-Rheinischer	19,800 —/10	— —/10	62,529 6/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Rheinisch-Mitteldeutscher	4,400 —/10	— —/10	19,068 4/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Ueberlescher	— —/10	— —/10	58,411 9/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Bergisch-Märkisch-Rheinischer Mehrproducten	4,705,640 7/10	5,141,598 —/10	9,246,748 7/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederländisch-Rheinischer	1,227,440 —/10	283,200 —/10	1,513,132 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Staatsbahn	101,400 —/10	23,200 —/10	124,600 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hessischer	5,400 —/10	— —/10	61,405 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker	107,053 —/10	218,200 —/10	325,253 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Preußisch-Westlicher	— —/10	— —/10	448,001 3/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Bergisch-Märkisch-Thüringischer	584,843 —/10	1,499,400 —/10	4,083,152 5/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hannover-Rheinischer	233,400 —/10	2,157,220 —/10	3,491,630 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Berlin-Anhalter	1,200 —/10	11,400 —/10	17,571 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Bergisch-Märkisch-Halle-Casseler	60,738 —/10	556,600 —/10	1,186,472 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Mitteldeutscher	56,800 —/10	— —/10	67,779 4/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
" Schlesischer	— —/10	— —/10	12,719 5/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hannover-Thüringischer	200 —/10	4,400 —/10	6,044 9/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
West-Nord-Westdeutscher	4,200 —/10	— —/10	45,146 9/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Kohlen-Verkehr der Hessischen Bahn mit Cöln-Minden	— —/10	202,300 —/10	265,300 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer	41,353 2/10	— —/10	121,905 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Hebra-Hannover	19,000 —/10	579,200 —/10	809,847 1/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Bergisch-Märkisch-Bayerischen Kohlen	— —/10	240,400 —/10	240,400 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Böhmischer Braunkohlen	3,440 —/10	— —/10	3,440 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederschlesisch-Märkischer Kohlen	— —/10	200 —/10	200 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Holländischer via Venlo	1,348,952 6/10	329,800 —/10	2,037,362 1/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Verkehr mit der Staats-Central-Belgische Bahn	488,415 8/10	338,300 —/10	1,607,535 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Preußisch-Niederländisch-Belgischen Verband	— —/10	— —/10	2,067 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Verkehr mit der Lüttich-Maestrichter Bahn	78,800 —/10	800 —/10	92,160 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederländischer Verkehr via Mayencht	147,981 4/10	124,200 —/10	300,329 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Deutsch-Französischen	— —/10	— —/10	24,596 3/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Preußisch-Rheinisch-Belgischen Verkehr via Herbesthal	— —/10	— —/10	152,731 2/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederländischer Verkehr via Herbesthal	— —/10	— —/10	65,798 6/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Preuß.-Rheinisch-Belgisch-Französischen Verkehr via Herbesthal	— —/10	— —/10	60,444 6/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Vlexberg	1,008,982 6/10	910,380 —/10	2,435,350 4/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Niederländischer Verkehr via Vlexberg	278,286 —/10	521,400 —/10	873,604 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Verkehr mit der Französischen Nordbahn via Vlexberg	113,078 —/10	3,400 —/10	346,467 8/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Verkehr mit der Grand-Luxemb.-Ehlingen-Malines-Tervueren-E. via Vlexberg	58,894 —/10	16,200 —/10	81,296 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Verkehr mit der Elsaß-Lothringer Bahn via Vlexberg	697,607 —/10	46,000 —/10	743,607 —/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10
Englischer Verkehr via Vlexberg	— —/10	— —/10	1,479 4/10	— —/10	— —/10	— —/10	— —/10

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.
Es ist befördert										
Vieh								Fahr-		
Pferde in gewöhnlichen Vieh- und Güterwagen.	Schafen.	Schweinen.	Rindvieh, Vieh, fette Schweine.	magere Schweine, Ziegen, Kälber.	Hunden.	In Summa.	Summa des Gewichts.	Eisenbahn-Fahrzeuge.		Andere Fahrzeuge u. Viehtransportwagen.
								Locomotiven und Tender.	Personen- und offene Wagen	
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Ctr.	Stück.	Stück.	Stück.
1,810	1,046	3,187	9,583	36,592	6,274	59,336	114,189	—	—	626
2,468	1,979	3,430	7,094	52,902	6,476	74,329	131,736	—	4	661
2,650	2,046	4,924	6,073	110,647	15,306	142,646	201,327	—	—	677
1,045	2,050	4,701	6,021	124,806	18,692	158,314	208,124	—	7	711
2,100	2,904	5,700	7,795	130,257	18,068	146,850	213,658	—	4	1,002
1,460	3,271	5,002	7,397	70,579	10,027	94,832	144,575	5	3	943
860	1,715	3,194	7,276	46,314	9,045	63,704	110,294	5	3	909
1,542	2,336	3,921	7,248	38,950	4,493	57,490	110,120	5	1	988
1,501	2,469	4,229	9,355	28,274	4,726	50,303	111,508	—	2	1,093
1,390	2,906	5,105	10,963	20,063	4,521	43,643	111,027	5	6	851
1,480	3,549	4,094	10,446	13,493	2,994	34,954	100,458	—	2	760
1,300	1,638	2,988	11,135	17,402	3,198	37,551	90,580	—	1	866
19,212	26,889	46,400	103,902	670,833	103,538	968,594	1,648,808	—	31	10,093
9,884	15,508	30,827	530,59	198,114	80,179	366,509	767,584	—	8	6,427
149	471	6,904	10,490	4,117	13,049	35,180	81,767	5	1	860
431	963	1,935	1,204	3,947	1,279	8,959	23,256	5	6	272
64	—	—	—	—	—	64	376	—	1	232
1,005	4,300	817	16,094	148,872	965	172,113	345,646	5	—	105
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72
239	2,520	4,157	8,296	3,947	649	19,807	72,252	5	—	85
30	263	876	6,274	11,425	1,096	19,473	35,130	—	—	104
—	60	—	2,810	5,528	—	8,338	14,439	—	—	—
4	—	8	—	2,097	—	2,109	2,173	—	—	446
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	19	63	483	413	—	999	2,522	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,084	516	239	972	2,515	120	5,446	20,569	211	—	—
1,405	27	98	1	427	—	1,958	12,781	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
354	—	—	57	—	—	411	3,357	269	—	—
9	—	—	—	—	—	9	81	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—
—	—	8	—	—	—	8	40	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
50	136	85	458	34	136	899	3,439	—	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,345	1,888	—	—	108,009	—	111,045	135,645	—	—	—
—	—	—	—	4,781	—	4,781	4,781	—	—	—
1,177	28	—	—	79,014	—	79,319	88,831	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
128	82	38	—	49,183	—	49,421	51,131	—	—	—
9	—	—	—	28,302	—	28,311	28,383	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
400	42	19	4	13,753	—	14,223	17,806	—	—	—
184	—	—	—	4,577	—	4,761	6,233	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

24.	25.	26.	27.	28.	29.
			Einnahme aus dem Transport		
Ganze Gewicht		Summa totalis	bei Passgut.	bei Eilgut.	bei Stückgut
der Eisenbahn-Fahrzeuge	der anderen Fahrzeuge	des Gewichts.			der Normalklassen incl. der sperrigen Güter.
nach dem Durchschnitts-Gewicht der einzelnen Sattungen ermittelt.		Ctr.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
78,960	6,315	23,114,320	3,055 27 8	22,048 24 6	54,069 3 6
82,520	3,880	21,084,968	3,102 11 3	21,446 26 7	59,017 6 8
81,240	7,640	24,936,170	3,196 14 3	21,088 14 10	67,705 6 5
90,930	16,775	24,690,345	3,207 1 3	22,864 12 7	64,699 25 6
133,440	14,840	27,278,105	3,325 25 3	20,804 5 4	61,706 24 3
114,760	10,815	24,950,479	3,150 19 3	20,657 9 4	50,969 7 1
110,080	11,605	27,605,421	3,157 15 3	20,964 14 10	63,429 21 4
112,760	10,435	25,742,095	3,205 9 3	20,864 — 6	65,899 26 1
132,760	19,595	27,384,538	3,234 10 3	24,323 20 7	69,719 22 11
106,920	18,920	30,539,069	3,244 19 3	28,145 21 11	78,892 26 5
86,280	8,985	24,746,741	3,219 29 3	23,548 5 1	65,672 29 10
304,720	4,895	24,770,025	3,208 7 3	23,426 — —	69,874 27 2
1,335,960	134,740	300,232,764	38,347 9 5	274,192 6 1	774,324 16 2
777,680	29,695	197,001,508	38,347 9 5	120,504 12 —	169,694 10 2
44,000	23,380	24,823,124	— — —	18,160 14 10	38,458 27 5
17,440	8,085	3,972,736	— — —	5,386 8 5	29,349 23 7
26,640	5,845	3,464,794	— — —	30,229 18 5	73,372 4 9
13,000	7,250	10,983,486	— — —	20,768 4 7	88,154 17 2
8,640	80	718,217	— — —	1,978 15 3	14,015 21 7
5,520	6,200	6,875,325	— — —	10,116 2 10	15,479 28 6
19,680	4,010	3,350,119	— — —	9,283 11 7	14,816 26 6
—	—	317,490	— — —	50 1 —	97 7 10
53,520	2,175	6,790,985	— — —	3,892 8 9	8,211 21 10
—	—	280,403	— — —	— — —	— — —
—	—	* 2,169,695	— — —	4,147 22 —	7,183 14 4
—	160	338,260	— — —	1,846 25 6	6,915 21 2
—	—	30,692	— — —	92 16 —	251 1 4
—	1,045	258,070	— — —	2,464 20 —	5,892 29 —
—	—	991,575	— — —	— — —	— — —
—	—	66,029	— — —	10 24 5	146 4 7
—	—	19,068	— — —	9 15 6	61 19 1
—	—	58,411	— — —	— — —	— — —
—	—	9,946,748	— — —	— — —	— — —
—	—	1,513,132	— — —	99 3 9	53 14 6
—	—	124,000	— — —	— — —	— — —
—	5	61,459	— — —	263 9 11	614 4 8
—	—	325,255	— — —	— — —	— — —
—	—	448,001	— — —	— — —	— — —
25,320	4,980	4,113,880	— — —	44,433 6 5	143,312 1 8
—	4,250	3,512,036	— — —	6,972 2 6	17,217 14 4
—	—	17,571	— — —	25 6 8	87 10 10
44,280	—	1,334,109	— — —	4,846 20 7	15,801 21 10
—	240	68,100	— — —	20 — 3	82 5 6
6,000	—	18,719	— — —	45 12 7	173 10 9
—	—	6,044	— — —	4 22 9	17 23 10
—	725	45,911	— — —	306 24 11	625 23 1
—	—	265,300	— — —	— — —	— — —
—	—	141,805	— — —	676 4 9	3,267 23 —
8,160	4,775	826,321	— — —	1,967 26 10	4,948 5 10
—	—	240,400	— — —	— — —	— — —
—	—	5,440	— — —	— — —	— — —
—	—	300	— — —	— — —	— — —
—	400	2,037,702	— — —	537 14 1	929 16 7
—	—	1,941,180	— — —	822 17 6	18,626 19 8
—	—	6,788	— — —	— 9 —	6 10 8
—	—	180,991	— — —	14 12 3	352 13 3
—	—	300,379	— — —	8 2 5	276 20 10
—	—	24,686	— — —	6 24 8	2,000 20 7
—	5	203,667	— — —	192 18 9	1,551 13 —
—	—	94,151	— — —	30 9 9	545 18 —
—	—	60,464	— — —	— 11 4	1,009 19 11
—	100	2,443,256	— — —	11,251 18 3	5,530 12 1
—	—	879,837	— — —	553 3 7	1,380 24 4
—	—	346,467	— — —	4,636 9 10	5,968 22 8
—	—	51,350	— — —	6 29 9	37 16 7
—	—	743,607	— — —	— — —	— — —
—	—	1,479	— — —	17 26 6	159 — 3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

30.	31.	32.	33.	34.	35.
Einnahmen aus					
bei Stückgut	von Frachtgut und Wagenladungen				bei frachtpflichtigen Betriebs-, Dienst- und Bangut.
der ermäßigten Tarifklassen.	in Quantitäten von 100 Ctr. und darüber.	der Tarifklassen für volle geschloss. Wagenladungen von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.	der Steinkohlen und Coaks.	Zusammen für Eil- und Frachtgut.	
Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
93,554 21 5	211,573 27 3	176,255 11 8	257,111 1 10	917,468 10 5	15,465 1 8
90,421 17 8	197,871 4 3	179,696 29 1	324,719 17 10	884,185 23 4	15,465 1 8
114,651 14 11	245,965 — 4	213,074 22 3	384,653 4 11	1,060,344 17 10	15,465 1 9
104,329 5 3	229,695 10 4	227,968 14 10	347,452 — 11	1,010,025 10 8	15,465 1 9
115,354 16 4	250,692 27 6	261,050 1 1	391,893 3 —	1,104,691 10 9	15,465 1 9
97,514 28 9	206,101 3 8	253,726 2 11	358,590 13 10	1,004,988 20 10	5,281 2 —
103,219 1 7	224,076 21 3	281,200 10 6	411,521 26 5	1,117,799 21 2	9,871 18 —
103,160 7 7	218,871 17 6	239,791 9 9	384,813 6 4	1,048,005 17 —	9,532 6 —
107,972 5 5	229,384 17 —	228,448 13 3	394,209 28 1	1,064,405 27 6	18,840 26 —
121,703 17 7	235,575 21 4	238,618 — 9	407,502 4 3	1,133,742 21 5	20,758 21 —
114,049 4 8	210,915 27 8	216,815 5 9	358,464 26 —	1,028,096 8 5	18,609 29 —
109,150 22 9	206,811 14 9	192,886 5 8	400,283 4 4	1,015,250 21 11	17,817 11 —
1,280,141 7 11	2,666,329 13 10	2,709,451 7 —	4,526,249 17 8	12,379,025 17 1	178,037 2 7
573,797 1 11	979,332 14 —	1,901,694 25 —	2,743,750 — —	6,545,150 12 6	178,037 2 7
50,336 16 8	325,737 4 5	115,326 25 1	406,992 23 7	854,612 20 —	— — —
37,328 6 2	84,100 — 8	— — —	49,957 16 9	205,941 25 7	— — —
99,891 13 11	316,833 23 5	36,141 9 —	432 20 1	556,980 29 7	— — —
101,179 20 —	307,444 3 5	73,725 14 —	161,882 24 11	623,155 25 1	— — —
17,037 2 5	14,010 21 10	8,836 13 6	— — —	55,878 4 7	— — —
28,091 15 1	72,011 29 3	52,629 3 11	78,706 8 —	241,134 26 6	— — —
15,490 27 —	40,680 13 5	639 21 7	45,572 27 —	125,440 7 1	— — —
474 20 8	1,814 27 2	332 18 —	6,455 16 4	9,255 1 —	— — —
19,071 17 10	38,181 22 13	80,864 10 7	213,459 23 4	353,691 15 3	— — —
— — —	11,436 24 —	— — —	— — —	11,436 24 —	— — —
5,116 11 8	6,908 14 7	— — —	65,957 3 —	88,753 5 7	— — —
6,569 14 1	8,230 16 5	6,848 1 8	— — —	30,410 13 10	— — —
460 27 3	3,504 24 6	— — —	— — —	4,512 9 1	— — —
6,445 12 —	2,310 13 6	— — —	— — —	17,053 14 6	— — —
— — —	— — —	103 1 6	48,116 16 3	48,219 17 9	— — —
116 4 7	168 15 7	699 15 5	— — —	1,189 4 7	— — —
53 22 8	159 22 10	53 25 —	— — —	337 13 —	— — —
4,471 28 11	— — —	— — —	— — —	4,471 28 11	— — —
— — —	— — —	— — —	125,004 22 4	257,295 24 2	— — —
115 8 10	93 13 11	39,884 8 —	4,841 12 6	53,487 — 6	— — —
— — —	— — —	1,529 18 9	479 6 —	2,008 24 9	— — —
1,048 2 —	380 28 —	124 4 —	— — —	2,428 18 7	— — —
— — —	— — —	4,581 6 2	8,703 15 —	13,284 21 2	— — —
— — —	10,004 23 2	— — —	— — —	10,004 23 2	— — —
189,695 5 5	211,694 25 6	47,592 7 5	156,403 9 —	741,640 28 8	— — —
17,704 2 9	56,145 29 10	11,585 10 —	70,259 2 6	179,898 1 11	— — —
152 3 2	54 27 1	35 — —	483 2 3	837 20 —	— — —
31,744 — 8	61,463 3 10	2,201 25 7	50,134 6 —	160,191 17 6	— — —
166 16 4	106 20 7	1,297 29 9	— — —	1,288 11 5	— — —
413 4 7	532 13 10	— — —	— — —	1,163 11 9	— — —
13 7 9	56 25 8	8 28 10	160 15 10	262 13 6	— — —
829 6 —	969 21 3	124 14 6	— — —	2,754 28 9	— — —
— — —	— — —	— — —	7,970 23 2	7,970 23 2	— — —
2,969 20 —	2,101 12 5	1,702 14 8	— — —	10,777 20 10	— — —
8,112 9 8	12,880 29 8	714 21 —	63,356 28 10	90,855 1 10	— — —
— — —	— — —	— — —	26,307 1 —	26,307 1 —	— — —
— — —	— — —	139 16 10	— — —	139 16 10	— — —
— — —	— — —	— — —	6 28 2	6 28 2	— — —
5,556 21 2	16,895 15 1	38,485 29 5	16,666 5 7	79,441 11 11	— — —
22,492 21 6	69,633 13 2	17,648 6 11	21,853 — 7	151,116 19 4	— — —
25 13 2	108 15 9	— — —	— — —	140 18 10	— — —
81 17 8	533 6 1	5,694 16 2	54 11 2	6,730 18 6	— — —
1,601 29 6	2,344 16 8	12,561 22 5	11,402 1 8	28,095 3 6	— — —
463 13 10	2,644 12 —	— — —	— — —	5,115 20 1	— — —
3,279 18 3	4,251 24 1	— — —	— — —	10,275 14 1	— — —
1,271 15 3	3,114 7 8	— — —	— — —	4,389 20 8	— — —
555 20 6	3,876 28 7	— — —	— — —	4,443 20 4	— — —
7,114 6 6	22,958 7 5	63,876 29 —	51,341 18 9	161,042 26 —	— — —
544 27 2	2,706 25 —	12,118 25 9	37,560 4 10	54,868 20 8	— — —
2,007 15 10	5,914 8 5	5,783 5 1	348 14 11	23,579 16 9	— — —
35 27 7	320 25 1	1,826 23 5	3,154 12 4	4,372 18 9	— — —
— — —	— — —	45,849 17 9	3,268 25 6	49,118 15 3	— — —
51 16 1	— — —	— — —	— — —	288 12 10	— — —

36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.
dem Transport.				An Neben-Erträgen:					
bei Billetzugut auf Requisitionsscheine.	bei Viehst.	der Eisenbahn- und anderen Fuhrgesp.	In Summa.	Prämie.	Provision für Nachnahme.	Lagergeld.	Sonstige Neben-Erträge.	Summa der Neben-Erträge.	Ganze Einnahme aus dem Güter- und Vieh-Transport.
Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
— — —	16,708 4 —	2,535 10 6	952,177 13 7	1,847 4 6	691 13 1	8,579 29 5	36,535 18 1	47,674 4 1	999,851 16 8
— — —	19,088 17 5	2,237 15 10	920,026 28 8	3,356 1 2	632 22 11	9,561 23 —	40,041 5 6	53,591 22 7	973,518 20 10
— — —	25,103 15 11	3,415 23 9	1,104,988 29 3	2,823 18 11	843 14 9	15,483 1 5	45,229 22 11	64,379 28 —	1,169,748 27 3
— — —	23,018 8 9	3,690 20 4	1,052,399 11 6	2,693 23 6	778 24 8	15,254 24 8	38,764 5 4	55,391 18 2	1,107,790 29 8
— — —	24,369 13 6	3,717 6 3	1,148,233 2 3	2,764 22 6	822 1 4	15,601 28 11	43,814 16 2	62,802 8 11	1,211,035 11 2
— — —	16,318 27 8	4,080 27 8	1,020,004 18 11	2,418 26 3	710 24 2	15,090 2 9	43,226 2 2	61,955 25 6	1,082,960 14 5
— — —	15,477 29 10	4,649 27 1	1,145,798 6 1	2,779 26 7	802 15 3	16,967 — —	47,115 5 2	67,664 21 —	1,213,462 27 1
— — —	15,699 26 8	4,919 5 8	1,078,180 27 4	3,291 24 1	886 8 7	14,015 5 2	45,625 25 3	63,779 23 1	1,141,959 20 5
— — —	16,125 8 8	5,946 5 5	1,105,318 7 7	3,497 5 6	921 26 8	18,103 26 10	43,961 15 2	66,504 14 2	1,171,822 21 9
— — —	15,304 25 3	5,597 5 3	1,165,463 12 11	3,603 28 2	964 2 6	17,140 5 11	47,758 26 1	69,532 2 10	1,234,995 15 9
— — —	13,598 18 —	3,736 20 5	1,064,031 15 8	3,542 13 8	931 7 2	17,843 15 7	47,372 17 7	69,689 24 —	1,133,721 9 8
— — —	14,305 23 —	2,894 29 9	1,049,788 25 8	3,347 17 4	921 10 5	22,336 6 8	51,339 9 1	77,944 13 6	1,127,733 9 2
— — —	213,118 10 5	47,060 17 10	12,817,241 17 11	34,917 2 4	9,886 20 6	186,267 20 4	526,869 12 8	758,890 25 10	13,577,132 13 9
— — —	93,436 8 —	18,863 7 —	296,686 17 7	17,819 5 —	6,490 18 —	186,267 20 4	450,376 29 10	660,954 3 2	7,302,161 3 3
— — —	7,604 23 10	3,146 13 6	10,843 6 4	2,810 6 9	340 24 —	— — —	12,012 16 7	15,863 15 4	881,317 11 8
— — —	4,037 23 —	3,731 8 4	7,769 1 4	669 20 10	122 19 —	— — —	1,876 25 3	2,669 13 1	295,380 8 —
— — —	241 26 10	4,792 18 —	5,043 8 10	2,000 25 1	408 28 —	— — —	1,750 19 4	4,163 12 5	566,128 20 10
— — —	44,487 19 5	441 21 —	44,929 10 5	1,820 25 4	480 11 8	— — —	10,788 28 6	12,570 5 6	710,955 11 —
— — —	— — —	190 27 10	190 27 10	153 20 3	21 5 —	— — —	293 6 8	548 5 11	56,617 8 4
— — —	12,857 5 —	749 — 11	15,606 5 11	660 1 3	153 29 10	— — —	5,114 27 5	5,938 28 6	260,690 — 11
— — —	1,945 6 11	712 26 5	3,678 2 4	338 18 11	136 27 —	— — —	2,568 28 6	2,844 14 5	130,902 24 10
— — —	2,419 20 2	— — —	2,419 20 2	22 26 6	2 6 —	— — —	349 24 10	374 27 4	13,249 18 6
— — —	127 5 1	3,143 2 8	3,293 7 9	579 8 10	191 3 —	— — —	4,466 3 5	5,275 13 3	361,229 6 3
— — —	— — —	— — —	— — —	— 7 —	— 7 —	— — —	280 26 —	281 10 —	11,718 4 —
— — —	— — —	— — —	— — —	335 — 6	88 16 —	— — —	1,429 4 3	1,852 18 9	90,605 24 4
— — —	— — —	18 18 3	18 18 3	97 22 8	190 6 —	— — —	230 9 9	498 20 5	30,927 11 6
— — —	— — —	— — —	— — —	8 19 6	19 19 6	— — —	13 4 —	42 13 —	4,353 22 1
— — 187 —	— — —	49 19 —	236 19 —	350 22 6	54 5 —	— — —	96 5 7	497 7 1	17,977 10 7
— — —	— — —	— — —	— — —	— 2 —	— 6 7	— — —	1,238 14 —	1,244 23 —	49,464 10 9
— — —	— — —	— — —	— — —	7 1 5	5 13 —	— — —	38 29 3	51 13 8	1,196 16 3
— — —	— — —	— — —	— — —	1 21 6	2 2 —	— — —	5 7 7	9 1 1	346 14 1
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1 11 6	— — —	149 22 —	151 5 6	4,633 2 5
— — —	— — —	— — —	— — —	21 5 6	36 25 —	— — —	8,178 23 11	8,236 28 5	265,522 22 7
— — —	— — —	— — —	— — —	— 18 5	29 — —	— — —	2,061 19 —	2,063 6 5	35,550 6 11
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	21 17 —	23 17 —	3,630 11 9
— — —	— — —	121 2	121 2	49 15 1	16 6 —	— — —	2 19 4	70 10 5	2,500 20 2
— — —	— — —	— — —	— — —	— — 9	3 24 —	— — —	277 8 —	281 2 9	13,285 23 11
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	823 23 —	823 23 —	11,426 18 2
— — —	6,034 8 2	2,862 8 5	9,016 16 7	3,953 13 3	363 19 —	— — —	1,927 8 5	6,245 — 7	704,900 24 7
— — —	3,642 13 7	469 5 9	4,111 19 4	586 27 —	184 10 —	— — —	4,744 8 4	5,515 15 4	169,825 6 7
— — —	— — —	— — —	— — —	3 9 7	— 7 —	— — —	— 3 —	3 19 7	841 9 7
— — —	1,496 27 2	4,826 20 6	6,323 17 8	605 1 —	55 24 6	— — —	928 6 6	1,628 2 —	174,143 7 2
— — —	5 14 9	6 6 1	11 20 10	12 12 3	11 4 —	— — —	— 1 —	23 17 3	1,618 19 6
— — —	— — —	104 2 8	104 2 8	4 10 5	2 18 —	— — —	— 15 —	7 13 5	1,274 27 10
— — —	— — —	— — —	— — —	— 22 4	9 — —	— — —	1 1 4	1 23 8	263 15 —
— — —	5 19 10	53 20 3	59 16 1	13 20 9	3 6 —	— — —	3 19 6	19 6 3	2,833 21 1
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	841 9 7
— — —	— — —	— — —	— — —	42 18 2	5 27 —	— — —	1 16 —	72 1 2	174,143 7 2
— — —	415 9 4	817 29 3	1,534 8 7	210 — 3	57 7 —	— — —	104 12 10	631 20 1	10,650 22 —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	10 — —	— — —	388 2 —	388 12 —	92,711 — 6
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	38,490 13 —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	139 16 10
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	6 28 2
— — —	11,005 21 6	— — —	11,005 21 6	30 22 7	11 27 2	— — —	2,183 19 —	2,226 8 9	81,667 20 8
— — —	307 1 7	— — —	307 1 7	98 2 11	20 — —	— — —	2,855 12 —	2,973 22 4	165,696 3 3
— — —	5,483 20 1	— — —	5,483 20 1	— — —	— — —	— — —	— 8 8	— 8 8	448 7 5
— — —	— — —	— — —	— — —	1 3 4	— — —	— — —	108 12 1	109 15 5	12,332 22 —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	21 4 3	— — —	316 29 3	316 29 3	28,412 3 3
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3 8 10	3 8 10	5,140 5 1
— — —	3,896 1 8	1 — —	3,897 1 8	30 25 1	20 27 6	— — —	599 15 1	650 7 10	14,332 23 7
— — —	1,758 9 8	— — —	1,758 9 8	— — —	4 4 —	— — —	67 21 11	72 25 11	6,771 26 3
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	12 — —	— — —	141 17 1	141 29 1	4,584 19 5
— — —	1,909 2 4	5 9 7	1,914 11 11	357 28 10	88 27 6	— — —	5,623 5 5	6,064 1 5	169,021 9 8
— — —	619 26 —	— — —	619 26 —	36 13 7	6 6 10	— — —	1,390 4 —	1,433 24 5	50,921 11 1
— — —	— — —	— — —	— — —	40 25 2	183 — 9	— — —	856 3 11	1,077 29 10	23,657 16 7
— — —	— — —	— — —	— — —	26 2 —	29 — —	— — —	18 29 —	20 23 2	4,393 6 11
— — —	— — —	— — —	— — —	10 6 —	18 — —	— — —	487 20 6	689 19 —	49,807 3 3
— — —	— — —	— — —	— — —	2 — —	— — —	— — —	9 14 8	9 16 8	337 29 6

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Ergebnisse des Monats.	1. Personengut. Ctr.	1/10	2. Eilgut. Ctr.	1/10	3. Stückgut: bei Normalklassif. incl. des sperrigen Guts. Ctr.	1/10	4. Stückgut: bei ermäßigten Tarifklassen. Ctr.	1/10	5. Frachtgut: in Quantitäten von 100 Centner und darüber, excl. Steinkohlen und Coaks. Ctr.	1/10
Ungarisch-Rheinischer	—	—	—	—	—	—	—	—	23,360	8
Bergisch-Märkisch-Cöln-Mindener-Rheinisch-Nassauischer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergisch-Märkisch-Halle-Cassler-Thüringer	—	—	2	9	5	8	—	—	—	—
Main-Weser	—	—	69	3	403	2	1,497	9	2,731	5
Allgemeine Transport-Gesellschaft	—	—	55,799	3	—	—	—	—	—	—
Summa I.	202,180	2	1,185,589	6	3,273,140	7	10,389,696	6	43,026,499	1
Transit-Verkehr:										
Rheinisch-Bergisch-Westfälischer	—	—	513	6	4,393	1	3,165	3	18,107	1
„ Thüringischer	—	—	3,601	3	25,207	9	43,330	7	133,173	2
„ „ Oesterreichischer	—	—	317	6	2,524	9	4,179	6	434,188	3
Westfälischen	—	—	141	2	1,061	9	2,015	8	10,465	3
Bergisch-Hannoverscher	—	—	93	3	429	7	2,329	—	17,593	4
Hessisch-Rheinisch-Westfälischer	—	—	1,491	5	7,249	4	11,197	2	20,197	—
Oberhein.-Bergisch- „	—	—	286	—	1,348	5	635	4	100	—
Sächsisch-Rheinischer	—	—	11,131	1	73,087	—	142,791	1	287,252	5
Mitteldeutscher	—	—	54,777	3	300,696	—	651,876	5	1,154,656	4
Hannover-Thüringischer	—	—	4,257	3	32,245	—	113,433	2	158,199	—
Nord-Nord-Westdeutschen	—	—	—	5	—	—	100	—	—	—
Hannover-Bayerisch-Oesterreichischer	—	—	6,617	4	75,742	6	29,415	7	300,625	9
Mitteldeutsch-Schlesischer	—	—	3,250	1	27,878	4	75,869	3	297,694	—
Cöln-Mindener Kohlen-Verkehr mit der Hessischen Bahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Kohlen-Verk. via Halle-Cassel-Gotha-Leinefelde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mitteldeutsch-Elsaß-Lothringer via Gießen	—	—	11,814	3	76,702	2	71,018	9	—	—
Holländischer Verkehr via Venlo	—	—	—	—	—	—	—	—	1,977	—
Verkehr mit der Grand-Central-Belge Bahn	—	—	30	—	1,477	6	196	4	24,269	7
Deutsch-Französischer Verkehr via Maastricht	—	—	66	9	20,545	4	7,223	4	40,251	2
Verkehr mit der Belgischen Staatsbahn via Verviers	—	—	2,798	3	9,643	6	4,053	8	12,361	3
Nordbelgischer Verkehr „ „	—	—	154	—	1,300	4	2,037	4	9,345	—
Französischer Verkehr „ „	—	—	9,627	6	19,068	4	5,414	2	606	—
Verkehr mit der Grand-Luxemburger-Ehrang-Malmedy-Lemonze Bahn via Verviers	—	—	—	—	3	2	—	—	50,845	1
Deutsch-Belgischer via Herbesthal	—	—	1,284	4	18,178	5	9,353	4	22,025	6
„ Französischer „ „	—	—	1,510	8	8,258	—	2,737	—	13,000	5
Norddeutsch-Oesterreichischer	—	—	—	—	—	—	4	5	8,993	—
Salze Hessischen Salz-Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	7,700	9
Baltisch-Mitteldeutscher	—	—	1,813	2	8,319	—	—	—	—	—
Französischer Cöln-Mindener Kohlen-Verkehr via Maastricht	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „ „ Verviers	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergisch-Märkisch-Hessen-Cassler-Thüringer	—	—	8	1	52	7	84	5	—	—
Summa II.	—	—	115,648	6	741,813	4	1,187,513	—	2,053,335	2
Uebertrag „ I.	202,180	2	1,185,589	6	3,273,140	7	10,389,696	6	43,026,499	1
Total	202,180	2	1,301,187	4	3,994,954	1	11,577,209	6	45,079,834	3
Anzahl der zurückgelegten Centner Kilometer	9,452,905	4	98,755,454	2	402,788,240	6	976,059,146	1	3,334,710,777	4
Jeder Centner hat durchschnittlich Kilometer durchfahren	46,7		72,0		100,8		75,7		73,0	
Die specifische Güter-Frequenz (d. i. die Anzahl der auf jeden Kilometer durchschnittl. Jahres-Betriebslänge kommenden Centner-Kilometer) betrug	2,209	3	22,313	8	272,609	—	653,484	5	2,249,790	8
und in Prozenten der verschiedenen Güterklassen	0,1		0,9		2,1		4,0		15,1	
Von den Einnahmen kommen: durchschnittlich auf jeden Centner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ „ „ „ und pro Kilometer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
In Prozenten der verschiedenen Güterklassen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

6. befördert: Summa der Ein- und Ausgangs-Ladungen. Ctr.	1/10	7. Steinkohlen und Coaks. Ctr.	8. Summa der Fracht- und Tarifsätze. Ctr.	1/10	9. Frachtpflichtige Betriebs- und Bangut. Ctr.	1/10	10. Frachtfrei Dienst- und Bangut. Ctr.	1/10	11. Militairgut auf Requisitionsschein. Ctr.	1/10	12. Betrieb frachtfreies Gut. Ctr.	1/10
—	—	—	23,360	8	—	—	—	—	—	—	—	—
44,833	—	387,056	431,889	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	8	7	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	4,701	9	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	55,799	3	—	—	—	—	—	—	—	—
78,717,577	1	136,804,721	273,599,353	3	5,794,409	6	11,009,201	1	—	—	—	—
4,100	—	—	30,279	1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3,400	207,690	1	—	—	—	—	—	—	—	—
205	—	—	431,415	3	—	—	—	—	—	—	—	—
1,800	—	—	15,484	2	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	20,375	6	—	—	—	—	—	—	—	—
91,700	—	—	141,839	2	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3,339	9	—	—	—	—	—	—	—	—
94,600	—	—	609,061	5	—	—	—	—	—	—	—	—
241,005	1	—	2,402,419	8	—	—	—	—	—	—	—	—
91,313	2	—	892,348	1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	100	5	—	—	—	—	—	—	—	—
61,200	4	—	473,633	—	—	—	—	—	—	—	—	—
400	—	—	405,133	7	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	83,950	83,950	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	89,400	89,400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
354,600	—	—	514,135	4	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	100,300	100,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3,681	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	33,893	4	—	—	—	—	—	—	—	—
17,722	4	—	74,479	3	—	—	—	—	—	—	—	—
3,856	8	—	19,770	4	—	—	—	—	—	—	—	—
4,589	2	—	47,994	6	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	606	1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	50,845	1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	25,568	6	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	8,993	—	—	—	—	—	—	—	—	—
400	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17,100	—	—	34,333	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	171,000	171,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	460,800	460,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	145	3	—	—	—	—	—	—	—	—
934,632	1	907,850	6,810,792	5	—	—	—	—	—	—	—	—
78,717,577	1	136,804,721	273,599,353	3	5,794,409	6	11,009,201	1	—	—	—	—
79,642,209	2	137,712,571	280,410,145	8	5,794,409	6	11,009,201	1	—	—	—	—
4,455,160,102	—	7,618,204,697,5	16,091,131,262	2	340,350,068	2	385,324,101	—	—	—	—	—
55,9		56,0	60,4		41,0		35,0		—		—	—
4,340,357	6	7,616,741,4	16,553,296	5	334,156	7	375,394	9	—	—	—	—
25,0		43,8	95,4		1,9		2,1		—		—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.
Es ist befördert											Einnahme aus dem Transport					
Vieh								Gepäck			Zuge			bei Eilgut.		bei Stückgut
Pferde in gewöhnlichen Roh- und Sattelwagen.	Ochsen.	Kühe.	Rinder, Ochsen.	ungar. Ochsen, Zugvieh, Kühe.	Bullen.	In Summa.	Summa bei Gewicht.	Reisegepäck aus Passag.	Gepäck aus eigen Wagen	Reisegepäck u. Dienstgut.	Gewicht im Eisenbahn-Fahrzeuge	Gewicht bei anderen Fahrzeugen	Summa totalis bei Gewicht.			bei Normalklassen incl. bei sperrigen Gütern.
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Ctr. ½	Stück.	Stück.	Stück.	nach dem Durchschnitts-Gewicht der einzelnen Gattungen ermittelt.		Ctr. ½	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,360 8	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	431,889 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 7	— — —	— 14 5	— 2 6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,701 9	— — —	8 22 11	37 16 7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16,799 8	— — —	20,716 16 1	— — —
17,985	25,983	45,453	100,210	668,053	103,470	961,174	1,617,472 —	16	8,822	1,589	1,071,440	105,470	258,198,346 —	38,347 9 5	345,677 20 3	694,343 29 1
—	—	—	—	—	60	68	70 —	—	—	3	—	165	30,514 1	— — —	277 16 8	1,197 26 6
393	7	75	58	—	—	533	4,052 —	—	3	29	360	3,045	215,150 1	— — —	1,788 29 1	6,294 15 8
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	160	431,575 3	— — —	162 29 —	630 26 3
—	7	14	—	—	—	21	126 —	—	—	—	—	80	15,690 2	— — —	69 25 3	272 21 6
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	240	30,615 8	— — —	49 4 1	113 18 1
—	19	124	19	—	—	163	929 —	—	—	10	—	800	123,468 2	— — —	720 28 10	1,650 21 6
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	2,329 9	— — —	143 3 6	406 9 9
55	15	17	56	29	—	170	879 —	—	38	2	4,560	570	615,070 5	— — —	2,661 25 5	9,002 7 3
707	841	759	644	2,539	—	5,490	21,357 —	15	1,061	248	189,320	17,590	2,560,686 6	— — —	4,565 21 6	13,503 19 8
30	6	—	875	—	—	930	3,024 —	—	16	26	1,920	2,080	203,366 1	— — —	1,030 8 6	4,760 12 5
—	—	—	—	—	1	1	— 5	—	—	—	—	—	101 —	— — —	— 4 11	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	473,632 —	— — —	1,501 15 —	9,174 5 —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	143	13	17,160	1,040	433,332 7	— — —	279 22 4	1,165 11 3
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	83,950 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	88,400 —	— — —	— — —	— — —
45	11	—	—	2	7	65	438 5	—	9	24	1,080	2,430	518,133 9	— — —	917 10 3	2,692 22 1
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	100,200 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	3,681 —	— — —	37 15 6	1,004 17 8
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	52,825 4	— — —	69 14 6	8,793 13 6
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	74,479 3	— — —	2,931 1 8	5,816 22 1
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	19,770 4	— — —	156 26 10	599 27 10
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	47,994 6	— — —	10,380 13 8	10,786 14 4
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	609 2	— — —	— — —	1 9 9
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	50,845 1	— — —	256 26 4	1,819 1 7
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	25,559 6	— — —	378 15 7	825 24 10
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	8,980 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	400 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	200	—	35,138 —	— — —	141 3 6	293 29 2
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	171,000 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	1	1	—	—	400,800 —	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	— —	—	—	—	—	—	145 8	— — —	1 13 —	6 — —
1,237	906	997	1,652	2,570	68	7,430	30,036 —	15	1,271	329	164,000	23,190	7,034,418 5	— — —	28,504 15 10	79,980 17 1
17,985	25,983	45,453	100,210	668,053	103,470	961,174	1,617,472 —	16	8,822	1,589	1,071,440	105,470	258,198,346 —	38,347 9 5	345,677 20 3	694,343 29 1
19,212	26,889	46,450	101,862	670,623	103,538	968,594	1,648,508 —	31	10,093	1,918	1,235,440	134,660	300,232,764 5	38,347 9 5	374,182 6 1	774,324 16 2
—	—	—	—	—	—	—	121,810,361 9	—	—	—	90,597,034,0	9,907,106,5	17,839,459,923 2	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	73,9	—	—	—	73,4	73,5	59,4	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	116,671 4 0,7	—	—	—	88,535,7 0,4	9,651,8 0,1	17,379,765 100	— — —	— — —	— — —
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 5 8,08 1,46	— 8 7,43 1,40	— 5 8,21 0,49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,8 %	2,6 %	0,8 %

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.
Einnahmen aus						dem Transport.				An Neben-Erträgen:					
bei Stückgut	von Frachtgut und Wagenladungen					bei Militairgut auf Requisitionsscheine	bei Vieh.	der Eisenbahn- und anderer Betriebsgegenstände.	In Summa.	Prämie.	Pensionen für Nachnahme.	Lagergeld.	Sonstige Neben-Erträge.	Summa der Neben-Erträge.	Einnahme aus dem Güter- und Vieh-Transport.
der ermäßigten Tarifklassen.	in Quantitäten von 100 Ctr. und darüber.	der Tarifklassen für voll geschlafft. Wagenladungen von je 200 Ctr. excl. Steinkohlen und Coaks.	der Steinkohlen und Coaks.	Zusammen für Eil- und Frachtgut.	bei sachlichen Dienst- und Hausgeld.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
— — —	2,079 28 4	— — —	— — —	2,079 28 4	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,079 28 4
— — —	— — —	1,784 11 1	14,816 29 6	16,601 10 7	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— 29 —	— 23 —	— — —	317 2 —	318 24 —	16,920 4 7
— — —	— — —	— — —	— — —	— 16 11	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — 1	— 17 —
158 18 5	112 13 6	— — —	— — —	297 6 5	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2 5 1	1 8 —	— — —	— 1 —	3 14 1	300 20 6
— — —	— — —	— — —	— — —	20,716 16 1	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	20,716 16 1
1,314,583 27 5	2,493,775 1 5	2,691,180 27 1	4,501,047 6 3	11,978,896 — 10	179,037 2 7	— — —	209,534 13 11	43,849 15 7	431,421 2 1	33,608 1 2	9,886 20 6	186,267 20 4	528,809 3 6	758,570 15 6	13,168,887 18 5
651 15 2	1,488 16 5	258 12 6	— — —	3,878 27 5	— — —	— — —	16 7 1	53 13 6	69 19 7	49 26 6	— — —	— — —	— — —	49 26 6	3,998 13 4
7,186 16 6	13,486 24 7	— — —	171 20 —	27,934 15 5	— — —	— — —	1,391 19 10	522 13 6	1,914 3 4	93 16 5	— — —	— — —	— — —	93 16 5	29,942 4 2
698 17 1	74,251 21 7	13 2 5	— — —	75,753 6 4	— — —	— — —	— — —	19 27 6	19 27 6	252 22 6	— — —	— — —	— — —	252 22 6	76,024 26 4
402 6 11	964 24 10	111 9 1	— — —	1,820 27 6	— — —	— — —	49 8 4	15 29 8	65 8 —	4 2 3	— — —	— — —	— — —	4 2 3	1,890 7 9
411 28 8	1,619 23 5	— — —	— — —	2,194 14 3	— — —	— — —	— — —	53 12 1	53 12 1	5 23 7	— — —	— — —	— — —	5 23 7	2,253 19 11
2,134 8 10	1,047 5 2	4,434 20 —	— — —	10,159 24 4	— — —	— — —	254 10 6	132 8 6	386 19 —	19 2 —	— — —	— — —	— — —	19 2 —	10,565 15 4
158 5 3	12 26 1	— — —	— — —	720 16 7	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3 1 6	— — —	— — —	— — —	3 1 6	723 18 1
11,616 5 1	13,773 28 1	2,116 24 —	— — —	39,170 29 10	— — —	— — —	167 13 5	283 25 3	451 8 8	226 7 11	— — —	— — —	— — —	226 7 11	39,856 16 5
19,153 14 —	18,025 17 1	1,943 27 9	— — —	56,191 10 —	— — —	— — —	1,322 23 10	1,418 5 5	2,741 27 3	368 5 1	— — —	— — —	— — —	368 5 1	59,301 12 4
9,234 21 10	9,154 27 7	962 20 1	— — —	25,123 — 5	— — —	— — —	459 20 7	265 2 5	724 23 —	80 25 9	— — —	— — —	— — —	80 25 9	25,928 19 2
9 8 2	— — —	— — —	— — —	9 13 1	— — —	— — —	— 8 9	— — —	— 8 9	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	9 21 10
2,839 29 —	14,035 19 8	1,827 15 4	— — —	28,378 24 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	88 11 —	— — —	— — —	— — —	88 11 —	23,467 5 —
2,051 24 6	4,156 25 7	3 10 —	— — —	7,657 5 9	— — —	— — —	— — —	206 12 5	206 12 5	23 20 1	— — —	— — —	— — —	23 20 1	7,887 6 3
— — —	— — —	— — —	4,126 8 3	4,126 8 3	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,126 8 3
— — —	— — —	— — —	1,743 16 5	1,743 16 5	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,743 16 5
1,879 3 4	— — —	5,010 22 10	— — —	8,989 27 5	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	8,989 27 5
— — —	— — —	— — —	2,879 29 11	2,879 29 11	— — —	— — —	22 4 2	134 16 —	156 20 2	61 12 6	— — —	— — —	— — —	61 12 6	3,098 — 1
78 16 6	415 28 1	— — —	— — —	1,586 18 9	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,879 29 11
2,286 20 5	5,773 7 9	— — —	— — —	10,981 26 2	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,586 18 9
1,581 21 2	8,612 27 11	1,445 17 5	— — —	20,318 — 3	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	10,981 26 2
788 15 4	1,611 17 6	382 7 7	— — —	3,599 5 1	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	20,318 — 3
2,124 16 3	2,600 27 3	558 5 6	— — —	26,450 17 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,599 5 1
— — —	115 29 4	— — —	— — —	117 9 1	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	26,450 17 —
700 13 6	1,151 23 7	— — —	— — —	3,928 5 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	117 9 1
204 19 —	704 14 —	— — —	— — —	2,113 4 5	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	17 16 10	— — —	— — —	— — —	17 16 10	3,945 21 10
— 13 —	372 1 —	— — —	— — —	372 14 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,113 4 5
— — —	— — —	4 16 10	— — —	4 16 10	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	372 14 —
— — —	160 22 11	207 8 7	— — —	803 4 2	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	4 16 10
— — —	— — —	— — —	6,846 25 1	6,846 25 1	— — —	— — —	— — —	4 20 —	4 20 —	4 9 5	— — —	— — —	— — —	4 9 5	812 3 7
— — —	— — —	— — —	19,434 1 10	19,434 1 10	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	6,846 25 1
5 10 10	— — —	— — —	— — —	11 25 10	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	7 10	— — —	— — —	— — —	7 10	19,434 1 10
															13 1 8
65,617 10 6	174,554 11 5	18,270 9 11	35,202 11 6	400,129 16 3	— — —	— — —	3,560 26 6	3,211 3 3	6,794 28 9	1,309 1 2	— — —	— — —	1 9 2	1,310 10 4	408,234 25 4
1,314,583 27 5	2,493,775 1 5	2,691,180 27 1	4,501,047 6 3	11,978,896 — 10	179,037 2 7	— — —	209,534 13 11	43,849 15 7	431,421 2 1	33,608 1 2	9,886 20 6	186,267 20 4	528,809 3 6	758,570 15 6	13,168,887 18 5
1,380,141 7 11	2,668,329 12 10	2,709,451 7 —	4,536,249 17 8	12,379,033 19 1	179,037 2 7	— — —	213,118 10 5	47,060 17 10	438,216 — 10	34,917 2 4	9,886 20 6	186,267 20 4	528,809 12 8	759,880 25 10	13,577,122 13 9
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
— 3 3,61	— 1 8,66	— 1 0,11	— 11,06	— 13,42	— 11,06	— — —	— 3 10,61	— 1 0,11	— 1 3,61	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
— — 0,61	— — 0,13	— — 0,12	— 0,11	— 0,24	— 0,11	— — —	— — 0,13	— — 0,12	— — 0,24	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
10,0 %	20,4 %	21,3 %	35,4 %	96,4 %	1,4 %	— — —	1,6 %	0,4 %	100 %	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 21.

Uebersicht des Gesammt-Personen- und Güter-Verkehrs.

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Ergebnisse des Monats.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
	Personen-Verkehr.											
	Anzahl der beförderten Personen:											
	gegen erhöhtes Fahrgeld in Courir- und Schnellzügen			gegen tarifmäßigen Personen-Fahrgeld in anderen Personenzügen				gegen ermäßigten Personenfahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie Extrazüge rc.			Militair auf Requisitions-Schein.	In Summa.
	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.		
Januar	1,042	8,715	6,997	1,966	40,532	207,303	180,773	4,426	104,070	353,118	10,557	919,189
Februar	1,083	7,486	7,763	1,832	36,136	180,038	155,551	3,898	96,150	314,601	7,421	811,909
März	1,640	10,251	13,881	2,397	47,989	233,208	206,732	6,234	138,795	411,564	16,948	1,075,669
April	1,877	14,207	15,031	3,481	53,317	258,249	229,243	7,566	138,115	296,855	10,071	1,130,611
Mai	2,229	13,694	13,548	3,526	52,592	453,943	232,529	6,869	137,390	232,928	11,049	1,150,950
Juni	2,749	17,668	14,942	4,467	60,907	290,700	239,237	10,093	159,054	360,918	18,735	1,318,870
Juli	3,172	18,862	15,482	4,554	56,287	274,128	231,683	8,592	148,910	501,091	14,168	1,378,729
August	3,755	21,158	17,096	4,620	61,365	275,905	236,905	8,286	146,589	519,918	21,699	1,316,946
September	3,408	19,667	16,504	4,781	64,829	282,705	254,056	8,616	147,519	487,333	21,290	1,290,647
October	2,333	14,680	14,467	4,068	61,755	281,779	238,505	7,257	148,300	491,005	16,675	1,280,839
November	2,429	10,013	10,834	3,378	48,505	237,468	214,547	6,114	133,404	458,700	12,721	1,137,107
December	2,113	12,811	10,713	3,701	48,954	246,486	222,761	5,760	133,078	432,165	20,851	1,148,423
Summa	27,850	169,592	155,343	40,455	635,968	3,121,769	2,603,756	83,711	1,609,394	5,004,903	198,931	13,849,909

2. Ruhr-Sieg

Januar	—	—	—	72	2,548	13,587	6,342	110	5,504	18,480	320	46,865
Februar	—	—	—	73	2,199	11,172	4,691	90	4,942	17,520	153	40,850
März	—	—	—	71	2,907	14,099	6,469	116	6,052	22,556	210	53,119
April	—	—	—	138	3,639	18,798	8,642	224	7,470	22,194	661	61,761
Mai	—	—	—	168	3,614	17,176	7,461	202	7,717	24,209	406	60,953
Juni	—	—	—	234	4,538	20,190	7,864	546	11,602	32,677	772	78,413
Juli	—	—	—	221	4,570	19,368	7,016	394	10,116	29,588	643	71,906
August	—	—	—	253	4,700	19,344	6,194	316	10,342	31,808	525	72,683
September	—	—	—	213	4,714	18,577	5,837	370	10,176	28,003	796	68,684
October	—	—	—	192	4,534	18,323	5,962	220	8,510	25,122	545	64,208
November	—	—	—	95	3,118	15,619	4,781	130	7,530	24,996	400	56,639
December	—	—	—	93	3,329	17,128	5,855	112	7,382	22,316	623	56,438
Summa	—	—	—	1,882	44,400	203,907	76,514	2,920	97,133	299,916	6,304	732,975

3. Zweigbahn

Januar	—	—	—	14	716	3,092	—	48	1,956	6,766	103	12,694
Februar	—	—	—	19	650	2,609	—	42	1,518	6,246	73	11,357
März	—	—	—	28	894	3,958	—	36	2,058	7,810	131	14,956
April	—	—	—	43	921	4,255	—	106	2,902	8,469	212	16,910
Mai	—	—	—	49	1,072	4,397	—	106	3,192	8,834	135	17,786
Juni	—	—	—	48	1,217	4,991	—	108	4,057	12,544	292	24,459
Juli	—	—	—	62	1,310	5,038	—	238	4,943	12,774	192	24,557
August	—	—	—	65	1,348	5,319	—	182	4,906	13,790	265	25,905
September	—	—	—	51	1,202	4,787	—	228	4,088	11,891	311	22,779
October	—	—	—	74	1,317	4,848	—	74	3,188	9,590	100	19,057
November	—	—	—	25	843	3,341	—	52	2,698	8,370	149	15,868
December	—	—	—	14	813	3,693	—	52	2,300	8,032	232	15,040
Summa	—	—	—	493	12,402	49,731	—	1,472	39,255	114,820	2,195	230,439

und Güter-Verkehrs.

Eisenbahn.

Ertrag aus dem Personen-Verkehr.	Neben-Erträge.									Summa der Neben-Erträge.	Sonstige verschiedene Einnahmen im Personen-Verkehr als für geschlossene Extrazüge.	Total-Einnahme aus dem Personen-Verkehr.
	Gepäck.			Equipagen.		Luxuspferde.		Hunde.				
	Gewicht.		Ertrag.	Anzahl.	Ertrag.	Anzahl.	Ertrag.	Anzahl.	Ertrag.			
Thlr.	Ctr.	℔	Thlr.		Thlr.		Thlr.		Thlr.	Thlr.		Thlr.
217,307	39,876	—	4,190	4	44	7	172	1,802	189	4,595	285	222,187
199,288	24,552	5	3,813	16	120	46	309	1,162	139	4,391	220	203,899
272,605	28,826	5	4,564	10	130	9	196	1,851	217	5,109	637	278,411
322,150	34,053	1	5,170	20	231	207	662	1,809	238	6,301	786	329,237
310,591	37,008	8	5,927	25	243	9	243	1,638	211	6,624	414	317,629
369,640	39,241	9	6,000	9	98	15	428	1,459	193	6,706	547	376,893
327,214	46,766	5	7,309	32	299	6	180	1,669	222	7,909	890	336,013
393,524	49,453	2	7,906	207	2,905	1,680	5,725	2,884	392	16,988	544	403,056
367,962	44,798	2	6,985	4	92	6	161	4,386	524	7,763	1,624	376,748
347,720	44,972	2	7,096	15	154	33	311	3,430	419	7,970	1,276	356,966
294,182	36,266	3	5,484	9	118	9	158	2,628	279	6,037	671	300,890
282,915	35,237	6	4,320	16	134	5	54	2,875	272	4,780	642	288,845
3,725,138	440,479	4	68,720	355	4,569	2,312	8,599	30,692	3,294	85,192	7,996	3,848,356

Eisenbahn.

12,845	3,056	9	224	—	—	—	—	150	16	240	6	12,891
10,298	2,037	2	305	4	33	—	—	116	15	252	11	10,581
14,629	1,986	3	188	—	—	—	—	156	19	207	19	14,265
18,913	1,909	4	176	1	3	—	—	128	18	196	4	19,113
17,151	3,260	—	324	1	9	—	—	132	14	347	38	17,416
20,477	3,257	2	334	—	—	—	—	108	12	346	68	20,791
19,232	3,942	1	370	1	5	—	—	111	18	293	58	19,583
19,182	3,797	3	346	1	4	—	—	122	17	367	51	19,500
18,283	2,518	—	304	—	—	—	—	169	20	324	67	18,374
17,714	3,960	7	343	1	3	—	—	219	22	368	93	18,075
14,753	2,811	5	209	3	11	3	3	160	19	242	86	15,081
14,938	1,994	4	123	1	8	—	—	155	19	150	80	15,168
197,575	35,161	—	3,146	13	74	3	3	1,756	209	3,832	581	200,988

Lehmathe-Aferlohn.

1,109	716	5	31	—	—	—	—	10	1	32	—	1,141
964	758	6	31	3	3	—	—	6	1	35	2	1,001
1,807	703	2	37	—	—	—	—	14	1	88	2	1,897
1,506	691	6	25	—	—	—	—	16	1	30	3	1,535
1,541	620	9	34	2	2	—	—	24	1	37	3	1,581
2,198	899	2	32	—	—	—	—	11	1	33	7	2,238
2,143	927	3	32	—	—	—	—	11	1	33	8	2,182
2,327	931	—	34	—	—	—	—	14	1	25	5	2,357
1,816	450	4	36	—	—	—	—	16	1	27	5	1,848
1,659	975	1	33	1	1	—	—	19	1	33	5	1,679
1,385	831	3	29	1	1	2	1	16	1	32	5	1,322
1,299	966	6	18	1	1	—	—	18	1	30	1	1,350
19,032	9,362	2	342	8	8	2	1	195	12	363	46	19,441

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Ergebnisse des Monats.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.
	Güter-Verkehr.										
	Eilgut.		Frachtgut.								
	Passgut.		I. Klasse.	II. Klasse.	A.	B.	C.	D.	E.	Special-Tarif.	Steinsalze und Coaks.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Januar	14,635	75,984	220,005	642,716	295,655	218,548	1,985,064	1,318,395	2,906,412	1,098,597	11,166,440
Februar	14,836	81,858	286,558	627,671	284,939	220,574	1,818,830	1,230,929	2,768,977	1,038,714	9,972,660
März	15,123	306,890	338,156	767,504	331,714	246,391	2,371,068	1,424,032	3,692,185	1,034,446	11,236,771
April	15,261	110,610	331,185	695,820	300,676	247,152	2,131,019	1,319,882	4,146,991	2,065,346	10,296,300
Mai	15,698	105,323	318,109	773,520	311,984	231,259	2,408,487	1,472,785	5,598,684	2,490,791	11,695,584
Juni	15,037	96,929	293,285	665,921	354,187	300,441	2,042,855	1,246,535	4,831,504	2,583,536	10,809,250
Juli	15,032	113,478	318,017	722,863	242,564	266,000	1,997,252	1,066,670	5,025,370	2,537,679	12,235,490
August	15,370	121,362	328,720	755,391	261,038	301,060	1,996,298	959,883	4,196,332	2,377,746	12,251,450
September	15,459	119,956	330,565	771,258	302,460	338,340	2,266,199	1,013,300	3,788,852	2,074,402	11,646,450
October	15,634	123,347	387,116	875,100	367,165	478,606	2,340,585	1,279,431	3,695,186	2,148,947	12,184,100
November	15,597	112,843	362,328	793,764	333,397	341,562	2,251,305	1,172,128	3,420,260	1,751,453	11,678,250
Dezember	15,863	110,232	340,474	720,019	359,453	303,351	2,038,451	885,977	3,329,900	1,721,890	12,206,300
Summa	183,300	1,278,618	3,934,879	8,808,559	3,851,005	3,423,211	25,702,462	14,369,732	47,210,074	24,733,442	137,372,600

2. Ruhr-Sieg Eisenbahn.

	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.	32.	33.	34.	35.
Januar	1,313	2	5,022	2	20,033	1	24,699	3	28,833	2	3,307	2	234,875	1	316,402	7	948,000	—	924,910	8	1,246,800	90,177	9	17,841	—	3,808,761	1	1,188	206	737	134,287	572	185,802	137	61	553	62	2,078	2,891	138,693	151,584
Februar	1,313	2	5,355	3	23,385	—	26,693	2	28,423	—	3,256	7	220,522	2	351,783	1	899,850	—	611,319	2	1,099,418	87,700	3	18,505	5	3,733,155	—	945	206	773	132,206	572	183,737	145	58	275	76	2,105	3,780	136,546	147,077
März	1,313	2	7,077	3	27,705	4	113,525	1	34,697	5	5,370	5	266,591	5	412,840	2	1,053,336	—	686,615	—	1,351,800	80,931	7	47,695	—	4,187,795	8	2,954	206	1,092	148,356	869	150,713	223	74	886	16	3,351	3,564	154,362	169,538
April	1,313	2	6,418	6	23,988	8	104,091	4	31,744	9	5,219	6	258,770	2	329,306	1	1,027,790	—	622,313	—	1,271,400	76,116	5	24,853	8	3,884,070	1	3,882	206	1,030	134,450	703	130,388	199	73	1,195	125	1,916	3,508	139,894	159,007
Mai	1,313	2	6,741	9	24,854	1	116,628	5	34,114	1	6,268	1	308,478	5	315,048	3	1,115,800	—	681,613	4	1,369,400	79,519	8	28,619	6	4,117,095	3	6,087	206	1,114	142,480	693	144,491	209	74	679	317	3,189	3,664	148,155	165,571
Juni	1,313	2	6,286	5	20,524	1	105,544	2	32,255	6	4,062	6	274,144	9	274,654	2	1,192,300	—	579,690	8	1,272,800	81,709	7	2,172	7	3,921,235	3	1,855	206	1,161	133,264	375	135,004	190	68	2,286	651	1,011	3,206	140,210	161,001
Juli	1,313	2	7,401	3	25,071	8	114,388	2	33,834	6	4,703	7	234,796	1	231,016	5	1,233,400	—	617,794	1	1,274,400	82,825	6	35,761	1	3,917,409	2	1,124	206	1,261	135,793	357	137,616	208	72	1,099	297	1,815	4,081	141,697	161,280
August	1,313	3	7,113	6	24,502	9	110,606	1	32,695	1	3,092	8	257,333	4	176,410	4	1,107,732	—	541,173	—	1,246,000	90,108	4	5,168	8	3,572,184	6	998	206	1,199	121,344	331	122,980	244	74	619	594	1,992	3,529	126,509	148,003
September	1,313	3	7,445	5	27,373	—	108,686	1	32,335	9	5,231	9	267,962	—	204,951	5	1,094,400	—	495,736	3	1,295,400	88,883	9	9,850	3	3,612,193	4	809	206	1,171	122,642	341	124,360	258	67	1,391	596	1,914	4,216	128,576	147,150
October	1,313	3	7,890	9	29,295	5	119,217	—	36,658	7	10,943	3	296,556	6	215,748	—	1,098,700	—	493,037	2	1,348,800	79,548	9	8,516	6	3,735,402	7	1,202	207	1,218	126,862	445	128,532	277	70	1,158	350	1,930	3,785	132,617	150,692
November	1,313	3	7,662	6	24,836	7	113,540	2	36,078	4	6,454	6	267,231	5	203,758	7	835,650	—	430,158	5	1,347,000	49,682	7	10,116	1	3,860,694	8	704	207	1,216	116,266	494	118,283	260	71	1,091	109	2,823	4,349	122,632	137,724
Dezember	1,313	3	7,513	5	29,087	9	98,110	5	33,724	—	4,497	7	227,691	4	166,919	3	749,450	—	385,556	4	1,277,800	57,342	1	7,781	6	3,345,874	4	1,430	207	1,147	118,215	496	120,003	244	69	1,405	105	2,097	3,880	123,992	139,120
Summa	15,758	9	81,879	2	309,068	8	1,294,450	1	397,381	2	62,476	4	3,123,853	4	3,178,897	—	12,343,288	—	6,929,889	5	16,417,218	940,749	5	226,092	1	45,305,842	7	23,193	2,475	13,300	1,566,282	6,223	1,569,289	2,634	829	13,414	3,496	25,085	45,459	1,633,749	1,884,737

3. Zweigbahn Siegen-Betzdorf.

	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.	32.	33.	34.	35.
Januar	251	8	1,102	9	5,154	7	17,386	6	5,232	9	209	4	16,035	3	8,600	—	3,700	—	7,700	—	75,027	309	8	—	—	140,458	1	84	8	37	942	10	997	3	9	33	—	9	54	1,053	2,132
Februar	251	8	1,161	6	6,732	7	17,921	8	4,350	9	580	8	14,061	6	8,524	1	16,200	—	5,846	3	59,000	918	9	—	—	129,143	9	126	8	37	880	13	938	4	12	37	1	11	55	993	1,994
März	251	8	1,560	8	7,406	6	19,369	4	5,764	5	290	—	18,154	4	12,984	—	8,700	—	6,709	5	80,000	3,502	1	—	—	140,731	3	199	8	50	994	14	1,066	5	15	21	1	34	76	1,142	2,479
April	251	8	1,499	6	6,105	—	17,947	1	4,133	4	100	—	13,751	7	9,168	2	7,200	—	9,685	5	40,000	3,904	—	—	—	134,394	5	162	8	50	1,018	17	1,093	5	17	15	2	19	58	1,151	2,686
Mai	251	8	1,732	3	6,838	7	20,689	7	6,220	—	300	3	15,662	7	11,100	—	9,000	—	10,286	1	50,000	3,086	6	—	—	123,056	6	232	8	56	1,127	15	1,209	7	12	27	2	7	55	1,201	2,842
Juni	251	8	1,486	8	5,612	3	18,053	4	4,295	4	607	6	16,211	2	6,901	2	11,600	—	14,657	—	45,000	3,552	1	—	—	126,887	4	457	9	53	1,078	18	1,157	6	11	46	4	12	79	1,236	3,474
Juli	251	8	1,727	5	6,947	8	19,719	7	4,276	9	100	—	15,813	8	8,775	—	8,100	—	9,934	9	50,000	4,652	5	—	—	141,898	4	178	8	54	1,154	8	1,225	6	11	—	3	84	104	1,329	3,511
August	251	9	1,576	1	6,169	3	19,396	9	4,561	4	100	—	15,389	2	6,650	—	3,000	—	7,027	3	40,000	1,918	9	—	—	131,582	—	110	9	50	1,008	8	1,075	7	11	—	8	38	64	1,185	3,396
September	251	9	1,775	5	6,288	6	18,440	8	5,479	6	942	—	15,539	5	4,900	—	42,400	—	2,982	—	45,000	18,211	7	—	—	132,059	7	96	9	52	1,072	4	1,137	6	16	—	2	65	89	1,226	3,074
Oktober	251	9	1,777	5	7,253	8	20,811	9	4,954	2	1,341	2	16,072	—	3,612	7	11,200	—	3,070	—	57,000	17,707	7	—	—	145,600	—	58	9	53	1,113	6	1,181	9	13	77	3	13	115	1,296	2,975
November	251	8	1,813	—	8,240	1	19,292	6	4,415	1	814	3	18,797	1	4,020	—	19,800	—	6,704	—	60,000	18,469	—	—	—	160,035	3	113	9	61	1,148	10	1,228	6	15	77	7	7	112	1,340	2,602
Dezember	251	9	2,156	6	7,509	7	18,880	4	6,097	2	301	3	18,074	2	2,618	—	9,200	—	8,980	—	85,000	13,207	9	—	—	165,557	2	135	9	66	1,249	12	1,336	7	12	353	2	28	404	1,740	3,060
Summa	3,022	—	19,482	4	80,279	2	224,790	3	59,831	5	5,486	8	190,543	1	87,653	2	150,600	—	93,572	6	690,027	90,076	2	—	—	1,690,651	3	1,937	103	618	12,783	135	13,639	71	154	678	35	327	1,265	14,904	34,345

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 22.

