I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Im Jahre 1864 ist dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen nur die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn hinzugetreten, und umfaßte dasselbe am Schlusse des Jahres:

1) **die Bergisch-Märkische Bahn**
mit den Strecken Düsseldorf-Elberfeld, Elberfeld-Dortmund, Dortmund-Soest, Vohwinkel-Steele, Dortmund-Duisburg mit den Zweigbahnen Witten-Langendreer, Mülheim-Oberhausen, Langendreer-Laer, Steele-Dahlhausen und von Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal resp. den Etablissements im Hochfelde, sowie endlich mit der Strecke Letmathe-Iserlohn;

2) **die Ruhr-Sieg Bahn**
mit den Strecken Hagen-Siegen und Herdecke-Einhaus.

Unter diesen Strecken bildete die von Düsseldorf nach Elberfeld früher eine selbstständige unter Privatverwaltung stehende Bahn, welche vom 1. Januar 1857 ab in Folge Fusions-Vertrages der betheiligten Gesellschaften vom 22. September 1856 mit der Bergisch-Märkischen Bahn vereinigt wurde; ebenso war die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Vertrag vom 6. December 1862 mit dem 1. Januar 1863 erworbene Prinz-Wilhelm Bahn ursprünglich ein gesondertes Unternehmen, während die übrigen Bahnlinien von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt wurden.

Von sämmtlichen Linien ist die Düsseldorf-Elberfelder Bahn die älteste. Sie wurde 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 Verkehr übergeben.

Die Prinz-Wilhelm Bahn ist in den Jahren 1844 bis 1847 erbaut und am 1. December 1847 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 1½ Meilen lange Strecke von Elberfeld bis Schwelm bereits seit dem 9. October 1847 für den Personen-Verkehr benutzt worden war.

Die Dortmund-Soester Linie, welche in Soest mit der Westfälischen Staatsbahn sich verbindet, wurde am 9. Juli 1855, und die Ruhr-Sieg Bahn, welche sich von Hagen resp. 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, Herdecke-Einhaus am 16. Juli 1860 und in ihrer ganzen Ausdehnung am 6. August 1861 dem Betriebe übergeben.

Auf der Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausener Bahn begann die Bauthätigkeit im Jahre 1858; dieselbe beschränkte sich jedoch unter dem Drucke der schwierigen Geldverhältnisse, mit welchen das Unternehmen in seinen Anfängen zu kämpfen hatte, zunächst auf die Herstellung der Zweigbahn von Duisburg nach dem Hochfelde, um den hier gelegenen großen Etablissements einen Anschluß — zunächst an die Köln-Mindener Bahn — zu verschaffen. Diese Zweigbahn wurde im Sommer 1859 fertig gestellt und der Betrieb auf derselben bis zur Vollendung der Hauptbahn bis Duisburg — im Mai 1862 — der Verwaltung der Köln-Mindener Bahn überlassen.

In die Linie Dortmund-Langendreer fiel ein Theil der im Jahre 1856 für Rechnung der Gewerkschaften Dorstfeld und Carlsglück erbauten Anschlußbahn. Dieser wurde im Jahre 1860 auf Grund der früheren Anschlußverträge für den Witten-Duisburger-Baufonds erworben und sodann der Ausbau bis zu den Zechen Germania und Borussia so beschleunigt, daß solcher am 1. Februar 1860 für die Kohlen-Transporte dieser Zechen in Betrieb gegeben werden konnte.

Von den übrigen Theilen des Unternehmens sind die Strecken Witten-Bochum bis zur Zeche Engelsburg am 26. October 1860, Bochum-Oberhausen am 1. März 1862, Mülheim-Duisburg am 1. Mai 1862, Dortmund-Langendreer mit der Zweigbahn Langendreer-Laer am 4. October 1862, die Verbindung zwischen der Prinz-Wilhelm und Dortmund-Duisburger Bahn bei Steele am 1. Juni 1863 und die Zweigbahn Steele-Dahlhausen am 21. September 1863 fertig gestellt und in Betrieb genommen.

Die von der Ruhr-Sieg Bahn bei Letmathe sich abzweigende Zweigbahn nach Iserlohn wurde am 31. März 1864 eröffnet.

Hiernach betrug am Schlusse des Jahres 1864:

	die Länge der Betriebsstrecke Meilen	die Länge der Hauptgeleise Ruthen
1. von Düsseldorf bis Dortmund	11,26	22,886,50
2. „ Dortmund bis Soest	7,16	13,497,50
3. „ Dortmund bis Duisburg	7,24	14,656,27
4. „ Witten bis Langendreer	0,70	1,320,00
5. „ Langendreer bis Laer	0,41	760,00
6. „ Mülheim bis Oberhausen	0,69	870,00
7. „ Steele bis Dahlhausen	0,52	1,167,07
8. „ Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Canal und den Etablissements im Hochfelde	0,58	822,36
9. „ Steele bis Vohwinkel	4,47	8,797,00
10. „ Letmathe bis Iserlohn	0,73	1,454,00
11. „ Hagen bis Siegen	14,10	28,572,94
12. „ Herdecke bis Einhaus	0,29	
Summa	48,15 =	94,804,14

Die Länge des zweiten Geleises betrug:

von Düsseldorf bis Hochdahl	3264	lf. Rth.	
„ Elberfeld-Steinbeck bis Dortmund	15,575,5	„	= 18,839,50

An Nebengeleisen waren vorhanden:

1. auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund	16,238,53	lf. Rth.	
2. „ „ „ Dortmund-Soest	2,853,65	„	
3. „ den Strecken der Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausener Bahn	11,120,84	„	
4. „ der Strecke Steele-Vohwinkel	3,117,67	„	
5. „ „ „ Letmathe-Iserlohn	722,22	„	
6. „ „ Ruhr-Sieg-Bahn	8,002,34	„	= 42,055,25

mithin betrug die Gesammtlänge aller Geleise . . . . . 155,698,89 Rth.

oder . . 77,849 Meil.

Die oben angegebenen 48,15 Meilen repräsentiren die von fahrplanmäßigen Zügen durchfahrene Betriebsstrecke, während die 94,804,14 Ruthen Hauptgeleise die gemeinschaftlichen Strecken nur einfach, im übrigen aber die Verlängerungen über die Endbahnhöfe sowie auf der Strecke Dortmund-Düsseldorf die Rheinwerftbahn mit enthalten.

Die für Anschlüsse industrieller Etablissements errichteten Nebengeleise und eingelegten Weichen sind in der nachfolgenden Zusammenstellung besonders aufgeführt und sind den ult. 1863 vorhanden gewesenen die sub Nr. 3, 54, 65, 66, 71, 85, 86, 88, 119 und 121 bezeichneten im Laufe des Jahres 1864 hinzugetreten:

Anschluß-Anlagen an der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Laufende Nummer.	Bezeichnung des Anschluß-Inhabers.	Bezeichnung des angeschlossenen Etablissements ꝛc. ꝛc.	Der Anschluß liegt a. in freier Bahn.	Der Anschluß liegt b. an dem Bahnhofe.	Länge der Geleise für den Eisenb.-Transp. lf. Rth.	Zahl der Weichen und Drehscheiben.	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement.	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf lfd. Rth.	Die Anlage ist ausgeführt auf Kosten:	Mittelst des Anschlusses sind versandt. Ctr.	Bemerkungen.
1.	Weyer & Comp. zu Düsseldorf	Wagenfabrik.	Zwischen Düsseldorf u. Gerresheim.	—	$7\frac{2}{3}$	2 Weichen.	ja.	—	der Bahn-Verwaltung.	—	
2.	Hüllstrung daselbst	Sand- und Kohlenlager.		—	$90\frac{2}{3}$		ja.	—	do.	—	
3.	Gebrüder Pönsgen daselbst .	Walzwerk.		—	$183\frac{2}{3}$	2 Weichen.	ja.	—	der Inhaber.	—	
4.	Bergischer Gruben- und Hütten-Verein zu Hochdahl . . .	3 Hochöfen.	—	Hochdahl.	$76\frac{1}{2}$	1 Drehscheibe. 2 Weichen. 1 Drehscheibe.	ja.	—	der Bahnverwtg.	—	
5.	Actien-Gesellschaft für Marmor-Industrie zu Hochdahl (Neanderthal)	Kalksteinbruch.	—	do.	$165\frac{1}{4}$	2 Weichen.	—	Durch Hundebahn v. ca. 300 Ruthen.	do.	—	
6.	Meyberg zu Langenberg . .	Kalköfen.	—	Vohwinkel.	$23\frac{1}{2}$	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
7.	Meyberg daselbst	Kohlenlager.	—	Elberfeld-Steinbeck.	40	Weiche und Drehscheibe.	ja.	—	do.	—	
8.	Best zu Elberfeld	do.	—	do.	$30\frac{3}{4}$	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
9.	Maaßen daselbst	Baumaterialienlager.	—	do.	$26\frac{3}{4}$	1 Weiche.	ja.	—	des Inhabers.	—	
10.	Schlieper & Baum daselbst. .	Kattunfabrik u. Druckerei.	—	Elberfeld (Kluse.)	$11\frac{1}{2}$	1 Schiebebühne (Eigenthum der Inh.)	ja.	—	der Bahnverwtg.	—	
11.	Best daselbst	Kohlenlager.	zw. Elberfeld u. Barmen.	—	56	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
12.	Matthey & Lothes zu Barmen	Baumaterialienlager.	—	Barmen.	66	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
13.	Gasbeleuchtungs-Gesellschaft daselbst	Gasfabrik.	—	do.	21	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaberin.	—	
14.	Mathey & Lothes daselbst . .	Baumaterialienlager.	—	Rittershaus.	16	1 Drehscheibe gemeinschaftl.	ja.	—	der Inhaber.	—	
15.	Gerling zu Rittershausen . .	Dampfmahlm.	—	do.	32	1 Weiche.	ja.	—	des Inhabers.	—	
16.	Wesenfeld daselbst	Chem. Fabrik.	—	do.	129	1 Weiche und 1 Drehscheibe.	ja.	—	do. und der Bahnverwaltg.	—	
17.	Siepmann zu Schwelm . . .	Baumaterialienlager.	—	Schwelm.	62	1 Weiche.	ja.	—	der Bahnverwtg.	—	
18.	Zeche Trappe zu Haspe . . .	Kohlengrube.	—	Haspe.	$78\frac{1}{4}$	4 Weichen.	—	durch Hundebahn v. ca. 1000 Ruthen.	der Inhaberin.	275550	
19.	Asbeck & Comp. zu Hagen .	Walzwerk.	—	Hagen.	$28\frac{2}{3}$	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaber und der Bahnverwtg.	—	
20.	Funke & Elbers daselbst . .	do.	—	do.	215	4 Weichen.	ja.	—	do.	—	
21.	Harkort, P., zu Schede . . .	Gußstahlfabrik u. Walzwerk.	—	Wetter.	$617\frac{1}{2}$	3 Weichen.	ja.	—	des Inhabers.	—	
22.	Schönthaler Kiesbahn . . .	Kiesgrube.	—	do.	242	2 Weichen.	ja.	—	der Bahnverwtg.	—	
23.	Zeche Bergmann	Kohlengrube.	zw. Wetter u. Witten.	—	$64\frac{1}{2}$	2 Weichen.	—	d. eine Schleppbahn auf ca. 130 Ruthen.	der Zeche.	131300	
24.	„ Timmerbeil Tiefbau . .	do.	do.	—			—	desgl. auf c. 40 Rth.	do.	113150	
25.	„ Frischauf	do.	do.	—	43	1 Weiche.	ja.	—	do.	454050	
26.	„ Franciska Tiefbau . .	do.	—	Witten.	150	2 Weichen.	ja.	—	do.	1112200	
27.	„ Nachtigall	do.	—	do.	$111,_{53}$	2 Weichen.	—	Das Etablissement liegt jenseits der Ruhr und wird der Transport durch Pferdebahn bef.	do.	868950	
28.	„ Louisenglück	do.	—	do.	$76\frac{1}{2}$	1 Weiche. 1 Weiche gemeinschaftl.	ja.	—	do.	703850	
29.	Carl Berger & Comp. . . .	Gußstahlfabrik u. Coaksbrenn.	—	do.	$75\frac{1}{2}$	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaber.	—	
30.	Steinhauser Hütte	Walzwerk.	—	do.	$62\frac{1}{4}$	1 Drehscheibe. 2 Weichen.	ja.	—	der Inhaberin.	—	
31.	Zeche Helena	Kohlengrube.	—	do.	$111,_{5}$	2 Weichen.	—	Pferdebahn v. ca. 305 Ruthen.	der Zeche.	646550	
32.	„ Wallfisch	do.	zw. Witten u. Annen.	—	$428\frac{1}{2}$	4 Weichen.	ja.	—	do.	423300	

