III. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Verwaltung des gesammten Unternehmens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist durch den in der außerordentlichen General-Versammlung vom 21. Mai 1853 beschlossenen Nachtrag zu dem Gesellschafts-Statut vom 11. Mai 1844 auf den Staat übertragen und wird von einer Königlichen Eisenbahn-Direction geleitet. Derselben sind durch Allerhöchsten Erlaß vom 13. März 1854 die Befugnisse einer öffentlichen Behörde beigelegt, welche von dem Königlichen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ressortirt.

Neben der Direction wird die Gesellschaft durch eine aus 12 Mitgliedern und ebensoviel Stellvertretern gebildete Deputation der Actionaire vertreten, welche nach näherer Bestimmung des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages in den wichtigeren Angelegenheiten mit ihrem Gutachten gehört wird und von der die Rechnungen geprüft resp. dechargirt werden.

Die Verwaltung ist nach den für Staatsbahnen maßgebenden Grundsätzen eingerichtet.

Unter der Direction fungiren:

ein Ober-Betriebs-Inspector als Vorsteher des gesammten Bahn-Transportdienstes,

ein Ober-Maschinenmeister zur Beaufsichtigung des gesammten Maschinen- und Werkstätten-Betriebes,

drei Betriebs-Inspectoren für die Bahn-Unterhaltung und Ausführung der Ergänzungs-Bauten,

ein Ober-Güterverwalter zur Beaufsichtigung des Expeditionsdienstes.

Diesen Ober-Beamten sind zu- resp. untergeordnet: ein Fahrdienst-Controleur, zwei Maschinenmeister für die Strecke Düsseldorf-Soest, beziehungsweise für die Prinz-Wilhelm und Dortmund-Duisburger Bahn, fünf Vorsteher für die Werkstätten zu Düsseldorf, Elberfeld, Witten und Siegen, von denen Letzterer zugleich die Functionen eines Maschinenmeisters auf der Ruhr-Sieg Bahn wahrnimmt, ferner 4 Eisenbahn-Baumeister und zwei Bahn-Controleure.

Die Beaufsichtigung der Telegraphen-Einrichtungen erfolgt durch einen Telegraphen-Inspector, unter welchem Telegraphen-Aufseher die Unterhaltung der Leitungen und Apparate besorgen.

Eine Uebersicht aller beim Betriebe im verflossenen Jahre beschäftigt gewesenen Beamten und Hülfsarbeiter gewährt die in Anlage 21 beigefügte Nachweisung. Anlage 21.

An den Kosten der Central-Verwaltung participiren die zum Geschäftsbereiche der Königlichen Eisenbahn-Direction gehörenden Bahnen nach dem Verhältniß der Bahnlänge, während die Kosten der gemeinschaftlichen Transportverwaltung der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Bahn nach Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen repartirt und die Kosten der Bahn-Verwaltung resp. Unterhaltung für jede Bahnabtheilung getrennt gehalten werden.

Die Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungs-Kosten auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn werden vertragsmäßig von der Ruhr-Sieg Bahn gegen Bezug von 55 % der Brutto-Einnahme getragen.

Die Benutzung sämmtlicher Betriebsmittel der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist eine gemeinschaftliche; es findet jedoch mit der Ruhr-Sieg Bahn alljährlich eine Ausgleichung statt, für welche die maßgebenden Bestimmungen mit der Königlichen Staats-Regierung vereinbart und in dem Geschäftsbericht für das Jahr 1861 Seite 19 niedergelegt sind.

Für sämmtliche noch nicht definitiv im Staatsdienste angestellte Beamte besteht seit dem Jahre 1855 eine Pensions- und Unterstützungs-Kasse, welche von der Königlichen Direction unter Mitwirkung eines aus 5 Mitgliedern bestehenden Curatoriums verwaltet wird und deren Vermögen ausschließlich zur Gewährung von Pensionen und Unterstützungen an solche Betriebs-Beamte, deren Wittwen und Kinder bestimmt ist, welche ihr Gehalt aus Betriebsfonds bezogen haben.

Der mit derselben verbundenen Wittwen-Pensions-Kasse können auch die definitiv angestellten Beamten beitreten, sofern sie die reglementsmäßigen Beiträge zahlen und der allgemeinen Staats-Wittwen-Kasse nicht angehören.

Außer den regelmäßigen Beiträgen der Beamten und einem festen Zuschuß aus Betriebsfonds von 120 Thlrn. pro Meile Bahn werden der Kasse verschiedene Einnahmen zugeführt, namentlich die endgültig festgesetzten Conventionalstrafen, soweit sie nicht zur Deckung des erlittenen Schadens dienen, die Ordnungsstrafen, Straf- und Pfandgelder aus Bahnpolizei-Contraventionen, Pächte für Böschungen, Banquets, Gräben 2c., die Gebühren für Erlaubnißkarten zum Betreten der Bahn, für den Aushang von Bekanntmachungen in den Wartesälen und das Ausbieten von Zeitungen in den Hallen. Anlage 28.

Nach dem in Anlage 28 beigefügten Abschlusse besitzt die Kasse am Schlusse des Jahres 1864

ein Vermögen von	255,410 Thlr.	13 Sgr.	4 Pfg.
gegen	223,112 „	3 „	1 „
in 1863 und ergiebt sich somit eine Zunahme von	32,298 Thlr.	10 Sgr.	3 Pfg.

Die Zahl der Mitglieder betrug ult. 1864: 1587 Beamte mit einem Gesammt-Gehalte von 391,546 Thlr., von denen 1298 Beamte mit einem Gesammt-Gehalte von 305,284 Thlr. verheirathet waren.

Im Jahre 1864 erhielten 15 invalide Beamte und 47 Beamten-Wittwen Pension und außerdem wurden für 97 Kinder Erziehungsgelder gezahlt.

Es betrug:

	die Zahl							das Vermögen der Kasse		
	der theilnehmenden Beamten				der invaliden Beamten	der Beamten-Wittwen	der Kinder, für welche Erziehungsgelder gezahlt wurden			
	überhaupt	mit Gehalt	davon verheirathet	mit Gehalt				Thlr.	Sgr.	Pfg.
1861.	958.	224,290 Thlr.	804	187,856 Thlr.	7.	33.	67.	159,531	23	6
1862.	1342.	322,371 „	1057	232,274 „	9.	39.	77.	189,805	2	5
1863.	1493.	361,618 „	1193	267,227 „	12.	39.	76.	223,112	3	1
1864.	1587.	391,546 „	1298	305,284 „	15.	47.	97.	255,410	13	4

Für die definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten ist eine besondere Pensions-Kasse eingerichtet, aus welcher die Pensionen nach Maßgabe des allgemeinen Pensions-Reglements vom 30. April 1825 gezahlt werden, und deren Vermögenszustand sich aus Anlage 29 ergiebt.

Anlage 29.

Derselben gehörten ult. 1864: 88 Beamte an mit einem Gesammtgehalte von 54570 Thlr.

und betrug das Vermögen	34,941 Thlr.	5 Sgr.	4 Pfg.
gegen	28,942 „	21 „	11 „
in 1863, daher sich auch hier eine Zunahme von	5,998 Thlr.	13 Sgr.	5 Pfg.

ergeben hat.

In den letzten 4 Jahren war die Steigerung folgende:

Es betrug:	der Beamten		Bestand der Kasse.		
	Zahl.	Gehalt.			
1861	74	39,790 Thlr.	19,064 Thlr.	23 Sgr.	2 Pfg.
1862	76	45,000 „	23,677 „	24 „	3 „
1863	77	47,250 „	28,942 „	21 „	11 „
1864	88	54,570 „	34,941 „	5 „	4 „

Außer diesen beiden Instituten besteht für die Beamten und Arbeiter eine ebenfalls von dem Curatorium der Pensions- und Unterstützungs-Casse verwaltete Krankenkasse zu dem Zwecke, um den Beamten und ständigen Arbeitern, sowie deren Familien in Krankheitsfällen freie ärztliche und wundärztliche Behandlung zu gewähren, ihnen die Beschaffung der Medicamente zu erleichtern und für die Dauer der Krankheit besondere Unterstützungen zuzuwenden.

Sämmtliche mit weniger als 500 Thlr. besoldete Betriebs-Beamte ohne Unterschied, ob sie definitiv, auf Kündigung oder Probe angestellt, sind verpflichtet, die mit 500 Thlr. oder höher besoldeten Beamten berechtigt diesem Verbande beizutreten.

Ebenso sind die ständigen Arbeiter verpflichtet, sich dem Verbande anzuschließen. Die Einnahmen der Krankenkasse bestehen aus den jährlichen Zuschüssen der Betriebs-Verwaltung im Betrage von 30 Thlr. pro Meile Bahn, den laufenden Beiträgen der Mitglieder und etwaigen sonstigen Zuwendungen.

Am Schlusse des Jahres 1864 gehörten zum Krankenkassen-Verbande 1264 verheirathete und 243 unverheirathete Beamte sowie 521 verheirathete und 127 unverheirathete Arbeiter.

Der Vermögenszustand der Krankenkasse ergibt sich aus dem Abschluß auf Anlage 30. Anlage 30.

Der Bestand betrug demnach ult. 1864	14,394 Thlr.	26 Sgr.	5 Pfg.
gegen	11,557 „	22 „	— „
in 1863 und hat somit um	2,837 Thlr.	4 Sgr.	5 Pfg.

zugenommen.

Der Gesundheitszustand der Beamten ist befriedigend gewesen.

2. Betriebs-Dienst.

Der Betriebs-Dienst hat im vergangenen Jahre bei pünktlicher Handhabung desselben nur im Monat Februar einige Störungen erlitten.

Ein starker Schneefall verursachte nämlich am 10. Februar eine erhebliche Verspätung der Züge und auf der Strecke Vohwinkel-Steele den Ausfall zweier Personenzüge. Diese Störung steigerte sich am 12. Februar in Folge heftigen Schneetreibens derart, daß mit Ausschluß der Ruhr-Sieg Bahn auf fast allen Strecken des Bahnnetzes der ganze Betrieb unterbrochen war. Personen- und Güterzüge mußten eingestellt werden und waren zum Theil in freier Bahn im Schnee stecken geblieben.

Die Unterbrechung dauerte bis in die Morgenstunden des 13. Februar, an welchem Tage gegen Mittag die Bahn frei und der Betrieb wieder geregelt war.

Dem Fahrplane gemäß sind folgende Züge gefahren:

I. Strecke Düsseldorf-Soest.

A. Personenzüge.

a. Vom 1. Januar bis incl. 26. März 1864.

1. 3 Personenzüge zwischen Düsseldorf und Soest und zurück, darunter ein Rheinisch-Thür. Verbandszug mit den Endpunkten Düsseldorf und Leipzig und mit durchgehenden Personenwagen.

2. 3 Local-Personenzüge zwischen Düsseldorf und Dortmund und zurück.
3. 1 Local-Personenzug zwischen Düsseldorf und Rittershausen und zurück.

b. Vom 27. März bis incl. 31. October 1864.

1. 3 Personenzüge zwischen Düsseldorf und Soest und zurück, darunter zwei Rheinisch-Thüringische Verbandszüge mit durchgehenden Personenwagen und den Endpunkten Düsseldorf und Leipzig.
2. 3 Localpersonenzüge zwischen Düsseldorf und Dortmund und zurück.
3. 1 desgl. zwischen Düsseldorf und Hagen und zurück.

c. Vom 1. November bis ult. Dezember 1864

wurde der Zug ad b. 3. nur zwischen Düsseldorf und Rittershausen und zurück gefahren, während die übrigen Züge bestehen blieben.

B. Güterzüge.

a. Vom 1. Januar bis incl. 26. März 1864.

1. 2 Güterzüge zwischen Düsseldorf und Soest und zurück, darunter ein Rheinisch-Thüringischer Verbands-Güterzug mit den Endpunkten Düsseldorf und Leipzig.
2. 1 Güterzug zwischen Hagen und Soest und zurück.
3. 1 Güterzug zwischen Dortmund und Soest und zurück.
4. 1 Verbands-Güterzug zwischen Düsseldorf und Dortmund und zurück, mit den Endpunkten Rheine und Deutz.
5. 1 Local-Güterzug zwischen Düsseldorf und Hagen und zurück.
6. 1 do. „ Dortmund und Elberfeld do.
7. 2 do. „ Witten und Elberfeld do.
8. 2 do. „ Dortmund und Herdecke do.
9. 1 do. „ Hörde und Witten do.
10. 2 do. „ Witten und Herdecke do.

Mit einem Güterzuge zwischen Dortmund und Soest und zurück fand Personenbeförderung statt.

b. Vom 27. März 1864 ab

trat ein Güterzug zwischen Soest und Hagen und zurück hinzu und wurde der Güterzug zwischen Dortmund und Elberfeld und zurück bis Vohwinkel durchgeführt.

II. Strecke Vohwinkel-Steele.

Vom 1. Januar bis ult. Dezember 1864.

5 Personenzüge von Vohwinkel nach Steele und zurück.
5 Güterzüge „ „ „ „ do.

III. Strecke Hagen-Herdecke-Siegen.

Vom 1. Januar bis ult. Dezember 1864.

a. Personenzüge.

1. 3 Personenzüge zwischen Hagen und Siegen und zurück.
2. 1 Personenzug zwischen Hagen und Altena und zurück.

b. Güterzüge.

1. 1 Güterzug zwischen Hagen und Siegen und zurück.
2. 3 „ „ Herdecke „ „ do.
3. 1 „ „ Herdecke und Altena und zurück.

Mit einem Güterzuge fand auf Strecke Altenhundem-Siegen und zurück Personenbeförderung statt.

IV. Strecke Letmathe-Iserlohn.

Vom 31. März bis ult. Dezember 1864.

6 combinirte Züge zwischen Letmathe und Iserlohn und zurück.

V. Strecke Dortmund-Duisburg.

Vom 1. Januar bis ult. Dezember 1864.

a. Personenzüge.

5 Personenzüge zwischen Dortmund und Duisburg und zurück.

b. Güterzüge.

2 Güterzüge zwischen Duisburg und Langendreer und zurück.
1 „ „ Steele „ do. do.
1 „ „ Duisburg „ Dortmund do.
2 „ „ Langendreer und Dortmund do.
1 „ „ Duisburg und Steele do.

VI. Strecke Mülheim-Oberhausen.

Vom 1. Januar bis ult. Dezember 1864.

5 Personenzüge zwischen Oberhausen und Mülheim und zurück.
2 Güterzüge „ „ „ „ „ „

VII. Strecke Witten-Langendreer.

Vom 1. Januar bis ult. Dezember 1864.

5 Personenzüge zwischen Witten und Langendreer und zurück.
3 Güterzüge " " " " " "
Ueberhaupt wurden gefahren:

	732	Schnellpersonenzüge,
	21,956	Personenzüge,
	24,204	Güterzüge,
	3311	Gemischte Züge,
	119	Extra-Personenzüge,
	406	Extra-Güterzüge,
	1181	Arbeitszüge.
Summa	51,909	Züge, oder im Durchschnitt
	141,8	Züge täglich.

Wesentliche Veränderungen des Fahrplans sind im Allgemeinen nicht erforderlich gewesen.

Auf der Strecke Düsseldorf-Soest wurde mit dem 27. März einer der zwischen diesen Stationen cursirenden Localzüge durch Vereinbarung mit den Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes in einen zweiten Verbandszug mit zwischen Düsseldorf und Leipzig durchgehenden Wagen verwendet, welcher als Tageszug Morgens von Düsseldorf resp. Leipzig abgeht und Abends in Leipzig resp. Düsseldorf eintrifft.

Wie im Vorjahre wurde während der Sommerperiode vom 27. März bis 31. October der zwischen Rittershausen und Düsseldorf bestehende Localzug von resp. bis Hagen gefahren.

Auf der am 31. März eröffneten Zweigbahn Letmathe-Iserlohn wurden, um möglichst kurze Anschlüsse an die Züge der Ruhr-Sieg-Bahn zu gewähren, in jeder Richtung sechs Personenzüge gefahren, mit welchen außerdem Güterbeförderung stattfand.

Die Stärke des Betriebes auf den einzelnen Strecken des Unternehmens wird durch die nachstehende Tabelle ersichtlich, in welcher wie in den Vorjahren die zwischen den einzelnen Stationen gefahrenen beladenen und leeren Achsen zusammen- und den Ergebnissen in 1863 gegenübergestellt sind.