Uebersicht des Güter-Verkehrs

	I. Abfälle. a. Borsten, Haare, Federn, Raum. Ctr.	I. Abfälle. b. Knochen. Ctr.	I. Abfälle. c. Lumpen. Ctr.	I. Abfälle. d. äußerdem. Ctr.	II. Asphalt, Haare aller Art, Pech, Theer. a. Asphalt Ctr.	II. Asphalt, Haare aller Art, Pech, Theer. b. Haare aller Art, Pech, Theer. Ctr.	III. Baumwolle, rohe. Ctr.	IV. Brennmaterialien (außer Holz). a. Steinkohlen. Ctr.	IV. Brennmaterialien (außer Holz). b. Coaks. Ctr.	IV. Brennmaterialien (außer Holz). c. Braunkohlen. Ctr.	IV. Brennmaterialien (außer Holz). d. Holzkohlen. Ctr.	IV. Brennmaterialien (außer Holz). e. Torf. Ctr.
1. Local-Verkehr 1873	22,704 —	56,090 —	207,675 —	167,513 —	28,741 —	61,720 —	300,060 —	76,814,260 —	6,054,073 —	4,200 —	219,248 —	1,676 —
2. Eingangs-Verkehr über:												
Bingerbrück	132 —	— —	7 —	436 —	— —	200 —	31 —	— —	— —	— —	600 —	— —
Aachen M.	1,050 —	159 —	411 —	2,696 —	— —	1,050 —	7,098 —	3,418 —	— —	65 —	110 —	— —
Aachen T.	691 —	— —	508 —	760 —	979 —	11,490 —	39,383 —	— —	200 —	— —	— —	— —
Düren	1 —	— —	1,732 —	6 —	— —	38 —	— —	14,100 —	— —	— —	— —	— —
Rollesmühlen	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Venlo	8 —	5 —	— —	2,080 —	1,370 —	50,340 —	170,371 —	— —	— —	— —	— —	— —
Crefeld	388 —	502 —	1,526 —	706 —	131 —	751 —	2,947 —	33,200 —	100 —	218 —	307 —	— —
Herdingen	— —	— —	— —	6,000 —	— —	— —	— —	5,000 —	— —	— —	— —	— —
Ruhrort	56 —	1,107 —	1,511 —	124,588 —	1 —	200 —	603 —	1,673,817 —	37,000 —	— —	2,676 —	— —
Neuß	1,767 —	2,654 —	20,509 —	12,976 —	1,773 —	2764 —	31,231 —	249,721 —	17,982 —	— —	43 —	— —
Düsseldorf	4,132 —	7,708 —	8,257 —	1,807 —	4,699 —	10,007 —	56,831 —	1,211,928 —	8,401 —	— —	3 —	— —
Elberfeld	355 —	2,628 —	670 —	5,865 —	393 —	689 —	— —	2,000 —	3,600 —	1,805 —	350 —	— —
Emden	1,346 —	1,041 —	35,329 —	30,931 —	10,852 —	5,574 —	— —	7,000 —	601 —	1,200 —	1,857 —	200 —
Hamm	103 —	5,609 —	20,446 —	16,021 —	470 —	2,620 —	1,939 —	3,700 —	— —	250 —	— —	2,700 —
Dortmund	584 —	1,195 —	18,338 —	6,416 —	455 —	2,368 —	744 —	2,688,817 —	37,680 —	— —	100 —	— —
Hüsten	7 —	— —	— —	— —	26 —	— —	— —	697,000 —	— —	— —	— —	— —
Oberhausen	206 —	2,084 —	3,745 —	1,879 —	— —	1,481 —	265 —	374,920 —	43,600 —	— —	5 —	— —
Duisburg	234 —	— —	770 —	392 —	177 —	276 —	— —	12,630 —	— —	— —	200 —	— —
Duisb. Hochfeld	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Wittlaer	627 —	4,243 —	20,465 —	12,142 —	104 —	323 —	32 —	96,520 —	35,400 —	900 —	— —	— —
Wesel	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Warburg	40 —	20 —	786 —	260 —	— —	32 —	— —	207,800 —	— —	528 —	2,136 —	— —
Cassel	806 —	694 —	2,401 —	4,109 —	2746 —	2,010 —	3 —	11,765 —	— —	50 —	6 —	— —
Bunderthausen	18 —	33 —	119 —	171 —	— —	32 —	— —	4,113 —	— —	— —	— —	— —
Bebra	302 —	515 —	2,875 —	679 —	— —	29 —	— —	1 —	57 —	200 —	2 —	— —
Gerstungen	737 —	21 —	9,025 —	7,882 —	48 —	3,032 —	486 —	7,020 —	— —	3,658 —	14 —	— —
Summa	43,652 —	31,286 —	151,291 —	236,249 —	24,162 —	96,612 —	312,036 —	7,984,773 —	174,401 —	9,046 —	8,226 —	2,900 —

nach Waarengattungen.

I. äußerdem. Ctr.	V. Dachpappen und Dachfilze. Ctr.	VI. Droguerien und Apothekerwaaren, Chemicalien und Farbstoffe ꝛc. a. Chemicalien, Droguen, Apothekerwaaren. Ctr.	VI. b. Farbenerde und Erdfarben. Ctr.	VI. c. Farbeholz, in Blöcken, gemahlen, gespalt. Ctr.	VI. d. Mineral-, Theerfarben und Terpentin-Oel. Ctr.	VI. e. Mineralöle. Ctr.	VI. f. Petroleum. Ctr.	VI. g. Küthe, Knapp, Gummi ꝛc. Ctr.	VI. h. Soda, Soda-Asche, Salpeter und Pottasche. Ctr.	VI. i. Blei- und Zinkweiß. Ctr.	VII. Druckſachen und Bücher. Ctr.
19,684 —	147,748 —	100,214 —	32,867 —	122,194 —	56,995 —	140,691 —	190,244 —	58,344 —	234,024 —	30,819 —	35,844 —
— —	— —	1,414 —	— —	2,040 —	55 —	— —	524 —	100 —	995 —	— —	36 —
— —	— —	3,269 —	42 —	27 —	49 —	885 —	3,141 —	— —	1,567 —	12 —	446 —
— —	— —	14,850 —	1,000 —	3,744 —	4,216 —	11 —	230,690 —	4,629 —	8,755 —	— —	1,180 —
— —	22 —	2 —	— —	— —	5 —	— —	207 —	— —	5 —	5 —	6 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	4,817 —	812 —	5,656 —	— —	500 —	5,504 —	12 —	40,926 —	36 —	209 —
114 —	144 —	1,744 —	63 —	283 —	200 —	16 —	851 —	225 —	375 —	32 —	161 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
58,600 —	127 —	4,721 —	651 —	920 —	671 —	259 —	3,554 —	16 —	3,891 —	315 —	920 —
14 —	12,161 —	14,207 —	5,459 —	7,068 —	8,088 —	345 —	11,388 —	4 —	6,576 —	7,172 —	5,760 —
— —	27,026 —	9,883 —	5,616 —	6,798 —	5,394 —	1,221 —	7,093 —	38,901 —	8,555 —	5,105 —	1,424 —
— —	20 —	3,408 —	393 —	14 —	400 —	229 —	1,409 —	— —	1,763 —	559 —	601 —
366 —	5,535 —	12,350 —	359 —	104 —	330 —	25 —	633 —	114 —	5,453 —	993 —	4,192 —
— —	121 —	2,459 —	180 —	112 —	7 —	2,686 —	15,278 —	— —	1,293 —	115 —	247 —
— —	20,036 —	18,876 —	393 —	1,022 —	4,544 —	— —	10,528 —	— —	6,632 —	— —	3,254 —
— —	43 —	27 —	— —	2 —	91 —	50 —	328 —	2 —	30 —	23 —	104 —
305 —	312 —	2,531 —	42 —	540 —	2,636 —	5,002 —	2,585 —	— —	46 —	1,316 —	627 —
— —	970 —	416 —	231 —	— —	339 —	1,414 —	890 —	— —	7,807 —	1,361 —	1,117 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
214 —	3,039 —	11,950 —	1,421 —	44 —	4 —	14,364 —	1,185 —	505 —	7,852 —	376 —	301 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
8,700 —	415 —	90 —	89 —	3 —	28 —	573 —	710 —	— —	59 —	30 —	80 —
220 —	145 —	2,433 —	424 —	115 —	186 —	33 —	2,871 —	28 —	270 —	28 —	1,010 —
1 —	26 —	116 —	313 —	23 —	12 —	42 —	17 —	— —	143 —	1 —	89 —
503 —	57 —	630 —	226 —	80 —	— —	1 —	16 —	— —	15 —	48 —	256 —
— —	1,029 —	18,382 —	2,033 —	89 —	549 —	2,822 —	55 —	17 —	807 —	705 —	8,035 —
69,087 —	77,029 —	126,330 —	19,727 —	26,638 —	24,806 —	29,767 —	308,470 —	44,563 —	102,727 —	15,315 —	30,209 —

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

VIII. Düngemittel (auch Dünglalz).		IX. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.						X. Erze und Mineralien.		
a. Guano.	b. anderem.	a. Nohreisen (in Flossen, Gänzen, Massein, Bruch- [Schmelz-] Eisen.)	b. Eisen, verarbeitet (außer c, d, e, f).	c. Eisenbahnschienen.	d. Eisenblech (Schwarz- und Weißblech).	e. Eisen- und Stahlwaaren.	f. Eisengußwaaren.	a. Eisenerze.	b. Schwefelkies.	c. anderen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
96,747	81,586	9,234,867	2,134,785	3,883,157	682,582	1,674,804	386,648	3,341,258	518,360	326,141
—	—	807,019	12,945	—	1,916	3,228	79	137,490	—	67,500
440	500	142,306	21,672	10,640	1,303	6,309	1,804	—	—	300
14,928	—	180,188	77,250	4,014	13,087	4,462	1,463	140,630	101	8,000
—	—	187	68	2,586	14	415	226	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12,086	—	410,944	47,236	365,878	18,690	9,303	205	847,613	—	206
4,884	386	66	7,449	1,128	688	1,677	1,071	7,600	—	424
—	—	102,022	—	10,000	—	—	—	39,000	—	20,000
15,600	1,457	41,711	21,091	4,500	2,169	12,296	38,691	168,570	302	56,902
2,896	24,436	707,567	35,281	—	11,265	15,454	11,824	—	—	2,002
6,769	1,800	1,500	44,161	—	6,546	38,484	9,009	686,229	—	300
833	2,558	1,256,322	18,560	1,873	18,032	16,660	75,683	5,818,632	—	7,023
694	186,558	235,368	17,725	120,695	1,087	82,078	28,077	230,280	809	109,387
30	100	119,237	6,368	2,237	437	19,776	4,045	76,452	—	3,309
2,800	2,000	330,719	29,802	14,004	9,219	84,578	15,804	39,368	200	711
—	100	489,682	60,499	26,006	19,463	20,035	16,297	98,200	—	39,000
24,500	3,601	1,191,383	27,502	54	6,921	50,109	6,690	103,620	200	—
456	203	203,966	1,725	2,275	4,029	842	1,439	79,485	—	5,864
—	—	—	—	1,607	—	—	—	14,000	—	—
800	286	291,809	120,964	5,871	14,519	20,479	75,038	160,089	—	19,486
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
600	172	5,136	1,535	200	110	694	294	—	—	205
1,456	763	31,311	1,510	2,361	1,216	7,283	651	4,832	—	920
20	—	1,208	53	141	170	929	477	—	—	—
—	801	200	262	—	110	2,979	173	—	—	2
315	3,572	56,022	2,213	211	155	20,464	1,019	—	—	12,619
89,099	232,451	6,814,074	567,379	580,858	120,410	398,538	290,809	9,524,474	1,612	554,289

XI.	XII. Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse.						XIII. Fettwaaren.			
Anlage aller Art (Häfen, Kähne ꝛc.).	a. Getreide.	b. Hülsenfrüchte, Samen und Saat.	c. Hopfen.	d. Früchte, Waaren- und Feld-, Garten- u. Wald- (frisch u. getrocknet).	e. Kartoffeln.	f. anderem Feld-, Garten- und Wald-Erzeugniß, Stroh ꝛc.	a. Fette, Oele (in Fässern).	b. Talg.	c. Thran.	d. Seife, Wagenschmiere, Kerzen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
447,322	1,711,136	365,772	38,079	258,501	574,991	56,926	369,993	20,418	37,431	180,985
344	44,815	10,930	—	549	600	1,406	1,165	2	—	15
1,800	27,209	1,015	5	1,057	39	1,350	2,411	103	483	455
2,417	192,681	60,636	356	217	6,256	9	34,854	15,341	—	99
81	3,384	8	28	75	804	—	16	1	—	36
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
337	20,033	5,409	—	1,315	15,016	7,326	4,766	18	—	31
3,924	22,167	2,878	103	5,607	29,936	987	2,441	5	19	524
—	—	—	—	—	2,000	—	—	—	—	—
3,350	74,672	19,807	98	4,188	16,932	342	7,076	25	183	933
45,032	194,144	9,696	9,845	32,173	56,135	621	15,033	906	1,102	2,966
1,379	91,067	41,445	640	6,609	21,002	1,089	10,929	3,898	6,536	6,719
3,252	66,961	5,782	1,926	1,282	19,213	518	2,623	28	79	3,394
9,969	1,026,981	150,950	1,096	6,976	441,726	40,797	60,246	74	83	1,815
10,699	247,412	13,893	193	15,110	11,520	10,023	9,933	209	486	4,165
5,350	139,044	12,706	99	12,716	58,873	3,196	11,127	151	610	5,680
1,811	5,414	619	690	2,235	16,675	70	310	7	3	1,123
3,586	16,850	554	—	18,577	31,904	1,503	3,559	—	623	1,093
3,235	83,735	—	244	149	2,907	4,272	2,468	—	529	606
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,947	41,731	7,858	1,536	6,389	158,793	12,906	2,165	37	200	3,870
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
394	8,222	121	773	27	1,781	63	342	27	51	153
1,108	249,998	13,607	145	3,147	78,925	109	5,607	51	144	350
554	2,094	644	123	417	1,194	52	387	9	15	355
2,791	8,022	7,200	1,463	1,196	2,695	359	404	19	—	82
4,581	462,809	196,991	8,741	44,487	39,430	1,709	27,630	31	15	2,072
107,823	2,868,755	577,987	28,521	160,393	1,016,315	99,707	206,186	20,968	11,233	37,090

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XIV.	XV. Garne.			XVI.	XVII. Glas und Glaswaaren, Porzellan und Fayence.		XVIII. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk.			XIX. Holz.
Flachs, Hanf, Heede, Werg.	a. Baumwollen-	b. Leinen- und Hanf-	c. Wollen-	Gröbliche (Haus- und Haus-), Möbel und musikalische Instrumente.	a. Glas und Glaswaaren.	b. Porzellan und Fayence.	a. Häute, Felle.	b. Leder.	c. Pelzwerk.	a. Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz) europäisches.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
59,757	200,582	60,333	134,597	339,742	418,843	28,724	92,412	61,725	1,183	3,054,212
—	350	565	1,744	640	291	153	114	413	50	500
174	2,624	954	4,066	321	347	359	378	487	—	2,940
1,010	223	560	154	1,010	23,214	207	126	4,730	10	13,215
—	1	1	39	1,238	40	27	51	54	—	6,978
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,836	60,877	1,025	4,668	158	5	9	1,046	70	1	18,266
787	263	50	254	1,453	184	60	1,407	636	—	18,725
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,400
758	3,404	6,681	113	4,432	7,017	752	209	766	28	34,322
931	31,078	7,156	9,187	8 787	6,539	788	11,954	10,752	47	136,474
4,038	32,739	25,193	33,176	6,342	4,788	4,617	4,231	980	48	27,809
163	266	133	1,330	5,817	1,105	17,509	7,179	479	1	334,738
32,914	10,662	6,091	7,739	53,257	18,661	5,051	4,760	1,836	12	590,366
1,767	1,118	1,616	674	8,031	4,224	472	2,095	731	—	1,434,550
263	1,370	805	1,477	6,472	6,680	1,643	3,296	1,722	—	371,093
380	2,279	375	2,712	10,805	640	355	12	3,910	1	64,450
—	77	288	730	2,817	492	345	6,284	1,363	—	179,400
2	165	455	486	811	1,703	177	2,078	656	—	186,965
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
648	9,099	2,563	5,696	4,660	8,076	893	104	2,103	345	154,922
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
258	326	809	720	612	88	54	203	202	1	4,688
229	780	848	291	6,237	1,171	300	667	2,149	27	47,847
135	4	158	27	1,090	81	87	208	381	1	7,071
303	258	320	68	3,011	640	86	1,230	1,018	19	20,386
549	9,599	1,092	10,453	20,344	13,722	13,157	1,817	3,956	137	577,093
48,445	174,497	55,426	90,357	149,698	98. 5	47,530	50,479	78,993	738	4,987,397

Holz-, Kork- und Siebmacher-Waaren.				XX.	XXI.	XXII. Colonial-, Delicatesse-, Material-, Spezerei-Waaren und andere Consumtibilien.				
b. Nutzholz, ausgearbeitetes.	c. Korke, Lohe.	d. Brennholz.	e. andere Holz, Kork- und Siebmacher-Waaren.	Hüttenprodukte (nicht besonders genannte).	Knochenkohle und Knochenmehl.	a. Bier.	b. Butter und Käse.	c. Cichorien und Kaffee-Surrogate.	d. Cider.	e. Essig.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
88,727	63,406	243,115	92,021	375,786	36,467	826,167	43,038	29,832	547	7,250
—	—	—	203	—	—	40	51	—	—	10
3,960	400	—	1,119	—	—	324	—	4,000	—	—
4	600	—	5,374	—	—	1,569	11,893	2	—	130
—	37	—	278	—	—	197	9	6	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	379	630	1	—	2	291	—	—	3
319	—	5,868	757	—	34	386	915	87	10	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
252	368	2,132	4,601	60,650	700	5,121	1,121	462	—	240
3,216	444	—	9,325	3,778	228	23,523	10,421	5,789	53	160
115	1,549	19	5,260	—	4,260	2,061	3,272	2,861	—	496
795	20,805	29	2,962	—	1,060	1,025	4,641	932	—	72
6,679	2,714	72,892	17,160	7,425	576	19,029	4,091	3,224	328	4 665
5,217	1,323	1,940	7,184	481	762	679	22,881	332	405	6,742
—	5,955	3,058	17,567	10,932	500	1,979	22,264	1,436	—	6,274
—	3,200	450	531	2,400	—	634	1,060	507	418	1
2	2,325	—	13,028	—	50	1,770	12,372	—	—	330
—	—	5,200	1,015	705	—	1,788	380	416	—	23
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,230	5,478	—	5,022	1,476	816	1,067	7,306	1,150	52	242
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
200	—	200	45	—	—	713	17	67	—	39
5,426	300	161	5,325	2	140	977	685	2,510	9	578
11	—	428	294	6	—	250	102	45	—	—
—	533	101	2,053	131	66	2,276	1,000	23	3	4
—	1,837	1	27,046	20,560	556	18,081	7,326	294	4	3,166
28,406	53,870	92,780	129,959	113,581	9,798	83,380	112,557	24,548	1,242	23,220

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XXII. Colonial-, Delicatesse-, Material-, Spezerei-Waaren

f. Fische und Fleischwaaren (außer den genannten). Ctr.	g. Heringe und Bückinge. Ctr.	h. Kaffee. Ctr.	i. Milch. Ctr.	k. Mineralwasser. Ctr.	l. Mühlenfabricate. Ctr.	m. Reis. Ctr.	n. Salz (außer Düngsal). Ctr.	o. Spiritus. Ctr.	p. Spirituosa. Ctr.	q. Südfrüchte. Ctr.
14,877	41,064	148,015	13,115	28,251	780,857	85,520	286,812	77,855	154,023	11,566
539	1	524	—	2,000	701	40	8,202	—	179	968
346	935	228	—	1,500	6,378	2,000	2,902	—	350	660
36,513	424	3,103	160	1,879	6,111	5,923	650	3	545	3,483
35	5	8	—	104	423	40	64	70	153	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
386	5,271	7,991	—	—	3,407	2,036	—	—	26	1,051
459	276	259	—	526	2,358	139	475	32	1,178	101
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4,725	309	1,678	1	1,230	31,615	9,702	16,612	2,714	9,383	477
751	1,691	7,939	3	895	8,643	3,199	2,290	2,808	2,036	289
4,128	15,548	27,042	3	82	6,253	10,873	2,914	3,026	2,766	3,385
1,109	338	1,062	25	7,114	6,301	321	213	82	3,512	33
10,276	5,899	10,251	16	3,253	245,946	148	79,835	204,793	23,527	124
19,925	1,146	2,789	6	121,721	43,592	3,022	1,374	2,038	12,760	135
12,471	1,576	3,556	27	10,390	51,822	19,949	44,715	1,567	18,932	521
4	48	278	—	572	2,607	68	29	187	813	1
3,994	7,242	4,440	—	3,012	4,127	2,271	2,200	174	4,603	103
142	197	150	—	44	6,035	457	2,899	305	376	472
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15,155	333	466	9	1,293	6,072	716	2,267	201	1,109	317
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	300	1,186	—	—	1,305	114	3,631	1,034	262	4
232	892	1,023	—	49	10,350	235	7,276	7,239	25,145	47
58	—	44	—	62	870	—	4	14	368	7
573	15	449	23	196	229	10	8	133	159	79
2291	26	317	1	2,078	34,319	470	45,138	16,860	2,914	26
114,184	41,286	74,634	274	157,190	481,466	61,643	222,906	243,336	113,347	13,231

und andere Consumtibilien.

r. Syrup, Melasse und Honig. Ctr.	s. Tabak, roh. Ctr.	t. Tabakfabricate. Ctr.	u. Wein. Ctr.	v. Zucker, roh. Ctr.	w. Zucker, raffinirt. Ctr.	x. anderweit. Ctr.
23,162	48,509	138,986	108,720	30,692	70,262	109,460
203	—	147	323	—	20	1,190
7	940	410	4,095	—	—	905
287	—	78	1,454	—	1,226	295
39	6	78	317	12	—	170
—	—	—	—	—	—	—
14	125	106	133	—	32	5
207	610	1,634	1,266	—	15	378
—	—	—	—	—	—	—
2,874	16,742	,929	7,881	1,131	8,263	5,501
150	4,136	5,435	26,524	—	5,775	2,547
3,162	3,142	3,542	3,691	—	4,697	2,005
366	1,090	1,862	6,804	46	1,466	1,021
5,300	3,439	6,770	2,617	191,370	60,758	35,065
2,413	2,016	6,034	1,815	103	7,564	9,035
880	15,482	17,328	4,034	363	5,589	12,760
90	560	1,987	17,044	—	49	9
2,054	8,037	2,906	2,191	—	3,357	1,209
418	369	851	19,855	455	7,350	65
—	—	—	—	—	—	—
1,717	1,972	6,016	19,084	5,093	256	3,155
—	—	—	—	—	—	—
21	184	264	561	104	403	144
365	2,702	4,434	2,378	2,385	2,173	1,693
12	2,052	664	3,520	1	8	132
12	536	611	2,670	19	178	855
453	2,072	2,168	1,109	71,660	2,974	6,720
21,044	64,634	61,151	130,085	273,744	102,178	88,466

XXIII. Lange Waaren, Galanterie-Waaren. Ctr.	XXIV. Manufakturwaaren (gemischt und gemischt). a. baumwollene, leinene, wollene und baumwollene gemischte Waaren. Ctr.	b. Leinwand und Segeltuch. Ctr.	XXV. Maschinen und Maschinentheile. Ctr.
200,260	260,711	59,057	466,194
6,949	3,916	70	947
5,127	—	797	3,943
1,045	348	3	4,284
50	141	43	81
—	—	—	—
56	1,083	216	126,491
2,992	2,034	393	1,119
—	—	—	—
1,557	9,061	4,234	15,260
9,868	20,797	6,895	5,802
5,544	34,135	2,830	23,198
2,815	9,112	1,815	14,430
24,063	58,517	30,666	29,656
2,861	16,568	21,797	5,565
1,507	12,365	14,048	16,234
777	582	6	628
1,010	9,041	3,125	21,306
822	243	181	5,999
—	—	—	—
3,592	9,044	2,282	38,607
—	—	—	—
288	332	178	1,527
2,056	10,870	1,451	23,725
189	614	76	1,056
743	4,316	1,041	2,177
15,476	92,662	8,386	50,992
92,146	293,700	100,564	380,909

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XXVI. Metalle (außer Eisen) und Metallwaaren.					XXVII.	XXVIII.	XXIX.		
a. Blei.	b. Zink in Blöcken.	c. Zink in Blechen.	d. Kupfer-, Messing- und andere Metallwaaren.	e. sonstige Metalle und Metall-Compositionen.	Militair-Effekten und Munition.	Oelfarben und Oelfirniß.	Papier und Pappe (außer Dachpappen).	a. Steine, roh u. bearbeitet.	b. Chamotte, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Drainr.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
40,341	139,182	56,989	116,869	48,079	11,888	71,632	420,630	16,490,594	2,145,414
—	1,401	520	283	686	—	400	286	318,498	475,683
91	1,066	397	—	—	—	—	488	68,402	21,965
—	—	—	736	16	—	100	346	49,415	93,494
1	—	1	4	15	42	—	30	8,657	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	1,179	54	45,238	106	—	—	188	10,985	100,990
13	1	7	75	143	—	568	441	6,796	7,067
—	—	—	—	—	—	—	—	38,803	12,000
5,561	5,347	759	832	423	316	8,237	1,255	366,970	36,707
9,064	78	4,121	4,004	156	40	1,096	38,327	557,218	230,883
2,831	2,006	2,487	4,273	2,757	3	2,372	6,108	35,373	30,917
364	—	35	1,211	1,042	11	1	1 777	140,103	70,305
347	192	1,807	9,242	2,718	183	6,419	9,284	337,600	3,320
23	402	2,047	1,255	253	156	329	6,369	64,894	16,629
293	5,560	14,243	5,513	902	—	8,270	9,857	56,211	64,170
4	—	—	64	—	17	—	5,002	284,646	151,215
6,316	4,061	6,043	540	2,787	—	1,400	1,315	14,600	79,273
1,051	3,622	787	48	206	339	1,385	1,219	97,000	5,338
—	—	—	—	—	—	—	—	9,800	4,800
647	9,420	14	1,037	517	1,098	370	19,902	294,255	109,315
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	—	7	12	—	94	680	4,387	1,500	575
512	217	45	349	136	94	991	2,285	8,483	3,551
—	5	6	49	64	1,341	212	546	4,556	90
91	—	9	54	113	339	1,374	1,377	2,785	800
922	16	1,089	576	582	1,999	2,176	7,243	4,555	940
29 076	32,604	34,073	75,894	13,165	5,892	36,396	106,109	3,092,985	1,615,944

XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.							XXXI.	XXXII.	XXXIII.	
c. Cement.	d. Thon, auch Porzellan- und Steingutwaare.	e. Kalk, gebrannter.	f. Kalksteine.	g. Gyps und Phosphorit.	h. Schiefer.	i. außerdem Trach, Lehm, Kies, Sand, Asphaltsteine.	Thon- und Töpfer-Waaren (Steingut).	Wolle, thierische.	Sonstige Güter.	Gesammt-Summe.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
478,125	223,197	1,021,864	1,624,700	709,369	226,034	4,494,256	119,132	62,279	964,398,1	159,494,941,0
10,340	40,698	54,234	—	—	48,255	570	17	1,989	1,750,11	2,133,124,01
820	6,815	26,061	—	200	2990	5,043	1,755	2,340	1,364	442,058
5,661	13,508	17,591	—	—	7,288	1,600	8	60,038	2,896,8	1,420,193,3
647	132	—	—	—	—	301	28	8	144	4,4976
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23,736	1,106	6,120	—	—	—	—	373	19	1,483,2	2,466,728,01
2,882	111	619	—	145	60	4,463	359	41	3,718,0	213,921,4
—	—	—	—	—	—	8,000	—	—	0,0	324,525,0
1,059	16,513	115,545	—	8	1,140	17,291	3,180	8,203	5,020,1	5,290,131,0
19,427	52,087	12,712	—	2,716	38,054	316,380	9,828	70	18,097,0	3,754,511,0
23,641	4,937	100	—	6,823	10,064	14,377	5,518	2,412	88,878	2,993,715
4,537	7,002	9,146	—	2,200	2,150	84,192	16,256	1,393	2,344,7	5,163,256,7
15,888	1 650	20,041	—	38,949	—	4,452	4,518	62,373	18'121,0	5,425,828,1
22,875	8,602	125,867	20,000	45	24,850	45,806	16,097	4,109	6,952,0	2,796,832,0
30,719	302	86,760	53,200	—	2,481	82,617	4,304	9,854	11,249	4,773,870
8,976	60,000	33,700	—	26	300	282,003	89	—	5,436,0	2 678,443,0
7,922	965	21,020	—	—	4,500	291,700	450	95	4,454	2,668,638
17,115	15,040	2,061	—	2,150	4,690	48,040	2,401	509	1,318	894,039,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,207
97,010	107,803	5,434	—	1,852	9,344	171,515	17,090	22,654	4,057,1	3,181,745,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,852	300	120	—	400	700	—	254	189	3,367	335,199
751	3,328	461	—	245	—	122	1,572	1,548	6,297,0	654,105,0
1,803	8	3	—	—	302	2	614	100	504,0	44,631,0
—	5	—	—	24	—	2,172	2,063	199	1,633,01	98,184,0
56	836	—	—	1,307	30	1,414	8,045	7,487	8,986,0	2,080,047,0
208,092	350,831	535,315	73,800	56,845	157,207	1,384,810	96,419	185 680	198,550	50,920,784

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

	I. Abfälle. a. Borsten, Haare, Federn, Flaum. Ctr.	I. b. Knochen. Ctr.	I. c. Lumpen. Ctr.	I. d. anderweit. Ctr.	II. Rückstd. Harze aller Art, Pech, Theer. a. Rückstd. Ctr.	II. b. Harze aller Art, Pech, Theer. Ctr.	III. Baumwolle, rohe. Ctr.	IV. Brennmaterialien (außer Holz). a. Steinkohlen. Ctr.	IV. b. Coaks. Ctr.	IV. c. Braunkohlen. Ctr.	IV. d. Holzkohlen. Ctr.	IV. e. Torf. Ctr.
3. Ausgangs-Verkehr über												
Aachen	38	19	7	10,448	532	51,288	29	1,400,580	96,800	—	—	—
Aachen R.	798	136	4,842	10,896	596	490	958	2,091,517	13,700	—	—	—
Aachen Z.	150	—	362	2,200	1	2,650	767	1,074,750	18,000	—	—	—
Düren	67	—	133	27	—	95	53	—	—	1	—	—
Gatbenkirchen	—	15	3	1	—	—	203	—	—	—	—	—
Jülich	75	69	484	300	177	144	976	504,112	32,500	—	—	—
Crefeld	278	209	568	776	8	200	147	880,632	5,900	—	21	—
Neuenahr	—	—	—	—	—	—	—	84,800	—	—	—	—
Neuwied	11	515	63	1,807	2	60	180	202,930	18,400	—	3	—
Ruhr	1,807	821	9,705	8,830	344	2,683	1,272	3,099,976	165,250	—	607	—
Düsseldorf	288	61	1,561	1,622	62	63	168	183,900	11,750	—	1,000	—
Siegen	29	230	585	22,730	—	58	14	4,617,719	1,966,830	—	176,693	—
Soest	1,269	747	7,586	4,186	1,279	1,278	3,292	6,586,516	3,243,549	200	113	—
Hamm	296	510	3,852	10,969	532	1,092	1,635	1,108,420	532,290	—	8,329	—
Dortmund	31	50	1,361	15,668	—	1,133	139	423,700	155,200	—	508	—
Bochum	—	—	—	—	—	18	—	71,200	9,100	—	100	—
Oberhausen	429	3,549	1,137	1,116	17	20	708	1,151,000	107,680	—	29,000	—
Duisburg	—	200	84	50	100	178	189	2,693,958	30,450	—	—	—
Duisburg-Hochfeld . . .	—	—	—	—	—	—	—	94,400	—	—	—	—
Mülheim	161	29	574	235	—	160	63	1,550,199	93,400	—	224	—
Ruhrort	62	427	1,558	3,191	—	192	—	441,000	732,900	—	430	—
Marburg	8	60	173	5	—	—	—	20,600	6,000	—	—	—
Cassel	88	46	1,129	1,620	88	48	13	651,210	316,000	—	—	—
Hanerbhausen	41	21	1,231	242	—	—	—	1,200	—	—	—	—
Hersa	282	243	1,039	1,707	500	253	1,034	718,303	144,700	104	1	—
Herlangen	1,039	367	3,994	4,804	696	2,232	4,093	1,444,350	163,450	2,606	295	—
Summa . .	6,043	8,820	42,925	103,027	4,974	44,315	16,082	33,111,334	7,844,849	3,011	216,634	—

	I. außerdem. Ctr.	V. Dachpappe und Dachfilze. Ctr.	VI. Droguerien und Apothekerwaaren, Chemicalien und Farbestoffe ꝛc. a. Chemicalien, Droguen, Apotheker- und Farbewaaren. Ctr.	VI. b. Farbeerde und Erdfarben. Ctr.	VI. c. Farbehölzer in Blöcken, gemahlen, gerasped. Ctr.	VI. d. Mineral-, ätherisches und Terpentin-Oel. Ctr.	VI. e. Mineral-Säuren. Ctr.	VI. f. Petroleum. Ctr.	VI. g. Bleiw., Kreide, Glaserei. Ctr.	VI. h. Soda, Soda-Asche, Salpeter und Pottasche. Ctr.	VI. i. Blei- und Eisenweiß. Ctr.	VII. Druckschriften und Bücher. Ctr.
	—	800	3,310	—	—	10	—	—	—	1,186	—	69
	7	1,309	3,314	150	1,145	418	1,230	1,981	1,025	1,411	74	369
	—	324	757	41	12	352	120	2,199	1	77	—	326
	—	1,584	90	59	223	22	—	322	267	32	—	21
	—	—	221	—	29	6	—	406	—	—	—	9
	—	25	4,731	50	2	30	62	250	1	103	175	56
	—	175	685	176	84	104	890	852	16	402	55	472
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	232	1,392	86	156	14	—	900	23	151	7	316
	4	6,544	8,285	397	4,103	1,496	7,656	2,247	3,926	5,375	390	1,545
	—	269	859	79	327	154	4,550	317	60	191	287	316
	3,570	845	6,979	180	7	40	733	379	2	356	145	117
	—	2,558	18,874	1,024	151	1,784	901	2,052	32	19,700	4,836	1,618
	—	2,114	6,765	913	758	3,092	6,209	3,707	96	18,278	474	767
	60	191	815	69	20	131	2,847	2,649	10	164	47	154
	—	—	—	—	—	—	—	93	117	1	—	—	53
	5	258	2,921	42	496	835	736	590	2	3,035	83	140
	—	51	2,986	37	2	1,115	31	74	7	257	26	562
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	3	677	1,417	166	590	84	50	226	16	783	38	198
	—	351	2,985	29	697	—	2,616	57	—	633	2	204
	—	—	20	19	—	13	2	10	—	30	3	18
	—	16	1,036	68	—	93	23	458	57	418	702	760
	—	—	6	—	—	—	19	117	13	—	—	81
	223	773	2,278	1,234	244	206	93	2,230	—	2,077	98	332
	—	418	12,907	2,645	486	167	654	583	411	9,873	474	7,212
	3,875	10,494	83,671	7,450	9,546	10,166	33,185	22,149	5,967	65,612	8,164	16,626

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

VIII. Düngemittel (auch Düngstoff).		IX. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.						X. Erze und Mineralien.		
a. Guano.	b. außerdem.	a. Roheisen (in Flossen, Gänzen, Masseln, Bruch- [Schmelz-] Eisen.)	b. Eisen, verarbeitet (außer c, d, e, f).	c. Eisenbahnschienen.	d. Eisenblech (Schwarz- und Weißblech).	e. Eisen- und Stahlwaaren.	f. Eisenguswaaren.	a. Eisenerze.	b. Schwefelkies.	c. außerdem.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
—	9,030	1,000	6,365	775	32	9,031	292	—	312,140	1,165
200	1,009	274,430	13,088	60,656	2,953	23,127	2,773	21,500	61,200	32,154
17	602	176,648	15,596	23,691	443	44,461	1,144	—	1,000	424
—	—	—	2,670	—	133	1,101	191	100	—	2
—	6	8,040	6,010	—	19	284	140	—	—	—
103	200	143,241	19,623	15,752	1,005	43,992	1,488	—	—	102
118	10	89,330	5,293	38,175	1,423	6,229	712	4	—	482
—	—	44,400	—	—	—	—	—	—	—	—
116	207	6,525	18,300	470,219	5,432	3,850	1,710	18,813	—	250
490	28	91,534	35,032	59,697	18,779	68,925	5,297	15,005	45,491	6,053
21	4,208	90,294	4,247	7,250	18,945	19,601	1,785	3,000	—	795
24	1,602	294,483	163,440	95,752	156,530	261,776	28,704	122,262	488,100	5,255
1,539	6,831	210,954	423,703	1,945,294	242,100	1,019 687	28,173	256,690	471,923	2,443
417	5,484	101,396	185,686	411,580	47,528	196,570	5,095	5,708	193,840	8,443
—	3,438	194,213	36,341	55,712	16,470	15,998	6,394	3 200	19,025	681
—	—	19,790	9,200	7,921	97	191	93	—	—	—
229	15,300	124,303	14,629	8,130	4,872	45,528	12,049	5,691	5,303	507
—	111	8,030	5,516	11,261	8,098	5,576	5,200	900	—	135
—	—	16,506	—	—	—	—	—	—	—	—
200	13	3,108	11,044	1,275	10,604	33,442	9,100	3,100	—	82,440
—	7,250	960	54,000	41,487	1,514	113,155	3,737	46,342	—	17,307
—	—	257	434	—	11	1,095	433	13,400	—	—
101	—	213,964	73,138	21,644	7,415	28,888	2,048	23,652	5	70
179	100	100	2	—	9	234	43	—	—	—
459	1,000	8,347	9,480	1,064	45	24,242	1,747	807	8	9,807
113	1,857	136,647	290,167	628,545	60,950	419,476	28,775	7	263 949	13,714
4,239	60,635	2,366,190	1,413,409	3,892,256	613,297	2,402,228	147,964	649,151	1,861,963	182,648

XI.	XII. Felder, Garten- und Wald-Erzeugnisse.						XIII. Fettwaaren.			
Ausfuhr aller Art (Häute, Felle u.).	a. Getreide.	b. Hülsenfrüchte, Samen und Kern.	c. Hopfen.	d. Früchte, Baum- und Feld-, Garten- u. Wald- (frisch u. getrocknet).	e. Kartoffeln.	f. außerdem Heu, Stroh u.	a. Fette, Oele (in Fässern).	b. Talg.	c. Thran.	d. Galle, Wagenschmiere, Kerzen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
3,590	70,690	14,963	—	7,402	187	217	610	—	—	155
4,008	32,924	1,982	145	974	1,220	194	3,006	5	87	922
10,952	13,107	5,579	49	317	1,387	1,904	208	—	—	63
408	1,710	—	—	—	88	—	248	5	7	353
42	615	—	—	1	50	1	—	7	—	4
834	6,599	677	7	9	5,945	1,001	573	130	10	713
3,036	12,712	3,741	74	247	1,626	113	420	8	2	291
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1,720	16,519	242	23	165	2,223	57	205	25	4	178
20 271	25,841	1,567	103	916	4,412	850	8,510	437	203	3,354
2,406	13,795	69	85	114	1,830	500	3,469	36	19	418
6,646	9,695	741	66	282	5,222	61	561	102	37	859
60,406	85,658	4,060	203	2,581	2,671	1,564	5 876	91	509	12,021
29 850	19,909	2,075	441	322	2,667	678	4,082	421	190	5,781
4,305	15,880	122	4	313	21,004	282	973	17	38	797
6	—	20	—	—	—	—	—	—	—	13
5,732	2,927	100	7	214	1,986	2,090	688	1,105	23	1,304
668	168	13	11	112	—	5	1,036	21	4	45
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,625	1,047	15	—	34	155	3	357	14	23	144
5,838	991	149	3	6	1,175	7	542	1,671	115	326
2,230	6,577	462	254	80	157	1,100	96	—	20	324
8,020	9,534	1,237	16	597	607	67	1,323	3	22	502
351	10,561	754	2	63	597	273	38	1	—	187
9,215	22,868	4,418	99	1,757	5,867	336	2,645	38	225	1,941
24,513	37,030	5,101	225	187	171	1,373	4,536	1,038	94	8,190
201,567	419,524	49,285	1,594	10,538	62,405	13,076	40,066	5,171	1,652	39,758

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XIV. Flachs, Hanf, Hede, Werg.	XV. Garne. a. Baumwollen-	XV. Garne. b. Leinen- und Hanf-	XV. Garne. c. Wollen-	XVI. Gerüthe (Bau- [illegible], Haus-), Möbel und muskalische Instrumente.	XVII. Glas und Glaswaaren, Porzellan und Fayence. a. Glas und Glaswaaren.	XVII. Glas und Glaswaaren, Porzellan und Fayence. b. Porzellan und Fayence.	XVIII. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk. a. Häute, Felle.	XVIII. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk. b. Leder.	XVIII. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk. c. Pelzwerk.	XIX. Holz a. Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz), europäisches.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
275	129	37	493	382	1,998	553	301	94	2	250
1,138	4,541	879	1,967	1,473	1,257	605	936	345	2	6,818
1,485	1,402	529	794	915	528	114	200	162	—	1,210
55	125	388	49	256	78	193	164	33	—	111
5	61	33	41	6	6	—	21	114	—	—
436	2,075	255	545	48	323	39	312	79	4	4 491
91	862	307	426	10,448	913	201	426	498	6	3,493
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,387	10,745	6,183	756	1,397	2,046	119	865	121	3	40,265
315	24,581	7,073	7,535	12,564	27,039	3,948	1,286	2,843	13	6,774
149	1,485	1,804	1,406	1,272	44,188	135	578	207	—	8,818
7	181	732	2,795	2,027	983	35	3,504	6,074	14	11,757
1,165	64,191	6,838	38,612	6,987	31,310	1,152	3,511	32,209	116	29,919
6,227	17,650	10,530	8,709	5,129	27,608	663	702	6,505	11	20,411
131	460	1,107	522	5,444	2,171	236	242	569	—	315 909
—	5	—	7	5	30	58	—	10	—	400
10	4,593	154	996	3,811	4,052	173	462	738	7	45,819
10	101	92	87	499	1,788	302	38	650	—	1,409
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	3,472	1,305	2,073	1,030	1,256	58	160	210	14	76 056
4	2,461	4	817	1,563	1,426	10	682	184	—	2,309
876	19	19	71	546	44	41	87	20	—	663
177	6,801	2,364	3,546	2,380	1,613	634	1,893	1,001	—	53,196
147	83	35	14	331	31	5	248	49	—	855
30	1,941	6,984	464	3,714	866	145	1,753	1,573	20	9,753
3,567	52,193	3,232	46,753	5,464	17,782	525	2,756	6,555	101	8,070
22,450	201,124	48,624	118,567	63,567	170,300	10,157	20,897	63,025	377	643,819

Holz-, Kork- und Siebmacher-Waaren. b. Nutzholz, ausgenommen Schiffsholz.	c. Borke, Lohe.	d. Brennholz.	e. andere Holz-, Kork- und Siebmacher-Waaren.	XX. Hüttenproducte (nicht besonders genannte).	XXI. Knochenkohle und Knochenmehl.	XXII. Colonial-, Delicatesse-, Material-, Spezerei-Waaren und andere Consumtibilien. a. Bier.	b. Butter und Käse.	c. Cichorien und Kaffee-Surrogate.	d. Cider.	e. Essig.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
8	54	—	1,459	—	—	905	236	—	—	—
—	—	—	1,307	—	304	3,978	198	531	16	—
—	—	—	534	300	—	22,429	83	—	—	2
100	—	—	5	—	358	1	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
300	—	600	150	—	—	1,969	15	394	—	2
15	153	345	828	400	—	1,134	99	50	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	218	134	1,359	—	9	172	123	139	—	7
22	—	2	3,668	546	307	7,320	347	441	—	15
—	993	36	1,007	243	52	1,506	53	14	1	10
—	612	20	1,453	22,655	55	7,475	134	1	—	15
47	395	794	6,311	1,481	638	4,134	1,302	1,451	—	29
302	—	30	4,189	14	—	13,797	864	143	1	91
208	258	1,800	1,305	23	7	2,872	3,087	8	5	4,369
30	—	10	7	—	—	246	—	1	—	10
250	—	39	3,046	—	55	705	864	44	—	22
80	—	20	157	—	10	229	12	10	—	35
—	—	—	157	—	—	—	—	—	—	—
30	1,000	—	508	4,353	—	268	99	102	—	52
—	300	—	241	242	—	481	87	1	—	11
—	100	—	329	9	100	76	1	—	—	1
1,510	1,175	900	1,025	9	—	860	38	87	13	4
—	—	—	81	—	683	351	5	4	—	—
284	349	808	752	13,150	804	302	176	388	3	6
30	—	8,099	3,052	750	6	734	217	12	258	44
3,996	5,597	13,437	35,152	45,053	3,162	71,355	7,455	3,810	397	4,676

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XXII. Colonial-, Delicatesse-, Material-, Spezerei-Waaren und andere Consumtibilien.

f. Fische und Fleischwaaren (außer den genannten).	g. Häringe und Bückinge.	h. Kaffee.	i. Milch.	k. Mineralwasser.	l. Mühlenfabricate.	m. Reis.	n. Salz (außer Düngsalz).	o. Spiritus.	p. Spirituosa.	q. Südfrüchte.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
2,335	16	5	—	1,090	1,970	—	7	—	50	—
704	179	709	2	—	2,220	250	532	206	548	—
805	—	7	—	200	6,609	5	22	1,904	1,503	61
2	—	69	242	—	50	47	95	—	116	—
—	—	78	—	—	3	7	5	5	5	4
44	12	171	1	—	762	19	—	72	340	200
73	21	208	19	811	6,046	80	2,900	138	2,209	53
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
638	190	1,684	3	77	6,584	212	—	16	1,172	41
519	3,210	3,175	195	45	7,490	1,852	3,150	2,705	3,072	94
278	4	252	—	16	2,345	95	429	115	255	85
237	61	134	12	296	3,039	65	6,218	187	1,787	70
3,133	1,018	990	103	935	4,559	803	4,077	1,496	2,859	180
4,358	123	1,231	140	519	6,010	371	23,571	534	2,133	254
8,127	105	252	34	2,316	7,419	699	19,804	103	1,409	88
2	—	4	—	—	—	10	—	—	—	—
455	109	595	87	139	6,093	183	9,911	189	1,197	10
6	237	31	—	—	1,663	18	200	33	91	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	40	1,113	15	—	567	409	600	34	150	5
161	—	10	—	102	1,853	2	3,850	27	524	4
74	3,883	192	—	—	4,948	11	2	86	138	2
113	49	625	289	2	9,815	164	464	95	1,752	26
56	—	72	1	—	4,041	—	28	57	357	4
768	473	1,559	1	1,560	16,932	979	4,623	1,206	4,219	68
550	317	31,615	83	81	3,774	306	20	55	697	248
33,190	8,992	44,881	1,227	8,289	104,973	6,617	80,519	9,345	27,764	1,646

r. Syrup, Melasse und Honig.	s. Tabak, roh.	t. Tabakfabricate.	u. Wein.	v. Zucker, roh.	w. Zucker, raffinirt.	x. anderweit.	XXIII. Kurze Waaren, Galanterie-Waaren.	XXIV. Manufakturwaaren (gemischt und gewirkt). a. baumwollene, seidene, wollene und derartige gemischte Waaren.	b. Leinewand und Tischzeug.	XXV. Maschinen und Maschinentheile.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
—	—	421	59	—	87	1,437	21,301	17,733	332	981
41	163	317	850	32	12	3,020	3,158	22,481	2,107	1,501
18	18	92	866	—	—	889	9,614	10,952	158	924
—	22	19	69	10	—	4	706	370	63	417
1	4	11	6	—	1	—	15	200	150	12
—	96	22	338	4	14	117	2,658	4,779	296	502
271	777	563	798	43	71	361	1,034	5,769	530	529
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
107	89	935	626	—	1,990	1,238	665	7,615	1,949	2,358
70	667	859	4,300	135	246	1,659	11,172	70,804	5,459	7,348
—	333	551	562	73	53	176	1,394	7,257	691	2,022
28	95	958	139	5	50	405	3,105	7,765	2,805	5,698
1,721	2,833	7,294	14,538	2	2,855	2,851	26,960	231,052	3,047	16,799
125	1,067	2,360	7,747	1,063	9,845	1,105	6,549	67,961	2,893	8,302
117	373	2,428	1,430	33	174	1,164	1,933	3,025	1,540	8,049
—	—	—	—	—	—	2	20	4	6	141
2	161	655	293	10	236	504	6,789	7,940	518	1,406
25	86	69	71	18	14	47	202	264	23	1,190
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	145	194	99	17	14	159	4,282	33,033	642	533
1	2	263	239	—	4	152	1,452	5,094	571	1,482
—	—	8	22	—	39	18	25	135	23	7
23	181	2,531	478	32	224	273	2,731	7,197	333	768
5	2,850	1,946	45	—	69	58	48	413	69	43
64	3,335	4,515	464	1,256	2,547	1,265	2,057	2,956	1,944	2,265
409	2,294	10,610	2,088	36	1,006	1,900	15,814	93,423	4,521	50,056
3,042	15,581	37,025	36,779	2,769	19,483	19,458	124,184	607,155	30,482	124,135

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XXVI. Metalle (außer Eisen) und Metallwaaren.					XXVII.	XXVIII.	XXIX.		
a. Blei.	b. Zink in Blöcken.	c. Zink in Blechen.	d. Kupfer, Messing- und andere Metallwaaren.	e. sonstige Metalle und Metall-Compositionen.	Militair-Effecten und Munition.	Drillsachen und Tellsachen-zeug.	Papier und Pappe (außer Dachpappe).	a. Steine, roh u. bearbeitet.	b. Chamotte, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Dachpf.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
10	23,963	4,725	968	303	—	2,406	301	7,230	30,447
922	39,502	450	2,215	470	7	4,621	9,753	34,713	20,050
—	—	1	1,839	416	1,010	14,831	12,479	23,110	469
—	24	27	148	50	30	19	4,128	—	—
—	—	—	—	—	—	—	18	200	—
187	59	427	924	25	17	3,200	1,072	100	—
—	179	684	760	115	17	5,026	969	4,172	2,200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	2,806	28	297	41	13	—	450	50,540	19,518
149	944	627	3,121	348	845	738	14,099	31,071	4,905
107	18	5	374	81	35	6,448	3,656	202,993	1,800
911	35	791	10,313	737	16	10	2,592	697,312	3,118
10,790	540	3,965	9,177	8,468	2,410	13,116	23,546	213,791	8,492
15,306	185	659	5,202	589	1,191	576	25,823	170,079	29,267
6	14	55	730	121	30	74	6,528	441,725	2,853
—	—	—	—	—	—	—	—	170,800	25,300
—	416	433	2,079	163	92	5,249	3,040	524,195	107,280
—	22	158	60	—	10	—	235	2,000	1,050
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	10	21	1,317	52	611	202	7,660	7,488	—
108	34,200	27	1,164	45	259	—	4,218	704,093	300
—	—	34	1,667	14	9	—	2,044	25,964	25
65	—	35	3,140	778	133	163	5,480	91,533	209
—	—	—	—	13	469	25	99	851	—
39	13	93	130	104	2,094	326	2,119	16,746	6,223
4,326	48	2,236	9,957	2,460	925	200	39,857	155,379	37,034
32,846	92,927	14,561	55,071	15,375	10,823	55,700	176,140	3,576,171	330,308

XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.							XXXI.	XXXII.	XXXIII.	
c. Cement.	d. Thon, auch Porzellan- und Bleimasse.	e. Kalk, gebrannter.	f. Kalksteine.	g. Gyps und Phosphorit.	h. Schiefer.	i. sonstigen Thon, Lehm, Kies, Sand, Asphalterde.	Thon- u. Töpfer-Waaren (Steingut).	Wolle, thierische.	Sonstige Güter.	Gesammt-Centner.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
1,500	—	—	—	—	1,600	186,504	198	1,522	1,077,a	3,316,000,g
300	546	3,000	—	—	181	384,000	628	705	9,484,a	3,224,928,t
—	—	—	—	—	100	239,030	177	370	1,104	1,760,790
—	16	—	—	—	—	582	—	—	528	19,543
—	—	—	—	—	—	—	1	—	57	17,181
—	700	1,213	—	—	—	200	449	913	6,517,r	843,495,r
29	12	200	—	4	230	46,001	127	111	1,510,s	671,539,s
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119,200
1,035	23	1,800	—	834	900	7,750	66	1,031	1,913,s	1,033,399,s
905	15,072	38,000	—	13	1,137	33,009	1,023	926	27,796,t	4,137,880,t
4,400	401	71,600	—	300	919	60,700	4,707	472	5,215,t	931,397,t
44	—	15,249	—	100	7,441	903	177	58	5,386,s	9,388,077,s
2,946	5,028	1,051	—	910	4,989	12,130	3,112	17,180	6,627	15,989,979
11,561	4,799	9,640	800	28	4,333	10,989	1,148	1,498	4,176,r	10,509,114,r
19,394	1,205	100,214	—	9	30,267	28,450	59	86	1,719,s	2,053,630,s
900	50,800	—	—	300	8,100	—	—	—	—	370,304
28,684	1,756	117,670	—	5	709	3,705	721	99	1,239,t	2,450,145,t
2,400	—	350	—	200	700	1,000	47	14	1,441,s	2,780,041,s
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112,906
605	—	100	—	600	800	1,600	28	173	1,393,s	1,969,035,s
10,500	200	41,402	—	6	111	704	55	79	413,t	3,299,100,t
10	—	—	—	—	300	202	433	68	63	108,788
11	—	413	—	833	1,560	1,204	4,040	3,245	4,793,s	1,770,853,s
2	—	40	—	3,406	—	—	41	2	169,s	34,539,s
457	3,185	428	—	2,300	3,100	2,853	1,626	1,087	3,246,s	1,135,485,s
3,075	10,297	4,502	—	6,011	1,663	1,646	2,602	20,850	8,366,t	4,289,124,t
99,078	93,838	403,946	800	16,359	66,966	1,023,781	21,323	37,193	94,245,t	70,232,256,t

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

	I. Abfälle. a. Borsten, Haare, Hörner, Klauen. Ctr.	I. b. Knochen. Ctr.	I. c. Lumpen. Ctr.	I. d. Anderweit. Ctr.	II. Asphalt, Harze ꝛc. Asphalt. Ctr.	II. b. Harze ꝛc. Pech, Theer. Ctr.	III. Baumwolle, roh. Ctr.	IV. Brennmaterialien fester Holz. a. Steinkohlen. Ctr.	IV. b. Coaks. Ctr.	IV. c. Braunkohlen. Ctr.	IV. d. Holzkohlen. Ctr.	IV. e. Torf. Ctr.
4a. Transitverkehr nach												
Aachen R.	45	259	43	167	61	105	21	8,400	500	—	—	—
Aachen T.	197	—	—	629	7	1,697	503	236,082	10,000	—	—	—
Kaldenkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venlo	1	—	106	258	29	200	16	117,900	1,400	—	—	—
Crefeld	153	100	668	661	21	127	18	12,913	700	—	100	—
Uerdingen	—	—	—	—	—	—	—	470	—	—	—	—
Ruhrort	2	—	318	479	21	—	—	25,118	1,300	—	10	—
Neuß	5	2	1,402	502	—	192	25	4,100	—	—	—	—
Düsseldorf	8	—	351	97	95	454	16	38,709	1,000	—	—	—
Siegen	422	—	293	527	276	381	117	5,800	3,000	—	200	—
Soest	120	—	304	1,644	70	16	—	61,696	4,200	—	—	—
Hamm	102	2	770	448	4	1,607	442	12,700	700	—	—	177
Dortmund	10	—	97	9	4	—	—	8,303	—	—	—	—
Hetten	—	—	—	—	11	—	—	900	—	—	—	—
Oberhausen	18	—	53	366	4	552	—	27,750	—	—	—	—
Duisburg	1	—	—	6	—	—	—	55,800	—	—	—	—
Mülheim a. Rh.	—	—	—	803	11	—	—	6,300	—	—	—	—
Marburg	55	4	1,263	3,415	—	916	18	—	—	—	—	—
Cassel	85	28	47	924	126	352	—	89,600	—	—	42	—
Guntershausen	190	—	1,324	1,302	423	2,780	116	—	—	115	1,170	—
Bebra	4,014	448	8,215	9,717	260	8,677	—	12,291	3,700	302	1	—
Gerstungen	6,442	1,547	6,570	11,701	285	906	2,500	52,300	24,600	504	8,356	—
Bingberg	1	—	—	36	—	39	—	510,000	800	—	—	—
Deutz	13	—	—	173	400	—	—	—	—	—	—	—
Total	12,482	3,190	23,073	32,926	2,834	18,901	3,392	1,266,672	52,200	921	9,888	177
4b. Transit-Verkehr von												
Aachen R.	—	—	94	354	9	179	—	10,136	—	—	—	—
Aachen T.	5	—	—	30	—	—	—	200	—	—	—	—
Kaldenkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venlo	—	—	310	1,635	—	19	—	400	—	—	—	—
Crefeld	—	—	500	—	—	—	—	5,700	600	—	10	—
Uerdingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhrort	12	100	147	613	63	1,435	79	144,700	2,200	—	100	—
Neuß	—	—	925	598	—	1,612	—	1,470	1,000	—	—	—
Düsseldorf	—	2	—	—	—	562	—	825,492	10,800	—	—	—
Siegen	80	2	140	100	—	—	31	—	—	—	—	—
Soest	206	259	1,546	2,463	400	57	—	—	—	—	—	—
Hamm	418	—	1,725	527	—	6	109	—	—	—	300	—
Dortmund	—	—	3	—	542	956	486	120,613	9,400	—	—	—
Hetten	5	—	—	25	—	6	—	71,300	—	—	—	—
Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	32,000	—	—	—	177
Duisburg	34	—	—	431	—	—	—	150	—	—	—	—
Mülheim a. Rh.	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Marburg	25	1	573	837	10	103	100	148,550	27,600	—	42	—
Cassel	248	142	2,140	1,790	210	1,838	1,004	—	—	—	200	—
Guntershausen	2,145	317	221	681	75	265	—	—	—	504	7,957	—
Bebra	4,107	903	5,380	8,978	—	389	1,400	—	—	—	170	—
Gerstungen	5,044	464	9,021	11,840	1,035	11,496	192	5,741	—	417	1,179	—
Bingberg	105	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deutz	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	12,482	2,190	23,073	32,926	2,834	18,901	3,392	1,266,672	52,200	921	9,888	177
Recapit.												
1. Lokal-Verkehr	22,704	56,990	207,675	167,513	28,741	61,720	306,160	76,614,269	6,054,072	4,308	219,246	1,675
2. Eingangs-Verkehr	13,053	31,206	151,291	237,249	24,192	96,012	312,036	7,594,773	174,401	9,048	8,238	2,900
3. Ausgangs-Verkehr	6,943	8,320	42,925	103,667	4,874	44,315	16,033	28,111,334	7,844,849	3,011	216,624	—
4. Transit-Verkehr	12,482	2,190	23,073	32,926	2,834	18,901	3,392	1,266,672	52,200	921	9,888	177
Summa pro 1873	55,781	98,706	424,964	542,355	60,641	221,548	637,549	113567048	14125523	17188	453,996	4,753

	V. Dachpappe und Dachfilz. Ctr.	VI. a. Chemicalien, Droguen, Apotheker- und Farbenwaaren. Ctr.	VI. b. Farbeerde und Erdfarben. Ctr.	VI. c. Farbehölz in Blöcken, granulirt, gemahlen. Ctr.	VI. d. Mineral-, ätherisches und Terpentin-Oel. Ctr.	VI. e. Mineralfarben. Ctr.	VI. f. Petroleum. Ctr.	VI. g. Mühr, Krapp, Garancine. Ctr.	VI. h. Soda, Soda-Asche, Salpeter und Pottasche. Ctr.	VI. i. Blei- und Zinkweiß. Ctr.	VII. Druckschriften und Bücher. Ctr.
—	29	657	35	—	—	10	3	—	22	—	82
—	1	795	17	8	737	—	13,875	—	124	—	374
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	104	266	4	26	3	4	84	—	20	—	85
—	43	497	35	—	20	5	83	—	73	3	925
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	8	850	57	30	2	—	778	3	198	4	145
—	—	226	63	5	—	15	31	—	238	8	60
—	24	636	6	—	—	—	1,868	—	117	1	4
10	513	277	72	313	23	341	1,374	—	335	55	70
—	—	3,592	119	1,235	13	20	679	—	24	1,107	881
—	144	672	323	327	48	45	352	—	620	197	863
—	45	154	154	—	—	180	11	—	58	20	406
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	45	1,248	21	—	4	60	4	—	245	70	179
—	—	11	—	—	—	—	4	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	3
—	333	1,423	944	6	36	170	20	—	440	195	1,607
40	44	1,800	1,155	621	8	25	125	—	—	40	396
116	684	4,448	835	—	2,979	130	515	32	410	262	3,348
10	453	35,398	1,180	1,276	131	277	3,013	—	1,613	1,928	21,215
111	3,632	31,333	4,865	621	259	194	764	106	7,116	2,183	7,811
—	—	206	—	—	109	—	—	—	—	—	422
—	—	195	—	—	—	—	108	—	—	—	187
—	—	170	30	9	—	15	72	—	285	944	7
—	—	660	9	—	33	—	274	—	—	—	136
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	236	412	—	2	—	—	—	119	—	115
—	3	98	71	30	—	—	1,700	2	10	—	68
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	177	243	22	30	145	9	5,901	—	11	—	210
—	24	173	—	—	3	—	698	—	—	—	926
—	—	114	—	—	612	—	2,927	—	—	3	12
—	110	223	71	—	16	—	901	—	129	7	156
10	—	1,393	6	—	103	—	238	—	139	—	815
—	510	336	138	299	23	341	338	—	237	55	33
—	—	49	45	73	—	—	4,336	—	696	—	11
—	—	1,269	262	35	—	—	—	—	32	156	240
—	—	5	—	178	—	—	200	—	—	—	10
—	129	62	—	—	26	255	25	—	520	295	477
—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	30
111	44	257	21	—	12	25	15	—	—	62	209
—	900	17,893	371	1,847	23	—	2,248	—	2,306	68	1,368
45	30	1,827	3,145	59	221	552	119	6	726	71	960
126	2,770	26,708	5,461	618	106	4	436	100	5,158	2,079	5,243
—	1,266	29,886	2,979	7	3,019	275	1,281	32	1,989	2,238	26,279
—	—	1,550	—	1,200	10	—	689	—	—	—	188
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
387	6,002	83,179	10,034	4,438	4,383	1,496	23,676	140	11,678	5,903	37,363
Inlation.											
19,654	147,748	100,314	32,867	124,194	56,955	140691	190,244	58344	234,684	35,819	35,844
69,027	77,029	126,230	1,9737	28,208	24,806	29767	308,470	44583	178,727	18,315	30,300
8,875	19,494	83,671	7,450	9,546	10,156	29185	22,149	1957	65,613	8,164	15,656
387	6,002	83,179	10,034	4,438	4,383	1496	23,676	140	11,678	5,903	37,363
99,943	350,272	393,399	70,078	165,115	96,300	201139	544,539	109004	414,641	68,206	119063

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

VIII. Düngemittel (auch Düngsalz).		IX. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.						X. Erze und Mineralien.		
a. Guano.	b. anderweitige.	a. Roheisen (in Pfirsen, Gänsen, Masseln, Bruch- [Schmelz-] Eisen.)	b. Eisen, verarbeitet (ausser c, d, e, f).	c. Eisenbahnschienen.	d. Eisenblech (Schwarz- und Weissblech).	e. Eisen- und Stahlwaaren.	f. Eisengusswaaren.	a. Eisenerze.	b. Schwefelkies.	c. anderweitige.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
—	32,600	6,400	145	3,400	4	883	21	404	—	200
1,100	7,050	—	3,320	1,076	19	3,170	151	4,000	—	4,400
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	411	528	589	210	7	3,016	556	80	—	200
—	400	536	380	1,000	4,506	10,253	783	118	—	—
—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	13
1,613	200	5,016	3,226	2,800	4	1,414	551	800	—	—
—	2,030	—	100	900	40	1,008	25	342	800	5,400
10,720	—	2,851	45	—	2	549	54	6,000	—	70
44	70	4,400	1,474	348	3,119	14,316	304	900	45	42
—	2,501	21,025	22,679	9,961	9,812	44,025	2,849	1	—	1,200
—	2,206	84,651	30,206	7,135	7,807	2,983	1,466	59,700	—	100
—	50	28,500	2,904	—	2,695	561	391	100	—	—
—	—	—	33	—	—	—	—	—	—	855
400	4	30,441	252	—	275	1,548	127	34,500	—	—
—	—	357	33	200	—	11	—	—	—	—
—	490	—	—	—	—	16	4	—	—	552
1	497	6,912	584	36	13	2,869	167	—	—	1,400
80	4,100	3,223	5,793	400	1,289	4,166	171	—	—	3,826
425	625	4,046	5,766	—	3,882	7,089	399	1,047	—	28,419
15,012	13,935	41,054	13,408	9,256	4,058	29,897	11,349	22,096	—	20,927
3,242	6,449	219,854	164,340	20,734	67,368	183,821	64,348	3,942	—	8,451
—	—	—	—	—	17	80	—	—	—	100
—	—	—	2	—	7	136	20	—	—	—
32,637	74,428	459,824	255,016	68,145	104,774	310,755	83,566	130,030	854	74,365

XI. Anfuhr aller Art (Flösse, Kähne etc.).	XII. Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse.						XIII. Fertigwaaren.			
	a. Getreide.	b. Hülsenfrüchte, Samen und Saat.	c. Heuen.	d. Früchte, Baum- und Feld-, Garten- u. Wald-Gewächse, getrocknet).	e. Kartoffeln.	f. anderweitige Heu, Stroh etc.	a. Fette, Oele (in Fässern).	b. Talg.	c. Thran.	d. Seife, Wagenschmier, Kerzen.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
386	3,357	39,024	61	164	—	8	56	9	—	115
697	17,784	10,411	10	290	—	23	4,223	3,465	—	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
116	214,620	85,757	153	14,961	100	4	104	4	—	101
277	2,670	2,560	393	2	15	159	383	—	2	200
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
132	3,198	671	—	702	4,569	26	227	3	5	234
178	7,631	283	234	40	40	19	240	8	11	6
212	1,635	65	—	15	115	—	15	—	—	—
1,087	13,204	1,371	28	159	1,555	40	234	170	30	107
2,597	3,753	5,445	8	10	200	1,086	1,657	—	10	313
2,013	4,196	1,750	69	137	2,642	384	796	35	4	250
380	991	102	413	91	302	63	218	—	—	21
—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—
571	20,283	452	53	302	530	235	502	—	63	93
20	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—
195	400	404	—	—	—	—	—	—	—	16
915	45,367	22,036	3,517	17,237	817	238	3,622	—	84	611
1,555	49,663	13,806	4,035	5,735	3,200	993	695	12	60	101
1,818	84,391	23,777	1,949	3,552	2,040	1,053	14,681	373	—	867
23,638	122,064	45,485	2,736	13,685	23,117	1,695	49,076	113	172	9,393
23,014	303,746	44,694	6,501	34,220	10,990	8,084	16,322	3,536	950	5,329
43	20,906	5,000	—	—	2,000	34	1,622	30	—	90
70	1,699	130	5	280	37	18	1,704	—	—	37
60,889	1,120,529	252,133	20,142	91,692	52,250	13,027	96,378	7,766	1,391	17,474
280	834	184	9	—	784	—	210	5	3	114
175	3,132	3,658	—	27	27	1,242	53	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
191	5,316	335	—	949	100	1,068	2	111	8	234
746	1,460	602	—	235	4,545	—	578	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	260
694	7,112	256	239	46	15	150	490	1,407	—	30
436	100	172	—	2	200	4	30	—	—	2
—	500	343	—	11	—	—	911	—	—	125
1,287	1,800	169	54	57	1,641	—	159	30	—	141
561	34,852	6,403	5	393	2,077	100	2,486	17	10	94
1,361	15,084	1,870	—	159	1,555	40	169	170	30	25
584	990	1	516	—	2	—	1,516	2,000	—	389
1,453	—	35	—	—	—	2	32	8	1	1
19	—	11	—	—	—	—	—	—	—	8
1,369	1,500	3	13	12	330	300	301	—	75	6
135	—	—	—	4	—	—	—	—	—	75
517	1,774	1,304	1,878	71	30	42	313	13	70	368
2,914	35,139	17,041	3,336	6,606	2,950	416	6,409	83	329	827
6,595	7,202	1,339	58	128	143	177	1,417	2,977	470	4,724
15,815	300,034	40,726	6,156	58,596	13,230	5,898	11,022	387	808	9,481
24,977	704,288	173,881	7,929	46,675	24,613	3,565	69,859	506	—	12
232	593	4,224	—	—	—	23	2,386	—	—	2
—	—	—	—	1	3	—	25	—	—	—
60,889	1,120,529	252,133	20,142	91,692	52,250	13,027	96,378	7,766	1,391	17,474
447,323	1,711,136	385,772	38,079	259,801	574,991	56,926	369,003	26,438	37,431	180,588
107,825	2,068,754	577,987	28,321	150,790	1,016,815	99,707	308,199	20,966	11,233	37,096
203,567	419,544	49,285	1,854	16,588	62,405	12,676	40,093	5,171	1,651	23,758
60,889	1,120,529	252,133	20,142	91,692	52,250	13,027	96,378	7,766	1,391	17,474
817,603	5,319,943	1,265,177	88,436	527,446	1,706,961	182,336	713,636	60,331	51,707	375,316