Laufende Nummer.	Bezeichnung des Anschluß-Inhabers.	Bezeichnung des angeschlossenen Etablissements ꝛc. ꝛc.	Der Anschluß liegt a. in freier Bahn.	Der Anschluß liegt b. an dem Bahnhofe.	Länge der Geleise für den Eisenb.-Transp. lf. Rth.	Zahl der Weichen und Drehscheiben.	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf lfd. Rth.	Die Anlage ist ausgeführt auf Kosten:	Mittelst des Anschlusses sind versandt. Ctr.	Bemerkungen.
33.	Zeche Hamburg	Kohlengrube.	—	Annen.	98½	3 Weichen.	—	d. eine Transportb. von ca. 80 Ruthen.	der Zeche.	2339890	
34.	„ Johannes Erbstollen .	do.	Zw. Annen und Barop.	—	288½	8 Weichen.	Wiendahlsbank.	Joh. Erbstollen ca. 400 Ruthen.	do.	962100	
35.	„ ver. Wiendahlsbank . .	do.								1259170	
36.	„ Glückauf Tiefbau . . .	do.	—	Barop.	115⅓	3 Weichen.	—	d. eine Transportb. v. ca. 570 Ruthen.	do.	1554600	
37.	„ Louise Tiefbau . . .	do.	—	do.	123	3 Weichen.	ja.	—	do.	1793900	
38.	Plange, C., zu Soest . . .	Coaksbrennerei.	—	do.	23	1 Weiche und eine kl. Drehscheibe.	ja.	—	des Inhabers.	156550	
39.	Zeche Wittwe	Kohlengrube.	—	do.	397⅔	5 Weichen.	ja.	—	der Zeche.	933600	
40.	„ Henriette	do.	—	do.	74,9	1 Weiche.	—	d. eine Schleppbahn v. ca. 300 Ruthen.	do.	277350	
41.	Hammacher, W., zu Dortmund	Walzwerk.	—	do.	70	1 Weiche.	ja.	—	des Inhabers.	—	
42.	Harkort, Fr.	Maschinenfab.	—	Null.	30	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
43.	Rustz & Comp.	Walzwerk.	—	do.	174,67	3 Weichen.	ja.	—	der Inhaber.	—	
44.	Zeche Tremonia	Kohlengrube.	—	do.			ja.	—	der Zeche.	374520	
45.	G. Arndt & Comp.	Walzwerk.	—	Dortmund.	77¼	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaber.	—	
46.	Zeche Friedrich Wilhelm . .	Kohlengrube.	Zw. Null und Hörde.	—	271	7 Weichen.	ja.	—	der Zeche.	1181010	
47.	Hoerder Bergwerks- u. Hütten-Verein	6 Hochöfen.	—	Hörde.	155¾	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaber.	—	
48.	Zeche Crone	Kohlengrube.	—	do.	91	2 Weichen.	—	hat ca. 600 Ruthen lange Schleppbahn.	der Zeche.	1207500	
49.	„ Am Schwaben . . .	do.	—	do.	70½	1 Weiche.	—	desgl. ca. 350 Ruth. lang.	do.	409350	
50.	„ Bickefeld	do.	Zw. Hörde u. Aplerbeck.	—	97¾	2 Weichen.	—	desgl. ca. 150 Ruth. lang.	do.	617850	
51.	Aplerbecker Hütte	Walzwerk und 1 Hochofen.	—	Aplerbeck.	143,4	2 Weichen.	ja.	—	der Inhaber.	—	
52.	Zeche Margaretha	Kohlengrube.	—	do.	111,25	2 Weichen.	—	Schleppbahn ca. 750 Ruth. lang.	der Zeche.	1055020	
53.	Bergwerks-Actien-Gesellschaft Caroline	do.	—	Holzwickede.	314,65	5 Weichen.	ja.	—	do.	275080	
54.	Zeche Freiberg	do.	—	do.	392	2 Weichen.	ja.	—	do.	9990	
55.	Massener Gesellschaft für Kohlenbergbau	do.	Zw. Holzwickede und Unna.	—	187,34	3 Weichen.	—	Schleppbahn ca. 450 Ruth. lang.	do.	140600	
56.	Erbsälzer Collegium in Werl	Lagerplatz.	—	Werl.	32,8	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaber.	—	
57.	Liebrecht & Comp. zu Wickede a. d. Ruhr	do.	—	do.	29,1	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
58.	Hüftener Gewerkschaft . . .	do.	—	do.	31	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaberin.	—	
59.	Zeche Carlsglück	Kohlengrube.	Zw. Dortm. u. Marten.	—	342	2 Weichen.	ja.	—	der Zeche.	470750	
60.	„ Dorstfeld	do.	do.	—	126,75	2 Weichen.	ja.	—	do.	1555250	
61.	„ Borussia	do.	—	Marten.	234	4 Weichen.	—	Pferdebahn ca. 240 Ruthen lang.	do.	1456100	
62.	„ ver. Germania	do.	—	do.	240	4 Weichen.	ja.	—	do.	1295860	
63.	Actien-Kommandit-Gesellschaft Neu-Iserlohn	do.	Zw. Marten und Langendreer	—	371	2 Weichen.	ja.	—	der Gewerkschaft.	1125050	
64.	Kleeberg & Overthun in Bochum	Coaksbrenn.	—	Langendreer	22¼	1 Weiche.	ja.	—	der Bahnverwtg.	137750	
65.	Herbertz, H., zu Uerdingen .	do.	—	do.	32,75	1 Weiche.	ja.	—	des Inhabers.	283950	
66.	Oertel	do.	—	do.	41,75	1 Weiche.	ja.	—	do.	208500	
67.	Harpener Bergbau-Actien-Gesellschaft in Dortmund:										
	a. Zeche Heinrich Gustav . .	Kohlengrube.	—	do.	144,21	2 Weichen.	—	Pferdebahn ca. 260 Ruthen lang.	der Zeche.	1681800	
	b. Prinz von Preußen . . .	do.	Zw. Langendreer und Bochum.	—	183,08	3 Weichen.	ja.	—	do.	124250	

Laufende Nummer.	Bezeichnung des Anschluß-Inhabers.	Bezeichnung des angeschlossenen Etablissements ꝛc. ꝛc.	Der Anschluß liegt a. in freier Bahn.	Der Anschluß liegt b. an dem Bahnhofe.	Länge der Geleise für den Eisenb.-Transp. lf. Rth.	Zahl der Weichen und Drehscheiben.	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf lfd. Rth.	Die Anlage ist ausgeführt auf Kosten:	Mittelst des Anschlusses sind versandt. Ctr.	Bemerkungen.
68.	Bergbau-Actien-Gesellschaft Vollmond	Kohlengrube.	—	Langendreer	140,75	2 Weichen.	ja.	—	der Gewerkschaft.	293000	
69.	Zeche Glücksburg	do.	a. d. Zweigb. Langendr.-Laer.	—	38,33	2 Weichen.	—	Pferdebahn ca. 361 Ruth. lang.	der Zeche.	377500	
70.	„ Dannenbaum	do.	do.	—	128,2	1 Weiche.	—	desgl. ca. 233 Rth. lang.	do.	702500	
71.	„ Ritterburg	do.	Zwischen Langendreer u. Bochum.	—	40	1 Weiche.	—	desgl. ca. 300 Ruth. lang.	do.	262400	
72.	Ostermann & Comp. . . .	Coaksofen.	—	Bochum.	46,625	1 Weiche.	ja.	—	der Inhaber.	—	
73.	Zeche ver. General & Erbstollen	Kohlengrube.	Zw. Bochum u. Steele.	—	97,75	2 Weichen.	—	Pferdebahn ca. 474 Ruth. lang.	der Zeche.	896800	
74.	„ ver. Engelsburg . . .	do.	do.	—	104,60	2 Weichen.	—	desgl. ca. 101 Ruth. lang.	do.	25050	
75.	„ Eintracht Tiefbau . .	do.	—	Steele.	270,75	3 Weichen.	ja.	—	do.	956700	
76.	Actien-Gesellschaft Neu-Schottland	1 Hochofen u. Walzwerk.	—	do.	368,66	6 Weichen.	ja.	—	der Gewerkschaft.	—	
77.	Zeche Altenburg Tiefba . . .	Kohlengruben.	—	Dahlhausen	154,47	2 Weichen.	—	Pferdebahn ca. 100 Ruth. lang.	do.	626700	Außerdem gemeinschaftlich 148,40 lfde. Ruth. Geleise u. 2 Weichen.
78.	„ Gelria									262750	
79.	„ Hasenwinkel	do.	—	do.	715,58	5 Weichen und 1 Drehscheibe.	ja.	—	do.	895250	
80.	„ ver. General Erbstollen .									388800	
81.	„ ver. Johann	do.	Zw. Steele u. Essen.	—	96,41	2 Weichen.	ja.	—	do.	395800	
82.	Schulz, Knaudt & Cp. zu Essen	Walzwerk.	do.	—	78,81	1 Weiche. 1 Drehscheibe.	ja.	—	der Inhaber.	—	
83.	Zeche Herkules	Kohlengrube.	do.	—	214	2 Weichen.	ja.	—	der Zeche.	531500	
84.	„ Hoffnung & Secretarius-Aak	do.	—	Essen.	213,19	3 Weichen.	ja.	—	do.	2014250	
85.	„ Rosenblumendelle . . .	do.	Zw. Essen u. Mülheim	—	305,58	3 Weichen.	ja.	—	do.	155700	
86.	„ Hammelsbeck	do.	do.	—	63,25	1 Weiche.	ja.	—	do.	68150	
87.	Curtius Julius	Chem. Fabrik.	a. d. Bahn n. d. Rhein-Ruhrcanal u. d. Hochfd.	Duisburg.	17,61	1 Weiche.	ja.	—	des Inhabers.	—	
88.	Golters	Baumwollenspinnerei.		do.	17,75	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
89.	Harkort, Johann Caspar . .	Maschinenfab.	an der Bahn nach dem Hochfelde.	do.	89,8	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	Außerd. gemeinschftl. 68,50 lfde. Ruth. Gel. u. 2 Weich.
90.	Vygen & Comp. zu Duisburg	Walzwerk.		do.	133,67	2 Weichen.	ja.	—	der Inhaber.	—	
91.	Deutsch-Holländ. Actien-Verein	2 Hochöfen.		do.	74,88	2 Weichen.	ja.	—	der Gewerkschaft.	—	
92.	Rheinische Bergbau-Actien-Gesellschaft zu Duisburg . .	2 Hochöfen. 1 Walzwerk.		do.	332,63	3 Weichen. 1 Drehscheibe.	ja.	—	do.	—	
93.	Rhein-Ruhr-Canal-Actien-Verein zu Duisburg . . .	Hafen.	an d. Bahn nach dem Hochfelde.	Duisburg.	2001,09	12 Weichen.	ja.	—	Der Actien-Verein hat den ganzen Unterbau auf seinem Terrain hergestellt, im Uebrigen ist die Anlage auf Kosten der Bahnverwtg. ausgef.	—	
94.	Actien-Gesellschaft für Eisen-Industrie zu Styrum . .	Maschinenfab.	—	Oberhausen.	102	2 Weichen.	ja.	—	der Gesellschaft.	—	
95.	Zeche Roland	Kohlengrube.	Rolandsbn.	do.	133	1 Weiche.	ja.	—	der Zeche.	2103890	
96.	„ Sellerbeck (Schacht Carnall)	do.	do.	do.	948	2 Weichen.	ja.	Schleppbahn ca. 40 Ruth. lang.	do.	1630430	
97.	Schüler, A. & W., zu Korhof	Kalksteinbruch.	Zwischen Vohwinkel u. Dornap.	—	44,50	1 Weiche.	—	Pferdebhn. v. 102 u. 108 Ruthen Länge n. 2 Steinbrüchen.	der Bahnverwtg.	—	