Es sind gefahren zwischen			Achsen 1864 beladen	Achsen 1864 leer	Achsen 1863 beladen	Achsen 1863 leer
Düsseldorf	und	Gerresheim	328515	41909	321833	39120
Gerresheim	„	Erkrath	331792	41886	323865	39549
Erkrath	„	Hochdahl	332325	42394	325439	40878
Hochdahl	„	Haan	315763	40432	298231	39606
Haan	„	Vohwinkel	316016	40676	304944	38345
Vohwinkel	„	Elberfeld (Stb.)	295329	63513	283131	55772
Steinbeck	„	Döppersberg	297393	51522	288826	48316
Elberfeld (Döppb.)	und	Barmen	291660	42626	285486	38636
Barmen	und	Rittershausen	289543	35856	282434	42215
Ritterhausen	„	Schwelm	289653	60238	286697	63084
Schwelm	„	Milspe	300504	66954	287999	70184
Milspe	„	Gevelsberg	306026	73347	291344	76046
Gevelsberg	„	Haspe	310519	75381	297086	76372
Haspe	„	Hagen	318695	81434	307141	83137
Hagen	„	Herdecke	306228	110351	294618	103787
Herdecke	„	Wetter	487425	164302	437523	147151
Wetter	„	Witten	490620	165869	439383	149459
Witten	„	Annen	373739	100749	339562	80585
Annen	„	Barop	361299	75397	330694	56870
Barop	„	Null	356764	85260	322129	75118
Null	„	Dortmund	687468	168941	630024	156330
Null	„	Hörde	258112	78586	234051	78486
Hörde	„	Aplerbeck	222803	59801	195310	56281
Aplerbeck	„	Holzwickede	196921	49713	178023	47287
Holzwickede	„	Unna	200873	55705	182483	49961
Unna	„	Werl	189278	48403	173009	45834
Werl	„	Soest	179041	45189	163941	43180
Null	„	Marten	156388	68100	136787	59323
Marten	„	Langendreer	141048	33654	126763	31918
Witten	„	Langendreer	151069	49942	138691	50201
Langendreer	„	Bochum	186317	31489	156952	28812

Es sind gefahren zwischen			Achsen 1864 beladen	Achsen 1864 leer	Achsen 1863 beladen	Achsen 1863 leer
Bochum	und	Steele	183017	28291	155514	21226
Steele	„	Essen	190693	38332	144707	20393
Essen	„	Mülheim	202364	52926	161146	28999
Mülheim	„	Duisburg	149630	39181	113421	16337
Mülheim	„	Oberhausen	104047	21658	100853	17016
Duisburg	„	Hochfeld	82926	60921	59788	40099
Steele	„	Dahlhausen	28987	25979	—	—
Vohwinkel	„	Dornap	153481	76296	131442	60361
Dornap	„	Aprath	172171	54383	138061	44074
Aprath	„	Kopfstation	173090	55110	138633	44704
Kopfstation	„	Neviges	174099	55340	138080	45401
Neviges	„	Langenberg	175582	57785	139094	47035
Langenberg	„	Nierenhof	177780	62674	137016	51320
Nierenhof	„	Kupferdreh	176726	64066	136044	50533
Kupferdreh	„	Ueberruhr	173707	55952	127229	48803
Ueberruhr	„	Steele	136207	21969	65133	17634
Hagen	„	Cabel	81990	5693	74994	2683
Herdecke	„	Cabel	182618	55507	145575	46448
Cabel	„	Limburg	263142	59831	218915	48464
Limburg	„	Letmathe	257771	60601	214181	48476
Letmathe	„	Altena	215822	42606	181834	35636
Altena	„	Werdohl	175820	25763	142189	21033
Werdohl	„	Plettenberg	170134	22171	136451	18748
Plettenberg	„	Finnentrop	165353	22820	133054	18489
Finnentrop	„	Grevenbrück	163726	22369	131617	20383
Grevenbrück	„	Altenhundem	159806	30253	129488	26697
Altenhundem	„	Welschenennest	157235	23559	127486	24478
Welschenennest	„	Creuzthal	157766	23611	128594	25087
Creuzthal	„	Geisweid	153209	24371	129905	25232
Geisweid	„	Siegen	151071	22965	125141	24400
Letmathe	„	Iserlohn	45988	10250	—	—

Eine Vergleichung mit den Resultaten des Vorjahres zeigt durchgehends eine Steigerung des Verkehrs, und ergiebt sich namentlich auf der Strecke von Herdecke bis Witten die erhebliche Zunahme von rot. 50,000 beladenen Achsen als Einfluß des Rohproducten-Verkehrs von und nach der in Herdecke abzweigenden Ruhr-Sieg-Bahn, und setzt sich diese Zunahme noch über Witten hinaus erheblich merkbar einerseits bis Aplerbeck, andererseits bis Steele resp. Duisburg fort.

Auf der Strecke Dortmund-Soest hat sich der Verkehr nach der Westphälischen, Hessischen, Thüringischen und den Sächsischen Bahnen um durchschnittlich 15,000 beladene Achsen gesteigert.

Die Strecke Witten-Duisburg hat namentlich durch die Eröffnung des neuen Duisburger Hafens, sowie durch die Herstellung des Ruhr-Ueberganges bei Steele eine erhebliche Steigerung des Verkehrs erfahren, welche für die ganze Strecke durchschnittlich 40,000 beladene Achsen beträgt; auch auf der Prinz-Wilhelm Bahn zeigt sich der Einfluß der hergestellten Verbindung mit der Witten-Duisburger Bahn durch eine Verkehrs-Steigerung von durchschnittlich 35,000 beladenen Achsen, welche namentlich durch die verstärkte Ausbeutung der Kalksteinlager bei Dornap

und den durch den Ruhr-Uebergang ermöglichten Transport dieses Materials nach den Hochöfen bei Duisburg und Oberhausen entstanden ist.

Die Ruhr-Sieg-Bahn zeigt eine durchschnittliche Verkehrs-Steigerung von 30,000 Achsen, welche sich auf der Strecke Herdecke-Letmathe — zum Theil wohl in Folge der Betriebs-Eröffnung auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn — auf 43,000 Achsen erhebt.

Die im Laufe des Jahres vorgekommenen Unglücksfälle sind lediglich dem eigenen Verschulden der Betroffenen beizumessen und hat die Königliche Staats-Anwaltschaft in keinem Falle Veranlassung genommen, das gerichtliche Untersuchungs-Verfahren gegen Dritte einzuleiten.

Es wurden getödtet: 2 Weichensteller, 1 Hülfsheizer, 2 Rottenarbeiter, 3 Bremser, 1 Bahnhofs-Arbeiter, 2 Bahnwärter, 1 Rangirer, 1 Güterboden-Arbeiter, 1 Postconducteur und 5 andere Personen, welche den Bahnkörper unbefugt betreten hatten und von durchfahrenden Zügen überfahren wurden. Verletzt wurden: 1 Locomotivputzer, 2 Rangirer, 2 Bahnhofs-Arbeiter, 1 Rottenarbeiter, 1 Güterboden-Arbeiter und 2 Bremser.

3. Verkehrs-Verhältnisse.

Das Geschäfts-Jahr 1864 hat für den Verkehr im Allgemeinen recht günstige Verhältnisse dargeboten, und sind die erzielten Resultate vorzugsweise der gesteigerten Thätigkeit und Entwickelung auf dem Gebiete der Bergwerks- und Eisen-Industrie beizumessen, welcher letzteren es durch die Ausbildung und Fortschritte in der Fabrikation gelungen ist, sich eine vom Auslande unabhängige Stellung zu erringen und durch eine größere Ausdehnung ihres Absatzgebietes innerhalb des Zollvereins die Nachtheile abzuschwächen, welche ihr durch den in Folge des fortdauernden Krieges in den amerikanischen Staaten gehinderten Export zu erwachsen drohten.

Anknüpfend an die im letzten Geschäfts-Berichte gegebene Darstellung der Verkehrsadern des Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetzes und der Verkehrs-Beziehungen der einzelnen Bahnlinien unter und zu einander, lassen wir nunmehr eine Uebersicht der im verflossenen Jahre überhaupt beförderten Transportmassen nach Gattungen folgen:

Bezeichnung der Artikel.	Binnen-Verkehr. Ctr.	1/10	Verbands-Verkehr. Versand. Ctr.	1/10	Verbands-Verkehr. Empfang. Ctr.	1/10	Ueberhaupt. Ctr.	1/10
I. Abfälle.								
a) Borsten, Haare, Hörner, Klauen	8567	9	909	2	2990	9	12468	—
b) Knochen	15243	9	1211	8	21223	4	37679	1
c) Lumpen	41687	—	4484	6	61947	9	148119	5
d) außerdem	431258	—	17359	—	14777	4	463394	4
II. Asphalt.								
a) Asphalt	6561	2	482	8	858	5	7902	5
b) Harze aller Art, Pech, Theer	14238	4	6482	9	3624	6	24345	9
III. Baumwolle, roh	3767	7	2867	2	247	1	6782	—
IV. Manufacturwaaren, gewebt, gewirkt.								
a) Baumwollene, seidene, wollene und derartige gemischte Waaren	149606	5	77837	6	45220	1	272664	2
b) Leinwand und Segeltuch	12363	9	3092	—	18858	8	34314	7
V. Brennmaterial (außer Holz).								
a) Steinkohlen	33006051	8	8043049	—	—	—	40139100	8
b) Koaks	2100294	5	316176	—	—	—	2416470	5
c) Braunkohlen	3313	—	—	—	—	—	3313	—
d) Holzkohlen	105281	8	1042	9	1595	2	107919	9
e) Torf	500	—	—	—	37	—	537	—
f) außerdem (Briquets) Lohkuchen 2c.	1672	9	271	6	37	2	1981	7
VI. Dachpappe und Dachfilz	5151	7	1036	7	400	3	6588	7
VII. Droguerie- und Apothekerwaaren, Chemikalien und Farbestoffe.								
a) Chemikalien, Droguen, Apotheker und Farbewaaren, nicht besonders genannte	100120	2	30040	2	37561	6	167722	—
b) Farbeholz (in Blöcken, gemahlen und geraspelt)	46212	5	1328	8	1500	4	49041	7
c) Leim	3576	—	1578	4	1284	2	6438	6
d) Mineraloel	8055	3	508	7	2931	1	11495	1
e) Aetherisches Oel und Terpentinoel	822	4	311	6	1693	3	2827	3
f) Röthe, Krapp, Garancin	14562	8	107	4	11	9	14682	1
g) Soda, Sodaasche, Salpeter und Pottasche	70565	5	39635	3	10096	1	120356	9
h) Blei und Zinkweiß	4680	8	1593	4	2288	2	8562	4
i) Chlorkalk und Glaubersalz	9687	4	9015	—	1226	1	19928	5
VIII. Drucksachen und Bücher	5855	1	2715	6	5002	—	13572	7
IX. Düngmittel (auch Düngsalz).								
a) Guano	7661	—	63	5	7428	2	15152	7
b) außerdem	12274	4	1	6	316	5	12592	5
X. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren.								
a) Eisen (roh in Flossen, Gänsen, Masseln, Mulden), Bruch- (Schmelz-) Eisen	3572124	9	467694	4	1059236	7	5099056	—
b) Eisen verarbeitet außer c, d und e	785569	—	364017	—	39621	—	1189207	—
c) Eisenbahnschienen	555507	4	335680	7	19931	9	911120	—
d) Eisen- und Stahlwaaren	1232736	6	452462	7	68852	5	1754051	8
e) Eisengußwaaren	173563	3	62557	2	14503	1	250623	6
f) Eisenblech (Schwarz- und Weißblech)	359524	—	129209	9	14710	3	503444	2
XI. Erze und Mineralien.								
a) Eisenerze	1734212	1	48659	3	2866334	8	4649206	2
b) Schwefelkies	577396	—	37228	8	300	—	614924	8
c) außerdem	215076	3	18859	2	74053	6	307989	1
XII. Fastagen aller Art (Fässer, Kisten u. a.)	123228	—	36594	6	11424	—	171246	6
XIII. Feld-, Garten- und Walderzeugnisse.								
a) Getreide	965381	8	7761	—	483759	—	1456901	8
b) Hülsenfrüchte	37051	9	577	8	32856	9	70486	6
c) Hopfen	2632	—	240	5	5126	3	7998	8

Bezeichnung der Artikel.	Binnen-Verkehr. Ctr.	1/10	Verbands-Verkehr. Versand. Ctr.	1/10	Verbands-Verkehr. Empfang. Ctr.	1/10	Ueberhaupt. Ctr.	1/10
d) Baumfrüchte (außer Südfrüchte) frisch und getrocknet	38190	1	408	4	14994	2	53592	7
e) Kartoffeln	459788	8	426	8	167536	5	627752	1
f) Oelsaamen	15506	—	474	6	81699	1	97679	7
g) Kleesaamen	2768	7	170	3	1687	—	4626	—
h) außerdem	198881	8	933	6	26137	—	225952	4
XIV. Fettwaaren.								
a) Oele, mit Ausschluß von Mineral-, ätherischem und Terpentin-Oel	158842	9	5619	6	48654	9	213117	4
b) Seife	43256	2	10652	2	13421	—	67329	4
c) Talg	8244	9	235	6	7829	5	16310	—
d) sonstige Fettwaaren	26500	7	4890	2	6127	—	37517	9
XV. Flachs, Hanf, Heede, Werg, Jute	5045	6	613	8	4306	8	9966	2
XVI. Garne.								
a) Baumwollengarn und Twiste	91641	3	26347	9	20852	9	138842	1
b) Leinen- und Hanfgarn	3967	1	3809	1	7561	7	15337	9
c) Wollengarn	54528	—	5609	5	4591	6	64729	1
d) Jutegarn	48	3	5	9	19	4	73	6
XVII. Geräthe (Bau- und Haus-), Möbel und musikalische Instrumente	100320	1	8389	1	30935	7	139644	9
XVIII. Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayence.								
a) Glas und Glaswaaren	68952	9	42094	—	9714	—	120760	9
b) Porzellan und Fayence	8263	5	1015	6	10449	7	19728	8
XIX. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk.								
a) Häute, Felle	14011	7	4121	4	24746	5	42879	6
b) Leder	18091	2	9383	6	6547	6	34022	4
c) Pelzwerk	45	1	50	6	31	7	127	4
XX. Holz, sowie Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren.								
a) Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz), europäisches	1634941	7	5291	1	314893	5	1955126	3
b) Nutzholz (außereuropäisches)	4820	2	1438	1	2454	8	8713	1
c) Borke, Lohe	23146	2	1391	—	8339	—	32876	2
d) Brennholz	40493	5	—	6	2122	9	42617	—
e) Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren	45683	—	3495	6	16154	1	65332	7
XXI. Hüttenproducte (nicht besonders genannt), z. B. Alaun, Schwefel, Vitriol, Bleiglätte	9917	5	12187	6	13473	3	35578	4
XXII. Knochenkohle und Knochenmehl	806	3	754	—	357	7	1918	—
XXIII. Kolonial-, Delicatesse-, Material- und Spezerei-Waaren, auch andere Consumtibilien.								
a) Bier	77671	4	2012	9	3585	7	83270	—
b) Bückinge	409	4	35	—	154	9	599	3
c) Butter und Käse	22734	6	857	7	31200	8	54793	1
d) Cichorien und Kaffe-Surogate	4496	2	169	8	4460	8	9126	8
e) Cider	7	1	3	7	217	8	228	6
f) Eier	6270	5	21	1	7707	—	13998	6
g) Fische und Fleischwaaren (außer den genannten)	18475	7	1320	6	37403	4	57199	7
h) Gewürze	927	7	109	—	417	8	1454	5
i) Heringe	8355	5	278	4	1651	3	10285	2
k) Kaffee	33112	9	7195	1	14503	4	54811	4
l) Milch	601	6	16	9	17	4	635	9
m) Mühlenfabrikate	310404	6	7170	9	154784	7	472360	2
n) Reis	21838	8	183	2	6459	5	28481	5
o) Salz, außer Düngsalz	180481	4	5345	4	68756	6	254583	4
p) Spiritus	19186	6	136	8	7145	6	26469	—
q) Spirituosen	66790	—	3066	1	17452	6	87308	7
r) Südfrüchte	11459	1	225	5	2476	9	14161	5