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XIV	XV. Garne.			XVI.	XVII. Glas und Glaswaaren, Porcellan und Fayence.		XVIII. Häute, Felle, Leder, Polywerk.			XIX. Holz.
	a.	b.	c.		a.	b.	a.	b.	c.	a.
Flachs, Hanf, Heede, Werg.	Baumwollen-	Leinen- und Hanf-	Wollen-	Geräthe (Bau- und Haus-), Möbel und musikalische Instrumente.	Glas und Glaswaaren.	Porcellan und Fayence.	Häute, Felle.	Leder.	Polywerk	Bau- und Nutzholz (auch Brennholz) zurechtlich.
Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀
110 —	20 —	70 —	166 —	357 —	2.238 —	70 —	80 —	114 —	— —	2.700 —
449 —	30 —	15 —	145 —	729 —	6.031 —	204 —	1.835 —	1.379 —	217 —	1.400 —
— —	— —	— —	— —	30 —	— —	— —	4 —	— —	— —	— —
13 —	1 —	11 —	83 —	453 —	925 —	63 —	13 —	39 —	— —	860 —
103 —	74 —	58 —	88 —	404 —	1.587 —	245 —	1 —	93 —	8 —	7.145 —
— —	— —	1 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
257 —	130 —	160 —	247 —	753 —	384 —	58 —	257 —	249 —	— —	8.607 —
73 —	51 —	19 —	59 —	574 —	177 —	43 —	6 —	24 —	— —	45 —
16 —	121 —	70 —	65 —	440 —	438 —	— —	17 —	14 —	— —	1.631 —
36 —	743 —	662 —	159 —	185 —	147 —	85 —	251 —	97 —	40 —	3.390 —
28 —	1.417 —	849 —	722 —	2.818 —	8.774 —	191 —	1.031 —	4.243 —	25 —	1.135 —
184 —	1.266 —	156 —	331 —	402 —	1.844 —	125 —	472 —	1.393 —	— —	31.400 —
3 —	2 —	24 —	— —	496 —	50 —	192 —	45 —	181 —	— —	2.798 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3 —	1 —	30 —	2 —	1.130 —	1.325 —	1.724 —	45 —	222 —	— —	3.181 —
— —	— —	2 —	— —	6 —	1.629 —	— —	6 —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	— —	14 —	4 —	3 —	— —	6 —	— —	— —
52 —	258 —	1.326 —	767 —	2.500 —	1.549 —	3.005 —	71 —	433 —	18 —	36.137 —
383 —	542 —	1.147 —	3.303 —	3.509 —	1.541 —	1.710 —	493 —	617 —	— —	39.638 —
669 —	454 —	192 —	176 —	5.834 —	5.446 —	7.474 —	633 —	953 —	380 —	23.634 —
175 —	845 —	5.552 —	3.136 —	20.519 —	28.307 —	11.809 —	58.828 —	23.709 —	373 —	79.168 —
2.699 —	4.631 —	7.813 —	4.489 —	15.819 —	27.580 —	5.065 —	32.357 —	37.036 —	201 —	134.523 —
966 —	41 —	4 —	60 —	115 —	1 —	210 —	14 —	76 —	140 —	3.400 —
6.653 —	3 —	— —	3 —	405 —	104 —	17 —	80 —	14 —	— —	400 —
— —										
12.894 —	10.650 —	18.557 —	13.857 —	66.491 —	90.668 —	33.288 —	96.077 —	69.879 —	1.402 —	376.132 —
— —	— —	197 —	706 —	538 —	1.365 —	23 —	60 —	1.303 —	2 —	3.000 —
— —	42 —	328 —	107 —	2.131 —	6.418 —	214 —	1.050 —	128 —	12 —	— —
15 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	500 —
— —	189 —	109 —	43 —	409 —	378 —	10 —	17 —	3 —	— —	7.407 —
286 —	128 —	51 —	74 —	431 —	51 —	1 —	186 —	376 —	— —	— —
20 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	10.091 —
— —	6 —	94 —	200 —	369 —	1.609 —	109 —	120 —	538 —	30 —	5.166 —
15 —	41 —	607 —	45 —	61 —	177 —	9 —	2 —	131 —	— —	300 —
— —	9 —	4 —	12 —	— —	2 —	1 —	5 —	— —	— —	7.288 —
3 —	83 —	49 —	133 —	153 —	41 —	40 —	336 —	1.385 —	— —	1.676 —
10 —	387 —	7 —	105 —	1.506 —	3.311 —	150 —	1.380 —	838 —	40 —	900 —
469 —	471 —	697 —	159 —	541 —	144 —	80 —	338 —	96 —	— —	14.651 —
242 —	192 —	88 —	— —	45 —	1.009 —	— —	— —	11 —	— —	225 —
— —	1.113 —	12 —	130 —	380 —	2.144 —	13 —	— —	2.317 —	— —	1.184 —
11 —	— —	3 —	— —	4 —	47 —	— —	— —	— —	1 —	3.600 —
— —	13 —	70 —	11 —	66 —	1.349 —	255 —	104 —	843 —	— —	— —
— —	— —	— —	1 —	46 —	4 —	— —	— —	1 —	— —	51 718 —
54 —	305 —	2.545 —	207 —	692 —	274 —	1.406 —	145 —	126 —	22 —	70.738 —
250 —	797 —	788 —	1.306 —	4.810 —	2.018 —	757 —	783 —	596 —	27 —	3.210 —
92 —	2.535 —	2.055 —	1.651 —	2.436 —	4.109 —	149 —	829 —	15.141 —	106 —	80.561 —
988 —	1.382 —	3.074 —	2.809 —	13.027 —	22.688 —	4.879 —	30.946 —	21.574 —	1.108 —	100.444 —
10.155 —	1.717 —	6.631 —	5.396 —	23.011 —	40.691 —	25.108 —	59.670 —	24.835 —	34 —	— —
32 —	1.375 —	1.124 —	731 —	40 —	1.009 —	75 —	336 —	94 —	— —	2.523 —
133 —	— —	— —	1 —	11 —	2 —	1 —	— —	13 —	— —	— —
12.894 —	10.650 —	18.557 —	13.857 —	66.491 —	90.668 —	33.288 —	96.077 —	69.879 —	1.402 —	376.132 —
89.717 —	260.582 —	60.333 —	134.735 —	339.742 —	418.945 —	28.724 —	92.413 —	81.735 —	1.165 —	3.054.212 —
48.445 —	174.492 —	55.436 —	90.357 —	149.664 —	98.545 —	47.530 —	50.879 —	39.193 —	736 —	4.397.997 —
23.450 —	201.134 —	48.694 —	118.567 —	63.567 —	170.300 —	10.127 —	30.807 —	68.025 —	377 —	643.818 —
12.894 —	10.650 —	18.557 —	13.857 —	66.491 —	90.668 —	33.288 —	96.077 —	69.879 —	1.402 —	376.132 —
123.506 —	646.863 —	183.010 —	357.518 —	619.466 —	778.956 —	119.639 —	350.365 —	254.832 —	3.700 —	8.341.549 —

Holz-, Kork- und Siebmacher-Waaren.				XX.	XXI.	XXII. Colonial-, Delicatesse-, Material-, Spezerei-Waaren und andere Consumtibilien.				
b.	c.	d.	e.			a.	b.	c.	d.	e.
Nutzholz, ausgenommen.	Berk, Lohe.	Brennholz.	andere Holz-, Kork- und Siebmacher-Waaren.	Hütten-producte (nicht besonders genannte).	Knochen-kohle und Knochen-mehl.	Bier.	Butter und Käse.	Cichorien und Kaffee-Surrogate.	Eier.	Eier.
Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀	Ctr. ½₀
— —	— —	7 —	549 —	116 —	— —	37 —	3 —	— —	— —	22 —
150 —	— —	— —	612 —	50 —	300 —	272 —	39 —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	118 —	— —	4 —	32 —	16 —	11 —	— —	— —
— —	— —	2.084 —	160 —	300 —	110 —	43 —	6 —	396 —	— —	1 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	33 —	397 —	515 —	— —	39 —	19 —	201 —	— —	— —
— —	— —	93 —	93 —	18 —	— —	14 —	7 —	8 —	— —	— —
— —	— —	— —	169 —	— —	— —	— —	7 —	— —	— —	6 —
— —	201 —	128 —	164 —	524 —	6 —	60 —	37 —	4 —	— —	14 —
— —	— —	4 —	400 —	27 —	447 —	56 —	95 —	556 —	8 —	— —
— —	— —	10 —	812 —	203 —	— —	32 —	884 —	309 —	— —	143 —
— —	— —	— —	187 —	— —	— —	130 —	59 —	— —	3 —	— —
— —	— —	— —	60 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	4 —	794 —	50 —	— —	28 —	91 —	— —	— —	15 —
— —	— —	— —	7 —	— —	— —	4 —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	80 —	— —	— —	6 —	— —	— —	— —	— —
7.934 —	100 —	— —	3.660 —	11 —	— —	1.360 —	400 —	29 —	1 —	1 —
120 —	— —	— —	3.853 —	1.400 —	— —	4.140 —	520 —	10 —	— —	107 —
24 —	200 —	440 —	7.080 —	297 —	— —	1.992 —	328 —	22 —	30 —	38 —
2.429 —	6.822 —	1.278 —	10.436 —	10.300 —	— —	6.445 —	814 —	2.701 —	— —	39 —
1.238 —	508 —	16.400 —	15.309 —	9.070 —	1.509 —	3.634 —	8.103 —	2.675 —	288 —	— —
— —	— —	— —	174 —	— —	— —	21 —	— —	— —	— —	100 —
— —	— —	— —	41 —	— —	— —	— —	47 —	— —	— —	— —
11.895 —	7.231 —	20.481 —	44.675 —	22.879 —	2.263 —	18.408 —	6.476 —	6.324 —	330 —	484 —
— —	— —	— —	178 —	14 —	— —	86 —	22 —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	178 —	— —	— —	46 —	20 —	— —	8 —	— —
— —	— —	— —	41 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	8 —
— —	— —	— —	437 —	— —	447 —	39 —	38 —	300 —	— —	6 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	63 —	63 —	1 —	— —	— —
— —	— —	— —	529 —	300 —	414 —	68 —	101 —	375 —	— —	10 —
— —	— —	— —	145 —	— —	— —	10 —	60 —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	1 —	— —	— —	— —	12 —	— —	— —	18 —
150 —	— —	— —	160 —	100 —	— —	— —	162 —	25 —	— —	133 —
— —	— —	— —	340 —	649 —	— —	214 —	67 —	4 —	3 —	14 —
— —	900 —	3.000 —	336 —	524 —	6 —	— —	34 —	263 —	— —	38 —
— —	1 —	75 —	76 —	— —	— —	13 —	23 —	218 —	— —	— —
— —	— —	266 —	114 —	64 —	— —	2 —	7 —	1 —	— —	— —
— —	— —	— —	4 —	— —	— —	100 —	111 —	20 —	— —	4 —
— —	— —	— —	9 —	100 —	— —	— —	15 —	— —	— —	4 —
— —	— —	— —	10 —	— —	— —	1.512 —	352 —	— —	— —	5 —
604 —	— —	16.400 —	1.793 —	13.420 —	300 —	2.905 —	298 —	2.003 —	— —	7 —
9.732 —	1.100 —	— —	5.964 —	847 —	118 —	65 —	94 —	83 —	3 —	15 —
80 —	58 —	— —	724 —	5.573 —	1.000 —	4.140 —	2.702 —	1.631 —	286 —	15 —
— —	150 —	— —	11.696 —	1.758 —	8 —	5.208 —	1.731 —	1.154 —	30 —	142 —
8.389 —	4.822 —	1.718 —	22.143 —	— —	— —	— —	— —	350 —	— —	— —
— —	— —	— —	91 —	— —	— —	— —	91 —	— —	— —	75 —
— —	— —	— —	14 —	— —	— —	1 —	— —	— —	— —	— —
11.895 —	7.231 —	20.481 —	44.675 —	22.879 —	2.263 —	18.408 —	6.476 —	6.324 —	330 —	484 —
88.727 —	63.408 —	242.115 —	92.021 —	375.756 —	20.467 —	836.167 —	43.938 —	22.852 —	517 —	7.355 —
25.406 —	53.870 —	92.780 —	129.959 —	113.581 —	9.798 —	83.395 —	112.537 —	14.548 —	1.242 —	23.230 —
2.580 —	5.197 —	13.437 —	33.152 —	43.053 —	3.162 —	71.365 —	7.465 —	3.810 —	297 —	4.676 —
11.895 —	7.231 —	20.481 —	44.675 —	22.879 —	2.263 —	18.408 —	6.476 —	6.324 —	330 —	484 —
128.614 —	130.206 —	368.813 —	299.807 —	555.269 —	41.810 —	999.315 —	170.416 —	64.514 —	2.386 —	35.745 —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XXII. Colonial-, Delicatessen-, Material-, Spezerei-Waaren und andere Consumtibilien.

f. Fische und Fischwaaren (außer den genannten).	g. Häringe und Bückinge.	h. Kaffee.	i. Milch.	k. Mineralwasser.	l. Mühlenfabricate.	m. Reis.	n. Salz (außer Düngsalz).	o. Spiritus.	p. Spirituosa.	q. Südfrüchte.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
22	—	3	—	17	33	—	—	415	30	—
5,056	13	26	—	304	1,230	48	—	—	95	304
—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—
127	2	4	—	1	507	10	600	280	251	—
69	—	6	—	209	1,206	24	2,320	6,146	1,231	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
294	206	438	—	19	1,682	81	109	194	141	3
25	—	5	—	13	1,161	—	201	1,171	264	—
2,134	—	1,196	—	100	365	3	—	—	80	1
418	14	144	—	3	583	14	590	420	320	105
45	16	838	—	145	1,051	—	—	50	198	105
1,008	54	437	3	1,098	1,373	1,314	158	616	323	423
27	5	19	3	—	204	14	200	292	108	25
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
261	534	631	103	389	216	33	12	1,580	60	2
—	—	—	—	—	38	—	—	262	—	—
—	—	—	—	—	27	—	—	130	20	—
141	—	38	—	315	3,536	812	1,694	5,416	294	7
128	61	478	14	290	6,618	13	775	230	875	193
423	167	11	—	1,478	21,099	21	19,878	23,554	2,200	33
9,599	1,645	2,981	33	1,576	130,459	9,476	16,192	77,174	10,424	383
3,208	234	4,786	2	7,507	26,836	220	30,446	12,497	13,061	69
564	—	—	—	1,100	—	—	—	100	27	130
47	7	—	—	3	29	—	—	507	238	—
24,467	2,938	12,103	157	14,335	198,576	11,983	153,145	131,450	50,260	1,775
19	5	12	—	200	423	—	—	156	53	3
433	15	9	—	—	981	—	—	3	231	60
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
205	218	6,773	—	—	8	144	20,075	—	—	5
145	80	26	—	583	1,005	—	100	—	169	1
—	—	20	—	—	—	—	—	—	18	—
525	2	10	—	100	478	47	520	1,556	1,267	—
2,141	—	7	—	100	686	5	—	—	50	—
1,407	—	—	—	100	—	—	—	—	50	—
209	—	15	—	14	1,880	—	150	14	115	—
5,218	51	77	3	47	2,976	—	2,570	8,047	661	6
483	9	101	—	—	193	14	490	3	199	100
514	478	63	100	201	188	1,300	—	919	149	60
6	3	27	—	138	3	2	—	18	81	—
100	—	103	—	—	1	30	—	—	60	—
—	12	15	5	16	220	19	20	36	6	65
22	1	—	—	108	—	—	—	—	13	—
349	1	548	—	144	166	213	3,704	138	371	1
2,335	1,496	1,091	—	722	17,048	6,702	8,037	2,746	3,583	21
64	40	232	35	7,049	947	—	6	53	343	14
2,251	69	381	1	343	24,094	—	6,776	13,113	13,154	21
9,415	452	2,639	13	4,463	146,913	1,007	109,407	104,746	30,221	918
44	—	37	—	17	582	—	—	—	200	284
591	8	33	—	—	—	—	—	—	16	—
24,467	2,938	12,103	157	14,335	198,576	11,983	153,145	131,450	50,260	1,775
14,977	41,084	148,015	13,113	28,251	780,657	85,125	286,812	77,055	151,083	11,568
114,184	41,396	74,634	274	157,190	481,468	61,643	232,908	343,336	113,347	15,823
33,190	8,992	44,891	1,227	8,289	104,972	6,617	80,319	9,845	27,764	1,646
24,467	2,938	12,103	157	14,335	198,576	11,983	153,145	131,450	50,260	1,775
176,718	96,300	279,633	14,771	208,065	1,565,773	165,368	743,384	461,786	342,594	29,830

r. Syrup, Melasse und Honig.	s. Tabak, roh.	t. Tabakfabricate.	u. Wein.	v. Zucker, roh.	w. Zucker, raffinirt.	x. außerdem,	XXIII. Kurze Waaren, Galanterie-Waaren.	XXIV. Manufakturwaaren (gemischt und gewirkt). a. baumwollene, leinene, wollene und derartige gemischte Waaren,	XXIV. b. Leinewand und Segeltuch.	XXV. Maschinen und Maschinentheile.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
10	224	127	67	—	25	426	1,379	1,136	140	600
—	21	97	131	—	188	52	1,693	958	44	501
—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
10	2,623	123	58	46,410	18	50	263	2,489	32	17,227
59	185	160	186	—	297	122	654	969	187	385
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	595	638	158	—	124	419	193	1,053	188	1,300
27	60	70	343	—	287	644	227	1,296	135	1,332
55	112	180	113	—	36	18	36	156	251	937
120	9	223	259	554	1,291	71	275	1,130	110	155
7	559	171	8,486	570	7	256	6,488	5,201	113	1,788
332	256	340	3,891	1,501	1,358	1,079	563	4,946	2,303	1,488
37	2	38	629	250	56	104	855	494	68	3,029
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	107	49	3,186	14,017	157	77	2,080	1,690	32	726
—	—	—	2	—	41	—	2	12	—	119
—	—	19	1	—	31	14	29	14	19	15
20	4,140	992	1,495	8,486	587	8,604	3,100	6,384	793	3,648
—	5,097	2,304	2,695	1,143	264	4,718	2,570	5,490	3,617	800
635	598	901	574	4,564	547	4,708	7,053	2,710	1,997	7,238
3,139	22,895	10,856	11,831	142,933	79,032	18,902	11,227	60,395	22,495	14,579
5,875	23,198	32,346	131,648	13,574	30,041	17,370	19,429	93,398	17,953	17,250
—	—	16	—	—	16	319	2,844	1,290	440	3,300
69	—	162	57	6,937	246	120	565	880	324	173
10,413	60,949	49,752	165,140	240,888	114,549	53,198	62,024	190,928	51,127	76,626
24	11	167	68	—	—	3	209	976	118	809
50	15	42	7,492	—	—	27	4,895	5,895	15	1,056
—	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	54	21	5	—	—	—	17	152	31	1,112
16	1,041	574	209	—	10	416	117	1,558	424	477
—	—	—	22	—	—	—	—	—	—	—
40	2,990	267	1,472	—	93	314	1,150	609	252	425
212	258	146	164	250	—	534	147	297	513	791
—	52	1	2	—	3	132	8	13	6	36
35	69	160	180	—	106	75	24	587	288	460
125	142	466	451	19,170	893	1,128	5,497	5,561	366	5,455
108	9	153	229	214	437	67	216	300	213	120
4	—	13	280	1,331	1,981	35	33	15	—	128
11	—	189	2,918	980	103	115	725	2,383	68	2,663
—	—	—	4	—	—	4	15	62	—	—
31	—	3	4,441	—	—	3	95	26	85	506
33	3	26	15	—	13	7	27	157	73	1
9	2,552	842	229	10	—	290	2,227	925	950	431
231	14,972	7,451	3,274	43,017	24,929	6,032	2,683	13,508	3,942	6,906
5,189	1,269	927	10,563	16	169	753	2,525	2,449	1,398	3,699
469	16,867	38,928	120,594	8,201	26,114	16,628	12,474	85,841	15,553	13,147
3,802	20,643	8,954	12,071	167,599	59,545	20,843	27,945	72,252	25,986	38,631
—	—	301	915	—	6	2	2,928	1,111	10	752
28	44	11	55	—	158	384	64	925	972	5
10,413	60,949	49,752	165,140	240,888	114,549	53,198	62,024	190,928	51,127	76,626
23,182	43,209	136,860	106,750	50,692	70,267	109,460	260,260	895,711	59,057	466,194
31,044	64,634	61,151	130,085	272,744	103,178	88,468	98,146	203,700	100,564	380,904
3,042	15,581	37,025	88,779	3,789	19,483	19,458	124,184	607,155	93,482	136,125
10,413	60,949	49,752	165,140	240,888	114,549	53,198	62,024	190,928	51,127	76,626
67,681	183,473	284,294	488,754	847,113	306,477	270,584	476,614	1,877,494	244,230	1,057,853

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

XXVI. Metalle (außer Eisen) und Metallwaaren.					XXVII.	XXVIII.	XXIX.		
a. Blei.	b. Zink in Blöcken.	c. Zink in Blechen.	d. Kupfer, Messing- und andere Metall-waaren	e. sonstige Metalle und Metall-Composition.	Militair-Effecten und Munition.	Oelkuchen und Oelkuchen-mehl.	Papier und Pappe (außer Dachpappe).	a. Steine, roh u. bearbeitet.	b. Chamotte, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Drainé.
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
3 —	— —	30 —	17 —	34 —	— —	— —	64 —	61 —	— —
12 —	— —	— —	280 —	269 —	— —	— —	267 —	49 —	300 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
272 —	— —	220 —	132 —	— —	— —	270 —	736 —	7,610 —	— —
12 —	16 —	15 —	166 —	34 —	— —	1,430 —	357 —	1,048 —	660 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
35 —	33 —	5 —	360 —	— —	100 —	950 —	280 —	2,650 —	20,554 —
4 —	— —	— —	110 —	179 —	3 —	130 —	89 —	— —	900 —
— —	12 —	1 —	649 —	— —	— —	— —	464 —	1,215 —	1,508 —
100 —	3 —	1 —	184 —	13 —	15 —	210 —	856 —	300 —	550 —
109 —	288 —	900 —	425 —	77 —	1 —	160 —	2,331 —	20,272 —	1,479 —
788 —	— —	649 —	375 —	154 —	130 —	223 —	3,255 —	19,153 —	1,649 —
20 —	258 —	60 —	105 —	70 —	— —	50 —	209 —	9,100 —	1,000 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
130 —	200 —	— —	25 —	59 —	165 —	200 —	346 —	11,102 —	2,050 —
— —	— —	— —	— —	1 —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	10 —	2 —	— —	— —
3 —	— —	2 —	137 —	270 —	444 —	— —	361 —	841 —	104 —
126 —	— —	— —	191 —	450 —	28 —	3,400 —	3,915 —	29,257 —	10,040 —
31 —	153 —	68 —	894 —	142 —	1,433 —	1,733 —	1,159 —	1,069 —	954 —
556 —	219 —	819 —	2,141 —	3,470 —	31,228 —	974 —	10,562 —	15,369 —	16,945 —
7,818 —	867 —	3,061 —	4,948 —	2,990 —	10,330 —	3,408 —	31,224 —	34,000 —	15,897 —
— —	4,529 —	— —	34 —	9 —	— —	— —	840 —	— —	— —
— —	— —	— —	32 —	— —	— —	— —	358 —	2 —	— —
10,012 —	6,578 —	5,981 —	10,594 —	8,120 —	47,876 —	13,138 —	46,638 —	146,956 —	74,655 —
— —	56 —	— —	14 —	— —	— —	450 —	9 —	18,928 —	150 —
— —	300 —	29 —	793 —	135 —	— —	120 —	1,046 —	3,092 —	8 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
— —	212 —	— —	15 —	— —	— —	— —	206 —	8,755 —	15,700 —
23 —	13 —	5 —	12 —	— —	100 —	1,000 —	321 —	— —	1,000 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
284 —	— —	224 —	129 —	160 —	— —	740 —	538 —	8,044 —	— —
100 —	4 —	1,715 —	18 —	— —	— —	— —	454 —	800 —	800 —
— —	— —	— —	3 —	— —	2 —	100 —	— —	— —	— —
15 —	— —	44 —	201 —	101 —	— —	— —	675 —	11,795 —	— —
15 —	4,529 —	42 —	661 —	271 —	— —	530 —	1,382 —	702 —	— —
100 —	3 —	— —	124 —	10 —	15 —	10 —	745 —	200 —	1,250 —
— —	— —	— —	— —	2 —	— —	— —	132 —	— —	240 —
181 —	84 —	119 —	861 —	143 —	— —	— —	2,834 —	8,156 —	4,300 —
— —	— —	676 —	— —	— —	56 —	3 —	3 —	2 —	— —
450 —	450 —	6 —	16 —	105 —	141 —	270 —	256 —	10,602 —	779 —
5 —	— —	— —	13 —	— —	— —	— —	168 —	— —	— —
— —	— —	70 —	95 —	15 —	4 —	— —	303 —	3,030 —	— —
1,203 —	137 —	45 —	613 —	552 —	161 —	1,700 —	4,665 —	14,907 —	16,499 —
6,457 —	18 —	898 —	265 —	199 —	428 —	103 —	5,762 —	4,295 —	1,351 —
729 —	500 —	382 —	4,527 —	2,641 —	5,746 —	4,301 —	15,122 —	25,365 —	6,830 —
234 —	372 —	864 —	2,372 —	3,785 —	37,809 —	3,697 —	11,863 —	32,922 —	18,767 —
— —	— —	723 —	261 —	— —	— —	24 —	53 —	5,513 —	7,598 —
6 —	— —	— —	2 —	— —	14 —	— —	1 —	— —	— —
10,012 —	6,578 —	5,981 —	10,594 —	8,120 —	47,876 —	13,138 —	46,638 —	146,956 —	74,655 —
40,341 —	120,182 —	50,999 —	116,880 —	48,079 —	11,888 —	71,852 —	420,630 —	16,490,594 —	2,145,414 —
29,076 —	32,604 —	34,073 —	75,894 —	13,165 —	5,692 —	36,596 —	106,108 —	3,062,985 —	1,618,944 —
32,846 —	92,927 —	14,091 —	55,071 —	15,375 —	10,823 —	55,700 —	170,140 —	3,576,171 —	310,303 —
10,012 —	6,578 —	5,981 —	10,594 —	8,120 —	47,876 —	13,138 —	46,638 —	146,956 —	74,655 —
112,275 —	271,291 —	111,874 —	259,449 —	84,739 —	76,479 —	177,056 —	743,506 —	23,276,706 —	4,149,316 —

XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.							XXXI.	XXXII.	XXXIII.	Gesammt-Summa.
a. Cement.	d. Thon, auch Porzellan- und Steingute.	e. Kalk, gebrannter.	f. Kalkstein.	g. Gyps und Photozerit.	h. Schiefer.	i. rohem Thon, Lehm, Kies, Sand, Röthelerde.	Thon- und Töpfer-Waaren (Steinzeug).	Wolle, thierische.	Sonstige Güter.	
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
— —	64 —	— —	— —	1 —	— —	5 —	231 —	1,232 —	472 —	109,638 —
— —	7 —	— —	— —	200 —	— —	2 —	402 —	2,862 —	705 —	356,386 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	62 —
— —	28 —	— —	— —	— —	113 —	8 —	94 —	986 —	930 —	476,867 —
16 —	2 —	2,200 —	— —	— —	— —	— —	2 —	162 —	633 —	75,896 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	696 —
1,914 —	5,078 —	1,583 —	— —	— —	— —	— —	50 —	2,117 —	1,168 —	112,635 —
220 —	350 —	7,600 —	— —	6,400 —	20 —	— —	22 —	715 —	262 —	47,923 —
— —	1,312 —	216 —	— —	— —	700 —	— —	6 —	188 —	414 —	74,917 —
1,750 —	31 —	5,752 —	— —	40 —	— —	17 —	72 —	139 —	66 —	73,889 —
2,004 —	200 —	280 —	— —	— —	400 —	2,406 —	657 —	6,114 —	1,304 —	288,738 —
150 —	1,500 —	— —	— —	3 —	40 —	7,100 —	163 —	685 —	354 —	328,706 —
3,200 —	500 —	1,100 —	— —	— —	— —	3,200 —	409 —	10 —	929 —	70,370 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1,030 —
250 —	900 —	700 —	— —	319 —	310 —	4,600 —	332 —	5 —	1,338 —	159,440 —
490 —	— —	770 —	— —	2,000 —	2,876 —	— —	— —	— —	188 —	65,707 —
— —	8 —	400 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	53 —	9,554 —
— —	307 —	— —	— —	— —	36 —	304 —	2,175 —	10 —	503 —	226,332 —
36,000 —	1,000 —	— —	— —	5,000 —	— —	6,237 —	94 —	316 —	731 —	283,876 —
9 —	60 —	— —	— —	4,538 —	174 —	208 —	1,179 —	364 —	6,134 —	269,094 —
3,766 —	9,562 —	6,402 —	— —	9,500 —	3,908 —	13,514 —	46,844 —	10,395 —	17,548 —	2,040,702 —
27,385 —	12,960 —	4,031 —	— —	38,816 —	164,582 —	12,709 —	9,566 —	10,248 —	20,993 —	2,624,240 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	240 —	333 —	23 —	250 —	377,110 —
— —	— —	600 —	— —	100 —	— —	— —	39 —	36 —	225 —	18,159 —
66,024 —	33,957 —	31,586 —	— —	67,817 —	173,038 —	50,694 —	62,276 —	36,976 —	50,019 —	8,499,583 —
720 —	— —	700 —	— —	— —	193 —	— —	— —	151 —	1,027 —	74,583 —
1,000 —	— —	1,000 —	— —	— —	400 —	— —	64 —	1,011 —	504 —	70,516 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	17 —	49 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	6 —	2,144 —	985 —	96,563 —
549 —	76 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3 —	462 —	44,972 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	60 —
— —	54 —	300 —	— —	— —	— —	15 —	216 —	5,634 —	2,056 —	243,336 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	292 —	113 —	161 —	107,941 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	690 —	47 —	745,413 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	3,000 —	50 —	— —	263 —	203,098 —
16 —	45 —	600 —	— —	6,000 —	— —	— —	179 —	3,277 —	1,017 —	201,398 —
3,130 —	31 —	11,702 —	— —	40 —	— —	17 —	74 —	177 —	238 —	67,441 —
2,600 —	— —	5,770 —	— —	2,900 —	2,878 —	— —	— —	— —	42 —	200,650 —
— —	200 —	— —	— —	3 —	— —	7,306 —	933 —	596 —	1,020 —	163,233 —
704 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3,987 —	27 —	44,515 —
— —	2,700 —	100 —	— —	— —	— —	7,000 —	432 —	30 —	160 —	105,165 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2 —	14 —	26 —	1,172 —
5,540 —	4,350 —	132 —	— —	3,234 —	3,500 —	203 —	23 —	47 —	935 —	287,706 —
301 —	908 —	4,000 —	— —	10,036 —	476 —	16,051 —	3,003 —	1,484 —	3,478 —	557,506 —
25,594 —	10,002 —	23 —	— —	25,420 —	164,006 —	246 —	2,505 —	1,617 —	1,380 —	356,540 —
25,215 —	9,279 —	1,641 —	— —	18,294 —	718 —	8,661 —	6,892 —	3,375 —	18,291 —	1,263,573 —
325 —	6,412 —	4,002 —	— —	— —	900 —	8,183 —	47,567 —	10,341 —	33,198 —	2,369,168 —
— —	— —	1,501 —	— —	— —	— —	13 —	— —	1,505 —	258 —	99,523 —
— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1 —	— —	57 —	7,105 —
66,024 —	33,957 —	31,586 —	— —	67,817 —	173,038 —	50,694 —	62,276 —	36,976 —	50,019 —	8,499,583 —
479,125 —	223,157 —	1,021,954 —	1,624,700 —	769,369 —	326,034 —	4,494,356 —	119,152 —	62,279 —	934,339 —	150,494,941 —
366,082 —	350,851 —	535,315 —	73,900 —	56,845 —	157,207 —	1,884,810 —	95,419 —	185,695 —	198,550 —	50,925,398 —
69,870 —	93,838 —	406,946 —	800 —	16,359 —	66,066 —	1,023,783 —	21,323 —	57,191 —	94,345 —	70,252,956 —
66,024 —	33,957 —	31,586 —	— —	67,817 —	173,038 —	50,694 —	62,276 —	36,976 —	50,019 —	8,499,583 —
919,359 —	701,803 —	1,995,801 —	1,699,400 —	910,390 —	723,345 —	6,953,643 —	298,149 —	342,133 —	1,313,214 —	280,152,168 —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anmerkung:

Zu der Totalsumme von		280,152,166,3	Ctr.
treten hinzu 1. an Dienstgut		11,009,201,1	„
2. „ Dienstbaugut		5,794,409,6	„
3. „ Postgut und von der Norddeutschen Transport-Gesellschaft transportirtes Gut		257,979,5	„
4. „ Vieh		1,648,308,0	„
5. „ Eisenbahnfahrzeuge ꝛc.		1,370,700,0	„
	Summa	300,232 764,5	Ctr.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 23.

Gesammt-Frequenz

und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen nebst deren Einnahmen und Ausgaben.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Personen-Fahrgeld: gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Mitbenutzung der Personen-Stations-Gebäude.	Summe.
Aachen St.	1,873	4,846	3,711	1,532	13,267	51,315	91,939	1,999	23,444	113,938	1,371	315,206
	2,088	6,044	11,409	1,410	13,127	56,564	90,499	2,510	21,568	72,116	1,374	278,699
Aachen T.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Altena	4	69	53	160	4,569	17,547	5,554	224	9,506	30,910	853	69,449
	3	76	41	150	4,644	16,372	5,382	282	11,912	36,048	645	75,503
Altenhundem	—	—	—	29	1,108	9,481	5,892	16	1,708	7,352	132	25,718
	—	—	—	40	1,096	10,606	4,403	8	2,222	11,362	170	29,847
Altenessen	2	164	70	13	414	3,199	18,434	16	780	5,012	428	28,532
	—	154	67	6	401	2,923	16,480	4	416	5,508	405	26,364
Ameln	—	—	—	9	154	1,461	1,139	14	576	2,464	69	5,936
	—	—	—	5	149	1,078	993	2	430	3,196	66	5,854
Annen	—	1	4	98	3,468	19,537	6,581	180	7,425	24,740	269	62,304
	—	—	—	93	3,151	16,785	6,622	178	10,748	44,412	230	82,219
Anrath	—	—	—	10	405	7,315	8,949	38	1,814	18,250	46	34,827
	—	—	—	14	264	6,137	10,258	44	1,642	40,314	41	58,714
Aplerbeck	—	2	9	43	2,013	18,289	12,979	100	6,416	17,114	195	56,860
	—	6	4	44	1,955	15,005	9,028	120	7,850	29,370	249	66,589
Aprath	—	—	—	48	1,156	6,133	2,426	108	2,726	6,150	78	18,925
	—	—	—	38	1,360	6,149	2,269	44	2,154	8,628	87	20,622
Arnsberg	57	1,022	3,331	128	2,739	10,591	5,703	324	5,758	21,140	501	51,357
	42	766	3,095	114	2,775	9,661	5,839	116	5,092	13,066	272	40,838
Aue	—	—	—	79	858	8,123	7,844	76	1,434	14,398	364	33,167
	—	—	—	62	798	7,517	9,570	90	1,534	17,702	365	36,638
Barmen	779	6,813	5,870	1,007	31,095	87,607	43,915	1,972	39,777	101,576	2,870	330,174
	681	6,030	4,502	1,634	24,338	86,399	44,417	4,826	76,349	109,124	2,873	361,173
B.-Rittershausen	59	1,111	1,378	406	12,945	84,638	28,620	422	16,995	86,326	1,143	243,824
	49	784	797	416	9,871	77,791	41,468	1,486	34,933	90,118	1,159	258,873
Barop	—	3	1	122	3,293	22,749	12,488	330	12,958	40,730	466	102,305
	—	—	—	123	3,516	23,947	10,568	454	13,292	70,568	433	122,901
Bebra	79	2,023	3,215	66	2,005	12,828	46,257	20	1,844	10,382	18,101	96,780
	119	2,628	3,517	54	1,607	10,854	46,363	14	1,948	11,660	10,263	89,347
Beisefürth	—	—	—	1	112	1,449	12,375	12	250	2,606	253	17,058
	—	—	—	1	109	1,079	14,216	—	252	3,900	245	20,302
Bendberg	—	—	—	180	2,949	13,980	56	584	7,480	13,712	2,081	40,952
	—	—	—	148	3,051	10,608	40	238	6,424	24,000	4,116	48,625
B.-Gladbach	—	—	—	107	1,985	15,745	32	412	8,540	21,360	785	49,094
	—	—	—	159	2,263	14,267	27	352	9,566	72,370	662	99,746
Betzdorf-Kuttler	19	184	2,764	38	432	3,920	5,323	54	1,002	6,920	—	20,716
	6	209	1,807	38	455	4,101	6,124	28	826	10,628	—	24,252
Bochum	32	288	328	607	15,322	28,877	49,329	1,904	40,010	171,184	2,535	309,876
	11	194	345	609	14,742	72,332	51,097	2,060	51,064	158,526	2,646	353,626
Boppen	1	33	479	10	164	2,461	1,850	18	584	5,068	99	10,767
	2	22	303	4	197	1,918	1,975	10	944	14,746	144	20,265
Boitzheim	—	—	—	5	242	3,267	25,416	8	636	3,894	16	24,884
	—	—	—	2	521	3,929	19,773	18	802	8,160	43	33,248

Durchschnittlich pro Tag	Personen-Reisegeld ꝛc. Abgehende: Reisegeld	Militairgut.	Zu Summa.	Durchschnittlich pro Tag	Gepäckgew.	Militair-Gepäckgew. und Gebühr.	Gepäckgebühr.	Militairgebühr.	Summa.	Hakenmaschine Abgehende: Eilgut.	Stückgut: der Normaltarifklasse bei 1 Frachtgut Gewicht.	Stückgut: der ermäßigten Tarifklassen.
	Centner.				Stück.					Centner.		
860,62	10,220,0	—	—	28,03	18	—	21	—	1,122	15,020	116,224	137,547
703,08	14,871,40	—	—	39,00	59	—	18	—	1,801	20,782	122,619	172,210
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20,779	44,999	47,712
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,997	48,561	60,934
190,01	3,360,0	—	—	9,01	1	—	—	—	164	8,372	19,033	151,139
207,08	3,305,41	—	—	8,08	3	—	—	—	89	10,081	23,509	204,437
70,09	813,0	—	—	2,02	1	—	—	—	94	2,429	8,230	31,264
81,07	923,1	—	—	2,03	—	—	—	—	102	2,078	5,170	30,758
78,17	511,4	—	—	1,23	—	—	—	—	69	609	1,799	10,617
72,03	450,0	—	—	1,12	—	—	—	—	150	305	2,408	6,324
64,12	48,1	—	—	0,03	—	—	—	—	5	434	758	1,404
63,08	40,0	—	—	0,08	—	—	—	—	3	25	74	342
170,09	1,023,4	—	—	2,02	—	—	—	—	35	5,521	8,568	33,572
225,08	837,41	—	—	2,08	—	—	—	—	54	1,969	2,864	30,317
93,44	308,0	—	—	0,83	—	—	—	—	224	427	527	3,564
160,08	246,71	—	—	0,68	—	—	—	—	226	989	660	1,902
158,07	796,0	—	—	2,13	—	—	—	—	73	2,202	5,720	27,905
182,04	629,0	—	—	1,73	—	—	—	—	46	204	1,086	9,695
51,07	238,1	—	—	0,62	—	—	—	—	21	1,927	3,884	21,598
56,03	190,0	—	—	0,52	—	—	—	—	24	1,048	2,861	9,218
140,09	2,074,1	—	—	7,03	2	—	—	—	106	3,196	7,331	34,368
111,08	3,904,1	—	—	10,04	—	—	—	—	48	1,106	3,646	19,067
30,01	531,0	—	—	1,46	1	—	—	—	169	805	3,090	10,161
100,08	616,0	—	—	1,68	1	—	—	—	126	1,575	8,939	10,719
901,08	11,088,0	—	—	30,39	5	—	7	—	279	39,852	93,006	316,606
999,01	13,198,1	—	—	35,04	9	—	—	—	506	54,999	109,500	197,900
660,01	3,571,0	—	—	9,79	1	—	—	—	441	11,743	44,892	126,452
709,01	3,612,0	—	—	9,90	—	—	—	—	506	39,108	76,975	161,725
280,03	1,888,0	—	—	5,18	—	—	—	—	123	5,276	10,303	38,904
356,11	930,0	—	—	2,55	—	—	—	—	121	952	1,351	10,485
265,01	3,075,7	—	—	9,21	—	—	—	—	141	1,044	11,338	35,167
244,09	3,571,0	—	—	10,79	1	—	—	—	234	2,387	7,944	17,467
46,09	107,1	—	—	0,29	—	—	—	—	39	355	1,057	6,715
55,08	160,1	—	—	0,47	—	—	—	—	111	491	1,614	16,229
112,09	776,0	—	—	2,13	—	—	—	—	161	1,872	1,117	6,731
123,03	615,0	—	—	1,69	—	—	—	—	168	368	262	6,044
134,08	1,333,0	—	—	3,65	—	—	—	—	172	2,860	7,147	22,614
273,08	676,1	—	—	1,85	—	—	—	—	356	1,934	4,538	29,454
56,08	467,0	—	—	1,28	—	—	—	—	63	567	3,030	18,114
66,03	502,7	—	—	1,37	—	—	—	—	133	523	1,802	13,253
1,095,04	12,338,1	—	—	33,80	2	—	—	—	320	44,897	83,903	232,891
968,04	10,053,0	—	—	29,03	—	—	—	—	282	15,343	16,910	100,811
29,08	129,0	—	—	0,36	—	—	—	—	39	452	238	2,911
55,03	134,1	—	—	0,37	—	—	—	—	129	260	97	2,779
67,01	403,0	—	—	1,10	—	—	—	—	45	586	988	4,841
91,08	352,0	—	—	0,96	—	—	—	—	28	404	1,665	4,312

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Zusammengesetzt Abgehend Vieh.					
Gut in Wagenladungen											
In Centnern von 100 Pfd. u. darüber excl. Eisb. u. Postb.	Int. Tarifsätzen für Düngemittel, Kalk, Erden, Steine, Eisenbahnschienen, Bau- u. Brennholz excl. Eisb. u. Postb.	Steinkohlen u. Coaks	Betriebs-Dienst- und Baugut.	In Summa.	Durchschnittlich per Tag.	Pferde.	Fohlen.	Rinder.	Hinter-, Kälber, kein Equipag.	Wagen Schweine, Schaafe, Ziegen, Kälber.	Zusammen.
Centner.						Stück.					
324,785	332,719	994,150	79,792	1,900,569	5,455	102	41	567	300	4,100	449
519,599	360,669	78,900	104,009	1,2..8,854	3,504	229	1	10	7	—	4,545
365,351	237,147	110,500	754,387	1,003,225	4,203	403	1,070	1,977	5,580	13,613	719
462,894	113,480	52,100	31,771	788,137	2,159	1,145	—	49	196	1,420	3,559
409,957	202,079	791,100	62,786	1,665,926	4,507	41	317	536	397	103	1,003
210,096	3,100	4,400	37,061	492,924	1,350	11	10	48	6	80	—
246,469	750,410	966,300	140,390	2,150,099	5,781	16	13	167	63	17	1,012
273,951	129,317	5,200	40,002	486,470	1,333	4	191	109	285	2,116	117
11,843	3,651	12,000	8,070	49,304	135	9	25	29	242	6	1,202
18,251	44,550	—	8,281	80,119	220	2	24	16	11	87	—
3,429	3,800	76,000	3,264	91,789	1,030	—	78	5	22	5	143
12,650	—	400	—	13,541	147	—	1	4	11	8	—
221,773	292,280	288,700	20,854	879,220	2,409	3	50	110	96	6	90
116,172	77,900	7,108,350	1,311,576	8,655,348	23,713	4	-	1	3	2	1
37,927	23,032	90,800	4,562	163,849	449	9	—	1,028	319	—	636
24,992	57,660	1,400	4,654	92,157	252	2	8	422	260	131	—
268,450	2,004,600	2,204,000	39,215	5,132,152	14,115	45	3	56	96	97	392
278,283	712,220	3,742,000	213,235	4,956,728	13,580	1	—	—	6	—	—
30,776	48,720	139,000	82,032	329,537	901	19	—	150	124	25	296
89,084	67,400	10,000	4,071	184,282	505	18	—	6	8	—	—
97,772	23,250	79,100	273,498	529,510	1,451	9	82	53	1	37	50
41,597	125,954	4,700	154,129	380,195	1,042	16	2	2	1	—	—
20,394	10,340	72,200	104,075	227,865	632	32	—	100	83	3	195
42,775	31,020	40	147,848	243,676	668	119	2	44	516	50	8
908,988	763,003	1,753,800	61,368	4,027,293	11,034	174	992	301	10,492	6,029	59
176,899	56,300	14,100	106,157	709,756	1,945	55	544	34	2,784	209	4
660,736	805,418	1,572,165	250,425	3,550,980	9,728	137	505	540	3,964	2,175	156
178,908	207,197	38,800	114,522	799,295	2,187	57	116	104	181	132	2
207,241	484,651	18,400	70,403	826,540	2,289	4	41	153	136	78	373
152,800	109,100	12,945,365	301,157	13,523,210	37,044	1	—	6	9	124	—
141,638	99,196	68,050	104,319	461,993	1,274	263	68	56	401	148	236
60,500	26,925	300	5,960	121,383	333	120	479	77	41	1,131	563
35,295	17,750	10,800	12,171	81,023	222	2	62	18	40	14	10
10,437	8,700	200	4,155	41,836	115	3	22	9	5	—	—
18,087	50,700	180,000	9,940	279,037	764	30	1	9	45	—	1,109
11,031	129,300	2,400	232	149,837	411	1	2	—	15	—	4
137,719	200,077	1,157,400	35,297	1,561,014	4,280	16	7	169	217	11	1,761
351,914	536,400	6,100	8,007	908,347	2,071	—	1	2	14	—	—
29,273	61,000	79,100	182,515	374,199	1,025	7	—	—	4	—	78
101,356	227,500	1,000	29,435	375,519	1,029	20	12	1	1	137	20
1,625,016	5,858,127	2,965,551	236,204	11,084,379	30,395	1,065	907	1,891	2,444	1,601	2,145
1,002,763	542,652	6,289,620	448,483	8,471,992	23,211	312	17	1,116	507	316	1,272
4,929	14,800	23,000	6,454	53,334	146	—	—	6	—	—	89
21,879	24,200	14,800	1,451	63,466	174	-	1	6	84	50	—
40,409	11,600	117,200	6,436	182,070	499	—	1	56	221	4,065	541
17,043	15,615	200	1,343	40,582	111	4	-	11	1,549	524	—

In Summa.	Zusammengesetzte und Trichter.	Eilmbotpferdepassag.	Güterpassag.	Gewöhnliche Personenpassag.	Angekommene Aufgenommene Eilmbot-Pferden.	Extrapost-Pferden.	Gesammt-Einnahme. aus dem Personen-Gepäck- u. Hundeverkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Ordinarium.	In Summa.	Verausgabt wurden an Gehalt.	an Lohn.	in Summa.	in Percenten der Einnahme.
Stück.							Thaler.				Thaler.			
5,619	1	688	6	10	—		153,995	286,084	600	440,679	7,944	5,230	13,174	2.99
4,392	—	42	2	39	—	—								
23,292	—	18	3	9	—	4,254	—	167,866	1,264	169,230	22,452	18,489	40,941	24.19
6,364	—	1,495	9	95	60	3,954								
2,386	—	32	1	4	—	1,981	29,470	115,934	1,485	146,889	9,004	5,494	14,498	9.87
155	—	28	—	—	21	2,399								
1,288	—	24	1	—	—	1,307	11,619	99,245	494	111,358	10,981	14,520	25,501	22.89
—	—	3	—	2	6	1,449								
1,563	—	6	—	—	—	485	5,295	3,894	145	9,334	4,225	629	4,854	52.00
140	—	3	—	—	5	570								
253	—	1	—	—	—	130	1,375	4,270	88	5,733	445	208	653	11.39
24	—	—	—	—	—	177								
300	—	2	1	3	—	2,236	11,329	181,420	397	193,116	7,870	1,775	9,645	4.99
11	—	1	—	—	7	1,869								
1,992	—	—	—	—	—	341	7,088	7,738	552	15,378	1,906	471	2,377	14.90
1,223	—	—	—	—	—	261								
679	—	2	—	5	—	1,415	9,902	181,824	317	291,643	5,799	1,743	7,542	2.58
7	—	7	—	2	7	1,146								
714	—	4	—	—	—	474	3,737	12,992	95	16,824	2,288	553	2,841	16.89
32	—	—	—	—	2	340								
232	—	22	1	4	—	1,161	20,257	23,295	646	44,198	6,713	7,188	13,901	31.45
21	—	6	1	8	10	720								
364	—	4	—	—	—	339	9,765	6,700	455	16,920	3,405	2,581	5,986	35.38
739	—	1	—	—	1	291								
13,207	1	21	5	13	—	4,078	112,896	239,165	1,139	353,189	15,68[illegible]	9,514	25,202	7.13
3,680	—	25	2	23	4	3,521								
7,216	—	5	2	3	—	1,079	49,138	190,981	1,630	241,749	22,341	11,857	34,198	14.61
582	—	3	—	9	18	2,986								
815	—	49	3	4	—	951	14,315	162,061	244	176,620	7,458	1,777	9,235	5.23
160	—	15	—	6	1	506								
1,171	—	24	7	3	—	1,708	36,217	30,304	444	66,965	9,030	9,436	18,471	27.61
2,411	—	76	1	2	26	2,383								
146	—	3	—	—	—	316	2,684	4,398	79	7,161	2,330	783	3,113	44.08
39	—	3	—	—	2	315								
1,244	—	3	—	—	—	211	9,516	12,323	891	22,740	2,298	709	3,007	13.61
22	—	—	—	2	—	33								
2,181	—	—	—	1	—	235	12,518	91,315	1,294	105,127	2,521	1,394	3,915	3.72
25	—	1	—	—	—	196								
65	—	—	—	—	—	565	8,290	16,447	751	25,488	4,318	4,528	8,846	34.70
191	—	8	1	2	2	734								
10,213	1	93	29	42	—	5,580	101,471	540,655	1,151	643,397	25,096	16,041	39,137	6.08
3,541	—	60	5	14	17	2,312								
35	—	—	—	—	—	175	2,817	1,269	85	4,181	1,960	228	2,218	53.04
141	—	—	—	—	—	163								
4,864	—	1	—	—	—	204	3,852	8,806	370	13,025	1,755	444	2,199	16.88
2,088	—	1	1	3	1	247								

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Station-Beamten: Bahnhof-Vorsteher.	Bahnhof-Kassirer.	Bahnhof-Kassirer.	Bahnhof-Einnehmer.	Depot-Inspectoren.	Meister-Inspectoren und Bühnisten.	Meister- u. Wagenmeister.	Stations-Controleure.	Telegraphisten.	Waagen-Revisoren.	Portiers u. Portonniers.	Bahnwärter.	Bahnmeister.	Depot-beamte: Beamte.	Unterbeamte.	Anzahl der durchschnittlich zugleich bedienstigten Stations-, Betriebs- u. Bahnbeamten.	Zahl der Zug-Züge.	Zahl der Rad-Züge.	Locomotiven. In Summa.	Locomotiven. Durchschnittlich täglich.
—	—	—	1	1	4	9	2	—	—	—	—	1	2	—	60	18	14	6,577 6,577	18,0 18,0
1	—	4	1	1	6	6	1	—	—	3	21	2	4	—	86	16	11	12,940 12,940	38,0 38,0
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	10	10,432 10,432	32,0 32,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	11	13,614 13,614	42,0 42,0
1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	4	1	—	—	3	13	9	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	4	9	6	—	—
1	—	1	—	—	5	3	—	—	—	2	14	1	—	—	8	23	15	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—	—	2	12	10	—	—
1	—	1	—	—	5	2	—	—	—	2	10	1	—	—	7	26	21	—	—
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	4	1	—	—	3	16	8	—	—
1	—	2	1	—	—	4	—	1	—	—	11	1	—	—	6	12	16	9,232 9,232	25,0 25,0
1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	4	1	—	—	4	16	11	—	—
1	—	2	1	2	4	13	—	2	—	2	11	1	4	—	38	47	23	—	—
1	—	3	1	2	3	13	—	1	—	2	27	—	—	—	57	46	26	29,520 29,520	81,0 81,0
1	—	1	—	—	4	3	—	—	—	2	15	1	—	—	4	24	14	—	—
1	—	3	—	—	2	3	—	2	—	1	3	1	9	—	10	16	11	11,161 11,161	31,0 31,0
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	3	11	6	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	4	7	3	—	—
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	3	1	—	—	3	7	3	—	—
1 com.	—	1	—	—	1	2	—	1	—	—	14	1	—	—	5	11	8	9,180 9,180	25,0 25,0
1	—	5	2	2	18	12	—	4	—	2	48	3	2	—	20	35	26	22,168 22,168	68,0 68,0
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	—	—	1	14	11	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	—	—	2	10	5	9,076 —	28,0 —

Ankommende / Abgehende: Personenwagenachsen. In Summa.	Personenwagenachsen. Durchschnittlich täglich.	Güterwagenachsen. In Summa.	Güterwagenachsen. Durchschnittlich täglich.	In Reserve. Zu dieser Station gehörige Locomotiven.	In Reserve. Locomotiven in fremder Reserve.	In Reserve. Personenwagen.	In Reserve. Güter- u. Gepäckwagen.	Bemerkungen.
46,328 46,328	126,93 126,93	104,570 104,570	286,49 286,49	5	3	13	6	
1,676 1,676	4,59 4,59	118,680 118,585	325,15 324,89			9	5	
8,962 8,962	24,55 24,55	48,118 48,118	131,83 131,83	3	1	1	—	
1,493 1,493	4,09 4,09	263,455 263,311	721,79 721,40	4	3	—	1	
—	—	2,034 2,034	5,57 5,57	—	—	—	—	
—	—	1,180 1,176	3,23 3,22	—	—	—	—	
360 360	1,97 1,97	95,812 95,942	262,50 262,68	—	—	—	—	
—	—	2,861 2,843	7,83 7,79	—	—	—	—	
—	—	75,560 75,507	206,99 206,87	—	—	—	—	
—	—	5,349 5,351	14,65 14,65	—	—	—	—	
2,907 2,901	7,96 7,95	61,253 61,232	167,81 167,76	3	3	8	1	
—	—	6,305 6,311	17,27 17,29	—	—	—	—	
241 241	0,66 0,66	55 649 55,649	152,46 152,46	—	—	—	—	
26,439 26,439	72,44 72,44	149,077 149,697	410,13 410,13	8	2	1	3	
—	—	139,010 139,110	380,86 381,12	—	—	—	—	
48,849 84,860	133,83 133,46	129,862 128,935	355,65 353,25	6	2	—	—	
—	—	1,596 1,602	4,37 4,39	—	—	—	—	
24,543 24,543	67,24 67,24	13,602 13,602	37,27 37,27	—	—	2	—	
—	—	21,546 21,546	59,03 59,03	—	—	—	—	
2,104 2,104	5,76 5,76	18,938 18,942	51,88 51,89	1	1	—	—	
3,422 3,419	9,38 9,37	276,050 276,031	756,30 756,25	6	2	—	1	
—	—	1,819 1,819	4,98 4,98	—	—	—	—	
—	—	3,110 3,114	8,52 8,53	—	—	—	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Ankommende / Abgehende Personen.											Militair auf Separirstations-Zügen.	Summa.
	gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc.				
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
	Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Bielefeld	—	—	—	37	364	2,579	6,275	28	618	2,676	—	12,577
	—	—	—	65	378	3,163	6,000	56	322	4,724	—	14,708
Bergedl	—	—	—	18	1,094	7,094	26,899	68	2,500	11,544	16	49,033
	—	—	—	27	672	5,139	24,392	34	2,356	14,470	28	47,318
Beilen	30	303	2,124	19	546	3,304	4,453	22	974	3,866	123	15,764
	32	344	1,776	29	491	2,316	4,695	46	736	2,666	76	13,227
Bittgen	—	—	—	6	140	2,982	2,033	6	238	1,220	—	6,700
	—	—	—	21	231	2,904	6,650	12	102	3,128	—	13,118
Cabel	—	—	—	45	865	8,782	2,058	64	2,696	9,924	22	24,456
	—	—	—	41	1,005	6,234	2,191	20	2,088	11,912	20	25,511
Castrop	—	14	37	25	750	3,131	1,890	16	1,084	5,084	214	12,245
	1	22	63	25	750	3,256	1,973	10	638	4,656	324	11,720
Cassel	1,110	11,945	11,820	686	11,003	42,289	92,528	205	13,199	56,311	10,432	251,654
	1,356	14,677	15,943	567	9,489	33,864	90,617	400	11,127	36,751	12,079	226,869
Corschenbroich	—	—	—	15	350	5,985	11,486	16	420	1,540	—	19,822
	—	—	—	10	261	4,593	11,502	6	570	5,390	—	22,332
Crefeld	179	291	151	782	11,491	42,701	40,911	2,021	26,754	102,650	1,262	229,229
	165	230	68	596	10,541	42,971	38,960	2,198	32,132	108,924	1,497	238,282
Creuzthal	—	—	—	112	2,370	15,327	3,855	100	4,454	15,438	332	41,988
	—	—	—	61	1,878	12,382	2,735	110	5,202	35,258	349	58,034
Dahlhausen	—	—	1	46	2,018	17,420	16,081	182	5,794	14,058	17	55,617
	—	—	—	47	2,205	16,134	10,264	106	7,726	30,413	18	71,903
Dellbrück	—	—	—	64	653	17,351	3	76	1,046	2,796	86	22,077
	—	—	—	28	614	13,069	132	62	1,040	5,802	105	21,331
Deutz	1,043	7,874	2,901	1,799	22,722	56,409	30,999	6,174	77,155	125,457	10,179	342,796
	874	7,069	5,124	2,275	24,589	58,500	32,043	3,824	41,809	53,922	12,708	243,187
Dornap	—	—	—	30	1,319	10,597	4,075	62	3,139	8,946	93	29,152
	—	—	—	49	1,654	9,043	5,248	88	2,366	16,816	113	35,847
Dortmund	94	919	1,153	1,137	28,532	129,315	91,649	2,402	79,037	297,818	5,339	637,815
	79	688	880	1,213	30,675	134,382	92,732	2,876	79,129	197,542	5,538	565,734
Dortmunderfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Düllen	—	—	—	105	3,277	14,332	41,333	308	7,196	19,574	175	86,300
	—	—	—	85	2,337	14,068	39,883	300	6,998	22,430	254	86,956
Düren	—	—	—	57	650	3,778	2,148	262	1,584	5,168	1,329	15,976
	—	—	—	58	596	2,228	1,329	74	1,566	5,204	1,179	12,234
Düsseldorf	1,295	5,170	3,420	4,702	40,202	111,625	77,958	12,005	126,913	204,002	17,159	605,567
	1,230	6,199	5,973	4,459	37,942	102,970	77,765	9,991	94,196	181,845	16,716	537,286
Duisburg	11	50	61	346	7,405	20,419	14,306	287	10,840	47,941	712	102,378
	13	65	92	320	7,508	23,288	17,701	455	12,406	45,909	659	108,416
Duisburg-Hafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Duisburg-Hochfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Elberfeld	1,111	9,334	9,882	2,931	42,233	140,609	73,174	6,344	129,252	386,414	5,967	817,531
	1,345	12,996	8,691	3,261	52,123	161,750	89,668	11,354	130,760	245,212	5,672	722,831

Durchschnittlich pro Tag.	Ankommendes / Abgehendes Reisegepäck ꝛc.									Ankommende / Abgehende Eilgut.	Eilgut		
	Reisegepäck.	Militairgep.	Im Ganzen.	Durchschnittlich pro Tag.	Hunde.	Militair-Fahrgepäck und Gepäckkarren.	Fahrräderkarren.	Militairkarren.	Hunde.	Eilgut.	bei Normalfrachten inkl. bei ermäßigten Sätzen.	bei ermäßigten Tarifsätzen.
	Centner.					Stück.				Centner.		
37,65	106,0	—	—	0,02	—	—	—	—	21	433	1,137	6,508
44,01	132,0	—	—	0,09	—	—	—	—	30	109	699	3,698
134,13	423,0	—	—	1,21	—	—	—	—	78	1,311	2,295	11,503
129,00	394,0	—	—	1,00	1	—	—	—	49	3,361	1,129	4,788
47,13	724,1	—	—	2,17	2	—	3	—	52	306	3,375	15,547
39,18	703,0	—	—	2,10	—	—	—	—	113	580	1,686	6,117
18,56	29,1	—	—	0,03	—	—	—	—	35	—	—	—
30,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
67,09	170,0	—	—	0,17	1	—	—	—	87	994	1,515	15,139
69,09	164,7	—	—	0,03	—	—	—	—	136	445	582	13,349
33,05	737,0	—	—	2,01	—	—	—	—	139	1,072	3,000	21,576
32,01	788,1	—	—	2,01	—	—	—	—	129	1,342	14,879	24,938
689,16	18,291,0	—	—	54,19	—	—	2	—	1,216	15,917	81,133	202,180
621,03	18,009,3	—	—	53,00	5	—	13	—	1,07	17,704	97,743	250,807
54,10	50,1	—	—	0,13	—	—	—	—	—	—	—	—
61,18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
702,02	9,806,0	—	—	26,07	1	—	7	—	307	21,702	61,274	174,140
652,01	10,047,0	—	—	27,10	—	—	—	—	404	39,013	36,824	115,188
115,09	1,101,1	—	—	3,03	—	—	—	—	110	2,785	14,411	71,007
150,00	1,186,1	—	—	3,05	1	—	—	—	351	2,330	25,931	46,802
152,07	385,0	—	—	1,03	—	—	—	—	69	3,249	3,629	25,327
196,00	316,1	—	—	0,07	—	—	—	—	112	1,094	521	4,874
63,16	103,0	—	—	0,03	—	—	—	—	63	108	22	648
58,11	57,0	—	—	0,03	—	—	—	—	141	79	196	2,697
939,03	13,702,0	—	—	37,04	4	—	12	—	500	21,618	79,329	168,473
666,14	13,158,3	—	—	36,00	6	—	15	—	369	62,279	95,709	257,543
72,03	197,0	—	—	0,05	—	—	—	—	69	688	1,715	10,839
98,11	133,3	—	—	0,07	—	—	—	—	36	690	2,758	3,981
1,747,10	15,911,3	—	—	43,18	4	—	—	—	594	34,704	98,921	304,777
1,549,06	18,929,0	—	—	51,00	4	—	4	—	582	43,469	35,522	747,490
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	202	1,775
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	328	759	5,474
236,11	1,278,1	—	—	3,10	2	—	—	—	86	2,922	6,975	23,635
238,10	1,280,0	—	—	3,00	—	—	—	—	108	2,909	4,863	16,477
151,01	308,1	—	—	3,01	—	—	—	—	33	1,470	6,967	13,230
132,00	290,0	—	—	3,10	—	—	—	—	25	971	2,021	9,588
1,905,03	22,244,3	—	—	60,14	7	—	848	—	1,230	54,236	123,956	286,231
1,472,09	22,013,1	—	—	60,11	6	—	19	—	1,301	110,416	126,445	707,431
280,03	2,773,3	—	—	7,00	1	—	—	—	62	7,468	18,002	89,228
297,08	3,579,0	—	—	9,01	1	—	—	—	83	9,762	40,237	179,319
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	289
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8	2,793
2,232,01	30,407,3	—	—	83,01	18	—	2	—	1,055	91,210	206,380	602,288
1,960,08	30,770,3	—	—	84,10	7	—	14	—	1,215	86,143	186,859	351,150

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Zusammen Abgehendes Vieh.					
Gut in Megreßungen											
In Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber excl. Gewicht u. Tara.	In Partikeln für mehr Gütern excl. 100 Ctr. excl. Gewicht u. Tara.	Einzelsachen excl. Tara.	Betriebs-Dienst- und Reisegut.	In Summa.	Durchschnittlich pro Tag.	Pferde.	Füllen.	Rinder.	Kühe, Ochsen, Stiere.	Mastvieh, Schweine, Schafe, Ziegen, Kälber.	Hunde.
Centner.						Stück.					
22,413	7,400	2,800	96,720	87,430	243	2	—	6	—	—	—
37,224	416,017	400	9,659	467,816	1,299	4	8	—	—	—	8
39,407	12,203	113,000	17,284	196,703	539	29	—	121	372	279	3,585
10,580	6,210	800	276	27,094	74	2	10	75	527	155	832
18,869	4,600	20,000	6,239	89,195	248	2	2	12	5	2	—
37,814	38,295	200	9,009	93,758	260	10	151	18	1	31	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
134,343	189,500	141,600	44,316	521,637	1,429	1	—	134	59	57	47
82,182	11,800	2,500	11,264	122,122	335	—	3	3	1	43	—
33,680	32,181	26,700	7,257	125,093	345	—	—	11	5	26	—
63,803	82,600	100	29,907	237,569	651	2	4	1	31	226	—
771,866	338,338	1,268,900	372,210	3,070,448	8,412	664	262	512	1,449	1,987	891
347,497	230,617	20,671	46,934	997,973	2,734	490	190	128	1,393	930	1,498
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
529,116	139,236	1,352,500	307,910	2,616,370	7,168	128	201	1,990	577	16	732
250,578	102,409	39,200	66,677	649,916	1,781	82	18	1,811	723	236	443
560,909	1,291,401	1,175,200	57,658	3,186,934	8,731	30	9	238	141	345	1,338
238,431	635,562	1,400	8,009	908,470	2,626	9	77	48	16	40	99
240,308	484,321	24,000	261,893	1,268,807	3,476	2	8	11	86	36	10
90,602	1,132,905	12,502,769	840,393	14,603,158	40,009	2	—	2	1	20	—
1,100	—	16,100	3,628	21,606	59	—	—	—	—	—	—
614	—	400	107	4,093	11	—	—	—	—	—	—
557,344	124,725	550,200	304,607	2,151,256	5,894	461	4,292	329	3,754	3,007	60
251,819	64,806	13,210	45,999	791,465	2,168	379	177	332	160	50	—
40,987	141,586	615,200	90,314	898,349	2,461	6	—	75	149	62	273
1,133,050	5,012,010	9,600	103,205	6,350,294	17,165	—	—	25	24	10	—
1,804,153	4,481,501	3,718,000	226,101	10,835,745	29,687	606	723	2,742	2234	1,787	2,091
1,169,727	633,179	776,220	360,192	3,665,899	10,044	500	1,469	4,252	3,083	1,752	4,279
405,011	2,190,679	455,700	405,574	3,471,976	9,512	—	—	—	—	—	—
327,322	779,727	6,223,768	49,205	7,430,648	20,374	—	—	—	—	—	—
67,424	96,215	378,900	24,177	600,968	1,646	80	4	137	286	6	315
32,234	35,420	2,400	7,275	101,578	278	18	9	124	372	43	—
40,250	14,200	28,000	4,889	107,039	1,163	2	—	67	80	—	45
17,690	3,800	13,900	8,379	56,349	613	10	66	27	67	—	—
1,110,197	1,337,734	1,980,021	420,389	5,306,794	14,539	3,205	1,204	70	1,704	2,823	1,222
1,490,676	1,567,126	33,850	147,811	3,988,715	10,928	3,864	236	684	3,376	71,509	11,900
375,202	1,146,543	920,700	69,713	2,615,931	7,167	44	93	340	71	328	241
1,092,154	1,742,698	176,750	772,827	4,021,747	11,018	60	3	6	11	26	66
40,252	199,900	4,742,200	200	4,952,402	13,568	—	—	—	—	—	—
288,883	3,265,374	—	—	3,557,259	9,746	—	—	—	—	—	—
92,882	3,564,823	1,477,700	—	5,080,258	13,754	—	—	—	—	—	—
246,666	1,471,644	6,600	1,467	1,729,179	4,737	—	—	—	—	—	—
1,640,894	2,231,660	2,711,450	734,062	8,227,466	22,541	264	3,562	814	20,576	16,935	344
160,975	85,112	49,400	933,962	1,823,506	4,996	137	3,226	188	5,771	6,589	41