Laufende Nummer.	Bezeichnung des Anschluß-Inhabers.	Bezeichnung des angeschlossenen Etablissements ꝛc. ꝛc.	Der Anschluß liegt a. in freier Bahn.	Der Anschluß liegt b. an dem Bahnhofe.	Länge der Geleise für den Eisenb.-Transp. lf. Rth.	Zahl der Weichen und Drehscheiben.	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz liegt am Etablissement	Die Ladebühne, der Lade- oder Lagerplatz ist mit dem Etablissement durch Schleppbahn verbunden auf lfd. Rth.	Die Anlage ist ausgeführt auf Kosten:	Mittelst des Anschlusses sind versandt. Ctr.	Bemerkungen.
98.	Meyberg zu Langenberg . . .	Kalksteinbruch u. Kalköfen.	—	Dornap.	32	1 Weiche.	—	Schleppbahn von 24 Ruth. Länge.	des Inhabers.	—	
99.	Gebr. Winters zu Dornap . .	do.	—	do.	25/3	1 Weiche.	ja.	—	der Bahnverwtg.	—	
100.	Zeche Wodau	Kohlengrube.	—	Nierenhof.	41 ein Theil des III. Geleises.	2 Weichen.	—	Pferdebahn von 1280 Ruth. Länge.	do.	50850	
101.	Westfiepen, Heinr., zu Voßnacken	Sandsteinbrch.	Zw. Nierenhof und Kupferdreh.	—	22	1 Weiche.	—	Karrbahn v. 70 Ruth. Länge.	do.	—	
102.	Zeche Nachtigall und Himmelskrone	Kohlengrube.	do.	—	51	2 Weichen.	—	Schleppbahn v. 82 Ruth. Länge, eine zweite Schlp. bahn n. d. Steinbruch d. Westfiepen v. 59. R. L.	der Zeche.	37350	
103.	„ Schwarzer Adler . . .	do.	do.	—	26/75	1 Weiche.	—	2 Förderbahnen v. 59 u. 15½ Ruthen Länge.	der Bahnverwtg.	159600	
104.	„ Zeche Trompete . . .										
105.	„ Huferbank II.	do.	do.	—	N. Geleise 12 Rth Mitbenutzng. d. Geleis. pos. 103. 104. = 26/75 Rth.	Mitbenutzung der Weiche pos. 103 u. 104.	—	Förderbahn v. 211 Ruth. Länge.	der Zeche.	118450	
106.	„ Emil & Ida, Prinz Friedrich Stollen	do.	do.	—	22/75	1 Weiche.	—	desgl. v. 54 Ruth. Länge.	do.	112700	
107.	Gesellschaft Phönix	2 Hochöfen.	—	Kupferdreh.	91	2 Weichen. 1 Drehscheibe.	—	Pferdebahn v. 45 Länge für Eisenbahnfahrzeuge, aber nicht für Locomotiven.	der Gesellschaft.	—	
108.	Zeche Flor & Flörchen . . .	Kohlengrube.	—	do.	73/50	2 Weichen.	—	Pferdebahn v. 150 Ruth. Länge mit dazwischenliegender Ruhr, über welche mit einer Ponte trajectirt wird.	der Zeche.	392350	
109.	„ Wasserschneppe . . .									700	
110.	„ Steingatt	do.	Zw. Kupferdreh und Ueberruhr.	—	67/50	2 Weichen.	—	Förderbahn v. 76 Ruth. Länge.	do.	750800	
111.	„ Prinz Wilhelm . . .	do.	do.	—	69	2 Weichen.	—	desgl. v. 44 Ruth. Länge.	do.	545850	
112.	„ Henriette, Himmelsfürst ꝛc.	do.	do.	—	70	4 Weichen.	—	desgl. v. 16 Ruth. Länge.	do. resp. der Bahnverwaltg.	641250	
113.	„ Sandbank	do.	do.	—	43 1/12	2 Weichen.	—	desgl. v. 72 Ruth. Länge.	der Zeche.	481150	
114.	„ Heinrich	do.	do.	—	49	2 Weichen.	—	desgl. v. 108 Ruth. Länge.	der Bahnverwtg.	418770	
115.	Schüler, A. & W., zu Koxhof	Kalköfen.	—	Ueberruhr.	29	1 Weiche.	ja.	—	do.	—	
116.	Zeche Gewalt	Kohlengrube.	—	do.	55/50	2 Weichen.	—	Förderbahn von 25 Ruthen Länge.	do.	473530	
117.	„ Charlotte	do.	—	do.	61	2 Weichen.	—	Pferdebahn von 495 Ruthen Länge.	do.	470400	
118.	Neu-Oeger-Bergwerks- und Hütten-Verein	Walzwerk.	Zw. Limbg. u. Letmathe.	—	109/93	4 Weichen.	ja.	—	der Gewerkschaft.	—	
119.	Märkisch-Westfälischer Bergwerks-Verein	Zinkhütte.	—	Letmathe.	110/67	2 Weichen.	ja.	—	do.	—	
120.	Schmidt, Ed., zu Nachrodt .	Walzwerk.	Zw. Letmathe und Altena.	—	148	3 Weichen.	—	Das Etablissement ist mit dem Lagerplatze mittelst einer eisernen Bogenbrücke über den Lennefluß und Schleppbahn von ca. 50 Ruth. Länge verbunden.	des Inhabers.	—	
121.	Neu-Oeger Bergwerks- und Hütten-Verein	2 Hochöfen.	—	Finnentrop.	98	2 Weichen.	ja.	—	der Gewerkschaft.	—	
122.	Bergbau- und Hütten-Actien-Verein Lenne-Ruhr b. Meggen	Walzwerk.	Zwischen Grevenbrück und Altenhundem.	—	137/83	4 Weichen.	ja.	—	do.	—	

1. Bahn-Beschreibung.

Eine specielle Beschreibung des Bahnplanum, des Oberbaues und der baulichen Einrichtungen für alle Linien des Bergisch-Märkischen Unternehmens ist im vorjährigen Geschäftsberichte niedergelegt und können wir uns umsomehr darauf beschränken, auf diese Darstellung zu verweisen, als Anlage 1 eine tabellarische Uebersicht der baulichen Anlagen am Schlusse des Jahres 1864 hinsichtlich des Unterbaues, des Oberbaues und der Bahnhöfe resp. der auf denselben befindlichen Hochbauten gewährt und in Nachfolgendem die im Jahre 1864 eingetretenen Veränderungen, sowie die zur Vervollständigung der Bahn ausgeführten Bauten ersichtlich gemacht sind.

Anlage 1.

Der Ausbau des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Düsseldorf-Elberfeld wurde fortgesetzt und soweit gefördert, daß am Schlusse des Jahres mit Ausschluß der Bahnhöfe Haan, Vohwinkel und Elberfeld der Oberbau auf der ganzen Strecke hergestellt war und die Eröffnung der gesammten Strecke Düsseldorf-Elberfeld in nächster Zeit stattfinden kann.

Zu der durch Schwierigkeiten beim Grunderwerb verzögerten Herstellung eines dritten Geleises auf der geneigten Ebene Erkrath-Hochdahl, welches nothwendig ist, um auch diese Strecke für einen zweigeleisigen Betrieb zu benutzen, sind die Erdarbeiten in Angriff genommen.

Die wichtigste bauliche Anlage bei Ausführung des zweiten Geleises war die Ueberführung desselben über den Viaduct bei Sonnborn. Dieser war nur für ein Geleise erbaut und hatte eine Breite zwischen den Außenkanten der Stirnmauern von 17 Fuß. Es wurde beschlossen, diese Breite durch Ueberdeckung mit einer Eisenconstruction für beide Geleise gemeinschaftlich zu vermehren, ohne eine Verbreiterung des Mauerwerks vorzunehmen, und wurden zu diesem Zwecke zunächst schmiedeeiserne Querträger in der Entfernung von 6¼ Fuß von Mitte zu Mitte übergestreckt, welche 25 Fuß lang waren, also der Kronenbreite eines zweigeleisigen Dammes entsprachen. Dieselben wurden auf dem Bauwerk viermal durch gußeiserne Lagerplatten unterstützt, und zwar derart, daß die Mitte von je zwei Lagerplatten mit der Mitte des überzustreckenden Geleises correspondirte. Hierbei wurden aber die äußern Lagerplatten nur so weit auf die äußere Kante des Mauerwerks vorgeschoben, daß sie auf demselben noch ein vollständiges und gesichertes Auflager fanden und ein Abbrechen oder Lösen der äußern Steine nicht zu befürchten stand. Um den mittlern Lagerplatten ein Auflager auf Mauerwerk, entsprechend den äußern Lagerplatten, zu gewähren, wurden die Brüstungs-Mauern durch Werkstein-Mauerwerk, welches bis auf die Gewölbe und die Pfeiler hinabgeführt wurde, verstärkt und die Lagerplatten selbst in schwere Werksteine eingelassen.