Bezeichnung der Artikel.	Binnen-Verkehr. Ctr.	1/10	Verbands-Verkehr. Versand. Ctr.	1/10	Verbands-Verkehr. Empfang. Ctr.	1/10	Ueberhaupt. Ctr.	1/10
s) Syrup, Melasse und Honig	13624	—	1336	1	3618	—	18578	1
t) Taback, roh	5370	8	786	2	12116	—	18273	—
u) Tabackfabrikate	24982	6	2293	—	20224	6	47500	2
v) Wein	44546	8	5607	4	21929	6	72083	8
w) Zucker, roh	1879	1	49	3	3006	3	4934	7
x) Zucker, raffinirt	21433	—	983	6	10327	1	32743	7
y) außerdem	106562	9	3880	1	29337	1	139780	1
XXIV. Kurze Waaren, Galanteriewaaren	40226	7	25321	3	16937	1	82485	1
XXV. Maschinen und Maschinentheile	80453	2	19003	7	19993	4	119450	3
XXVI. Metalle und Metallwaaren (außer Eisen- und Stahlwaaren.)								
a) Kupfer und Kupferblech	26781	8	2180	2	9274	5	38236	5
b) Messing und Messingblech	7901	9	4446	4	906	5	13254	8
c) Zink in Blöcken	64178	4	595	—	823	1	65596	5
d) Zink in Blechen	17595	1	552	5	5167	9	23315	5
e) Zinn	7281	6	104	—	1113	3	8498	9
f) Blei	4677	6	2013	9	7313	—	14004	5
g) Kupfer, Messing und andere Metallwaaren	32644	1	13397	—	4537	8	50578	9
XXVII. Militär-Effecten und Munition	523	1	228	5	435	9	1187	5
XXVIII. Oelkuchen und Oelkuchenmehl	16112	2	1900	—	6411	6	24423	8
XXIX. Papier und Pappe (außer Dachpappe)	109831	1	48355	8	15460	7	173647	6
XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gips.								
a) Steine, roh und bearbeitet	4845342	9	659278	1	66544	6	5571165	6
b) Chamot-, Dach-, Form- und Mauerziegel, auch Drains	739562	6	4053	9	84358	4	827974	9
c) Cement	68425	7	2240	1	24732	9	95398	7
d) Thon	323505	2	264	9	58698	3	382468	4
e) Kalk (gebrannter)	477037	9	7878	7	8049	6	492966	2
f) Schiefer	53713	4	4648	5	10569	9	68931	8
g) außerdem (Gyps, Kreide, Traß, Lehm, Kies, Sand) 2c.	3121828	6	21507	8	25924	7	3169261	1
XXXI. Thon- und Töpferwaaren (Steingut)	29992	9	556	6	13091	9	43641	4
XXXII. Wolle, thierische	51401	—	2366	9	5313	8	59081	7
XXXIII. Sonstige Güter	59161	2	8147	8	23353	3	90662	3
Zusammen	60780140	7	11544733	1	6637475	—	78962348	8
Hinzutreten die nach Gattungen nicht zu bezeichnenden Artikel: a) aus dem Post-Verkehr							105297	1
b) „ „ Transitverkehr im Rhein.-Thür. Verb.							102640	1
c) „ „ „ „ Westfälischen „							6150	—
d) „ „ „ „ Rheinischen „							3064	2
Total							79179500	2

Von allen Transportmassen sind die Kohlen von hervorragendster Bedeutung.

Die Blokade der Nord- und Ostsee-Häfen, sowie die Aufhebung der in Holland bisher üblichen Steuer für Brennmaterial wirkte neben dem gesteigerten Consum der Eisen-Industrie vortheilhaft auf den Absatz der Ruhr-Kohlen.

In dem Westfälischen Oberbergamts-Bezirk, welcher den größten Theil unseres Bahnnetzes in sich schließt, wurden im verflossenen Jahre außer auf den landesherrlichen Werken bei Ibbenbüren,

welche für die Transporte unserer Bahnen nicht in Betracht kommen, auf 233 (gegen 243 in 1863) gewerkschaftlichen und Privat-Steinkohlen-Gruben 37,433,386 Tonnen gleich 149,733,544 Ctr. (gegen 126,200,332 Ctr. in 1863) Steinkohlen im Werthe von 12,119,169 Thlr. am Ursprungsorte gewonnen und zu Tage gefördert, so daß sich die Production gegen das Vorjahr um 5,883,303 Tonnen gleich 23,533,212 Ctr. gesteigert, die Anzahl der im Betriebe stehenden Gruben aber um 10 vermindert hat.

In 599 auf den verschiedenen Gruben befindlichen Koaks-Oefen wurden aus 1,329,280 Tonnen = 5,317,120 Ctr. Steinkohlen 3,076,644,5 Ctr. Koaks hergestellt.

Der Gesammt-Debit des Districts betrug einschließlich der zum eigenen Bedarf verbrauchten Steinkohlen 38,420,955 3/8 Tonnen und wurden davon abgesetzt 35,476,190 Tonnen = 141,904,760 Ctr., welche zufielen

a. dem Eisenbahn-Debit zu	74,6 %	oder	105,860,951 Ctr.,
b. dem Ruhr-Debit zu	10,1 %	„	14,332,381 Ctr.,
c. dem Land-Debit zu	15,3 %	„	21,711,428 Ctr.

Auf der Bergisch-Märkischen Bahn kamen zum Transport:

a. zu tarifmäßigen Frachten	39,522,950	Ctr.
b. zum eigenen Gebrauch als Dienstgut	616,150	„
c. von Zechen nach gewerblichen Etablissements zu besonders vereinbarten Frachtsätzen	778,900	„
d. auf der Hochfeld- und Hafen-Bahn bei Duisburg (Uebergang von Köln-Mindener Stationen)	1,511,500	„
(ad c. und d. werden in den tabellarischen Uebersichten nicht aufgeführt)		
sind	42,429,500	Ctr.

oder 48,08 % von den zur Bahn abgegebenen 105,860,951 Ctr. und 29,9 % des Gesammt-Debits im Bezirk des Dortmunder Ober-Berg-Amtes ad 141,904,760 Ctr.

Die diesseitigen Zechen haben sich im verflossenen Jahre an den Kohlen-Extrazügen des Norddeutschen Verbandes mit 10,229 Doppelwagen oder 2,045,800 Ctr., an den Kohlen-Extrazügen nach Holland (seit April) mit 56,750 Ctr. betheiligt.

Nach den Emshäfen via Soest hat ein Kohlenabsatz in Extrazügen nicht stattgefunden und sind die Bemühungen, den diesseitigen Zechen durch Einrichtung von Kohlen-Extrazügen nach Frankfurt und dem südlichen Deutschland ein Absatzgebiet zu eröffnen, noch ohne Erfolg geblieben.

Wesentliche Tarif-Aenderungen sind im verflossenen Jahre nicht eingetreten.

Im Lokal-Verkehr wurden die Tarif-Bestimmungen über den Transport von Langholz und Eisen gemildert und die Frachten für die Artikel: Dünger, Erden, Knoppern, Knoppernmehl, Myrobalanen, Dividivi, Quercitron (zum Gerben und Färben dienende Materialien), Ammoniak-

Wasser, Förder- und Grubenwagen, Glasbrocken, Marmorblöcke, Marmorplatten, Marmortambours sowie für Drahtstifte ermäßigt.

Im Rheinisch-Thüringischen Verbande traten außer einigen allgemeinen Tarifermäßigungen für Halle, Leipzig, Merseburg, Zeitz und Weißenfels in Kraft:

ein ermäßigter Kohlentarif für den Versand nach Carlshafen, Cassel, Breba und Gestungen (am 1. Januar),

ein Ausnahme-Tarif für Steinsalz-Sendungen ab Erfurt (1. März),

ein Ausnahme-Tarif für den Transport von Backsteinen, Chamotsteinen, Thon und Drainröhren ab Cassel; und ferner wurden ermäßigt die Frachten für Bittersalz, Gambir, Chlorkalium, Drahtstifte, Garne (wollene), Glas, Gummi-Abfälle, Telegraphen-Stützen und Wein, sowie für die in geringeren Quantitäten aufgegebenen Güter der Wagenladungs-Klassen E. 1. (Eisen-Waaren), E. 2. Getreide und Oelsaat) und F. (Roheisen).

Station Iserlohn wurde als Verbands-Station aufgenommen und außerdem für die diesseitigen Stationen Hochdahl, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Grevenbrück, Altenhundem, Kreuzthal, Geisweid, Siegen und Aplerbeck eine directe Expedition bezüglich einiger Tarifklassen eingerichtet.

Im directen Verkehr mit der Main-Weser Bahn kam am 1. Mai ein neuer Tarif mit verbesserter Klassifikation zur Einführung und endlich wurde am 1. Mai eine directe Güterbeförderung von und nach der Rheinischen Eisenbahn via Neuß eingerichtet.

Die im vorigen Geschäftsbericht Seite 58 erwähnte Aversionirung der Fracht-Vergütung für die Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter auf der Strecke Düsseldorf-Soest ist auf den Antrag des Post-Fiskus auf die Ruhr-Sieg Bahn ausgedehnt und der vereinbarten Aversional-Summe die Einzel-Berechnung der Fracht-Vergütung in 1863 zum Grunde gelegt.

Im Personen-Verkehr wurden die directen Verkehrs-Beziehungen mit den Nachbar-Bahnen ebenfalls erweitert und namentlich die Einführung von Retourbillets zu ermäßigten Fahrpreisen angestrebt resp. mit der Rheinischen und Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn vereinbart.

Die Schülerbillets erfreuen sich der fortdauernden Gunst des Publikums. Es wurden 147 Stück für 7067 Tage gegen 87 Stück für 3983 Tage in 1863 ausgegeben und dafür 725 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf. gegen 443 Thlr. in 1863 eingenommen.

Vergnügungs-Extrazüge zu um 50% ermäßigten Preisen nach Limburg, Letmathe, Iserlohn, Altena, Wetter, Witten und Deutz, welcher letztere von der Köln-Mindener Bahn ohne Wagenwechsel durchgeführt wurde, erfreuten sich einer regen Theilnahme.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Im Allgemeinen.

Im verflossenen Jahre sind überhaupt befördert: 3,757,903 Personen gegen 3,574,304 Personen in 1863, also mehr 183,599 Personen oder 5,1 %, ferner 79,515,275 Ctr. Güter

und Vieh gegen 65,608,203 Ctr. in 1863, also mehr 13,907,072 Ctr. oder 21,2 % und betrugen die daraus erzielten Einnahmen incl. Nebenerträge:

für Personen 865,813 Thlr. 6 Sgr. 6 Pf. gegen 801,696 Thlr. 29 Sgr. 4 Pf. in 1863, also mehr 64,116 Thlr. 7 Sgr. 2 Pf. oder 8,0 %,

für Güter 3,181,472 Thlr. 19 Sgr. 4 Pf. gegen 2,659,025 Thlr. 19 Sgr. 6 Pf. in 1863, also mehr 522,446 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf. oder 19,6 %,

welche sich auf die einzelnen Strecken wie folgt vertheilen:

	Einnahme																		In Procenten der Gesammt-Einnahme.			
	aus dem Personen-Verkehr.									aus dem Güter-Verkehr.									Pers.-Verkehr.		Güter-Verkehr.	
	1864			1863			in 1864 mehr			1864			1863			in 1864 mehr			1864	1863	1864	1863
	Thlr.	S.	P.	Thlr.	S.	P.	Thlr.	S.	P.	Thlr.	S.	P.	Thlr.	S.	P.	Thlr.	S.	P.				
Berg.-Märkische Bahn (excl. Letmathe-Iserlohn)	740979	4	6	693885	29	11	47093	4	7	2357190	8	11	2041521	18	—	315668	20	11	23,9	25,4	76,1	74,6
Ruhr-Sieg Bahn .	115032	20	—	107810	29	5	7221	20	7	814576	7	4	617504	1	10	197072	5	6	12,4	14,9	87,6	85,1
Zweigbahn. Letmathe-Iserlohn .	9801	12	—	—	—	—	9801	12	—	9706	3	1	—	—	—	9706	3	1	50,2	—	49,8	—
Summa . .	865813	6	6	801696	29	4	64116	7	2	3181472	19	4	2659025	19	10	522446	29	6	21,4	23,2	78,6	76,8

Die Gesammt-Frequenz der einzelnen Stationen, deren Einnahme und Ausgabe an Gehältern und Löhnen ist auf Anlage 20 dargestellt, und haben wir hinsichtlich der einzelnen Verkehrszweige Folgendes zu bemerken:

Anlage 20.

A. Personen-Verkehr.

Anlage 11—14 und 18.

Die in den Anlagen 11, 12, 13, 14 und 18 beigefügten Tabellen enthalten die ausführlichen Resultate der gesammten Personen-Bewegung in ihren verschiedenen Beziehungen und Verkehrsarten, Abgangs- und Ankunfts-Stationen, Klassen, Erträgen und Neben-Erträgen 2c.

Nach denselben wurden befördert:

in Wagenklasse	Personenzahl				Ertrag												Durchschnittlich hat jede Person Meilen durchfahren	
	1864		1863		1864		1863		1864		1863		1864		1863			
	überh.	in %	überh.	in %	überh.	in %	überh.	in %	für jede Person Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	für Person u. Meile Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	1864	1863
I.	17786	0,47	13932	0,39	12426	1,45	10450	1,32	20	11,5	22	6,0	5	10,25	6	4,90	3,58	3,51
II.	495190	13,18	358007	10,02	205400	24,0	165976	21,02	12	5,3	13	10,9	4	8,72	4	7,64	2,63	3,00
III.	1405827	37,41	1305052	36,51	365166	42,67	334831	42,41	7	9,5	7	8,4	3	5,17	3	3,53	2,27	2,34
IV.	1810644	48,18	1879570	52,59	265098	30,98	274129	34,72	4	4,7	4	4,5	1	10,57	1	10,37	2,34	2,33
Militair	17321	0,46	17743	0,49	4582	0,54	4212	0,53	7	11,2	7	1,5	1	5,47	1	7,61	5,45	4,36
Zu ermäßigten Preisen	11135	0,30	—	—	3063	0,36	—	—	8	3,0	—	—	2	2,11	—	—	3,79	—
Summa . .	3757903	100	3574304	100	855735	100	789598	100	6	10,0	6	7,5	2	10,51	2	8,97	2,38	2,41

und wurden an Personen-Meilen zurückgelegt:

in der I. Wagenklasse	63,674,4	Meilen	gegen	48,921,0	Meilen	in 1863
„ „ II. „	1,303,763,3	„	„	1,073,892,6	„	„ „
„ „ III. „	3,193,003,3	„	„	3,049,358,5	„	„ „
„ „ IV. „	4,229,195,6	„	„	4,372,958,8	„	„ „
vom Militär	94,410,2	„	„	77,345,1	„	„ „
zu ermäßigten Preisen	42,222,1	„	„	—	„	„ „
überhaupt	8,926,268,9	Meilen	gegen	8,622,476,0	Meilen	in 1863.

Diese vertheilen sich auf jede Meile Bahnlänge:

für die I. Wagenklasse mit	1,379	Meilen	oder	0,71 %	gegen	1,073	Meil.	od.	0,57 %.
„ „ II. „ „	28,238	„	„	14,61 %	„	23,550	„	„	12,45 %.
„ „ III. „ „	69,158	„	„	35,77 %	„	66,872	„	„	35,36 %.
„ „ IV. „ „	91,601	„	„	47,38 %	„	95,898	„	„	50,72 %.
Militär „	2,044	„	„	1,06 %	„	1,696	„	„	0,90 %.
ermäßigte Klasse „	915	„	„	0,47 %	„	—	„	„	—
überhaupt	193,335	Meilen			gegen	189,088	Meil.	in 1863.	

so daß die Anzahl der beförderten Personen um 183,599 oder 5,14 %, der zurückgelegten Personenmeilen um 393,792,9 oder 3,52 %, die specifische Personen-Frequenz um 4,247 Personenmeilen oder 2,24 % zugenommen und der Ertrag für jede Person sich von 6 Sgr. 7,5 Pf. auf 6 Sgr. 10 Pf. und pro Person und Meile von 2 Sgr. 8,97 auf 2 Sgr. 10,51 Pf. gesteigert hat.