In Summa.	Zusammen Abgehende Zahlungsp.				Zugekommene Aufgenommene		Gesammt-Einnahme.				Verausgabt wurden			
	Gewerbtreib. und Zimmer.	Eisenbahnfahrzeugsp.	Fuhrleute.	Sonstige Zahlungsp.	Staats-Zuschüsse.	Privat-Zuschüsse.	aus dem Personen-Gepäck- u. Verkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Einnahmen.	In Summa.	an Gehalt.	an Lohn.	in Summa.	in Prozenten der Einnahme.
	Stück.						Thaler.				Thaler.			
8	—	1	—	67	1	348	4,232	9,742	439	14,413	2,894	2,233	5,127	35,57
20	—	2	—	1	1	440								
4,366	—	—	—	1	—	672	6,376	8,887	140	15,403	2,108	480	2,588	16,80
1,601	—	—	—	—	—	438								
23	—	7	2	6	—	333	9,427	8,450	257	18,134	2,021	1,061	3,082	16,99
211	—	11	—	1	—	401								
—	—	—	—	—	—	—	1,291	—	—	1,291	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—								
288	—	—	—	—	—	524	3,741	15,012	337	19,090	2,793	871	3,664	19,19
50	—	1	—	—	—	696								
62	—	6	—	3	—	971	3,934	13,233	228	19,395	2,797	1,184	3,981	20,53
264	—	4	—	1	8	896								
5,766	—	126	9	60	—	7,165	167,252	284,236	1,304	452,922	11,801	9,844	21,645	4,77
4,581	7	347	7	49	94	6,724								
—	—	—	—	—	—	—	1,645	—	—	1,645	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—								
3,644	—	124	2	17	—	2,021	65,446	167,398	1,156	234,000	13,403	8,382	21,785	9,30
3,872	—	36	10	33	12	1,784								
2,101	—	1	—	3	—	1,379	11,942	144,720	946	157,258	5,836	2,761	8,597	5,46
289	—	2	—	2	8	1,457								
253	—	37	1	—	—	2,168	10,148	208,016	467	218,631	8,343	2,165	10,508	4,80
25	—	3	—	1	—	1,542								
—	—	—	—	—	—	31	1,735	1,010	49	2,795	1,032	224	1,256	46,17
—	—	—	—	—	—	83								
13,980	—	13	2	33	—	1,410	153,009	175,691	1,845	330,545	17,013	20,904	38,467	11,63
1,098	—	1,669	36	82	2	1,729								
565	—	5	—	—	—	1,376	5,349	50,775	365	56,489	4,283	969	5,252	9,29
59	—	2	—	2	—	649								
10,183	—	80	3	20	—	8,562	155,745	458,172	2,825	616,743	31,051	30,846	60,897	10,61
15,335	—	120	9	22	39	8,662								
—	—	2	—	7	—	—	—	219,824	54	219,878	10,656	2,755	13,411	6,09
—	—	10	—	—	—	—								
728	—	7	—	1	—	454	12,471	27,138	420	40,029	2,442	887	3,329	8,31
566	—	25	3	—	—	206								
194	—	5	—	—	—	244	2,030	9,528	59	12,517	1,097	905	2,002	19,99
172	—	8	—	—	2	305								
10,438	—	81	—	5	—	6,491	199,637	328,924	3,644	532,205	28,099	24,530	52,629	9,88
91,569	2	418	27	24	15	4,745								
1,117	—	34	—	2	—	1,050	25,504	188,204	694	214,402	24,961	19,471	44,432	20,72
172	—	35	6	39	—	858								
—	—	—	—	—	—	—	—	129,546	—	129,546	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—								
—	—	9	—	—	—	—	—	240,441	—	240,441	859	308	1,167	0,48
—	—	9	—	3	—	—								
42,495	—	69	3	29	—	12,987					8,20,852	15,281	36,136	
15,902	—	109	2	52	188	13,234	246,246	467,026	4,495	717,767	D.20,719	10,290	31,009	9,21

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Stations-Beamten: Bahnhofs-Vorsteher	Bahnhofs-Aufseher	Bahnhofs-Assistenten	Bahnhofs-Einnehmer	Gepäck-Expedienten	Güter-Expedienten und Assistenten	Kassen- u. Wagemeister	Güterschaffner	Telegraphisten	Magazin-Verwalter	Portiers u. Perronwärter	Weichensteller	Nachtwächter	Gepäckträger: Beeidete	Gepäckträger: Unbeeidete	Anzahl der durchschnittlich täglich beschäftigten Güterbodener, Bahnhofs- u. Arbeiter	Zahl der Tag-Züge	Zahl der Nacht-Züge	Locomotiven: Im Summa	Locomotiven: Durchschnittlich täglich	Ankommende / Abgehende Personenwagenachsen: Im Summa	Personenwagenachsen: Durchschnittlich täglich	Güterwagenachsen: Im Summa	Güterwagenachsen: Durchschnittlich täglich	In Reserve: Im Feuer stehende Locomotiven	Locomotiven in kalter Reserve	Personenwagen	Güter- u. Gepäckwagen	Bemerkungen
1 com.	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	8	1	—	—	4	12	9	9,076 9,076	28,[illegible] 28,[illegible]	3,044 3,044	8,[illegible] 8,[illegible]	8,451 8,452	23,[illegible] 23,[illegible]	2	—	1	—	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	—	—	2	12	3	— —	— —	— —	— —	3,133 3,133	8,[illegible] 8,[illegible]	—	—	—	—	
1 com.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	7	1	—	—	3	9	11	— —	— —	— —	— —	8,047 8,083	22,[illegible] 22,[illegible]	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	11	— —	— —	— —	— —	7,804 7,806	21,[illegible] 21,[illegible]	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	2	1	—	—	4	5	3	1,460 1,460	4,[illegible] 4,[illegible]	9,962 9,962	27,[illegible] 27,[illegible]	9,142 9,146	25,[illegible] 25,[illegible]	—	—	2	—	
½	—	4½	1	—	13	13	—	3	1	3½	11	3½	7	—	28	30	16	10,744 10,744	32,[illegible] 32,[illegible]	41,726 —	144,[illegible] —	102,224 —	444,[illegible] —	7	3	30	40	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	2	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	—	—	—	
1	—	2	1	1	3	7	1	2	1	1	9	1	2	—	32	13	9	7,875 7,875	23,[illegible] 23,[illegible]	6,803 6,803	18,[illegible] 18,[illegible]	71,776 71,794	196,[illegible] 196,[illegible]	2	—	1	1	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	11	12,101 12,101	37,[illegible] 37,[illegible]	2,255 2,555	7,[illegible] 7,[illegible]	45,145 45,139	123,[illegible] 123,[illegible]	1	—	—	—	
1	—	3	1	—	4	3	—	—	—	3	13	1	—	—	2	28	18	— —	— —	300 300	0,[illegible] 0,[illegible]	204,684 204,684	560,[illegible] 560,[illegible]	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	7	3	— —	— —	— —	— —	248 248	0,[illegible] 0,[illegible]	—	—	—	—	
1	—	3	1	1	5	24	—	1	—	2	13	1	4	—	100	27	21	8,605 8,605	25,[illegible] 25,[illegible]	83,496 83,496	228,[illegible] 228,[illegible]	88,945 88,945	243,[illegible] 243,[illegible]	5	3	21	4	
1	—	2	—	—	1	1	—	—	—	1	4	—	—	—	5	18	13	— —	— —	— —	— —	75,119 75,125	205,[illegible] 205,[illegible]	—	—	—	—	
1	—	6	3	3	27	22	—	7	1	4	37	3	3	—	67	38	22	17,081 17,681	53,[illegible] 13,[illegible]	85,117 85,224	233,[illegible] 233,[illegible]	145,551 145,590	398,[illegible] 398,[illegible]	11	6	2	2	
1	—	4	—	—	3	4	—	1	—	2	20	2	—	—	23	18	10	— —	— —	— —	— —	205,607 205,543	563,[illegible] 563,[illegible]	—	—	—	—	
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—		4	13	7	— —	— —	— —	— —	9,087 9,066	24,[illegible] 24,[illegible]	—	—	—	—	
1	—	1	1	—	2	1	—	1	—	—	3	1	2	—	4	11	5	769 769	9,[illegible] 9,[illegible]	5,378 5,376	14,[illegible] 14,[illegible]	4,661 4,639	12,[illegible] 12,[illegible]	—	—	—	2	
1	—	6	2	1	9	28	—	4	—	4	24	1	5	—	113	42	32	21,592 21,592	64,[illegible] 64,[illegible]	65,755 65,752	180,[illegible] 180,[illegible]	268,944 268,695	736,[illegible] 736,[illegible]	10	4	22	2	
1	—	6	1	1	12	12	2	1	—	1	34	4	—	—	14	27	18			48,630 48,630	133,[illegible] 133,[illegible]	175,781 175,781	481,[illegible] 481,[illegible]	—	—	10	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	5,424 5,424	22,[illegible] 22,[illegible]	— —	— —	— —	— —	10	3	—	—	
—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	2			— —	— —	— —	— —	—	—	—	—	
1 1	— —	3 2	— 3	— 2	5 2	17 3	— —	— 9	— —	2 4	14 11	3 1	— 8	— —	57 25	22 26	10 28	26,077 26,077	77,[illegible] 77,[illegible]	St. — D. 24,726 St. — D. 24,526	— 67,[illegible] — 67,[illegible]	127,543 24,270 127,543 24,270	349,[illegible] 66,[illegible] 349,[illegible] 66,[illegible]	7	3	D. 31	3	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Zukommende / Abgehende Personen. gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen rc. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Militair auf Requisitions-Scheine.	Summa.
Erkelenz	—	—	—	76	2,265	16,338	20,723	138	4,324	34,694	860	80,038
	—	—	—	68	2,066	14,460	22,613	92	4,242	37,908	1,286	82,795
Erkrath	2	116	2	120	983	7,806	4,478	634	4,730	16,666	187	35,304
	—	55	9	130	1,184	8,888	4,258	68	5,048	32,442	232	43,914
Eschweiler	—	—	—	20	361	2,941	4,466	48	694	6,218	74	14,822
	—	—	—	34	415	3,494	4,641	46	664	5,250	95	14,639
Eschweiler-Aue	—	—	—	11	142	1,193	1,895	18	98	846	—	4,203
	—	—	—	13	126	1,245	2,303	4	172	2,372	—	6,295
Essen	70	278	301	1,092	19,868	84,209	51,394	1,832	57,356	199,622	3,456	419,418
	40	285	329	1,194	21,131	79,216	61,846	2,296	49,286	147,152	2,418	365,193
Ewersberg	—	—	—	—	180	2,129	2,368	2	142	664	—	5,485
	—	—	—	3	178	1,892	2,682	2	302	970	—	5,929
Finnentrop	—	3	5	32	1,013	9,024	4,810	44	2,126	6,950	460	24,467
	—	—	2	25	1,066	9,231	4,309	24	1,340	9,312	360	25,668
Frohnenberg	6	102	1,206	12	709	6,770	2,387	24	1,602	7,708	170	20,676
	11	226	1,500	15	780	6,919	2,481	36	1,930	9,096	185	23,199
Gelsenkirchen	—	—	—	125	2,002	16,214	28,530	456	4,824	31,132	563	83,877
	—	—	—	139	2,076	14,038	30,928	368	4,884	31,988	620	85,039
Geldenich	—	—	—	18	781	7,164	2,336	10	1,254	3,704	50	15,317
	—	—	—	22	915	6,618	1,216	18	1,208	3,722	29	13,746
Gerresheim	—	—	—	401	3,527	17,826	9,404	1,020	6,038	16,150	645	55,616
	—	—	—	402	2,940	14,554	9,025	1,228	6,690	37,156	680	72,645
Gerlingen	—	—	—	20	260	2,103	12,765	4	336	2,964	15,871	34,343
	—	—	—	18	322	2,986	12,378	—	300	3,464	10,447	29,910
Gevelsberg	—	—	—	58	2,300	14,977	5,457	166	6,348	21,844	252	51,182
	—	—	—	58	2,167	13,407	5,451	72	6,598	37,020	290	65,063
Grafenberg	—	—	—	175	2,257	6,575	7,196	862	3,114	4,604	77	24,660
	—	—	—	257	2,806	6,770	4,505	82	1,156	3,778	95	19,449
Grevenstein	2	70	538	9	333	4,370	7,818	10	768	7,076	305	21,499
	—	33	413	11	389	3,932	9,158	24	1,064	10,878	633	36,535
Grevenbrück	—	—	—	23	902	7,009	2,558	22	1,462	4,564	74	16,614
	—	—	—	17	883	6,809	4,432	2	1,456	7,252	96	18,247
Gunterhausen	93	786	1,781	24	650	4,910	15,000	18	912	3,258	1,037	28,015
	54	1,308	1,339	65	954	4,729	9,281	6	550	3,978	5,594	27,258
Gutzhagen	—	—	—	1	92	1,147	12,464	—	238	2,642	184	16,768
	—	—	—	2	107	1,817	13,218	—	302	3,078	208	18,552
Haan	2	26	170	49	1,092	14,396	7,898	140	2,888	16,032	376	44,369
	2	10	103	44	1,497	13,517	7,376	58	3,580	37,492	244	63,863
Haarlt	—	—	—	71	2,438	7,605	1,243	22	1,708	3,548	—	16,748
	—	—	—	54	2,454	8,315	1,723	20	4,004	5,656	—	22,226
Hagen	372	4,926	9,022	712	21,020	124,754	91,036	1,926	64,102	231,252	5,389	554,893
	288	4,677	9,097	824	22,074	129,465	85,919	2,216	70,650	188,356	5,747	518,303
Hamm	259	1,982	3,362	411	6,256	19,679	14,234	390	7,870	29,606	6,210	90,219
	88	1,543	3,082	273	4,532	17,168	13,583	252	5,352	16,958	3,953	66,734
Hattpe	—	—	—	134	5,761	34,923	13,268	198	9,182	32,812	332	96,610
	—	—	—	136	5,647	36,376	14,566	226	11,172	34,612	775	103,510

Durchschnittlich pro Tag.	Zukommendes / Abgehendes Reisegepäck rc. Reisegepäck. Centner.	Militairgut. Centner.	Do. Summa. Centner.	Durchschnittlich per Tag. Centner.	Equipagen. Stück.	Militair-Fuhrwerke und Gefährte. Stück.	Zugthierliche. Stück.	Militairpferde. Stück.	Pferde. Stück.	Zukommende / Abgehende Eilgut. Centner.	Stückgut. Centner.	Stückgut. Centner.
215,19	2,044,0	—	—	5,60	1	—	—	—	286	3,426	8,664	30,240
226,61	215,10	—	—	5,96	—	—	—	—	196	1,213	7,452	16,428
96,12	320,7	—	—	1,07	—	—	—	—	96	2,402	1,231	19,585
125,91	308,4	—	—	0,81	—	—	—	—	152	5,896	2,616	18,850
161,61	101,4	—	—	1,12	—	—	—	—	29	211	980	2,423
150,11	107,6	—	—	1,11	—	—	—	—	38	64	304	1,289
45,03	2,4	—	—	0,03	—	—	—	—	—	43	129	574
67,11	9,1	—	—	0,13	—	—	—	—	4	34	45	416
1,149,19	12,769,6	—	—	34,89	—	—	—	—	282	28,125	69,307	171,849
1,000,11	11,804,7	—	—	31,01	2	—	—	—	280	14,252	21,450	103,663
15,01	28,0	—	—	0,03	—	—	—	—	39	124	72	1,737
16,11	32,3	—	—	0,08	—	—	—	—	25	65	131	5,902
67,07	705,3	—	—	2,03	—	—	—	—	73	2,556	5,715	53,406
70,01	709,1	—	—	2,08	—	—	—	—	65	1,036	4,308	33,582
57,10	327,6	—	—	0,90	—	—	—	—	50	577	1,097	10,996
63,04	325,0	—	—	0,89	—	—	—	—	66	453	1,162	19,242
220,00	1,902,7	—	—	5,21	—	—	5	—	773	2,766	9,087	26,109
232,06	1,875,1	—	—	5,14	1	—	—	—	866	4,463	4,039	14,194
41,08	102,4	—	—	0,13	—	—	—	—	101	314	553	6,180
37,06	91,3	—	—	0,24	—	—	—	—	44	325	1,171	10,992
132,17	348,0	—	—	0,96	—	—	—	—	243	1,800	2,730	19,766
199,08	310,4	—	—	0,85	—	—	—	—	201	2,944	3,597	58,465
94,08	480,7	—	—	1,49	—	—	—	—	38	870	3,694	11,505
81,04	600,6	—	—	1,72	—	—	—	—	43	572	6,946	13,296
141,01	930,4	—	—	2,51	—	—	—	—	54	3,714	6,909	52,948
178,21	605,4	—	—	1,66	—	—	—	—	50	1,953	1,366	53,422
67,04	66,1	—	—	0,18	—	—	—	—	85	957	954	12,019
58,10	54,8	—	—	0,15	—	—	—	—	94	399	2,234	15,109
58,08	370,0	—	—	1,13	—	—	—	—	42	949	1,203	8,322
72,08	526,3	—	—	0,88	—	—	—	—	72	518	4,267	2,906
45,12	523,1	—	—	1,45	—	—	—	—	63	1,661	4,103	32,773
49,09	479,2	—	—	1,31	—	—	—	—	77	810	4,432	13,183
79,10	1,076,1	—	—	3,02	—	—	—	—	83	821	5,249	10,068
74,07	1,139,9	—	—	3,11	—	—	—	—	165	774	3,731	9,700
45,04	64,1	—	—	0,19	—	—	—	—	40	218	550	7,845
53,04	105,8	—	—	0,29	—	—	—	—	332	196	547	3,602
121,03	282,9	—	—	0,77	—	—	—	—	260	649	1,884	10,180
174,08	496,7	—	—	1,36	—	—	—	—	387	1,412	569	7,348
45,03	193,3	—	—	0,52	—	—	—	—	14	789	3,308	18,056
60,08	219,0	—	—	0,60	1	—	—	—	39	1,404	2,799	43,766
1,020,23	15,900,5	—	—	43,51	1	2	—	—	717	27,993	58,404	370,040
1,422,24	15,448,0	—	—	42,32	2	—	—	—	562	23,583	20,726	322,434
247,12	6,068,0	—	—	16,62	2	—	—	—	165	4,473	21,194	55,287
182,21	4,552,0	—	—	12,46	2	3	—	—	159	5,682	16,017	83,378
364,10	1,990,0	—	—	5,47	—	—	—	—	109	6,025	15,347	81,867
283,03	1,470,0	—	—	4,03	1	—	—	—	51	3,921	4,876	100,276

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Zusammengebrachte Abgehende Vieh.					
Gut in Wagenladungen											
Im Gewichte von 1–9 Ctr. u. darüber excl. Thierd. u. Gasth.	Im Tarifsatze für volle Wagenladungen 10 Ctr. excl. Thierd. u. Gasth.	Stückgüter u. Gasth.	Betriebs-Dienst- und Bruttot.	Im Ganzen.	Durchschnittlich pro Zug.	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Minder. Gtd. jetter Gattung.	Magere Schweine, Schaaf, Ziegen, Kälber.	Fohlen.
Centner.						Stück.					
76,855	22,203	361,900	58,225	503,228	1,043	8	15	179	432	47	7,045
149,564	26,855	2,400	26,144	230,076	630	68	132	385	933	860	628
30,034	97,200	82,450	4,897	198,739	544	4	9	31	10	2	—
41,203	169,500	6,400	4,274	243,439	667	—	—	3	7	90	—
5,011	1,500	2,900	2,980	16,205	176	—	49	61	38	13	35
7,432	5,084	1,900	36,919	42,892	466	—	—	4	2	—	—
3,709	200	1,200	3,640	9,564	104	—	—	—	—	—	—
977	12,000	—	850	14,302	155	—	—	—	—	—	—
970,097	4,184,730	784,150	320,510	6,511,327	17,839	158	120	626	2,229	2,854	771
306,474	210,208	4,409,401	40,489	5,305,307	13,989	47	230	1,646	1,707	1,481	14,138
2,703	9,000	10,900	29,532	54,758	150	—	—	—	—	18	—
14,634	5,800	400	15,790	42,722	117	—	2	—	—	—	—
226,303	454,020	843,097	176,342	1,822,619	4,993	52	52	156	21	107	557
292,064	1,240,739	21,800	30,915	1,644,394	4,505	12	33	20	90	128	—
31,118	9,800	156,800	31,055	241,641	662	—	11	18	—	80	—
45,425	19,600	600	614,504	701,036	1,921	—	1	31	110	10	—
83,145	69,513	218,100	930	401,069	1,122	81	23	1,031	653	194	1,728
148,671	140,500	2,900	1,205	315,072	863	157	88	869	2,092	1,362	198
197,588	420,900	616,100	68,225	1,300,900	3,589	—	—	3	4	1	746
115,097	131,076	800	6,056	265,477	727	—	—	—	—	—	60
105,288	62,297	931,500	526,265	1,049,216	2,875	2	45	47	107	6,911	242
104,192	192,989	1,400	22,087	325,534	892	5	—	17	38	959	—
10,455	14,014	27,700	59,849	128,797	353	137	49	32	102	202	102
94,576	81,146	10,300	8,149	214,984	589	288	296	60	79	458	445
92,649	62,259	31,000	340,925	570,304	1,562	14	52	107	242	270	335
20,882	175,600	2,000	48,484	309,707	892	1	—	—	—	—	10
100,894	541,116	204,900	22,983	883,933	2,421	4	3	121	—	3	169
6,673	41,100	2,800	4,238	73,383	201	—	—	19	—	—	—
20,429	7,703	3,800	11,096	53,330	146	2	2	1	23	5	—
25,807	18,790	200	6,591	59,079	162	—	22	5	2	77	—
94,135	239,350	285,300	39,650	660,972	1,910	20	—	76	21	—	658
897,209	2,663,883	29,000	17,972	3,626,499	9,936	12	2	267	965	71	280
46,913	27,734	10,000	63,163	150,947	411	45	28	57	8	327	—
21,244	80,861	1,400	18,949	136,659	374	119	4	30	334	29	4
10,227	3,000	10,200	21,286	53,991	149	3	20	—	9	72	—
5,299	84,000	1,400	79,827	170,841	476	—	1	1	—	—	10
17,275	10,300	64,000	27,346	131,034	361	1	57	55	52	1	223
21,085	12,800	3,400	8,309	54,913	150	—	50	6	—	6	—
407,374	889,355	1,200,200	18,746	2,729,028	7,478	15	1	54	7	3	199
278,964	297,833	23,000	53,224	700,990	1,921	3	—	1	—	—	—
1,145,199	1,353,069	3,033,200	259,700	6,009,097	16,928	223	1,107	1,076	4,414	1,728	3,852
948,074	244,687	31,600	136,054	1,727,678	4,733	88	793	658	500	436	640
345,657	586,103	669,350	289,459	1,971,523	5,401	160	29	65	74	67	718
633,259	1,039,707	7,000	19,901	1,844,464	5,053	496	3,970	1,472	9,406	60,824	12,260
262,565	1,137,093	1,030,950	202,581	2,791,823	7,649	33	42	237	521	175	131
308,513	139,715	80,400	86,942	724,643	1,983	24	2	6	38	70	15

In Summa.	Ankommende Abgehende Locomotiven und Tender.	Gemischtgehende.	Güterzüge.	Sonstige Zahlzüge.	Angekommene Aufgenommene Staats-Dampfbm.	Privat-Dampfbm.	Gesammt-Einnahme. aus dem Personen-Gepäck- u. Hunde-Verkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Einnahmen.	In Summa.	Verausgabt wurden an Gehalt.	an Löhn.	in Summa.	in Procenten der Einnahme.
Stück.							Thaler.				Thaler.			
7,722	—	7	—	—	—	226	20,859	21,310	936	46,581	3,143	1,237	4,380	9,41
2,806	—	7	—	—	—	206								
51	—	—	—	—	—	420	5,504	7,183	109	12,886	3,036	1,439	5,375	41,71
100	—	2	—	—	—	378								
126	—	3	1	1	—	59	2,051	1,255	44	3,350	1,116	455	1,571	43,94
6	—	—	—	1	—	58								
—	—	—	—	—	—	7	480	362	54	1,316	599	234	833	71,44
—	—	—	—	—	—	38								
6,288	—	186	2	9	—	2,892	100,555	323,774	1,966	426,295	16,911	9,328	26,239	6,15
19,249	—	93	42	16	6	2,672								
13	—	—	—	—	—	48	933	3,091	87	4,611	2,087	549	2,636	57,16
2	—	—	—	—	2	39								
945	—	39	3	1	—	1,115	12,068	97,423	653	110,144	3,775	1,102	4,877	4,43
283	—	5	—	1	11	1,261								
109	—	3	—	—	—	378	5,011	9,024	411	14,446	2,993	1,407	4,342	30,05
192	—	1	—	—	—	489								
3,707	—	5	—	2	—	754	23,349	18,959	889	47,097	3,444	1,228	4,672	9,92
4,676	—	2	—	1	1	628								
754	—	—	—	1	—	247	1,992	60,897	80	62,969	2,467	1,429	3,906	6,20
60	—	—	—	—	—	30								
7,350	—	6	1	1	—	990	6,917	27,714	304	34,935	8,190	1,288	5,429	15,54
1,000	—	2	—	2	—	846								
624	—	27	—	2	—	699	58,349	10,692	151	69,192	6,672	6,481	13,153	18,90
1,626	—	20	—	3	9	182								
1,030	—	1	—	1	—	437	10,538	16,070	107	26,715	3,761	1,119	4,880	18,26
11	—	—	—	—	1	100								
306	—	8	—	—	—	245	2,377	28,380	118	30,775	3,737	836	4,573	14,86
19	—	1	—	—	—	447								
33	—	13	—	—	—	553	4,238	3,077	95	7,410	1,892	630	2,522	34,04
106	—	2	—	3	1	398								
775	—	4	—	2	—	745	6,347	156,865	439	163,651	4,502	1,280	5,872	3,58
1,547	—	—	—	2	—	262								
425	—	30	1	6	—	207	7,253	7,258	52	14,563	—	—	—	—
500	—	5	2	3	1	302								
101	—	—	—	—	—	133	2,412	2,225	66	4,703	2,817	396	3,213	68,33
12	—	—	—	—	1	208								
300	—	—	—	—	—	414	9,275	3,804	167	13,246	4,359	845	5,204	39,28
62	—	—	—	—	2	436								
279	—	1	—	1	—	1,151	3,967	139,242	537	143,746	4,698	1,261	5,959	4,14
4	—	3	—	1	3	1,417								
13,236	—	82	—	10	—	7,244	199,573	312,784	4,761	517,118	30,921	28,709	63,630	12,30
3,11b	1	1,476	6	28	78	11,214								
1,102	—	113	3	9	—	1,704	45,992	98,646	428	145,066	12,364	11,292	23,656	16,31
93,438	2	432	1	4	6	930								
1,139	—	2	—	6	—	1,054	18,744	118,226	261	137,231	6,032	2,200	8,132	6,92
155	2	17	—	11	—	460								

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Stations-Beamten															Anzahl der durchschnittlich täglich Anwesenden, Abgehenden u. Bleibenden.	Zahl der Tag-Dienste.	Zahl der Nacht-Dienste.	Tantièmen	
Bahnhofs-Vorsteher.	Bahnhofs-Kassirer.	Bahnhofs-Kassirer.	Bahnhofs-Einnehmer.	Bahnhofs-Einnehmer.	Depôt-Inspektoren.	Ober-Inspektoren und Kassirer.	Ober- u. Maschinenmeister.	Güter-Expedienten.	Telegraphisten.	Magazin-Verwalter.	Werkführer u. Portiers.	Wärter.	Weichensteller.	Heizer.	Ungeübte.				
														Depôt-Träger.				Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.
1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	5	1	1	—	5	14	9	—	—
1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	4	—	—	—	7	20	13	13,717	41,15
1	—	—	1	—	2	—	—	—	—	1	4	1	—	—	7	9	7	2,112	16,1
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	11	4	—	—
1	—	4	3	3	16	11	5	3	—	2	21	2	1	—	15	31	19	18,464	56,9
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5	1	—	—	1	8	7	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	11	—	—
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	12	1	—	—	3	10	19	10,848	32,6
1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	5	1	1	—	5	12	11	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	10	—	—
1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	2	4	—	—	—	5	18	12	—	—
1	—	1	—	—	3	1	—	1	—	—	4	1	—	—	10	20	15	5,372	16,0
1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	2	6	—	—	—	5	28	15	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7	—	—	—	4	14	7	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	1	—	—	2	10	9	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	10	—	—
½	—	½	—	—	2½	½	—	1	—	½	6	—	—	—	—	19	19	—	—
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	1	7	8	—	—
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—	—	5	35	27	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	10	—	—
1	—	7	1	1	5	27	1	8	—	2	53	—	6	—	122	47	44	29,547	86,0
1½	—	3½	—	—	10	7	—	—	—	1½	14	3	—	—	16	15	11	5,424	16,0
1	—	1	1	—	1	4	—	—	—	2	6	1	1	—	15	33	18	—	—

Zusammende Abgehende				Im Reserve.				Bemerkungen.
Personen-Wagenachsen.		Güter-Wagenachsen.						
Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.	Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.	Im Ganzen Bahnhofe Einbegriffen.	Ausserhalb in toter Reserve.	Werkzeugwagen.	Güter- u. Gepäckwagen.	
1,623	4,44	9,710	26,60	—	—	—	—	
1,623	4,44	9,712	26,60					
134	0,37	3,666	10,04	1	—	—	—	
134	0,37	3,674	10,06					
—	—	730	2,00	1	1	—	—	
—	—	730	2,00					
—	—	283	0,77	—	—	—	—	
—	—	283	0,78					
7,223	20,08	145,070	398,10	3	1	—	—	
7,223	20,08	145,090	398,08					
—	—	1,116	3,06	—	—	—	—	
—	—	1,120	3,07					
—	—	27,490	75,32	—	—	—	—	
—	—	27,534	75,44					
18,152	49,73	30,192	82,73	1	—	—	—	
18,152	49,73	30,192	82,74					
—	—	8,454	23,17	—	—	—	—	
—	—	8,440	23,12					
—	—	15,033	41,20	—	—	—	—	
—	—	15,021	41,16					
—	—	12,309	33,72	—	—	—	—	
—	—	12,317	33,75					
38,184	104,62	204,919	561,42	—	—	2	—	
38,184	104,62	204,938	561,47					
—	—	9,240	25,32	—	—	—	—	
—	—	9,210	25,24					
—	—	61,980	169,81	—	—	—	—	
—	—	62,146	170,26					
—	—	1,397	3,82	—	—	—	—	
—	—	1,397	3,83					
—	—	43,102	118,09	—	—	—	—	
—	—	43,060	117,97					
349	0,96	17,167	47,03	—	—	—	—	
349	0,96	17,139	46,96					
127	0,34	2,567	7,03	—	—	—	—	
127	0,35	2,591	7,10					
—	—	10,633	29,13	—	—	—	—	
—	—	10,631	29,13					
—	—	19,184	52,56	—	—	—	—	
—	—	19,150	54,47					
105,476	288,69	338,367	927,03	11	5	36	1	
105,485	289,02	338,523	936,64					
38,150	104,52	151,712	415,63	4	2	5	1	
38,165	104,56	151,671	415,51					
—	—	32,829	89,94	—	—	—	—	
—	—	32,785	89,81					

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Aufkommende / Abgehende Personen. gegen ermäßigte Personen-Fahrgelder in Courier- u. Schnellzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	gegen tarifmäßige Personen-Fahrgelder in andern Personenzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	gegen ermäßigte Personen-Fahrgelder auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Equipagen ꝛc. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Militairs auf Requisitions-Billets.	Summa.
Hattingen	10 4	1 5	6 13	121 150	3,181 3,286	15,392 16,461	11,731 12,784	220 228	10,944 7,725	27,995 32,184	658 689	80,390 73,680
Herbst	— —	— —	— —	42 18	655 864	2,889 2,304	20,402 24,930	32 20	1,074 1,112	2,578 5,724	— —	27,873 35,022
Hetmarshausen	— —	3 8	13 37	19 16	203 215	1,951 1,905	2,059 2,362	4 12	200 310	2,178 3,074	117 104	6,777 8,043
Hengstei	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Herdecke	— —	— —	3 1	25 77	2,771 2,999	18,808 12,103	5,848 7,264	168 172	7,436 7,394	22,744 30,904	116 151	57,969 65,035
Herzogenrath	— —	— —	— —	64 130	1,503 1,079	10,095 9,926	13,891 13,052	500 196	5,196 5,302	20,208 34,254	162 292	51,619 64,091
Hochdahl	3 2	278 100	5 —	146 136	2,460 2,306	13,340 12,086	6,709 6,197	1,060 290	8,918 7,960	20,414 30,774	384 361	53,740 60,858
Hoch-Neukirchen	— —	— —	— —	9 11	260 345	2,081 1,972	1,065 1,151	22 48	752 720	3,048 3,002	19 18	7,278 7,067
Hörnbach	— —	— —	— —	2 2	88 92	854 964	15,144 15,473	— —	86 52	1,580 1,986	300 278	18,010 18,897
Horste	— 4	7 21	35 44	146 137	7,200 6,437	40,247 38,963	19,665 19,423	160 216	11,183 9,696	38,022 33,520	488 566	116,997 108,997
Hôtel	— —	— —	— —	65 42	779 826	4,994 4,129	2,525 2,001	134 36	1,816 830	5,674 10,534	— —	15,787 18,497
Holzwickede	52 33	484 571	2,072 1,883	46 72	1,000 907	6,443 6,245	8,693 7,856	212 90	1,956 2,936	13,578 12,898	2,989 2,634	37,443 35,925
Holzmindene	— —	3 10	1 20	46 33	1,309 1,245	12,621 12,651	9,225 7,131	72 84	2,734 2,824	14,336 27,930	127 160	40,574 52,078
Homberg	— —	— —	— —	53 26	1,494 1,527	6,624 8,840	5,994 10,078	100 32	2,009 2,564	11,122 14,102	201 528	28,496 38,807
Hämme	33 4	561 82	2,990 738	9 37	299 755	3,755 5,208	6,032 6,942	8 12	479 710	4,492 5,972	275 458	18,930 20,878
Iserlohn	— —	— —	— —	7 4	124 148	1,018 804	653 698	34 4	422 440	2,560 3,118	22 46	4,840 5,207
Jülich	13 6	128 81	67 96	265 209	6,803 5,340	23,145 20,948	3,068 2,417	906 476	23,070 15,998	63,798 45,026	1,210 985	122,505 90,997
Jülich	— —	— —	— —	87 69	873 827	5,288 4,087	2,490 3,162	130 368	2,522 2,232	10,706 7,080	1,060 2,066	21,861 19,881
Kalkofficken	— —	— 1	— —	38 35	960 1,055	3,485 3,029	13,564 12,912	68 40	1,208 1,498	4,904 6,282	8 16	24,255 25,308
Kettwig	— —	— —	— —	206 171	2,988 2,602	15,702 12,363	9,398 11,873	476 444	6,738 6,782	15,894 18,546	214 194	51,516 52,975
Kleinenbroich	— —	— —	— —	47 43	467 559	5,982 6,791	13,322 19,463	14 12	623 706	8,206 16 674	100 198	32,062 44,446
Koblenz	— —	— —	— —	31 47	1,161 1,061	10,767 7,728	31,303 30,771	178 94	3,746 3,976	15,318 25,508	197 183	62,831 69,268
Krautheim	— —	— —	— —	1 1	73 74	988 1,284	500 950	— 4	146 198	1,102 1,674	13 31	2,588 4,191

Durchschnittlich pro Tag.	Aufkommende / Abgehende Reisegepäck ꝛc. Reisegepäck. Centner.	Militairgepäck.	Hunde.	Dienstgepäckstück pro Tag.	Contumgen.	Militair-Fahrzeuge und Gepäckst. Stück.	Zugthiere.	Militairpferde.	Passag.	Aufkommende / Abgehende Eilgut. Centner.	Stückgut bei Normalfrachten, laufl. bei Spezialtarifen. Gutsch.	Stückgut bei ermäßigten Tarifsätzen.
220,01	2,345,0	—	—	6,18	—	—	—	—	120	9,550	19,911	70,137
301,07	2,100,0	—	—	5,71	—	—	—	—	93	11,284	5,278	25,196
76,08	32,0	—	—	0,08	—	—	—	—	4	—	—	—
90,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18,11	164,0	—	—	0,19	—	—	—	—	81	249	695	3,403
23,07	210,0	—	—	0,23	—	—	—	—	56	145	976	6,469
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
158,02	1,107,1	—	—	3,03	—	—	—	—	75	2,446	7,911	40,557
180,01	988,0	—	—	2,71	—	—	—	—	50	747	4,000	33,923
141,11	741,0	—	—	2,03	1	—	—	—	203	1,264	5,171	15,884
177,12	488,0	—	—	1,34	1	—	—	—	326	899	1,267	7,549
147,11	803,0	—	—	2,21	—	—	—	—	230	2,799	7,695	31,845
166,11	689,1	—	—	1,89	—	1	—	—	103	1,330	6,084	23,569
79,08	71,0	—	—	0,19	—	—	—	—	9	171	569	1,294
76,08	54,0	—	—	0,15	—	—	—	—	8	84	1,111	1,120
49,08	93,0	—	—	0,25	—	—	—	—	16	484	621	3,310
54,02	107,1	—	—	0,29	—	—	—	—	27	176	791	3,133
322,07	3,188,0	—	—	8,73	1	—	—	—	310	9,399	23,934	81,622
298,02	2,997,0	—	—	8,21	—	—	—	—	124	2,189	10,305	40,174
43,03	63,0	—	—	0,18	—	—	—	—	43	383	251	1,465
50,08	109,0	—	—	0,30	—	—	—	—	47	176	49	379
102,08	965,0	—	—	2,68	4	—	5	—	111	1,247	4,350	18,310
98,02	1,105,0	—	—	3,01	—	—	2	—	97	1,206	3,042	12,156
111,14	360,1	—	—	0,99	—	—	—	—	72	975	2,526	7,786
142,03	419,0	—	—	1,15	—	—	—	—	103	549	372	3,089
78,07	732,0	—	—	2,03	1	—	—	—	183	2,506	8,047	18,821
104,06	597,1	—	—	1,65	—	—	—	—	136	1,719	11,468	16,256
51,03	570,0	—	—	1,56	—	—	—	—	111	180	482	2,654
57,09	550,1	—	—	1,51	—	—	—	—	169	125	349	2,218
52,02	39,0	—	—	0,04	—	—	—	—	11	91	160	1,005
56,04	16,1	—	—	0,04	—	—	—	—	34	59	113	782
354,1	4,719,0	—	—	12,93	6	—	2	—	92	10,857	34,429	183,923
249,04	4,767,0	—	—	13,06	1	—	—	—	83	9,025	45,784	117,712
237,02	392,0	—	—	4,07	—	—	—	—	34	924	2,050	6,943
215,11	405,1	—	—	4,01	—	—	—	—	29	375	1,145	3,174
66,14	396,1	—	—	1,08	—	—	—	—	34	695	2,176	13,425
69,14	375,01	—	—	1,03	—	—	—	—	177	1,132	2,342	12,397
141,19	918,07	—	—	2,52	—	—	—	—	157	2,906	10,493	27,876
142,01	835,0	—	—	2,28	—	—	—	—	146	1,214	5,269	13,499
87,02	186,0	—	—	0,51	—	—	—	—	93	573	782	3,333
121,07	168,0	—	—	0,46	—	—	—	—	93	234	1,817	1,982
171,05	305,0	—	—	0,84	—	—	—	—	125	469	1,791	5,784
189,07	111,0	—	—	0,31	—	—	—	—	123	110	599	918
31,04	12,0	—	—	0,03	—	—	—	—	11	48	95	552
45,05	8,0	—	—	0,02	—	—	—	—	20	29	37	1,213

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Im Ganzen	Gut in Wagenladungen: Im Ganzen	Gut in Wagenladungen: Eilgut u. Equip.	Gut in Wagenladungen: Betriebs-Dienst und Bauzug	Im Ganzen	Durchschnittlich pro Tag	Ankommende Abgehende Vieh: Pferde	Rinder	Kälber	Schweine	Ziegen	Hunde
Centner.						Stück.					
384,832	3,556,734	2,000,600	157,864	6,199,688	16,985	2	35	432	712	397	1,097
504,309	1,059,462	1,587,000	76,324	3,269,552	8,957	2	—	18	69	22	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43,488	5,600	1,000	619	52,964	145	—	2	1	17	—	—
42,169	48,400	200	829	99,158	272	—	—	5	20	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54,876	73,924	256,300	373,636	809,650	2,218	1	41	691	541	363	396
86,303	649,900	7,800	53,825	837,099	2,293	1	83	73	84	369	19
61,318	125,600	106,600	54,556	367,290	1,007	17	—	70	56	456	133
96,978	1,061,094	119,400	125,970	1,412,527	3,870	—	—	5	—	1	—
424,563	1,158,600	1,023,850	153,443	3,682,572	10,089	1	19	169	172	—	112
278,843	1,162,800	5,200	11,798	1,489,623	4,081	—	1	10	—	26	—
4,868	1,200	34,200	5,100	44,352	122	—	—	3	27	—	—
1,900	1,320	—	1,699	7,240	20	—	—	27	27	—	—
1,220	400	1,800	23,378	28,242	77	—	1	12	27	24	316
24,044	2,770	2,200	8,633	41,747	114	—	—	2	—	3	—
403,514	2,876,707	2,368,400	82,408	6,436,334	17,634	96	19	170	475	172	573
759,342	1,161,475	1,401,350	328,642	3,703,477	10,147	10	—	—	4	—	—
9,807	53,400	4,200	1,738	71,344	195	—	* 28	4	—	—	28
2,303	63,500	700	110	67,217	184	—	—	—	—	—	—
54,044	2,400	15,000	13,069	108,429	297	47	1	40	72	1	—
45,520	20,882	—	7,561	90,367	248	48	—	8	3	60	—
94,255	81,700	4,600	173,100	354,942	1,000	—	3	28	4	15	23
31,748	29,700	5,354,375	397,634	5,817,407	15,938	—	—	2	5	115	1
143,404	67,909	394,100	102,495	727,382	2,020	25	3	502	65	13	333
117,697	71,200	94,650	423,312	706,292	2,017	18	1	329	526	85	55
2,536	—	200	37,944	63,996	175	2	—	3	—	23	—
117,441	42,035	—	4,460	166,628	457	16	5	83	94	570	274
2,186	—	6,000	994	11,036	193	—	—	4	2	—	80
2,849	1,200	—	—	5,003	54	—	—	1	—	—	—
206,575	125,054	691,200	81,344	1,203,081	3,543	109	139	480	189	89	618
62,799	155,100	600	6,738	397,751	1,090	6	2	25	67	372	22
18,519	4,000	26,800	12,803	112,039	1,218	3	9	49	139	—	—
17,775	2,400	600	4,567	30,037	326	1	—	7	11	19	—
30,351	5,200	55,000	5,879	107,727	295	—	—	2	1	1	90
35,899	36,700	600	858	89,988	247	—	9	6	22	2	—
60,899	58,294	28,400	38,066	236,924	649	13	—	524	227	20	76
13,633	164,200	—	78,239	276,494	758	1	—	327	24	19	—
29,782	17,024	110,400	10,065	181,979	499	—	12	412	491	130	629
2,306	14,200	6,000	2,451	28,990	79	1	4	178	34	11	28
69,802	304,328	7,000	11,215	127,693	348	3	4	119	21	18,928	348
8,450	10,000	8,716,230	4,542	8,740,849	23,988	3	8	2	17	21,994	—
909	200	4,000	18	5,832	63	—	—	—	—	—	—
519	200	—	15	2,013	22	—	—	—	—	—	—

Im Ganzen	Unkommende Abgehende Personen: Locomotiv- und Zugführer	Schaffner	Heizer	Sonstige Bedienstete	Angekommene Aufgenommene Personen: Einzel-Passagiere	Billet-Passagiere	Gesammt-Einnahme: aus dem Personen-Gepäck- u. Hundeverkehr	aus dem Güter-Verkehr	Extra-Einnahmen	Im Ganzen	Verausgabt wurden: an Gehalt	an Lohn	in Summa	in Prozenten der Einnahme
	Stück.						Thaler.				Thaler.			
2,675	—	4	4	7	—	902								
124	—	6	1	3	—	433	19,649	269,567	670	289,886	5,484	4,086	9,570	3,30
—	—	—	—	—	—	—								
—	—	—	—	—	—	—	1,474	—	—	1,474	—	—	—	—
19	—	1	—	—	—	352								
25	—	—	—	—	—	394	1,994	3,089	95	5,178	880	321	1,201	23,18
—	—	—	—	—	—	—								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,765	—	4,765	—
2,006	—	—	4	2	—	438								
629	—	—	—	—	—	198	9,873	31,308	100	41,281	4,948	1,992	6,940	16,81
232	—	5	1	2	—	963								
6	—	4	—	—	—	730	13,549	19,166	638	33,153	4,830	2,827	7,657	23,09
453	—	1	—	4	—	848								
37	—	6	—	—	—	905	10,465	116,163	496	127,126	7,479	2,907	10,386	8,16
30	—	—	—	—	—	23								
54	—	1	—	—	—	17	1,166	2,111	68	3,345	563	186	749	22,39
380	—	2	—	—	—	166								
5	—	1	—	—	1	217	4,958	1,189	82	6,230	2,081	375	2,456	39,41
1,505	1	43	3	48	—	1,600								
14	—	22	3	27	5	1,570	19,617	267,775	165	287,557	9,121	2,347	11,468	3,98
65	—	—	—	—	—	155								
—	—	—	—	—	—	345	2,984	1,718	242	4,944	1,977	252	2,229	45,08
161	—	14	—	—	—	1,716								
119	—	6	1	1	27	1,397	8,389	8,005	292	16,686	2,891	1,782	4,673	28,00
73	—	5	—	—	—	805								
123	—	4	—	—	4	609	8,130	162,639	1,073	171,823	15,032	17,966	32,998	19,20
1,031	—	5	—	2	—	1,518								
1,014	—	46	—	—	9	1,876	10,396	25,348	591	36,205	6,683	5,852	12,535	34,61
33	—	1	—	—	—	189								
1,042	—	1	—	2	—	284	4,046	2,492	127	6,665	3,719	2,362	6,081	91,21
86	—	—	—	—	—	64								
1	—	—	—	—	—	111	721	432	52	1,205	463	214	677	56,18
1,624	—	25	1	5	—	1,786								
494	—	27	—	—	4	1,493	29,625	88,259	1,196	129,080	5,200	3,750	8,950	6,93
200	—	10	—	—	—	369								
38	—	1	—	—	—	220	4,418	4,917	150	9,485	1,674	923	2,597	27,37
94	—	2	—	—	—	509								
39	—	—	—	—	1	509	3,594	6,600	232	10,426	2,924	2,981	5,905	56,63
876	—	5	—	—	—	454								
371	—	10	1	2	—	355	10,562	12,323	225	23,110	5,561	2,019	7,580	32,78
2,134	—	—	—	—	—	313								
251	—	—	—	—	2	215	5,030	5,835	414	11,279	2,010	638	2,648	23,47
19,422	—	4	—	—	—	907								
22,014	—	2	—	—	1	552	7,547	46,353	264	54,164	5,644	1,759	7,403	13,66
—	—	—	—	—	—	25								
—	—	—	—	—	—	33	494	216	30	740	333	119	452	61,08

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Stations-Bremser: Bahnhofs-Vorsteher.	Bahnhofs-Aufseher.	Bahnhofs-Assistenten.	Bahnhofs-Einnehmer.	Bahnhofs-Expedienten.	Bahnhofs-Expeditionen von Assistenten.	Bahnhofs-Expeditionen von Einnehmern.	Güter-Abfertigungen.	Güter-Expedienten.	Güter-Magazine.	Wagen- u. Bremshäuser.	Weichensteller.	Weichenwärter.	Bahnhofs-Inspektoren.	Bahnhofs-Inspektoren.	Anzahl der verschiedenartigen täglichen Zug-Abgänge.	Zahl der Zug-Abgänge.	Zahl der Rangir-Abgänge.	Locomotiven: Im Ganzen.	Locomotiven: Durchschnittlich täglich.	Ankommende Abgehende Personenwagen: Im Ganzen.	Ankommende Abgehende Personenwagen: Durchschnittlich täglich.	Ankommende Abgehende Güterwagen: Im Ganzen.	Ankommende Abgehende Güterwagen: Durchschnittlich täglich.	Im Retour: Im Ganzen Locomotiven.	Im Retour: Locomotiven in toter Retour.	Im Retour: Reisewagen.	Im Retour: Güter- u. Bremswagen.	Bemerkungen.
1	—	2	1	—	1	2	—	1	—	1	—	1	—	—	13	18	10	5,633 5,633	17/0 17/0	29,515 29,517	80/08 80/07	87,212 87,318	238/04 239/01	2	1	6	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	1	5	3	—	—	1 1	— —	1,474 1,470	4/08 4/01	—	—	—	—	
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	10	1	—	—	3	27	18	—	—	— —	— —	35,508 35,364	97/01 97/11	—	—	—	—	
1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	2	10	—	—	—	13	41	28	—	—	— —	— —	103,973 103,999	284/09 284/11	—	—	—	—	
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	8	1	—	—	14	17	10	12,465 12,465	37/0 37/0	225 225	0/62 0/62	31,681 31,825	87/09 87/19	4	1	—	—	
1	—	1	—	—	1	2	—	2	—	1	10	—	—	—	19	22	14	13,717 13,717	41/2 41/2	— —	— —	45,702 45,724	125/01 125/01	1	1	—	—	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	3	9	7	—	—	— —	— —	780 774	2/01 2/12	—	—	—	—	
1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	2	13	7	—	—	— —	— —	1,458 1,456	3/01 3/01	—	—	—	—	
1	—	1	2	1	6	4	—	1	—	2	14	1	—	—	7	24	20	—	—	— —	— —	83,713 83,713	229/01 229/11	—	—	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	2	13	4	—	—	— —	— —	2,442 2,420	6/08 6/02	—	—	—	—	
1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	1	—	—	2	14	9	—	—	— —	— —	2,949 2,949	8/08 8/08	—	—	1	—	
1	—	6	—	—	5	6	—	5	—	1	28	3	—	—	28	49	29	26,967 26,967	83/0 83/0	5,674 5,674	15/03 15/13	430,413 430,278	1,179/01 1,178/03	8	2	—	5	
1	—	2	—	—	1	3	—	1	—	1	10	1	—	—	27	13	7	5,663 5,663	16/1 16/1	32,738 32,738	89/08 89/07	130,640 130,677	357/01 358/02	3	1	3	1	
1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	4	1	—	—	7	20	14	10,744 10,744	33/0 33/0	9,941 9,941	27/01 27/01	23,649 23,655	64/19 64/20	2	1	—	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	3	8	6	—	—	— —	— —	293 290	0/19 0/11	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	5	—	—	22,695 22,695	62/01 62/18	30,503 30,527	83/17 83/21	—	—	3	—	
1	—	1	1	—	1	—	—	—	—	1	6	1	1	—	17	24	10	2,840 2,840	24/0 24/0	5,362 5,362	14/09 14/09	9,624 9,498	26/09 26/01	1	1	3	—	
1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	3	1	—	—	13	11	3	—	—	— —	— —	12,210 12,308	33/05 33/11	—	—	—	—	
1	—	—	1	—	1	1	—	—	—	1	6	—	—	—	10	16	5	7,406 7,406	22/0 22/0	— —	— —	12,824 12,880	35/11 35/24	1	1	—	—	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	3	12	13	—	—	— —	— —	2,915 2,897	7/09 7/01	—	—	—	—	
1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	—	6	1	—	—	13	18	14	—	—	316 316	0/87 0/87	112,025 112,038	306/01 306/06	—	—	2	—	
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	9	5	—	—	— —	— —	100 100	0/17 0/17	—	—	—	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Ankommende / Abgehende Personen. gegen entrichtet Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militair auf Requisitions-Scheine.	Summa.
Kupferdreh	—	—	—	55	2,225	20,709	17,710	190	8,902	34,618	302	84,711
Laar	—	—	—	25	2,410	20,392	15,096	162	10,798	64,388	307	113,628
Langenberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Langendreer	—	4	—	136	2,834	16,148	15,860	252	9,971	37,718	284	83,307
Langschede	1	5	4	111	2,999	16,182	16,346	430	12,057	38,344	287	86,666
Lethmathe	—	—	17	149	4,903	30,200	25,447	502	14,768	45,980	640	128,089
Lüdenscheid	—	3	18	100	4,569	32,875	22,257	452	24,216	83,668	780	168,938
Lüttringhausen	7	35	404	26	507	3,644	1,835	22	623	3,634	6	10,740
Mengede	1	34	187	13	658	4,747	1,990	18	872	4,096	5	12,621
Menden	—	—	—	37	1,220	12,577	10,175	593	6,044	21,378	13	52,019
Meschede	—	—	—	41	1,281	13,144	12,474	56	3,046	26,758	66	56,866
Mülheim a/Rhein	25	145	34	491	8,460	46,654	17,225	982	22,778	47,173	1,145	145,122
Mülheim a/Ruhr	27	115	59	426	8,701	47,426	14,969	1,270	26,612	68,943	1,291	169,839
Neumühle	—	11	8	184	3,145	20,901	5,420	520	14,608	43,386	274	88,457
Neuwied	—	8	9	194	4,341	23,087	5,756	386	12,976	53,918	402	101,076
Nievenheim	—	—	—	4	103	1,350	3,264	—	162	1,716	138	6,737
Nievenheim	—	—	—	3	112	1,317	4,296	4	308	3,082	173	9,095
Nimburg	—	11	11	82	2,391	15,672	6,632	230	10,070	27,186	289	62,634
Nimburg	—	9	5	75	2,741	15,064	7,208	152	8,388	29,106	156	62,904
Nindern	—	—	—	100	1,649	10,698	14,253	154	3,366	19,768	1,087	51,005
Nittringhausen	—	—	—	88	1,658	9,980	16,030	78	3,062	23,574	801	55,291
Nittringhausen	—	—	—	62	1,703	11,382	4,415	174	4,072	15,150	191	37,214
Nittringhausen	—	—	—	44	1,685	10,515	4,616	120	4,854	29,540	216	51,590
Nordberg	54	414	1,514	94	942	5,842	9,804	154	1,636	10,956	678	32,448
Nordberg	75	537	2,200	73	864	4,665	11,597	82	1,580	7,767	650	30,090
Norden	—	—	—	41	2,421	22,418	12,288	92	6,870	23,124	300	67,654
Norden	—	—	—	62	2,220	17,653	11,730	160	10,334	65,114	370	107,643
Nellangen	6	734	817	14	559	4,494	25,394	16	1,072	9,676	471	43,256
Nellangen	5	354	471	22	628	4,889	26,825	50	1,678	9,966	517	45,402
Nemden	10	319	1,280	34	1,155	6,961	865	42	2,342	8,830	150	23,988
Nemden	11	325	1,244	28	1,214	6,733	715	48	2,322	10,552	166	23,358
Nerscheid	32	407	2,812	60	1,240	6,780	6,444	82	2,672	14,818	1,007	36,144
Nerscheid	40	599	3,545	42	1,149	6,855	6,630	94	2,172	12,124	1,116	34,366
Nessinghausen	—	—	—	3	57	1,143	2,054	4	106	314	—	4,281
Nessinghausen	—	—	—	—	55	991	2,674	—	50	1,168	—	4,938
Nitzper	—	—	—	82	2,835	16,114	5,115	138	6,494	26,592	188	57,548
Nitzper	—	—	—	77	2,834	14,567	4,297	194	8,852	47,446	196	78,463
Nünchhof	—	2	—	3	215	3,910	6,111	8	642	4,816	212	15,919
Nünchhof	—	—	—	11	267	2,742	12,145	4	568	5,496	258	21,491
Nülheim a./Rhein	26	941	332	396	7,916	44,675	16,177	856	19,916	119,476	1,076	212,387
Nülheim a./Rhein	2	43	22	256	6,948	54,057	17,430	674	15,015	40,860	1,966	137,273
Nülheim a/b. Ruhr	27	238	170	616	13,742	58,175	29,033	952	27,994	93,702	2,315	220,684
Nülheim a/b. Ruhr	21	161	150	520	13,397	51,258	30,058	778	25,140	99,496	2,509	222,488
Nülheim-Heißen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nülheim-Heißen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Durchschnittl. pro Tag.	Ankommende / Abgehende Reisegepäck ꝛc. Reisegepäck. Centner.	Militairgut. Centner.	In Summa. Centner.	Durchschnittlich pro Zug.	Equipagen. Stück.	Militair-Fuhrwerke und Handkarren. Stück.	Expreßgüter. Stück.	Militairpferde. Stück.	Hunde. Stück.	Abgehende / Abgehende Eilgut. Centner.	Stückgut der Normalfrachtsätze incl. der Spezialtarife. Centner.	Stückgut der ermäßigten Tarifsätze. Centner.
232,00	817,0	—	—	3,51	—	—	—	—	110	4,264	6,812	34,675
311,01	656,1	—	—	1,10	—	—	—	—	162	1,066	2,349	16,798
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	114	352
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	56
227,00	2,226,0	—	—	6,14	—	—	3	—	110	10,661	7,483	45,251
237,01	1,894,0	—	—	5,01	—	—	—	—	81	11,033	2,485	12,767
302,02	1,492,0	—	—	4,01	—	—	—	—	181	6,916	11,336	63,058
462,01	1,161,0	—	—	3,01	—	—	—	—	120	890	1,907	24,598
23,12	168,0	—	—	0,18	—	—	—	—	40	293	937	4,159
34,01	255,1	—	—	0,19	—	—	—	—	45	257	464	5,119
142,02	594,0	—	—	1,02	—	—	—	—	415	2,716	3,039	37,527
155,01	515,0	—	—	1,01	—	—	—	—	405	1,672	2,780	13,450
397,03	4,114,7	—	—	11,07	2	—	1	—	365	10,738	63,528	176,107
465,01	4,200,0	—	—	11,01	1	—	4	—	223	11,216	35,152	68,679
242,01	1,967,0	—	—	4,02	—	—	—	—	63	2,282	4,747	37,553
276,02	1,490,0	—	—	4,00	—	—	—	—	91	1,971	5,273	60,808
18,02	73,0	—	—	0,03	—	—	—	—	21	335	663	3,185
24,02	104,0	—	—	0,11	—	—	—	—	50	147	1,273	2,692
171,00	1,355,0	—	—	3,01	—	—	—	—	78	3,295	9,069	61,462
172,02	1,287,0	—	—	3,10	—	—	—	—	74	2,516	10,307	88,324
130,14	1,150,0	—	—	3,01	—	—	25	—	605	2,136	13,088	40,140
151,00	1,322,0	—	—	3,00	—	—	—	—	253	1,681	15,317	23,455
101,08	865,0	—	—	2,03	—	—	—	—	146	1,000	2,344	19,988
141,01	1,076,0	—	—	2,00	—	—	—	—	199	1,655	1,743	14,292
97,15	1,031,0	—	—	3,10	—	—	—	—	49	1,038	5,842	21,105
90,09	1,149,0	—	—	3,01	1	—	—	—	63	524	4,743	18,222
185,02	759,0	—	—	2,03	—	—	—	—	69	4,354	5,499	34,270
294,00	549,0	—	—	1,01	—	—	—	—	71	993	4,017	6,506
118,02	797,0	—	—	2,00	—	—	—	—	192	1,434	9,095	19,317
124,00	886,0	—	—	2,03	—	—	—	—	101	1,019	7,719	8,789
60,10	875,0	—	—	2,10	—	—	—	—	58	1,626	6,711	22,832
63,00	1,007,0	—	—	2,06	—	—	—	—	39	1,949	4,259	25,227
99,01	1,209,0	—	—	3,01	—	—	—	—	164	1,393	6,832	21,449
94,03	1,391,0	—	—	3,01	—	—	—	—	101	813	4,515	16,564
12,07	46,0	—	—	0,13	—	—	—	—	10	98	375	2,104
14,00	31,0	—	—	0,08	—	—	—	—	32	95	183	793
157,00	748,0	—	—	2,03	1	—	—	—	47	2,025	4,659	54,675
214,07	572,0	—	—	1,07	—	—	—	—	92	2,154	1,062	63,771
43,11	75,0	—	—	0,13	—	—	—	—	32	272	416	4,293
58,00	80,0	—	—	0,04	—	—	—	—	122	81	901	883
581,03	1,520,0	—	—	4,01	—	—	1	—	465	6,252	10,877	18,327
370,01	1,897,0	—	—	5,00	2	—	—	—	190	11,300	20,115	122,201
604,03	5,913,7	—	—	16,01	1	—	—	—	183	10,909	34,097	125,419
609,04	5,492,0	—	—	15,03	—	—	—	—	188	8,760	26,422	89,974
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200	280	702
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	201	26,163	41,303

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Ankommende Abgehende Güter.					
Gut in Wagenladungen			Betriebs-Dienst- und Baugut.	In Summa.	Durchschnittlich per Tag.	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Rinder, Kälber, kein Zugvieh.	Wagen Schweine, Schaafe, Ziegen, Kälber.	Verkehrt.
In Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber excl. Ctr. inf. u. Gesäll.	zu Tarifsätzen für volle Eisenbahnwagen à 200 Ctr. excl. Ctr. u. Gesäll.	Einzelsätzen u. Gesäll.				Centner.			Stück.		
157,097	257,384	234,800	360,329	1,055,361	2,837	4	13	33	34	83	161
75,619	419,400	7,183,700	11,125	7,710,036	21,123	5	—	3	7	—	—
37,283	104,500	19,200	4,560	165,009	454	—	—	—	—	—	—
16,029	6,200	4,070,629	5,506	4,104,478	11,245	—	—	—	—	—	—
95,137	154,807	142,900	183,545	640,184	1,754	5	10	35	142	731	183
24,076	83,700	2,400	30,849	167,310	458	4	2	3	38	50	12
600,992	1,642,642	1,626,600	702,716	4,720,360	12,932	43	88	924	409	329	402
90,647	64,300	10,347,376	1,019,930	11,549,254	31,642	12	4	123	64	109	23
6,500	7,200	21,600	22,580	62,880	172	5	16	50	7	465	44
12,318	29,700	7,400	31,698	86,256	238	—	4	73	127	40	—
50,576	10,100	171,500	36,358	302,721	828	4	115	285	432	—	169
31,985	279,077	1,000	4,250	334,774	917	—	1	10	7	—	—
407,220	280,450	1,255,500	31,677	2,225,370	6,097	28	43	1,097	998	55	4233
40,124	7,400	4,200	6,932	176,703	479	8	7	66	56	12	180
122,714	629,566	1,948,100	47,259	2,792,276	7,650	14	11	61	24	4	360
423,207	4,054,735	138,900	82,049	4,817,343	13,198	17	2	8	23	37	85
3,010	200	600	24,221	32,214	89	—	—	10	—	—	—
8,510	200	—	5,666	18,488	51	—	—	—	4	45	—
108,302	213,750	709,000	20,043	1,131,124	3,099	63	2	227	87	97	621
190,409	660,950	1,600	18,193	972,299	2,664	15	—	4	5	—	119
64,594	3,203	106,200	1,405	230,876	633	270	12	120	86	13	2,227
59,923	28,850	200	1,141	130,598	358	510	1	198	508	142	25
58,779	67,413	112,100	926	260,882	715	12	—	214	100	101	217
9,101	33,800	1,200	28	61,819	169	—	—	—	3	—	—
82,774	13,706	68,400	6,318	205,177	570	15	8	58	21	1	70
67,807	455,239	400	17,564	564,559	1,548	49	95	95	130	431	2
245,741	366,291	209,250	67,860	933,365	2,557	5	5	94	49	22	—
34,027	55,190	5,266,600	6,643	5,873,976	16,083	6	—	8	—	7	—
38,437	24,075	17,400	10,252	110,000	301	4	67	12	91	83	748
9,039	24,800	1,600	6,616	60,212	165	4	17	10	15	17	—
63,038	271,074	597,400	7,397	970,043	2,659	4	23	69	71	44	521
208,119	71,000	2,400	1,185	314,039	860	2	4	5	35	—	—
34,388	34,650	95,300	15,472	209,424	574	36	1	11	1	383	165
80,655	49,100	6,800	36,125	194,572	533	18	77	29	59	285	—
1,522	—	1,300	2,339	7,798	21	3	—	4	24	—	1
3,900	97,900	200	8,755	111,826	311	2	—	29	—	10	814
133,156	35,300	179,800	22,106	432,321	1,184	28	11	216	191	445	—
30,371	28,517	1,200	36,518	163,593	448	1	—	25	12	—	—
15,643	11,500	10,000	39,254	81,378	223	—	—	—	—	—	—
12,721	13,760	—	7,973	32,149	88	—	—	1	—	—	—
250,872	541,174	1,038,100	41,784	1,897,346	5,198	54	520	420	1,886	1,861	389
522,974	1,480,330	289,000	1,413,103	3,649,989	10,573	79	28	71	153	14	2870
468,749	1,156,029	814,300	211,702	2,821,754	7,731	66	3	852	1,052	1,078	465
381,627	321,000	2,528,501	22,647	3,388,581	9,284	21	2	29	48	29	270
87,017	75,600	32,300	3,722	199,721	829	—	—	—	—	—	—
170,581	356,582	1,271,425	2,821	1,869,026	5,121	—	—	—	—	—	—