Ueber die Querträger wurden schmiedeeiserne Langträger gestreckt, welche durch Laschen verbunden waren und für deren Ausdehnung durch Temperatur-Veränderung in einzelnen Laschen durch Erweiterung der Bolzenlöcher Sorge getragen war. Ueber die Langträger wurden scharfkantige Hölzer von den Dimensionen gewöhnlicher Bahnschwellen in je drei Fuß Entfernung gestreckt

und auf diesen die Fahrschienen befestigt. Sowohl Querträger als Langträger sind unter sich durch rechtwinkeliche Querverbindungen zu einem System verbunden und zwar sind solcher Verbindungen je vier zwischen den Querträgern und zwischen den Langträgern in je fünf Fuß Entfernung angebracht, auch ist die ganze Construction gegen Seiten-Verschiebung durch Diagonal-Verstrebungen gesichert.

Die Aufbringung der ganzen Oberbau-Construction sowie die Ausführung der nothwendigen Maurer-Arbeiten erfolgte, ohne daß der Betrieb über den Viaduct unterbrochen wurde.

Die in Anlage 31 beigegebene Zeichnung dient zur näheren Erläuterung des Vorstehenden. Anlage 31.

Die Querträger bestehen aus T-Eisen von 8 Zoll Höhe und $^3/_4$ Zoll Steeg-Stärke.

Die Langträger sind von gleicher Form und haben 10 Zoll Höhe, $^5/_8$ Zoll Steeg-Stärke; sie bestehen aus einzelnen Stücken von 25 Fuß Länge. Zu den Querverbindungen ist ebenfalls Eisen gleicher Form von $6^3/_4$ Zoll Höhe verwendet.

Die Erdarbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Aplerbeck-Holzwickede sind in der Ausführung begriffen, zwischen Holzwickede und Unna vollendet, zwischen Unna und Werl nahezu fertig gestellt und zwischen Werl und Soest in Angriff genommen.

Auf den Bahnhöfen kamen folgende Bauten zur Ausführung:

1. Station Düsseldorf.

Der Vorplatz vor dem Stations-Gebäude und der Zufuhrweg im südlichen Theile des Bahnhofs wurden abgepflastert, der Eilgutschuppen verlängert und eine Umwährungs- und Brüstungsmauer im nördlichen Theile des Bahnhofs ausgeführt und für den östlichen Theil des Letzteren die Gasleitung hergestellt.

2. Station Gerresheim und Erkrath.

In Folge des Ausbaus des zweiten Geleises sind die Bahngeleise bedeutend erweitert.

3. Station Hochdahl.

Ein Locomotiv-Schuppen wurde erbaut, im Maschinengebäude ein neuer Dampfkessel eingemauert, der Tunnel für den mechanischen Betrieb auf der geneigten Ebene verlegt und das Bahnhofsgeleise erweitert.

4. Station Haan und Vohwinkel.

Die Bahnhofs-Geleise wurden erweitert.

5. Station Elberfeld-Steinbeck.

Die Bahnhofs-Geleise wurden erheblich erweitert, ein Wasserstations-Gebäude mit Stations-Büreau und Wohnräumen für Beamte errichtet und im Aeußern vollendet.

6. Station Elberfeld-Döppersberg.

Der Neubau des Wohnhauses für die Mitglieder der Direction wurde nahezu vollendet und die Einfriedigung des an demselben belegenen Gartens hergestellt. Die Büreauräume für die

Bau-Abtheilung und die Ober-Betriebs-Inspection wurden durch Umbau erweitert und dem Ober-Betriebs-Inspector eine Dienstwohnung eingerichtet.

7. Station Barmen.

Der Güter-Schuppen wurde durch einen provisorischen Anbau von 60′ Länge vergrößert, das Dach des Schuppens umgedeckt, der Abfuhrweg hinter demselben gepflastert und der Plattendurchlaß zur Verbreiterung des Weges auf 60′ weiter ausgebaut.

8. Station Rittershausen.

Der Bohlenbelag der die Stadt und den Bahnhof verbindenden Wupper-Brücke wurde reparirt und die oberen Belagbohlen durch neue ersetzt. Die umfangreichen Arbeiten zur Abpflasterung des Zufuhrweges wurden gegen Ende des Jahres in Angriff genommen.

9. Station Milspe.

Der südliche Theil des Bahnhofes wurde durch Erdanschüttung verbreitert, der Stationsweg um einige Ruthen verlegt und ein Communicationsweg nach Gevelsberg hergestellt.

10. Station Hagen.

Das Stations-Gebäude wurde durch zwei an der Nord- und Südseite angebaute Flügel erweitert, der Locomotiv-Schuppen niedergelegt und in erweitertem Umfange zur Ausführung gebracht und mit einem zweiten Geleise versehen.

11. Station Witten.

Auf dem Bahnhofe Witten wurde das Stations-Gebäude durch einen Anbau, welcher die Stations-Büreaus enthält, erweitert, die Geleiseanlagen auf dem alten Bahnhofe nach dem neuen Güterschuppen und den neu erbauten Ladebühnen sind vervollständigt und sämmtliche Schienenstränge und Communicationen auf dem Werkstättenhofe fertig gestellt, so daß sämmtliche Gebäudetheile des Haupt-Werkstätten-Etablissements in Benutzung genommen werden konnten. Die Gesammtlänge der Werkstattgeleise beträgt etwa 2100 laufende Ruthen.

Das Materialien-Magazin, welches die nördliche Grenze des Werkstättenplatzes bildet und aus einem Hauptgebäude von 37 Quadrat-Ruthen Grundfläche mit einem Nebengebäude von 11 Quadrat-Ruthen Grundfläche besteht, wurde vollendet.

Das ebenfalls fertig gestellte Holzmagazin, welches eine Grundfläche von 47 Quadrat-Ruthen hat, ist zwischen der Wagen-Reparatur-Werkstatt und dem vorbezeichneten Materialien-Magazin theils massiv, theils in Fachwerk ausgeführt.

Ein massives Schrottmagazin mit einer Grundfläche von 5 Quadrat-Ruthen ist auf dem Hofe zwischen Schmiede und Wagen-Reparatur-Werkstatt hergestellt.

In der Verlängerung des Holzmagazins ist eine zweite Schmiede mit einer Grundfläche von 30 Quadrat-Ruthen erbaut, für deren Betrieb eine besondere, horizontale Dampfmaschine von

12 Pferdekräften und 2 Dampfkessel von je 20 Fuß Länge mit unterliegenden Siederöhren beschafft und in dem zugehörigen Kesselhause aufgestellt sind.

Der Schornstein dieses Kesselhauses hat eine Höhe von 80 Fuß. In den Schmiederäumen sind 10 Schmiedeheerde und 2 Bohrmaschinen angebracht.

Zwischen der Gelbgießerei und ersten Schmiede wurde eine besondere Weichenschmiede von 12 Quadrat-Ruthen Grundfläche aufgeführt, welche in derselben Weise wie die Gelbgießerei erbaut ist. Durch diese Weichenschmiede ist der erste Hof nunmehr vollständig von Gebäuden eingeschlossen.

Die östliche Begrenzung des Werkstätten-Etablissements bildet das in Rohbau zweistöckig aufgeführte Wohngebäude für den Obermaschinenmeister, welches auf einer Grundfläche von 20 Quadrat-Ruthen in den unteren Räumen die Büreaus der Maschinen-Verwaltung, in den oberen die Wohnung des Obermaschinenmeisters enthält. Auf dem an dieses Gebäude sich anschließenden Hofe ist ein Nebengebäude aufgeführt, in welchem sich die Abtritte und Waschküche befinden.

Dem Obermaschinen-Wohngebäude gegenüber ist ein Portierhaus und ein Speisesaal für die Arbeiter errichtet, letzterer auf einer Grundfläche von 13 Quadrat-Ruthen einstöckig massiv aufgeführt und mit Tischen und Bänken, sowie zwei großen Blechöfen zum Wärmen der Speisen ausgestattet.

Zur Unterbringung der Arbeiter sind zwei Familien-Wohnhäuser nebst Nebengebäuden zur Ausführung gekommen, mit einer Grundfläche von je 24 Quadrat-Ruthen. Ein jedes dieser Familienhäuser besteht aus 2 Flügelbauten und einem Mittelbau und ist zweistöckig in Ziegelrohbau aufgeführt. In den Flügelbauten enthält jede Etage 4 Zimmer, die Mittelbauten je 4, durch Brandmauern von einander getrennte Abtheilungen und jede Etage dieser Abtheilungen 4 Zimmer, von denen je 2 und 2 an eine Familie vermiethet sind. Jede Familie hat außerdem einen Keller- und Bodenraum. Es kann demnach jede Abtheilung 4 Familien aufnehmen.

Den Familienwohngebäuden gegenüber befinden sich die Nebengebäude, welche die gemeinschaftlichen Waschküchen, Abtritte und Ställe enthalten.

Die Regulirung des Werkstätten-Platzes ist nunmehr vollständig erfolgt, auch die Einfriedigung — welche theils mit einem Eisengitter, theils durch einen hölzernen Zaun resp. eine Mauer bewirkt werden soll — ist im Wesentlichen fertiggestellt.

Neben dem Wohnhause für den Obermaschinenmeister wurde eine Bahnwärterbude in Fachwerk (achteckig) erbaut.

Zur Erweiterung des Bahnhofes Witten sind nach der Stadtseite zu 22 Morgen 118 Quadrat-Ruthen 11 Quadrat-Fuß Grundfläche erworben.

Für den bedeutenden Bedarf der Werkstätte und der Station wurde eine eigene Gas-Anstalt gebaut und bis zum Schlusse des Jahres betriebsfähig hergestellt.

Das Gebäude derselben enthält:

1. den Raum für die Retorten,
2. den Raum für den Condensations-Apparat,
3. den Raum für die Reinigungs-Gefäße,
4. den Raum für die Bereitung der Reinigungs-Masse.

In dem Raume für die Retorten befinden sich 4 Oefen, von denen 3 mit Retorten versehen sind, und zwar mit 1, 2 und 3 Stück. Der vierte ist für 5 Retorten erbaut, aber noch nicht ausgerüstet. Die Zahl der Retorten in den einzelnen Oefen ist ungleich angenommen, um dem Bedarf entsprechend durch Benutzung eines oder mehrerer Oefen produciren zu können.

Bisher genügte für den Sommer der Betrieb des Ofens mit 1 Retorte, für den Winter des Ofens mit 2 Retorten, doch wird voraussichtlich der Bedarf sich so steigern, daß in nächstem Winter der Ofen mit 3 Retorten gebraucht werden muß. Die Oefen sind so eingerichtet, daß der Zersetzungsprozeß in kürzester Zeit vollendet wird, wodurch sowohl ein möglichst gutes Fabrikat, als auch eine wesentliche Ersparniß an Brennmaterial erzielt wird. Sie sind aus harten Ziegeln mit innerer Chamottbekleidung aufgeführt und durch eiserne Anker gegen jede Ausdehnung durch die Hitze möglichst gesichert. Jeder Ofen hat seinen besonderen Schornstein, und wird der Zug durch einen Schieber in demselben regulirt.

Die Retorten sind von Thon mit gußeisernen Vorlagen. Der Querschnitt ist eliptisch; jede Retorte faßt circa drei Scheffel Kohlen.

Die Einrichtungen der Retorten und der Fortleitung sind nach den bewährtesten Methoden angeordnet.