Eine erfreuliche Zunahme in der Personen-Bewegung hat sich vorzugsweise in der I. und II. Wagenklasse bemerkbar gemacht und zwar:

in der I. Klasse von 13,932 Personen auf 17,786 Personen, also um 3854 Personen oder 27,7 %, von 48,921 Personen-Meilen auf 63,674,4 Meilen, also um 14,753,4 Meilen oder 30,2 % und pro Meile Bahn von 1073 auf 1379 Personen-Meilen, also um 306 Meilen oder 28,5 %;

in der II. Klasse von 358,007 Personen auf 495,190 Personen, also um 137,183 Personen oder 38,3 %, von 1,073,892,6 auf 1,303,763,3 Personen-Meilen, also um 229,870,7 oder 21,4 % und pro Meile Bahn von 23,550 auf 28,238 Personen-Meilen, also um 4688 Meilen oder 19,9 %.

Diese günstige Aenderung der Frequenz in den beiden ersten Wagenklassen im Vergleich zu den Vorjahren ist herbeigeführt durch die im November 1863 versuchsweise erfolgte Einführung von Retourbillets zu um ca. 25 % ermäßigten Fahrpreisen und durch deren Ausdehnung im Laufe des verflossenen Jahres auf den directen Verkehr mit den Nachbarbahnen.

An Retourbillets wurden in 1864 ausgegeben: 3549 Stück I. Klasse, 115,741 Stück II. Klasse, 1486 Stück III. Klasse (letztere nur im Verkehr mit der Rheinischen Bahn und ohne Ermäßigung für die Bergisch-Märkischen Strecken) überhaupt 120,777 Stück, so daß im Ganzen 241,554 Reisende auf Retour-Billets gefahren sind. Davon kommen auf den Binnen-Verkehr:

6,788 Reisende I. Klasse oder 49,0 %
225,682 „ II. „ „ 51,16 %
} von den 13,856 resp. 441,157 Personen, welche in diesen Klassen (im Binnen-Verkehr) befördert wurden, ein Beweis, daß diese Einrichtung wegen der Preis-Ermäßigung und wegen der aus dem einmaligen Lösen eines Billets für die Hin- und Rückreise entspringenden und bei dem häufig sehr starken Andrange keineswegs zu unterschätzenden Annehmlichkeit sich der Gunst des Publikums erfreut.

Auch das finanzielle Interesse der Bahn-Verwaltung hat durch die Fahrpreis-Ermäßigung wesentlich nicht gelitten. Hat sich auch der Ertrag in I. Klasse pro Person von 22 Sgr. 6 Pf. auf 20 Sgr. 11,5 Pf., also um 1 Sgr. 6,5 Pf. pro Person und Meile von 6 Sgr. 4,9 Pf. auf 5 Sgr. 10,25 Pf., also um 6,65 Pf. und in II. Klasse pro Person von 13 Sgr. 10,9 Pf. auf 12 Sgr. 5,3, also um 1 Sgr 5,6 Pf. ermäßigt, so ist doch im Allgemeinen die Einbuße durch die Vermehrung der Frequenz ausgeglichen und im Gesammt-Durchschnittsertrage noch immer eine Steigerung von 2,5 Pf. pro Person und von 1,54 Pf. pro Person und Meile vorhanden.

In der III. Wagen-Klasse sind 100,775 Personen oder 7,7 % mehr als in 1863 befördert, und ist im Vergleich mit den Vorjahren eine Abnahme, wie sie die Einführung der Retour-Billets für die beiden ersten Klassen wohl erwarten ließ, nicht eingetreten.

Dagegen sind in der IV. Klasse 68,926 Personen weniger befördert als in 1863 und erklärt sich diese Verminderung einmal dadurch, daß in früheren Jahren die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen (in Extrazügen, Schüler 2c.) der IV. Classe zugezählt sind, während sie jetzt getrennt nachgewiesen werden, sodann dadurch, daß aus dem ersten Personenzuge von Düsseldorf nach Soest und aus dem letzten Zuge von Soest nach Düsseldorf, seitdem solche ohne Wagenwechsel nach resp. von Leipzig durchgeführt werden, hat ausgeschieden werden müssen. Die IV. Wagen-Klasse ist zwar nicht vermindert, sondern auf neu eingelegte Züge übertragen, letztere liegen aber für den Lokal-Verkehr nicht so günstig wie früher und ist dadurch auch die directe Beförderung nach den Westfälischen Stationen für diese Klasse ausgefallen.

Von dem Gesammt-Personen-Verkehr fallen 3,629,279 Personen oder 96,6 % mit einem Ertrage von 770,473 Thlr, oder 90,04 % auf den Binnen-Verkehr, welcher sich ungeachtet der Ausdehnung directer Expeditionen nach und von den Nachbarbahnen gegen das Vorjahr in der Frequenz um 171,962 Personen oder 4,97 % und im Ertrage um 55,247 Thlr. oder 7,7 % gesteigert hat. Der durchgehende Verkehr war in der Frequenz mit 3,4 % und in der Einnahme mit 9,96 % betheiligt.

Ein übersichtliches Bild über die Personen-Bewegung auf den einzelnen Strecken unseres Bahngebiets und die Belastung der gefahrenen Personenzüge gewährt die nachstehende Tabelle:

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	I. Klasse.				II. Klasse.				III. Klasse.			
	1864.		1863.		1864.		1863.		1864.		1863.	
	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug
Düsseldorf-Gerresheim	7054	1,38	5903	1,23	103765	20,25	83751	17,42	210002	40,98	215418	44,82
Gerresheim-Erkrath	6870	1,34	5787	1,20	99240	19,37	80033	16,65	200405	39,11	205872	42,82
Erkrath-Hochdahl	6728	1,31	5665	1,18	96546	18,84	78590	16,35	190387	37,16	193699	40,29
Hochdahl-Haan	6716	1,31	5659	1,18	96358	18,81	77875	16,20	188476	36,78	192883	40,12
Haan-Vohwinkel	6722	1,31	5667	1,18	87393	17,06	68481	14,24	197973	38,64	200336	41,46
Vohwinkel-Elberfeld	6618	1,29	5862	1,22	114912	22,43	94795	19,72	281997	55,03	266411	55,41
Elberfeld-Barmen	4313	0,84	3658	0,76	71144	13,88	60224	12,53	228730	44,64	216530	45,04
Barmen-B.-Rittershausen	3350	0,65	3002	0,62	70785	13,81	62263	12,95	214631	41,89	204278	42,49
B.-Rittershausen-Schwelm	3135	0,65	2735	0,64	67935	14,07	61335	14,34	200857	41,59	172298	40,29
Schwelm-Milspe	2501	0,52	2271	0,53	54632	11,31	53243	12,45	189298	39,19	166168	38,86
Milspe-Gevelsberg	2410	0,50	2220	0,52	50902	10,54	48826	11,42	179989	37,26	157658	36,87
Gevelsberg-Haspe	2318	0,48	2225	0,52	52914	10,95	51496	12,04	174109	36,05	156613	36,63
Haspe-Hagen	2296	0,48	2175	0,51	56829	11,77	54704	12,79	186290	38,57	165834	38,78
Hagen-Herdecke	2064	0,47	1620	0,40	46734	10,64	41713	10,23	151340	34,46	120486	29,55
Herdecke-Wetter	1904	0,43	1583	0,39	44442	10,12	41043	10,06	146899	33,45	129343	31,72
Wetter-Witten	1758	0,40	1464	0,36	41475	9,44	38496	9,44	139386	31,74	121856	29,88
Witten-Annen	1684	0,38	1304	0,32	37605	8,58	33611	8,25	127628	29,06	103710	25,43
Annen-Barop	1682	0,38	1234	0,30	36993	8,43	32616	8,00	121139	27,58	99269	24,34
Barop-Dortmund	1526	0,35	1221	0,30	36005	8,22	32508	7,97	120709	27,48	99794	24,47
Dortmund-Hörde	1080	0,37	912	0,31	21092	7,20	19308	6,61	72210	24,66	67364	23,07
Hörde-Aplerbeck	1035	0,35	870	0,30	20040	6,85	19677	6,74	66127	22,58	57642	19,74
Aplerbeck-Holzwickede	1019	0,35	824	0,28	16344	5,58	14631	5,01	58226	19,89	51837	17,75
Holzwickede-Unna	1012	0,35	824	0,28	15490	5,29	14202	4,86	57222	19,54	51009	17,47
Unna-Werl	936	0,32	819	0,28	16212	5,54	12955	4,44	51636	17,64	43842	15,01
Werl-Soest	921	0,31	752	0,26	16560	5,65	13312	4,56	60207	20,56	51535	17,65
Vohwinkel-Dornap	474	0,13	318	0,09	18703	5,10	13176	3,72	44398	12,13	34131	9,63
Dornap-Aprath	467	0,13	318	0,09	17894	4,89	12970	3,66	41738	11,40	33264	9,38
Aprath-Kopfstation	358	0,10	256	0,07	15867	4,34	11679	3,29	37821	10,33	30117	8,49
Kopfstation-Neviges	362	0,10	259	9,07	16040	4,38	11862	3,35	37699	10,30	30311	8,55
Neviges-Langenberg	366	0,10	245	0,07	15941	4,35	11691	3,30	39299	10,73	34582	9,75
Langenberg-Nierenhof	303	0,08	245	0,07	11282	3,08	8585	2,35	24944	6,81	25824	7,08
Nierenhof-Kupferdreh	280	0,08	222	0,06	11431	3,12	8218	2,25	23989	6,55	23377	6,40
Kupferdreh-Ueberruhr	283	0,08	225	0,06	10960	2,99	7310	2,00	25925	7,08	22308	6,11
Ueberruhr-Steele	267	0,07	—	—	10876	2,97	—	—	27158	7,42	—	—
Hagen-Cabel	1594	0,54	667	0,23	45206	15,44	19646	6,73	94006	32,10	68254	23,37
Cabel-Limburg	1587	0,54	651	0,22	43111	14,72	18270	6,26	87922	30,02	62317	21,34
Limburg-Letmathe	1338	0,46	614	0,21	36762	12,56	16446	5,63	79756	27,23	58092	19,89
Letmathe-Iserlohn	779	0,24	—	—	18625	5,62	—	—	84968	25,65	—	—
Letmathe-Altena	536	0,18	318	0,11	19502	6,66	10806	3,70	47510	16,22	43225	14,80
Altena-Werdohl	208	0,09	200	0,09	13133	5,98	6559	2,99	30456	13,87	29908	13,66
Werdohl-Plettenberg	215	0,10	129	0,06	10546	4,80	5053	2,31	23092	10,52	23401	10,69
Plettenberg-Finnentrop	191	0,09	117	0,05	9448	4,30	4259	1,94	16294	7,42	16970	7,75
Finnentrop-Grevenbrück	201	0,09	125	0,06	9784	4,46	4248	1,94	17156	7,81	16993	7,76
Grevenbrück-Altenhundem	189	0,09	153	0,07	11028	5,02	4004	1,83	17207	7,84	14398	6,57
Altenhundem-Welschenennest	171	0,06	129	0,05	9941	3,40	4188	1,79	17815	6,08	15026	6,02
Welschenennest-Creuzthal	169	0,06	140	0,06	9683	3,31	4423	1,77	17210	5,87	14471	5,80
Creuzthal-Geisweid	285	0,10	164	0,06	15610	5,33	9264	3,17	39315	13,43	33276	11,40
Geisweid-Siegen	262	0,09	198	0,07	11990	4,09	9537	3,27	39940	13,64	34406	11,78
Witten-Langendreer	513	0,14	358	0,10	16451	4,50	11058	3,03	39374	10,76	31375	8,60
Langendreer-Bochum	932	0,26	730	0,20	29702	8,11	22255	6,10	51415	14,04	58969	16,16
Bochum-Steele	1091	0,30	795	0,22	30388	8,30	22080	6,05	46869	12,80	49121	13,46
Steele-Essen	1260	0,34	1046	0,29	36747	10,04	27799	7,62	55690	15,21	59983	16,43
Essen-Mülheim	1292	0,35	1069	0,27	38691	10,57	30178	7,62	56339	15,39	58154	14,68
Mülheim-Oberhausen	640	0,17	832	0,21	20184	5,51	22673	5,72	32966	9,01	39734	10,03
Mülheim-Duisburg	706	0,19	618	0,17	24585	6,72	19451	5,33	33071	9,04	34726	9,51
Dortmund-Marten	490	0,13	375	0,10	17232	4,70	12638	3,46	40112	10,96	35049	9,60
Marten-Langendreer	465	0,13	365	0,10	16970	4,64	11734	3,21	31200	8,52	26859	7,36