In Summa.	Ankommende Abgehende Zahlungs.		Eilzahlungs.		Angekommene Aufgenommene		Gesammt-Einnahme.				Herausgabe wurden			
	Personen- und Dienst-	Eilzahlungs.	Gewöhnl.	Gewöhnl. Nebenzahlungs.	Eilzahl-Zweifelen.	Eilzahl-Zweifelen.	aus dem Personen-Gepäck- u. Hundetarif.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Ordinarien.	In Summa.	an Gehalt.	an Zehrg.	in Summa.	in Prozenten der Einnahme.
	Stück.						Thaler.				Thaler.			
330	—	26	—	8	—	2,520	19,475	57,462	725	77,362	10,967	1,739	12,696	16,41
15	—	—	1	3	—	1,623								
—	—	3	—	—	—	—	—	59,353	10	59,363	568	—	568	0,96
—	—	—	—	—	—	—								
1,506	—	4	—	—	—	1,248	19,054	24,616	632	44,302	6,849	4,834	11,683	26,37
109	—	4	—	1	—	1,242								
2,195	—	22	4	22	—	3,327	36,178	372 669	1,424	440,271	17,054	11,988	29,039	7,72
336	—	2	—	—	16	3 438								
587	—	1	—	—	—	311	3,210	2,261	448	5,919	1,798	479	2,277	38,48
244	—	—	—	—	1	333								
1,005	—	1	—	—	—	615	9,102	13,112	387	22,601	3,485	1,145	4,630	20,48
18	—	1	—	—	2	573								
6,054	—	32	—	7	—	621	37,142	150,556	2,227	189,925	5,256	3,972	9,108	4,79
334	—	25	6	14	1	638								
474	—	10	—	7	—	1,852	17,489	111,766	1,054	130,309	7,335	3,169	10,504	8,06
172	—	11	—	3	6	2,060								
10	—	—	—	—	—	220	1,700	1,310	63	3,073	2,119	694	2,813	91,54
49	—	1	—	3	—	234								
1,151	—	3	—	—	—	650	13,222	53,588	655	67,465	5,395	1,657	7,052	10,45
143	—	4	—	1	—	484								
2,728	—	—	—	—	—	441	17,537	16,407	752	34,696	3,404	892	4,296	12,38
1,412	—	3	—	1	—	526								
704	—	1	—	—	—	110	7,736	13,878	298	21,912	3,195	1,010	4 205	19,19
3	—	3	—	—	—	99								
173	—	3	6	1	—	1,275	15,471	22,817	359	38,647	2,978	1,638	4,616	11,94
802	—	7	—	1	2	1,101								
175	—	15	1	4	—	1,449	13,927	105,976	305	120,208	6,305	1,401	7,706	6,41
21	—	1	—	1	3	1,492								
1,005	—	5	—	—	—	1,003	8,217	7,678	186	16,081	3,443	897	4,340	26,99
63	—	6	—	—	21	770								
752	—	12	1	2	—	629	8,549	46,859	1,292	56,700	2,813	1,679	4,492	7,92
37	—	9	—	2	3	425								
577	—	5	—	—	—	835	12,790	17,284	722	30,796	4,310	1,406	5,716	18,56
468	—	5	—	1	5	805								
31	—	—	—	—	—	136	1,864	488	71	2,423	951	779	1,730	71,40
42	—	—	—	—	—	168								
1,725	—	2	—	—	—	973	13,541	23,489	330	37,336	4,314	1,128	5,442	14,57
38	—	1	—	—	6	862								
—	—	1	—	1	—	170	2,352	2,759	63	5,174	1,780	1,163	2,943	56,88
1	—	—	—	—	—	196								
5,230	—	624	6	51	—	1,272	27,404	100,995	886	129,286	19,297	13,176	32,413	25,07
3,215	—	301	—	1	—	989								
3,078	—	32	15	26	—	1,958	41,008	109,291	877	151,176	19,466	8,017	27,483	18,18
399	—	19	—	8	10	2,089								
—	—	13	—	—	—	—	—	25,542	—	25,542	755	64	819	3,20
—	1	5	—	12	—	—								

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Zahl der Stations-Beamten: Bahnhofs-Vorsteher.	Bahnhofs-Kassirer.	Bahnhofs-Offiziante.	Bahnhofs-Einnehmer.	Depôt-Offiziante.	Depôt-Aufseher und Offiziante.	Bureau- u. Magazindiener.	Bahnwärter.	Zugführer.	Wagenmeister.	Bremser u. Bremsknechte.	Heizer.	Maschinisten.	Ölpolizei-Aufseher: Heizer.	Ölpolizei-Aufseher: Maschinisten.	Anzahl der handelsamtlich täglich beförderten Güterstücke, Vieh- u. Eilgüter.	Zahl der Tag-Züge.	Zahl der Nacht-Züge.	Personen: In Summa.	Personen: Durchschnittlich täglich.
1	—	3	1	—	1	3	—	—	—	2	21	—	—	—	18	35	18	—	—
—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	5	2	—	—
1	—	1	1	—	1	2	—	1	—	1	7	—	—	—	22	20	15	13,509 13,509	41,10 41,10
1	—	5	1	1	7	6	—	2	—	1	31	3	—	—	10	50	28	27,018 27,018	82,0 82,0
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	1	—	—	1	19	7	—	—
1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	2	3	1	—	—	2	15	12	—	—
1	—	—	1	—	1	4	—	—	—	2	4	1	—	—	6	13	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	17	16,898 16,898	49,0 49,0
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	2	10	11	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	9	—	—
1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	4	1	—	—	4	16	10	—	—
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	3	1	—	—	4	12	6	—	—
1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	9	1	—	—	3	12	11	—	—
1	—	1	—	—	3	1	—	—	—	1	4	1	—	—	6	28	17	—	—
1	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	2	1	—	—	4	13	8	—	—
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	4	1	—	—	4	10	4	—	—
1	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2	9	1	—	—	4	12	10	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	1	—	—	1	7	7	—	—
1	—	1	—	—	1	2	—	—	—	2	3	1	—	—	4	30	14	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	1	12	9	—	—
1	—	4	2	2	13	13	—	2	—	3	27	2	1	—	20	52	35	26,547 26,547	81,0 81,0
1	—	2	1	1	2	9	—	1	—	2	17	2	—	—	36	31	17	51,072 16,072	44,0 44,0
—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Personenwagenachsen: In Summa.	Personenwagenachsen: Durchschnittlich täglich.	Güterwagenachsen: In Summa.	Güterwagenachsen: Durchschnittlich täglich.	In Reserve: Zum Theil fahrbare Reservewagen.	In Reserve: Reservewagen in fester Reserve.	In Reserve: Werkstättenwagen.	In Reserve: Gleis- u. Depôtwagen.	Bemerkungen.
1,656 1,656	4,54 4,54	153,504 155,661	420,54 426,41	—	—	—	—	
— —	— —	25,394 25,394	69,56 69,56	—	—	—	—	
3,500 3,500	9,59 9,59	34,963 34,221	95,57 93,76	3	3	1	—	
47,008 47,008	128,87 128,87	120,736 120,886	330,86 331,06	7	2	—	2	
— —	— —	1,580 1,580	4,33 4,33	—	—	—	—	
— —	— —	5,622 5,622	15,40 15,40	—	—	—	—	
— —	— —	33,378 33,378	91,47 91,47	—	1	—	—	
22,725 22,725	62,26 62,26	104,534 104,608	286,39 286,47	1	1	—	—	
— —	— —	998 998	2,73 2,73	—	—	—	—	
— —	— —	17,067 17,089	46,80 46,82	—	—	—	—	
— —	— —	6,230 6,224	17,07 17,05	—	—	—	—	
— —	— —	5,619 5,619	15,38 15,38	—	—	—	—	
— —	— —	9,911 9,927	27,15 27,19	—	—	—	—	
774 774	2,11 2,11	65,629 65,729	179,81 180,08	—	—	—	—	
— —	— —	2,625 2,625	7,19 7,19	—	—	—	—	
16,077 16,077	43,13 43,13	16,637 16,657	45,58 45,63	—	—	2	—	
— —	— —	5,158 5,162	14,13 14,14	—	—	—	—	
— —	— —	1,666 1,672	4,56 4,58	—	—	—	—	
— —	— —	6,760 6,782	18,51 18,58	—	—	—	—	
105 105	0,29 0,29	1,698 1,670	4,65 4,58	—	—	—	—	
93,430 93,430	255,97 255,97	209,572 209,441	574,17 573,81	6	2	—	—	
48,574 48,574	133,08 133,08	131,171 131,171	359,37 359,43	2	1	—	—	
— —	— —	53,699 53,679	146,98 147,07	—	—	—	—	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Zusammenbe Abgehender Personen. gegen tarifmäßige Personen-Zuschläge in Courier- u. Schnellzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	gegen tarifmäßige Personen-Zuschläge in anderen Personenzügen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	gegen ermäßigte Personen-Zuschläge auf Retour- und Kundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	Militaire auf Requisitions-Billets.	Summa.
Mülheim	—	—	—	5	435	2,049	316	14	190	916	—	3,925
Mülheim	—	—	—	1	335	2,472	400	4	310	1,844	—	5,356
M.-Gladbach	185	2,389	3,110	687	16,455	79,607	102,714	2,245	46,653	152,180	3,134	408,880
M.-Gladbach	200	2,262	3,805	259	16,343	86,819	94,303	2,370	51,725	150,354	3,120	412,121
Neheim-Hüsten	29	354	2,227	62	1,087	5,852	3,453	52	2,178	13,374	81	27,205
Neheim-Hüsten	37	436	2,540	73	1,062	6,459	3,759	76	2,230	14,318	185	31,137
Neuß	58	572	1,480	577	10,170	49,015	63,252	1,745	29,904	125,044	5,010	289,748
Neuß	65	974	1,406	579	9,767	58,658	59,872	2,286	37,091	153,092	12,666	336,676
Neuigrd	—	—	—	48	1,743	17,770	12,431	350	6,346	25,078	175	74,481
Neuigrd	—	—	—	47	1,836	16,560	13,332	162	5,334	35,260	197	72,726
Neuenhof	—	—	—	10	637	5,052	5,049	18	903	4,766	29	16,510
Neuenhof	—	—	—	23	721	5,570	5,079	16	1,194	6,296	29	18,868
Oberaußel	—	—	—	146	2,257	9,776	34,135	1,280	16,546	80,564	1,207	156,311
Oberaußel	—	—	—	208	3,316	12,889	36,659	1,118	12,180	50,302	1,005	117,675
Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberhausen	16	147	110	370	7,214	33,368	16,118	282	10,358	34,858	6,245	109,082
Oberhausen	—	74	77	397	6,708	30,231	17,856	280	12,996	36,610	5,654	110,960
Oberkassel	—	—	—	55	2,670	13,640	1,430	130	3,506	10,560	68	31,899
Overdyrchen	—	4	—	61	2,062	13,346	1,403	70	3,872	14,166	158	35,532
Overdyrchen	—	—	—	8	425	4,281	2,441	10	502	2,682	7	10,606
Overdyrchen	—	—	—	1	327	4,372	2,481	10	326	4,296	19	11,862
Odligs-Wall	17	663	1,056	121	3,984	34,731	22,642	760	21,326	60,534	601	151,755
Odligs-Wall	36	483	780	139	5,090	38,635	21,107	456	20,274	114,766	832	202,659
Olbberg	8	241	1,920	26	406	1,017	6,071	44	705	3,700	31	17,352
Olbberg	33	266	2,728	20	410	2,805	6,660	20	503	4,266	35	17,851
Opladen	—	—	—	125	3,297	21,492	19,813	450	9,562	28,688	181	83,128
Opladen	—	—	—	126	3,307	18,467	23,086	280	9,292	31,558	606	87,602
Opperath	—	—	—	5	817	1,233	1,085	22	302	2,148	27	4,955
Opperath	—	—	—	1	144	1,202	1,404	—	278	2,928	29	5,984
Palenberg	—	—	—	16	151	2,034	14,170	16	156	2,170	—	18,723
Palenberg	—	—	—	16	120	2,787	15,581	62	230	1,728	—	20,534
Pirtenberg	—	—	1	15	883	6,025	2,753	38	2,710	9,840	70	22,264
Pirtenberg	—	—	—	10	933	6,276	2,629	16	1,810	11,676	108	23,608
Pirtenberg	—	—	—	56	624	2,201	1,004	58	580	1,838	—	7,415
Rath	—	—	—	31	456	2,560	2,825	14	686	1,542	—	8,136
Rath	—	—	—	109	1,750	12,016	12,470	242	5,904	23,084	543	56,712
Ratingen	—	—	—	105	1,929	12,057	13,235	178	6,410	30,078	538	65,520
Remscheid	7	135	51	316	6,833	33,036	14,684	882	20,720	42,466	672	120,092
Remscheid	15	95	53	330	6,072	33,608	12,667	760	20,640	47,870	690	148,710
Rheydt	49	550	2,149	202	7,756	27,519	23,092	518	13,157	25,698	434	102,322
Rheydt	75	1,020	1,021	247	7,869	28,087	21,812	636	19,197	31,734	476	112,888
Rheydt	—	—	—	63	1,860	11,703	1,916	54	1,668	4,070	39	21,454
Rheydt-Venrath	—	—	—	43	1,954	11,418	1,704	88	2,196	5,892	55	23,250
Rheydt	—	—	—	40	543	3,396	25,917	42	574	1,589	—	32,093
Richterich	—	—	—	27	460	2,885	24,509	92	660	1,784	—	30,817

Durchschnittlich pro Tag.	Zusammenbe Abgehenden Reisegepäck ꝛc. Reisegepäck. Centner.	Militairgut. Centner.	In Summa. Centner.	Durchschnittlich pro Tag. Centner.	Equipagen. Stück.	Vieh, insbesondere und Geflügel. Stück.	Lebende Thiere. Stück.	Militairpferde. Stück.	Summe. Stück.	Zusammenbe Abgehende Eilgut. Centner.	Frachtgut. Centner. bei Normalfrachten incl. bei ermäßigten Sätzen.	Centner. bei ermäßigten Tarifsätzen.
10,19	34,0	—	—	0,08	—	—	—	—	10	93	224	2,200
14,47	14,1	—	—	0,03	—	—	—	—	1	312	190	5,084
1,319,01	9,122,0	—	—	28,09	2	—	29	—	531	181,501	59,612	215,098
1,179,111	8,969,0	—	—	24,01	1	—	—	—	441	13,643	121,372	165,767
78,03	1,063,0	—	—	2,81	1	—	2	—	65	2,442	10,281	52,740
86,11	1,096,1	—	—	3,00	—	—	—	—	61	2,382	19,656	64,079
793,60	4,325,0	—	—	11,01	5	—	169	—	569	20,023	65,084	217,734
922,14	4,898,1	—	—	13,11	11	—	5	—	654	26,153	89,992	347,907
208,06	823,0	—	—	2,08	—	—	—	—	164	4,331	6,681	40,923
199,01	679,0	—	—	1,88	—	—	—	—	175	2,369	3,872	14,766
45,11	63,0	—	—	0,17	—	—	—	—	37	307	588	8,581
51,08	70,0	—	—	0,01	—	—	—	—	30	270	387	5,633
628,03	1,554,1	—	—	4,03	—	—	—	—	132	874	1,769	2,209
332,09	1,864,0	—	—	5,05	—	—	—	—	211	1,471	2,719	3,862
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,565	9,228	57,481
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,400	4,783	81,102
399,03	2,731,0	—	—	7,48	—	—	—	—	151	6,127	36,371	74,654
304,08	3,072,0	—	—	8,01	—	—	—	—	113	6,042	11,229	69,407
87,11	1,067,0	—	—	2,08	—	—	—	—	24	2,268	5,487	13,535
97,01	935,1	—	—	2,01	—	—	—	—	36	1,533	10,294	3,350
25,08	144,0	—	—	0,40	—	—	—	—	19	467	764	7,400
32,08	170,1	—	—	0,01	—	—	—	—	23	273	764	7,037
415,17	2,098,1	—	—	5,08	—	—	—	—	705	6,142	13,128	66,084
555,01	1,725,0	—	—	4,01	—	—	—	—	254	4,718	6,151	34,002
51,02	588,0	—	—	1,01	—	—	—	—	45	766	3,288	18,205
53,01	594,0	—	—	1,08	—	—	—	—	67	630	2,792	10,626
228,04	1,459,0	—	—	4,08	—	—	—	—	432	8,004	17,141	43,341
230,06	1,509,0	—	—	4,01	—	—	—	—	422	3,190	16,376	32,572
54,08	68,0	—	—	0,01	—	—	—	—	4	79	330	654
65,01	80,0	—	—	0,01	—	—	—	—	5	25	177	669
51,02	62,0	—	—	0,01	—	—	—	—	100	—	—	—
56,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61,01	587,0	—	—	1,08	—	—	—	—	77	2,543	4,201	53,343
64,07	515,0	—	—	1,01	—	—	—	—	81	1,873	2,656	46,200
2,043	25,0	—	—	0,05	—	—	—	—	34	117	328	950
22,01	37,0	—	—	0,01	—	—	—	—	56	46	92	450
155,11	738,0	—	—	2,05	—	—	—	—	364	1,917	4,220	20,568
178,01	778,0	—	—	2,01	—	—	—	—	173	1,643	3,876	44,357
725,08	3,060,0	—	—	8,08	3	—	—	—	198	12,364	18,960	114,302
407,11	4,366,0	—	—	12,01	—	—	—	—	168	10,374	5,482	144,855
280,08	3,430,0	—	—	9,01	1	—	—	—	18	8,248	15,896	58,959
306,08	3,634,0	—	—	9,08	—	—	—	—	120	6,500	38,800	38,019
55,11	606,0	—	—	1,08	—	—	—	—	7	325	1,226	5,069
62,08	658,1	—	—	1,01	—	—	—	—	13	604	1,894	20,254
87,10	31,0	—	—	0,08	—	—	—	—	140	—	—	—
83,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Zukommender Abgehender Verk.					
Gut in Wagenladungen											
In Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber excl. Gew. d. Gefäß.	In Quantitäten unter 100 Ctr. excl. Gew. d. Gefäß.	Einzelsachen u. Gefäß.	Betriebs-Dienst- und Baugut.	In Summa.	Durchschnittlich pro Tag	Pferde.	Rinder.	Schafe.	Schweine, Ziegen, Hunde.	Wagen, Schlitten, Räder.	Berl.
Centner.						Stück.					
38,175	2,000	189,400	53	232,775	638	—	—	—	3	—	—
2,020	36,000	1000	22,157	66,748	183	—	—	—	—	—	—
169,227	218,211	1,856,300	382,220	3,326,057	9,125	154	154	260	1,296	320	1,134
98,715	122,629	70,000	75,761	677,087	1,855	164	7	210	188	176	148
133,674	96,607	329,980	25,718	640,481	1,770	14	12	55	12	159	160
165,492	167,996	200	21,229	441,134	1,209	11	7	18	48	182	20
972,007	1,020,602	854,800	240,854	3,961,654	10,854	2,103	3,806	3,848	3,500	269,110	12,603
1,346,510	917,820	274,960	79,440	3,062,092	8,447	2,194	2,091	1,780	2,328	275,742	7,444
61,910	100,702	130,000	270,357	623,726	1,709	3	19	160	140	655	1,541
10,142	3,930	1200	93,328	129,068	355	4	—	11	3	564	18
10 923	6,200	32,200	1,263	65,282	179	—	—	11	37	62	234
51,865	625,200	731,700	173,617	1,588,077	4,352	—	2	5	8	—	—
66,690	14,440	122,000	9,310	710,412	601	1	45	27	1,436	655	25
47,027	210,600	11,600	276,075	553,734	1,517	—	—	2	—	5	—
261,254	205,161	1,140,645	160,181	1,936,775	5,306	—	8	81	66	—	—
100,706	85,900	9,600	6,548	202,909	601	—	—	—	—	—	—
424,405	4,488,910	1,007,120	82,565	6,000,582	16,712	17	44	1,642	401	—	91
670,799	1,146,700	2,215,559	80,418	4,207,202	11,527	29	18	1,036	1,015	3,686	123
35,020	55,600	111,700	77,605	301,429	826	23	—	19	65	—	66
23,951	800	7,400	18,266	65,084	180	8	—	36	10	2	—
15,500	9,200	49,300	19,426	105,153	288	67	—	—	3	—	—
83,306	63,900	400	107,154	272,866	748	1	—	1	—	—	—
201,602	82,623	387,400	215,372	1,175,611	3,221	18	78	117	1,212	1,250	781
28,334	34,100	1,600	102,994	228,699	627	5	6	21	387	64	—
21,167	7,600	12,100	9,858	73,773	205	6	4	1	—	—	112
30,906	141,220	1,600	5,460	191,274	551	9	63	13	12	40	3
93,403	156,810	200,100	9,215	554,302	1,519	14	128	130	650	153	365
24,156	303,656	600	2,154	433,246	1,187	2	24	47	2	3	26
1,114	1,000	16,200	2,650	24,233	303	1	2	7	14	—	58
2,907	400	—	401	4,580	50	—	1	2	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
107,622	60,000	126,100	14,110	421,400	1,153	4	15	107	7	1	101
78,236	117,600	2,400	72,810	330,574	930	11	3	74	21	151	128
6,337	61,000	32,400	9,373	107,960	296	—	—	6	—	21	151
19,078	16,400	200	1,339	35,204	105	—	—	11	6	—	—
62,834	161,358	214,400	30,703	622,340	1,706	31	16	42	31	6	1,670
109,125	239,205	1,400	2,134	401,440	1,100	30	—	2	3	181	—
254,290	231,668	327,700	47,730	1,810,214	4,960	12	46	87	1,340	71	130
47,622	7,600	900	781	317,614	597	3	—	15	6	—	—
121,122	93,110	404,600	22,740	736,704	1,994	7	3	55	103	13	—
25,154	6,100	8,600	2,663	126,691	345	3	—	66	5	1	—
19,347	7,239	200,300	202	308,688	843	—	—	6	52	33	—
16,335	4,300	1,600	30,724	75,711	207	—	—	12	5	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

In Summa.	Zukommender Abgehender Verk.				Zugekommener Aufgenommener Verk.		Gesammt-Einnahme.				Verausgabt wurden			
	Separirter und Kinder.	Einschaltzahrgsp.	Equipagen.	Ewelige Zahrgsp.	Staats-Zweidgen.	Privat-Zweidgen.	aus dem Personen-Gepäck- rc. Verkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Einnahmen.	In Summa.	an Gehalt.	an Lohn.	in Summa.	in Prozenten der Einnahme.
Stück.					Thaler.						Thaler.			
3	—	1	—	—	—	222	662	10 837	232	11,731	1,417	280	1,697	14,46
—	—	1	—	—	—	278								
4,230	—	31	9	17	—	3,507	98,687	192,849	2,329	293,865	23,175	24,048	47,223	16,07
891	—	12	1	35	30	5,140								
358	—	4	3	2	—	535	10,757	43,707	1,322	55,786	4,098	2,150	6,148	11,02
288	—	—	—	—	2	629								
254,071	—	379	16	30	—	2,760	88,256	324,691	3,725	414,692	17,955	11,513	28,468	6,86
293,279	—	218	—	3	20	3,956								
2,218	—	1	—	—	—	1,165	14,280	15,435	360	30,105	4,301	1,010	5,311	17,64
600	—	1	—	1	8	1,179								
464	—	1	—	—	—	291	3,083	8,035	220	12,318	2,940	784	3,724	30,23
15	—	—	—	—	—	329								
2,299	—	155	—	3	—	160	11,481	8,518	296	20,297	3,672	1,576	5,248	25,86
5	—	4	2	—	1	412								
150	—	3	—	1	—	—	—	76,323	912	77,235	3070	661	3,731	4,83
—	—	1	—	—	—	—								
2,150	—	42	2	52	—	693	22,949	290,693	421	319,055	8,514	6,186	14,700	4,61
5,919	—	14	—	2	4	405								
150	—	9	—	—	—	193	5,976	16,417	299	22,692	2,096	1,261	3,357	14,79
56	—	1	—	—	—	84								
70	—	1	1	—	1	279	2,654	6,569	229	9,492	1,967	971	2,955	31,13
2	—	—	—	—	1	332								
5,600	—	15	1	1	—	602	32,654	51,667	2,551	87,842	7,135	5,782	12,907	14,69
453	—	5	—	—	8	754								
135	—	2	1	—	—	532	10,741	6,709	520	17,970	3,752	1,349	4,101	22,82
160	—	2	—	—	3	620								
1,079	—	4	1	2	—	447	14,389	25,294	683	42,366	4,171	1,822	5,993	14,14
104	—	—	—	—	1	360								
82	—	1	—	—	—	52	1,144	1,311	74	2,419	481	260	741	30,63
5	—	2	—	—	—	61								
—	—	—	—	—	—	—	3,420	—	—	3,420	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—								
1,115	—	3	—	1	—	951	8,220	27,954	466	36,660	4,436	1,331	5,767	15,73
386	—	—	—	—	—	652								
580	—	—	—	—	—	71	921	2,746	84	3,751	3,160	287	3,447	88,83
17	—	—	—	—	—	112								
1,804	—	1	—	1	—	491	10,651	23,156	684	34,491	2,604	1,172	3,776	10,94
196	—	4	—	—	—	365								
1,605	—	25	—	2	—	1,495	35,376	117,564	2,849	155,809	6,101	2,822	10,923	7,01
24	—	15	—	1	2	677								
348	—	8	1	—	—	1,260	24,9 8	55,020	887	80,815	6,055	2,691	4,746	10,53
75	—	7	1	3	2	1,012								
93	—	—	—	—	—	91	3,211	18,072	986	22,269	1,755	943	2,696	12,11
19	—	3	—	—	—	228								
—	—	—	—	—	—	—	1,817	—	—	1,817	407	63	470	25,86
—	—	—	—	—	—	—								

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Stations-Beamten: Bahnhofs-Vorsteher.	Bahnhofs-Kassirer	Bahnhofs-Kontrolleure.	Bahnhofs-Einnehmer.	Güter-Expedienten.	Güter-Expedienten zugleich Kassirer.	Rotten- u. Wärtermeister.	Güter-Schaffner.	Lokomotiv-Führer.	Wagen- u. Bremser.	Heizer u. Bremser.	Bahnhofsdiener.	Packmeister.	Gepäck-träger: Diätarische.	Gepäck-träger: Unbesoldete.	Anzahl der Landfuhrwerke (Kärrner, Fuhrleute, Schiffer)	Zahl der Pers.-Züge.	Zahl der Güter-Züge.	Locomotiven: Die Summe.	Locomotiven: Durchschnittlich täglich.
—	1	1	1	—	1	1	—	—	—	1	3	—	—	—	2	6	2	—	—
																		—	—
1	—	6	1	1	4	16	2	2	1	2	17	3	3	—	109	56	76	18,071	55_{64}
																		19,671	55_{64}
1	—	1	1	—	1	2	—	—	—	1	5	1	—	—	6	14	11	—	—
																		—	—
1	—	4	1	1	3	12	1	3	—	2	13	4	1	—	57	40	29	18,115	50_{6}
																		19,115	56_{6}
1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	2	6	1	—	—	4	17	10	—	—
																		—	—
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	5	—	—	—	3	13	4	—	—
																		—	—
1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1	2	1	1	—	5	12	4	—	—
																		—	—
1	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	1	—	—	6	4	—	—	—
																		—	—
1	—	2	2	—	10	7	—	1	—	1	12	1	—	—	11	28	18	6,200	18_{6}
																		6,200	18_{6}
1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	1	—	—	7	10	6	5,528	16_{6}
																		5,528	16_{6}
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	—	—	1	9	7	—	—
																		—	—
1	—	1	1	1	1	4	—	—	—	1	5	—	2	—	23	32	28	16,793	49_{6}
																		16,793	49_{6}
1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	3	1	—	—	4	11	10	—	—
																		—	—
1	—	1		—	1	2	—	—	—	1	4	1	—	—	3	17	11	—	—
																		—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	4	8	5	—	—
																		—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—
																		—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	11	—	—
																		—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	2	13	5	—	—
																		—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	—	—	3	14	7	—	—
																		—	—
1	—	—	1	—	1	5	—	—	—	1	6	—	—	—	24	13	5	3,312	9_{6}
																		3,312	9_{6}
1	—	1	1	1	1	2	—	—	—	1	3	1	1	—	12	21	11	—	—
																		—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	4	16	5	—	—
																		—	—
1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	7	3	—	—
																		—	—

Ankommende / Abgehende: Personen-wagenachsen.		Güter-wagenachsen.		In Reserve.				Bemerkungen.
In Summa.	Durchschnittlich täglich.	In Summa.	Durchschnittlich täglich.	Im Dienst befindet Locomotiven.	Locomotiven in toter Reserve.	Personenwagen.	Güter- u. Gepäckwagen.	
—	—	3,079	8_{44}	1	—	—	—	
—	—	3,079	8_{44}					
62,851	172_{19}	430,023	$1,178_{10}$	6	5	21	3	
62,840	172_{18}	430,078	$1,178_{19}$					
130	0_{18}	11,902	32_{61}	—	—	—	—	
130	0_{18}	11,902	32_{61}					
51,887	142_{11}	183,302	502_{71}	3	1	3	—	
51,886	142_{18}	183,085	502_{61}					
—	—	7,144	19_{57}	—	—	—	—	
—	—	7,150	19_{59}					
—	—	7,050	19_{32}	—	—	—	—	
—	—	7,052	19_{33}					
32,988	90_{48}	15,718	43_{08}	—	—	—	—	
32,988	90_{48}	15,736	43_{01}					
—	—	25,859	70_{81}	—	—	—	—	
—	—	25,805	70_{68}					
52,811	144_{69}	110,440	302_{68}	3	1	1	—	
52,811	144_{68}	110,528	302_{92}					
7,000	19_{18}	1,203	3_{27}	—	—	—	—	
7,000	19_{18}	1,203	3_{27}					
—	—	5,196	14_{24}	—	—	—	—	
—	—	5,210	14_{27}					
49,903	136_{68}	78,362	214_{68}	2	1	—	—	
49,903	136_{68}	78,362	214_{68}					
—	—	3,682	10_{08}	—	—	—	—	
—	—	3,686	10_{10}					
—	—	9,706	26_{58}	—	—	—	—	
—	—	9,706	26_{58}					
—	—	300	0_{82}	—	—	—	—	
—	—	286	0_{78}					
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—					
—	—	8,333	24_{02}	—	—	—	—	
—	—	8,815	24_{13}					
—	—	1,632	4_{47}	—	—	—	—	
—	—	1,636	4_{48}					
—	—	10,126	27_{74}	—	—	—	—	
—	—	10,116	27_{72}					
39,163	107_{32}	45,835	120_{10}	1	—	4	—	
39,163	107_{32}	45,835	120_{10}					
—	—	11,220	31_{07}	—	—	—	—	
—	—	11,334	31_{05}					
—	—	4,672	12_{80}	—	—	—	—	
—	—	4,668	12_{79}					
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—					

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Zusammen Abgehende Personen.												
	gegen zehnfaches Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen			gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen				gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Kontrole-Billets, sowie in Extrazügen rc.			Mitgabe auf Kopfbillets-Gebühr.	Summa.
	I.	II.	III.	I.	II.	III.	IV.	I.	II.	III.		
	Klasse.			Klasse.				Klasse.				
Remke	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Minkhausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neunkirch	—	5	2	143	5,587	31,773	5,960	338	12,286	27,516	349	86,935
	—	5	2	124	3,912	24,136	6,233	412	16,072	39,422	354	90,671
Nettenburg	11	320	676	32	1,100	6,187	19,425	54	1,436	10,855	1,715	41,970
	9	436	748	39	1,032	6,133	20,243	14	2,050	11,030	1,821	43,575
Neuwied E. W.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	144	2,170	12,667	15,177	206	4,226	20,448	960	55,479
Neuwied-Hafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Neuwied-Rhein	12	40	42	315	5,079	30,234	23,397	334	10,044	42,612	1,371	114,079
	10	68	69	117	2,950	13,320	6,457	272	8,298	26,784	885	59,221
Oberlahr	—	—	—	7	150	1,020	3,193	6	212	3,138	—	7,326
	—	—	—	11	109	1,704	2,040	2	464	4,922	—	9,425
Obernhof	—	—	—	144	1,101	11,235	8,714	476	3,556	10,680	233	36,194
	—	—	—	138	1,459	9,059	8,642	318	2,244	17,398	154	40,152
Ochtendung	8	207	686	255	7,714	64,075	27,505	1,332	29,090	72,993	460	210,222
	9	93	221	260	7,496	65,328	20,040	1,000	26,122	61,184	802	187,229
Oehrerie	43	1,017	4,871	111	3,046	18,640	20,744	226	6,720	26,402	960	82,765
	58	813	4,938	107	3,398	22,053	17,100	202	7,566	29,586	878	86,709
Ohlgem	—	—	1	142	5,400	21,211	9,603	178	10,356	42,631	989	90,601
	—	—	—	245	5,811	35,147	13,113	132	7,060	15,493	803	67,921
Oorst	37	728	1,686	206	3,704	22,028	20,222	306	7,732	32,400	6,406	115,237
	49	734	1,019	168	3,207	19,325	26,311	92	5,198	23,904	4,899	94,801
Solingen	54	1,040	523	226	6,974	30,850	12,709	624	24,950	94,724	2,000	181,251
	14	454	506	202	6,091	30,997	14,195	1,660	39,545	113,756	1,801	209,329
Sörth	9	24	34	340	10,222	72,330	60,889	784	26,228	119,624	2,997	295,586
	11	20	61	429	10,378	72,251	54,944	822	35,031	144,434	3,164	318,020
Stadtberg	—	—	—	13	113	1,036	941	15	760	1,622	62	4,156
	—	—	—	7	143	1,151	843	20	290	2,392	50	4,881
Stipsum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trechtingen	—	2	20	1	178	2,737	3,007	2	214	3,772	172	10,101
	—	2	76	2	203	3,127	4,292	2	400	6,696	244	15,024
Trompet	—	—	—	17	335	5,558	6,033	48	986	7,786	49	21,712
	—	—	—	29	436	4,439	7,470	2	624	12,280	217	25,500
Uebernahr	—	—	—	40	1,122	9,407	3,130	18	1,110	3,664	48	18,537
	—	—	—	17	677	3,984	2,868	48	1,472	6,862	54	15,783
Unkelbach	—	—	—	218	2,531	16,120	11,627	1,272	8,264	32,752	185	73,029
	—	—	—	263	3,240	17,256	13,064	1,042	6,374	35,446	144	76,829
Unna	60	1,424	3,313	153	4,836	25,329	30,071	504	13,092	58,538	1,926	139,906
	76	1,290	2,909	198	4,963	32,268	24,640	268	12,202	48,672	1,863	129,397
Venlo	—	1	0	56	1,605	9,117	28,556	76	2,226	17,370	4	55,949
	—	—	—	101	1,400	6,254	30,806	78	1,702	6,504	5	46,809

Durchschnittlich pro Tag.	Zusammen Abgehende Reisegepäck rc.									Zusammen Abgehende		
	Reisegepäck.	Militairgut.	In Summa.	Durchschnittlich pro Zug.	Equipagen.	Militair-Fuhrpark und Gefängn.	Zugthiere.	Militairpferde.	Hunde.	Eilgut.	Stückgut	
	Centner.				Stück.						bei Normalfrachtsatz bis Zwanzigem Gewicht.	bei ermäßigtem Frachtsatz.
										Centner.		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	551	734
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	2	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
238,03	1,079,14	—	—	2,00	—	—	—	—	150	1,552	5,208	26,478
248,03	1,023,03	—	—	2,00	—	—	—	—	145	3,346	2,206	12,932
118,00	1,216,12	—	—	3,01	—	—	3	—	105	1,220	4,424	32,753
119,00	1,120,15	—	—	3,00	—	—	—	—	110	1,231	5,261	22,017
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
151,07	1,497,16	—	—	4,10	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	514
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	300	66	264
312,04	3,321,18	—	—	9,10	6	—	24	—	117	7,151	38,214	83,208
182,10	1,854,19	—	—	5,08	—	—	—	—	34	4,748	31,695	60,041
30,00	100,10	—	—	0,29	—	—	—	—	26	302	1,245	5,000
38,17	121,1	—	—	0,08	—	—	—	—	16	201	1,513	3,728
99,01	471,12	—	—	1,09	—	—	—	—	43	1,845	2,009	10,472
109,00	317,0	—	—	0,02	—	—	—	—	197	823	809	5,853
589,08	3,087,0	—	—	10,01	—	—	—	—	148	7,036	18,160	78,594
513,18	3,887,8	—	—	10,05	2	—	—	—	124	10,869	18,247	72,492
226,02	2,371,16	—	—	6,00	—	—	—	—	193	5,396	26,150	64,165
237,01	2,695,04	—	—	7,14	—	—	—	—	175	3,462	18,348	63,099
245,02	2,499,15	—	—	6,03	3	—	—	—	403	2,527	11,006	53,616
186,00	2,235,01	—	—	6,12	1	—	—	—	135	3,564	23,768	49,232
315,02	4,734,19	—	—	13,10	6	—	4	—	366	3,739	10,604	32,593
260,01	4,466,08	—	—	12,01	—	—	—	—	417	7,943	23,805	67,827
406,08	5,021,17	—	—	11,02	2	—	—	—	873	15,701	20,713	115,979
573,00	4,213,19	—	—	11,04	—	—	—	—	679	7,373	11,786	84,446
809,02	4,845,13	—	—	13,01	—	—	1	—	357	28,216	20,402	99,208
872,08	4,538,18	—	—	12,03	—	—	2	—	283	5,697	11,876	98,759
44,08	47,0	—	—	0,02	—	—	—	—	4	142	637	2,134
53,05	66,01	—	—	0,03	—	—	—	—	8	262	418	3,156
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27,07	203,12	—	—	0,01	—	—	—	—	24	645	262	4,660
41,08	222,08	—	—	0,07	—	—	—	—	170	477	3,307	6,265
50,09	124,17	—	—	0,04	—	—	—	—	237	414	958	5,007
69,00	121,01	—	—	0,01	—	—	—	—	202	254	616	6,369
30,02	126,0	—	—	0,05	—	—	—	—	12	1,819	2,453	15,045
43,08	97,01	—	—	0,01	—	—	—	—	19	165	448	2,699
300,08	470,1	—	—	1,03	—	—	2	—	92	947	2,603	24,743
210,19	877,15	—	—	1,08	—	—	—	—	115	1,373	3,377	51,519
383,03	5,108,01	—	—	14,00	3	—	—	—	355	5,533	22,182	91,145
854,01	4,877,0	—	—	13,00	—	—	—	—	375	6,761	14,884	76,559
153,06	654,0	—	—	1,09	—	—	—	—	29	3,057	11,727	18,201
138,01	1,010,11	—	—	2,07	—	—	—	—	112	15,571	13,647	111,683

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Zusammenbod Abgehendes Vieh.					
Gut in Wagenladungen											
In Quantitäten von 100 Ctr. u. darüber excl. Tara u. Coakf.	In Quantitäten bis zu 99 Ctr. excl. Tara u. Coakf.	Stückgüter u. Coakf.	Betriebs-Dienst- und Bauzug.	In Summa.	Durchschnittlich pro Tag.	Pferde.	Ochsen.	Kühe.	Rinder, Kälber, junge Ochsen.	Wagen Schweine, Schaaf, Ziegen, Füllen.	Terkel.
Centner.						Stück.					
129,062	549,504	208,600	134,358	1,092,703	2,993	—	—	—	—	—	—
16,209	32,700	7,381,765	57,096	7,469,774	20,025	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61,992	50,050	130,000	10,365	304,050	833	—	4	210	661	61	76
9,755	9,800	600	7	38,846	106	—	—	111	1	72	—
37,034	6,722	17,200	8,314	110,107	302	14	51	82	133	322	138
40,909	8,605	—	1,801	77,744	213	13	13	1	58	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77,343	238,160	11,140,300	71,376	11,626,153	31,803	—	—	—	—	—	—
299,281	1,851,175	14,200	435,786	2,601,054	7,126	—	—	—	—	—	—
311,702	1,278,515	1,352,000	130,268	3,206,216	8,784	94	20	615	191	57	423
660,364	453,834	336,400	533,247	2,099,799	5,753	150	98	88	134	33	4,060
11,046	4,400	6,000	39,006	67,600	183	16	—	—	6	—	—
18,739	27,500	—	271	51,952	144	—	—	52	8	65	—
20,034	66,850	39,600	6,543	166,393	511	5	7	15	16	—	—
36,778	1,123,160	4,600	338,193	1,508,435	4,133	1	1	1	15	—	—
260,440	232,607	209,200	103,369	966,176	2,648	79	104	1,202	980	153	678
73,703	1,362,451	3,000	11,946	1,567,429	4,294	10	29	353	18	—	6
239,369	845,634	859,700	197,998	1,900,111	5,231	98	129	456	740	582	2,830
337,848	136,876	26,500	83,692	664,670	1,821	31	3	123	139	1,609	563
276,090	268,600	936,600	246,365	1,685,194	4,617	54	0	142	205	60	172
150,015	3,805,158	55,800	50,477	4,115,034	11,274	16	728	114	32	13	707
108,503	151,528	320,600	324,977	905,894	2,518	527	10	101	155	183	33
260,905	154,336	400	65,033	605,609	1,659	614	265	2,083	4,436	3,303	1,845
287,822	491,272	640,000	48,814	1,741,608	4,761	21	284	406	2,070	499	696
32,616	9,070	2,800	1,840	149,959	411	5	12	22	48	—	—
705,035	2,883,719	3,244,800	347,497	7,332,809	20,090	147	193	356	630	1,403	723
276,518	1,314,578	4,341,107	162,363	8,710,493	23,864	105	7	168	160	257	620
4,836	23,000	2,600	2,207	50,578	387	2	20	64	17	—	—
5,887	16,400	600	801	28,035	288	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12,026	—	800	1,819	21,702	59	—	—	—	—	—	—
58,166	94,935	—	45,606	206,776	567	—	1	1	25	13	—
43,020	7,200	145,800	3,974	207,123	567	20	—	27	14	6	275
4,108	2,900	2,000	1,739	18,006	49	3	2	34	46	6	15
56,459	216,150	27,000	14,855	320,415	902	4	—	11	22	8	4
31,733	402,000	3,062,235	1,774	3,501,050	9,592	3	—	16	2	—	—
119,276	8,200	280,800	1,718	438,825	1,202	153	—	764	419	—	183
61,377	152,304	29,000	152,779	451,979	1,238	53	1	48	9	—	—
256,628	150,900	247,400	211,078	986,766	2,703	125	121	962	1,443	1,338	3,845
366,319	135,432	7,900	31,918	639,771	1,753	109	266	966	3,302	9,650	1,493
117,684	21,885	466,700	418	630,073	1,752	141	2	9	144	135	49
555,362	429,299	800	111,691	1,236,053	3,393	466	17	267	207	664	4,860

In Summa.	Zusammenbod Abgehende Eingekommene Locomotiven und Tender.	Eisenbahnfahrzeuge.	Gutspzge.	Sonstige Fahrzeuge.	Zusammenbod Aufgenommene Gesamt-Zugvieh.	Privat-Zugvieh.	Gesamt-Einnahmen. aus dem persönlichen Verkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Einnahmen.	In Summa.	Verausgabt wurden an Gehalt.	an Lohn.	in Summa.	in Prozenten der Einnahme.
	Stück.						Thalern.				Thalern.			
—	—	17	—	2	—	—	—	163,452	—	163,452	2,320	114	2,434	1,48
—	—	—	—	—	—	—								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	974	—	987	—
—	—	—	—	—	—	—								
1,013	—	9	—	1	—	319	12,550	17,462	493	30,405	4,056	2,372	6,428	21,14
184	—	—	—	—	—	179								
227	—	6	—	2	—	611	8,476	8,153	123	16,756	3,706	886	4,600	27,45
83	—	4	—	4	1	477								
—	—	—	—	—	—	—	21,096	—	—	21,096	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—								
—	—	1	—	—	—	—	—	301,674	83	301,857	11,343	1,770	13,113	4,34
—	—	—	—	—	—	—								
1,209	—	21	1	2	—	921	19,660	181,094	399	201,353	14,139	9,170	23,604	11,72
5,486	—	55	—	—	1	571								
78	—	4	—	—	—	227	2,178	2,448	323	4,951	1,669	2,504	4,399	88,84
80	—	2	—	—	2	249								
43	—	4	—	2	—	762	5,361	8,509	205	14,075	2,076	634	3,210	22,80
18	—	2	—	—	1	729								
3,288	—	40	3	1	—	1,158	29,283	53,661	721	84,366	7,713	1,929	9,642	11,42
816	—	8	—	—	3	1,010								
4,837	1	10	2	71	—	2,366	35,194	73,808	854	109,856	9,107	6,604	15,711	14,30
2,488	—	84	—	4	1	2,544								
639	—	13	3	1	—	4,858	26,300	121,582	1,490	149,372	11,965	9,287	21,252	14,23
1,610	—	184	—	—	39	4,678								
1,031	—	28	—	1	—	1,175	115,757	41,979	591	158,327	4,962	21,832	26,794	16,92
12,026	—	184	—	—	7	799								
3,056	—	10	1	7	—	367	51,470	96,060	2,307	149,746	5,175	3,918	9,093	6,07
87	—	18	—	1	—	467								
3,532	—	54	2	11	—	2,656	59,194	308,444	2,066	367,704	10,974	13,059	25,006	6,80
1,817	—	27	—	1	12	5,472								
103	—	1	—	—	—	34	1,100	3,715	45	3,858	1,254	622	2,076	53,81
—	—	2	—	—	—	27								
—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	41	2,035	—	2,035	7158,62
—	—	—	—	—	—	—								
—	—	2	—	1	—	224	2,416	2,098	40	4,554	1,391	176	1,567	35,08
40	—	1	—	—	—	252								
392	—	—	—	—	—	120	3,903	7,069	184	11,056	1,675	459	2,134	19,30
106	—	—	—	—	—	338								
49	—	5	—	1	—	997	2,620	57,021	250	59,891	4,993	693	5,686	9,49
21	—	3	—	1	—	786								
1,549	—	8	—	1	—	1,523	9,960	25,184	753	35,897	3,020	1,444	4,469	12,45
111	—	4	—	—	4	1,131								
7,555	—	25	6	12	—	1,642	36,568	37,484	1,099	75,154	12,319	4,645	16,964	22,57
15,827	—	39	—	33	22	1,749								
477	—	172	—	8	—	—	11,893	48,776	—	60,669	1,099	1,507	3,406	5,61
6,003	—	3	—	—	—	—								

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Stations-Beamten: Bahnhofs-Vorsteher.	Bahnhofs-Kassirer.	Bahnhofs-Assistenten.	Bahnhofs-Einnehmer.	Bahnhofs-Controleure.	Depôt-Controleure.	Ober-Controleure und Assistenten.	Ober- u. Obermaschinisten.	Maschinisten.	Heizer.	Lokomotivführer.	Packmeister.	Schaffner.	Bremser.	Weichensteller.	Schrankenwärter.	Gepäckträger: Bahnhöfen.	Gepäckträger: Haltestellen.	Anzahl der durchschnittlich täglich fahrbereiten Lokomotiven, Reservelok. u. Maschinen.	Zahl der Zug-Züge.	Zahl der Stück-Züge.	Personenfrequenz: In Summa.	Personenfrequenz: Durchschnittlich täglich.	Ankommende Abgehende Personenwagenachsen: In Summa.	Ankommende Abgehende Personenwagenachsen: Durchschnittlich täglich.	Ankommende Abgehende Güterwagenachsen: In Summa.	Ankommende Abgehende Güterwagenachsen: Durchschnittlich täglich.	In Reserve: Zum Ersatz schadhafter Lokomotiven.	In Reserve: Lokomotiven in toter Reserve.	In Reserve: Personenwagen.	In Reserve: Güter- u. Gepäckwagen.	Bemerkungen.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	97,341	157,42	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	435	5,43	—	—	—	—	
1	1	1	—	—	1	—	1	—	—	1	1	5	1	—	1	10	11	7	—	—	—	—	—	—	48,033	133,43	1	—	—	—	
1	1	1	1	1	1	—	1	—	1	—	1	3	1	—	1	4	12	7	—	—	—	—	—	—	7,768	23,43	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	2	—	—	3	2	—	—	—	1	30	1	—	—	11	6	5	3,130	10,43	—	—	—	—	120,188	333,43	2	—	—	—	
1	—	2	2	—	10	8	—	1	—	1	19	3	—	—	17	21	14	3,130	10,43	112,052	307,27	5	3	1	2					
1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	9	1	—	—	3	11	10	6,024	20,43	3,102	5,28	—	2	—	—					
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	3	1	—	—	2	15	13	8,000	26,43	15,994	43,83	—	—	—	—					
1	—	2	1	1	1	5	—	1	—	1	9	1	—	—	12	29	15	21,026	68,43	23,031	63,68	—	—	—	—					
1	—	2	1	1	1	4	—	—	—	1	12	1	—	—	36	32	18	21,690	66,43	102,575	281,08	3	2	5	2					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	11	5,061	17,43	142,413	403,28	4	4	7	3					
1½	—	1¼	—	—	9	8	—	1½	1	½	—	1	—	—	56	28	15	7,796	23,43	277,635	760,64	5	3	3	4					
1	—	—	1	1	1	4	—	—	—	1	3	1	—	—	13	14	6	—	—	41,694	114,23	—	—	3	—					
1	—	7	2	2	10	10	—	5	—	3	20	2	—	—	16	67	41	33,955	103,43	462,004	1265,16	7	4	—	1					
1	—	1	—	—	1	1	—	—	—	1	1	1	—	—	12	11	5	—	—	3,017	8,27	—	—	3	—					
—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	3	2	2	—	—	—	14	8	—	—	116,001	317,85	—	—	—	—					
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	1	5	3	—	—	2,304	6,31	—	—	—	—					
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	2	13	7	—	—	2,673	7,32	—	—	—	—					
1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1	9	1	—	—	4	27	14	—	—	32,974	90,34	—	—	—	—					
1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	4	1	—	—	7	14	6	23,523	71,6	12,745	34,92	—	—	—	—					
1	—	3	2	2	6	4	—	2	—	3	17	2	—	2	13	40	22	23,523	71,6	36,564	101,55	1	—	2	—					
—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	½	—	—	10	11	5	—	—	55,091	150,93	—	—	—	—					

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Namen der Stationen.	Ankommende / Abgehende Personen. gegen erhöhtes Personen-Fahrgeld in Courier- u. Schnellzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	gegen tarifmäßiges Personen-Fahrgeld in andern Personenzügen I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	gegen ermäßigtes Personen-Fahrgeld auf Retour- und Rundreise-Billets, sowie in Extrazügen ꝛc. I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militairs auf Requisitions-Schein.	Summa.
Viersen	12 22	24 18	13 4	444 440	5,412 5,743	30,131 33,015	66,293 63,131	892 1,810	18,064 20,674	67,668 91,374	536 445	188,479 216,678
Vohwinkel	3 3	90 168	249 1,263	277 380	6,215 7,191	43,751 46,097	28,313 23,433	750 743	18,506 17,632	61,176 89,699	2,318 2,305	161,627 188,903
Warburg	95 80	1,242 928	3,914 3,871	93 67	1,389 1,429	8,039 10,438	21,156 15,994	110 92	1,947 2,469	12,764 12,440	2,460 2,039	53,158 49,867
Weisweiler	— —	— —	— —	7 4	109 116	1,358 918	2,223 1,892	12 4	200 176	1,656 2,212	30 36	5,567 5,298
Welschenennest	— —	— —	— —	12 2	147 160	2,627 2,691	1,786 2,042	2 2	302 262	2,710 3,728	46 67	7,638 8,894
Wennemen	— —	— —	— —	2 2	114 87	1,026 1,215	729 651	— —	120 134	950 1,698	— —	2,941 3,787
Werden	— —	— —	— —	195 208	3,652 4,469	18,204 22,692	15,738 13,404	464 436	9,790 11,148	34,790 30,730	1,467 1,607	84,290 80,764
Werdohl	— —	— —	— —	34 39	1,244 1,309	7,386 7,789	2,625 3,038	78 60	2,858 3,152	15,336 13,074	41 173	29,604 29,444
Werl	— —	— —	— —	92 72	1,638 1,601	11,038 9,908	13,256 13,488	64 58	2,964 2,790	23,862 20,890	661 622	53,605 49,479
Welheim	— —	— —	— —	45 17	251 217	1,695 1,619	3,758 3,628	10 34	414 262	2,266 2,650	— —	8,443 8,649
Westhofen	— —	— —	— —	20 17	740 677	7,066 6,245	4,350 5,776	56 6	1,936 878	7,260 10,182	13 81	21,398 23,862
Wetter	— —	3 —	7 —	123 136	3,030 3,395	19,452 20,567	6,403 6,749	670 372	14,064 14,630	42,046 71,666	131 150	86,858 117,685
Wickede	23 20	165 187	1,627 1,877	47 51	466 525	3,769 3,815	2,739 2,695	42 198	1,050 952	7,096 6,036	67 84	17,111 16,440
Wickrath	— —	— —	— —	91 98	2,330 3,006	25,072 21,382	14,745 16,856	502 92	5,154 6,834	25,942 35,506	388 396	79,164 83,670
Wilhelmshöhe	66 32	613 280	654 199	114 68	1,555 1822	4,478 5,762	4,881 5,018	84 4	1,846 314	3,586 1,368	889 920	18,853 16,305
Witten	14 15	169 173	137 189	529 613	13,729 14,458	64,268 77,356	45,016 31,734	1,554 1,492	49,176 47,092	153,188 153,968	1,841 1,753	329,614 308,342
Summa	9,629 9,783	78,736 82,202	115,634 120,600	34,125 34,242	627,330 676,090	3,140,309 3,131,135	2,638,076 2,642,412	79,633 81,400	1,646,792 1,656,063	5,560,355 5,570,769	197,034 196,667	14,145,758 14,158,365
Außerdem: Transit, gestundetes Fahrgeld, Post-Verkehr und Allgemeine Transport-Gesellschaft.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112,941

Ankommendes / Abgehendes Reisegepäck ꝛc.: Durchschnittlich pro Tag.	Reisegepäck (Centner)	Militairgut (Centner)	In Summa (Centner)	Durchschnittlich pro Tag.	Equipagen (Stück)	Militair-Fahrzeuge und Geschütze (Stück)	Luxuspferde (Stück)	Militairpferde (Stück)	Hunde (Stück)	Ankommende / Abgehende: Eilgut (Centner)	Stückgut der Normalklassen incl. des sperrigen Guts (Centner)	Stückgut der ermäßigten Tarifklassen (Centner)
510,18	2,942	—	—	8,06	1	—	6	—	208	9,058	14,838	67,719
503,01 442,70	3,054 1,307,0	— —	— —	8,04 3,18	— 1	— —	— —	— —	167 259	2,092 4,084	17,373 10,256	63,604 46,134
517,13 145,73	1,236 2,556,4	— —	— —	3,06 7,40	— —	— —	— —	— —	209 161	2,969 5,259	11,681 17,769	27,783 45,497
136,60 60,41	2,827 10	— —	— —	8,17 0,12	— —	— —	— —	— —	169 27	3,534 19	21,615 263	49,279 470
57,08 20,01	13 65	— —	— —	0,14 0,15	— —	— —	— —	— —	17 26	12 302	217 1,453	822 6,743
24,01 18,03	78 26,4	— —	— —	0,08 0,17	— —	— —	— —	— —	91 7	217 —	2,687 —	8,275 —
24,19 230,40	17 1,630,0	— —	— —	0,01 4,47	— 3	— —	— —	— —	21 131	— 4,849	— 14,688	— 37,959
221 84,18	1,593 765	— —	— —	4,09 2,18	— —	— —	— —	— —	24 48	2,046 2,416	8,670 6,390	22,749 16,323
80,07 146,48	287 1,730	— —	— —	2,16 4,75	— —	— —	— —	— —	84 65	3,717 2,066	8,620 7,630	84,729 26,675
130,08 24,19	1,030 110,4	— —	— —	3,08 0,45	— —	— —	— —	— —	250 33	4,044 257	1,639 1,166	26,096 5,843
26,03 56,45	157 166,0	— —	— —	0,07 0,46	— —	— —	— —	— —	33 45	310 463	816 844	13,279 5,306
65,10 237,40	212 1,155	— —	— —	0,08 3,47	— —	— —	— —	— —	49 91	107 5,033	314 6,045	2,620 63,069
322,01 46,40	1,125 321	— —	— —	3,08 0,47	3 —	— —	— —	— —	77 63	2,712 655	3,906 779	65,164 5,650
45,08 216,09	359 2,396,4	— —	— —	0,08 6,47	— —	— —	— 2	— —	58 156	507 1,035	869 7,096	15,727 37,030
229,03 51,79	1,681 300	— —	— —	4,03 0,80	— —	— —	— —	— —	80 28	1,282 160	10,450 652	20,363 2,302
44,07 903,00	357 9,207,8	— —	— —	1,07 25,03	— 4	— —	— 4	— —	36 324	46 24,078	220 45,495	662 154,309
844,13	8,581	—	—	23,10	1	—	—	—	352	9,470	13,857	144,173
39,534 39,068	360,696 363,217	— —	— —	1005 1,012	133 137	— —	1200 102	— —	27,974 28,037	897,411 907,585	2,379,558 2,151,560	8,394,977 8,377,009
—	53,714	—	—	—	14	—	—	—	384	—	—	—

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Güter.						Ankommende Abgehende Vieh.						
Gut in Wagenladungen												
Im Quantitätem von 200 Ctr. u. darüber excl. Streif. u. Gestk.	in Quantitäten für volle Wagenladungen v. 100 Ctr. excl. Streif. u. Gestk.	Stückgüter u. Gestk.	Betriebs-Dienst- und Bangut.	Im Ganzen.	Durchschnittlich per Tag.	Pferde.	Füllen.	Rinder.	Mutter-, Stier- und Zugochsen.	Mutter-, Zug-, Zuchtkühe, Jungvieh, Kälber.	Borstvieh.	
Centner.						Stück.						
159,172	88,117	674,900	36,019	978,133	2,680	90	34	255	607	404	2,079	
67,421	39,378	4,400	5,307	201,865	553	98	—	11	193	112	140	
118,059	156,702	320,400	120,584	776,961	2,129	104	20	333	586	3,338	1,336	
71,083	2,115,645	43,400	310,629	2,580,429	7,067	62	32	19	16	1,304	78	
90,054	53,300	16,800	135,705	415,264	1,146	70	18	35	31	409	6	
180,249	55,793	14,000	225,829	550,349	1,508	96	14	124	346	658	236	
695	—	2,400	359	4,176	45	—	—	2	11	—	—	
340	600	200	11,200	13,391	146	—	—	—	2	—	—	
24,207	65,034	27,000	40,031	187,227	460	—	6	109	59	7	615	
16,577	97,460	—	6,002	36,838	101	2	10	12	7	1	60	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
104,205	243,240	70,800	5,402	481,243	1,318	75	—	113	38	106	54	
26,482	166,400	840,300	73,929	1,146,576	3,141	1	—	1	—	—	30	
156,050	202,203	474,200	4,524	907,205	2,485	5	3	41	22	22	1,000	
150,966	36,600	1,300	4,972	210,763	287	10	3	23	7	7	—	
53,177	19,500	466,900	12,455	580,536	1,617	31	13	315	379	179	202	
224,064	408,921	1,800	10,990	682,076	1,869	34	46	207	1,345	245	109	
20,112	8,600	22,800	6,450	65,645	182	—	—	—	5	—	—	
38,823	104,490	300	54,688	212,646	591	4	—	20	7	150	2	
5,648	1,600	11,600	1,325	30,768	73	4	—	62	13	—	35	
20,060	1,033,000	7,600	147,136	1,210,746	3,317	2	—	45	99	36	—	
201,849	611,272	728,410	20,508	1,626,879	4,457	69	15	197	126	33	868	
256,270	988,750	2,600	142,215	1,457,680	3,994	2	1	44	9	10	35	
23,420	93,600	229,200	64,277	417,598	1,144	—	14	151	9	—	161	
67,874	61,200	2,600	10,644	180,185	493	—	1	50	45	508	140	
62,065	27,000	225,300	10,370	327,216	1,023	52	7	223	622	7	1,500	
40,406	5,720	2,800	7,594	86,455	242	39	7	434	80	—	119	
5,400	20,100	21,000	106	52,017	145	—	1	—	—	6	—	
1 202	93,600	300	1,584	97,431	260	—	—	—	—	—	—	
1,273,932	1,707,971	1,047,400	684,856	4,801,036	13,291	100	434	650	1,826	993	4,574	
641,836	756,943	5,230,456	363,377	7,169,511	19,844	98	223	485	302	602	1,681	
33014107	73,550,736	98,000,139	16,803,619	233,310,539	645,956	15,493	23,566	44,669	97,373	355,696	109,436	
73569289	63,698,800	130,507,021	16,803,641	292,041,994	692,346	14,376	17,985	31,021	55,696	480,481	87,210	
—	—	—	—	7,088,772	—	—	—	—	—	—	—	

Im Ganzen.	Ankommende Abgehende Zahlungs. Locomotiven und Tender.	Stückgüterlastwagen.	Equipagen.	Sonstige Fuhrwerke.	Ankommende Aufgenommen Gestalt-Frachtbriefe.	Einzel-Frachtbriefe.	Gesammt-Einnahme. aus dem Personen-, Gepäck- u. Eilgut-Verkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	Extra-Einnahmen.	Im Ganzen.	Verausgabt wurden an Gehalt.	an Lohn.	Im Ganzen.	In Prozenten der Einnahme.
	Stück.						Thaler.				Thaler.			
4,060	—	1	—	10	—	1,039	37,606	58,050	1,059	96,775	8,026	4,309	12,335	12,74
182	—	17	—	2	6	931								
5,219	—	2	—	—	—	1,143	35,417	38,140	1,862	75,419	16,268	6,964	23,232	30,80
1,581	—	5	—	1	7	2,048								
569	—	42	2	9	—	876	38,163	33,105	599	71,867	9,569	9,798	19,367	26,95
1,544	—	28	—	3	3	653								
13	—	—	—	—	—	34	476	276	30	782	350	137	487	62,21
2	—	—	—	—	—	33								
779	—	—	1	—	—	179	2,582	5,613	185	8,380	2,400	498	2,898	34,58
92	—	—	—	—	—	200								
—	—	—	—	—	—	55	225	—	14	787	950	285	1,235	156,91
—	—	—	—	—	—	73								
381	—	13	—	5	—	651	15,586	25,941	291	41,918	4,212	1,578	5,788	13,81
30	—	11	—	—	—	582								
1,091	—	1	—	2	—	1,101	6,275	61,539	683	70,497	4,690	1,647	6,333	8,98
50	—	6	—	2	—	921								
1,179	—	12	—	6	—	598	13,602	22,018	376	36,056	5,165	2,289	7,454	20,67
1,223	—	12	—	2	—	399								
5	—	1	—	—	—	223	2,935	4,606	73	7,614	1,254	1,201	2,455	32,23
151	—	2	—	—	1	360								
184	—	25	—	—	—	359	3,589	1,105	79	4,773	1,766	500	2,266	47,44
182	—	1	—	1	2	361								
771	—	10	—	1	—	2,201	37,946	54,058	558	72,562	4,748	1,090	5,838	8,04
191	—	30	—	3	7	2,213								
335	—	2	—	—	—	515	5,258	20,313	448	26,019	2,434	765	3,199	12,29
750	—	—	—	1	3	660								
2,819	—	5	—	—	—	1,015	14,036	24,131	608	38,835	3,448	1,341	4,789	12,33
678	—	3	—	—	1	997								
7	—	6	—	—	—	—	3,696	7,000	—	10,615	—	—	—	—
—	—	2	—	—	—	—								
8,130	4	2,205	7	15	—	3,329	76,974	332,100	1 752	415,786	33,207	10,447	53,654	12,90
3,037	—	35	1 7	11	23	3,964								
667,263	9	6,044	126	574	—	164903								
687,179	15	8,265	151	803	1 021	185971	3,807,014	13109921	106033	17116871	1001088	674779	1676308	9,82
30,836	—	—	—	—	—	—	151,671	467,298	—	618,969				
Hiezu nicht nach Stationen zu repartirende Extraordinäre Einnahmen									391600	391,600				
							3,958,685	13577 172	1130427	18746234				

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anzahl der Stations-Beamten																		Locomotiven.	
Bahnhofs-Vorsteher.	Bahnhofs-Kassirer	Bahnhofs-Controleure.	Bahnhofs-Einnehmer.	Bahnhofs-Expedienten.	Güter-Expedienten und Rollmeister.	Packer u. Bagagemeister.	Güterschaffner.	Telegraphisten.	Wagenmeister.	Werkführer u. Vorarbeiter.	Streckenwärter.	Schrankenwärter.	Ehefrauen.	Unverheirathete.	Anzahl sämmtlicher thätigen Stations-Beamten, Bahnhofs- u. Rottenmeister.	Zahl der Tag-Stgn.	Zahl der Nacht-Stgn.	Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.
1	—	1	1	—	2	3	—	1	—	1	6	1	1	—	19	25	13	11,169	32,0
1	—	2	1	1	2	6	—	1	—	3	17	1	—	—	36	51	35	34,738	104,0
1	—	4	—	—	5	5	—	1	—	1	20	1	—	—	38	18	13	10,340	33,0
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	2	9	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	10	—	—
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	1	—	—	1	4	2	—	—
1	—	—	1	—	2	2	—	—	—	1	4	—	—	—	3	16	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	11	—	—
1	—	1	—	—	3	2	—	—	—	2	6	1	—	—	9	27	15	—	—
—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	2	6	1	—	—	3	12	8	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2	19	7	—	—
1	—	1	—	—	3	1	—	—	—	2	9	1	—	—	4	28	19	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	1	—	—	2	13	11	—	—
1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	4	1	1	—	4	17	12	—	—
½	—	½	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	18	10	—	—
1	—	5	3	2	15	11	—	5	—	5	52	3	—	—	35	48	29	29,783	91,0
184½	15	193½	63	45	351½	478½	14	99½	4	194	1223	151½	74	3	2,072	—	—	—	—

Reisemagazine.				Güter.				Bemerkungen.
Personen-magazine.		Güter-magazine.		Im Ganzen.		Im Reserve.		
Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.	Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.	Im Ganzen.	Durchschnittlich täglich.	Im Reserve.	Locomotiven in Folge Reform.	Reisemagazine.	Güter- u. Depotschuppen.	
13,830	37,9	120,425	330	1	—	3	—			
27,980	76,6	386,023	1,057	3	1	3	—			
3,696	9,8	216,124	592	3	1	3	—			
—	—	230	0,6	—	—	—	—			
—	—	2,478	6,8	—	—	—	—			
—	—	—	—	—	—	—	—			
—	—	16,320	44,7	—	—	—	—			
—	—	23,720	65,0	—	—	—	—			
—	—	15,194	42,0	—	—	—	—			
—	—	3,225	8,8	—	—	—	—			
—	—	14,110	38,6	—	—	—	—			
—	—	35,436	97,0	—	—	—	—			
—	—	5,695	15,6	—	—	—	—			
—	—	6,153	16,8	—	—	—	—			
238	0,6	2,156	5,9	—	—	—	—			
56,117	153,7	888,059	928,7	9	4	1	3			
—	—	—	—							

