II. Bahn-Unterhaltung.

Auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund war eine größere Auswechselung von Schienen namentlich auf den Bahnhöfen Düsseldorf, Gerresheim, Hochdahl, Vohwinkel, Elberfeld, Hagen, Witten und Dortmund sowie zwischen den Stationen Düsseldorf-Gerresheim, Hochdahl-Haan, Vohwinkel-Elberfeld, Barmen-Rittershausen-Schwelm und Gevelsberg-Haspe erforderlich, und wurde auf der Dortmund-Soester Strecke zwischen Hörde und Unna mit dem Ersatz der alten Dortmund-Soester Schienen durch 21füßige Normalschienen fortgefahren.

Auf den ältern Strecken der Prinz-Wilhelm-Bahn konnte bei der schlechten Beschaffenheit des älteren Oberbaues die Sicherheit des Betriebes nur durch Verwendung zahlreicher Arbeiter erhalten werden.

Es mußte daher eine umfassende Auswechselung von Schienen und Schwellen stattfinden, welche derart zur Ausführung kam, daß ultimo 1864 von dem Hauptgeleis der ganzen Prinz-Wilhelm Bahn 8218 lfd. Ruthen mit Schienen des Normal-Profils und 579 lfd. Ruthen mit alten symetrischen Schienen belegt und nur noch rot. $^1/_{14,7}$ der ganzen Länge gegen $^1/_{4,75}$ im Vorjahre nicht mit Schienen des Normalprofils versehen waren.

Auf der Ruhr-Sieg- und Dortmund-Witten-Duisburger Bahn waren die Unterhaltungsarbeiten von geringerem Umfange; auch haftete auf den zur Auswechselung gekommenen Schienen zum großen Theil noch eine Garantie-Verbindlichkeit der Lieferanten.

Die zur Unterhaltung der Bahn und deren baulichen Anlagen überhaupt verwendeten Materialien, sowie die dafür verausgabten Kosten sind in der Anlage 2 beigefügten Nachweisung speziell aufgeführt. Anlage 2.

Nach derselben sind unter Kürzung der Einnahmen für alte Materialien verausgabt . . . . . 405,557 Thlr. 21 Sgr. 2 Pfg.
welcher Summe die in der tabellarischen Uebersicht nicht enthaltenen Restausgaben ꝛc. mit . . . . . 22,727 „ 2 „ 4 „
hinzutreten, so daß die gesammten Unterhaltungskosten einschließlich der Erneuerung von Schienen und Schwellen betragen . . . . 428,284 Thlr. 23 Sgr. 6 Pfg.

Anlage 24. 26. u. 27.

Diese stellen sich nach den in den Anlagen 24. 26 und 27 enthaltenen Kassen-Abschlüssen wie folgt zusammen:

1. für die Unterhaltung des Bahn-Planums und des Oberbaues (Tit IV. A. des Betriebs-Abschlusses)	112,036	Thlr.	28	Sgr.	4	Pfg.	gegen	139,999	Thlr.	11	Sgr.	3 Pfg.
2. für die Unterhaltung der Bahnhofs-Anlagen (Tit. IV. B. daselbst)	122,517	„	29	„	6	„	gegen	112,479	„	7	„	5 „
3. für die Unterhaltung des Telegraphen mit Zubehör (Tit. IV. C. daselbst)	10,173	„	13	„	6	„	gegen	12,259	„	10	„	10 „
4. für die Unterhaltung der Werkstätten-Gebäude (Tit. V. C. daselbst)	13,960	„	13	„	8	„	gegen	1,197	„	16	„	6 „
5. für Unterhaltung der Mobilien und Geräthschaften ꝛc. der Bahn-Verwaltung (Tit. III. B. 3. daselbst) . . .	4,992	„	19	„	7	„	gegen	7,669	„	9	„	10 „
6. für Erneuerung der Schwellen (cfr. Abschluß des Erneuerungsfonds)	25,769	„	1	„	—	„	gegen	21,588	„	14	„	6 „
7. für Erneuerung der Schienen und Weichen (cfr. ebendaselbst)	179,061	„	1	„	3	„	gegen	194,860	„	15	„	10 „
8. für Erneuerung von Brücken (ibid)	5,729	„	17	„	10	„	gegen	3,233	„	—	„	2 „
9. für Kleineisenzeug (cfr. Abschluß des Reservefonds) .	6,651	„	18	„	1	„	gegen	16,499	„	17	„	11 „
überhaupt	480,892	Thlr.	22	Sgr.	9	Pfg.	gegen	509,786	Thlr.	14	Sgr.	3 Pfg.

übertragen .	480,892 Thlr. 22 Sgr. 9 Pfg.	gegen	509,786 Thlr. 14 Sgr. 3 Pfg.
Davon kommen in Abzug die durch den Verkauf alter Materialien erzielten Rückeinnahmen im Betrage von	52,607 Thlr. 29 Sgr. 3 Pfg.	gegen	76,417 Thlr. 11 Sgr. 5 Pfg.
verbleiben als Kosten für die Bahn-Unterhaltung die oben erwähnten	428,284 Thlr. 23 Sgr. 6 Pfg.	gegen	433,369 Thlr. 2 Sgr. 10 Pfg.

also weniger 5084 Thlr. 9 Sgr. 4 Pfg.

Es wurden im verflossenen Jahre überhaupt 903 Bahnarbeiter beschäftigt, welche 144,512 Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg. und pro Mann und Tag durchschnittlich 16 Sgr. Lohn erhielten.

Die Kosten der Bahn-Unterhaltung betrugen einschließlich der Erneuerung von Schienen und Schwellen pro Meile Bahn 8894,$_8$ Thlr. gegen 9138,$_9$ Thlr. in 1863, für die laufende Ruthe Bahngeleis 2,$_{75}$ Thlr. gegen 2,$_9$ Thlr. in 1863.