Es sind gefahren auf der Strecke:	Anzahl der Personen.											
	IV. Klasse.				Militair.				Summa.			
	1864.		1863.		1864.		1863.		1864.		1863.	
	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug	überhaupt	pro Zug
Düsseldorf-Gerresheim	159983	31,22	159224	33,12	6273	1,22	8699	1,81	487077	95,06	473058	98,39
Gerresheim-Erkrath	155209	30,29	157828	32,83	6273	1,22	8692	1,81	467997	91,34	458212	95,30
Erkrath-Hochdahl	148425	28,96	149773	31,15	6273	1,22	8691	1,81	448359	87,50	436418	90,77
Hochdahl-Haan	148015	28,89	156073	32,46	6285	1,22	8693	1,81	445850	87,01	441183	91,76
Haan-Vohwinkel	161045	31,43	174568	36,31	6286	1,22	8689	1,81	459419	89,66	457741	95,20
Vohwinkel-Elberfeld	206187	40,24	213471	44,40	6917	1,35	9022	1,88	616631	120,34	589561	122,62
Elberfeld-Barmen	182791	35,67	222441	46,26	5150	1,01	3347	4,70	492128	96,04	506200	105,02
Barmen-B.-Rittershausen	159021	31,03	197299	41,04	4116	0,80	3267	0,68	451903	88,19	470109	97,78
B.-Rittershausen-Schwelm	214397	44,39	218959	51,21	3887	0,80	2821	0,66	490211	101,49	458148	107,14
Schwelm-Milspe	148866	30,82	191444	44,77	3057	0,63	1462	0,34	398354	82,47	414588	96,96
Milspe-Gevelsberg	136156	28,19	179251	41,92	3057	0,63	1466	0,34	372514	77,13	389421	91,07
Gevelsberg-Haspe	142469	29,50	190113	44,46	3060	0,63	1477	0,34	374870	77,61	401921	93,99
Haspe-Hagen	146021	30,23	198697	46,47	3064	0,63	1493	0,35	394500	81,68	422903	98,90
Hagen-Herdecke	137990	31,42	168879	41,41	4036	0,92	1796	0,44	342164	77,91	334494	82,02
Herdecke-Wetter	135536	30,86	174258	42,73	4032	0,92	1784	0,44	332813	75,78	348011	85,34
Wetter-Witten	123111	28,03	160258	39,30	4075	0,93	1823	0,45	309805	70,54	323897	79,43
Witten-Annen	116434	26,51	137889	33,81	3555	0,81	1571	0,39	286906	65,32	278085	68,19
Annen-Barop	114950	26,17	135659	33,27	3568	0,81	1515	0,37	278332	63,37	270293	66,28
Barop-Dortmund	113296	25,80	134279	32,93	3568	0,81	1512	0,37	275104	62,66	269314	66,04
Dortmund-Hörde	64112	21,90	76122	26,07	2265	0,76	2184	0,74	160759	54,89	165890	56,81
Hörde-Aplerbeck	74488	25,44	88557	30,33	2575	0,88	2448	0,84	164265	56,10	169194	57,94
Aplerbeck-Holzwickede	71066	24,27	80873	27,70	2740	0,93	2561	0,88	149395	51,02	150726	51,62
Holzwickede-Unna	68624	23,44	77804	26,65	2752	0,94	2566	0,88	145100	49,56	146405	50,14
Unna-Werl	54531	18,62	61839	21,18	3503	1,20	3403	0,17	126818	43,32	122858	42,07
Werl-Soest	54749	18,70	59551	20,40	3951	1,35	3852	0,32	136388	46,58	129002	44,18
Vohwinkel-Dornap	66422	18,15	46958	13,24	894	0,24	925	0,26	130891	35,76	95508	26,93
Dornap-Aprath	66149	18,07	48359	13,64	909	0,25	929	0,26	127157	34,74	95840	27,03
Aprath-Kopfstation	68016	18,58	49878	14,07	902	0,25	926	0,26	122964	33,60	92856	26,19
Kopfstation-Neviges	73875	20,18	51581	14,55	902	0,25	949	0,27	128878	35,21	94962	26,78
Neviges-Langenberg	115915	31,67	86083	24,28	892	0,24	1150	0,32	172413	47,10	133751	37,72
Langenberg-Nierenhof	84464	23,08	74851	20,51	847	0,23	1152	0,32	121840	33,28	110663	30,32
Nierenhof-Kupferdreh	73975	20,21	63146	17,30	761	0,21	1049	0,29	110436	30,17	96012	26,30
Kupferdreh-Ueberruhr	67338	18,39	59987	16,43	715	0,20	983	0,27	105221	28,75	90813	24,88
Ueberruhr-Letmathe	77015	21,04	—	—	704	0,19	—	—	116020	31,70	—	—
Hagen-Cabel	105411	36,00	100178	34,31	1383	0,47	1309	0,44	247600	84,56	190054	65,09
Cabel-Limburg	104197	35,59	97612	33,48	1384	0,47	1305	0,44	238201	81,35	180155	61,70
Limburg-Letmathe	96304	32,89	102557	35,12	1402	0,48	1268	0,43	215562	73,65	178977	61,29
Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	919	0,27	—	—	105291	31,79	—	—
Letmathe-Altena	69926	23,88	67373	23,07	353	0,17	370	0,13	137827	47,06	122092	41,81
Altena-Werdohl	43491	19,80	50782	23,19	347	0,16	293	0,13	87635	39,90	87742	40,06
Werdohl-Plettenberg	37771	17,20	44354	20,25	325	0,15	292	0,13	71949	32,77	73229	33,44
Plettenberg-Finnentrop	30260	13,78	33279	15,20	320	0,15	283	0,13	56513	25,74	54908	25,07
Finnentrop-Grevenbrück	30487	13,88	32243	14,72	195	0,09	66	0,03	57823	26,33	53675	24,51
Grevenbrück-Altenhundem	30351	13,82	36636	16,73	189	0,09	65	0,03	58964	26,86	55256	25,23
Altenhundem-Welschenennest	15287	5,22	32908	13,19	142	0,05	63	0,03	43356	14,81	52614	21,10
Welschenennest-Creuzthal	13255	4,53	30451	12,21	139	0,05	63	0,03	40456	13,82	49548	19,87
Creuzthal-Geisweid	33434	11,42	44312	15,18	128	0,04	53	0,02	88772	30,32	87061	29,82
Geisweid-Siegen	30868	10,54	40334	13,81	114	0,04	49	0,02	83174	28,40	84524	28,95
Witten-Langendreer	97510	26,61	77887	21,34	226	0,06	136	0,04	154074	42,10	120814	33,10
Langendreer-Bochum	190884	52,15	143595	39,34	2001	0,55	910	0,25	274934	75,11	226459	62,04
Bochum-Steele	180537	49,33	129738	35,54	780	0,21	849	0,23	259665	70,94	202583	55,50
Steele-Essen	229226	62,63	161392	44,22	2045	0,56	1402	0,38	324968	88,78	251622	68,94
Essen-Mülheim	239788	65,52	170676	43,08	871	0,24	802	0,20	336981	92,08	260879	65,85
Mülheim-Oberhausen	106712	29,16	108165	27,30	1084	0,30	484	0,12	161586	44,15	171888	43,38
Mülheim-Duisburg	168136	45,94	161798	44,33	534	0,16	398	0,11	227032	62,04	216991	59,45
Dortmund-Marten	102211	27,93	83671	22,92	780	0,21	674	0,18	160825	43,94	132407	36,28
Marten-Langendreer	84299	23,03	64394	17,64	780	0,21	674	0,18	133714	36,53	104026	28,50

Aus dem Gepäck-, Equipagen-, Pferde- (Luxus) und Hunde-Transport, sowie an sonstigen Nebenerträgen wurden 10,078 Thlr. 6 Sgr. 1 Pf. gegen 12,098 Thlr. 16 Sgr. 10 Pf. in 1863, also weniger 2020 Thlr. 10 Sgr. 9 Pf. eingenommen und fallen davon auf den Binnenverkehr 7443 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf. oder 73,9% gegen 9557 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf. in 1863, auf den Verbandsverkehr 2634 Thlr. 18 Sgr. 10 Pf. oder 26,1% gegen 2540 Thlr. 26 Sgr. 11 Pf. in 1863, so daß die Abnahme nur den Binnenverkehr trifft.

Die Gesammteinnahme aus dem Personen-, Gepäck- 2c. Verkehr betrug pro Meile Bahn 18,753 Thlr. gegen 17,589 in 1863, also mehr 1164 Thlr. oder 6,6%.

Unter den einzelnen Monaten war in der Frequenz October, in der Einnahme September der beste.

B. Güter-Verkehr.

Die Anlagen 15 bis 18 enthalten die speziellen Nachweise über den Güter-Verkehr und sind die wesentlicheren Resultate nachstehend zusammengestellt, wobei indessen zu berücksichtigen bleibt, daß wegen des im Abschnitt III. 3 des vor- resp. diesjährigen Geschäfts-Berichts erwähnten Abkommens mit dem Postfiscus das Postgut für die Strecke Düsseldorf-Soest mit der im Jahre 1862 und für die Ruhr-Sieg-Bahn mit der im Jahre 1863 speciell ermittelten und den Aversionalsummen zum Grunde gelegten Gewicht, für die übrigen Bahnstrecken aber mit den wirklich beförderten Massen aufgenommen ist. Anlage 15—18.

Zusammenstellung nach Tarifsklassen und Verkehrsarten.

Tarifklasse.	Verkehrs-Arten.	Befördertes Quantum: Ctr.	in %	transportirt auf Meil.	Ertrag: Thlr.	in %	in %	pro Centner Sgr.	pro Centner Pfg.	pro Ctr. und Meile Sgr.	pro Ctr. und Meile Pfg.
Eilgut:	Binnen-Verkehr	184853	67,01	6,69	30107	56,44	0,95	4	10,63	—	8,76
	Rhein.-Thüring. Verband	42556	15,43	11,60	13721	25,72	0,43	9	8,07	—	10,00
	Westfälischer Verband	37824	13,71	5,73	5827	10,92	0,18	4	7,46	—	9,67
	Main-Weser Verkehr	7427	2,69	15,18	3200	6,00	0,10	12	11,10	—	10,21
	Rheinischer Verkehr	3203	1,16	5,06	490	0,92	0,02	4	7,07	—	10,87
	Summa	275863	100%	7,52	53345	100%	1,68	5	9,61	—	9,25
Postgut:	Binnen-Verkehr	105297	—	4,05	13660	—	0,43	3	10,70	—	11,51
I. Klasse:	Binnen-Verkehr	2900750	76,95	5,95	251697	68,56	7,91	2	7,23	—	5,23
	Rhein.-Thüring. Verband	351558	9,33	10,91	67169	18,30	2,11	5	8,78	—	6,30
	Westfälischer Verband	429164	11,39	6,91	33558	9,14	1,05	2	4,10	—	4,07
	Main-Weser Verkehr	62655	1,66	13,69	12218	3,33	0,38	5	10,20	—	5,12
	Rheinischer Verkehr	25428	0,67	5,60	2451	0,67	0,08	2	10,70	—	6,05
	Summa	3769555	100,00	6,65	367093	100%	11,53	2	11,06	—	5,27
II. Klasse:	Binnen-Verkehr	19769332	68,68	5,97	814665	64,34	25,61	1	2,93	—	2,48
	Rhein.-Thüring. Verband	1928672	6,70	11,29	138150	10,91	4,34	2	1,78	—	2,28
	Westfälischer Verband	6652550	23,11	6,07	286095	22,60	8,99	1	3,48	—	2,55
	Main-Weser Verkehr	397315	1,38	7,70	24141	1,91	0,76	1	9,87	—	2,84
	Rheinischer Verkehr	38101	0,13	6,59	3094	0,24	0,10	2	5,23	—	4,43
	Summa	28785970	100%	6,37	1266145	100%	39,80	1	3,83	—	2,49
Kohlen u. Coaks:	Binnen-Verkehr	34551430	80,60	4,42	1054894	79,47	33,16	—	10,99	—	2,48
	Rhein.-Thüring. Verband	2424245	5,66	7,53	97656	7,36	3,07	1	2,50	1	1,92
	Westfälischer Verband	5695050	13,28	4,69	158499	11,94	4,98	—	10,01	—	2,13
	Main-Weser Verkehr	198314	0,46	15,98	16314	1,23	0,51	2	5,61	2	1,85
	Rheinischer Verkehr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa	42869039	100%	4,69	1327363	100%	41,72	—	11,15	—	2,38
Betriebs-Dienstgut:	Binnen-Verkehr	3148824	—	4,37	—	—	—	—	—	—	—
Dienst-Baugut:	Binnen-Verkehr	224952	—	4,82	4462	—	0,14	—	7,14	—	1,48
Vieh:	Binnen-Verkehr	273523	81,46	3,48	21266	73,55	0,67	2	3,99	—	8,04
	Rhein.-Thüring. Verband	28021	8,35	6,60	5648	19,53	0,18	6	0,56	—	10,99
	Westfälischer Verband	34231	10,19	3,44	2000	6,92	0,06	1	9,03	—	5,63
	Summa	335775	100%	3,76	28914	100%	0,91	2	7,00	—	8,23
Neben-Erträge:	Binnen-Verkehr	—	—	—	117709	97,69	3,70	—	—	—	—
	Rhein.-Thüring. Verband	—	—	—	1630	1,35	0,05	—	—	—	—
	Westfälischer Verband	—	—	—	831	0,69	0,03	—	—	—	—
	Main-Weser Verkehr	—	—	—	248	0,21	0,01	—	—	—	—
	Rheinischer Verkehr	—	—	—	72	0,06	—	—	—	—	—
	Summa	—	—	—	120490	100%	3,79	—	—	—	—
Total	incl. Betriebs-Dienstgut	79515275	—	5,38	3181472	—	100%	1	*2,40	—	*2,68
	excl. " "	76366451	—	5,42	3181472	—	—	1	*3,00	—	2,77

* incl. Neben-Erträge.

Eine Vergleichung mit den Resultaten des Vorjahres ergibt auch hier eine erfreuliche Steigerung. Es sind gefördert:

1. Eilgut.

im Binnenverkehr:
184,853 Ctr. oder 67,01 % gegen 175,141 Ctr. oder 70,38 % also mehr 9712 Ctr. oder 5,5 %
im Rhein.-Thüring. Verbande:
42,556 Ctr. oder 15,43 % gegen 33,456 Ctr. oder 13,44 % also mehr 9100 Ctr. oder 27,2 %
im Westfälischen Verbande:
37,824 Ctr. oder 13,71 % gegen 33,302 Ctr. oder 13,38 % also mehr 4522 Ctr. oder 13,6 %
im Verkehr mit der Main-Weser Bahn sowie mit Thüringen 2c. via Siegen-Gießen:
7,427 Ctr. oder 2,69 % gegen 6,966 Ctr. oder 2,80 % also mehr 461 Ctr. oder 6,6 %
im Verkehr mit der Rhein. Bahn:
3,203 Ctr. oder 1,16 % gegen — Ctr. oder — % also mehr 3203 Ctr. oder —%

überhaupt:
275,863 Ctr. gegen 248,865 Ctr. also mehr 26,998 Ctr. oder 10,8 %

Jeder Ctr. hat durchschnittlich 7,52 gegen 7,56 Meilen durchfahren und 5 Sgr. 9,61 Pfg. gegen 5 Sgr. 9,43 Pf. oder pro Meile 9,25 Pfg. gegen 9,18 aufgebracht.

2. Normalgut.

im Binnenverkehr:
2,900,750 Ctr. oder 76,95 % gegen 2,844,092 Ctr. oder 77,49 % also mehr 56,658 Ctr. oder 1,99 %
im Rheinisch-Thüringisch. Verbande:
351,558 Ctr. oder 9,33 % gegen 381,670 Ctr. oder 10,40 % also weniger 30,112 Ctr. oder 7,9 %
im Westfälischen Verbande:
429,164 Ctr. oder 11,39 % gegen 391,787 Ctr. oder 10,68 % also mehr 37,377 Ctr. oder 9,5 %
im Verkehr mit der Main-Weser-Bahn 2c.:
62,655 Ctr. oder 1,66 % gegen 52,524 Ctr. oder 1,43 % also mehr 10,131 Ctr. oder 19,3 %
im Verkehr mit der Rheinischen Bahn:
25,428 Ctr. oder 0,67 % gegen — Ctr. oder — % also mehr 25,428 Ctr. oder —%

überhaupt:
3,769,555 Ctr. gegen 3,670,073 Ctr. also mehr 99,482 Ctr. oder 2,7 %

Jeder Ctr. hat 6,65 gegen 6,59 Meilen durchlaufen und 2 Sgr. 11,06 Pf. gegen 2 Sgr. 11,30 Pf. oder pro Meile 5,27 Pf. gegen 5,36 Pf. aufgebracht.

3. Güter in ermäßigter Fracht excl. Steinkohlen und Coaks.

im Binnen-Verkehr:
19,769,332 Ctr. oder 68,68% gegen 16,402,760 Ctr. oder 68,60% also mehr 3,366,572 Ctr. od. 20,5%
im Rheinisch-Thüringischen Verbande:
1,928,672 Ctr. oder 6,70% gegen 1,453,194 Ctr. oder 6,08% also mehr 475,478 Ctr. od. 32,7%
im Westfälischen Verbande:
6,652,550 Ctr. oder 23,11% gegen 5,719,083 Ctr. oder 23,92% also mehr 933,467 Ctr. od. 16,3%
im Verkehr mit der Main-Weser 2c. Bahn:
397,315 Ctr. oder 1,38% gegen 334,658 Ctr. oder 1,40% also mehr 62,657 Ctr. od. 18,7%
im Verkehr mit der Rheinischen Bahn:
38,101 Ctr. oder 0,13% gegen — Ctr. oder — also mehr 38,101 Ctr. od. —%

überhaupt:
28,785,970 Ctr. gegen 23,909,695 Ctr. also mehr 4,876,275 Ctr. od. 20,4%

Jeder Centner hat durchschnittlich 6,37 gegen 6,28 Meilen durchfahren und 15,83 Pf. gegen 15,61 Pf. oder pro Ctr. 2,49 gegen 2,49 Pf. aufgebracht.

4. Steinkohlen und Coaks.

im Binnen-Verkehr:
34,551,430 Ctr. oder 80,60% gegen 26,497,826 Ctr. oder 80,71% also mehr 8,053,604 Ctr. od. 30,4%
im Rheinisch-Thüringischen Verbande:
2,424,245 Ctr. oder 5,66% gegen 1,948,852 Ctr. oder 5,94% also mehr 475,393 Ctr. od. 24,4%
im Westfälischen Verbande:
5,695,050 Ctr. oder 13,28% gegen 4,268,195 Ctr. oder 13,00% also mehr 1,426,855 Ctr. od. 33,4%
im Verkehr mit der Main-Weser Bahn 2c.:
198,314 Ctr. oder 0,46% gegen 114,760 Ctr. oder 0,35% also mehr 83,554 Ctr. od. 72,8%

überhaupt:
42,869,039 Ctr. gegen 32,829,633 Ctr. also mehr 10,039,406 Ctr. od. 30,6%

Jeder Centner hat durchschnittlich:

	durchfahren		aufgebracht pro Centner.		aufgebracht pro Centner und Meile.	
im Binnen-Verkehr	4,42 gegen	4,49 Meil.	10,99 Pf. gegen	11,40 Pf.	2,48 Pf. gegen	2,54 Pf.
im Rhein.-Thüring. Verbande . .	7,53 „	7,12 „	14,50 „ „	14,50 „	1,92 „ „	2,04 „
im Westf. Verbande	4,69 „	4,48 „	10,01 „ „	10,10 „	2,13 „ „	2,25 „
im Main-Weser-Verbande . .	15,98 „	16,27 „	29,61 „ „	29,51 „	1,85 „ „	1,81 „
überhaupt .	4,69 gegen	4,69 Meil.	11,15 Pf. gegen	11,48 „	2,38 Pf. gegen	2,45 Pf.