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 24

Zusammenstellung

der beschäftigten Beamten, Hülfsarbeiter und Arbeiter, sowie der an dieselben verausgabten Gehälter, Löhne ꝛc.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hülfsbeamten (Hülfsarbeiter) und Arbeiter.	Zahl der Beamten.	Zahl der Hülfsarbeiter.	Zahl der durchschnittlich täglich beschäftigten Arbeiter.	Gehälter u. Tagegelder resp. Arbeitslöhne für jeden Einzelnen in maximo. Thaler.	Gehälter u. Tagegelder resp. Arbeitslöhne für jeden Einzelnen in minimo. Thaler.	Gehälter u. Tagegelder resp. Arbeitslöhne im Ganzen. Thlr. S. P.	Diäten, Reisekosten und Uebernachtungsgebühren des Bahnpersonals. Thlr. S. P.	Kosten der Dienstkleidung resp. Entschädigung für dieselben. Thlr. S. P.	Ersparniß-Prämien des Maschinen-Personals ꝛc. Thlr. S. P.	Meilengelder des Fahr-Personals. Thlr. S. P.	Sonstige Emolumente. Thlr. S. P.	Summa totalis. Thlr. S. P.
	A. Allgemeine Verwaltung.												
1	Direction.												
	Vorsitzende [1]	1	—	—	3,100	—	3,100 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,100 — —
	Mitglieder [2]	7	—	—	2,000	1,400	12,958 10 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	12,958 10 —
	Hülfsarbeiter	—	6	—	1,600	900	5,919 — —	1,037 23 10	— — —	— — —	— — —	— — —	6,956 23 10
	Mitglieder der Eisenbahn-Commissionen [3]	8	4	—	1,900	900	7,196 20 —	2,541 19 —	— — —	— — —	— — —	800 — —	10,538 9 —
2	Administrations-Büreau.												
	Vorsteher [4]	11	—	—	1,100	950	11,500 — —	793 17 1	— — —	— — —	— — —	— — —	12,293 17 1
	Eisenbahn-Secretaire [5]	70	—	—	1,100	600	54,541 20 —	1,250 16 5	— — —	— — —	— — —	200 — —	55,992 6 5
	Betriebs-Secretaire [6]	61	—	—	700	450	27,792 — —	777 13 9	— — —	— — —	— — —	200 — —	28,769 13 9
	Hülfsarbeiter	—	60	—	600	300	25,500 — —	749 11 —	— — —	— — —	— — —	— — —	26,249 11 —
	Kanzlisten [7]	36	—	—	650	350	16,715 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	16,715 — —
	Hülfsarbeiter	—	29	—	500	210	8,700 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	8,700 — —
	Büreaudiener, Billetdrucker ꝛc. [8]	12	—	—	400	325	3,749 — —	19 27 9	— — —	— — —	— — —	780 — —	4,548 27 9
	Hülfsarbeiter	—	18	—	450	222	4,860 15 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,860 15 —
3	Technisches und statistisches Büreau.												
	Vorsteher { Eisenbahn-Bau-Inspector ꝛc. [9]	1	—	—	1,200	—	1,200 — —	481 1 —	— — —	— — —	— — —	200 — —	1,881 1 —
	Vorsteher { Eisenbahn-Secretair	1	—	—	1,100	—	1,100 — —	295 6 —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,395 6 —
	Eisenbahn-Baumeister [10]	3	—	—	900	800	2,169 — —	684 1 6	— — —	— — —	— — —	1,083 10 —	3,936 11 9
	Hülfsarbeiter	—	17	—	1,080	540	12,750 10 —	1,155 16 —	— — —	— — —	— — —	— — —	13,905 26 —
	Betriebs-Secretaire	7	—	—	675	450	3,304 — —	19 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,323 — —
	Hülfsarbeiter	—	9	—	500	340	3,375 — —	286 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,661 — —
	Zeichner	6	—	—	910	500	3,950 — —	411 20 —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,361 2 —
	Hülfsarbeiter	—	13	—	900	300	5,850 — —	205 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	6,055 — —
	Geometer	—	4	—	910	730	3,100 — —	436 8 —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,536 8 —
4	Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung.												
	Eisenbahn-Secretaire [11]	2	—	—	1,100	675	1,775 — —	40 22 3	— — —	— — —	— — —	100 — —	1,915 22 3
	Betriebs-Secretaire	2	—	—	475	—	950 — —	83 10 —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,033 10 —
	Hülfsarbeiter	—	14	—	500	325	5,620 — —	5 15 —	— — —	— — —	— — —	— — —	5,625 15 —
5	Central-Werkstatts-Materialien-Verwaltung.												
	Eisenbahn-Secretaire	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Betriebs-Secretaire	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Hülfsarbeiter	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
6	Betriebs-Controle.												
	Bahn-Controleure	14	—	—	1,100	750	11,183 — —	3,704 28 6	— — —	— — —	— — —	— — —	14,887 28 6
	Betriebs-Controleure [12]	8	—	—	1,200	600	6,500 — —	3,071 22 10	— — —	— — —	— — —	382 20 —	9,954 12 10
7	Calkulatur.												
	Eisenbahn-Secretaire	16	—	—	1,100	600	11,680 — —	666 26 9	— — —	— — —	— — —	— — —	12,346 26 9
	Betriebs-Secretaire	48	—	—	675	450	22,656 — —	1,186 16 9	— — —	— — —	— — —	— — —	23,842 16 9
	Hülfsarbeiter	—	142	—	700	240	54,875 20 —	193 17 2	— — —	— — —	— — —	— — —	55,069 7 2
8	Haupt-Kasse.												
	Hauptkassen Rendant [13]	1	—	—	1,400	—	1,400 — —	47 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,447 — —
	Commissionskassen-Rendanten	4	—	—	900	625	3,275 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,275 — —
	Kassirer [14]	1	—	—	600	—	600 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	600 — —
	Hülfsarbeiter	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Buchhalter	5	—	—	1,050	650	7,150 — —	52 7 3	— — —	— — —	— — —	— — —	7,202 7 3
	Hülfsarbeiter	—	10	—	500	350	3,850 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,850 — —
	Buchhalter der Commissionskassen	2	—	—	850	825	1,675 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,675 — —
	Hülfsarbeiter	—	10	—	500	240	3,625 5 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,625 5 —
	Kassen-Assistenten [15]	10	—	—	500	350	4,573 — —	135 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,708 — —
	Kassendiener [16]	4	1	—	350	300	1,560 20 —	43 10 —	— — —	— — —	— — —	180 — —	1,784 — —
9	Betriebs-Inspection.												
	Ober-Betriebs-Inspectoren	1	—	—	1,600	—	1,600 — —	570 14 5	— — —	— — —	— — —	— — —	2,170 14 5
	Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Inspectoren [17]	1	—	—	1,200	—	1,200 — —	169 7 —	— — —	— — —	— — —	216 20 —	1,585 27 —
	Betriebs-Inspectoren [18]	6	—	—	1,400	1,300	7,600 — —	1,470 17 5	— — —	— — —	— — —	308 20 —	9,379 7 5
	Eisenbahn-Baumeister [19]	20	—	—	1,200	800	18,565 — —	926 13 —	— — —	— — —	— — —	3,249 20 —	22,741 3 —
	Hülfsarbeiter	—	20	—	1,080	300	13,230 — —	299 20 —	— — —	— — —	— — —	— — —	13,529 20 —
	Eisenbahn-Secretaire	6	—	—	850	650	4,300 — —	84 26 —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,384 26 —
	Betriebs-Secretaire	17	—	—	675	450	8,870 — —	98 25 —	— — —	— — —	— — —	— — —	8,968 25 —
	Hülfsarbeiter	—	80	—	500	300	30,400 — —	85 2 3	— — —	— — —	— — —	— — —	30,485 2 3
	Zeichner	5	—	—	730	650	3,455 — —	10 5 —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,465 5 —
	Hülfsarbeiter	—	17	—	660	300	8,313 10 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	8,313 10 —
	Büreaudiener	4	—	—	340	225	1,095 — —	3 — —	— — —	— — —	— — —	15 — —	1,113 — —
	Hülfsarbeiter	—	4	—	300	180	850 25 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	850 25 —
	Geometer	—	11	—	900	360	6,875 — —	1,635 16 —	— — —	— — —	— — —	— — —	8,510 16 —
	Summa	404	469	—	—	—	468,633 5 —	25,728 24 2	— — —	— — —	— — —	7,716 — —	502,077 29 2

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hülfsbeamten (Hülfsarbeiter) und Arbeiter.	Zahl der Beamten.	Zahl der Hülfsarbeiter.	Zahl der durchschnittlich täglich beschäftigten Arbeiter.	Gehälter u. Tagegelder resp. Arbeitslöhne für jeden Einzelnen in maximo. Thaler.	Gehälter u. Tagegelder resp. Arbeitslöhne für jeden Einzelnen in minimo. Thaler.	Gehälter u. Tagegelder resp. Arbeitslöhne im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	Diäten, Reisekosten und Uebernachtungsgebühren des Bahnpersonals. Thlr. Sg. Pf.	Kosten der Dienstkleidung resp. Entschädigung für dieselben. Th. S. Pf.	Ersparniß-Prämien des Maschinen-Personals ꝛc. Thlr. S. Pf.	Meilengelder des Fahr-Personals. Thlr. Sg. P.	Sonstige Emolumente. Thlr. Sg. P.	Summa totalis. Thlr. Sg. Pf.
	B. Bahn-Verwaltung.												
1	Strecken-Personal.												
	Eisenbahn-Baumeister [20])	14	—	—	1,000	800	12,488 — —	1,905 9 3	— — —	— — —	— — —	1,560 — —	15,953 9 3
	Hülfsarbeiter	—	13	—	1,080	180	9,555 — —	387 5 —	— — —	— — —	— — —	— — —	9,942 5 —
	Betriebs-Secretaire	15	—	—	675	450	6 573 10 —	37 15 —	— — —	— — —	— — —	— — —	6,612 25 —
	Hülfsarbeiter	—	20	—	500	240	6,140 — —	67 4 6	— — —	— — —	— — —	— — —	6,207 4 6
	Bahn-, Krahn- ꝛc.) Meister [21])	73	—	—	650	450	42,462 5 —	1,594 9 6	— — —	— — —	— — —	80 — —	44,136 14 6
	Hülfsarbeiter	—	32	—	360	270	9,568 — —	103 9 6	— — —	— — —	— — —	— — —	9,671 9 6
	Bahn-, Krahn- u. Brückenwärter [22])	1,594	—	—	250	220	338,644 — —	123 15 —	— — —	— — —	— — —	2,956 10 —	341,723 25 —
	Hülfs-Bahn- (ꝛc.) Wärter	—	72	—	240	220	15,336 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	15,336 — —
	Geometer	—	1	—	730	—	730 — —	178 11 —	— — —	— — —	— — —	— — —	908 11 —
2	Stations-Personal.												
	Stations-Vorsteher I. u. II. Klasse [23])	134	—	—	1,000	525	96,126 7 6	179 20 —	— — —	— — —	— — —	166 20 —	96,472 17 6
	Stations-Aufseher	15	—	—	550	375	5,011 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	5,011 — —
	Stations-Assistenten [24])	193	—	—	550	450	106,353 — —	184 25 —	— — —	— — —	— — —	40 — —	106,577 25 —
	Hülfsarbeiter	—	16	—	400	300	5,518 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	5,518 — —
	Weichensteller [25])	1,273	—	—	550	270	381,522 12 6	45 27 6	— — —	— — —	— — —	230 — —	381,798 10 —
	Hülfsweichensteller	—	25	—	300	270	6,925 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	6,925 — —
	Portiers [26])	194	—	—	350	270	57,043 — —	11 20 —	— — —	— — —	— — —	2,706 — —	59,760 20 —
	Hülfsarbeiter	—	5	—	300	240	1,395 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,395 — —
	Nachtwächter [27])	114	—	—	200	—	19,878 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	838 — —	20,716 — —
	Hülfsnachtwächter	—	37	—	200	180	6,919 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	6,919 — —
3	Telegraphen-Personal.												
	Telegraphen-Inspectoren	2	—	—	1,100	1,000	2,100 — —	298 — 6	— — —	— — —	— — —	— — —	2,398 — 6
	Telegraphen Assistenten	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Telegraphen-Aufseher	5	—	—	625	475	2,719 — —	207 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,926 — —
	Telegraphisten	99	—	—	475	350	32,483 22 6	68 20 —	— — —	— — —	— — —	— — —	32,552 12 6
	Hülfsarbeiter	—	8	—	300	180	1,736 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,736 — —
	Betriebs-Secretaire	1	—	—	675	—	675 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	675 — —
	Hülfsarbeiter	—	3	—	500	270	1,080 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,080 — —
	Arbeiter.												
4	Bahnarbeiter	—	—	3,751	—	—	902,105 20 3	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	902,105 20 3
	Andere Arbeiter (z. B. Mechaniker, Schlosser, Uhrmacher ꝛc.	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Summa	3,723	232	3,751	—	—	2,071,088 17 9	5,392 11 9	— — —	— — —	— — —	8,577 — —	2,085,057 29 6
	C. Transport-Verwaltung.												
1	Expeditionsdienst.												
	Ober-Güter-Verwalter	2	—	—	1,700	1,600	3,300 — —	786 26 —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,086 26 —
	Eisenbahn-Secretaire	2	—	—	850	650	1,500 — —	152 21 9	— — —	— — —	— — —	— — —	1,652 21 9
	Betriebs-Secretaire	14	—	—	675	450	6,378 10 —	246 20 3	— — —	— — —	— — —	— — —	6,625 — 3
	Hülfsarbeiter	—	41	—	500	240	10,947 — —	497 12 —	— — —	— — —	— — —	— — —	11,444 12 —
	Stationskassen-Rendanten	3	—	—	825	775	2,425 — —	11 20 —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,436 20 —
	Stations-Einnehmer	49	—	—	800	400	32,395 15 3	109 10 —	— — —	— — —	— — —	— — —	32,504 25 3
	Hülfsarbeiter	—	40	—	360	300	12,640 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	12,640 — —
	Gepäck-Expedienten	25	—	—	550	350	10,575 — —	7 10 —	— — —	— — —	— — —	— — —	10,582 10 —
	Hülfsarbeiter	—	28	—	300	—	7,604 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	7,604 — —
	Güter-Expeditions-Vorsteher	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Güter-Expedienten	76	—	—	850	500	62,381 — —	460 26 3	— — —	— — —	— — —	— — —	62,841 26 3
	Hülfsarbeiter	—	38	—	550	360	15,846 — —	894 12 —	— — —	— — —	— — —	— — —	16,740 12 —
	Lade- und Bodenmeister	287	255	—	425	240	149,558 — —	301 2 6	— — —	— — —	— — —	— — —	149,859 2 6
	Stations-Assistenten f. d. Güterverkehr	62	—	—	550	450	32,560 17 6	87 2 —	— — —	— — —	— — —	— — —	32,647 19 6
	Hülfsarbeiter	—	633	—	—	180	180,405 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	180,405 — —
	Kassendiener	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Güter-Factoren	7	7	—	330	300	4,480 22 6	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,480 22 6
	Latus	527	1,042	—	—	—	532,996 5 3	3,555 12 9	— — —	— — —	— — —	— — —	536,551 18 —

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hülfsbeamten (Hülfsarbeiter) und Arbeiter.	Zahl: der Beamten.	Zahl: der Hülfsarbeiter.	Zahl: der durchschnittlich täglich beschäftigten Arbeiter.	Gehälter und Tagegelder resp. Arbeitslöhne: für jeden Einzelnen in maximo. Thaler.	Gehälter und Tagegelder resp. Arbeitslöhne: für jeden Einzelnen in minimo. Thaler.	Gehälter und Tagegelder resp. Arbeitslöhne: im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	Diäten, Reisekosten, und Uebernachtungsgebühren des Bahnpersonals. Thl. Sg. Pf.	Kosten der Dienstkleidung resp. Entschädigung für dieselben. Thl. Sg. Pf.	Ersparniß-Prämien des Maschinen-Personals ꝛc. Thl. Sg. Pf.	Meilengelder des Fahrpersonals. Thl. Sg. Pf.	Sonstige Emolumente. Thl. S. P.	Summa totalis. Thl. Sg. P.
	Transport .	527	1,042	—	—	—	532,996 5 3	3,555 12 9	— — —	— — —	— — —	— — —	536,551 18 —
2	Fahrdienst.												
	Locomotivführer	554	—	—	550	400	210,342 — —	7,390 2 5	— — —	15373 13 1	66,155 — 4	— — —	339,260 15 10
	Locomotivheizer	503	—	—	400	270	163,921 — —	4,841 3 11	— — —	8,466 3 3	58,569 19 3	— — —	235,797 26 5
	Hülfsheizer	—	7	—	324	—	2,268 — —	68 1 3	— — —	119 15 —	800 20 —	— — —	3,256 6 3
	Zugführer	147	—	—	450	300	53,720 2 6	5,360 4 —	— — —	873 5 8	24,172 16 5	— — —	84,125 28 7
	Schaffner	167	—	—	350	260	46,906 5 —	2,024 17 —	— — —	641 — 5	12,635 4 6	— — —	62,206 26 11
	Hülfsschaffner	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Packmeister	60	3	—	400	300	19,116 15 —	2,428 3 4	— — —	— — —	11,646 4 8	— — —	33,190 23 8
	Bremser incl. Stations-Bremser	1,196	—	—	350	230	262,067 2 6	25,833 10 6	— — —	4,214 5 6	136,126 26 2	— — —	428,241 14 9
	Hülfsbremser	—	36	—	265	216	8,172 — —	602 5 —	— — —	126 4 6	4,233 2 3	— — —	13,133 11 —
	Schmierer	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
3	Rhein-Traject.												
	Schiffs-Kapitäne	3	—	—	750	550	2,050 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,050 — —
	Steuerleute	4	—	—	450	380	1,735 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,735 — —
	Matrosen	7	—	—	330	280	2,137 15 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,137 15 —
	Schiffsjungen	1	—	—	160	—	160 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	160 — —
	Maschinisten	6	—	—	550	400	3,000 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,000 — —
	Heizer	6	—	—	400	310	1,960 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,960 — —
	Maschinenwärter	2	—	—	400	—	720 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	720 — —
4	Werkstättenbetrieb.												
	Ober-Maschinenmeister	1	—	—	1,700	—	1,700 — —	370 4 —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,070 4 4
	Maschinenmeister	13	—	—	1,300	800	10,845 — —	2,024 11 4	— — —	— — —	— — —	— — —	12,869 11 4
	Hülfsarbeiter (Ingenieure, Techniker)	—	14	—	1,075	420	9,002 — —	1,540 10 4	— — —	— — —	— — —	— — —	10,542 10 —
	Maschinenheizer	21	—	—	400	270	6,550 12 6	57 2 6	— — —	— — —	— — —	— — —	6,607 15 —
	Maschinen-Hülfsheizer	—	8	—	240	180	1,720 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,720 — —
	Maschinenwärter	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Werkstätten Vorsteher	7	—	—	850	700	5,450 — —	591 2 5	— — —	— — —	— — —	— — —	6,041 2 5
	Werkmeister	35	1	—	800	500	25,025 — —	1,959 25 —	— — —	— — —	— — —	— — —	26,984 25 —
	Eisenbahn-Secretaire	3	—	—	900	75	2,250 — —	85 25 —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,335 25 —
	Betriebs-Secretaire	27	—	—	675	450	15,0 8 — —	133 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	15,161 — —
	Hülfsarbeiter	—	103	—	500	240	39,040 — —	106 15 —	— — —	— — —	— — —	— — —	39,146 15 6
	Zeichner	4	—	—	850	475	2,360 — —	180 5 6	— — —	— — —	— — —	— — —	2,540 5 —
	Hülfsarbeiter	—	9	—	600	360	4,572 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	4,572 — —
	Kanzlisten	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Hülfsarbeiter	—	3	—	400	300	950 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	950 — —
	Wagen und Rangirmeister	71	—	—	400	350	23,858 10 —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	23,858 10 —
	Hülfsarbeiter	—	18	—	240	—	3,650 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	3,650 — —
	Wagenmeister	75	10	—	425	320	25,736 — —	1,551 16 —	— — —	— — —	— — —	— — —	27,287 16 —
	Büreaudiener	2	2	—	310	180	490 — —	3 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	493 — —
5	Materialien-Verwaltung auf der Strecke.												
	Materialien-Verwalter I. u. II. Kl.	3	—	—	650	450	1,750 — —	1 25 —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,751 25 —
	Hülfsarbeiter	—	6	—	600	300	2,410 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	2,410 — —
6	Coaks-Anstalt (Kohlenbahnhof).												
	Betriebs-Secretaire	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Kohlenbahnhofs-Aufseher	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Buchhalter	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
	Hülfsarbeiter	—	—	—	—	—	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
7	Arbeiter.												
	a) Bahnhofs- und Güterboden-Arbeiter, Maschinenputzer, Wagenputzer, Gepäckträger, Wagenschieber, Wasserpumper ꝛc.	—	—	2,812	—	—	674,770 — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	674,770 — —
	b) Werkstätten-Arbeiter	—	—	3,544	—	—	1,147,513 7 11	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	1,147,513 7 11
	Summa .	3,445	1,262	6,356	—	—	3,355,941 15 8	60,707 22 3	— — —	29813 17 5	314,339 3 7	— — —	3,760,801 28 11

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

1) Der Vorsitzende bezog 600 Thlr. Bauzulage.
2) Vier Mitglieder bezogen je 1000 Thlr. und ein desgl. 225 Thlr. Bauzulage; vier Mitglieder bezogen ihr Gehalt aus Baufonds.
3) Zwei Mitglieder bezogen je 400 Thlr. Miethsentschädigung; ein Mitglied bezog sein Gehalt und 800 Thlr. Bauzulage aus Baufonds.
4) Ein Büreau-Vorsteher bezog 240 Thlr. Bauzulage; ein Büreau-Vorsteher bezog sein Gehalt und 240 Thlr. Bauzulage aus Baufonds.
5) Zwei Eisenbahn-Secretaire bezogen je 100 Thlr. Functionszulage; dreizehn Eisenbahn-Secretaire bezogen ihre Gehälter, sowie drei desgl. 332 Thlr. Functionszulage aus Baufonds.
6) Fünf Betriebs-Secretaire bezogen 500 Thlr. Functionszulage; eilf Betriebs-Secretaire bezogen ihre Gehälter, sowie drei desgl. 160 Thlr. Functionszulage aus Baufonds.
7) Drei Kanzlisten bezogen ihr Gehalt und ein desgl. 50 Thlr. Functionszulage aus Baufonds.
8) Fünf Büreaudiener erhielten 630 Thlr. Reinigungsgelder; zwei Büreaudiener bezogen ihr Gehalt sowie 144 Thlr. Reinigungsgelder und 30 Thlr. persönliche Zulage aus Baufonds; die Billetdrucker bezogen 150 Thlr. persönliche Zulage.
9) Der Eisenbahn-Bau-Inspector bezog 200 Thlr. Miethsentschädigung und 300 Thlr. Bauzulage.
10) Drei Eisenbahn-Baumeister bezogen 541 Thlr. 20 Sgr. Miethsentschädigung und 541 Thlr. 20 Sgr. Ortszulage.
11) Der Vorsteher der Central-Materialien-Verwaltung bezog 100 Thlr. Ortszulage.
12) Die Betriebs-Controleure bezogen 382 Thlr. 20 Sgr. Functionszulage.
13) Der Hauptkassen-Rendant bezog 300 Thlr. Bauzulage.
14) Der Kassirer bezog 140 Thlr. Bauzulage.
15) Ein Kassen-Assistent bezog 100 Thlr. Bauzulage.
16) Ein Kassendiener erhielt 180 Thlr. Reinigungsgelder.
17) Der Bau- und Betriebs-Inspector bezog 183 Thlr. 10 Sgr. Miethsentschädigung und 83 Thlr. 10 Sgr. Ortszulage.
18) Die Betriebs-Inspectoren bezogen 275 Thlr. 10 Sgr. Miethsentschädigung, 16 Thlr. 20 Sgr. Functionszulage und 16 Thlr. 20 Sgr. Ortszulage: ein Betriebs-Inspector bezog sein Gehalt, sowie 300 Thlr. Functionszulage aus Baufonds.
19) Die Eisenbahn-Baumeister bezogen 2,899 Thlr. 20 Sgr. Miethsentschädigung und Ortszulage; zwei Baumeister bezogen 350 Thlr. Functionszulage; neun Baumeister bezogen ihr Gehalt, sowie 1,100 Thlr. Miethsentschädigung, 800 Thlr. Functionszulage und 500 Thlr. Ortszulage aus Baufonds.
20) Die Eisenbahn-Baumeister bezogen 1,560 Thlr. Miethsentschädigung und Ortszulage.
21) Die Bahnmeister bezogen 80 Thlr. Ortszulage.
22) Die Bahnwärter bezogen 2,956 Thlr. 10 Sgr. Functionszulage.
23) An Stations-Vorsteher wurden 166 Thlr. 20 Sgr. Miethsentschädigung gezahlt.
24) An Stations-Assistenten sind 40 Thlr. Miethsentschädigung gezahlt.
25) Die Weichensteller bezogen 230 Thlr. Functionszulage.
26) An Portiers wurden 2,689 Thlr. 20 Sgr. Miethsentschädigung und 16 Thlr. 10 Sgr. Reinigungsgelder gezahlt.
27) Die Nachtwächter bezogen 898 Thlr. Futterkosten für Wachthunde.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

D. Generelle

Bahn-Verwaltung.																							
Zahl			Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente										Transport-Verwaltung.										
													Zahl			Gehälter, Tagegelder und							
																			Für Beamte und Hülfsarbeiter				
der Beamten.	der Hülfsarbeiter.	der durchschnittlich täglich beschäftigten Arbeiter.	der Beamten.			der Hülfsarbeiter.			der Arbeiter.			in Summa.				der Beamten.			der Hülfsarbeiter.			des Betriebs-Dienstes.			der Werkführer und Materialien-Verwaltung.		
			Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.				Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
3,736	233	3,751	1,117,314	9	3	65,638	—	—	902,105	20	3	2,085,057	29	6	3,445	1,264	6,356	244,417	24	—	290,139	24	—	1,210,975	18	5	190,991	14	7

Zusammenstellung.

sonstige Emolumente		Allgemeine Verwaltung.						Für alle drei Verwaltungszweige.											
		Zahl		Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente				Zahl			Gehälter, Tagegelder und sonstige Emolumente								
													Davon treffen						
für die Arbeiter.	in Summa.	der Beamten.	der Hülfsarbeiter.	der Beamten.		der Hülfsarbeiter.		in Summa.			der Beamten.	der Hülfsarbeiter.	der durchschnittlich täglich beschäftigten Arbeiter.	überhaupt.			auf den Personen-Verkehr.			auf den Güter-Verkehr.			Bemerkungen.
Thlr.	Sgr. Pf.			Thlr.	Sgr. Pf.			Thlr.	Sgr.	Pf.				Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	
1,822,383	7 11	3,709,801	28 11	404	469	294,453	24 11	307,624	4 3		502,077	29 2		7,875	1,963	10,107	6,347,937	27 7		863,864	3 9		3,896,937	25 3	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 25.

Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals.

	Länge der Bahn	Davon doppelgeleisig	Tit. I. Grunderwerbungen.	Tit. II. Erde und Mauerungs-Arbeiten, Faschinenwerke einschließlich der dazu gehörigen zu den Wegen übergehenden.	Tit. III. Unterhaltung der Dämme, Steindossirungen, Bahnplanirung, Bahnbefestigung, Chausseen während des Betriebs ꝛc.	Tit. IV. Einfriedigungen.	Tit. V. Wegeüberführungen einschließlich der Unterführungen und Durchlässe unter den Wegen selbst, excl. des Bahnhofs.	Tit. VI. Durchlässe und Kanalisirungen bis zu 10 Fuß lichter Weite einer Oeffnung.	Tit. VII. Größere Brücken-Anlagen.	Tit. VIII. Tunnels.	Tit. IX. Besondere Vorrichtungen und Gebäude zum Betriebe genutzter Strecken.	Tit. X. Oberbau, excl. aller Nebenleistungen und zugehörigen Nebenverwendungen.	Tit. XI. Signale, nebst sonstigen übrigen Bahn- und Bahnhofsanlagen.
	Rtl.	Rtl.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
A. Bergisch-Märkische													
I. Verwendetes Anlage-Capital.													
a) zum Neubau und zur ersten Ausrüstung der Bahnstrecken:													
1. Gesammtkosten der ältesten Bahnstrecken bis ult. 1872	708,11	409,07	11,065,367	11,538,406	—	—	1,013,221	6,363,819	—	920,518	717,912	18,071,098	—
2. der Strecke Aachen-Walheimermühl . . .	5,08	5,13	133,955	78,225	3,105	1,079	1,355	45,185	45	543,050	—	258,471	1,749
3. der Unteren Ruhrthalbahn	35,22	5,04	335,736	625,813	87,369	16,373	16,758	304,693	334,535	323,614	—	646,622	17,354
4. der Oberen Ruhrthalbahn incl. Irrthenberg-Werden . . .	142,23	41,07	1,327,101	2,772,911	235,153	72,454	101,692	658,221	423,107	1,520,958	—	3,795,458	51,835
5. der Strecke Oberkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	66,08	—	908,644	623,892	3,059	26,646	75,990	89,083	58,436	—	—	1,758,697	34,668
6. der Strecke Hagen-Oberhagen	2,24	0,16	—	27,436	—	—	4,180	19,749	—	—	—	66,435	—
b) zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel älterer Strecken in 1872	—	34,01	788,764	172,911	10,307	1,553	26,869	75,554	13,448	50	96	2,378,755	2,049
Summa .	361,08	495,21	14,559,765	16,045,584	339,013	118,004	1,239,055	7,554,254	829,621	3,220,160	718,008	27,960,336	107,646
II. Auf die verschiedenen Titel kommen in Procenten des gesammten verwendeten Anlage-Capitals	—	—	11,61	13,04	0,27	0,09	1,01	6,27	0,67	2,61	0,58	22,73	0,09
III. Kosten pro Kilom. Bahnlänge	—	—	15,150	16,697	364	123	1,291	7,863	864	3,351	747	29,092	112
c) Für die Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Ruhr-Lippe													
I. Verwendetes Anlage-Capital.													
a) zum Neubau und zur ersten Ausrüstung ꝛc. bis ult. 1872 . . .	108,37	55,10	1,065,571	1,702,640	150,625	52,208	58,876	422,079	926,335	2,197,913	—	2,429,669	50,141
b) zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebs-Mittel in 1872	—	23,97	11,215	168	—	—	33	1,914	338	—	—	120,030	—
Summa .	108,37	79,07	1,076,786	1,702,833	150,625	52,208	58,909	424,593	926,673	2,197,913	—	2,549,699	50,141
II. Auf die verschiedenen Titel kommen in Procenten des gesammten verwendeten Anlage-Capitals	—	—	7,01	12,02	1,01	0,37	0,41	3,01	6,61	15,72	—	18,08	0,36
III. Kosten pro Kilom. Bahnlänge	—	—	9,936	15,713	1,390	482	541	3,918	8,551	20,282	—	23,530	463

	Tit. XII. Beschaffung und Unterhaltung allen Inventars an Mobilien, Dienstkleidern, Waffenstücken.	Tit. XIII. Baar-anderweitige Anlage (als Disserv-legungen ꝛc.)	Tit. XIV. Betriebs-mittel.	Tit. XV. Verwaltungskosten.	Tit. XVI. Insgemein.	Tit. XVII. Zinsen während der Bauzeit und Coursverluste.	Summa Total der Anlagen und Ausrüstung bis zum Betriebe definitiven Organisation vereinigten Anlage-Kapitals.	Grund-Kapital. Es sind beschafft: in Stamm-Actien und Prioritäts-Stamm-Actien	Es sind beschafft: in Prioritäts-Obligationen.	Es sind beschafft: im Ganzen.	Ueberhaupt vermehrt: aus Betriebs-Einnahmen und aus Zinsen und Betriebs-Ueberschüssen, bestens getilgt.	Ueberhaupt vermehrt: ab Subventionen.	Bemerkungen.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
Eisenbahn.													
	7,351,030	2,151,375	19,199,547	10,445,755	—	—	89,725,028						
	201,998	3,139	326	26,708	10,897	94,871	1,508,136						
	295,879	18,597	3,845	124,521	50,491	491,003	3,881,763						
	1,083,781	254,843	58,491	473,620	199,361	2,169,681	15,791,106						
	661,916	62,117	9,695	139,039	31,962	404,266	4,884,429						
	16,936	3,268	—	27,750	—	—	165,771						
	1,305,533	59,906	1,967,405	82,379	209,134	—	7,089,796	70,000,000	100,993,500	170,993,500	-	1,210,000	
	11,817,053	2,954,351	21,229,649	11,331,772	472,496	3,159,821	123,048,989						
	9,60	2,40	17,25	9,21	0,38	2,57	100,00						
	11,984	3,074	22,060	11,781	492	3,288	128,032						
	—	—	—	—	6,332,602	—	6,332,602						
Eisenbahn.													
	920,886	330,455	2,192,373	482,029	54,696	693,192	13,740,047						
	58,817	2,257	—	105	10	—	189,412						
	984,153	332,712	2,192,373	482,134	54,616	693,192	13,929,459	—	21,600,000	21,600,000	—	—	
	7,06	2,39	15,73	3,46	0,39	4,97	100,00						
	9,081	3,070	20,230	4,449	504	6,396	128,536						

Abtheilung A.
ad Tit. III. Die Kosten der Unterhaltung der Dämme u. Instandhaltung des Oberbaues während der Bauzeit sind in Tit. II, diejenigen der Bahnunterhaltung während des ersten Betriebsjahres in Tit. XV mitenthalten.
ad Tit. IV. in Tit. XIII. mitenthalten.
ad Tit. VII. in Tit. VI. desgl.
ad Tit. XI. Die Kosten der Uebergewohnungen sind in Tit. XII. mitenthalten.
ad Tit. XVI. u. XVII. desgl. in Tit. XV.

Ferner sind bei Tit. XV. verrechnet:
23,440 Thaler Coursverlust beim Verkauf d. Düsseldorf-Elberfelder Obligationen.
137,079 Thlr. desgl. der Prinz Wilhelm-Obligationen.
54,760 Thlr. Rückzahlungen für den früheren Düsseldorf-Elberfelder Reservefonds.
373,807 Thaler Coursverlust beim Verkauf d. Aachen-Düsseldorf. Prioritäts-Obligationen.
284,446 Thlr. desgl. der Rheinert-Creffelder Prioritäts-Obligationen.
130,218 Thaler desgl. der Hessischen Nordbahn Prior.-Obligs.
1,148,019 Thlr zur Erlangung des Mitbenutzungsrechtes der Bahnstrecke Cassel - Guntershausen.

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 26.

Amortisation des Anlage-Kapitals.

Jahr.	Stamm-Kapital: Stamm-Actien (nicht garantirte) in Appoints à 100 Thlr.		Prioritäts-Obligationen.	Höhe der Appoints Thlr.
$18^{11}/_{12}$	1,027,800 Thlr. Düsseldorf-Elberfelder Stamm-Actien umgewechselt im Jahre 1857 in Folge Fusion mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Verhältniß gegen 3:5 gegen Actien der Bergisch-Märkischen Gesellschaft, also	1,713,000 Thlr.	I. Serie der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn	100
$18^{11}/_{12}$	4,000,000 Thlr. Aachen-Düsseldorfer und 1,200,000 Thlr. Ruhrort-Crefelder Stamm-Actien, zurückgezahlt im Jahre $18^{48}/_{60}$ in Folge Ankaufs der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Krefeld Gladbacher Bahn Seitens der Berg.-Märk. Gesellschaft auf dem Erlöse der in 1865 emittirten, unten erwähnten 7,000,000 Berg.-Märk. Stamm-Actien.			
1847	1,500,000 Thlr. Prinz-Wilhelm Stamm-Actien, umgewechselt im Jahre 1863 in Folge Verschmelzung mit der Bergisch-Märk. Bahn im Verhältniß von 5:8 der Berg.-Märk. Gesellschaft unter Zurechnung der zur Completirung des Stamm-Kapitals emittirten 7,000 Thlr., also	787,000 „		
1848	Stamm-Actien der Berg.-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft	4,000,000 „	I. Serie 1. Emission der Bergisch-Märkischen Gesellschaft	100
1849	— — — — — — — — — —	— —	I. „ 2. „ desgleichen	100
1850	300,000 Thlr. Ruhrort-Crefeld-Krefeld Gladbacher Stamm-Actien, zurückgezahlt im Jahre $18^{48}/_{60}$ in Folge Ankaufs der Ruhrort-Crefelder Bahn Seitens der Bergisch-Märk. Gesellschaft aus dem Erlöse der unten erwähnten, in $18^{48}/_{60}$ emittirten 7,000,000 Thlr. Stamm-Actien.		I. „ der Hessischen Nordbahn	500 u. 100
			II. „ 1. Emission der Bergisch-Märkischen Gesellschaft	100
			I. „ der Ruhrort-Crefelder Bahn	200
1860	8,000,000 Thlr. Stamm-Actien der früheren Kurfürstlich Friedrich-Wilhelms Nordbahn, umgewechselt im Jahre 1868 in Folge Verschmelzung mit der Berg.-Märk. Bahn gegen $5^1/_2$ Nordbahn-Prioritäts-Obligat. in dem unten aufgeführten, in 1866 emittirten Betrage von 8,000,000 Thlr.			
1851	— — — — — — — — — —	— —	II. „ der Düsseldorf-Elberfelder Bahn	100
1852	— — — — — — — — — —	— —	I. „ „ Aachen-Düsseldorfer Bahn	200
1853	Bergisch-Märkische Stamm-Actien Litt. B., umgetauscht im Jahre 1863 gegen Stamm-Actien Litt. A. der Bergisch-Märkischen Gesellschaft	500,000 „	I. „ „ Dortmund-Soester Bahn	100
			II. „ „ Ruhrort-Crefelder Bahn	200
1854	— — — — — — — — — —	— —	II. „ „ Aachen-Düsseldorfer Bahn	200
1855	— — — — — — — — — —	— —	II. „ 1. Emission der Bergisch-Märkischen Bahn	100
1856	— — — — — — — — — —	— —	III. „ der Ruhrort-Crefelder Bahn	100
			III. „ „ Aachen-Düsseldorfer Bahn	100
			III. „ „ Bergisch-Märkischen Bahn (für den Bau der Ruhr-Sieg Bahn.)	100
1857	— — — — — — — — — —	— —	II. „ der Dortmund-Soester Bahn	100
1858	Stamm-Actien der Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft	6,000,000 „	— — — — — — — —	—
1859	— — — — — — — — — —	— —	— — — — — — — —	—
1860	— — — — — — — — — —	— —	IV. „ 1. Emission der Berg.-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft	500, 200 u. 100
1861	— — — — — — — — — —	— —	— — — — — — — —	—
1862	— — — — — — — — — —	— —	IV. „ 2. „ desl. Gesellschaft	500, 200 u. 100
			III. „ Litt. B., desl. Gesellschaft (für die Ruhr-Sieg Eisenbahn)	1000, 500, 200 u. 100
1863	— — — — — — — — — —	— —	V. „ 1. Emission der Berg.-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft	500, 200 u. 100
1864	— — — — — — — — — —	— —	V. „ 2. „ desgleichen	500, 200 u. 100
			— — — — — — — —	—
1865	Stamm-Actien der Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft	7,000,000 „	— — — — — — — —	—
1866	— — — — — — — — — —	— —	VI. „ desgleichen	500, 200 u. 100
1867	Stamm-Actien der Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft	5,000,000 „	— — — — — — — —	—
1868	— — — — — — — — — —	— —	Bergisch-Märkische Nordbahn-Prioritäts-Obligationen an Stelle der umgetauschten Nordbahn Stamm-Actien zum gleichen Gesammt-Nominalbetrage	500 u. 100
			Nordbahn Prioritäts-Obligationen II. Serie, ($5^1/_2$ %ige), jetzt zum Betrage von 937,500 Thlr. Buchforderung des Staates.	—
1869	— — — — — — — — — —	— —	— — — — — — — —	—
1870	Stamm-Actien der Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft	25,000,000 „	Prioritäts-Obligationen VII. Serie der Berg.-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft	1000, 500, 200 u. 100
			Prioritäts-Obligat. III. Serie Lit. C. der Berg.-Märk. Eisenb.-Gesellsch. für die Zweigb. Zimmerau Opl.	100
1871	— — — — — — — — — —	— —	— — — — — — — —	—
1872	Stamm-Actien der Bergisch-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft	20,000,000 „	— — — — — — — —	—
1873	— — — — — — — — — —	— —	Prioritäts-Obligationen VIII. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft	3000, 1000 u. 500 Mark
	Summa	70,000,000 Thlr.		

Einzahlungs-Prozente	Gesammt-Betrag Thlr.	Davon mit Staats-Garantie der Verzinsung: für die Prioritäts-Obligationen: Kapitalbetrag Thlr.	Zinsfuß, garantirter Zinsfuß, Prozent	Auf die Stamm-Actien sind an Dividenden gezahlt, einschließlich der vom Staate garantirten Zinsen, und zwar auf die: a. Berg.-Märkischen.	b. Düsseldorf-Elberf.	c. Dortmund-Soester	d. Prinz-Wilhelm'n	e. Aachen-Düsseldorfer	f. Ruhrort-Crefeld.	g. Hessische Nordb.	Jahr.	Der Staat hat nachstehende Zuschüsse geleistet und zwar für die: Aachen-Düsseldorfer Stamm-Actien. einzeln Thlr. Sg. Pf.	zusammen Thlr. Sg. Pf.	Ruhrort-Crefelder Stamm-Actien. einzeln Thlr. Sg. Pf.	zusammen Thlr. Sg. Pf.
4	1,000,000	—	—	—	3 %	—	—	—	—	—	1845	—	—	—	—
—	—	—	—	—	4 „	—	—	—	—	—	1846	—	—	—	—
—	—	—	—	—	$4^1/_2$ „	—	—	—	—	—	1847	—	—	—	—
$4^1/_2$	800,000	—	—	—	2 „	—	—	—	—	—	1848	—	—	—	—
$4^1/_2$	300,000	—	—	—	$4^{17}/_{100}$ „	—	1 %	—	—	—	1849	—	—	—	—
4	2,000,000	—	—	—	$4^1/_2$ „	—	—	—	—	—	1850	—	—	—	—
$4^1/_2$	1,300,000	—	—												
$4^1/_2$	612,000	—	—												
$4^1/_2$	400,000	—	—	1 %	3 „	—	—	—	—	—	1851	—	—	—	—
4	1,600,000	—	—	$1^1/_2$ „	$2^1/_2$ „	—	—	—	$3^1/_2$ %	$1^{17}/_{20}$ %	1852	—	—	47,758	1 7
4	1,050,000	—	—	2 „	$2^1/_2$ „	—	—	$3^1/_2$ %	$3^1/_2$ „	$1^{6}/_{20}$ „	1853	134,337	—	46,079	15 —
4	550,000														
4	1,500,000	—	—	$2^1/_2$ „	3 „	—	—	$3^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$1^{17}/_{20}$ „	1854	133,558	22 10	42,314	12 1
$4^1/_2$	1,000,000	—	—	3 „	3 „	—	1 „	$3^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$1^{17}/_{20}$ „	1855	116,092	12 10	27,035	3 10
$4^1/_2$	800,000	—	—	$3^1/_2$ „	5 „	$3^1/_2$ %	$1^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$1^1/_2$ „	1856	109,093	1 7	—	—
$4^1/_2$	800,000														
$3^1/_2$	12,250,000	12,250,000	$3^1/_2$												
$4^1/_2$	1,270,000	—	—	$3^1/_2$ %	$3^1/_2$ „	$1^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$4^1/_2$ „	$3^5/_8$ „	1857	38,415	—	—	—	
—	—	—	—	4 „	4 „	2 „	$3^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	3 „	1858	96,033	36 9	22,035	4 2
—	—	—	—	$4^1/_2$ „	4 „	$1^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	2 „	1859	137,118	1 10	40,598	21 6
$4^1/_2$	1,000,000	—	—	$5^1/_2$ „	4 „	2 „	$3^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$2^1/_2$ „	1860	103,060	16 11	10,908	13 10
—	—	—	—	$6^1/_2$ „	4 „	$1^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	$3^{25}/_{100}$ „	3 „	1861	42,171	18 3	—	—
$4^1/_2$	1,000,000	—	—	$6^1/_2$ „	4 „	—	$3^1/_2$ „	$4^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	1862	54,439	1 5	—	—
$3^1/_2$	5,750,000	5,750,000	$3^1/_2$												
$4^1/_2$	4,000,000	—	—	$6^1/_2$ %			$3^1/_2$ „	5 „	$3^{17}/_{20}$ „	1863	31,983	2 3	—	—
$4^1/_2$	4,000,000	—	—	$7^1/_2$ „			$4^{7}/_{20}$ „	$6^1/_2$ „	$3^1/_2$ „	1864	—	—	—	—
—	—	—	—	9 „			$4^{17}/_{20}$ „	$7^{1}/_{10}$ „	4 „	1865	—	—	—	—
$4^1/_2$	16,618,000	—	—	8 %					$4^1/_2$ „	1866	—	—	—	—
—	—	—	—	$7^1/_2$ „					$4^1/_2$ „	1867	—	—	—	—
5	8,000,000	—	—	$8^1/_2$ %						1868	—	—	—	—
$3^1/_2$	993,500														
—	—	—	—							1869	—	—	—	—
5	20,000,000	—	—	$8^1/_2$ %						1870	—	—	—	—
$3^1/_2$	3,600,000	3,600,000	$3^1/_2$												
—	—	—	—	$7^1/_2$ %						1871	—	—	—	—
—	—	—	—	6 „						1872	—	—	—	—
$4^1/_2$	30,000,000	—	—	5 „						1873	—	—	—	—
	122,263,000											108,168 14 6		239,365 12

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie. einzeln Thlr. Sg. Pf.	Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie. zusammen Thlr. Sg. Pf.	Die Berg.-Märk. Gesellschaft hat zur Verzinsung der für die Ruhr-Sieg-Eisenb. emittirten Obligationen III. Serie nachstehende Zuschüsse geleistet. einzeln Thlr. Sg. Pf.	Die Berg.-Märk. Gesellschaft hat zur Verzinsung der für die Ruhr-Sieg-Eisenb. emittirten Obligationen III. Serie nachstehende Zuschüsse geleistet. zusammen Thlr. Sg. Pf.	Jahr.	Die Extra-Dividende des Staates betrug, resp. es wurden auf die Zuschüsse erstattet: für die Aach.-Düsseld. Stammactien. Thlr. Sg. Pf.	für die Rubrort-Crefld. Stammactien. Thlr. Sg. Pf.	für die Ruhr-Sieg Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	in Summa. Thlr. Sg. Pf.	Es sind: Bergisch-Märkische I. Emission einz. Thlr.	I. Emission zus. Thlr.	II. Emission einz. Thlr.	II. Emission zus. Thlr.
—	—	—	—	1852	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1853	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1854	—	—	—	—	8,000	—	—	—
—	—	—	—	1855	—	—	—	—	11,400	—	13,000	—
—	—	—	—	1856	—	—	—	—	11,900	—	13,600	—
—	—	—	—	1857	—	10,600	22 4	—	12,600	—	14,300	—
—	—	—	—	1858	—	—	—	—	13,300	—	15,100	—
—	—	—	—	1859	—	—	—	—	13,900	—	15,800	—
—	—	—	—	1860	—	—	—	—	14,500	—	26,600	—
—	—	—	—	1861	—	1,644	3 10	—	9,900	—	21,400	—
—	—	—	—	1862	—	5,800	25 10	—	9,700	—	17,000	—
—	—	—	—	1863	—	14,333	8 6	—	10,200	—	17,600	—
—	—	—	—	1864	11,831	11 9	43,103	13 5	—	—	10,700	—	18,400	—
—	—	—	—	1865	27,356	24 8	51,898	11 2	—	—	11,600	—	19,900	—
—	—	—	—	1866	90,080 Thlr. — Sgr. 9 Pf.				—	—	12,100	—	20,700	—
—	—	—	—	1867	63,970 „ 16 „ 4 „				—	—	12,700	—	21,600	—
—	—	—	—	1868	75,036 „ 24 „ 3 „				—	—	13,200	—	22,400	—
—	—	—	—	1869	105,817 „ 15 „ 4 „		40,853 10	—	—	—	13,600	—	23,700	—
—	—	—	—	1870	78,750 „ — „ — „		40,853 10	—	—	—	14,500	—	24,600	—
—	—	—	—	1871	100,000 „ — „ — „		40,853 10	—	—	—	15,100	—	25,900	—
—	—	—	—	1872	— „ — „ — „		—	—	—	—	15,700	—	26,900	—
—	—	—	—	1873	— „ — „ — „		—	—	—	—	16,500	251,100	28,350	387,000
280,331	29 11	—	—		35,126	11 6	—							
177,814	19 5	—	—		40,861	20 1	—							
26,000	15 6	—	—		20,939	3 9	—							
—	—	—	—		10,004	23 3	—							
117,402	26 7	—	—		41,844	26 3	—							
106,051	19 1	—	—		43,498	18 9	—							
—	—	—	—		—	—	—							
—	—	—	—		—	—	—							
—	—	—	—		—	—	—							
—	—	—	—		42,779	26 3	—							
657,711	22 6				308,875	14 10			679,102 Thlr. 29 Sgr. 9 Pf.		122,500 — —		801,602	26 9

amortisirt:

Prioritäts-Obligationen. III. Emission einz. Thlr.	III. Emission zus. Thlr.	IV. Emission einz. Thlr.	IV. Emission zus. Thlr.	V. Emission einz. Thlr.	V. Emission zus. Thlr.	VI. Emission einz. Thlr.	VI. Emission zus. Thlr.	Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen. I. Emission einz. Thlr.	I. Emission zus. Thlr.	II. Emission einz. Thlr.	II. Emission zus. Thlr.	Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen. I. Emission einz. Thlr.	I. Emission zus. Thlr.	II. Emission einz. Thlr.	II. Emission zus. Thlr.	Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Obligationen. I. Emission einz. Thlr.	I. Emission zus. Thlr.	II. Emission einz. Thlr.	II. Emission zus. Thlr.
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	—	—	—	—	—	—	7,000	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	—	—	—	—	—	—	8,200	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,000	—	—	—	—	—	8,600	—	7,800	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,100	—	—	—	—	—	9,000	—	7,800	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,200	—	—	—	—	—	9,400	—	8,200	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,300	—	—	—	—	—	9,600	—	8,400	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,400	—	6,700	—	—	—	10,000	—	8,800	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,600	—	7,000	—	6,300	—	10,400	—	9,200	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,60	—	7,300	—	6,600	—	10,800	—	9,600	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,800	—	7,600	—	7,000	—	11,400	—	9,800	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	2,800	—	7,900	—	7,200	—	11,800	—	10,200	—
—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	3,300	—	8,200	—	7,600	—	12,200	—	10,600	—
61,200	—	10,000	—	—	—	—	—	10,000	—	3,200	—	8,500	—	7,900	—	12 600	—	11,000	—
63,700	—	10,400	—	—	—	—	—	10,000	—	3,500	—	8,900	—	8,300	—	13,400	—	11,600	—
66,800	—	11,100	—	—	—	—	—	10,000	—	3,610	—	9,300	—	8,600	—	13,800	—	12,000	—
74,400	—	11,400	—	40,100	—	—	—	10,000	—	3,700	—	9,600	—	8,900	—	14,200	—	12,600	—
9,400	—	12,000	—	41,900	—	—	—	10,000	—	4,000	—	10,000	—	9,300	—	15,000	—	13,000	—
9,600	—	12,500	—	43,600	—	—	—	10,000	—	4,100	—	10,300	—	9,800	—	15,400	—	13,400	—
10,000	—	13,000	—	45,700	—	69,000	—	10,000	—	4,400	—	10,600	—	10,300	—	16,200	—	14,200	—
18,600	211,700	13,600	94,000	47,800	219,100	86,800	171,400	10,000	220,000	4,600	58,200	11,300	123,800	10,800	108,800	16,600	235,600	14,600	192,600

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Jahr.	Es sind amortisirt:												Zusammen in den einzelnen Positionen Thlr.	Bemerkungen.
	Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Obligationen.		Ruhrort-Crefelder Prioritäts-Obligationen.						Nordbahn-Prioritäts-Obligationen.					
	III. Emission		I. Emission		II. Emission		III. Emission		I. Emission		II. Emission			
	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.	einz. Thlr.	zus. Thlr.		
1852	—	—	—	—	—	—	—	—	10,000	—	—	—	—	Zur Amortisation werden alljährlich verwendet:
1853	—	—	3,200	—	—	—	—	—	10,500	—	—	—	—	1) der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen I. Serie 1. Emission seit dem Jahre 1854, I. Serie 2. Emission und II. Serie 1. Emission seit dem Jahre 1855 bis 1860 einschließlich 1 %, von da ab in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 12. Juli 1856 ½ %, der II. Serie 2. Emission in 1860 und 1861 1 %, von da ab in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 31. März 1862 ½ %, der IV. Serie seit dem Jahre 1866 und der V. Serie seit dem Jahre 1869 ½ % des Kapitalbetrages nebst den ersparten Zinsen der ausgelooften Obligationen;
1854	—	—	3,200	—	—	—	—	—	11,000	—	—	—	—	
1855	—	—	3,400	—	—	—	—	—	11,500	—	—	—	—	
1856	—	—	3,600	—	2,800	—	—	—	12,100	—	—	—	—	
1857	—	—	3,600	—	2,800	—	—	—	12,700	—	—	—	—	
1858	4,200	—	3,800	—	3,000	—	4,200	—	13,300	—	—	—	—	
1859	4,400	—	4,000	—	3,000	—	4,400	—	14,000	—	—	—	—	
1860	4,600	—	4,200	—	3,200	—	4,600	—	14,700	—	—	—	—	2) der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VI. Serie seit dem Jahre 1872 der Ueberschuß der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bis auf Höhe von 83,000 Thlr. nebst den ersparten Zinsen der ausgelooften Obligationen;
1861	4,800	—	4,400	—	3,400	—	4,800	—	15,500	—	—	—	—	
1862	5,100	—	4,600	—	3,400	—	5,100	—	16,200	—	—	—	—	3) der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie der Ertrag der Ruhr-Sieg Bahn über 3½ % bis auf Höhe von ½ % nebst den ersparten Zinsen der ausgelooften Obligationen;
1863	5,300	—	4,800	—	3,600	—	5,300	—	17,000 u. 200	—	—	—	—	
1864	5,500	—	5,000	—	3,800	—	5,500	—	17,900	—	—	—	—	
1865	5,800	—	5,200	—	4,000	—	5,800	—	18,800	—	bis ult. 1866	—	—	4) der Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen I. Serie (Prioritäts-Actien) mindestens 10,000 Thlr. jährlich und der Prioritäts-Obligationen II. Serie ½ % des Kapitalbetrages nebst den ersparten Zinsen der ausgelooften Obligationen;
1866	6,000	—	5,400	—	4,000	—	6,000	—	19,800	—	56,000	—	—	
1867	6,300	—	5,600	—	4,200	—	6,300	—	20,700	—	4,687	—	—	5) der Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen I. und II. Serie, der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Crefelder Prioritäts-Obligationen I., II. und III. Serie, sowie der Nordbahn-Obligationen 1. Emission ½ % des Kapitalbetrages nebst den ersparten Zinsen der ausgelooften Obligationen;
1868	6,600	—	6,000	—	4,400	—	6,600	—	21,800	—	4,688	—	—	
1869	6,900	—	6,200	—	4,600	—	6,900	—	22,900	—	4,687	—	—	
1870	7,200	—	6,400	—	4,800	—	7,200	—	24,000	—	4,688	—	—	
1871	7,500	—	6,800	—	4,800	—	7,500	—	25,200	—	4,687	—	—	6) der Nordbahn-Prioritäts-Obligationen II. Serie, zum Betrage von 937,500 Thlr. Buchforderung des Staates, mit ½ % dieses Restkapitals.
1872	7,800	—	7,200	—	5,200	—	7,800	—	26,500	—	4,688	—	—	
1873	8,300	96,300	7,400	104000	5,400	70,400	8,300	96,300	87,800	384,100	4,687	88,812	3,210,912	Die für den Bau der Zweigbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothemühle zu emittirenden 3,600,000 Thlr. 3½ procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Littr. C. werden bis auf Höhe von ½ Procent unter Zuschlag der ersparten Zinsen von den ausgelooften Obligationen amortisirt, sobald und soweit der Ertrag dieser Zweigbahn und des Ruhr-Sieg Bahn-Unternehmens selbst, nach Deckung der Zinsen für das alte und neue Unternehmen, und nach Deckung des Amortisations-Erfordernisses für die alten Ruhr-Sieg Obligationen die nöthigen Mittel dazu gewährt.
														Die Amortisation der Bergisch-Märkischen Obligationen VII. Serie hat mit dem Jahre 1875, und die der VIII. Serie und die der Bergisch-Märkischen Nordbahn-Prioritäts-Obligationen, 5 procentig, mit dem Jahre 1880 zu beginnen.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Verzeichniß der ausgelooften und noch nicht zur Einlösung gekommenen Prioritäts-Obligationen.

A. Bergisch-Märkische I. Serie.

Ausloosung vom 9. Juli 1872.

Nr. 853. 995. 1435. 2055. 2438. 4621. 4840. 5057. 5136. 5306. 5528. 5644. 6004. 6128. 7365. 7367. 7618. 7722. 7854. 8329. 8554. 9321. 9591.

Ausloosung vom 8. Juli 1873.

Nr. 649. 813. 972. 1236. 1560. 1618. 1792. 1899. 2542 2873. 3052. 3915. 4210 4416. 4839. 5025. 5233. 5927. 6129. 6207. 6690. 6781. 7170. 7451. 7522. 7624. 7626. 8988. 9020. 9144. 9420. 10654.

B. Bergisch-Märkische II. Serie.

Ausloosung vom 10. Juli 1872.

Nr. 45. 599. 1311. 1376. 2746. 3034. 3565. 3974. 4687. 5034 5871. 6026. 6116. 6893. 6981. 7042. 7784. 8114. 8639. 8950. 9302. 10230. 11097. 11220. 11713. 11871. 12002. 12210. 12752 und 12933.

Ausloosung vom 9. und 11. Juli 1873.

Nr. 230. 453. 940. 999. 1285. 2281. 2357. 2385. 3567. 3953. 4215. 4376. 4849. 5008. 5260. 5361. 5596. 5644 5720. 6581. 6720. 6831. 7023. 7115. 7562. 8098 8192. 8780. 9418. 9441. 9720. 10224. 10769. 10829. 11354. 11395. 11453. 11709. 11717. 11806. 12368. 14231. 14232. 15080. 15126. 15136. 15590. 15742. 15807. 15846. 15900. 15969. 17570. 18283. 18523. 19322. 20120. 20319. 21412. 21610. 21703. 21953.

C. Bergisch-Märkische III. Serie.

(Für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirt.)

Ausloosung vom 26. Juli 1867.

Nr. 2493. 17381. 18766. 23791. 26053. 27678. 33165. 36041. 40462. 42197. 67595. 80123. 97105. 101093. 102727. 104874.

Ausloosung vom 23. Juli 1868.

Nr. 1684. 4069. 8273. 10249. 32357. 33717. 34127. 38844. 39504. 44921. 46433. 46545. 53853. 56715. 57727. 60341. 62701. 71730. 77019. 86123. 101005. 106928 und 106930.

Ausloosung vom 12. Juli 1869.

Nr. 4022. 6742. 7645. 14806. 25550. 29611. 36383. 43154. 46617. 47816. 71735. 73728. 87221. 87950. 95949. 116236.

Ausloosung vom 14. Juli 1870.

Nr. 4100. 73529. und 79832.

Ausloosung vom 6. Juli 1871.

Nr. 6572. 34774. 58285. 63177. 79853. 84348 und 85003.

Ausloosung vom 17. Juli 1872.

Nr. 21660. 61044. 61606. 80171. 87368. 114706. 115036 und 119084.

Ausloosung vom 16. Juli 1873.

Nr. 3506. 1013. 6753. 10108. 10696. 14165. 14995. 18455. 24197. 35717. 38119. 38731. 40599. 41837. 45239. 45672. 46201. 63?05. 65310. 74264. 83000. 83958. 85862. 86705. 94870. 100741. 103905. 109869. 111681 und 117337.

D. Bergisch-Märkische III. Serie Ltr. B.

(Für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn emittirt.)

Ausloosung vom 6. Juli 1871.

Nr. 143592 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 17. Juli 1872.

Nr. 128120 à 200 Thaler.
Nr. 138965 und 146462 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 16. Juli 1873.

Nr. 123229 à 1000 Thaler.
Nr. 128228 à 200 Thaler.
Nr. 130829. 131502. 132598. 136821. 138941. 145242. 145426. 156059 und 157154 à 100 Thaler.

E. Bergisch-Märkische IV. Serie.

Ausloosung vom 14. Juli 1870.

Nr. 7765 und 8373 à 200 Thaler.
Nr. 8817. 10488. 11817 und 12356 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 6. Juli 1871.

Nr. 7653 und 7802 à 200 Thaler.
Nr. 10020. 10333. 11116. 11510. 12471 und 12579 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 10. Juli 1872.

Nr. 6817 à 500 Thaler.
Nr. 7787 à 200 Thaler.
Nr. 10217. 10226. 10901. 11317 und 12550 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 14. Juli 1873.

Nr. 1916. 7019. 7534. 7535. 7773. 8379 und 8489 à 200 Thaler.
Nr. 2371. 4390. 5047. 6106. 8820. 8923. 9629. 10208. 10276. 10444. 11478. 11940 und 12152 à 100 Thaler.

F. Bergisch-Märkische V. Serie.

Ausloosung vom 12. Juli 1869.

Nr. 5690 à 200 Thaler.

Ausloosung vom 14. Juli 1870.

Nr. 20152 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 6. Juli 1871.

Nr. 13887 à 100 Thaler.

Ausloosung vom 16. Juli 1872.

Nr. 15317 à 100 Thaler.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Auslooſung vom 14. Juli 1873.

Nr. 80. 213. 1243. 1551. 1597. 1691. 22273. 23129 und 23323 à 500 Thaler.
Nr. 3233. 3382. 3415. 7484. 7498. 8406. 8680. 9274. 10385. 10463. 11063. 11526. 24928. 26365. 27002 27267. 28087. 28109. 28310. 28668. 29780. 30799. 30969. 31910. 32083. 32991. 33016. 33971 à 200 Thaler.
Nr. 13103. 14033. 14501. 14910. 15064. 15372. 15938. 17151. 17659. 17788. 17871. 17939. 19734. 19751. 20424. 20580. 21764. 34489. 35317. 36791. 36859. 37990. 38300. 38352. 38507. 38937. 40623. 41444. 41659. 41760. 42835. 42989. und 43966 à 100 Thaler.

G. Düſſeldorf-Elberfelder I. Serie.

Auslooſung vom 18. Juli 1870.

Nr. 1886.

Auslooſung vom 8. Juli 1872.

Nr. 676. 1686. 3186. 5094 und 5826.

Auslooſung vom 8. Juli 1873.

Nr. 2808. 3175. 3304. 5343. 5636. 6068. 6400. 6541. 7008 und 9318.

H. Düſſeldorf-Elberfelder I. Serie.

Auslooſung vom 26. Juli 1869.

Nr. 3607.

Auslooſung vom 18. Juli 1870.

Nr. 1667.

Auslooſung vom 17. Juli 1871.

Nr. 367.

Auslooſung vom 8. Juli 1872.

Nr. 321. 1518 und 2057.

Auslooſung vom 8. Juli 1873.

Nr. 57. 124. 637. 659. 905. 1142. 1183. 1731. 1972. 2279. 2440. 3128. 3779. und 3967.

J. Dortmund Soeſter I. Serie.

Auslooſung vom 20. Juli 1867.

Nr. 1588.

Auslooſung vom 12. Juli 1869.

Nr. 13010.

Auslooſung vom 14. Juli 1870.

Nr. 5029.

Auslooſung vom 15. Juli 1873.

Nr. 153. 155. 409. 499. 990. 1032. 1097. 4014. 4572. 4902. 5355. 5794. 6483. 6489. 6964. 7258. 7448. 8476. 9700. 10376. 10736. 10974. 11430 und 11603.

K. Dortmund-Soeſter II. Serie.

Auslooſung vom 20. Juli 1867.

Nr. 2365 und 3150.

Auslooſung vom 13. Juli 1868.

Nr. 3489.

Auslooſung vom 12. Juli 1869.

Nr. 968 und 9724.

Auslooſung vom 14. Juli 1870.

Nr. 1190. 5550. 6050 und 11448.

Auslooſung vom 6. Juli 1871.

Nr. 5937. 7533. 8814 und 11618.

Auslooſung vom 18. Juli. 1872.

Nr. 657. 1035. 1807. 5471. 9553. 9961. 10121. 10682. 11830. 12348 und 12356.

Auslooſung vom 15. Juli 1873.

Nr. 49. 549. 577. 686. 884. 1051. 2106. 5020. 5067. 6034. 6673. 6904. 7193. 7612. 8101. 9257. 10310. 10890. 11248. 11906. 12030. 12302 und 12423.

L. Aachen-Düſſeldorfer I. Emiſſion.

Auslooſung vom 24. Juli 1867.

Nr. 1937 und 3591.

Auslooſung vom 25. Juli 1870.

Nr. 958 und 4491.

Auslooſung vom 7. Juli 1871.

Nr. 608. 5272. 6569.

Auslooſung vom 12. Juli 1872.

Nr. 2122 und 5032.

Auslooſung vom 11. Juli 1873.

Nr. 1014. 1631. 1929. 3403. 4058. 4717 und 5048.

M. Aachen-Düſſeldorfer II. Emiſſion.

Auslooſung vom 7. Juli 1871.

Nr. 9733.

Auslooſung vom 12. Juli 1872.

Nr. 10130 und 11607.

Auslooſung vom 11. Juli 1873.

Nr. 8726. 12651. 12868. 14749. 14831 und 15290.

N. Aachen-Düſſeldorfer III. Emiſſion.

Auslooſung vom 7. Juli 1871.

Nr. 16362.

Auslooſung vom 12. Juli 1872.

Nr. 15579. 20201. 20325. 20626. 23287. 23398. 23475. und 23476.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Ausloosung vom 11. Juli 1873.

Nr. 15699. 16300. 17575. 17716. 18545. 18899. 20244. 20825. 20849. 22360. 22395 und 22981.

O. Ruhrort-Crefelder I. Emission.

Ausloosung vom 15. Juli 1872.

Nr. 946.

Ausloosung vom 16. Juli 1873.

Nr. 54. 57. 419. 748. 1015 und 2975.

P. Ruhrort-Crefelder II. Emission.

Ausloosung vom 7. Juli 1871.

Nr. 4601.

Q. Ruhrort-Crefelder III. Emission.

Ausloosung vom 13. Juli 1868.

Nr. 13388.

Ausloosung vom 7. Juli 1871.

Nr. 7776. 8678 und 12668.

Ausloosung vom 15. Juli 1872.

Nr. 7580. 7959. 8429. 8576. 9693. 10817. 11103. 11228. 11894. 12928 und 13167.

Ausloosung vom 17. Juli 1873.

Nr. 5850. 6693. 6711. 6740. 6901. 7276. 7495. 9001. 9388. 9678. 9708. 9793. 11175. 11207. 11350. 11383. 11895. 11900. 11932. 11984. 12041. 12321. 12366. 12404. 13266 und 13874.

R. Hessische-Nordbahn 4%ige I. Serie.

Ausloosung vom 11. April 1864.

Nr. 331 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 5. April 1865.

Nr. 1825. 14188 und 14986 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 4. April 1866.

Nr. 1369. 2202. 6611. 8575 und 11407 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 3. April 1867.

Nr. 1192. 4371. 5159. 8205. 9867. 10858 und 13175 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 6. April 1868.

Nr. 1092. 1156. 1229. 1815. 3562. 4524. 5557. 9201 und 13871 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 23. April 1869.

Nr. 2980. 4447. 6586. 6587. 9241. 11175 und 13943 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 8. April 1870.

Nr. 210 Serie A. à 500 Thaler.

Nr. 2983. 3317. 4826. 4844. 5948. 6259. 6524. 6555. 6595. 7837. 8833. 9221. 9619. 10356. 10664. 11096. 11633. 12745. 12770 und 14279 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 4. April 1871.

Nr. 110. 2179. 2824. 2951. 3472. 5850. 6008. 6459. 9866. 10920 und 12354 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 18. April 1872.

Nr. 618. 1160. 1714. 3050. 3136. 3512. 4440. 4552. 4605. 9197. 9977. 10130. 10538. 10668. 12403. 12501. 13501 und 14459 Serie B. à 100 Thaler.

Ausloosung vom 18. April 1873.

Nr. 182. 296 und 343 Serie A. à 500 Thaler.

Nr. 113. 1155. 1225. 1325. 1941. 2206. 2474. 2612. 3438. 4164. 4263. 6986. 7077. 7109. 7617. 7703. 8240. 8762. 9282. 10064. 10939. 11815. 13752. 14093. 14797 und 14984 Serie B. à 100 Thaler.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 27.

Betriebs-Abschluß.