Das producirte Gas wird von den Vorlagen der Retorten durch verschiedene Condensatoren geleitet, in welchen sich der Theer ꝛc. absetzt und das Gas abkühlt.

Der Haupt-Condensator besteht aus 8 Stück vertikalen Röhren, welche eine große Oberfläche für die Abkühlung bieten.

Nach der Condensation gelangt es im Raum Nr. 3 durch einen Clegg'schen Wechselhahn entweder zum Waschgefäß oder zu einem zweiten gleichen Hahn, von welchem es einerseits zum Exhauster, andererseits zu den Reinigungs-Apparaten geleitet werden kann.

In dem Waschgefäß wird das Gas durch einen Einsatz mit vielen kleinen Röhrchen in kleine Bläschen zertheilt, um es möglichst innig mit dem Wasser in Berührung zu bringen, wodurch das Ammoniak und die Kohlensäure beseitigt werden. Von hier aus geht das Gas durch eine andere Leitung zu den vier Reinigungsgefäßen, die nach Belieben durch einen großen Clegg'schen Wechselhahn abgesperrt werden können, um die Reinigungs-Masse ohne Unterbrechung der Arbeit zu erneuern. Diese Gefäße bestehen aus gußeisernen Kisten mit hölzernen Hürden, auf welchen die Reinigungs-Masse ausgebreitet wird. Diese Masse — Sägespäne, Eisenvitriol und Aetzkalk — wird von Gas durchdrungen und nimmt demselben die letzten schädlichen Beimengungen. Von hier geht das Gas zum Stations-Gasmesser, welcher eine Productions-Quantität von 3000 Cbfß. per Stunde fassen kann. Eine 6zöllige Rohrleitung führt es zum Gasometer, von wo es durch eine gleiche Leitung den Regulator erreicht, der es unmittelbar dem Bahnhofs-Röhren-System zuführt. Nebenleitungen mit Wechselhähnen machen für den Fall vorkommender Störungen die Umgehung des Gasmessers und des Gasometers möglich. Die Gasometer-Glocke hat einen Inhalt von 30,000 Cbfß. und genügt im Sommer für den 8tägigen Bedarf. 7 Manometer-Vorrichtungen geben die

Druckverhältnisse in den einzelnen Apparaten und Röhrenleitungen an. In demselben Raume mit der Gasuhr und dem Regulator befinden sich der Exhauster und die Dampfmaschine. Ersterer hat den Zweck, bei stärkerem Betriebe eine Verminderung des Gasdrückers in den Retorten zu bewirken, wodurch die Production rascher von Statten geht. Eine Dampfmaschine von 2 Pferdekraft dient zu seiner Bewegung, sowie zum Pumpen des für den Betrieb der Gas-Anstalt erforderlichen Wassers.

Der Dampfkessel liegt im Retortenhause und dient auch dazu, durch abgeleitete Dämpfe das Gefrieren des Wassers im nicht überbauten Gasometer-Bassin zu verhindern.

Das Rohr-System versieht alle Baulichkeiten des Bahnhofes mit Gas. Die Hauptleitung von der Gas-Anstalt ist, auf 258 Fuß, 6" weit; 4zöllige Leitungen führen, die Mitte des Bahnhofes anhaltend, nach beiden Seiten ab, einerseits nach dem Stations-Gebäude, Güter-Schuppen 2c., andererseits nach den Werkstätten, diese umkreisend und vielfach schwächere Leitungen in dieselben entsendend.

In der Werkstätte ist eine 400flammige Gasuhr aufgestellt, im Locomotiv-Schuppen eine 30flammige, im Wohn-Gebäude des Ober-Maschinen-Meisters eine 20flammige, im Haupt-Magazin eine 30flammige, im Güter-Schuppen zwei 10flammige. Im Stations-Gebäude ist die alte Uhr beibehalten worden.

Im Ganzen sind an Brennern bisher angebracht 760 Stück und zwar:

im Stations-Gebäude und der Retirade	22	Stück,
„ Güter-Schuppen	17	„
„ Locomotiv-Schuppen	30	„
„ Gas-Anstalts-Gebäude	7	„
„ Haupt-Magazin	17	„
in der Wohnung des Ober-Maschinen-Meisters	20	„
„ „ Speise-Halle	4	„
„ „ Wagen-Reparatur-Halle	44	„
im Locomotiv-Dienst-Schuppen	136	„
in der Gelbgießerei	26	„
„ „ Dreherei	133	„
im Wagen-Reparatur-Schuppen	163	„
„ Räder- do.	5	„
„ Kesselhause	2	„
in den Schmiede-Gebäuden	60	„
außerhalb der Gebäude an den Kandelabern und Ecklaternen	64	„

12. Station Barop.

Der Anbau eines Wartesaals III. Klasse an das Stations-Gebäude wurde vollendet und der Benutzung übergeben, der Bahnhof selbst theils durch Lattenzäune, theils durch Anlagen lebendiger Weißdorn-Hecken mit Schutz-Zäunen eingefriedigt.

13. Station Dortmund.

Zur Einfriedigung des Bahnhofs wurde auf ca. 210 Ruthen eine Mauer hergestellt.

14. Station Marten.

Der Bau eines neuen Stations-Gebäudes wurde begonnen und das Gebäude unter Dach gebracht.

15. Station Langendreer.

Der im Vorjahre begonnene Bau einer Wasserstation wurde vollendet und das Geleise auf dem Bahnhofe vergrößert.

16. Station Steele.

Der Wartesaal I. und II. Klasse wurde tapezirt, die Fenster des Güter-Schuppens mit eisernen Gittern versehen, ein neues Stall-Gebäude erbaut und eine Brückenwaage mit den dazugehörigen Geleisen hergestellt.

17. Station Essen.

Die Fenster des Güter-Schuppens erhielten eiserne Gitter, der Weg vor und hinter dem Güter-Schuppen wurde durch Legung von Drain-Röhren entwässert und das Bahnhofs-Geleise erweitert.

18. Station Mülheim.

Die Fenster im Güter-Schuppen erhielten eiserne Gitter, der Wartesaal I. und II. Klasse, der Flur und die Büreauräume wurden tapezirt und die Gas-Anlage durch Aufstellung von 2 Kandelabern zwischen dem 2. und 3. Geleise erweitert.

19. Station Duisburg.

Das Stations-Gebäude wurde im Innern umgebaut, mit einer eisernen Perronhalle versehen und neben demselben ein Stall und Wirthschafts-Gebäude errichtet.

Die Station erhielt eine neue Brücken-Waage mit den dazu gehörigen Geleisen und wurde die Hafenbahn durch Anlage neuer Geleise und Weichen vervollständigt.

20. Station Oberhausen.

Das Terrain am Post-Gebäude wurde durch Anlage offener Rinnen entwässert und mit einem eisernen Gitter versehen.

Für die Uebergabe der Wagen an Köln-Minden wurde ein neues rot. 114 Ruthen langes Geleise hergestellt.

21. Station Ueberruhr.

Mit dem Bau eines neuen Stations-Gebäudes wurde begonnen und dasselbe unter Dach gebracht.

22. Station Langenberg.

Die Gas-Anlage für die Beleuchtung des Bahnhofes wurde erweitert und ein neues Stations-Gebäude in Bau-Angriff genommen und unter Dach gebracht.

23. Station Neviges

erhielt ein neues Stations-Gebäude, welches unter Dach gebracht wurde.

24. Station Aprath

erhielt einen neuen Güter-Schuppen.

25. Station Dornap

wurde erweitert, mit dem Bau eines neuen Stations-Gebäudes begonnen und dasselbe unter Dach gebracht.

Außerdem wurden die Deilbachsbrücke bei Station Kupferdreh umgebaut und der hölzerne Oberbau der oberen Kupferhammerbrücke über den Deilbach zwischen Kupferdreh und Nierenhof gegen einen eisernen Oberbau ausgewechselt.

26. Station Limburg.

Die im Vorjahre unter Dach gebrachten Gebäude wurden vollendet und in Benutzung genommen.

27. Station Letmathe.

Das Stations-Gebäude und der Güterschuppen, welche beide im Vorjahre unter Dach gebracht waren, wurden vollendet und in Benutzung genommen.

Die durch den Anschluß der Iserlohner Zweigbahn bedingte Aenderung und Vermehrung der Bahnhofsgeleise wurde zur Ausführung gebracht und das dritte Geleise vollständig ausgebaut.

Im Ganzen wurden 286 laufende Ruthen Geleise und 6 Weichen verlegt.

An Stelle der in Folge der Erweiterungs-Anlagen abgebrochenen Wasserstation wurde am nördlichen Giebel des Locomotiv-Schuppens ein neuer Wasserthurm erbaut.

28. Station Grevenbrück.

Das Ueberlade-Geleise wurde um 40 Ruthen verlängert und eine neue Weiche eingelegt.

29. Station Altenhundem.

Ein 107 Fuß langer und 41 Fuß breiter Güterschuppen, eine neue Weichenstellerbude wurden erbaut und die Bahnhofs-Nebengeleise um 166 laufende Ruthen und 6 Weichenverbindungen vermehrt. Auf

30. Station Kreuzthal, Geisweid.

wurde je eine neue Weichenstellerbude erbaut.

31. Station Siegen.

In sämmtlichen Gebäuden sowie auf dem Bahnhofe wurde die Gasbeleuchtung eingerichtet, und erhielt auch diese Station drei neue Weichenstellerbuden. —

Ueber die Ergänzung der Telegraphen-Einrichtungen bleibt Folgendes zu bemerken:

Den älteren Leitungen sind hinzugetreten:

zwei Leitungen von Letmathe nach Iserlohn, eine Leitung vom Stations-Gebäude zu Duisburg bis zum Hochfelde, eine Leitung vom Stations-Gebäude zu Dortmund bis zu der am Ausgange dieses Bahnhofs errichteten Signalstation und eine Leitung von Langendreer bis zur Zeche Neu-Iserlohn.

In die Leitung am Bahnhofe Witten ist ein im Werkstatt-Bureau zu Witten aufgestellter Sprechapparat eingeschaltet, um von hier aus Depeschen abgeben und entgegennehmen zu können.

Zu den bisherigen 3 Hülfs-Telegraphen-Stationen wurden 5 neue errichtet und zwar zwischen Unna und Werl und zwischen Plettenberg und Finnentrop je zwei und zwischen Werl und Soest, Bochum und Steele, Essen und Mülheim, Letmathe und Altena je eine, so daß nunmehr deren 8 vorhanden sind.

Dieselben befinden sich in den Wärterhäusern resp. Wärterbuden und sind mit Morse'schen Sprechapparaten ausgerüstet, die jeden Augenblick in die Leitung eingeschaltet werden können. Die daselbst stationirten Bahnwärter sind im Telegraphendienst ausgebildet und vermögen bei etwaigen Unfällen telegraphische Meldungen auszuführen.

Diese Einrichtung hat sich gut bewährt und wird deren weitere Ausdehnung erfolgen.

Am Schlusse des Jahres waren in Thätigkeit:

106 Sprechapparate Morse'schen Systems und
470 Läutewerke.

Störungen in dem Telegraphendienste sind im Laufe des Jahres nur wenige vorgekommen und diese durch äußere Einflüsse hervorgerufen.