5. Vieh.

im Binnen-Verkehr:

273,523 Ctr. oder 81,46% gegen 193,552 Ctr. oder 88,11% also mehr 79,971 Ctr. oder 41,3%

im Rheinisch-Thüringischen Verbande:

28,021 Ctr. oder 8,35% gegen 15,813 Ctr. oder 7,20% also mehr 12,208 Ctr. oder 77,2%

im Westfälischen Verbande:

34,231 Ctr. oder 10,19% gegen 10,296 Ctr. oder 4,69% also mehr 23,935 Ctr. oder 232,5%

überhaupt:

335,775 Ctr. gegen 219,661 Ctr. also mehr 116,114 Ctr. oder 52,8%

Jeder Ctr. hat durchschnittlich 3,76 gegen 3,71 Meilen durchfahren und 31 Pf. gegen 30,93 Pf. und pro Meile 8,23 gegen 8,33 Pf. aufgebracht.

Die Gesammtmasse des Güterverkehrs belief sich auf 79,515,275 Ctr. gegen 65,608,204 Ctr., wofür eine Einnahme von 3,181,473 Thlr. gegen 2,659,025 Thlr., also für den Ctr. 14,40 Pf. gegen 14,59 Pf. und pro Centner und Meile 2,68 Pf. gegen 2,72 erzielt wurde.

Davon fallen:

	Befördertes Quantum.				mithin in 1864 mehr		Einnahme incl. Neben-Ertrag.				mithin in 1864 mehr	
	1864		1863				1864		1863			
	Ctr.	%	Ctr.	%	Ctr.	%	Thlr.	%	Thlr.	%	Thlr.	%
auf den Binnen-Verkehr . . .	61047664	76,77	50742526	77,34	10305138	20,31	2294799	72,13	1944088	73,11	350711	18,04
" " Rhein.-Thüring. Verband	4792051	6,03	3832985	5,84	959066	25,02	323975	10,13	277945	10,45	46030	16,56
" " Westfälischen "	12837819	16,15	10422663	15,89	415156	23,17	486810	15,30	382287	14,38	104523	27,34
" " Main-Weser "	665712	0,84	508908	0,78	156804	30,81	56122	1,77	41582	1,57	14540	34,97
" " Rheinischen "	66732	0,08	—	—	66732	—	6107	0,19	—	—	6107	—
" " Post-Verkehr	105297	0,13	101121	0,15	4176	4,13	13660	0,43	13124	0,49	536	4,08
Summa . .	79515275	100	65608203	100	13907072	21,20	3181473	100	2659026	100	522447	19,65

An Centnermeilen sind zurückgelegt:

vom Eilgut:				
2,075,212 Meil. gegen	1,882,293 Meil. und pro Meile Bahn	43,261 Meil. gegen	40,040 Meil.	
vom Postgut:				
427,241 Meil. gegen	410,553 „ „ „ „ „	8,906 „ „	8,733 „	
vom Normalgut:				
25,095,749 Meil. gegen	24,170,740 „ „ „ „ „	523,155 „ „	514,162 „	
von Gütern in ermäßigter Fracht:				
183,169,319 Meil. gegen	150,081,404 „ „ „ „ „	3,818,415 „ „	3,192,542 „	
von Steinkohlen und Coaks:				
201,013,385 Meil. gegen	153,850,322 „ „ „ „ „	4,190,397 „ „	3,272,715 „	
vom Betriebs-Dienstgut:				
13,766,497 Meil. gegen	14,116,277 „ „ „ „ „	286,981 „ „	300,283 „	
vom Dienstbaugut:				
1,084,266 Meil. gegen	6,631,000 „ „ „ „ „	22,603 „ „	141,055 „	
vom Vieh:				
1,264,479 Meil. gegen	815,707 „ „ „ „ „	26,360 „ „	17,352 „	
überhaupt:				
427,896,148 Meil. gegen	351,958,296 Meil. und pro Meile Bahn	8,920,078 Meil. gegen	7,486,882 Meil.	

so daß das Quantum der beförderten Güter um 13,907,072 Ctr. oder 21,20%, die Einnahme um 522,447 Thlr. oder 19,65%, die Anzahl der zurückgelegten Centner-Meilen um 75,937,852 oder 21,58% und die spezifische Güter-Frequenz (d. h. pro Meile Bahn) um 1,433,196 Centner-Meilen oder 19,14% zugenommen hat.

Die größte Steigerung zeigt sich im Binnenverkehr (10,305,138 Ctr. von 13,907,072 Ctr. oder 74,1%, obwohl derselbe im verflossenen Jahre durch die Ausdehnung directer Expeditionen in den Verbänden erheblich geschwächt worden.

Die Abnahme des Verkehrs an Gütern der Normalklasse im Rheinisch-Thüringischen Verbande ist vorzugsweise dem Darniederliegen der Baumwollen-Industrie, sowie der Concurrenz des Norddeutschen Verbandes beizumessen.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr betrug pro Meile Bahn 66,322 Thlr. gegen 56,563 Thlr. in 1863 also mehr 9,759 Thlr. oder 17,25%.

Unter den einzelnen Monaten war in der Frequenz und Einnahme November der stärkste.

C. Telegraphen-Verkehr.

Im verflossenen Jahre wurden 16,972 Depeschen gegen 15,576 Depeschen in 1863 also mehr 1405 oder 9,03%. Die Brutto-Einnahme betrug 5863 Thlr. 12 Sgr. 11 Pfg. gegen 6184 Thlr. 14 Sgr. in 1863 also weniger 321 Thlr. 1 Sgr. 1 Pfg. oder 5,10%, während der Reinertrag für die Bahn-Verwaltung sich um 166 Thlr. 10 Sgr. 3 Pfg. vermehrt hat.

Die im Vergleich zu den Vorjahren und ungeachtet der fortgesetzten Gebühren-Ermäßigung nur geringe Steigerung der Frequenz ist dem Einflusse der im Laufe des Jahres eröffneten Staats-Telegraphen-Stationen Schwelm, Soest, Bochum und Witten beizumessen.

Von der Gesammt-Einnahme ad	5863 Thlr.	12 Sgr.	11 Pfg.	
sind nach Abzug des Antheils der Königlichen Telegraphen-Verwaltung und der an fremde Verwaltungen 2c. gezahlten Gebühren ad	1282 „	4 „	8 „	
der Eisenbahn-Verwaltung	4581 Thlr.	8 Sgr.	3 Pfg.	

gegen 4414 Thlr. 28 Sgr. in 1863 verblieben und diese nach Maßgabe der von den Depeschen zurückgelegten Strecken, wie Anlage 19 ergibt, verrechnet Anlage 19.

1. bei der Bergisch-Märkischen Bahn mit . . . . . gegen 3783 Thlr. 13 Sgr. 2 Pfg. in 1863	3723 Thlr.	29 Sgr.	4 Pfg.	
2. bei der Ruhr-Sieg-Bahn mit . . . . . gegen 631 Thlr. 14 Sgr. 10 Pf. in 1863	807 „	5 „	11 „	
3. bei Letmathe Iserlohn mit	50 „	3 „	— „	
sind .	4581 Thlr.	8 Sgr.	3 Pfg.	

Im Bahn-Bezirk befinden sich die Staats-Telegraphen Stationen Düsseldorf, Elberfeld, Barmen, Schwelm, Hagen, Witten, Dortmund, Soest, Iserlohn, Siegen, Bochum, Essen, Mülheim und Duisburg. Bei denselben werden die vom Staats- auf den Eisenbahn-Telegraphen übergegangenen Depeschen als „aufgegeben" und die vom Eisenbahn- auf den Staats-Telegraphen abgegebenen Depeschen als „angekommen" bezeichnet.

Ihrer Frequenz und Einnahme nach sind von diesen Stationen Dortmund und Elberfeld die bedeutendsten, Mülheim und Iserlohn die unbedeutendsten, während von den übrigen Stationen des Berg.-Märkischen Netzes Langenberg und Altena den stärksten, Geisweid und Holzwickede den schwächsten Verkehr zeigen.

5. Leistungen der Transportmittel.

Ueber die Leistungen der Transportmittel, die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung derselben, sowie über den Verbrauch an Heiz-, Schmier- und Putzmaterialien geben die Anlagen Nr. 5 bis 8 Aufschluß. Anlage 5—8.

Erläuternd wird bemerkt:

A. Locomotiven.

Die in Abgang gekommene Locomotive Lippe hat im Laufe des Jahres keine Leistungen gehabt und ist deshalb bei den nachstehenden Berechnungen über die Leistungen u. s. w. außer Betracht gelassen.

Von den im Bestande verbliebenen 122 Locomotiven sind überhaupt 27,686 oder von jeder einzelnen durchschnittlich 226,9 Diensttage geleistet.

Bei 110 Maschinen betrugen diese Leistungen im Vorjahre 24,923 oder pro Maschine 226,6 Diensttage.

An Wegstrecken wurden gefahren:

in den Schnellzügen	24,189,8	Meilen,
„ „ Personenzügen	129,211,7	„
„ „ Güterzügen	164,592,6	„
„ „ Arbeitszügen	6,827,5	„
von den Reserve-Maschinen als Vorspann	22,796,2	„
sind	347,617,8	Nutz-Meilen,
außerdem leer	30,809,4	Meilen,
in Summa	378,427,2	Locomotiv-Meilen

und zwar:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn	260,732,3	Nutzmeilen	22,062,3	leer,
„ „ Ruhr-Sieg Bahn	83,301,3	„	7,583,8	„
„ „ Letmathe-Iserlohner Zweigbahn	3,584,2	„	1,162,8	„
sind	347,617,3	Nutzmeil.	30,809,1	leer,
wie oben	378,427,2	Locomot.-M.		

Die Durchschnittsleistung für jede einzelne Locomotive stellt sich im Vergleich zum Vorjahre sowohl hinsichtlich der Diensttage als auch der gefahrenen Nutz- und Locomotiv-Meilen nahezu gleich hoch; denn es sind gefördert pro Locomotive:

1864 in	226,9 Diensttagen	3101,9 Locomotiv-Meilen	2849,3 Nutzmeilen
1863 „	226,6 „	3100,7 „	2884,3 „
1864 mehr	0,3 Diensttage,	1,2 Locomotiv-Meilen,	— Nutzmeilen
weniger	— „	— „	35,0 „

oder pro Diensttag und Locomotive

1864	13,7 Locomotiv-Meilen,	12,6 Nutzmeilen,
1863	13,7 „	12,7 „
1864	—	weniger 0,1 Nutzmeilen.

Neben den obigen 378,427,2 Locomotivmeilen wurden 154,539 Rangirstunden geleistet, und es stellt sich die Durchschnittsleistung, wenn jede Rangirstunde 1 Locomotiv-Meile gleich gerechnet wird,

	pro Jahr und Locomotive	pro Diensttag und Locomotive
in 1864 auf	4368,6 Locomotiv-Meilen,	19,3 Locomotiv-Meilen,
gegen 1863 mit	5003,7 "	22,1 "
in 1864 also weniger um	635,1 Locomotiv-Meilen,	2,8 Locomotiv-Meilen.

Obgleich sich hiernach eine nicht unbeträchtliche Minderleistung ergiebt, so ist solche doch nur scheinbar und dadurch hervorgerufen, daß seit Mitte des Jahres 1864 den im regelmäßigen Zugdienst beschäftigten Führern das Rangiren ihrer eigenen Züge auf den Zwischenstationen nicht mehr, wie dies früher üblich war, angerechnet ist.

In der nachstehenden Uebersicht sind die größten Leistungen einiger Maschinen denen des vorigen Jahres gegenüber gestellt:

Laufende Nr.	Es wurden gefahren:	1864. von den Locomotiven	1864. Meilen.	1863. von den Locomotiven	1863. Meilen.
1	von den gekuppelten Personenzug-Locomotiven auf der Ruhr-Sieg-Bahn	Bigge	7856,3	Main	8495,4
		Rahrbach	7672,3	Mosel	8351,5
		Main	7413,7	Emscher	7642,5
2	von den ungekuppelten Personenzug-Locomotiven	Elbe	7232,2	Elbe	7369,6
		Lenne	7570,7	Hundem	7034,4
		Hundem	7555,2	Sieg	6779,6
		Unna	7116,4	Hörde	6708,7
3	von den gekuppelten Lastzugmaschinen	Sieg	5876,2	Unna	6227,2
		Oberhausen	5307,1	Hannover	5489,8
		Wetter	4859,8	Bremen	5408,0
		Arnheim	4777,1	Müsen	4905,4
		Holzwickede	4651,3	Magdeburg	4885,7
		Bochum	4457,9	Grüne	4874,8
		Nachrodt	4376,8	Nachrodt	4705,3
		Herdecke	4253,4	Plettenberg	4642,6

Gesteigerte Leistungen haben also nur die ungekuppelten Personenzug-Locomotiven aufzuweisen, während die übrigen Maschinen gegen die Maximalleistungen des Jahres 1863 sämmtlich zurückgeblieben sind.

Im Jahre 1864 wurden gefördert 51,909 Züge incl. 1181 Arbeitszüge. Davon hatten die Schnellzüge eine durchschnittliche Stärke von 18, die Personenzüge von 19, die Güterzüge von 63 und die Arbeitszüge von 27 Achsen. Mit allen diesen Zügen sind gefördert:

als Zug-Maschinen allein	10,723,384	Achsmeilen.
" " mit Vorspann	1,788,556	"
" Hülfsmaschinen bei Steigungen	588,542	"
" " auf horizontaler Bahn	1,230,626	"
überhaupt	14,331,108	Achsmeilen,

oder von jeder einzelnen Locomotive im Durchschnitt 117,468 Achsmeilen, wobei zwei leere Achsen gleich einer beladenen gerechnet sind.

In 1863 wurden gefahren überhaupt 12,060,384 oder pro Locomotive 109,639 Achsmeilen in 1864 also mehr pro Locomotive 7829 Achsmeilen oder 7,1 Prozent.

Auf jede der gefahrenen 347,617,8 Nutzmeilen kommen 41,2 Achsmeilen gegen 38,0 in 1863.

Eine ähnliche Steigerung ergiebt sich auch bei dem Vorspann-Dienste. Dieser mußte geleistet werden bei 1,788,556 Achsmeilen oder bei 12,5 Prozent der Gesammt-Achsmeilen-Zahl gegen 9,9 Prozent in 1863.

An Heizmaterial waren erforderlich:

	46,194,080 Pfd.	für den regelmäßigen Fahr- und Rangir-Dienst,
	23,863,995 „	zum Anheizen und Stationiren,
in Summa	70,058,075 Pfd.	halbfette melirte Flammkohlen zum Werthe von 81,693 Thlr.

9 Sgr. 2 Pf. incl. 3051 Thlr. 21 Sgr. für das zum Anheizen verwendete Holz oder

pro Nutzmeile	201,54 Pfd. Kohlen	im Werthe von	84,60 Pfg.
1863 wurden gebraucht . .	189,19 „ „	„ „ „	78,69 „
in 1864 daher mehr pro Nutzmeile .	12,35 Pfd. Kohlen	und	5,91 Pfg.

was hinsichtlich der Kohlen durch die vorstehend nachgewiesenen höheren Leistungen und die oben erwähnte Reduction der Rangirstunden vollständig gerechtfertigt erscheint. Die Steigerung des Werthes resultirt zum Theil aus diesem Mehrverbrauch, zum größten Theil aber aus den in der letzten Hälfte des Jahres nicht unbeträchtlich gestiegenen Kohlen-Preisen.