Soll-Einnahme. Laut Etat. Thlr. Sgr. Pf.	Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Position.	Einnahme.
					I.		A. Einnahme.
							Ertrag aus dem Personen-Verkehr.
3,519,100 — —	371,595 20 8	— — —	3,890,695 20 8	1		1	a) Für Personen-Beförderung
31,000 — —	29,989 3 2	— — —	61,049 3 2				b) „ Militair-Transporte
41,880 — —	29,777 19 1	— — —	71,607 19 1	2		2	Für Gepäck-Ueberfracht
2,500 — —	2,101 16 11	— — —	4,651 16 11	3		3	„ Equipagen
3,410 — —	1,105 9 3	— — —	3,515 9 3	4		4	„ Hunde
8,050 — —	553 1 1	— — —	8,603 1 1	5		5	„ Pferde
18,000 — —	— — —	9,437 2 5	8,562 27 7	6		6	Extraordinaria, Extrazüge und sonstige Einnahmen
3,623,000 — —	435,122 10 2	9,437 2 5	4,048,685 7 9				Summa Tit. I.
	425,685 7 9						
					II.		Ertrag aus dem Güter-Verkehr.
316,500 — —	57,682 6 1	— — —	374,182 6 1	7		1	a) Für Eilgut
11,942,300 — —	202,233 4 2	— — —	12,144,533 4 2				b) „ Frachtgüter
13,030 — —	21,887 2 4	— — —	34,917 2 4				c) „ Versicherungsprämie
6,000 — —	3,886 20 6	— — —	9,886 20 6				d) „ Provision
53,300 — —	152,967 20 4	— — —	186,267 20 4				e) „ Lagergelder
33,150 — —	5,197 9 5	— — —	38,347 9 5				f) „ nicht postvereinspflichtige Güter
21,050 — —	26,010 17 10	— — —	47,060 17 10				g) „ Eisenbahn-Fahrzeuge
163,100 — —	50,018 10 5	— — —	213,118 10 5				h) „ Rückfrachtgüter
370,070 — —	158,739 12 8	— — —	528,809 12 8	8		2	Extraordinaria
12,899,000 — —	678,122 13 9	— — —	13,577,122 13 9				Summa Tit. II.
					III.		Verschiedene Einnahmen.
19,000 — —	6,691 3 8	— — —	24,691 3 8	9		1	Gebühren für telegraphische Depeschen
				10		2	Miethe und Pacht:
22,830 — —	3,299 3 10	— — —	26,129 3 10				a) Für Reklamationen
31,388 — —	— — —	18,642 9 4	12,745 20 8				b) „ Gebäude und Wohnungen
1,534 — —	123 13 4	— — —	1,657 13 4				c) „ Perronlocale
							d) „ Vergütung des Postbureaus für Post-Couverts, für Schmieren, Reinigen, Unterstellen der Postwagen
18,500 — —	1,266 20 10	— — —	19,766 20 10				e) „ Telegraphen-Dienstlocale
— — —	— — —	— — —	— — —				f) „ Pacht vom Lagerplätzen
32,615 — —	— — —	500 8 11	32,112 21 1				g) „ Pacht von Grundstücken
17,468 — —	— — —	5,243 18 11	12,224 11 1				
46,700 — —	26,034 19 7	— — —	72,634 19 7	11		3	a) Ertrag für abgängige Betriebs-Materialien
16,600 — —	— — —	7,595 9 5	9,004 20 7				b) Ertrag für verkaufte Kleinmaterialien
12,000 — —	4,038 14 3	— — —	16,038 14 3	12		4	Ertrag für verkaufte Drucksachen
421,000 — —	116,480 25 4	— — —	537,480 25 4	13		5	Wagenmiethe und Conventionalstrafen
145,610 — —	53,218 7 1	— — —	198,828 7 1	14		6	Zinsen und Dividenden
79,750 — —	77,462 26 6	— — —	157,212 26 6	15		7	Extraordinaria
	289,115 14 5	31,981 16 7					
863,233 — —	257,183 27 10	— — —	1,120,426 27 10				Summa Tit. III.
12,899,000 — —	678,122 13 9	— — —	13,577,122 13 9				hierzu „ „ II.
3,623,000 — —	425,685 7 9	— — —	4,048,685 7 9				„ „ I.
17,385,233 — —	1,360,941 19 4	— — —	18,746,234 19 4				Gesammt-Einnahme

Nach §. 3 des Statuten-Nachtrags, genehmigt durch Allerh. Cabinets-Ordre vom 5. Aug. 1861, werden die Brutto-Einnahmen der Strecke Lehrte-Hildesheim mit 37,212 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf.

a) dem Betriebsfonds der Rhein-Weg Eisenbahn mit 55 %, 20,466 Thlr. 23 Sgr. 11 Pf.

b) dem Betriebsfonds der Berg-Märk. Eisenbahn mit 45 % 16,745 Thlr. 16 Sgr. 10 Pf.

Die Einnahme beträgt demnach

Jst-Einnahme. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Rhein-Weg Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Zweigbahn Lehrte-Hildesheim. Thlr. Sgr. Pf.	Obere Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Düsseldorf-Jülich-Düren-Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Gesammt-Einnahme. Thlr. Sgr. Pf.	Bemerkungen.
3,467,589 20 6	196,527 26 11	18,965 19 3	91,786 28 —	15,815 26 —	3,890,695 20 8	
56,873 1 8	1,038 — 6	70 13 —	830 11 —	236 27 —	61,049 3 2	
67,046 11 1	2,545 19 6	342 4 —	1,559 8 —	134 6 6	71,607 19 1	
4,554 6 11	72 9 —	7 20 —	16 11 —	— — —	4,651 16 11	
3,222 10 3	210 4 —	6 25 —	63 16 —	13 16 —	3,515 9 3	
8,589 18 1	2 23 —	1 — —	9 20 —	— — —	8,603 1 1	
7,926 4 1	560 18 6	47 — —	7 5 —	— — —	8,562 27 7	
3,717,803 12 7	200,998 11 5	19,440 19 3	94,273 9 —	16,179 15 6	4,048,685 7 9	
343,539 11 5	13,308 25 9	618 13 5	17,185 28 5	529 17 1	374,182 6 1	
10,125,916 15 7	1,801,290 25 7	12,782 17 10	425,972 27 5	13,580 7 9	12,144,533 4 2	
30,477 20 —	2,034 8 11	70 25 3	1,587 20 7	146 13 7	34,917 2 4	
8,803 5 8	923 4 2	153 26 5	67 3 5	33 11 —	9,886 20 6	
171,450 27 5	13,414 9 3	677 29 2	419 14 2	511 — —	186,267 20 4	
34,949 23 5	2,475 — —	160 5 —	761 24 —	87 19 —	38,347 9 5	
40,116 25 6	3,486 20 —	35 7 3	3,393 28 10	107 6 3	47,060 17 10	
203,178 18 10	6,229 27 9	135 9 6	3,186 3 4	288 11 —	213,118 10 5	
502 542 7 5	23 085 1 —	336 28 5	473 24 4	281 11 6	528,809 12 8	
11 459,771 5 7	1,633,748 22 5	14,006 14 3	452,952 24 4	15,743 7 2	13,577,122 13 9	
21,014 21 5	2,000 23 4	320 7 11	509 1 9	137 9 3	24,691 3 8	
28,351 23 —	2,075 — —	190 — —	267 10 10	255 — —	30,139 3 10	
11,882 23 8	411 4 2	18 — —	384 2 10	49 20 —	12,745 20 8	
1,657 13 4	— — —	— — —	— — —	— — —	1,657 13 4	
16,560 10 —	1,942 25 8	50 11 6	1,057 7 3	119 26 5	19,766 20 10	
— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —	
26,631 14 6	3,834 27 1	781 20 —	736 15 9	148 3 9	32,112 21 1	
11,877 29 2	335 29 5	1 2 6	6 10 —	— — —	12,224 11 1	
60,963 23 6	7,139 6 10	207 5 7	3,884 28 4	440 15 4	72,634 19 7	
8,562 5 —	301 15 7	— — —	— — —	— — —	9,004 20 7	
13,461 6 9	1,576 12 4	45 23 4	857 24 10	97 8 —	16,038 14 3	
452,533 11 9	54,432 21 6	742 4 11	27,515 7 —	2,256 10 8	537,480 25 4	
162,438 8 6	13,054 7 11	189 29 8	2,967 29 4	179 21 8	198,828 7 1	
137,709 11 11	12,720 6 10	334 22 10	5,784 15 6	673 29 5	157,212 26 6	
965,092 22 6	100,635 — 8	2,867 7 5	43,961 3 5	4,360 24 —	1,120,426 27 10	
11,459,771 5 7	1,633,748 22 5	14,006 14 3	452,952 24 4	15,743 7 2	13,577,122 13 9	
3,717,803 12 7	200,998 11 5	19,440 19 3	94,273 9 —	16,179 15 6	4,048,685 7 9	
16,146,177 10 8	1,935,372 4 6	37,313 10 9	591,187 6 9	36,283 16 8	18,746,234 19 4	
16,102,922 27 6	1,955,838 28 5	— — —	591,187 6 9	36,285 16 8	18,746,234 19 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.	Laufende Nr.	Titel.	Litt.	Kapitel.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Nahe-Bing Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Obere Rheinthal-Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Oberschlesien-Jülich-Düren-Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sgr. Pf.
					I.			B. Ausgabe. Besoldungen.					
						A.		Allgemeine Verwaltung.					
9,700 — —	4,373 10 —	— — —	14,073 10 —	1			1	Direction	— — —	— — —	— — —	— — —	14,073 10 —
127,600 — —	— — —	26,567 7 5	101,032 22 7	2			2	Central-Büreau	— — —	— — —	— — —	— — —	101,032 22 7
18,070 — —	— — —	2,707 2 6	15,362 27 6	3			3	Hauptkasse	— — —	— — —	— — —	— — —	15,362 27 6
90,300 — —	— — —	46,074 3 —	49,125 27 —	4			4	Commissionen	— — —	— — —	— — —	— — —	49,125 27 —
45,189 — —	— — —	741 20 6	44,387 9 6	5			5	Betriebs-Inspectionen	— — —	— — —	— — —	— — —	44,387 9 6
	4,373 10 —	80,090 3 6											
305,699 — —	— — —	81,716 23 5	223,982 6 7					Summa Tit. I. A.	181,329 25 8	34,845 2 6	14,157 13 3	3,649 25 2	223,982 6 7
						B.		Bahn-Verwaltung.					
515,078 — —	11,017 18 11	— — —	526,096 18 11	6			1	Strecken-Personal	429,331 19 11	67,938 23 11	32,739 4 7	6,681 — 6	536,690 18 11
782,790 — —	— — —	25,693 15 2	757,096 14 10	7			2	Stations-Personal	650,500 26 4	69,097 15 6	32,320 6 8	6,177 22 4	757,096 14 10
59,950 — —	— — —	15,567 5 8	44,382 24 4	8			3	Telegraphen-Personal	41,279 12 4	2,364 3 8	553 5 8	187 2 8	44,382 24 4
	11,017 18 11	41,260 26 10											
1,358,413 — —	— — —	39,243 1 11	1,338,169 28 1					Summa Tit. I. B.	1,121,111 28 7	138,400 17 1	65,811 16 11	13,045 25 6	1,338,169 28 1
						C.		Transport-Verwaltung.					
422,376 — —	— — —	89,437 29 2	332,938 — 10	9			1	Expeditions-Dienst	— — —	— — —	— — —	— — —	332,938 — 10
897,450 — —	— — —	54,547 5 4	842,902 24 8	10			2	Zug-Dienst	— — —	— — —	— — —	— — —	842,902 24 8
18,096 — —	— — —	4,335 20 8	13,759 5 4	11			3	Rhein-Transit	— — —	— — —	— — —	— — —	13,759 5 4
172,091 — —	— — —	40,174 22 10	131,916 7 2	12			4	Werkstätten-Betrieb	— — —	— — —	— — —	— — —	131,916 7 2
9,235 — —	— — —	892 2 1	8,343 27 11	13			5	Materialien-Verwaltung	— — —	— — —	— — —	— — —	8,343 27 11
1,519,157 — —	— — —	189,387 26 1	1,329,769 3 11					Summa Tit. I. C.	1,116,084 22 4	134,405 14 10	71,124 4 3	8,084 22 6	1,329,769 3 11
1,358,413 — —	— — —	39,243 1 11	1,338,169 28 1					hiervon — " " " B.	1,121,111 28 7	138,400 17 1	65,811 16 11	13,045 25 6	1,338,169 28 1
306,699 — —	— — —	81,716 23 5	223,982 6 7					" " " " A.	181,329 25 8	34,845 2 6	14,157 13 3	3,649 25 2	223,982 6 7
3,183,262 — —	— — —	301,347 21 5	2,881,921 8 7					Summa Tit. I.	2,418,526 16 7	287,241 4 5	150,093 4 5	24,760 13 2	2,881,921 8 7
					II.			Andere persönliche Ausgaben.					
						A.		Allgemeine Verwaltung.					
26,950 — —	9,853 1 2	— — —	36,803 1 2	14			1	Diäten und Reisekosten, sowie Dienstverabfolgungskosten	— — —	— — —	— — —	— — —	36,803 1 2
15							2	Arbeitshülfe:					
123,050 — —	31,448 11 7	— — —	154,498 11 7					a) für das Central-Büreau und die Büreaux der Commissionen	— — —	— — —	— — —	— — —	154,498 11 7
5,600 — —	— — —	634 21 3	4,965 8 9					b) für die Haupt-Kasse	— — —	— — —	— — —	— — —	4,965 8 9
17,450 — —	35,304 18 5	— — —	52,754 18 5	16				c) " " Ober-Betriebs- u. Betriebs-Inspectionen	— — —	— — —	— — —	— — —	52,754 18 5
6,800 — —	850 1 3	— — —	7,650 1 3	17			14	Umzugskosten und Miethsentschädigung	— — —	— — —	— — —	— — —	7,650 1 3
700 — —	— — —	700 — —	— — —	18			15	Kosten d. Rechnungs-Revision	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
9,003 — —	17,229 11 2	— — —	26,234 11 2	19			17	Unterstützungen und Remunerationen	— — —	— — —	— — —	— — —	26,234 11 2
24,075 — —	11,920 20 8	— — —	35,995 20 8	19			18	Theuerungs- u. Ortszulagen	— — —	— — —	— — —	— — —	35,995 20 8
	106,606 4 3	1,334 21 5											
318,630 — —	105,271 15 —	— — —	318,901 15 —					Summa Tit. II. A.	259,173 25 3	35,373 28 3	20,157 2 8	5,196 16 10	318,901 15 —
						B.		Bahn-Verwaltung.					
80,454 — —	— — —	6,684 25 9	73,769 4 3	20			1	Diäten und Reisekosten, sowie Dienstverabfolgungskosten	62,980 17 6	7,966 — 5	2,021 21 2	800 25 2	73,769 4 3
21							2	d) für die Büreaux der Eisenbahn-Baumeister und Telegraphen-Inspectoren	17,033 17 1	129 28 10	900 13 —	409 27 10	19,133 21 9
12,450 — —	6,673 21 9	— — —	19,133 21 9				3	Zur Löhnung der Hülfsbahnwärter u. Hülfswerkmeister	22,022 19 11	388 6 2	23 18 —	— — —	22,344 14 1
43,975 — —	— — —	21,630 15 11	22,344 14 1	22									
186,879 — —	6,673 21 9	28,315 11 8	115,237 10 1					Latus	103,586 24 6	8,404 — 5	3,005 22 2	1,240 23 —	115,237 10 1

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sgr. Pf.	Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Litt.	Kapitel.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Nahe-Bing Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Obere Rheinthal-Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Oberschlesien-Jülich-Düren-Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sgr. Pf.
186,879 — —	6,673 21 9	28,315 11 8	115,237 10 1					Transport	103,586 24 6	8,404 — 5	3,005 22 2	1,240 23 —	115,237 10 1
5,690 — —	4,292 16 1	— — —	9,972 16 1	23			14	Umzugskosten und Miethsentschädigung	8,164 28 5	762 23 6	500 20 8	543 27 6	9,972 16 1
				24			15	Kosten für die ärztliche Untersuchung und Behandlung der im Dienste verunglückten arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter und Beamten, sowie zu Unterstützungen für dieselben	2,078 23 3	132 6 7	30 24 —	40 8 —	2,282 — 10
2,100 — —	182 — 10	— — —	2,282 — 10	25			17	Unterstützungen und Remunerationen	30,398 17 5	3,624 18 11	39 9 9	618 5 4	35,470 21 5
85,400 — —	— — —	19,929 8 7	35,470 21 5				18	Theuerungs- u. Ortszulagen	77,470 16 —	9,072 10 6	3,162 19 7	564 29 8	90,270 15 5
102,880 — —	— — —	11,603 14 7	90,276 15 5	26									
	11,148 8 8	59,848 4 10						Summa Tit. II. B.	221,895 18 7	22,196 29 11	6,739 12 2	3,008 3 2	253,339 8 10
301,999 — —	— — —	48,659 26 2	253,339 3 10										
						C.		Transport-Verwaltung.					
67,750 — —	72,360 7 11	— — —	140,010 7 11	27			1	Diäten und Reisekosten, sowie Dienstverabfolgungskosten	— — —	— — —	— — —	— — —	140,010 7 11
				28			2	Arbeitshülfe:					
4,600 — —	3,517 — —	— — —	8,117 — —					a) für die Büreaux bei Ober-Güter-Verwaltung	— — —	— — —	— — —	— — —	8,117 — —
41,970 — —	22,841 14 2	— — —	64,812 14 2					b) für die Stations-Vorsteher (Wagen-Nutzer)	— — —	— — —	— — —	— — —	64,812 14 2
329,650 — —	60,497 19 5	— — —	390,147 19 5					c) für. Expeditionsbeamten	— — —	— — —	— — —	— — —	390,147 19 5
								d) für das Büreau des Ober-Maschinenmeisters, der Maschinenmeister, Werkstätten-Vorsteher u. d. Werkstätten-Materialien-Verwaltung	— — —	— — —	— — —	— — —	— — —
44,350 — —	5,448 4 9	— — —	49,698 4 9					e) für die Central-Materialien-Verwaltung	— — —	— — —	— — —	— — —	49,698 4 9
4,230 — —	3,450 26 6	— — —	7,680 26 6					f) Zur Löhnung der Hülfsarbeiter und Schmierer	— — —	— — —	— — —	— — —	7,680 26 6
28,100 — —	49,495 1 10	— — —	75,595 1 10	29									
247,400 — —	50,696 1 8	— — —	278,096 1 8	30									
111,840 — —	33,177 — 5	— — —	145,017 — 5	31									
28,350 — —	8,969 19 9	— — —	37,319 19 9	32									
12,060 — —	— — —	4,955 5 —	7,144 25 —	33									
				34									
173,700 — —	— — —	13,503 9 10	200,196 20 2	35									
3,840 — —	7,553 7 6	— — —	11,393 7 6	36									
268,280 — —	78,434 18 —	— — —	342,714 18 —										
185,050 — —	15,300 22 10	— — —	50,350 22 10	37									
				38									
51,100 — —	— — —	7,923 21 5	43,176 8 7	39									
1,800 — —	— — —	861 8 8	638 21 4	40									
9,060 — —	2,616 8 11	— — —	10,676 8 11	41									
7,060 — —	3,537 21 11	— — —	10,597 21 11	42									
20,420 — —	— — —	2,734 25 11	56,704 4 1										
113,880 — —	45,347 20 2	— — —	159,227 20 2	43									
	494,734 15 9	29,948 10 10											
1,088,120 — —	454,766 4 11	— — —	1,979,915 4 11					Summa Tit. II. C.	1,661,756 29 —	209,352 16 10	105,807 27 —	12,007 22 1	1,979,915 4 11
301,980 — —	— — —	48,659 26 2	253,339 3 10					hiervon — " " " B.	221,895 18 7	22,196 29 11	6,739 12 2	3,008 3 2	253,339 3 10
318,630 — —	105,271 15 —	— — —	318,901 15 —					" " " " A.	258,173 25 3	35,373 28 3	20,157 2 8	5,196 16 10	318,901 15 —
	560,037 17 11	48,659 26 2											
1,688,856 — —	511,557 21 9	— — —	2,552,055 21 9					Summa Tit. II.	2,141,826 12 10	257,922 15 —	132,704 11 10	20,212 12 1	2,552,055 21 9

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sg. Pf.	Zugang. Thlr. Sg. Pf.	Abgang. Thlr. Sg. Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sg. Pf.	Kapitel Nr.	Titel.	Litter.	Position.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Mark. Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Ruhr-Sieg Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Obere Ruhrthal Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Oberschles.-Südl.-Thüring. Gisleben Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sg. Pf.
				III.				Sächliche Verwaltungskosten.					
					A.			Allgem. Verwaltung.					
47,872 — —	40,367 22 10	— — —	88,240 22 10	44			1	Büreaubedürfnisse u. Drucksachen	— — —	— — —	— — —	— — —	88,240 22 10
4,635 — —	5,212 29 2	— — —	9,847 29 3	45			2	Für Heizung, Erleuchtung u. Reinigung der Dienstlocale	— — —	— — —	— — —	— — —	9,847 29 5
10,079 — —	26,090 21 10	— — —	36,169 21 10	46			3	Zur Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	— — —	— — —	— — —	— — —	36,169 21 10
5,567 — —	1,111 23 1	— — —	6,678 23 1	47			4	Miethentschädigung für gemeinschaftliche und angepachtete Dienstgebäude	— — —	— — —	— — —	— — —	6,678 23 1
230 — —	— — —	61 8 4	155 21 8	48			6	Management - Entschädigungen	— — —	— — —	— — —	— — —	155 21 8
	73,783 6 11	61 8 4											
68,374 — —	72,718 28 7		141,092 28 7					Summa Tit. III. A.	132,497 6 —	17,548 2 11	8,783 8 10	2,264 10 10	141,092 28 7
					B.			Bahnverwaltung.					
8,444 — —	197 24 8	— — —	8,641 24 8	49			1	Büreaubedürfnisse u. Drucksachen	7,769 24 5	711 5 7	123 18 1	38 6 7	8,641 24 8
				50			2	Für Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlocale, einschließlich der Wartezimmer, imgleichen für Heizung und Erleuchtung der Bahnwärter- und Weichenbudenu. für Beleuchtung der Bahnhöfe, optischer Telegraphen u.	204,730 6 4	27,335 19 2	5,534 20 3	3,035 6 1	230,635 21 10
153,122 — —	77,503 21 10	— — —	230,625 21 10	51			3	Zur Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	42,363 2 4	3,723 20 —	700 16 8	1,017 16 9	47,630 25 9
27,084 — —	20,556 25 9	— — —	47,640 25 9	52			4	Für Dienstfeuerungen . .	3,473 15 1	105 10 3	— — —	— — —	3,578 25 4
3,230 — —	350 25 4	— — —	3,578 25 4	53			5	Miethentschädigung für gemeinschaftliche und angepachtete Dienstgebäude	2,942 13 10	180 18 4	300 — —	125 — —	3,347 27 2
3,182 — —	1,165 27 2	— — —	3,347 27 2	54			7	Zur Haltung von Wächterhunden u. zur Beseitigung des Angefrorenen auf den Güterböden	1,449 18 6	159 — —	89 10 —	17 — —	1,714 28 6
1,914 — —	— — —	201 1 6	1,714 28 6										
	99,760 4 9	201 1 6											
185,948 — —	99,562 3 3		285,530 3 3					Summa Tit. III. B.	262,527 20 6	32,905 8 4	6,554 5 —	4,242 29 5	285,530 3 3
					C.			Transportverwaltung.					
92,014 — —	68,979 1 11	— — —	160,993 1 11	55			1	Büreaubedürfnisse u. Drucksachen	— — —	— — —	— — —	— — —	160,993 1 11
84,907 — —	71,557 27 6	— — —	156,464 27 6	56			3	Zur Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien	— — —	— — —	— — —	— — —	156,464 27 6
30,000 — —	6,726 — 5	— — —	36,726 — 5	57			4	Für Dienstfeuerungen . .	— — —	— — —	— — —	— — —	36,726 — 5
				58			5	Miethentschädigungen für gemeinschaftliche und angepachtete Dienstgebäude	— — —	— — —	— — —	— — —	803 1 —
435 — —	398 1 —	— — —	833 1 —	59			6	Management - Entschädigungen	— — —	— — —	— — —	— — —	1,154 15 10
1,085 — —	— — —	430 14 2	1,154 15 10	60			7	Zur Haltung von Wächterhunden u. zur Beseitigung des Angefrorenen auf den Güterböden	— — —	— — —	— — —	— — —	558 7 6
700 — —	— — —	142 22 6	558 7 6										
	147,661 — 10	592 6 8											
179,641 — —	147,068 24 2	— — —	326,709 24 2					Summa Tit. III. C.	274,399 26 —	33,044 3 —	17,474 12 8	1,981 12 6	326,709 24 2
185,948 — —	99,562 3 3	— — —	285,530 3 3					Uebrige „ „ III. B.	262,527 20 6	32,905 8 4	6,554 5 —	4,242 29 5	285,530 3 3
68,374 — —	72,718 28 7	— — —	141,092 28 7					„ „ III. A.	132,497 6 —	17,548 2 11	8,783 8 10	2,264 10 10	141,092 28 7
443,963 — —	319,369 26 —	— — —	763,332 26 —					Summa Tit. III.	669,284 22 6	72,797 14 5	32,811 26 6	8,488 12 9	763,332 26 —

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sg. Pf.	Zugang. Thlr. Sg. Pf.	Abgang. Thlr. Sg. Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sg. Pf.	Kapitel Nr.	Titel.	Litter.	Position.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Mark. Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Ruhr-Sieg Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Obere Ruhrthal Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Oberschles.-Südl.-Thüring. Gisleben Eisenbahn. Thlr. Sg. Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sg. Pf.
				IV.				Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlage.					
					A.			Das Planum und der Oberbau.					
							1	Unterhaltung des Bahnkörpers, der Befestigungen, Bankette und aller Rasen-Anlagen, als der Parallel-Wege, Uebergänge, Rampen, Gräben.	57,005 12 —	3,373 28 9	— — —	26 20 —	61,306 — 9
41,806 — —	19,500 — 9	— — —	61,306 — 9	61			2	Unterhaltung des Oberbaues in freier Bahn und den Nebengeleis	750,669 3 2	69,834 29 5	65 9 1	41,470 11 3	871,339 22 10
470,421 — —	400,878 22 10	— — —	871,299 22 10	62			3	Unterhaltung der Brücken, Durchlässe, Ueberdeckungen, Futtermauern und sonstigen Bauwerke	9,717 28 11	1,028 15 —	— — —	— — —	10,746 13 11
18,454 — —	— — —	2,707 16 1	10,746 13 11	64			4	Unterhaltung größerer Brücken über 30 Fuß Weite	810 2 —	1,309 22 9	— — —	— — —	3,119 24 9
8,530 — —	— — —	6,415 5 3	2,119 24 9	65			5	Unterhaltung der Tunnels	3,096 7 10	77 12 —	— — —	— — —	3,163 19 10
4,556 — —	— — —	1,394 10 2	3,163 19 10	66			6	Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) Baumpflanzungen, Barrieren, Warnungstafeln, Grenzsteinzeiger, Bahn-Assistenzkreuze, Nummer- u. Gewichte	39,856 8 4	4,417 19 4	— — —	144 12 10	44,418 5 6
27,453 — —	16,965 5 6	— — —	44,418 5 6	67			7	Unterhaltung der Bahnwärter- und Bahnwärter-Reichshäuser, sowie der Wärterbuden	11,130 10 10	1,401 16 1	— — —	156 6 —	12,677 26 11
9,747 — —	2,930 26 11	— — —	12,677 26 11	68			8	Für Bepflanzen bei Schnee'i, Ergänzung und Unterhaltung der Schneezäune und für das Bestreuen der Schienen mit Sand bei Glatteis	15,093 19 10	773 16 —	86 12 10	111 — 4	16,063 19 —
14,533 — —	1,530 19 —	— — —	16,063 19 —	69			9	Für den Unterhalten von Schutzreisen in den angegrenzten Forsten Behufs Verhütung von Waldbränden	994 10 10	42 15 —	— — —	— — —	1,036 25 10
80 — —	956 25 10	— — —	1,036 25 10	70			10	Zur Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandsetzung und Unterhaltung der Bahn erforderlichen Gerätschaften	25,465 11 5	2,564 20 4	— — —	479 1 —	28,509 2 9
14,188 — —	14,321 2 9	— — —	28,509 2 9	71			11	Unterhaltung der geneigten Ebene zu Hamberg, der Bassins der Steinbrüche (incl. Bagger-Arbeiten) im Hamberger Bassin und der Einfahrten zu den Hebeschleusen	3,305 9 1	— — —	— — —	— — —	3,305 9 1
5,177 — —	— — —	1,871 20 11	3,305 9 1										
	457,093 13 7	12,388 22 5											
609,952 — —	444,694 21 2		1,054,646 21 2					Summa T. IV. A.	927,233 29 3	84,886 6 8	150 21 11	43,387 23 4	1,054,646 21 2
								Bahnhofs-Anlagen.					
							1	Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzungen, Gärten, Anlagen und Verblendungsmauern	51,627 7 3	7,992 21 —	— — —	12 — —	59,631 28 3
38,245 — —	25,376 28 8	— — —	59,631 28 3	72			2	Unterhaltung der sämmtlichen Gebäude, Weichensteller- und Portierhäuser, mit Ausschluß der Werkstätten-Gebäude	104,256 19 10	7,965 9 6	— — —	178 12 7	112,382 11 11
55,163 — —	57,219 11 11	— — —	112,382 11 11	73									
93,408 — —	80,596 10 2	— — —	172,004 10 2					Latus .	155,883 27 1	15,958 — 6	— — —	190 12 7	172,004 10 2

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sg.Pf.	Zugang. Thlr. Sg.Pf.	Abgang. Thlr. Sg.Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sg.Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Litter.	Positionen.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Ruhr-Sieg Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Obere Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Oberschlesisch-Zülich-Düren Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sg.Pf.
91,408 — —	80,596 10 2	— — —	172,004 10 2					Transport .	155,925 27 1	15,888 — 6	— — —	190 12 7	172,004 10 2
				74			3	Unterhaltung der Bauwerke der Hebe-Anstalt zu Homberg und Ruhrort . . .	6 21 1	— — —	— — —	— — —	6 21 1
587 — —	— — —	580 8 11	6 21 1	75			4	Unterhaltung der Entwässerungs- und Gas-Anlagen, des Pflasters, der Hof- und Wagen-Rampen, Stationd-Brunnen, Perrons, Laternen, Uhren u. Glocken	56,001 22 1	3,394 3 3	— — —	118 17 6	59,504 19 10
36,590 — —	22,914 12 10	— — —	59,504 12 10	76			5	Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen und sonstigen mechanischen Vorrichtungen . .	59,569 16 7	3,751 27 8	218 16 11	259 18 11	63,799 19 1
34,895 — —	28,906 15 1	— — —	63,799 15 1										
213,500 — —	— — —	103,364 7 11	110,135 22 1	77			6	Zur Ergänzung der baulichen Anlagen	103,592 9 3	6,390 23 8	— — —	152 19 3	110,135 22 1
	132,417 8 1	103,944 16 10											
373,978 — —	29,472 21 3		405,450 21 3					Summa Tit. IV. B. .	375,086 6 —	29,414 25 1	218 16 11	721 3 3	405,450 21 3
					C.			Telegraphen mit Zubehör.					
				79			1	Unterhaltung der optischen Telegraphen, einschließlich der beweglichen und Reservetheile und der Bahnhofssignale	15,807 25 —	1,414 19 —	— — —	25 12 6	17,247 26 6
10,035 — —	7,232 26 6	— — —	17,247 26 6	79			2	Unterhaltung der electromagnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprechapparate, Läutewerke und Batterien	16,594 20 1	2,154 9 2	1,080 10 11	310 19 —	22,139 29 2
24,495 — —	— — —	2,353 — 10	22,139 29 2										
	7,232 26 6	2,353 — 10											
34,508 — —	4,479 25 8	— — —	39,387 25 8					Summa Tit. IV. C. .	34,402 15 1	3,568 28 2	1,080 10 11	336 1 6	39,387 25 8
373,978 — —	29,472 21 3	— — —	405,450 21 3					Hierzu . . . . B. .	373,086 6 —	29,414 25 1	218 16 11	721 3 3	405,450 21 3
508,952 — —	444,694 21 2	— — —	1,054,646 21 1					" . . . A. .	827,223 29 3	64,894 6 6	150 21 11	42,387 21 4	1,054,646 21 1
1,020,438 — —	479,047 6 1	— — —	1,499,485 6 1					Summa Tit. IV. .	1,336,792 20 4	117,868 1 11	1,449 19 9	43,444 26 1	1,499,485 6 1
					V.			Kosten des Bahntransports.					
					A.			Kosten der Züge.					
				80			1	Brennmaterial für Locomotiven und Wasserstationen: a) Holzmaterial zum Anheizen der Locomotiven .	— — —	— — —	— — —	— — —	24,631 24 —
19,456 — —	5,175 24 —	— — —	24,631 24 —					b) Kohlen incl. Brennigen, Verladen ꝛc. . . .	— — —	— — —	— — —	— — —	1,124,840 3 1
681,750 — —	443,090 3 1	— — —	1,124,840 3 1					c) Heizung der Wasserstationen und Erwärmung der kalten Dampfmaschinen zum Wasserpumpen . .	— — —	— — —	— — —	— — —	25,466 3 4
13,030 — —	12,448 3 4	— — —	25,466 3 4				2	Schmiermaterial für Locomotiven und Tender . .	— — —	— — —	— — —	— — —	109,791 26 7
96,645 — —	11,146 26 7	— — —	109,791 26 7	81			3	Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben . .	— — —	— — —	— — —	— — —	50,519 18 2
				82			4	Schmiermaterial für Wagen .	— — —	— — —	— — —	— — —	33,499 10 —
38,010 — —	12,509 18 2	— — —	50,519 18 2				5	Putzmaterial für Wagen .	— — —	— — —	— — —	— — —	8,121 11 7
28,389 — —	5,093 10 —	— — —	33,499 10 —	83			6	Beleuchtung der Züge . .	— — —	— — —	— — —	— — —	71,792 5 8
5,358 — —	2,763 11 7	— — —	8,121 11 7	84			7	Heizungsmaterial für die beiden Hebethürme zu Ruhrort und Homberg .	— — —	— — —	— — —	— — —	8,769 5 4
49,180 — —	22,612 5 2	— — —	71,792 5 2	85			8	Desgl. für die Dampfboote	— — —	— — —	— — —	— — —	9,747 24 1
				86			9	Schmiermaterial für die Hebemaschinen . . .	— — —	— — —	— — —	— — —	541 15 11
1,851 — —	6,918 5 4	— — —	8,769 5 4				10	Schmier- und Putzmaterial für die Dampfboote . .	— — —	— — —	— — —	— — —	870 8 1
9,676 — —	5,071 24 1	— — —	9,747 24 1	87			11	Beleuchtung der Rheinflöße	— — —	— — —	— — —	— — —	561 8 10
				88									
328 — —	213 15 11	— — —	541 15 11										
1,088 — —	— — —	217 21 11	870 8 1	89									
513 — —	48 8 10	— — —	561 8 10	90									
	527,089 6 1	217 21 11											
941,278 — —	526,871 14 2		1,468,147 14 2					Summa Tit. V. A. .	1,232,236 20 4	148,491 10 7	79,848 13 9	8,908 29 6	1,468,147 14 2

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sg.Pf.	Zugang. Thlr. Sg.Pf.	Abgang. Thlr. Sg.Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sg.Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Litter.	Positionen.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Ruhr-Sieg Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Obere Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Oberschlesisch-Zülich-Düren Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sg.Pf.
					B.			Unterhaltung der Betriebsmittel.					
				91			1	Allgemeine Kosten des Werkstätten-Betriebes: a) Unterhaltung, Heizung, Schmieren und Bedienung der Stehenden Dampfmaschinen in den Werkstätten	— — —	— — —	— — —	— — —	12,944 10 4
9,426 — —	4,518 10 9	— — —	13,944 10 9					b) Unterhaltung und Gang der Werkstättmaschinen u. Werkzeuge	— — —	— — —	— — —	— — —	69,601 2 3
47,800 — —	21,801 2 3	— — —	69,601 2 3					c) Kosten der Heizung, Beleuchtung u. Reinigung der Werkstätten und Materialien, Geräthe und Löhne	— — —	— — —	— — —	— — —	12,533 5 9
9,622 — —	2,941 5 9	— — —	12,533 5 9					d) Löhne der bei der Reparatur beschäftigten Handarbeiter	— — —	— — —	— — —	— — —	40,484 10 11
32,940 — —	7,544 10 11	— — —	40,484 10 11					e) Sonstige allgemeine Kosten	— — —	— — —	— — —	— — —	26,403 25 —
18,232 — —	8,171 25 —	— — —	26,403 25 —										
				92			2	Unterhaltung, Reparatur u. Ergänzung der Betriebsmittel: a) der Locomotiven und Tender	— — —	— — —	— — —	— — —	538,524 2 2
357,475 — —	181,049 2 2	— — —	538,524 2 2					b) der Wagen	— — —	— — —	— — —	— — —	522,513 21 8
351,041 — —	171,472 21 8	— — —	522,513 21 8					c) aller sonstigen Betriebsmittel (genaue Übersicht.)	— — —	— — —	— — —	— — —	10,075 14 6
4,323 — —	5,752 14 8	— — —	10,075 14 6										
				93			3	Unterhaltung der Dampfboote, Schalten und Pontons	— — —	— — —	— — —	— — —	3,472 29 10
6,129 — —	— — —	2,716 — 2	3,472 29 10										
				94			4	Desgl. der Hebemaschinen zu Homberg und Ruhrort	— — —	— — —	— — —	— — —	3,292 21 11
2,546 — —	746 21 11	— — —	3,292 21 11										
				95			5	Desgl. der Dampfteile, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthe des Rheintrajects zu Homberg	— — —	— — —	— — —	— — —	1,843 20 —
2,008 — —	— — —	161 9 6	1,843 20 6										
	403,997 24 6	2,977 3 8											
540,629 — —	401,120 14 10	— — —	1,341,749 14 10					Summa Tit. V. B. .	1,043,209 7 8	125,593 — 5	67,416 9 4	7,530 27 11	1,341,749 14 10
					C.			Kosten der Werkstätten- und Transport-Anlagen.					
				96			1	Unterhaltung der Werkstätten-Gebäude, Schienen, Weichen, Drehscheiben ꝛc. auf den Werkstättenhöfen	— — —	— — —	— — —	— — —	23,414 24 6
9,799 — —	14,615 24 6	— — —	23,414 24 6										
				97			2	Unterhaltung, Wiederherstellung und Reinigung der Locomotiv- und Wagen-Schuppen, Feuer-Gruben, Wasserstationen, Wasserkräne, Pumpen, Brunnen, (excl. Wirthschafts-Brunnen), Röhren-Leitungen, Wasserhebungs-Maschinen, sowie Unterhaltung und Ersatz der Hebekräne und Brückenwagen	— — —	— — —	— — —	— — —	93,585 27 6
55,384 — —	38,201 27 6	— — —	93,585 27 6										
64,023 — —	53,167 22 —	— — —	117,370 22 —					Summa Tit. V. C. .	98,436 4 11	11,860 29 11	6,272 10 6	711 6 8	117,370 22 —
540,629 — —	401,120 14 10	— — —	1,341,749 14 10					Hierzu . . . . B. .	1,043,209 7 8	125,593 — 5	67,416 9 4	7,530 27 11	1,341,749 14 10
347,276 — —	526,871 14 2	— — —	1,468,147 14 2					" . . . A. .	1,232,236 20 4	148,491 10 7	79,848 13 9	8,903 29 6	1,468,147 14 2
1,940,988 — —	981,179 21 —	— — —	2,827,167 21 —					Summa Tit. V. .	2,372,882 2 5	285,945 10 11	151,214 3 7	17,146 4 1	2,827,167 21 —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sg.Pf.	Zugang. Thlr. Sg.Pf.	Abgang. Thlr. Sg.Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sg.Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Litt.	Verfügung.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Ruhr-Siegen Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Ober Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Oberschlesisch-Jülich-Düren Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sg.Pf.
					VI.			Sonstige Ausgaben.					
						A.		Allgemeine Verwaltung.					
				99			1	Zuschuß zu den Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kassen	— —	— —	— —	— —	33,696 7 9
25,200 — —	8,696 7 9	— —	33,896 7 9										
1,505 — —	3,237 18 5	— —	4,742 18 5	98			2	Gerichtskosten, Mandatarien-Gebühren, Taxationen rc.	— —	— —	— —	— —	4,742 18 5
88,500 — —	24,418 28 3	— —	112,778 28 3	100			3	Steuern, Communal-Abgaben, öffentliche Lasten und Feuer-Versicherung	— —	— —	— —	— —	112,778 28 3
17,782 — —	— —	278 17 3	17,503 12 9	101			6	Kosten des Geld-Verkehrs mit der Königlichen Bank und anderen Geld-Instituten	— —	— —	— —	— —	17,503 12 9
6,983 — —	3,868 27 11	— —	10,851 27 11	102			7	Zu unvorhergesehenen Ausgaben	— —	— —	— —	— —	10,851 27 11
139,930 — —	40,221 22 4 39,943 5 1	278 17 3	179,773 5 1					Summa Tit. VI. A.	147,726 27 1	19,057 16 11	10,357 28 —	2,561 23 1	179,773 5 1
						B.		Bahn-Verwaltung.					
7,500 — —	2,350 9 —	— —	9,940 9 —	103			3	Steuern, Communal-Abgaben, öffentliche Lasten und Feuer-Versicherung	8,589 5 —	728 19 3	350 1 9	263 15 —	9,940 9 —
8,343 — —	1,799 29 11	— —	10,140 29 11	104			7	Zu unvorhergesehenen Ausgaben	9,289 2 2	711 22 9	130 5 —	— — —	10,140 29 11
15,843 — —	4,149 8 11	— —	20,081 8 11					Summa Tit. VI. B.	17,888 5 2	1,440 12 —	480 6 9	263 15 —	20,081 8 11
						C.		Transport-Verwaltung.					
3,600 — —	— —	1,090 17 8	2,509 12 4	105			3	Steuern, Communal-Abgaben, öffentliche Lasten und Feuer-Versicherung	— —	— —	— —	— —	2,509 12 4
				106			4	Ersatzansprüche beschädigter Emballagen, Ersatz für verlorene, verdorbene oder beschädigte Transportgegenstände und sonstige Schäden-Vergütungen	— —	— —	— —	— —	116,792 19 4
43,000 — —	73,792 19 4	— —	116,792 19 4	107			5	Rückzahlungen von Fahr- u. Frachtgeldern	— —	— —	— —	— —	34,237 9 7
18,000 — —	16,237 9 7	— —	34,237 9 7	108			7	Zu unvorhergesehenen Ausgaben	— —	— —	— —	— —	41,972 19 10
24,870 — —	17,602 19 10	— —	41,972 19 10	109			8	Miethe für fremde Wagen auf der Bahn	— —	— —	— —	— —	632,526 12 1
510,000 — —	122,526 12 1	— —	632,526 12 1										
	435,152 — 10	1,090 17 8											
398,970 — —	434,068 13 2	— —	828,038 13 2					Summa Tit. VI. C.	696,649 2 8	84,706 15 6	42,698 6 6	3,844 18 8	828,038 13 2
15,933 — —	4,149 8 11	— —	20,081 8 11					Dieses " " " B.	17,888 5 2	1,440 12 —	480 6 9	263 15 —	20,081 8 11
139,930 — —	39,943 5 1	— —	179,773 5 1					" " " A.	147,726 27 1	19,057 16 11	10,357 28 —	2,561 23 1	179,773 5 1
549,732 — —	478,160 27 3	— —	1,027,892 27 3					Summa Tit. VI.	862,263 4 11	105,204 14 5	53,535 11 1	6,669 26 9	1,027,892 27 3
					VII.			Verzinsung und Amortisation.					
88,943 — —	— —	— —	88,943 — —	110			1	Zinsen à 4½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe I. Serie	88,943 — —	— —	— —	— —	88,943 — —
87,358 15 —	— —	— —	87,358 15 —	111			2	Zinsen à 4½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe II. Serie	87,358 15 —	— —	— —	— —	87,358 15 —
126,301 15 —	— —	— —	126,301 15 —					Latus	126,301 15 —	— —	— —	— —	126,301 15 —

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sg.Pf.	Zugang. Thlr. Sg.Pf.	Abgang. Thlr. Sg.Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sg.Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Litt.	Verfügung.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Ruhr-Siegen Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Ober Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Oberschlesisch-Jülich-Düren Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sg.Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sg.Pf.
126,301 15 —	— —	— —	126,301 15 —					Transport	126,301 15 —	— —	— —	— —	126,301 15 —
86,382 — —	— —	— —	86,382 — —	112			3	Zinsen à 4½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe IV. Serie	— —	— —	— —	— —	86,382 — —
352,291 15 —	— —	— —	352,291 15 —	113			4	Zinsen à 4½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe V. Serie	— —	— —	— —	— —	352,291 15 —
744,075 — —	— —	— —	744,075 — —	114			5	Zinsen à 4½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe VI. Serie	— —	— —	— —	— —	744,075 — —
450,000 — —	— —	140,000 — —	310,000 — —	115			6	Zinsen à 5 % von 6,200,000 Thlr. der Berg.-Märk. Prioritäts-Anl. VII. Serie	— —	— —	— —	— —	310,000 — —
— — —	290,790 — —	— —	290,790 — —	116			6a	Zinsen à 4½ % von 6,462,000 Thlr. der Berg.-Märk. Prioritäts-Anl. VIII. Serie (für Betheiligung an den Braunschweigischen Eisenbahnen)	— —	— —	— —	— —	290,790 — —
192,731 15 —	— —	— —	192,731 15 —	117			7	Amortisation der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen I., II., IV., V. und VI. Serie	— —	— —	— —	— —	192,731 15 —
31,600 — —	— —	— —	31,600 — —	118			7	Zinsen à 4 % der Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Actien I. Serie	— —	— —	— —	— —	31,600 — —
15,678 — —	— —	— —	15,678 — —	119			8	Zinsen à 4½ % der Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Anleihe II. Serie	— —	— —	— —	— —	15,678 — —
14,580 — —	— —	— —	14,580 — —	120			8 a	Amortisation der Düsseldorf-Elberfelder Anleihe I. und II. Serie	— —	— —	— —	— —	14,580 — —
49,516 — —	— —	— —	49,516 — —	121			9	Zinsen à 4 % der Dortmund-Soester Prioritäts-Anleihe I. Serie	— —	— —	— —	— —	49,516 — —
52,735 15 —	— —	— —	52,735 15 —	122			10	Zinsen à 4½ % der Dortmund-Soester Prioritäts-Anleihe II. Serie	— —	— —	— —	— —	52,735 15 —
21,998 15 —	— —	— —	21,998 15 —	123			10 a	Amortisation der Dortmund-Soester Prioritäts-Anleihe I. und II. Serie	— —	— —	— —	— —	21,998 15 —
55,240 — —	— —	— —	55,240 — —	124			11	Zinsen à 4 % der Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Anleihe I. Serie	— —	— —	— —	— —	55,240 — —
52,880 — —	— —	— —	52,880 — —	125			12	Zinsen à 4½ % der Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Anleihe II. Serie	— —	— —	— —	— —	52,880 — —
34,290 — —	— —	— —	34,290 — —	126			13	Zinsen à 4½ % der Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Anleihe III. Serie	— —	— —	— —	— —	34,290 — —
39,590 — —	— —	— —	39,590 — —	127			13 a	Amortisation der Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Anleihe I., II. u. III. Serie	— —	— —	— —	— —	39,590 — —
23,193 — —	— —	— —	23,193 — —	128			14	Zinsen à 4½ % der Ruhrort-Crefelder Prioritäts-Anleihe I. Serie	— —	— —	— —	— —	23,193 — —
19,400 — —	— —	— —	19,400 — —	129			15	Zinsen à 4 % der Ruhrort-Crefelder Prioritäts-Anleihe II. Serie	— —	— —	— —	— —	19,400 — —
34,290 — —	— —	— —	34,290 — —	130			16	Zinsen à 4½ % der Ruhrort-Crefelder Prioritäts-Anleihe III. Serie	— —	— —	— —	— —	34,290 — —
20,967 — —	— —	— —	20,967 — —	131			16 a	Amortisation der Ruhrort-Crefelder Prioritäts-Anleihe I., II. und III. Serie	— —	— —	— —	— —	20,967 — —
400,000 — —	— —	— —	400,000 — —	132			17	Zinsen à 5% der Bergisch-Märk. Nordbahn-Prioritäts-Obligationen	— —	— —	— —	— —	400,000 — —
65,748 — —	— —	— —	65,748 — —	133			18	Zinsen à 4 % von der Prioritäts-Anleihe I. Serie der Hessischen Nordbahn	65,748 — —	— —	— —	— —	65,748 — —
27,800 — —	— —	— —	27,800 — —	134			18	Amortisation dieser Anleihe	27,800 — —	— —	— —	— —	27,800 — —
3,011,287 15 —	290,790 — —	140,000 — —	3,062,077 15 —					Latus	3,062,077 15 —	— —	— —	— —	3,062,077 15 —

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe. Laut Etat. Thlr. Sgr. Pf.	Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Kontrole Nr.	Titel.	Litt.	Position.	Ausgabe.	Ist-Ausgabe. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Ruhr-Crefeld Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Obere Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Oberschlesisch-Jülich-Düren-Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Gesammt-Ausgabe. Thlr. Sgr. Pf.
2,911,297 15 —	290,780 — —	140,000 — —	3,062,077 15 —					Transport	3,062,077 15 —	— — —	— — —	— — —	3,062,077 15 —
31,746 2 10	— — —	— — —	31,746 2 10	135			19	Zinsen à 3½ % von der Buchschuld an die Königl. Staats-Regierung von ursprünglich 937,500 Thlr. nach Abzug der darauf erstatteten Beträge	31,746 2 10	— — —	— — —	— — —	31,746 2 10
4,687 15 —	— — —	— — —	4,687 15 —	136			19	Amortisation der Buchschuld an den Staat	4,687 15 —	— — —	— — —	— — —	4,687 15 —
14,000 — —	— — —	— — —	14,000 — —	137			21	Zinsen à 4 % von dem der National-Invaliden-Stiftung überwiesenen Kapitale ad 350,000 Thlr.	14,000 — —	— — —	— — —	— — —	14,000 — —
419,751 15 —	— — —	— — —	419,751 15 —	138			21	Zinsen à 3½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe III. Serie I. Emission	— — —	419,751 15 —	— — —	— — —	419,751 15 —
198,900 — —	— — —	1,000 — —	198,900 — —	139			22	Zinsen à 3½ % der Berg.-Märk. Prioritäts-Anleihe III. Serie Litt. B.	— — —	198,900 — —	— — —	— — —	198,900 — —
10,338 15 —	— — —	— — —	10,338 15 —	140			22	Amortisation der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Anleihe III. Serie	— — —	10,338 15 —	— — —	— — —	10,338 15 —
22,850 — —	— — —	427 4 2	22,122 25 10	141			23	Verzinsung u. Amortisation der von Zechen u. Gewerkschaften behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Beträge	22,122 25 10	— — —	— — —	— — —	22,122 25 10
30,000 — —	89,287 24 10	— — —	119,287 24 10	142			24	Entschädigung, welche die eine Bahn-Abtheilung der anderen für die Benutzung der von dieser mehr beschafften Betriebsmittel zu leisten hat	— — —	47,643 1 9	63,236 28 6	8,407 24 7	119,287 24 10
20,503 27 2	1,707 — 5	— — —	22,210 27 7	143			25	Antheil der Westfälischen Eisenbahn von dem Ertrage der Strecke Wanne-Hausede und des Holländischen Staates an der Strecke Gronau bei Rothenkirchen nach Bentheim	22,210 27 7	— — —	— — —	— — —	22,210 27 7
	351,788 25	3,141,427 4 2											
2,604,775 — —	240,357 21 1	— — —	2,905,132 21 1					Summa Tit. VII.	3,156,844 26 3	676,643 1 9	63,236 28 6	8,407 24 7	3,905,132 21 1
					VIII.			Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds.					
122,915 — —	— — —	6,570 — —	116,345 — —	144			1	Rücklagen zum Reservefonds	102,000 — —	14,345 — —	— — —	— — —	116,345 — —
1,848,650 — —	— — —	60,446 7 —	1,788,203 23 —	145			2	Desgl. zu dem Fond zur Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel	1,536,980 29 3	105,251 22 —	59,297 10 6	6,723 21 3	1,708,203 23 —
1,971,565 — —	— — —	67,016 7 —	1,904,548 23 —					Summa Tit. VIII.	1,638,980 29 3	119,596 22 —	59,297 10 6	6,723 21 3	1,904,548 23 —

Soll-Betrag. Laut Etat. Thlr. Sgr. Pf.	Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	Wirkliches Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Titel.		Ist-Betrag. Berg.-Märk. Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Ruhr-Crefeld Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Obere Ruhrthal-Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Oberschlesisch-Jülich-Düren-Stolberg Eisenbahn. Thlr. Sgr. Pf.	Gesammt-Betrag. Thlr. Sgr. Pf.
					Recapitulation der Ausgabe.					
1,180,200 — —	— — —	301,347 21 5	2,881,921 8 7	I.	Besoldungen	2,418,526 16 7	297,741 4 5	150,893 4 5	24,760 13 2	2,881,921 8 7
2,690,698 — —	541,357 21 9	— — —	3,552,055 21 9	II.	Andere persönliche Ausgaben	2,141,226 13 10	257,828 15 —	132,794 11 10	20,212 18 1	2,552,058 21 9
443,962 — —	319,369 26 —	— — —	763,332 26 —	III.	Sächliche Verwaltungskosten	649,284 22 6	72,797 14 5	38,511 26 6	5,488 22 9	768,332 26 —
1,930,438 — —	473,047 8 1	— — —	1,409,485 8 1	IV.	Unterhaltung u. Erneuerung der Bahn-Anlagen	1,330,732 20 4	117,868 1 11	1,449 19 9	43,444 26 1	1,409,485 8 1
2,845,366 — —	981,179 21 —	— — —	3,827,167 21 —	V.	Kosten des Bahn-Betriebes	2,372,862 2 5	285,945 10 11	151,214 3 7	17,146 4 1	2,827,167 21 —
849,732 — —	478,160 27 2	— — —	1,027,893 27 2	VI.	Sonstige Ausgaben	662,333 4 11	105,204 14 5	53,685 11 1	6,669 26 9	1,027,893 27 2
2,604,775 — —	240,357 21 1	— — —	2,905,132 21 1	VII.	Verzinsung u. Amortisation	3,156,844 26 3	676,643 1 9	63,236 28 6	8,407 24 7	3,905,132 21 1
1,971,565 — —	— — —	67,016 7 —	1,904,548 23 —	VIII.	Rücklagen zu den Reserve- u. Erneuerungsfonds	1,638,980 29 3	105,596 22 —	59,297 10 6	6,723 21 3	1,904,548 23 —
	3,009,473 5 1	369,363 28 5								
14,730,428 — —	2,641,109 6 6	— — —	17,361,537 6 6		Summa der Ausgabe	14,376,691 15 1	2,003,618 24 8	645,882 26 2	135,854 — 9	17,361,537 6 6
					Abschluß.					
2,380,303 — —	1,380,941 19 4	— — —	19,746,234 19 4		Die Einnahmen betragen	16,162,992 27 6	1,955,838 26 5	591,187 6 9	36,285 16 8	18,746,234 19 4
14,730,428 — —	2,641,109 6 6	— — —	17,361,537 6 6		„ Ausgaben „	14,376,691 15 1	2,003,618 24 8	645,882 26 2	135,854 — 9	17,361,537 6 6
1,649,875 — —	— — —	180,167 17 4	1,384,697 12 8		Die Mehr-Einnahme beträgt alle	1,586,241 12 5	— — —	— — —	— — —	1,384,697 12 8
					Die Mehr-Ausgabe dagegen		47,779 26 3	54,105 19 5	99,568 14 1	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Vertheilung der Ausgaben auf die Allgemeine, Bahn- und Transport-Verwaltung.

Titel.	Gesammt-Ausgabe.	Bergisch-Märkische Eisenbahn.			Ruhr-Sieg Eisenbahn.			Obere Ruhrthal Eisenbahn.		
		Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.
	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
I.	2,881,921 8 7	181,329 25 8	1,121,111 28 7	1,116,084 22 4	24,845 2 6	128,400 17 1	134,495 14 10	14,157 13 3	65,611 16 11	71,124 4 3
II.	2,552,055 21 9	258,173 25 3	221,295 18 7	1,661,756 29 —	35 373 28 3	22,195 29 11	200,252 16 10	20,157 2 8	6,739 12 2	105,897 27 —
III.	763,332 26 —	112,497 6 —	262,527 20 6	274,209 26 —	17,548 2 11	22,205 8 4	33,044 3 —	8,783 8 10	6,554 5 —	17,474 12 8
IV.	1,499,485 8 1	— — —	1,336,722 20 4	— — —	— — —	117,868 1 11	— — —	— — —	1,449 19 9	— — —
V.	2,827,167 21 —	— — —	— — —	2,372,862 2 5	— — —	— — —	285,945 10 11	— — —	— — —	151,214 3 7
VI.	1,027,892 27 2	147,795 27 1	17,888 5 2	696,649 2 8	19,057 16 11	1,440 12 —	84,706 15 6	10,357 28 —	489 6 9	42,838 6 4
Sa.	11,551,855 22 7	699,796 24 —	2,959,546 3 2	6,121,562 22 5	96,824 20 7	292,110 9 3	738,444 1 1	53,455 22 9	80,844 — 7	388,548 23 10

Titel.	Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberger Eisenbahn.		
	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.
	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
I.	3,649 25 2	13,045 25 6	8,064 22 6
II.	5,196 16 10	3,008 3 2	12,007 22 1
III.	2,264 10 10	4,242 29 5	1,981 12 6
IV.	— — —	43,444 26 1	— — —
V.	— — —	— — —	17,146 4 1
VI.	2,561 23 1	263 15 —	3,844 18 8
Sa.	13,672 15 11	64,005 9 2	43,044 19 10

Recapitulation.

	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.
	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
Bergisch-Märkische Eisenbahn . .	699,796 24 —	2,959,546 3 2	6,121,562 22 5
Ruhr-Sieg Eisenbahn	96,824 20 7	292,110 9 3	738,444 1 1
Obere Ruhrthal Eisenbahn . . .	53,455 22 9	80,844 — 7	388,548 23 10
Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberger Eisenbahn	13,672 15 11	64,005 9 2	43,044 19 10
Summa	863,749 23 3	3,396,505 22 2	7,291,600 7 2
		11,551,855 22 7	

Titel.	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	Transport-Verwaltung.
	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.	Thlr. Sg. Pf.
I.	223,982 6 7	1,328,169 28 1	1,329,769 3 11
II.	318,901 13 —	253,239 3 10	1,979,915 4 11
III.	141,092 28 7	295,530 3 3	326,709 24 2
IV.	— — —	1,499,485 8 1	— — —
V.	— — —	— — —	2,827,167 21 —
VI.	179,773 5 1	20,081 8 11	828,038 13 2
	863,749 23 3	3,396,505 22 2	7,291,600 7 2
		11,551,855 22 7	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 28.

Allgemeine Uebersicht

über die finanziellen Ergebnisse und Nachweis der Verwendung der Gesammt-Ist-Einnahme der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn für das Betriebsjahr 1873.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Die Betriebs-Soll-Einnahmen betrugen:								Die Betriebs-Soll-
aus dem Personen-Verkehr.	aus dem Güter-Verkehr.	an sonstigen Einnahmen		zusammen.	für die allgemeine Verwaltung.	für die Bahn-Verwaltung.	für die Transport-Verwaltung.	zusammen.	in der Besoldungen
		darunter an Wagenmiethe.							
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Berg.-Märk. Eisenb. 3,717,804	11,459,771	985,848	452,581	16,162,923	699,797	2,959,846	6,121,563	9,780,906	2,418,527
Ruhr-Sieg Eisenb. 200,988	1,633,749	121,102	54,433	1,955,839	96,825	291,110	738,444	1,127,379	287,741

10	11	12	13	14	15		16	17
Ausgaben betrugen:								
Vertheilung auf die einzelnen Ausgabe-Titel:								
Andere persönliche Ausgaben, Stellvertretungskosten, Kosten f. Arbeitshülfe, Löhnung d. Hülfsbeamten und Arbeiter, Honorar der Bahnärzte, Kurkosten und Unterstützung für verunglückte Beamte, Arbeiter und deren Familien, Ersparniß u. sonstige Prämien, Unterstützungen und Remunerationen.	Sächliche Verwaltungskosten: Diäten, Reise- und Verpflegungskosten, Meilen u. Nachgelder.	Bürenubedürfnisse, Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale, Unterhaltung u. Ergänzung des Inventars, Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, Dienstbekleidungen, Management-Entschädigungen rc.	Unterhaltung der Bahn-Anlagen.	Kosten des Bahn-Transportes.	Sonstige vermischte Ausgaben:	darunter an Wagenmiethe.	Außerdem beträgt die Soll-Ausgabe für Vermehrung und Verbesserung der Betriebsmittel, sowie zur Modification und Erweiterung d. Bahnanlagen, insbesondere aber für Erneuerungen aus Betriebs-Einnahmen und aus anderen zum Betriebs-Ueberschusse tretenden Fonds.	Der Betriebs-Ueberschuß (Soll-Einnahme Col. 4 minus der Soll-Ausgabe Col. 8) beträgt
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1,141,330	649,335	1,336,723	2,372,862	862,393	532,554	2,073,938	6,382,017	
257,923	72,797	117,868	395,945	105,305	64,932	229,226	928,460	

Erläuterungen.

Ad Columne 5 bis 15 und 16. Ausgaben für Vermehrung und Verbesserung der Betriebsmittel sind aus den Betriebs-Einnahmen nicht geleistet; dieselben sind vielmehr aus den Erneuerungsfonds bestritten und ist die betreffende Summe in Spalte 16 eingetragen. — Ausgaben für Melioration und Erweiterung der Bahnanlagen sind gleichfalls aus den Betriebs-Einnahmen nicht geleistet.

Ad Columne 18 und 19. Die Einnahme- und Ausgabe-Reste aus den Vorjahren sind in den bezüglichen Jahren bereits vereinnahmt.

Ad Columne 23 und 30. Die nach dem Kassen-Abschlusse beim Titel für die Verzinsung zu Lasten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn verausgabten Beträge für Verzinsung der von Zechen rc. beschafften Kohlenwagen ad 24,122 Thlr. 25 Sgr. 10 Pfg. und der Antheil an dem Brutto-Ertrage von den angepachteten Bahnstrecken ad 22,220 Thlr. 27 Sgr. 7 Pfg., sowie die zu Lasten der Ruhr-Sieg Eisenbahn verrechnete Zinsen-Entschädigung für die Benutzung der aus anderen Fonds beschafften Betriebsmittel und des Central-Werkstätten-Etablissements in Mülheim ad 47,643 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg. sind in Columne 30 aufgenommen. Bei der Bergisch-Märkischen Bahn ist daselbst ferner die von derselben zu deckende Mehrausgabe der Ruhr-Sieg-Eisenbahn ad 47,379 Thlr. 26 Sgr. 1 Pfg. berücksichtigt.

Ad Columne 31. Die sich bei der Ruhr-Sieg-Bahn ergebende Mehrausgabe von rund 47,700 Thlr. wird von der Bergisch-Märkischen Bahn gedeckt und ist bei der letzteren in Columne 30 der betreffende Betrag in Ausgabe bereits mit aufgenommen. (cfr. Bemerkung ad Columne 23 und 30).

Ad Columne 32. Die im Jahre 1873 emittirten 20 Millionen Thaler Stammactien nehmen pro 1873 an der Dividende nicht Theil, haben vielmehr 5 % Zinsen aus dem Anlagefonds erhalten.

Ad Columne 34. Die an der Zinsen-Zahlung Theil nehmenden Prioritäts-Obligationen sind in nachstehender Weise ermittelt:

A. Für die Bergisch-Märkische Eisenbahn betragen die Prioritäts-Anleihen und zwar:

a) die Bergisch-Märkischen Anleihen I., II., IV., V., VI., VII. und VIII. Serie	80,018,000	Thlr.
b) die Düsseldorf-Elberfelder Anleihen I. und II. Serie	1,400,000	"
c) die Dortmund-Soester Anleihen I. und II. Serie	2,620,000	"
d) die Aachen-Düsseldorfer Anleihen I., II. und III. Emission	3,950,000	"
e) die Ruhrort-Crefelder Anleihen I., II. und III. Emission	3,013,000	"
f) die Hessischen Nordbahn-Anleihen I. und II. Serie	3,993,500	"
g) die Bergisch-Märkische Nordbahn-Prioritäts-Anleihe	8,000,000	"
Summa	100,993,500	Thlr.

Transport	100,993,500	Thlr.

Hiervon gehen ab die bis zum Schlusse des Jahres 1872 ausgelosten Bergisch-Märkischen, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Obligationen — die in 1873 ausgelosten Obligationen gelangen erst in 1874 zur Rückzahlung — und die bis ult. 1872 baarzugehabten Tilgungen von den Nordbahn-Anleihen I. und II. Serie und zwar:

Bergisch-Märkische I., II., IV., V. und VI. mit	928,000	Thlr.
Düsseldorf-Elberfelder I. und II. Serie mit	261,600	"
Dortmund-Soester I. und II. Serie mit	210,300	"
Aachen-Düsseldorfer I., II. und III. Serie mit	485,000	"
Ruhrort-Crefelder I., II. und III. Serie mit	249,600	"
Hessische Nordbahn I. und II. Serie	440,425	"
Summa	2,574,925	Thlr.
ferner die ult. 1873 noch nicht begebenen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie	1,000	"
und endlich diejenigen Berg.-Märk. Prioritäts-Obligationen VII. Serie ad	13,799,000	"
und VIII. Serie ad	23,539,000	"
deren Zinsen, soweit sie von diesen Beträgen noch zu zahlen waren, vom Anlagefonds getragen sind.		
Nach Abzug der sich ergebenden		39,913,825 Thlr.
verbleiben mithin rot.		61,080,700 Thlr.

B. Für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn:

Die Prioritäts-Anleihe III. Serie I. Emission und Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beträgt	18,000,000	Thlr.
Hiervon gehen in Abzug die bis 1872 ausgelosten	295,100	"
— die in 1873 ausgelosten Obligationen gelangen erst in 1874 zur Rückzahlung — so daß bleiben	17,704,900	Thlr.

Für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn ist die Rente von der nach Abzug der Betriebs-Ausgaben incl. der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds und der sonstigen Ausgaben verbliebenen Einnahme ad 581,220 Thlr. berechnet, weil diese nur als Ertrag angesehen werden kann.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
	Nachweis über die Verwendung der								
Die Gesammt-Ist-Einnahme (incl. der Reste aus den Vorjahren) betrug:	Von der Gesammt-Einnahme (Col. 18) sind								
	zu den laufenden Betriebs-Ausgaben (incl. der Reste aus den Vorjahren).	zur Meliorirung und Erweiterung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung und Verbesserung von Betriebsmitteln.	als Beitrag zum Reserve- resp. Erneuerungs-Fonds.	zur Tilgung der Prioritäts-Obligationen.	zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen.	zur Verzinsung resp. zur Dividende der Prioritäts-Stamm-Actien im Ganzen.	zur Verzinsung resp. zur Dividende der Prioritäts-Stamm-Actien in Prozenten des Prioritäts-Stamm-Actien-Kapitals.	zur Zahlung der Dividende an die Stamm-Actien im Ganzen.	zur Zahlung der Dividende an die Stamm-Actien in Prozenten des Stamm-Actien-Kapitals.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
Berg.-Märk. Eisenb. 16,162,923	9,780,906	—	102,000 Reservefds. 1,530,311 Erneuerungsf.	322,354	2,790,157	—	—	1,600,000	8
Ruhr-Sieg Eisenb. 1,955,889	1,137,379	—	199,597	10,328	618,672	—	—	—	—

28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Gesammt-Ist-Einnahme.									
verwendet:				Betrag					
zur Zahlung		an sonstigen Ausgaben.	Summa der Ausgaben.	der Stamm-Actien	der Prioritäts-Stamm-Actien	der Prioritäts-Obligationen	im Ganzen.	Die nach Col. 23, 24 und 26 zur Verzinsung und Dividenden-Zahlung verwendeten Beträge ergeben eine Durchschnittsrente für das auch dem Betriebsfonds-Dividenden- und zinsberechtigte Actien- und Anlage-Capital von Prozenten.	Bemerkungen.
der Eisenbahn-Abgabe an den Staat.	der Extra-Dividende an den Staat.			welche Dividende resp. Zinsen erhalten haben.					
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
88,462	—	99,113	16,162,923	50,000,000	—	61,080,700	111,080,700	3,60	
—	—	47,643	2,003,619	—	—	17,704,900	17,704,900	3,60	

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 29.