Für den Staats-Telegraphen bestehen Drahtleitungen auf den Strecken von Düsseldorf bis Soest, von Hagen bis Siegen, von Letmathe bis Iserlohn und von Dortmund bis Duisburg.

2. Betriebs-Mittel.

A. Locomotiven.

Dem Bestande von 123 Locomotiven am Schlusse des Jahres 1863 sind neue nicht hinzugetreten, dagegen ist die mit der Düsseldorf-Elberfelder Bahn übernommene, von der Société John Cockerill in Seraing erbaute Locomotive Lippe (Nr. 55), nachdem sie bereits im Jahre 1863 wegen gänzlicher Unbrauchbarkeit außer Dienst gestellt war, mit dem dazu gehörigen Tender verkauft worden. Es bleibt sonach am Schlusse des Jahres 1864 ein Bestand von 122 Locomotiven, welche nach Construction und Verwendung zerfallen:

in Schnell- und Personenzug-Locomotiven	28	Stück
in Güterzug- und Rangirmaschinen	94	„
sind	122	Stück.

Davon sind:

a. 4räderige	—	Stück
b. 6räderige	106	„
c. 8räderige	6	„
d. Tenderlocomotiven, 6räderige	10	„
	122	Stück,

ferner:

a. gekuppelt, incl. zweier doppelt gekuppelten Tenderlocomotiven	112	Stück
b. mit Expansion	120	„
c. ohne Expansion	2	„
d. mit Condensation	2	„
Tender sind vorhanden	102	Stück.

Eine Zusammenstellung des Bestandes an Locomotiven und Tender mit Angabe der wesentlichsten Constructionstheile und der Beschaffungskosten ist in der Anlage Nr. 3 beigefügt. Anlage 3.

Die von der Prinz-Wilhelm Bahn herrührenden Locomotiven Nr. 53 Aprath, Nr. 57 Dornap, Nr. 118 Velbert, Nr. 119 Neviges, Nr. 121 Kupferdreh und Nr. 122 Nierenhof sind nur noch zum Rangirdienst auf den Bahnhöfen zu verwenden; Nr. 120 Werden ist zu einer Tendermaschine umgebaut und Nr. 119 zu gleichem Behufe demontirt und in Angriff genommen.

Im Jahre 1862 wurden versuchsweise einige Maschinen mit Schutzdächern über dem Führerstande versehen, und da sich diese Einrichtung, ohne die Sicherheit des Betriebes zu beeinträchtigen, als eine große Wohlthat für die Maschinisten bewährte, so wurde in den folgenden Jahren damit weiter vorgegangen und bleiben gegenwärtig nur noch wenige alte Maschinen damit zu versehen.

B. Wagen.

Eine Zusammenstellung des am Schlusse des Jahres 1864 vorhandenen Wagenbestandes, der darin seit dem Jahre 1852 eingetretenen Veränderungen und ein vollständiges Inventar des ganzen Wagenparks ist in Anlage 4 beigefügt.

Anlage 4.

Der Zu- und Abgang in 1864 sowie der Bestand am Jahresschlusse stellt sich wie folgt:

a. bei den Personenwagen.

1. Zugang und zwar:

Durch Neubeschaffung:	6 Stück	4räderige	I. und II.	Klasse,
	3 „	6 „	I. und II.	„
	3 „	4 „	III.	„
	6 „	4 „	IV.	„
Durch Umbau von 4 älteren Wagen I. u. II. Klasse in solche III. Klasse:	2 „	4 „	III.	„
	2 „	6 „	III.	„

zusammen 22 Wagen mit 66 Sitzplätzen I. Klasse,
240 „ II. „
350 „ III. „
432 Stehplätzen IV. „

in Summa mit 1088 Plätzen.

2. Abgang:

Durch Umbau zu Wagen III. Klasse: 4 Stück 6räderige Wagen I. und II. Klasse mit 28 Sitzplätzen I. und 128 dergleichen II. Klasse, zusammen 156 Sitzplätzen.

Es ergiebt sich hiernach eine Vermehrung des Bestandes gegen das Vorjahr von 18 Wagen mit 38 Plätzen I. Klasse, 112 dergleichen II. Klasse, 350 dergleichen III. Klasse, 432 dergleichen IV. Klasse, zusammen 932 Plätzen, und der Bestand stellt sich ultimo 1864 auf:

52 St. 4räd. Persw. mit 116 Plätz. I. Kl., 392 dgl. II. Kl., 680 dgl. III. Kl., 1512 dgl. IV. Kl.
84 „ 6 „ „ „ 232 „ I. „ 906 „ II. „ 2380 „ III. „ 1260 „ IV. Kl.

überhaupt 136 St. Personenw. mit 348 Plätz. I. Kl., 1298 dgl. II. Kl., 3060 dgl. III. Kl., 2772 dgl. IV. Kl.
zusammen 7478 Plätzen.

Außerdem ist die Verwaltung an 6 Personenwagen I. und II. Klasse betheiligt, die auf gemeinschaftliche Kosten der Verwaltungen des Rheinisch-Thüringschen Verbands beschafft sind.

b. bei den Gepäck- und Güterwagen.

Hinzugekommen sind durch Neubeschaffung:

							Ladefähigkeit.	Eigengewicht.
2	Stück	4räderige	comb. Post- u. Gepäckwagen	(à 90 Ctr.)	mit		180 Ctr.	358 Ctr.
120	„	4 „	bedeckte Güterwagen	(à 150 „)	„		18000 „	14666 „
9	„	4 „	offene Viehwagen	(à 100 „)	„		900 „	1040 „
464	„	4 „	„ Güterwagen	(à 200 „)	„		92800 „	39658 „
14	„	8 „	„ „	(à 400 „)	„		5600 „	3132 „
in Summa 609	Wagen				mit		117480 Ctr.	58854 Ctr.

und zählte nach Hinzurechnung der älteren Bestände und ohne Berücksichtigung der im Jahre 1862 in Abgang gebrachten gegenwärtig im Umbau begriffenen Gepäck- resp. Güterwagen Nr. 214, 305 und 610 der Wagenpark ultimo 1864 an Gepäck- und Güterwagen:

						Ladefähigkeit.	Eigengewicht.
8	Stück	6räderige	comb. Post- und Gepäckwagen		mit	720 Ctr.	1526,00 Ctr.
2	„	4 „	„ „ „ „		„	180 „	358,00 „
18	„	6 „	Gepäckwagen		„	1620 „	3027,00 „
25	„	4 „	„		„	2300 „	3748,12 „
57	„	4 „	bedeckte Güterwagen	(à 100 Ctr.)	„	5700 „	7370,50 „
461	„	4 „	„ „	(à 150 „)	„	69150 „	56748,20 „
34	„	6 „	„ „	(à 135 „)	„	4590 „	4161,84 „
42	„	4 „	Bügelwagen mit Lederdecken		„	4200 „	4384,00 „
1	„	4 „	bedeckter Pferdewagen		„	100 „	106,00 „
83	„	4 „	offene Viehwagen		„	8300 „	7948,80 „
4	„	4 „	Holzwagen	(à 100 „)	„	400 „	349,00 „
30	„	8 „	„	(à 400 „)	„	12000 „	6832,67 „
1063	„	4 „	offene Güterwagen	(à 100 „)	„	106300 „	87528,15 „
100	„	4 „	„ „	(à 150 „)	„	15000 „	11648,00 „
65	„	6 „	„ „	(à 150 „)	„	9750 „	7250,85 „
2512	„	4 „	„ „	(à 200 „)	„	502400 „	249539,30 „
überhaupt 4505	Stück	Gepäck- und Güterwagen			mit	742710 Ctr.	452526,43 Ctr.

Unter den vorstehend aufgeführten 4505 Wagen befinden sich 9195 Achsen und es kommen somit durchschnittlich an Ladungsfähigkeit auf jede Achse 80,77 Ctr., auf jeden Wagen 164,86 Ctr. und an Eigengewicht auf jede Achse 49,21 Ctr. und auf jeden Wagen 100,45 Ctr.

Gegen das Vorjahr, in welchem die Ladungsfähigkeit pro Achse 78,66 Ctr. und pro Wagen 160,48 Ctr., das Eigengewicht 49,52 Ctr. pro Achse und 101,05 Ctr. pro Wagen betrug, ergiebt sich mithin eine Vermehrung der Ladungsfähigkeit von 2,11 Ctr. pro Achse und 4,38 Ctr. pro

Wagen und eine Verminderung des Eigengewichts um 0,31 Ctr. pro Achse und 0,50 Ctr. pro Wagen, so daß sich das Verhältniß der Ladungsfähigkeit zur todten Last nicht unerheblich verbessert hat; der Grund dafür ist darin zu suchen, daß nur zwei- und vierachsige Wagen mit verhältnißmäßig hoher Ladungsfähigkeit beschafft worden sind.

Von den Güter- resp. Kohlenwagen sind 319 Stück à conto verschiedener an der Bahn gelegenen Zechen beschafft und der Eisenbahn-Gesellschaft gegen die Verpflichtung zur Benutzung überlassen, den betreffenden Zechen täglich eine bestimmte Anzahl Wagen zur Verfügung zu stellen. Das Eigenthumsrecht dieser Wagen geht auf die Eisenbahn-Gesellschaft über, nachdem das Beschaffungs-Kapital nach Maßgabe der abgeschlossenen Verträge amortisirt sein wird.

Bei den neubeschafften offenen und bedeckten Güterwagen ist die Construction im Allgemeinen dieselbe geblieben wie bei den in 1863 beschafften; eine wesentliche Verbesserung haben indeß die Stoßapparate erfahren, indem die Bufferhülsen durchgehends aus Schmiedeeisen gefertigt wurden, und zwar theils als geschlossene Blechbuffer, theils als vierarmige sogenannte Kreuzbuffer, die den bisher gebräuchlichen gußeisernen Hülsen gegenüber in der Anschaffung zwar kostspieliger sind, dafür aber auch eine weit größere Sicherheit und Dauer erwarten lassen.

Der Bestand an Achsen und Rädern ist in der Anlage Nr. 4 speciell erläutert.

3. Anlage-Kapital.

Das für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft landesherrlich concessionirte Anlage-Kapital, dessen Verwendung die unter Anlage 22 der Anlagen beigefügte Tabelle ergiebt, zerfällt in das für die Bergisch-Märkische und in das für die Ruhr-Sieg Eisenbahn und betrug ultimo 1864 für

Anlage 22.

A. die Bergisch-Märkische Eisenbahn

insgesammt 30,420,000 Thlr., zerfallend in:

13,000,000 Thlr. Stamm-Actien einschließlich der Staatsbetheiligung ad 1,000,000 Thlr. und

17,420,000 „ theils 4, theils 4½ prozentige Prioritäts-Obligationen und zwar:

1,100,000	„	4½ prozentige Berg.-Märk. Prioritäts-Obligationen I. Serie,
1,700,000	„	desgl. II. Serie 1. Emission,
1,000,000	„	„ II. „ 2. „
1,000,000	„	„ IV. „ 1. „
1,000,000	„	„ IV. „ 2. „
4,000,000	„	„ V. „ 1. „
4,000,000	„	„ V. „ 2. „
1,000,000	„	4 prozentige Prioritäts-Actien der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn,
400,000	„	4½ prozentige Prioritäts-Obligationen II. Serie desgleichen,
1,350,000	„	4 prozentige Prioritäts-Obligationen I. Serie der Dortmund-Soester Eisenbahn,
1,270,000	„	4½ prozentige desgleichen II. Serie.