Zur Beseitigung der laufenden Reparaturen an den Locomotiven und Tendern sind erforderlich gewesen:

für Ersatzstücke	64,367 Thlr. 16 Sgr. 6 Pf.
„ die übrigen Reparaturen	93,140 „ — „ 8 „
zusammen . .	157,507 Thlr. 17 Sgr. 2 Pf.
für altes Material sind in Rückeinnahme gekommen und deshalb zu kürzen	17,225 „ 23 „ 1 „
bleiben an Kosten für Ersatzstücke und Reparaturen überhaupt	140,281 Thlr. 24 Sgr. 1 Pf.

oder pro Nutzmeile in . .	1864	gegen	1863
für Ersatzstücke	5,76 Sgr.		7 Sgr.
für die übrigen Reparaturen	8,09 „		9,5 „
zusammen . .	13,86 Sgr.	gegen	16,9 Sgr.
und nach Abzug der Rückeinnahmen für altes Material	12,1 Sgr.	„	15,5 Sgr.

Von den größeren Reparaturen und Ersatzstücken sind folgende hervorzuheben:

Die Maschine Werden wurde zu einer Tender-Maschine mit seitlich und radial verstellbarer Vorderachse, wie im vorigen Jahre die Maschine Wupper, umgebaut und gleichzeitig der Kessel, der Rauchkasten und die Feuerbüchse erneuert. Zu gleichem Behufe wurde die Locomotive Neviges demontirt.

Neue kupferne Feuerbüchsen erhielten die Maschinen Hörde, Hochdahl, Crefeld, Iserlohn, und an den Maschinen Egen, Duisburg, Erkrath, Rhein, Mülheim, Düssel und Aachen wurde mit dem Einsetzen neuer Feuerkisten begonnen.

Für den Tender der Locomotive Velbert wurde ein neues Untergestell gefertigt.

Erneuert wurden:

1 Paar Laufräder für Serainger Personenzug-Maschinen,
1 Treibachse von Gußstahl, 1 Kuppel-Achse von Feinkorn-Eisen, 6 Lauf- und 5 Tender-Achsen von Gußstahl,
58 Treibrad-Bandagen von Gußstahl,
3 dergleichen von Puddelstahl,
50 Laufrad-Bandagen von Gußstahl,
13 dergleichen von Puddelstahl,
184 Tender-Bandagen von Puddelstahl,
239 Locomotiv- und Tender-Federn,
1106 Stück eiserne und 558 Stück messingene, zusammen 1664 Stück Siederohre.
Ein Locomotiv-Cylinder wurde zur Reserve beschafft.

Die Maschine Johann Wilhelm erlitt beim Rangiren auf Bahnhof Elberfeld einen Achsbruch, der in Anlage 10 sub Nr. 7 erläutert worden. Anlage 10.

Die Unterhaltung im Schmieren und Putzen hat erfordert:

	pro Nutzmeile an Schmiermaterial,	an Kosten für Schmieren und Putzen,
1864	0,610 Pfund,	75,59 Pfg.
gegen 1863	0,574 „	77,44 „
1864 mehr	0,036 Pfund,	weniger 1,85 Pfg.,

und die Gesammt-Unterhaltungs-Kosten für Reparatur, Schmieren und Putzen stellen sich:

	pro Nutzmeile:	pro Wagenachsmeile:
auf	220,87 Pfg.,	6,14 Pfg.,
1863	263,06 „	7,56 „
1864 geringer um	42,19 Pfg.	1,42 Pfg.

Für das Putzen der 122 Locomotiven sind überhaupt 28,658 Thlr. 5 Sgr. 1 Pfg. an Arbeitslöhnen gezahlt und durchschnittlich täglich 153 Putzer beschäftigt gewesen; es kommen somit durchschnittlich auf jede Maschine circa 1¼ Putzer mit einem Tagelohnsatze von 15¼ Sgr.

B. Personen-Wagen.

Von den am Jahresschlusse vorhandenen 136 Personenwagen mit 356 Achsen sind im Jahr 1864:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn	1,431,288,2	Achsmeilen,
„ „ Ruhr-Sieg Bahn	285,644,1	„
„ „ Letmather-Iserlohner Zweigbahn	15,267,0	„
„ fremden Bahnen	114,631,3	„
überhaupt . .	1,846,830,8	Achsmeilen

durchlaufen oder pro Jahr und Achse 5187,7 und pro Tag und Achse 14,2 Meilen.

Die neubeschafften 15 Stück zweiachsigen und 3 Stück dreiachsigen Wagen sind indeß erst im Monat April resp. Mai in Betrieb gekommen und reducirt sich der leistungsfähige Bestand deshalb auf 130 Wagen mit 343 Achsen. Die wirkliche Durchschnittsstärke berechnet sich somit:

1864 pro Jahr und Achse auf	5384,2	Meilen,	pro Tag und Achse auf	14,7 Meilen,
1863 „ „ „ „ „	5579,5	„	„ „ „ „ „	15,3 „
1864 geringer um . . .	195,3	Meilen und	. . . . .	0,6 Meilen.

Von den fremden Personen-Wagen sind gefördert:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn . . .	163,574,5	Achsmeilen,
„ „ Ruhr-Sieg Bahn	124,0	„
in Summa . .	163,698,5	Achsmeilen.

Die Unterhaltung der Personenwagen erforderte:

1. für Ersatzstücke und Reparaturen:

nach Abzug von 1013 Thlr. Rückeinnahme für alte Materialien, überhaupt . . 27,994 Thlr.

	oder pro Achsmeile	in Prozenten der Beschaffungskosten	in Prozenten der Einnahmen
	5,46 Pf.	7,94	3,27
gegen 1863	6,02 „	9,09	3,54
1864 weniger	0,56 Pf.	1,15 %	0,27 %

Von den größeren Reparaturen und Ersatzstücken sind folgende zu bemerken:

Die vier älteren Personenwagen I. und II. Klasse Nr. 8, 10, 38 und 41 wurden zu Wagen III. Klasse umgebaut und unter den beiden ersteren gleichzeitig die dritte Achse fortgenommen.

Der Wagen Nr. 9 ist zu gleichem Behufe demontirt und in Angriff genommen. In Folge eines Radbruches wurden sämmtliche Gußstahl-Scheibenräder unter den gebremsten Personenwagen entfernt und an deren Stelle 50 Satz neue Gußstahlachsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Puddelstahlbandagen beschafft und untergebracht.

Die letzten sogenannten Adamsfedern, mit welchen der Wagen Nr. 44 auf der Mittelachse noch versehen war, wurden durch neue Druckfedern ersetzt, und sind solche nunmehr gänzlich beseitigt. In dem Wagen Nr. 45 wurden die Polster eines Coupees II. Klasse erneuert und außer den oben speciell aufgeführten umgebauten 4 Wagen 42 Stück dergleichen neu lackirt.

Achsbrüche sind nicht vorgekommen.

2. zum Schmieren:

13,736 Pfund Schmiermaterial und 2162 Thlr. Kosten für Material und Arbeitslöhne, also pro Achsmeile

	Material:	Kosten:
in 1864	0,217 Loth Schmiere.	0,411 Pf.
„ 1863	0,252 „ „	0,417 „
1864 weniger . . .	0,035 Loth Schmiere.	0,006 Pf. Kosten.

3. zum Putzen:

2535 Pfund Putzwolle, 1268 Pfund Seife und an Kosten für Material und Tagelohn 2906 Thlr. oder pro Achsmeile

	Putzwolle	Seife	Kosten
	0,040 Loth	0,020 Loth	0,552 Pf.
gegen 1863 . .	0,051 „	0,024 „	0,567 „
in 1864 weniger .	0,011 Loth	0,004 Loth	0,015 Pf.

Die Kosten für das Schmieren und Putzen werden für alle Wagengattungen zusammen auf gemeinschaftlichen Contos gebucht, und sind daher die angegebenen Verbrauchs-Quantitäten Durchschnittssätze sowohl für die Personen- als auch für die Gepäck- und Güterwagen.

C. Gepäck- und Güterwagen.

Es sind gefördert:

1) von den 53 Gepäckwagen incl. 10 combinirten Post- und Gepäckwagen:

auf der Bergisch-Märkischen Bahn . . .	586,943,9	Achsmeilen,
„ „ Ruhr-Sieg „ . . .	144,918,6	„
„ „ Letmathe-Iserlohner Zweigbahn .	5,290,0	„
„ fremden Bahnen	124,794,6	„
überhaupt	861,947,1	Achsmeilen.

2) von den 4452 diversen Güterwagen:

	in gewöhnlichen Zügen:	in Arbeitszügen:	in Summa:	
a) auf der Berg.-Märk. Bahn .	5,061,072,7	155,628,1	5,216,700,8	Achsmeilen,
b) „ „ Ruhr-Sieg „ .	2,105,203,0	35,620,0	2,140,823,0	„
c) „ „ Letmathe-Iserlohner Zweigbahn	21,378,7	—	21,378,7	„
in Summa	7,187,654,4	191,248,1	7,378,902,5	Achsmeilen,
d) auf fremden Bahnen			4,790,920,1	„
		überhaupt	12,169,822,6	Achsmeilen,

3) von den Gepäck- und Güterwagen zusammen: 13,031,769,7 Achsmeilen oder pro Achse im Durchschnitt 1417,3 gegen 1409,5 Meilen in 1863. Es ist jedoch auch hierbei zu berücksichtigen, daß die neu beschafften Wagen im Laufe des Jahres successive und zum großen Theil erst in den letzten Monaten in Zugang gekommen sind, bei Berechnung der Durchschnittsleistung daher nicht als voll zum Ansatz kommen können.

Nach den Tagen der Inbetriebnahme auf die Benutzung eines Jahres reducirt, summiren sich ihre Leistungen auf 266 Wagen mit 554 Achsen und die wirkliche Durchschnittsleistung stellt sich pro Jahr und Achse auf 1532,6 und pro Tag und Achse auf 4,2 Meilen gegen 1479,5 resp. 4,1 Meilen in 1863. Die Durchschnittsleistung hat sich also gegen 1863 pro Jahr und Achse um 53,1 Meilen und pro Tag und Achse um 0,1 Meilen erhöht.

Fremde Gepäckwagen haben 90,126,1 Achsmeilen, fremde Güterwagen 2,131,744,0 Achsmeilen und die Königlichen Postwagen 268,375,2 Achsmeilen durchlaufen.

Daß unser Wagenpark den Ansprüchen des Verkehrs zu genügen im Stande sein würde, wenn die Verwaltungen der übrigen Bahnen die Transportmittel der Betheiligung an diesem Verkehre entsprechend gestellten, ergiebt die nachfolgende Gegenüberstellung der Leistungen diesseitiger Wagen auf eigener Bahn und auf fremden Bahnen, sowie fremder Wagen auf der eigenen Bahn:

Es haben zurückgelegt:	Eigene Wagen auf eigener Bahn Achsmeilen.	Eigene Wagen auf fremden Bahnen Achsmeilen.	Eigene Wagen in % der Leistungen auf eigener Bahn %	Fremde Wagen auf der Bergisch-Märkischen Bahn Achsmeilen.
Personenwagen . . .	1732199,6	114631,2	6,6	163698,5
Gepäckwagen	737152,5	124794,6	16,9	90126,1
Güterwagen	7378902,5	4790920,1	64,9	2131744,0
Summa . .	9848254,6	5030345,9	51,1	2385568,6
gegen 1863	8681612,1	4201622,1	48,4	2098717,4
in 1864 mehr . . .	1166642,5	828723,8	2,7	286851,2

Die Bergisch-Märkischen Wagen haben hiernach auch im Jahre 1864 auf fremden Bahnen erheblich mehr Achsmeilen durchlaufen, als die Wagen fremder Bahnen auf der Berg.-Märk. Bahn.

Nur bei den Personen-Wagen ergiebt sich für die fremden Wagen eine Mehrleistung von 49,067,3 Achsmeilen, welche sich jedoch wesentlich reducirt, wenn davon die von den 6 Rheinisch-Thüringischen Verbands-Wagen, an denen die Bergisch-Märkische Gesellschaft mit betheiligt ist, zurückgelegten 45,010,5 Achsmeilen abgesetzt werden.

Die Gepäck-Wagen haben 34,668,5 Achsmeilen, die Güter-Wagen 2,659,176,1 Achsmeilen auf fremden Bahnen mehr zurückgelegt, als die Wagen fremder Bahnen auf der Bergisch-Märkischen Bahn.

Die Gesammtleistung Bergisch-Märkischer Wagen auf eigenen und auf fremden Bahnen erhebt sich auf 14,878,600,5 Achsmeilen gegen 12,883,234,5 Achsmeilen in 1863 und beträgt 2,644,777,3 Achsmeilen mehr, als von den eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn überhaupt gefördert sind. In welcher Weise sich die Leistungen unserer Güterwagen auf die fremden Bahnen vertheilen und welche Gegenleistung wir von fremden Güterwagen gehabt haben, ergiebt sich im Einzelnen aus nachstehender Uebersicht:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Bahnen.	Von Bergisch-Märkischen Wagen sind auf den nebenbezeichneten Bahnen zurückgelegt Achsmeilen.	Die Wagen der nebenbezeichneten Bahnen haben auf der Berg.-Märk. Bahn zurückgelegt Achsmeilen.
1	Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn	73803,6	24943,4
2	Aachen-Mastrichter Bahn . . .	208,2	189,2
3	Alberts Bahn	74,0	—
4	Badische Staatsbahn	9205,0	1112,6
5	Bayerische Ostbahn	1953,0	547,8
6	Bayerische Staatsbahn . . .	55443,8	1686,7
7	Berlin-Anhaltische Bahn . . .	906,4	786,8
8	Berlin-Potsdam-Magdebg. Bahn	123788,0	38926,6
9	Berlin-Stettiner Bahn	9840,1	909,4
10	Berlin-Hamburger Bahn . . .	1718,4	77,6
11	Braunschweigische Bahn . . .	129853,0	21793,2
12	Breslau-Schweidnitz-Freibg. Bahn	640,6	534,0
13	Belgische Staatsbahn	430,4	45,4
14	Böhmische Westbahn	90,6	—
15	Cöln-Mindener Bahn	1848143,1	996284,7
16	Cöthen-Bernburger Bahn . . .	1292,0	307,8
17	Frankfurt-Hanauer Bahn . . .	9367,4	546,0
18	Französische Ostbahn	585,6	—
19	" Nordbahn	—	16,4
20	Friedrich-Franz Bahn (Mecklenbg.)	114,0	—
21	Hannoversche Staatsbahn . . .	501362,8	118048,8
22	Hessische Ludwigsbahn	8847,3	584,8
23	Homburger Bahn	812,0	—
24	Holländische Staatsbahn . . .	—	14,0
25	Kaiserin-Elisabeth Bahn . . .	390,0	117,0
26	Kaiser-Ferdinand Nordbahn . .	80,0	—
27	Kurfürst-Friedr.-Wilh. Nordbahn	424101,7	170882,4
28	Leipzig-Dresdener Bahn . . .	31130,8	12044,9
29	Liège-Mastrichter Bahn . . .	—	99,2
30	Lübeck-Büchener Bahn	2757,2	—
31	Löbau-Zittau-Reichenberger Bahn	83,2	161,0
32	Magdeburg-Halberstädter Bahn .	54067,4	23491,6
33	Magdeburg-Leipziger Bahn . .	13106,4	1240,4
34	Magdeburg-Wittenbergische Bahn	1520,4	910,8
35	Main-Neckar Bahn	17517,9	198,6
36	Main-Weser Bahn	125319,7	22769,3
37	Mecklenburgische Bahn	510,4	—
38	Nassau'sche Staatsbahn . . .	8686,7	46902,2
39	Niederländische Rheinbahn . .	53040,4	8824,6
40	Niederschlesisch-Märkische Bahn .	30576,0	2286,8
41	Niederschlesische Zweigbahn . .	82,4	74,0
42	Nord-Belgische Bahn	—	1118,8
43	Offenbach-Frankfurter Bahn . .	224,2	—
44	Ostbahn (preußische)	7461,0	27,6
45	Oberschlesische Bahn	85,0	43,5
46	Oesterreichische Staatsbahn . .	204,0	2610,5
47	Pfälzische Ludwigs Bahn . . .	82,1	30,0
48	Pfälzische Maximilians Bahn .	25,2	44,4
49	Rheinische Bahn	96335,7	25661,2
50	Rhein-Nahe Bahn	1574,1	265,2
51	Saarbrücker u. Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn	24,0	856,4
52	Sächsisch-Schlesische Bahn . .	8,0	—
53	Sächsisch-Böhmische Bahn . .	68,0	—
54	Sächsische-Oestliche Staatsbahn	10672,4	3509,0
55	" Westliche "	16855,0	17675,8
56	Schweizerische Central Bahn . .	82,6	—
57	Stargard-Posener Bahn . . .	595,6	30,8
58	Taunus Bahn	405,0	219,4
59	Thüringische Bahn	368687,2	170890,4
60	Tharandt-Freiberger Bahn . .	14,0	—
61	Waltershäuser Bahn	18,0	—
62	Werra-Bahn	20559,4	16051,6
63	Westfälische Bahn	720920,5	395273,4
64	Wilhelms Bahn	—	16,4
65	Würtembergische Bahn . . .	4497,2	61,6
	Summa . .	4790920,1	2131744,0
	Davon die nebenstehenden . .	2131744,0	
	Bleiben wie oben . . Achsmeilen, um welche die Berg.-Märk. Güterwagen auf fremden Bahnen mehr ausgenutzt sind.	2659176,1	

Für die Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen sind, nach Abzug von 7310 Thlr. Rückeinnahme für altes Material, verausgabt überhaupt 200,970 Thlr. oder

	pro Achsmeile:	in Procenten der Beschaffungskosten:	in Procenten der Einnahme:
	5,55 Pf.	4,76	6,29
gegen 1863 mit	3,92 „	3,32	4,57
1864 mehr	1,63 Pf.	1,44	1,72

Die Steigerung in den Unterhaltungskosten ist hervorgerufen durch den größeren Aufwand an Erneuerungs- und Ergänzungs-Arbeiten, unter welchen wir folgende besonders erwähnen:

Die älteren offenen Güterwagen Nr. 1646, 1662, 1668, 1676, 1682, 1700, 1701, 1709, 1714, 2011 und 2112 wurden behufs Umbaues demontirt und in Angriff genommen; bei 34 älteren bedeckten Güterwagen Nr. 300 bis 333 wurde der Radstand um 1½ Fuß erweitert; 34 ältere offene Güterwagen erhielten neue Kasten; 1021 unbrauchbare Bandagen wurden durch eine gleiche Anzahl neuer, worunter 36 Stück von Gußstahl und 985 Stück von Puddelstahl, ersetzt und 293 Federn, 127 Achsen (darunter 69 Stück von Gußstahl), 20 Stück Räder, 12 complete Satz-Gußstahl-Achsen mit Schalengußrädern und 6 Satz dergleichen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Puddelstahl-Bandagen, sowie 7 Stück lederne Wagendecken beschafft resp. erneuert.