Abschluß des Reserve-Fonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Laufende Nr.	Einnahme.	Betrag in Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	Betrag in Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.
	A. Aus dem Vorjahre.						
1.	Nach dem vorjährigen Abschluß betrag der ultimo 1872 verbliebene Bestand	280,033	10	—	—	—	—
	B. Aus dem laufenden Jahre.						
2.	Rücklagen aus den Betriebs-Ueberschüssen de 1873	—	—	—	102,000	—	—
3.	Zinsen vom Capital-Vermögen	—	—	—	6,625	—	—
4.	Verjährte resp. ausgelooste Effecten	—	—	—	300	—	—
5.	Angekaufte Effecten	8,300	—	—	—	—	—
6.	Sonstige Einnahmen	—	—	—	1,569	13	—
	Summa B. Aus dem laufenden Jahre	8,300	—	—	110,493	13	—
	Hierzu „ A. „ „ Vorjahr	280,033	10	—	—	—	—
	Gesammt-Einnahme	288,333	10	—	110,493	13	—
	Abschluß.						
	Die Gesammt-Einnahme beträgt	288,333	10	—	110,493	13	—
	Die Gesammt-Ausgabe beträgt	300	—	—	101,999	12	3
	Mithin bleibt ein Bestand von	288,033	10	—	8,494	—	9

Das Effecten-Vermögen besteht nach dem Nennwerthe in:

			Courswerth am 31. Decbr. 1873.
a) Staatsschuldverschreibungen de 1850	1,000. — —		99½ % 991. 7. 6.
b) Actien des Oberhauser Wasserwerks	4,000. — —		*) — 4,000. —. —.
c) Bergisch-Märkische Stamm-Actien	8,800. — —		105 % 9,240. —. —.
d) Düssld.-Elberfeld. Prior.-Oblig. I. Serie 4 %	100. — —		90½ % = 90. 7. 6.
e) Desgleichen II. Serie 4½ % =	18,900. — —		98 % 18,522. —. —.
f) Berg.-Märk. Priorit.-Obligat. III. Serie 5½ % =	14,000. — —		83½ % 12,125. 18. 9.
g) Desgleichen VI. Serie 4½ % =	73,400. — —		99½ % 73,134. 22. 6.
h) Rhein.-Düssld. Priorit.-Oblig. III. Emiss. 4½ % =	1,100. — —		98 % 1,078. —. —.
i) Ruhrort-Crefeld-Crefd Gladbach. Prior.-Obligationen III. Emiss. 4½ % =	17,200. — —		98 % 16,856. —. —.
k) Rhein-Nahe Priorit.-Obligat. I. Emiss. 4½ % =	7,200. — —		101½ % 7,300. —. —.
l) Desgleichen II. Emiss. 4½ % =	3,500. — —		101¼ % 3,543. 22. 6.
m) Berlin-Stettin. Prior.-Oblig. II. Emiss. 4 % =	1,000. — —		90½ % 905. —. —.
n) Staatsschuldscheine	1,200. — —		91⅓ % 1,096. —. —.
o) Dortmund-Soester Prioritäts-Obligat. 4 %	800. — —		91 % 728. —. —.
p) Schlesische Pfandbriefe 3½ % =	2,000. — —		81⅝ % 1,627. 15. —.
q) 1000 Stück Actien der Société anonyme du chemin de fer Jonction Belge Prussienne (300 Fr. = 80 Thlr.)	= 133,333. 10. —.		*) — 133,333. 10. —.
	Summa = 288,033. 10. —.		Summa = 287,053. 13. 9.

*) Ankaufswerth, da die Actien im Courszettel noch keine Aufnahme gefunden.

Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Laufende Nr.	Ausgabe.	Betrag in Effecten. Thlr.	Sgr.	Pf.	Betrag in Baar. Thlr.	Sgr.	Pf.
	A. Aus dem Vorjahre.						
1.	Aus der Rechnung de 1872 Vorschuß	—	—	—	1,843	26	3
	B. Aus dem laufenden Jahre.						
	Pos. I. Ausgaben zu alleinigen Lasten des Bergisch-Märkischen Reservefonds.						
1.	Wiederherstellung der durch Unfälle beschädigten Bahn-Anlagen, dabei aufgegangene Unkosten für Anfahren ꝛc.	—	—	—	4,370	11	3
2.	Für die in Folge von Gewitter und Sturmfluthen ꝛc. nothwendig gewordene Wiederherstellung des Gestells, der Bahn-Anlagen, Brücken ꝛc., sowie Unkosten für das Verfahren von Fluthmassen ꝛc. und Lieferung von Steinen ꝛc.	—	—	—	1,500	6	2
3.	Sonstige Ausgaben	—	—	—	15,128	2	7
4.	Ausgelooste resp. verkaufte Effecten (cfr. Nr. 4 der Einnahme.)	300	—	—	—	—	—
5.	Für angekaufte Effecten:						
	20 Stück Actien des Oberhauser Wasserwerks	4,000. — —.			—	—	—
	25 Stück Bergisch-Märkische Stamm-Actien aus der Emission de 1873	3,500. — —.			—	—	—
	5% Zinsen pro 1. -20. Januar 1873 à Actie 8 Sgr. 4 Pf. aus dem Ankaufe obiger Actien	6. 18 4.			—	—	—
					6,500	28	4
	Summa Pos. I.	300	—	—	27,500	20	4
	Pos. II. Ausgaben, welche dem Bergisch-Märkischen Reservefond und dem Ruhr-Elberfeld Reserve- und Erneuerungsfond gemeinschaftlich zur Last fallen.						
1.	Wiederherstellung der durch Unfälle beschädigten Betriebsmittel, Anlagekosten ꝛc.	—	—	—	62,603	4	10
2.	Entschädigungen an Private für die bei laufenden Unfällen entstandenen Verluste an Gütern ꝛc.	—	—	—	10,671	20	8
3.	Sonstige Ausgaben	—	—	—	8,596	—	—
	Summa Pos. II.	—	—	—	82,871	1	6
	Von dieser Summe, welche nach Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen auf die beiden betheiligten Fonds vertheilt ist, hat der Ruhr-Elberfeld Reserve- und Erneuerungsfonds beigetragen	—	—	—	8,216	5	10
	Bleiben	—	—	—	74,654	25	8
	Hierzu Summa Pos. I.	300	—	—	27,500	20	4
	Summa B. Aus dem laufenden Jahre	300	—	—	102,155	16	—
	Dazu „ A. „ „ Vorjahr	—	—	—	1,843	26	3
	Gesammt-Ausgabe	300	—	—	103,999	12	3

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 30.

Fond zur Erneuerung des Oberbaues und der

Laufende Nummer.	Einnahme.	Betrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
1.	Bestand aus dem Vorjahre:				
	a) in Baar . . . . . 995,822 Thlr. 12 Sgr. 6 Pf.				
	b) „ Effecten . . . . . 274,200 „ — „ — „				
	c) „ Einnahme-Resten . . . . . 174,686 „ 25 „ 1 „				
	wovon 172,728 Thlr. 10 Sgr. 8 Pf. eingegangen und 1,958 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf. Rest geblieben.				
	Summa	1,444,609	7	7	
2.	Rücklagen aus den Betriebs-Ueberschüssen aus dem laufenden Jahre	1,602,380	21	—	
3.	Erlös für verkaufte alte Materialien (einschließlich 369,010 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf. Rest)				
	a) für alleinige Rechnung des Bergisch-Märkischen Erneuerungsfonds . . . . . 434,133 Thlr. 3 Sgr. 1 Pf.				
	b) für gemeinschaftliche Rechnung des Bergisch-Märkischen und des Ruhr-Elog Erneuerungsfonds . . . . . 53,751 Thlr. 20 Sgr. 6 Pf.				
	Davon beträgt der nach Verhältniß der Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen berechnete Antheil des Ruhr-Elog Erneuerungsfonds . . . 5,426 „ 20 „ 6 „				
	zu verbleiben somit . . 48,325 „ — „ — „				
	Summa	482,208	3	1	
4.	Zinsen der Bestände	53,444	14	—	
	Zu übertragen .	3,582,798	15	8	

Transport-Mittel für die Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Laufende Nummer.	Einnahme	Betrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
	Uebertrag .	3,582,798	15	8	
5	Für Ankauf von Effecten	2,000	—	—	
6	Veräußerte resp. ausgelooste Effecten	1,300	—	—	
	Gesammt-Einnahme . .	3,585,898	15	8	
	Hiervon ab die Gesammt-Ausgabe	2,076,808	10	11	
	Bleibt Bestand ult. 1873 . .	1,509,090	4	9	

und zwar:

a) in Baar	804,120 Thlr. 23 Sgr. 7 Pfg.		
b) in Effecten	275,100 „ — „ — „		
c) in Einnahme-Resten	329,869 „ 13 „ 2 „		
	1,509,090 Thlr. 4 Sgr. 9 Pfg.		

Die Effecten bestehen in:

	Courswerth am 31. December 1873. Thlr.	Sgr.	Nominalwerth.
Staatsschuldverschreibungen de 1850 zu 4 %	99⅛ % 20,737	15	30,000 Thlr.
desgleichen de 1852 zu 4 %	96⅛ % 13,877	15	14,000 „
Rhein-Ruhr Prioritäts-Obligat. II. Emission zu 4½ %	101¼ % 13,001	7½	12,900 „
Aachen-Düsseldorfer Prioris.-Obligat. III. Emission à %	90 % 1,800	—	2,000 „
Ruhrort-Crefeld-Krefeld Glatbacher Prioritäts-Obligationen III. Emission zu 4½ %	98 % 72,324	—	73,800 „
Düsseldorf-Elberfelder Prioris.-Obligat. II. Serie 4½ %	98 % 16,464	—	16,800 „
Bergisch-Märkische Prioris.-Obligat. III. Serie zu 5½ %	83⅝ % 33,115	15	39,600 „
desgleichen VI. Serie zu 4½ %	99⅝ % 79,700	—	80,000 „
N. Schaaffhausen'sche Bank-Actien	136 % 8,160	—	6,000 „
Summa . . .	388,239	22½	375,100 Thlr.

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr. Sgr. Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr. Sgr. Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	I. Reste aus dem Vorjahre. Vacat.				
	II. Aus dem laufenden Jahre. A. Zur Erneuerung des Oberbaues.				
1.	Schienen in Hauptgeleisen.				
	34,958/000 laufende Meter Schienen	115,374 6 —			
	147,721/000 „ „ Gußstahlschienen	620,471 16 —			
	1,382/000 „ „ „	5,558 21 6			
	Für Verladen von Schienen	120 16 2			
	Erneuerung der Schienen auf den mit der Westfälischen Bahn gemeinschaftlichen Bahnhöfen:				
	a. Soest . . . . . 3,883 · 8 · 5				
	b. Hamm . . . . . 88 · 19 · —	3,421 27 5			
	Erneuerung der Schienen auf der mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftlichen Strecke Hagen-Herdecke und Hengstei:				
	3,611/000 lfd. Meter Gußstahlschienen 11,119 · 17 · —				
	15 Stück „ 1,377 · 15 · —				
		12,497 · 2 · —			
	davon ab Antheil der Ruhr-Sieg Bahn mit	6,203 · 16 · —			
	Beitrag für Bergisch-Märkische Bahn	6,293 16 —			
	Ausgaben bei der Hessischen Nordbahn:				
	Für Verladen und Verwiegen von Schienen	1,902 6 5			
	Unterhaltungskosten des gemeinschaftlichen Bahnhofes Cassel	2,742 9 5			
	Unterhaltungskosten der gemeinschaftlichen Strecke Cassel-Guntershausen	10,837 20 10			
	desgleichen der Station Warburg	1,255 3 9			
	desgleichen der Station Grebenstein	241 17 8			
		177,255 6 2			
	Im Durchschnitt für jedes auf der eigenen Bahn zurückgelegte Locomotiv-Kilometer excl. Rangirdienst	— — —	— — —	12,137 Pfg.	
2.	Schienen in Nebengeleisen.				
	9,161/000 laufende Meter eiserne Schienen	30,839 2 —			
	45,330/000 „ „ Gußstahlschienen	96,867 7 —			
	397/000 „ „ Stahlschienen	502 14 —			
		130,558 22 —			
	Im Durchschnitt pro Kilometer aller vorhandenen Nebengeleise	— — —	— — —	130,758 Thlr.	
3.	Weichen in Haupt- und Nebengeleisen.				
	132 Stück Weichen	39,788 27 2			
	143 „ Weichenbleche	3,010 — 10			
	342 „ Weichenzungen	15,306 23 3			
	1 Weiche mit Tagessignal	243 16 9			
	1 doppelte Weiche	1,510 5 —			
	84 Stück Tagessignale	205 21 10			
	93 „ Weichenlaternen	277 21 —			
	160 „ Schienenspitzen	13,312 12 8			
	9 „ Hartgußspitzen	436 18 —			
	66 „ Gußstahlspitzen	5,691 — —			
	zu übertragen . .	69,702 26 6			

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr. Sgr. Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr. Sgr. Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	Uebertrag .	69,702 26 6			
	3 Stück Gußstahl-Schienenspitzen	346 5 4			
	86 „ Puddelstahlspitzen	2,716 12 1			
	34 „ einfache Herzstücke	3,352 26 9			
	53 „ Schienen-Herzstücke	4,923 28 10			
	52 „ Puddelstahl-Herzstücke	4,274 7 6			
	16 „ Puddelstahl-Bettungen	746 16 —			
	900 „ gußeiserne Kanngen	438 1 4			
	54 „ Kanalgußstücken	113 4			
	50 „ Centergewichte	153 22 6			
	56 „ Verbindungsstangen	217 10 2			
	12 „ Zugstangen	43 6 —			
	6 „ Drehstücke	45 6 —			
	7 „ Kreuzungen	2,588 28 4			
	2 „ englische Kreuzungen	1,967 20 —			
	10 „ Kreuzungsspitzen	233 8 1			
	550 „ Laschenbolzen	78 6 4			
	676 Stück Hülsenbolzen	98 8 2			
	178 Paar Laschen	196 16 5			
	700 Stück Herzstückschrauben	52 15 —			
	476 Stück Herzstückbolzen mit Schrauben	56 2 8			
	46 Paar Zungenlaschen	61 24 6			
	134 Stück Schwellenbolzen	10 8 9			
	6 Charnierstücke	5 6 6			
	55 Stück lose Spitzen	1,314 17 11			
	17 Stück Herzstücke	826 22 1			
	Für Arbeiten der Werkstätten	6,019 16 2			
	32 Stück Zwangschienen	421 4 8			
	20 „ Puddelstahlschienen	271 12 5			
	31 „ Gußstahlflußeisenschienen	533 9 6			
	35 „ Kreuzschienen	630 9 1			
	223 „ Zahnschienen	4,572 22 3			
	6 Schienenstücke	58 12 4			
		105,687 11 6			
	Im Durchschnitt pro Stück aller vorhandenen Weichen	— — —	— — —	27,160 Thlr.	
4.	Schwellen in Haupt- und Nebengeleisen.				
	18,331 Stück eichene Stahlschwellen	39,106 4 —			
	113,582 Stück eichene Mittelschwellen	247,882 29 —			
	365 Stück eichene Kuhschschwellen	183 10 —			
	637/000 Cubik-Meter Weichenschwellen	16,042 19 —			
	48/000 Cubik-Meter Kreuzungsschwellen	1,274 2 —			
	833 Stück kieferne Mittelschwellen	850 — —			
	Imprägniren von 6,079 Lauf- u. 444 Weichenschwellen	653 7 3			
	Erneuerung der Schwellen auf den mit der Westfälischen Bahn gemeinschaftlichen Bahnhöfen				
	a) Soest . . . . . 428 · 3 · 6				
	b) Hamm . . . . . 894 · 9 · 4	1,322 12 10			
	Für Verladen von Schwellen	332 5 11			
	Injectionsöfen	1 22 —			
	Erneuerung der Schwellen auf der mit der Ruhr-Sieg Bahn gemeinschaftlichen Strecke Hagen-Herdecke-Hengstei				
	650 eichene Stahlschwellen . . 1,386 · 20 · —				
	4,300 eichene Mittelschwellen . 9,471 · 28 · —				
	81/000 Cbfss. eichene Weichenschwellen 581 · 23 · —				
		11,440 · 11 · —			
	zu übertragen . 11,440 · 15 · —	308,558 22 —			

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr. Sg. Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	Uebertrag . 11,440 · 15 · —	309,558 22 —			
	davon ab der Antheil des Ruhr-Sieg-Erweiterungsfonds mit . . 5,720 · 7 · 6				
	Bleibt für Bergisch-Märkische Fonds	5,720 7 6			
	Ausgaben der Hessischen Nordbahn.				
	Unterhaltungskosten des Bahnhofes Warburg . . . . . 268 · 18 · 2				
	desgl. des Bahnhofes Germania . 33 · 25 · 6				
	desgl. der Strecke Cassel-Guntershausen . . . . . 4,962 · 22 · 4	5,265 6 —			
		319,544 5 6			
	Im Durchschnitt aller vorhandenen Geleise	— — —	— — —	150$_{\frac{6}{10}}$ Thlr.	
	Summa A.	— — —	1,332,715 16 2		
	Im Durchschnitt pro Kilometer aller vorhandenen Geleise	— — —	— — —	629$_{\frac{1}{10}}$ „	
	In Procenten der Baukosten des gesammten Oberbaues	— — —	— — —	4$_{\frac{7}{10}}$ Procent.	
5	B. Zur Erneuerung der Betriebsmittel.				
	Locomotiven und Tender.				
	3 Stück neu beschaffte Locomotiven	55,712 1 6			
	Theilkosten für kupferne Feuerkisten mit Rohrwand der Locomotive Ruhrort	2,335 8 6			
	„ „ Havel	3,099 — 9			
	„ „ Ober	801 17 7			
	„ „ Armscheid	3,845 20 3			
	„ „ Atlante	1,815 17 6			
	„ „ Herculed	684 5 2			
	„ „ Cabel	491 8 6			
	„ „ Agger	673 26 6			
	„ „ Lüttringhausen	2,095 14 11			
	„ „ Dühn	2,543 17 7			
	„ „ Aschaffenburg	3,395 10 10			
	„ „ Ueberach	2,803 5 8			
	„ „ Bamberg	2,517 6 9			
	„ „ Helfe	1,612 6 3			
	„ „ Pepin	743 9 7			
	„ „ Rhein	1,228 24 11			
	„ „ Donau	2,042 25 11			
	„ „ Eschweiler	2,073 13 —			
	„ „ Pülfen	106 6 10			
	„ „ Titan	1,319 8 7			
	Reifesten für Erneuerung der Feuerkisten, Rohrwände, Rauchkammern und Stehlrohrplatten der Locomotive Ruhrort	2,903 25 3			
	„ „ Concordia	1,478 3 10			
	„ „ Rhyne	2,041 5 8			
	„ „ Strele	3,470 — 8			
	„ „ Rüsen	4,344 6 6			
	„ „ Hamburg	2,641 22 2			
	„ „ Ober	3,949 — 8			
	„ „ Ludwig	3,087 6 1			
	Zu übertragen .	114,741 22 7	1,332,715 16 2		

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr. Sg. Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	Uebertrag .	114,741 22 7	1,332,715 16 2		
	der Locomotive Düsseldorf	3,434 21 11			
	„ „ Dillbach	451 12 6			
	„ „ Ratingen	1,302 21 —			
	„ „ Wald	1,133 5 10			
	„ „ Elberfeld	1,531 16 2			
	„ „ Dresden	2,276 7 8			
	„ „ Westhofen	3,398 23 8			
	„ „ Minden	2,393 25 —			
	„ „ Diemel	846 29 9			
	„ „ Brebach	500 12 8			
	Für Erneuerung der Dampfstrahlpumpen	6,771 18 11			
	„ „ „ Dampfcylinder und Dampfventilen	25,959 28 4			
	„ „ „ Locomotiv- und Tenderfedern .	36,435 1 7			
	8,000 Stück eiserne Siederohre	54,542 — 11			
	238 „ Gusstahl-Treib- und Kuppelradbandagen .	18,368 3 10			
	83 „ Gusstahl-Laufachsen incl. Lagerkasten . .	5,174 — 5			
	95 „ Gusstahl-Laufrad-Bandagen	8,101 25 6			
	80 „ Gusstahl-Tenderrad-Bandagen	8,269 2 3			
	199 „ Puddelstahl-Tenderrad-Bandagen	8,901 13 8			
	63 „ Laufradbandagen	4,306 12 9			
	51 „ messingene Stehrohre	811 28 7			
	Für Erneuerung von Bremsen	169 6 1			
	„ „ „ Buffern	4,712 10 9			
		313,627 22 4			
	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Locomotiven durchlaufenen Locomotiv-Kilometer, wobei der Rangirdienst pro Stunde = 10 Kilometer mitgerechnet ist.	— — —	— — —	4$_{\frac{5}{10}}$ Pfg.	
6.	Personenwagen.				
	Für 5 Stück neu angeschaffte Personenwagen . . .	34,586 19 3			
	„ Umbau von Personenwagen	3,195 11 9			
	„ Umänderung von Coupé's in 60 Personenwagen	25,548 29 2			
	„ Neulackirung von Personenwagen	15,259 17 9			
	„ Erneuerung von Lagerkasten mit Rothgusspfannen	24,041 5 —			
	„ Erneuerung von Buffern	20,557 10 8			
	„ „ „ Tragfedern	11,333 18 5			
	„ „ „ Bremsen	579 14 10			
	„ 150 Stück Scheibenräder	11,100 29 —			
	„ 3 „ Achsen	29 16 6			
	„ 277 „ Puddelstahlbandagen	17,128 14 4			
	„ 68 „ Gusstahlbandagen	3,643 9 1			
	„ 70 „ Gusstahlachsen	3,472 9 10			
		169,433 23 7			
	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Personenwagen während des abgelaufenen Betriebsjahres durchlaufene Achskilometer	— — —	— — —	0$_{\frac{477}{1000}}$ Pfg.	
7.	Gepäck- und Güterwagen.				
	Erneuerung der Obergestelle für offene Güterwagen .	97,481 3 6			
	Für Umbau von Gepäckwagen	4,702 29 7			
	„ Erneuerung von Buffern	41,124 23 —			
	„ „ „ Bremsen	356 5 4			
	Zu übertragen .	143,656 29 7	1,332,715 16 2		

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr.	Sg.	Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr.	Sg.	Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	Uebertrag . .	143,654	29	7	1,332,715	16	2		
	für Erneuerung der Lagerkasten mit Rothgußpfannen	48,964	2	3					
	„ „ „ Tragfedern	31,496	21	11					
	„ „ „ Deckenüberzüge auf Colliwagen .	1,114	26	1					
	„ 752 Stück Puddelstahlbandagen	34,256	28	8					
	„ 127 „ Gußstahlbandagen	7,286	18	2					
	„ 140 „ Gußstahlachsen	6,944	19	4					
	„ 458 „ Scheibenräder	31,039	27	9					
	„ 9 „ lederne Wagendecken	928	29	5					
	„ 169 „ leinene „	3,515	17	3					
		309,203	10	5					
8.	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Gepäck- und Güterwagen während des abgelaufenen Betriebsjahres durchlaufene Achskilometer	—	—	—	—	—	—	0,309 Pfg.	
	Dampfboote und Ponten								
	für ein neu angeschafftes Dampfschiff	33,000	—	—					
	für Erneuerungen am Oberbau der Schiffe und Ponten und an den Rädern der Schiffe	1,794	19	9					
	„ Erneuerung der Plattformen und Träger . . .	457	4	4					
	„ „ „ Hebewerke und eines Preßcylinders	1,096	—	11					
	„ „ „ Tauwerke	3,453	5	11					
	„ „ „ Contregewichtsketten	374	15	4					
	„ ein Leinendach auf Boot Adler	29	4	7					
	„ Reserve-Stücke des Dampfboots Emscher	398	—	—					
		40,602	20	10					
	Summa B. .	823,927	17	2					
	Daran ist der Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungsfond betheiligt mit	83,334	22	5					
	Bleibt für Berg.-Märk. Fond	—	—	—	740,592	24	9		
	In Procenten der Beschaffungskosten sämmtlicher Betriebsmittel	—	—	—	—	—	—	2,694 Procent.	
	C. Kapital-Anlage.								
	Für angekaufte Effecten	—	—	—	2,400	—	—		
	D. Ausloosung von Effecten	—	—	—	1,100	—	—		
	Summa aller Ausgaben .	—	—	—	2,076,808	10	11		

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 31.

Conto des Reservefonds sowie des Fonds zur Erneuerung des Oberbaues und der Transportmittel für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Laufende Nummer.	Einnahme.	Betrag. Thlr.	Sgr.	Pf.	Bemerkungen.
1	**Bestand aus dem Vorjahre:**				
	a) in Baar . . . . . 280,383 Thlr. 28 Sgr. 6 Pfg.				
	b) in Effecten . . . . . 107,700 „ — „ — „				
	c) in Einnahme-Resten . . . . . 24,758 „ 22 „ 5 „				
	Summa	412,842	20	11	
2	**Rücklagen aus Betriebs-Ueberschüssen pro 1873:**				
	a) für den Reservefond . . . . . 14,345 Thlr. — Sgr. — Pfg.				
	b) für den Erneuerungsfond . . . . . 185,251 „ 22 „ — „				
	Summa	199,596	22	—	
3	**Erlös für verkaufte alte Materialien:**				
	a) für alleinige Rechnung des Ruhr-Sieg-Reserve- und Erneuerungsfond (einschließlich 59,500 Thlr. Reste) . . . . . 73,683 Thlr. 23 Sgr. 2 Pfg.				
	b) Antheil an den mit dem Bergisch Märkischen Erneuerungsfond gemeinschaftlichen Einnahmen 5,426 „ 20 „ 6 „				
	Summa	79,110	13	8	
4	**Zinsen der Bestände**	16,549	26	10	
5	**Für ausgelooste Effecten**	400	—	—	
	Gesammt-Einnahme	708,499	23	5	
	Abschluß.				
	Die Gesammt-Einnahme beträgt	708,499	23	5	
	Die Gesammt-Ausgabe beträgt	254,955	13	4	
	Bestand	453,544	10	1	

und zwar:	Courswerth am 31. December 1873.		Nominalwerth	
a) in Effecten:				
Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie 4½ %	98 %	18,914 Thlr. — Sgr. — Pfg.	19,300 Thlr. — Sgr. — Pfg.	
Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen V. Serie 4½ %	99⅝ %	9,364 „ 22 „ 6 „	9,400 „ — „ — „	
Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen VI. Serie 4½ %	99⅝ %	78,305 „ 7 „ 6 „	78,600 „ — „ — „	
Summa		106,584 Thlr. — Sgr. — Pfg.	107,300 Thlr. — Sgr. — Pfg.	
b) in Einnahme-Resten			59,500 „ — „ — „	
c) in Baar			286,744 „ 10 „ 1 „	
Summa			453,544 Thlr. 10 Sgr. 1 Pfg.	

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr. Sg. Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	I. Aus dem Vorjahre.				
	rasal.				
	II. Aus dem laufenden Jahre.				
	A. Ausgaben zu Zwecken des Reserve-Fonds.				
1	Für ausgeführte Arbeiten der Werkstätten				
2	Herstellung von Planierungen, Entwässerungs-Anlagen und Regulirung von Vorfluthsverhältnissen	1,661 10 11			
3	Antheil an den mit den Bergisch-Märkischen Reserve-Fond gemeinschaftlichen Ausgaben	17,051 5 6			
		8,216 5 10			
	Summa A	— — —	26,328 22 3		
	B. Zur Erneuerung des Oberbaues.				
4	Schienen in Hauptgeleisen:				
	23,961,110 laufende Meter Schienen	77,318 15 8			
	1,733,000 „ „ Gußstahlschienen	7,350 17 —			
	2 Stück Schienen	46 11 8			
	3943 Stück Innen- und Außenlaschen	7,405 1 8			
	für Verladen von Schienen	212 24 10			
	Auf der mit der Bergisch-Märkischen Bahn gemeinschaftlichen Strecke Hagen, Herdecke und Hengstei:				
	2,61,000 Meter Gußstahlschienen Thlr. 11,129 · 17 · — ·				
	15 Stück „ „ 1,277 · 15 · — ·				
	Thlr. 12,407 · 2 · — ·				
	Davon ab: Antheil der Bergisch-Märkischen Bahn „ 6,203 · 16 · — ·				
	Bleibt für die Ruhr-Siegbahn	6,203 16 —			
		98,624 4 10			
	Im Durchschnitt für jedes auf der eigenen Bahn zurückgelegte Locomotiv-Kilometer (excl. Rangirdienst)	— — —	— — —		$2_{9/10}$ Thlr.
5	Schienen in Nebengeleisen:				
	a. 3,1185,000 laufende Meter Schienen	13,970 24 4			
	b. 480 Paar Laschen, 2880 Stück Laschenbolzen, 6000 Stück Hacknägel	2,290 3 1			
		16,260 27 5			
	Im Durchschnitt pro Kilometer aller vorhandenen Nebengeleise	— — —	— — —		$301_{/10}$ Thlr.
6	Weichen in Haupt- und Nebengeleisen:				
	1 Weiche	230 9 9			
	2 Weichenböcke	43 1 —			
	1 Herzstück	6 11 3			
	10 Paar Zungenlaschen	10 27 6			
	4 Stück Fußstahlspitzen	113 17 8			
	2 „ Weichenzungen	85 19 2			
	7 „ Schienenspitzen	591 6 10			
	4 „ Gußstahlspitzen	340 20 —			
	diverse Arbeiten der Werkstätten	1,890 27 3			
		3,313 20 11			
	Im Durchschnitt pro Stück aller vorhandenen Weichen	— — —	— — —		$8_{7/10}$ Thlr.
	Zu übertragen		26,328 22 3		

Laufende Nummer.	Ausgabe.	Betrag im Einzelnen. Thlr. Sg. Pf.	Betrag im Ganzen. Thlr. Sg. Pf.	Durchschnitts-Betrag pro Einheit.	Bemerkungen.
	Uebertrag		26,328 22 3		
7	Schwellen in Haupt- und Nebengeleisen:				
	1085 Stück eichene Stoßschwellen	2,314 20 —			
	8120 „ „ Mittelschwellen	17,886 16 —			
	34,728 Cubm. „ Weichenhölzer	637 8 —			
	5115 „ „ Kreuzungshölzer	144 17 —			
	Auf der mit der Bergisch-Märkischen Bahn gemeinschaftlichen Strecke Hagen, Herdecke, Hengstei:				
	650 eichene Stoßschwellen . . Thlr. 1380 · 20 · — ·				
	4,300 „ Mittelschwellen . . „ 9471 · 28 · — ·				
	21,600 Cubm. eich. Weichenschwellen „ 581 · 27 · — ·				
	Thlr. 11,440 · 15 · — ·				
	Davon ab Antheil der Bergisch-Märkischen Bahn . . . . . „ 5720 · 7 · 6 ·				
	Bleibt für die Ruhr-Siegbahn	5,720 7 6			
		26,733 5 6			
	Im Durchschnitt pro Kilometer aller vorhandenen Geleise	— — —	— — —		$108_{4/10}$ Thlr.
	Summa B	— — —	144,801 28 9		
	Im Durchschnitt pro Kilometer aller vorhandenen Geleise	— — —	— — —		$588_{4/10}$ Thlr.
	In Procenten der Baukosten des gesammten Oberbaues	— — —	— — —		$5_{4/10}$ Procente.
	C. Zur Erneuerung der Betriebsmittel.				
8	Locomotiven und Tender:				
	Antheil des Ruhr-Sieg-Fonds an den mit der Bergisch-Märkischen Bahn gemeinschaftlichen Ausgaben	31,727 10 —			
	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Locomotiven durchlaufene Locomotiv-Kilometer, wobei der Rangirdienst pro Stunde = 10 Kilometer mitgerechnet ist	— — —	— — —		$4_{4/11}$ Pfg.
9	Personen-Wagen:				
	Wie vor	16,326 15 —			
	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Personenwagen während des abgelaufenen Betriebsjahres durchlaufene Achskilometer	— — —	— — —		$0_{4/11}$ Pfg.
10	Gepäck- und Güterwagen:				
	Wie vor	31,273 27 5			
	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Gepäck- und Güterwagen während des abgelaufenen Betriebsjahres durchlaufene Achskilometer	— — —	— — —		$0_{4/11}$ Pfg.
11	Dampfboote und Pontons:				
	Wie vor	4,107 — —			
	Summa C		83,334 22 5		
	In Procenten der Beschaffungskosten sämmtlicher Betriebsmittel	— — —	— — —		$2_{4/11}$ %
	D. Kapital-Anlage:				
	Ausgelooste sind (Nr. 5 der Einnahme) Effecten im Nennwerthe		400 — —		
	Gesammt-Ausgabe		254,863 13 4		

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 37.

Abschluß der Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse.

Soll-Einnahme. 1. Laut Rechnung und Etat. Thlr. Sgr. Pf.	Soll-Einnahme. 2. Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	Soll-Einnahme. 3. Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	Soll-Einnahme. 4. Wirklicher Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Lauf. Nummer.	Titel.	Positionen.	Einnahme.	Ist-Einnahme. In Effecten. Thlr. Sgr. Pf.	Ist-Einnahme. In Baar. Thlr. Sgr. Pf.	Rest gegen Columne 4. Thlr. Sgr. Pf.
							A. Aus dem Vorjahre.			
1,828,534 24 3	— — —	— — —	1,828,534 24 3	1	I.		An Bestand aus voriger Rechnung	1,828,127 4 4	1,897 19 11	— — —
451 12 —	— — —	— — —	451 12 —	2	II.		An Einnahme-Resten aus voriger Rechnung	— — —	446 29 8	4 12 4
— — —	— — —	— — —	— — —	3	III.		An Defecten und Rechnungsvergütungen	— — —	— — —	— — —
							B. Aus dem laufenden Jahre.			
					I.		Laufende Beiträge der Mitglieder.			
51,000 — —	12,403 23 4	— — —	63,403 23 4	4		1	Pensionsbeiträge von 6573 Beamten mit einem Gesammt-Gehaltsbetrage von circa 1,500,700 Thaler	— — —	63,403 23 4	— — —
66,000 — —	19,496 7 6	— — —	85,496 7 6	5		2	Wittwen-Versicherungs-Beiträge von 6838 verheiratheten Beamten mit einem Gesammtgehaltsbetrage von circa 2,015,905 Thlr.	— — —	85,496 7 6	— — —
1,800 — —	343 13 8	— — —	2,143 13 8	6		3	Beiträge von 412 definitiv angestellten Beamten mit einem Gesammt-Gehaltsbetrage von circa 321,518 Thlr.	— — —	2,143 13 8	— — —
118,800 — —	32,243 14 6	— — —	151,043 14 6				Summa Tit. I.	— — —	151,043 14 6	— — —
36,000 — —	45,675 26 9	— — —	81,675 26 9	7	II.		Einmalige ($^1/_{10}$) Beiträge von neuen Besoldungen und Gehalts-Verbesserungen	— — —	81,675 26 9	— — —
					III.		Außerordentliche Beiträge.			
200 — —	204 14 9	— — —	404 14 9	8		1	Von andern Bahnen übernommene Beiträge	— — —	95 2 9	309 12 —
— — —	— — —	— — —	— — —	9		2	Beiträge nach §. 55 des Reglements	— — —	— — —	— — —
200 — —	204 14 9	— — —	404 14 9				Summa Tit. III.	— — —	95 2 9	309 12 —
16,168 24 —	253 6 —	— — —	16,422 — —	10	IV.		Zuschüsse aus Betriebsfonds für 134,11 Meilen à 120 Thlr.	— — —	16,422 — —	— — —
59,800 — —	1,709 24 1	— — —	60,509 24 1	11	V.		Zinsen des Kapital-Vermögens	— — —	60,509 24 1	— — —
					VI.		Sonstige Einnahmen.			
30 — —	73 28 —	— — —	103 28 —	12		1	Der Kasse zugewendete Legate und Geschenke	— — —	103 28 —	— — —
5,000 — —	7,918 27 11	— — —	12,918 27 11	13		2	Conventional- und Ordnungsstrafen	— — —	13,889 7 11	29 30
300 — —	185 2 6	— — —	485 2 6	14		3	Straf- und Pfandgelder aus Bahn-Polizei-Contraventionen	— — —	485 2 6	— — —
400 — —	300 8 2	— — —	700 8 2	15		4	Ueberschuß aus dem Erlöse gefundener Gegenstände und herrenloser Güter	— — —	701 8 2	65 — —
3,100 — —	— — —	126 24 8	2,973 5 4	16		5	Pachtzins für Böschungen, Banquets, Gräben rc.	— — —	2,930 22 1	42 13 3
— — —	9 15 —	— — —	9 15 —	17		6	Antheile an Gratificationen (die Hälfte), welche von Dritten für Beamte eingehen	— — —	9 15 —	— — —
5 — —	— — —	5 — —	— — —	18		7	Gebühren für den Aushang von Bekanntmachungen in den Wartesälen rc.	— — —	— — —	— — —
8 — —	— — —	3 — —	— — —	19		8	Gebühren für Erlaubnißkarten zum Betreten der Bahn	— — —	— — —	— — —
148 6 —	123 11 8	— — —	266 17 8	20		9	Andere Einnahmen	— — —	266 17 8	— — —
	8,677 3 3	144 24 8					Summa Tit. VI.	— — —	17,878 11 4	137 3 3
8,981 6 —	8,532 8 7	— — —	17,513 14 7							

Soll-Einnahme resp. Ausgabe. 1. Laut Rechnung und Etat. Thlr. Sgr. Pf.	Soll-Einnahme resp. Ausgabe. 2. Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	Soll-Einnahme resp. Ausgabe. 3. Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	Soll-Einnahme resp. Ausgabe. 4. Wirklicher Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Lauf. Nummer.	Titel.	Positionen.	Einnahme resp. Ausgabe.	Ist-Einnahme resp. Ausgabe. In Effecten. Thlr. Sgr. Pf.	Ist-Einnahme resp. Ausgabe. In Baar. Thlr. Sgr. Pf.	Rest gegen Columne 4. Thlr. Sgr. Pf.
— — —	5,720 — —	— — —	5,720 — —	21	VII.		Abgelegte Kapitalien	— — —	5,720 — —	— — —
— — —	83,400 — —	— — —	83,400 — —	22			Ankauf von Effecten	83,400 — —	— — —	— — —
							Wiederholung der Einnahmen. A. Aus dem Vorjahre.			
1,828,534 24 3	— — —	— — —	1,828,534 24 3		I.		An Bestand	1,828,127 4 4	1,897 19 11	— — —
451 12 —	— — —	— — —	451 12 —		II.		„ Einnahme-Resten	— — —	446 29 8	4 12 4
— — —	— — —	— — —	— — —		III.		„ Defecten und Rechnungs-Vergütungen	— — —	— — —	— — —
1,829,076 6 3	— — —	— — —	1,829,076 6 3				Summa A. aus dem Vorjahre	1,828,127 4 4	1,844 19 7	4 12 4
							B. Aus dem laufenden Jahre.			
119,800 — —	32,243 14 6	— — —	151,043 14 6		I.		Laufende Beiträge der Mitglieder	— — —	151,043 14 6	— — —
36,000 — —	45,675 26 9	— — —	81,675 26 9		II.		Einmalige ($^1/_{10}$) Beiträge	— — —	81,675 26 9	— — —
200 — —	204 14 9	— — —	404 14 9		III.		Außerordentliche Beiträge	— — —	95 2 9	309 12 —
16,168 24 —	253 6 —	— — —	16,422 — —		IV.		Zuschüsse aus Betriebsfonds	— — —	16,422 — —	— — —
59,800 — —	1,709 24 1	— — —	60,509 24 1		V.		Zinsen des Kapital-Vermögens	— — —	60,509 24 1	— — —
30 — —	73 28 —	— — —	103 28 —		VI.		Sonstige Einnahmen	— — —	17,376 11 4	137 3 3
5,000 — —	7,918 27 11	— — —	12,918 27 11		VII.		Abgelegte Kapitalien	— — —	5,720 — —	— — —
300 — —	185 2 6	— — —	485 2 6		VIII.		Ankauf von Effecten	83,400 — —	— — —	— — —
400 — —	300 8 2	— — —	700 8 2				Summa B. aus dem laufenden Jahre	83,400 — —	232,842 19 5	446 15 3
							Hiezu A. „ „ Vorjahr	1,828,127 4 4	1,844 19 7	4 12 4
2,029,076 6 3	177,739 4 8	— — —	1,746,065 10 11				Gesammt-Einnahme	1,911,527 4 4	234,687 9 —	450 27 7
							Ausgabe. A. Aus dem Vorjahre.			
— — —	— — —	— — —	— — —	23	I.		An Vorschuß nach voriger Rechnung	— — —	— — —	— — —
100 17 6	— — —	— — —	100 17 6	24	II.		An Ausgabe-Resten	— — —	100 17 6	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	25	III.		An Defecten- u. Rechnungsvergütungen	— — —	— — —	— — —
							B. Aus dem laufenden Jahre.			
30,920 5 —	5,860 15 8	— — —	36,780 20 8	26	I.	1	Pensionen der Beamten	— — —	36,754 5 8	26 15 —
75 — —	— — —	50 — —	25 — —	27		2	Einmalige Unterstützungen	— — —	25 — —	— — —
	5,860 15 8	50 — —								
30,995 5 —	5,810 15 —	— — —	36,805 20 8				Summa Tit. I.	— — —	36,779 5 8	26 15 —
608 18 9	435 13 —	— — —	1,044 3 9	28	II.		Zuschuß-Pensionen für definitiv angestellte Beamte	— — —	1,013 3 9	31 — —
					III.		Pensionen der Beamten-Wittwen.			
45,695 18 6	2,073 27 6	— — —	47,769 16 —	29		1	Wittwen-Pensionen und Zuschußpensionen	— — —	27,596 31 —	172 25 —
96 — —	30 — —	— — —	126 — —	30		2	Vorübergehend bewilligte Unterstützungen	— — —	123 15 —	2 15 —
700 — —	— — —	577 7 11	122 22 1	31		3	Einmalige außerordentliche Beihülfe	— — —	122 22 1	— — —
3,000 — —	— — —	219 — —	2,781 — —	32		4	Abfindungsquoten pensionsberechtigter Wittwen bei deren Wiederverheirathung	— — —	2,581 — —	200 — —
	2,103 27 6	796 7 11								
49,491 18 6	1,307 19 7	— — —	50,799 8 1				Summa Tit. III.	— — —	30,393 28 1	375 10 —
15,678 5 3	2,806 26 7	— — —	17,984 1 10	33	IV.		Erziehungsgelder für die Kinder verstorbener Beamten	— — —	17,384 8 10	149 23 —

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Soll-Ausgabe resp. Einnahme. 1. Laut Rechnung und Etat. Thlr.	S.	P.	2. Zugang. Thlr.	S.	P.	3. Abgang. Thlr.	S.	P.	4. Wirkliches Soll. Thlr.	S.	P.	Lauf. Nummer.	Titel.	Position.	Ausgabe resp. Einnahme.	Ist-Ausgabe resp. Einnahme. In Effecten. Thlr.	S.	P.	In Baar. Thlr.	S.	P.	Rest gegen Colonne 4. Thlr.	S.	P.
													V.		Rückgewährte resp. überwiesene Beiträge.									
10,000	—	—	38,629	29	3	—	—	—	48,629	29	3	34		1	An Beamte beim Ausscheiden, beim Ableben der Frau 2c.	—	—	—	48,629	29	3	—	—	—
400	—	—	—	—	—	154	17	5	245	12	7	35		2	An die Pensionskassen anderer Bahnen	—	—	—	245	12	7	—	—	—
			38,629	29	3	154	17	5																
10,400	—	—	38,475	11	10	—	—	—	48,875	11	10				Summa Tit. V.	—	—	—	48,875	11	10	—	—	—
406	12	6	—	—	—	396	19	—	9	23	6	36	VI.		Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben	—	—	—	9	23	6	—	—	—
151,400	—	—	—	—	—	77,492	2	3	77,907	27	9	37	VII.		Zur Kapital-Anlage	—	—	—	77,907	27	9	—	—	—
—	—	—	5,720	—	—	—	—	—	5,720	—	—	38	VIII		Veräußerung von Effecten	5,720	—	—	—	—	—	—	—	—
															Wiederholung der Ausgaben.									
															A. Aus dem Vorjahre.									
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		I.		An Vorschuß nach voriger Rechnung	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100	17	6	—	—	—	—	—	—	100	17	6		II.		„ Ausgabe-Resten	—	—	—	100	17	6	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		III.		„ Defecten- und Rechnungs-Vergütungen	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100	17	6	—	—	—	—	—	—	100	17	6				Summa A. aus dem Vorjahre	—	—	—	100	17	6	—	—	—
															B. Aus dem laufenden Jahre.									
30,995	5	—	5,810	15	8	—	—	—	36,805	20	8		I.		Pensionen der Beamten	—	—	—	36,779	5	8	26	15	—
608	18	9	435	15	—	—	—	—	1,044	3	9		II.		Zuschuß-Pensionen der definitiv angestellt gewesenen Beamten	—	—	—	1,013	3	9	31	—	—
29,461	18	6	1,307	19	7	—	—	—	30,769	8	1		III.		Pensionen der Beamten-Wittwen	—	—	—	30,393	28	1	375	10	—
15,678	5	3	2,305	26	7	—	—	—	17,984	1	10		IV.		Kinder-Erziehungsgelder	—	—	—	17,834	8	10	149	23	—
10,400	—	—	38,475	11	10	—	—	—	48,875	11	10		V.		Rückgewährte resp. überwiesene Beiträge	—	—	—	48,875	11	10	—	—	—
406	12	6	—	—	—	396	19	—	9	23	6		VI.		Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben	—	—	—	9	23	6	—	—	—
151,400	—	—	—	—	—	73,492	2	3	77,907	27	9		VII.		Zur Kapital-Anlage	—	—	—	77,907	27	9	—	—	—
—	—	—	5,720	—	—	—	—	—	5,720	—	—		VIII		Veräußerung von Effecten	5,720	—	—	—	—	—	—	—	—
			54,054	28	8	73,888	21	3																
238,950	—	—	—	—	—	19,833	22	7	219,116	7	5				Summa B. aus dem laufenden Jahre	5,720	—	—	212,813	19	5	582	18	—
100	17	6	—	—	—	—	—	—	100	17	6				Hierzu A. „ „ Vorjahre	—	—	—	100	17	6	—	—	—
239,050	17	6	—	—	—	19,833	22	7	219,216	24	11				Gesammt-Ausgabe	5,720	—	—	212,914	6	11	582	18	—
															Abschluß.									
1,568,926	6	3	177,739	4	8	—	—	—	1746665	10	11				Die Gesammt-Einnahme beträgt	1,411,527	4	4	334,687	9	—	450	27	7
239,050	17	6	—	—	—	19,833	22	7	219,216	24	11				„ „ Ausgabe „	5,720	—	—	212,914	6	11	582	18	—
			177,739	4	8	19,833	22	7																
1,329,875	18	9	197,572	27	3	—	—	—	1527448	16	—				Bestand ultimo 1873	1,405,807	4	4	121773	2	1	—	—	—
																						131	20	5
																						Mehr-Ausgabe-Reste.		

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Das Vermögen der Kasse besteht:

a. in Effecten.

		Nominalwerth. Thlr.	S.	P.	Courswerth vom 31. December 1873.	Thlr.	S.	P.
1.	Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen I. Emission à 4 %	1,800	—	—	90 %	1,620	—	—
2.	" " " " " II. " à 4 "	17,400	—	—	90 "	15,660	—	—
3.	" " " " " III. " à 4½ "	35,800	—	—	98 "	35,084	—	—
4.	Berlin-Stettiner- " " " II. Serie à 4 "	23,700	—	—	90½ "	21,448	15	—
5.	" " " " " VI. " à 4 "	34,500	—	—	90¾ "	31,308	22	6
6.	Berlin-Anhalter- " " " I. Emission à 4½ "	600	—	—	100⅜ "	602	7	6
7.	" " " " " II. " à 4½ "	7,000	—	—	100⅜ "	7,026	7	6
8.	Bergisch-Märkische " " " I. Serie à 4½ "	9,700	—	—	101 "	9,797	—	—
9.	" " " " " II. " à 4½ "	31,400	—	—	100¾ "	31,635	15	—
10.	" " " " " III. " Ltr. A. u. B. à 3½ "	147,200	—	—	83⅝ "	123,096	—	—
11.	" " " " " III. " Ltr. C. à 3½ "	1,200	—	—	79⅛ "	949	15	—
12.	" " " " " IV. " I. Emission à 4½ "	29,300	—	—	100 "	29,300	—	—
13.	" " " " " IV. " II. " à 4½ "	16,600	—	—	100 "	16,600	—	—
14.	" " " " " V. " à 4½ "	5,200	—	—	99⅝ "	5,180	22	6
15.	" " " " " VI. " à 4½ "	317,900	—	—	99⅝ "	316,707	26	3
16.	" " " " " VII. " à 5 "	93,900	—	—	102⅞ "	96,599	18	9
17.	" " Nordbahn- " " à 5 "	63,100	—	—	103 "	64,993	—	—
18.	Hessische Nordbahn- " " à 4 "	18,000	—	—	90 "	16,200	—	—
19.	Cöln-Mindener Eisenbahn- " " I. Emission à 4½ "	5,600	—	—	101 "	5,656	—	—
20.	" " " " " II. " à 5 "	1,500	—	—	102½ "	1,537	15	—
21.	" " " " " III. " à 4½ "	10,200	—	—	99⅝ "	10,161	22	6
22.	Dortmund-Soester " " " I. Serie à 4 "	80,400	—	—	91 "	73,164	—	—
23.	" " " " " II. " à 4½ "	15,100	—	—	98⅝ "	14,892	11	3
24.	Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn- " " II. " à 4½ "	30,800	—	—	98 "	30,184	—	—
25.	Rhein-Nahe " " " " I. Emission à 4½ "	5,000	—	—	101¼ "	5,062	15	—
26.	" " " " " " II. " à 4½ "	1,000	—	—	101¼ "	1,012	15	—
27.	Rheinische " " " " II. Serie à 4½ "	38,400	—	—	99⅜ "	38,160	—	—
28.	Ruhrort-Crefeld-Kr. Gladb. " " " III. Emission à 4½ "	64,100	—	—	98 "	62,818	—	—
29.	Stargard-Posener " " " II. " à 4½ "	3,500	—	—	100 "	3,500	—	—
30.	" " " " " III. " à 4½ "	2,600	—	—	100 "	2,600	—	—
31.	Schleswigsche " " " . . . . . à 4½ "	4,000	—	—	98½ "	3,940	—	—
32.	Thüringische " " " . . . . . à 4 "	6,100	—	—	92 "	5,612	—	—
33.	Werra- " " " . . . . . à 5 "	9,900	—	—	100 "	9,900	—	—
34.	Kurhessische Landes-Credit-Kassen- " . . . . . à 4½ "	13,400	—	—	103 "	13,802	—	—
35.	" Haupt-Staats- " " . . . . . à 4 "	5,000	—	—	95¼ "	4,762	15	—
36.	Nassauische Staats-Anleihe-Obligationen von 1858 . . . . . à 4 "	8,285	21	5	95¼ "	7,892	5	3
37.	" " " " " 1859 . . . . . à 4 "	285	21	5	95¼ "	272	5	3
38.	" " " " " 1862 . . . . . à 4 "	14,285	21	6	95¼ "	13,607	5	3
39.	Preußische Staatsschuldscheine de 1842 . . . . . à 3½ "	15,650	—	—	91½ "	14,319	22	6
40.	" Staatsschuldverschreibungen de 1850 . . . . . à 4 "	59,800	—	—	99⅛ "	59,276	22	6
41.	" " " 1852 . . . . . à 4 "	27,200	—	—	99⅛ "	26,962	—	—
42.	" " " 1853 . . . . . à 4 "	24,400	—	—	99⅛ "	24,186	15	—
43.	" " " 1862 . . . . . à 4 "	5,000	—	—	99⅛ "	4,956	7	6
44.	" " " 1868 a . . . . . à 5 "	8,800	—	—	99⅛ "	8,723	—	—
45.	" " der consolidirten Anleihe de 1870 . à 4½ "	91,200	—	—	105¼ "	95,988	—	—
	Summa in Effecten . .	1,405,807	4	4	—	1,366,757	27	—
	B. in Baar	121,779	2	1	—	—	—	—
	C. in Einnahme-Resten . .	450	27	7	—	—	—	—
	Gesammtsumme . .	1,528,031	4	—	—	—	—	—
	Davon abgerechnet die Ausgabe-Reste mit . .	582	18	—	—	—	—	—
	Bleibt Bestand . .	1,527,448	16	—	—	—	—	—

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 33.

Abschluß der Pensions-Kasse für die definitiv angestellten Beamten.

Soll-Einnahme.

1. Laut Rechnung resp. Etat. Thlr. Sgr. Pf.	2. Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	3. Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	4. Wirklicher Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Einnahme.
						A. Aus dem Vorjahre.
141,646 4 7	—	—	141,646 4 7	1	I.	Bestand ult. 1872
— 2 28 6	—	—	2 28 6	2	II.	Einnahme-Reste
—	—	—	—	3	III.	Defekte und Rechnungs-Vergütungen
141,649 3 1	—	—	141,649 3 1			Summa A. Aus dem Vorjahre
						B. Aus dem laufenden Jahre.
					I.	Laufende Pensions-Beiträge.
2 7 6	283 4 11	—	285 12 5	4		1. Beiträge von Beamten
10,000 — —	—	2740 23 —	7,259 7 —	5		2. Beiträge, welche der Betriebsfonds für die Beamten an Stelle der früher geleisteten Zuschüsse zahlt
—	—	—	—	6		3. Von andern Verwaltungen überwiesene Beiträge
10,002 7 6	283 4 11	2740 23 —	8,144 19 5			Summa Titel I
6,197 22 6	206 2 6	—	6,403 25 —	7	II.	Zinsen des Kapital-Vermögens
—	—	—	—	8	III.	Sonstige Einnahmen
—	30 — —	—	30 — —	9	IV.	Abgelegte Kapitalien
—	5,100 — —	—	5,100 — —	10	V.	Ankauf von Effekten
						Wiederholung der Einnahmen:
10,002 7 6	—	2457 18 1	8,144 19 5		I.	Laufende Pensions-Beiträge
6,197 22 6	206 2 6	—	6,403 25 —		II.	Zinsen des Kapital-Vermögens
—	—	—	—		III.	Sonstige Einnahmen
—	30 — —	—	30 — —		IV.	Abgelegte Kapitalien
—	5,100 — —	—	5,100 — —		V.	Ankauf von Effekten
	5,336 2 6	2457 18 1				
16,800 — —	2,878 14 5	—	19,678 14 5			Summa A. Aus dem laufenden Jahre
141,649 3 1	—	—	141,649 3 1			Hierzu „ B. „ „ Vorjahre
158,449 3 1	2,878 14 5	—	161,327 17 6			Gesammt-Einnahme

Ist-Einnahme.

In Effekten. Thlr. Sgr. Pf.	In Baar. Thlr. Sgr. Pf.	Rest gegen Col. 4. Thlr. Sgr. Pf.
141,490 — —	156 4 7	— — —
— — —	2 28 6	— — —
— — —	— — —	— — —
141,490 — —	159 3 1	— — —
— — —	285 12 5	— — —
— — —	7,859 7 —	— — —
— — —	— — —	— — —
— — —	8,144 19 5	— — —
— — —	6,403 25 —	— — —
— — —	— — —	— — —
— — —	30 — —	— — —
— — —	— — —	— — —
5,100 — —	— — —	— — —
— — —	8,144 19 5	— — —
— — —	6,403 25 —	— — —
— — —	— — —	— — —
— — —	30 — —	— — —
5,100 — —	— — —	— — —
5,100 — —	14,578 14 5	— — —
141,490 — —	159 3 1	— — —
146,590 — —	14,737 17 6	— — —

Soll-Ausgabe.

1. Laut Rechnung resp. Etat. Thlr. Sgr. Pf.	2. Zugang. Thlr. Sgr. Pf.	3. Abgang. Thlr. Sgr. Pf.	4. Wirklicher Soll. Thlr. Sgr. Pf.	Laufende Nr.	Titel.	Ausgabe.
						A. Aus dem Vorjahre.
— — —	— — —	— — —	— — —	11	I.	Vorschuß laut Rechnung pro 1872
— — —	— — —	— — —	— — —	12	II.	Ausgabe-Reste
— — —	— — —	— — —	— — —	13	III.	Rechnungs-Vergütungen
— — —	— — —	— — —	— — —			Summa A. Aus dem Vorjahre
						B. Aus dem laufenden Jahre.
					I.	Pensionen.
4,978 — —	564 15 —	— — —	5,542 15 —	14		1. Pensionen der Beamten
400 — —	— — —	— — —	400 — —	15		2. Sonstige Pensionen
5,378 — —	564 15 —	— — —	5,942 15 —			Summa Titel I
— — —	— — —	— — —	— — —	16	II.	Ueberwiesene Beiträge
22 — —	— — —	20 22 6	1 6 6	17	III.	Verwaltungskosten und sonstige Ausgaben
11,400 — —	— — —	6666 — —	4,734 — —	18	IV.	Zur Kapital-Anlage
— — —	30 — —	— — —	30 — —	19	V.	Abgelegte Kapitalien
	594 15 —	6686 22 6				
16,800 — —	— — —	6092 8 6	10,707 21 6			Summa B. Aus dem laufenden Jahre
— — —	— — —	— — —	— — —			Hierzu „ A. „ „ Vorjahre
16,800 — —	— — —	6092 8 6	10,707 21 6			Gesammt-Ausgabe
	2,878 14 5	6092 8 6				
158,449 3 1	— — —	— — —	161,327 17 6			**Abschluß.**
16,800 — —	— — —	6092 8 6	10,707 21 6			Die Gesammt-Einnahme beträgt
	2,878 14 5	6092 8 6				„ „ Ausgabe
141,649 3 1	8,970 23 11	— — —	150,619 26 —			Demnach Bestand

Ist-Ausgabe.

In Effekten. Thlr. Sgr. Pf.	In Baar. Thlr. Sgr. Pf.	Rest gegen Col. 4. Thlr. Sgr. Pf.
— — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —
— — —	5,506 — —	36 15 —
— — —	400 — —	— — —
— — —	5,906 — —	36 15 —
— — —	— — —	— — —
— — —	1 6 6	— — —
— — —	4,734 — —	— — —
30 — —	— — —	— — —
30 — —	10,641 6 6	36 15 —
— — —	— — —	— — —
30 — —	10,641 6 6	36 15 —
146,590 — —	14,737 17 6	— — —
30 — —	10,641 6 6	36 15 —
146,560 — —	4,096 11 —	36 15 —

Das Vermögen der Kasse besteht:

			Courswerth am 31. Dezember 1873.	Nominalwerth.
a. in Effekten:				
1. Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	II. Emission	à 4 %	90 % — 1,080. — —	1,200 Thlr. S. P.
2. „ „	III. „	à 4½ „	98 % — 8,722. — —	8,900 „ — —
3. Ruhrort-Crefeld Rr. Gladb. Eisenb.	III. „	à 4½ „	98 % — 11,368. — —	11,600 „ — —
4. Bergisch-Märkische Eisenbahn	I. Serie	à 4½ „	101 % — 2,121. — —	2,110 „ — —
5. „ „ „	II. „	à 4½ „	100⅝ % — 2,256. 15. —	2,200 „ — —
6. „ „ „	III. „	à 4½ „	83½ % — 17,050. 15. —	20,400 „ — —
7. „ „ „	IV. „	à 4½ „	100 % — 8,100. — —	8,100 „ — —
8. „ „ „	V. „	à 4½ „	99⅛ % — 99. 18. 9.	100 „ — —
9. „ „ „	VI. „	à 4½ „	99½ % — 28,592. 11. 3.	28,700 „ — —
10. „ „ „	VII. „	à 5 „	102⅞ % — 7,088. 11. 3.	6,900 „ — —
11. Berg.-Märk. Nordbahn		à 5 „	103 % — 12,566. — —	12,200 „ — —
12. Berlin-Stettiner Eisenbahn	VI. „	à 4 „	90⅞ % — 7,713. 22. 6.	8,500 „ — —
13. Cöln-Mindener „	II. Emission	à 5 „	103½ % — 3,177. 15. —	3,100 „ — —
14. Dortmund-Soester „	I. Serie	à 4 „	91 % — 4,641. — —	5,100 „ — —
15. „ „ „	II. „	à 4½ „	98⅝ % — 1,676. 18. 9.	1,700 „ — —
16. Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn	II. „	à 4½ „	98 % — 5,978. — —	6,100 „ — —
17. Rhein-Nahe „	I. Emission	à 4½ „	101½ % — 2,035. — —	2,000 „ — —
18. „ „ „	II. „	à 4½ „	101½ % — 1,518. 22. 6.	1,500 „ — —
19. Preußische Staatsschuldscheine de 1842		à 3½ „	91½ % — 1,086. 15. —	1,110 „ — —
20. „ Staatsschuldverschreibungen de 1850		à 4 „	99½ % — 2,279. 26. 3.	2,300 „ — —
21. „ „ de 1852		à 4 „	99½ % — 991. 7. 6.	1,000 „ — —
22. „ „ de 1853		à 4 „	99½ % — 1,982. 15. —	2,000 „ — —
23. „ „ der consolidirten Anleihe de 1859		à 4½ „	105½ % — 9,883. 15. —	9,400 „ — —
24. Anleihescheine des Krankenhauses Bethanien in Mörs		à 3 „	100 % — 300. — —	300 „ — —
			142,207. 18. 9.	
			Summa in Effekten .	146,590 Thlr. S. P.
			b. in Baar . . .	4,096 „ 11 —
			c. in Einnahme-Resten	— „ — —
			Gesammt-Summe	150,686 Thlr. 11 —
			Davon abgerechnet die Ausgabe-Reste mit	36 „ 15 —
			Bleibt Bestand	150,619 „ 26 —

Universitäts- und Landesbibliothek Düsseldorf

Anlage 34.

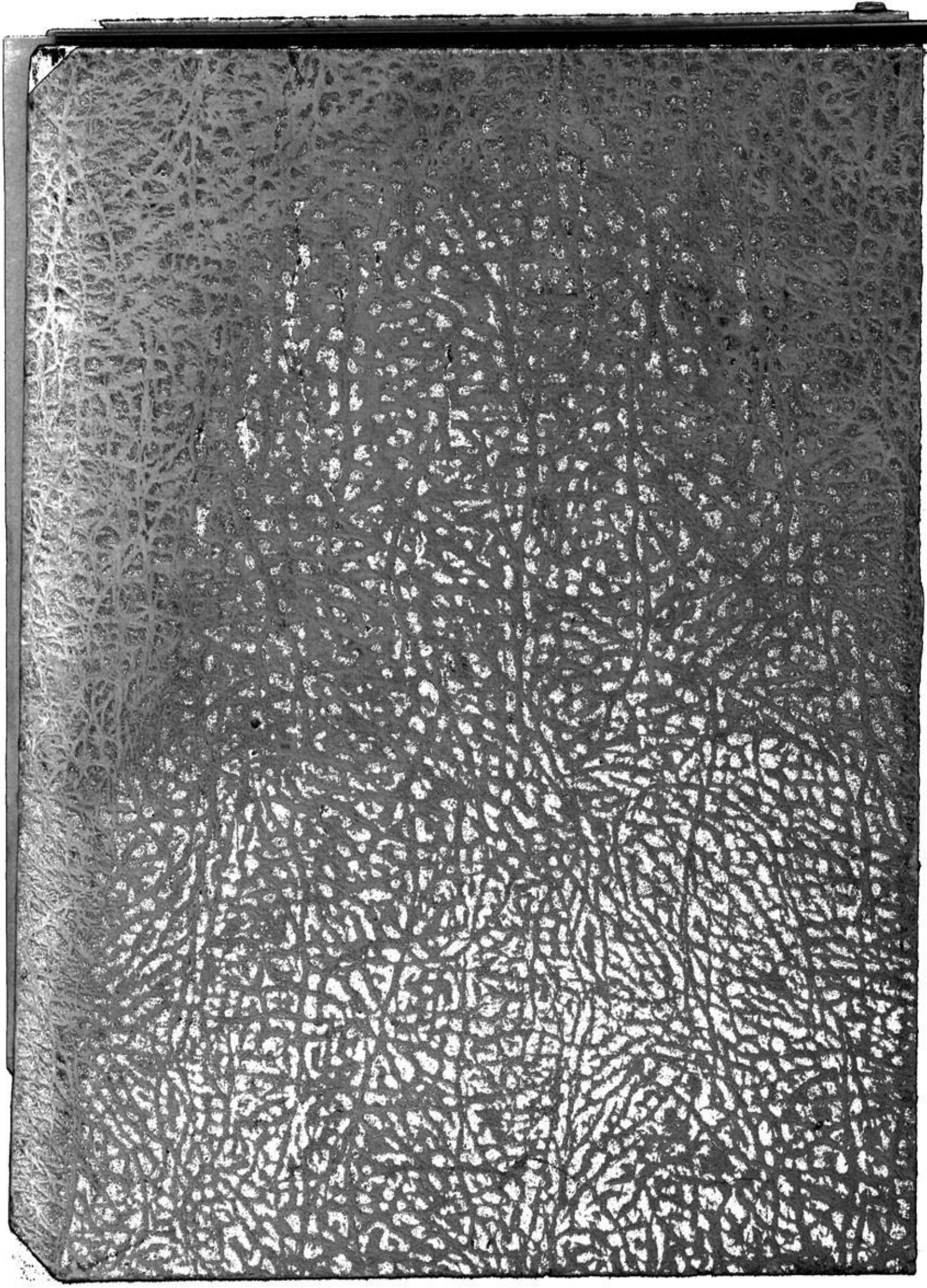
Abschluß der

Soll-Einnahme. 1. Laut Rechnung pro 1872 resp. laut Etat. Thlr. S. P.	2. Zugang. Thlr. S. P.	3. Abgang. Thlr. S. P.	4. Wirkliches Soll. Thlr. S. P.	Laufende Nro.	Titel.	Einnahme.	Ist-Einnahme. In Effecten. Thlr. S. P.	Ist-Einnahme. In Baar. Thlr. S. P.	Rest gegen Colonne 4. Thlr. S. P.
						Einnahme.			
						A. Aus dem Vorjahre.			
13,900 — —	— — —	— — —	13,900 — —	1	I.	Bestand ult. 1872 laut Rechnung . . .	13,900 — —	— — —	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	2	II.	Buch- und Rechnungs-Defecte	— — —	— — —	— — —
2,607 7 1	— — —	218 22 9	2,388 14 4	3	III.	Einnahme-Reste ult. 1872 laut Rechnung .	— — —	1,743 15 8	644 28 8
16,507 7 1	— — —	218 22 9	16,288 14 4			Summa A. Aus dem Vorjahre .	13,900 — —	1,743 15 8	644 28 8
						B. Aus dem laufenden Jahre.			
46,000 — —	1,418 12 4	— — —	47,418 12 4	4	I.	Laufende Beiträge . . . . . Die Beiträge sind geleistet: a) von 8,542 Beamten mit einem Gesammt-Gehaltsbetrage von pr. pr. 2,228,030 Thlr. mit 30,784 = 10 = 11 b) von 5,315 Arbeitern „ 16,634 = 1 = 5	— — —	47,418 12 4	— — —
4,042 6 —	5,508 1 1	— — —	9,550 7 1	5	II.	Zuschuß aus Betriebsfonds	— — —	9,550 7 1	— — —
— — —	— — —	— — —	— — —	6	III.	Aus Verträgen mit Lieferanten	— — —	— — —	— — —
512 15 —	292 20 8	— — —	805 5 8	7	IV.	Zinsen vom Kapital-Bestande	— — —	805 5 8	— — —
12,885 9 —	1,587 11 3	— — —	14,472 20 3	8	V.	Sonstige Einnahmen	— — —	11,612 — 1	2,860 20 2
— — —	9,552 24 3	— — —	9 552 24 3	9	VI.	Abgelegte Kapitalien	— — —	9,552 24 3	— — —
63,440 — —	18,359 9 7	— — —	81,799 9 7			Summa B. Aus dem laufenden Jahre .	— — —	78,938 19 5	2,860 20 2
16,507 7 1	— — —	218 22 9	16,288 14 4			Dazu Summa A. Aus dem Vorjahre .	13,900 — —	1,743 15 8	644 28 8
79,947 7 1	18,140 16 10	— — —	98,087 23 11			Gesammt-Einnahme .	13,900 — —	80,682 5 1	3,505 18 10

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf

Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf



Universitäts- und
Landesbibliothek Düsseldorf