Das Stamm-Actien-Kapital setzt sich in folgender Weise zusammen:

1,713,000 Thlr. für die Strecke Düsseldorf-Elberfeld, umgetauscht resp. ausgegeben an Stelle von 1,027,800 Thlr. Stamm-Actien der früheren Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft,

4,000,000 „ einschließlich der Staatsbetheiligung, für die Strecke Elberfeld-Dortmund,

500,000 „ für die Strecke Dortmund-Soest, umgetauscht an Stelle der Bergisch-Märkischen Stamm-Actien Litt. B. zu gleicher Höhe,

6,000,000 „ für die Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausener Bahnstrecken,

787,000 „ einschließlich 7000 Thlr. zur Abrundung des gesammten Stamm-Actien-Kapitals, für die Prinz-Wilhelm Eisenbahn, ausgegeben für 1,300,000 Thlr. Stamm-Actien der früheren Gesellschaft,

und war dasselbe bis auf die im vorigen Geschäfts-Berichte erwähnten 23,700 Thlr. begeben.

Wie wir bereits in dem vorigen Berichte angeführt haben, sind die bisher für die einzelnen Abtheilungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn getrennt verwalteten Baufonds zu einem gemeinsamen Baufond vereinigt, der ultimo 1863 eine gesammte Einnahme an Beständen und Rück-Einnahmen hatte zum Betrage von . . . . . 2,085,640 Thlr. 16 Sgr. — Pfg.

und . . 3,747 „ 16 „ 8 „

also von . 2,089,388 Thlr. 2 Sgr. 8 Pfg.

wovon in Abzug kommen die Bau-Ausgaben in 1863 mit . . 346,408 „ 23 „ 11 „

so daß als Bestand ultimo 1863 verblieben . . . . . 1,742,979 Thlr. 8 Sgr. 9 Pfg.

Diesem Bestande sind im Jahre 1864 an Einnahmen hinzugetreten:

a) der Erlös aus den verkauften Prioritäts-Obligationen und zwar:				
für 327,900 Thlr. IV. Serie 2. Emission	320,145 „	— „	— „
„ 2,650,200 „ V. „ 1. „	2,557,612 „	22 „	6 „
b) der Erlös für verkaufte Grundflächen, Erstattungen 2c., mit	9,339 „	16 „	6 „
c) die von der Stadt Iserlohn auf deren Beitrag ad 150,000 Thlr. zu den Baukosten der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn noch zu zahlenden	2,581 „	27 „	6 „
mithin beträgt die Gesammt-Einnahme .	4,632,658 Thlr.	15 Sgr.	3 Pfg.

Für den weiteren Ausbau der Strecke Düsseldorf-Soest, der Prinz-Wilhelm Eisenbahn und der Bahn-

	Transport .	4,632,658 Thlr. 15 Sgr. 3 Pfg.
strecken Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausen wurden in 1864 verausgabt	458,189 Thlr. 3 Sgr. 3 Pfg.	
Die Bau-Kosten der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn betragen bis ultimo 1864	543,596 „ 10 „ 3 „	
		1,001,785 „ 13 „ 6 „
also Bestand ultimo 1864		3,630,873 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg.

Aus diesem Bestande sind noch die Ausgaben folgender Baufonds gedeckt und zwar:

a) die bis ultimo 1864 aufgewendeten Baukosten für die Zweigbahn von Unna nach Hamm, abzüglich 366 Thlr. 12 Sgr. 6 Pfg. Einnahme für verkaufte Gegenstände ꝛc., mit	348,766 Thlr. 12 Sgr. 3 Pfg.
b) desgleichen für die Verbindungsbahn Cabel-Holzwickede, abzüglich 2351 Thlr. 1 Sgr. Rück-Einnahme, mit noch	41,273 „ 1 „ 7 „
c) desgleichen für die Elberfeld-Kölner Eisenbahn, abzüglich 362 Thlr. 29 Sgr. 1 Pfg. Rück-Einnahme, mit noch .	14,327 „ 18 „ — „
d) desgleichen für die Zweigbahn Styrum-Ruhrort mit . .	475 „ 13 „ 2 „
Die Gesammt-Summe ad .	404,842 Thlr. 15 Sgr. — Pfg.
von dem vorangegebenen Bestande zur Höhe von	3,630,873 „ 1 „ 9 „
in Abzug gebracht, verbleibt am Schlusse des Jahres 1864 ein Bestand des Baufonds von	3,226,030 Thlr. 16 Sgr. 9 Pfg.

Außer diesem Baar-Betrage verbleiben dem Baufond noch an unverkauften Effecten und zwar:

in Stamm-Actien	23,700 „ — „ — „
in Prioritäts-Obligationen IV. Serie 2. Emission . . .	14,300 „ — „ — „
in desgleichen V. Serie 1. Emission	668,500 „ — „ — „
und außerdem die nach dem Allerhöchsten Privilegium vom 24. October 1864 zum Zwecke der Ausführung der Eisenbahn-Anlagen von Unna nach Hamm und von Haan nach Köln mit Zweigbahn von Ohligs nach Solingen concessionirten, in der Eingangs dieses Abschnitts aufgeführten Summe der Prioritäts-Anleihen enthaltenen Prioritäts-Obligationen V. Serie 2. Emission auf Höhe von	4,000,000 „ — „ — „

Die über die Verwendung des Anlage-Capitals aufgestellte Nachweisung ergiebt für die Bergisch-Märkische Bahn bis zum Schlusse des Vorjahres eine verwendete Summe von insgesammt 22,962,907 Thlr. und pro Meile Bahnlänge 680,181 Thlr.

Hinsichtlich der vorstehenden Einnahme aufgeführten Erträge aus dem Verkaufe der Obligationen IV. und V. Serie haben wir das Nachstehende anzuführen:

Nach unserm letzten Berichte waren von den Prioritäts-Obligationen IV. Serie 2. Emission bis zum Schlusse des Jahres 1863 begeben

	657,800 Thlr.,	wofür aufgekommen sind	659,597 Thlr. 26 Sgr. — Pfg.
Im Jahre 1864 wurden placirt	327,900 „	wofür aufkamen	320,145 „ — „ — „
mithin sind bis ult. 1864 verkauft	985,700 Thlr.,	die einen Erlös ergeben von	979,742 Thlr. 26 Sgr. — Pfg.

wonach sich also ein durchschnittlicher Verkaufs-Cours von 99,10 % ermittelt.

Die Prioritäts-Anleihe V. Serie wurde bis ult. 1863 begeben auf Höhe von:

	246,500 Thlr.,	wofür erzielt wurden	239,161 Thlr. 7 Sgr. 6 Pfg.
Im Jahre 1864 wurden placirt	2,650,200 „	zu einem Erlöse von	2,557,612 „ 22 „ 6 „
also sind bis zum Schlusse des Jahres 1864 begeben	2,896,700 Thlr.,	wofür aufgekommen sind . .	2,796,774 Thlr. — Sgr. — Pfg.

wonach sich ein durchschnittlicher Verkaufs-Cours von 96,55 % ergiebt.

Von dieser Anleihe wurden, wie weiter unten nachgewiesen wird, zum Umtausch gegen Prinz-Wilhelm Obligationen I., II. u. III. Serie verwendet	434,800 „
Summa . .	3,331,500 Thlr.
so daß von der Anleihe ad	4,000,000 „
ult. 1864 noch verkäuflich waren	668,500 Thlr.

Die durch die Allerhöchsten Erlasse vom 12. Juli 1856 und 31. März 1862 genehmigte Convertirung der Bergisch-Märkischen Anleihen I. und II. Serie und IV. Serie 1. Emiss. und der Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie in 4½ Prozent ist bis auf geringe Restbeträge zum Abschlusse gelangt; im Einzelnen bemerken wir darüber Folgendes:

Von den Prioritäts-Anleihen I. Serie und II. Serie 1. Emission, convertirt in Gemäßheit

	I. Serie.	II. Serie 1. Em.
des Erlasses vom 12. Juli 1856, ad	1,100,000 Thlr.	1,300,000 Thlr.
waren bis ult. 1864 ausgeloost außer den von den convertirten Obligationen ausgeloosten 30,300 Thlr. I. und 32,700 Thlr. II. Serie, sowie ferner außer den nach der Einlösung und nach erfolgtem Wiederverkauf der nicht convertirten Stücke ausgeloosten 6800 Thlr. I. Serie und 9800 Thlr. II. Serie	88,800 „	91,200 „
es waren also zu convertiren	1,011,200 Thlr.	1,208,800 Thlr.
wovon die Convertirung angenommen haben einschließlich der vorgedachten, nach der Convertirung ausgeloosten 30,300 Thlr. I. Serie und 32,700 Thlr. II. Serie	790,300 „	863,000 „
so daß heimzuzahlen waren	220,900 Thlr.	345,800 Thlr.
wovon bis jetzt eingelöst wurden einschließlich der nach der Einlösung oder nach dem erfolgten Wiederverkauf ausgeloosten 6800 Thlr. und 9800 Thlr.	214,600 „	337,000 „
mithin noch zurückzuzahlen sind	6300 Thlr.	8800 Thlr.

Von den nach dem Erlasse vom 31. März 1862 convertirten Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen II. Serie 2. Emission und IV. Serie 1. Emission und den Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie wurden bis ult. 1864 ausgeloost, abzüglich der von den convertirten Obligationen ausgeloosten 8300 Thlr. Bergisch-Märkischer II. Serie und der bis 1863 von den convertirten Düsseldorf-Elberfelder Obligationen ausgeloosten 2300 Thlr., sowie ferner der nach der Einlösung, resp. nach erfolgtem Wiederverkauf der nicht convertirten Stücke ausgeloosten 9800 Thlr. Bergisch-Märkischer und 5900 Thlr. Düsseldorf-Elberfelder II. Serie, in welcher letzteren Summe die in 1864 überhaupt ausgeloosten Obligationen ad 2800 Thlr. enthalten

	Berg.-Märk. Eisenbahn. II. Serie 2 Em.	IV. Serie 1 Em.	Düsseldorf-Elberf. Eisenbahn. II. Serie.
sind, ...	21,000 Thlr.		13,600 Thlr.
Convertirt wurden einschließlich der vorgedachten, nach der Convertirung ausgeloosten 8300 Thlr. und 2300 Thlr. und der beim Eintritt der Convertirung noch nicht begebenen, in 1863 veräußerten 29,200 Thlr. der Berg.-Märk. Anleihe IV. Serie 1. Emission .	701,800 „	592,400 Thlr.	282,500 „
Diese Gesammt-Summe ad	722,800 Thlr.	592,400 Thlr.	296,100 Thlr.
von dem Betrage der Anleihe ad	1,000,000 „	1,000,000 „	400,000 „
in Abzug gebracht, blieben baar einzulösen . . .	277,200 Thlr.	407,600 Thlr.	103,900 Thlr.
wovon einschließlich der nach der Einlösung oder nach erfolgtem Wiederverkauf ausgeloosten 9800 Thlr. und 5900 Thlr. bis jetzt eingelöst wurden	264,800 „	402,400 „	103,800 „
so daß noch heimzuzahlen bleiben	12,400 Thlr.	5200 Thlr.	100 Thlr.

Unsere früheren Bekanntmachungen zur Einlösung der nicht convertirten Obligationen ist zwar eine möglichst ausgedehnte Verbreitung gegeben, gleichwohl werden wir, um die Inhaber vor weiteren Zins-Verlusten nach Möglichkeit zu sichern, eine nochmalige Aufforderung veranlassen.

Hiernach sind baar eingelöst und zwar:

von der Bergisch-Märkischen	I. Serie	. . .	214,600 Thlr.
„ „ „ „	II. „	1. Em.	337,000 „
„ „ „ „	II. „	2. „	264,800 „
„ „ „ „	IV. „	1. „	402,400 „
„ „ Düsseldorf-Elberfelder	II. „	. . . . .	103,800 „
	Summa	. .	1,322,600 Thlr.,

wovon durch Wiederverkauf placirt wurden, einschließlich der zur Amortisation verwendeten 500 Thlr. I. und 6400 Thlr. II. Serie 2. Emission der Bergisch-Märkischen Gesellschaft, und 3100 Thlr. Düsseldorf-Elberfelder II. Serie:

212,900 Thlr.	Bergisch-Märk.	I. Serie		für	215,810 Thlr.	7 Sgr.	6 Pf.
335,500 „	„ „	II. „	1. Em.	„	339,251 „	15 „	— „
239,700 „	„ „	II. „	2. „	„	240,774 „	22 „	6 „
196,400 „	„ „	II. „	1. „	„	196,539 „	7 „	6 „
103,800 „	Düsseldorf-Elberf.	II. „	. . . .	„	103,800 „	— „	— „
also in Sa. 1,088,300 Thlr.				für	1,096,175 Thlr.	22 Sgr.	6 Pf.

was einen durchschnittlichen Verkaufs-Cours von 100,72% ergiebt, wobei indessen die entstandenen Verkaufs-Kosten unberücksichtigt geblieben sind, da es für zweckmäßig erachtet ist, diese Kosten erst bei Abwickelung des Convertirungs-Geschäfts von dem etwa erzielten Cours-Gewinn in Abzug zu bringen; außer diesen Verkaufs-Kosten entstanden im Vorjahre noch 32 Thlr. 27 Sgr. Convertirungs-Kosten, deren Verrechnung beim Betriebs-Fond erfolgt ist.

Wie wir bereits in dem vorigen Berichte mitgetheilt haben, wurde durch unsere Bekanntmachungen vom 20. März und 12. April cur. in Ausführung des unterm 16. Februar 1863 Allerhöchst genehmigten Vertrages über die Verschmelzung der Prinz-Wilhelm Eisenbahn mit dem Bergisch-Märkischen Unternehmen, den Inhabern der Prinz-Wilh. Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen die vertraglich festgestellte Baarzahlung von 40 Thlr. pro Actie oder der Umtausch der Prinz-Wilhelm Actien gegen Bergisch-Märkische im Verhältniß von 5 zu 3, sowie die Einlösung einzelner Fünftel Antheile zu 20 Thlr. und endlich die Rückzahlung der noch nicht durch Ausloosung getilgten Prinz-Wilhelm Prioritäts-Anleihen, oder statt der Baarzahlung der Umtausch dieser Obligationen gegen 4½ prozentige Obligationen V. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft offerirt und haben diese Umtausch- resp. Rückzahlungs-Geschäfte bis jetzt folgende Resultate ergeben:

Von den Stamm-Actien der Prinz-Wilhelm Eisenbahn ad		1,300,000 Thlr.
sind gegen Bergisch-Märk. Actien und Bons umgetauscht .	1,298,600 Thlr.,	
die Baarabfindung von 40 Thlr. wurde beansprucht für eine Actie, also	100 „	
		1,298,700 „
so daß noch einzulösen resp. umzutauschen bleiben		1300 Thlr.

Für die umgetauschten 1,298,600 Thlr. Prinz-Wilhelm Actien ergeben sich im Verhältniß von 5 zu 3 an Bergisch-Märkischen Actien . . . . . 779,100 Thlr. und 3/5 Anth.

Es wurden ausgehändigt:

Bergisch-Märkische Actien	778,200 Thlr. und 4/5 Anth.
die Bons Nr. 1 — 8 = 2 4/5 Anth.	400 „ „ 4/5 „
die offerirte Baar-Abfindung von 20 Thlr. wurde gewährt auf 20/5 Anth.	400 „ —
also wie vor . .	779,100 Thlr. und 3/5 Anth.

Die ausgegebenen Bons sind bereits sämmtlich zurückgezogen und wurden dafür gewährt:

in Actien zuzüglich des vorangeführten 1/5 Antheils	200 Thlr. und 1/5 Anth.
die Baarabfindung für	— „ „ 13/5 „
also für 8 Bons gleich 24/5 Antheile . . . . . , ...	400 „ „ 4/5 „
Hiernach sind an Actien ausgehändigt 778,300 und 200 Thlr. . . .	778,500 Thlr.

die Baarabfindung ist gezahlt, einschließlich für $^3/_5$ Antheile der baar eingelösten Actie, für . . . . . $^{33}/_5$ Anth.
ergiebt im Ganzen die voraufgeführten 779,100 Thlr. in Actien und $^3/_5$ Antheile.

Von den Prinz-Wilhelm Prioritäts-Anleihen

	I. Serie.	II. Serie.	III. Serie.
ad . .	325,000 Thlr.	375,000 Thlr.	400,000 Thlr.
waren bis zum Schlusse des Jahres 1862 ausgeloost	28,600 „	22,700 „	4100 „
also noch ungetilgt	296,400 Thlr.	352,300 Thlr.	395,900 Thlr.
wovon gegen Berg.-Märk. Prioritäts-Obligationen V. Serie umgetauscht wurden	112,900 „	152,300 „	169,600 „
so daß zurückzuzahlen waren	183,500 Thlr.	200,000 Thlr.	226,300 Thlr.
Hiervon sind bis jetzt zur Einlösung präsentirt .	168,400 „	187,100 „	219,100 „
also noch zurück	15,100 Thlr.	12,900 Thlr.	7200 Thlr.

die wir ebenfalls, um die Inhaber nach Möglichkeit vor Zinsen-Verlust zu sichern, nochmals aufrufen werden.

Die durch den Umtausch der Prinz-Wilhelm Prioritäts-Obligationen im Vorjahre entstandenen Kosten ad 525 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf. sind in der Betriebs-Rechnung definitiv verrechnet.

In Ausführung des unterm 16. Februar 1863 Allerhöchst genehmigten Beschlusses der General-Versammlung vom 29. November 1862 bezüglich des Umtausches der für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Stamm-Actien Litr. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gegen solche Litr. A. sind von dem Stamm-Capital Litr. B. ad . . . . . 500,000 Thlr.
bis jetzt gegen Actien Litr. A. umgetauscht . . . . . 494,700 „
folglich bleiben noch umzutauschen . . . . . 5300 Thlr.
die voraussichtlich im Laufe dieses Jahres, weil die denselben beigegebenen Dividendenscheine nur bis zum Jahre 1864 reichen, zur Präsentation gelangen werden.

Aus der Fusion der früheren Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn bleiben noch die in unserem früheren Berichte erwähnten 9 Stück gleichnamigen Actien nach den Festsetzungen des bezüglichen Vertrages entweder gegen Bergisch-Märkische Actien umzuwechseln, oder gegen Baarabfindung einzulösen.

Zu erwähnen bleibt noch, daß durch den unterm 9. Januar d. J. Allerhöchst genehmigten Nachtrag zu den Statuten das Stamm-Actien-Capital der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Beschaffung der Geldmittel für den Bau der bereits concessionirten Bahnlinien von Unna nach Hamm, von Haan nach Cöln, von Styrum nach Ruhrort, und von Rittershausen nach Remscheid und Lennep, sowie für die Erwerbung der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn um 7,000,000 Thlr. erhöht ist, mit deren allmähligen Begebung, soweit das Bedürfniß solches erfordert, im Laufe des Jahres wird vorgegangen werden.

B. Für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn

beträgt das landesherrlich concessionirte Anlage-Capital nominell:

12,250,000 Thlr. in 3½ procentigen Bergisch-Märk. Prioritäts-Obligationen III. Serie,
5,750,000 „ desgl. III. Serie Litt. B.

im Ganzen also 18,000,000 Thlr.,

für dessen Verzinsung zunächst die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft auf Höhe von ¼ und der Staat auf Höhe von 3¼ Procent Garantie geleistet hat.

Hiernach sind für die Meile Bahn 1,250,869 Thlr. concessionirt, wogegen nach der unter Nr. 22 der Anlagen beigefügten Uebersicht über die Verwendung des Anlage-Capitals bis ultimo 1864 verausgabt sind 12,006,966 Thlr., so daß pro Meile Bahn 834,396 Thlr. verwendet wurden.

Der aus dem Erlöse der gedachten Obligationen III. Serie 1. und 2. Emission gebildete Baufond hatte nach dem vorigen Berichte ult. 1863 hieraus, sowie aus dem Wiederverkauf von Grundstücken ꝛc. eine Einnahme überwiesen erhalten auf Höhe von

12,057,598 Thlr. 13 Sgr. 10 Pfg.

Im Jahre 1864 wurden demselben zugeführt:

a. der Erlös für 285,500 Thlr. Obligationen III. Serie Litt. B. mit	226,645 „	15 „	— „
b. aus dem Wiederverkauf von Grundstücken und Geräthen ꝛc. . .	6556 „	2 „	— „
also Gesammt-Einnahme bis ult. 1864	12,290,800 Thlr.	— Sgr.	10 Pfg.
Die Ausgabe bis dahin beträgt einschließlich der noch nicht definitiv verrechneten 139,261 Thlr. 11 Sgr. 5 Pfg.	12,006,965 „	26 „	5 „
so daß im Bestande verblieben	283,834 Thlr.	4 Sgr.	5 Pfg.

woraus noch der der Ruhr-Sieg-Eisenbahn zur Last fallende, noch nicht festgestellte Beitrag zu dem Hauptwerkstätten-Etablissement in Witten, sowie ferner der Beitrag zu den in 1864 beschafften Betriebsmitteln gedeckt werden muß. Außer diesem Baarbestande besaß der Baufonds ultimo 1864 in noch nicht begebenen Obligationen III. Serie Litt. B. die Nominalsumme von 2,285,400 Thlr., die Verwendung finden wird in dem weitern Ausbau der Bahn, in der Beschaffung von Betriebsmitteln und hauptsächlich in der Herstellung des zweiten Geleises, welches auf einigen Strecken bereits in Angriff genommen ist.

Von den Obligationen Litt. B. wurden nach dem vorigen Berichte bis ult. 1863 begeben:

	3,179,100 Thlr., die aufbrachten	2,622,062 Thlr.	— Sgr. 6 Pfg.
In 1864 wurden placirt .	285,500 „ „ „	226,645 „	15 „ — „
also sind bis ult. 1864 begeben	3,464,600 Thlr., wofür aufgekommen sind . .	2,848,707 Thlr.	15 Sgr. 6 Pfg.

so daß sich also ein durchschnittlicher Verkaufs-Cours ergibt von 82,22 %.