Ueber die vorgekommenen 10 Achsbrüche ist das Nähere aus der Anlage Nr. 10 ersichtlich.

Anlage 10.

Zum Reinigen der Güterwagen sind nur 854 Stück Strauchbesen verausgabt, Löhne aber nicht besonders aufgewendet, da die nöthige Reinigung in den Werkstätten erfolgte. Für das Putzen der Gepäck- und Königl. Postwagen, sowie für das Schmieren der Gepäck- und Güterwagen ergeben sich aus den sub B. angegebenen Gründen die gleichen Durchschnittssätze wie bei den Personenwagen.

Die Anzahl der in den verschiedenen Werkstätten durchschnittlich beschäftigt gewesenen Arbeiter, sowie die gezahlten Löhne, ergeben sich aus nachstehender Zusammenstellung:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Werkstätten.	Anzahl der durchschnittlich beschäftigt gewesenen Handwerker.	Anzahl der durchschnittlich beschäftigt gewesenen Handarbeiter.	In Summa Arbeiter.	Geleistete Tagewerke in Tagelohn.	Geleistete Tagewerke in Accord.	Geleistete Tagewerke 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.
1	Düsseldorf	88	17	105	22320½	10868½	33189	14840	20	8	11110	6	10	25950	27	6	19,9	30,7	23,5
2	Langenberg . . .	85	15	100	32206	1280¾	33486¾	20455	28	5	1348	1	8	21804	—	1	19,1	31,6	19,5
3	Elberfeld	107	2	129	25847¼	14613¼	40460½	16503	21	3	15445	24	4	31949	15	7	19,2	31,7	23,7
4	Hagen	10	2	12	3146¾	124½	3271¼	2261	20	9	128	9	4	2390	—	1	21,6	30,9	21,9
5	Siegen	46	12	58	13298¼	5284¾	18583	8381	6	5	5632	28	7	14014	5	—	18,9	32,0	22,6
6	Witten	350	63	413	75458¼	48317¾	123776	50577	19	2	57397	22	8	107975	11	10	20,1	35,6	26,2
7	Duisburg	7	1	8	2537¼	—	2537¼	1740	1	9	—	—	—	1740	1	9	20,6	—	20,6
8	Dortmund	24	4	28	7780¾	307¼	8088	4891	25	3	239	20	—	5131	15	3	18,9	23,4	19,0
9	Soest	10	1	11	4053½	—	4053½	2379	14	3	—	—	—	2379	14	3	17,6	—	17,6
10	Letmathe	1	—	1	310¼	—	310¼	254	6	3	—	—	—	254	6	3	24,6	—	24,6
11	Altena	1	—	1	366	—	366	274	20	—	—	—	—	274	20	—	22,5	—	22,5
12	Altenhundem . . .	1	—	1	362	—	362	228	27	6	—	—	—	228	27	6	19,0	—	19,0
13	Steele	1	—	1	122	—	122	81	10	—	—	—	—	81	10	—	20,0	—	20,0
14	Oberhausen . . .	1	—	1	366¼	—	366¼	245	9	6	—	—	—	245	9	6	20,1	—	20,1
	Summa . .	732	137	869	188175	80796¾	268971¾	123116	21	2	91302	23	5	214419	14	1	19,6	33,9	23,9

Auf den letzteren 5 Stationen befinden sich zwar keine Werkstätten, doch ist daselbst je ein geprüfter Schlosser stationirt, welcher als Wagenrevisor fungirt und gleichzeitig kleinere Reparaturen an den Wagen auszuführen hat. Als Arbeitsraum benutzen sie die resp. Locomotivschuppen, welche mit den nöthigen Werkzeugen ausgerüstet sind. In Letmathe ist der Wagenrevisor seit Anfangs März und in Steele seit dem 1. September in Function.

Die Kosten der Zugkraft haben nach Anlage 9 überhaupt 422,198 Thlr. 17 Sgr. 7 Pf. und pro Nutzmeile 1 Thlr. 6 Sgr. 5,24 Pf. gegen 415,887 Thlr. 28 Sgr. 4 Pf. und 1 Thlr. 9 Sgr. 3,89 Pf. pro Nutzmeile in 1863 betragen. Anlage 9.

6. Finanzielle Ergebnisse.

Unter Nr. 24 der Anlagen wird der nach den Titeln und Positionen des Etats aufgestellte Betriebs-Rechnungs-Abschluß beigefügt, wonach sich ergibt für die Anlage 24.

	Berg.-Märk. Eisenb.	Ruhr-Sieg Eisenb.	Zweigb. Letmathe-Iserlohn
A. eine Betriebs-Einnahme:			
aus dem Personen-Verkehr von	740,979 = 4 = 6 =	115,032 = 20 = — =	9,801 = 12 = — =
„ „ Güter- „ „	2,357,190 = 8 = 11 =	814,576 = 7 = 4 =	9,706 = 3 = 1 =
an Extraordinarien (diversen Einnahmen) von	245,471 = 23 = 7 =	53,943 = 14 = 9 =	1,548 = 3 = 5 =
Summa	3,343,641 = 7 = — =	983,552 = 12 = 1 =	21,055 = 18 = 6 =
und unter Hinzurechnung des Antheils an dem Ertrage der Zweigb. Letmathe-Iserlohn ad	9,475 = — = 10 =	11,580 = 17 = 8 =	
also eine Gesammt-Einnahme von	3,353,116 = 7 = 10 =	995,132 = 29 = 9 =	
B. eine Betriebs-Ausgabe zum Betrage von	1,229,869 = 7 = — =	395,315 = 20 = 2 =	
mithin ein Brutto-Ueberschuß auf Höhe von	2,123,247 = — = 10 =	599,817 = 9 = 7 =	
Dieser Ueberschuß hat in nachstehender Weise seine Verwendung gefunden:			
1. in der Verzinsung der Prioritäts-Anleihen mit	518,010 = 22 = 6 =	549,627 = 22 = 6 =	
2. in der Amortisation derselben mit	69,428 = — = — =	— = — = — =	
Latus	587,438 = 22 = 6 =	549,627 = 22 = 6 =	

Transport	587,438	22	6	549,627	22	6
3. in Deckung der Kosten für die Convertirung der Berg.-Märkischen und für den Umtausch der Prinz-Wilhelm Prioritäts-Obligationen, in der Verzinsung und Amortisation der von den Zechen, Gewerkschaften ꝛc. Behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Kapitalien und endlich in der Zinsen-Entschädigung, welche von der Bergisch-Märkischen Bahn an die Ruhr-Sieg Bahn für die Benutzung der aus den Fonds der letzteren beschafften Betriebsmittel zu zahlen blieb mit zusammen	34,293	14	—	—	—	—
4. in der Rücklage zum Reservefonds, einschließlich einer extraordinairen Rücklage von 28,000 Thlr. mit . . .	51,084	18	—	12,485	—	—
5. desgleichen zum Erneuerungs-Fonds, einschließlich einer extraordinairen Rücklage von 43,706 Thlr. 8 Sgr. 11 Pfg. mit . . . . . (wegen der speciellen Berechnungen der gewöhnlichen Rücklagen ad 4 und 5 wird auf den folgenden Abschnitt 7 Bezug genommen.)	346,796	2	7	103,054	6	4
6. in dem von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vertragsmäßig zu zah-						
Latus	1,019,612	27	1	665,166	28	10

Transport	1,019,612	= 27	= 1	= 665,166	= 28	= 10	=
lenden Zuschusse von $^1/_{14}$ ($^1/_4$ von $3^1/_2$ Procent) der Zinsen des für die Ruhr-Sieg Eisenbahn aufgewendeten Anlage-Capitals mit	39,259	= 3	= 9	= —	= —	= —	=
7. in einer Dividende von $7^1/_2$% auf 13,000,000 Thaler Stamm-Actien-Capital der Gesellschaft mit	975,000	= —	= —	= —	= —	= —	=
8. in der sich hiervon berechnenden Staats-Steuer mit	89,375	= —	= —	= —	= —	= —	=
Die Gesammt-Summe ad	2,123,247	= —	= 10	= 665,166	= 28	= 10	=

ergibt hiernach eine Verwendung des gesammten Ueberschusses bei der Bergisch-Märkischen Bahn; bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn war der nach vorschriftsmäßiger Dotirung des Reserve- und Erneuerungs-Fonds verbleibende Netto-Ueberschuß nicht ausreichend, um die zur Verzinsung der Prioritäts-Anleihen erforderlichen Beträge vollständig zu decken; vielmehr ergiebt sich, wenn von

der oben erwähnten, für diese Zwecke verwendeten Summe ad	665,166	Thlr.	28	Sgr.	10	Pfg.
der vorermittelte Betriebs-Ueberschuß ad	599,817	„	9	„	7	„
in Abzug gebracht wird, eine Mehr-Ausgabe auf Höhe von	65,349	„	19	„	3	„
gegen eine solche von	218,676	„	14	„	6	„
des Jahres 1863, also eine Verminderung gegen diese um .	153,326	„	25	„	3	„

oder um $70,_{12}$%.

Jene Mehr-Ausgabe wurde nach den Bestimmungen des bezüglichen, mit der Staats-Regierung abgeschlossenen Vertrages getragen von

a. der Bergisch-Märkischen Gesellschaft auf Höhe der bereits erwähnten	39,259	Thlr.	3	Sgr.	9	Pfg.
b. vom Staate, der zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg-Eisenbahn für die übrigen $3^1/_4$% Garantie geleistet, auf Höhe von	26,090	„	15	„	6	„
Summa wie vor	65,349	Thlr.	19	Sgr.	3	Pfg.

Bis zum Schlusse des Vorjahres haben zu diesem Zwecke Zuschüsse geleistet werden müssen auf Höhe von: . . . . . 549,504 Thlr. 15 Sgr. 2 Pfg.
woran betheiligt waren:

a. die Bergisch-Märkische Gesellschaft:

in 1862 mit	35,126 Thlr.	11 Sgr.	6 Pfg.					
„ 1863 „	40,861 „	25 „	1 „					
„ 1864 „	39,259 „	3 „	9 „					
in Summa mit				115,247	„	10	„	4 „

b. der Staat:

in 1862 mit	230,351 Thlr.	29 Sgr.	11 Pfg.					
„ 1863 „	177,814 „	19 „	5 „					
„ 1864 „	26,090 „	15 „	6 „					
also in Summa mit				434,257	„	4	„	10 „

Der Staatszuschuß hat hiernach gegen das Jahr 1862 eine Verminderung um 204,261 Thlr. 14 Sgr. 5 Pfg. oder 88,68 %, und gegen das Jahr 1863 eine solche um 151,724 Thlr. 3 Sgr. 11 Pfg. oder 85,33 % erfahren.

Die Gesammt-Einnahme hat im verflossenen Jahre betragen	4,348,249 = 7 = 7 =	
und pro Meile Bahn nach der durchschnittlichen Länge der in Betrieb gewesenen Strecken auf 47,97 Meilen Gesammtlänge		90,645 Thlr.
(Die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, welche am 31. März 1864 dem Verkehr übergeben wurde, ist nur nach Verhältniß der Zeit ihrer Inbetriebnahme mit 0,55 Meilen berücksichtigt.)		
In 1863 betrug die gesammte Betriebs-Einnahme	3,751,297 = 19 = 2 =	
und pro Meile Bahn bei 47,01 Meilen Gesammtlänge		79,798 „
es ergibt sich also eine Zunahme von insgesammt.	596,951 = 18 = 5 =	
und pro Meile Bahn von		10,847 Thlr.
oder in Procenten	15,91	13,59 „

Eine Vergleichung gegen das Jahr 1862 ergibt für das Vorjahr eine Mehr-Einnahme von	1,125,654 = 10 = 3 =	
und pro Meile Bahn von		17,321 Thlr.
oder in Procenten	34,93	23,62

An der vorgedachten Gesammt-Einnahme participiren:

a. der Personen-Verkehr mit

865,813 = 6 = 6 = oder 19,91 % gegen 801,696 = 29 = 4 = oder 21,37 % in 1863.

b. der Güter-Verkehr mit

3,181,472 = 19 = 4 = oder 73,17 % gegen 2,659,025 = 19 = 10 = oder 70,88 % in 1863,

c. die Extraordinarien mit

300,963 = 11 = 9 = oder 6,92 % gegen 290,575 = — = — = oder 7,75 % in 1863.

Summa:

4,348,249 = 7 = 7 gegen 3,751,297 = 19 = 2 = in 1863.

Die extraordinairen Einnahmen umfassen:

1. die Gebühren für telegraphische Depeschen mit	4581	Thlr.	8	Sgr.	3	Pfg.
2. Miethe und Pacht						
für Restaurationen	7274	„	7	„	6	„
„ Gebäude und Beamtenwohnungen	8062	„	22	„	9	„
„ Postlokale	440	„	24	„	—	„
Vergütung des Postfiscus für Post-Coupees	6015	„	21	„	1	„
für Telegraphen-Dienstlokale	126	„	—	„	—	„
„ Pacht von Lagerplätzen	7625	„	13	„	5	„
für Pacht von Grundstücken	5020	„	24	„	9	„
3. den Ertrag für verkaufte Betriebs-Materialien	16,051	„	29	„	5	„
4. „ „ „ „ Drucksachen	4187	„	12	„	2	„
5. die Wagenmiethen und Conventionalstrafen	121,982	„	22	„	10	„
6. „ aufgekommenen Zinsen und Dividenden	95,691	„	16	„	4	„
7. „ sonstigen diversen Einnahmen	23,902	„	19	„	3	„
Summa wie vor	300,963	Thlr.	11	Sgr.	9	Pfg.

Die Gesammt-Einnahme vertheilt sich auf die

Berg.-Märkische Eisenbahn mit 3,343,641 Thlr. 7 Sgr. — Pfg. oder 76,90 %

gegen 2,944,400 Thlr. 9 Sgr. — Pfg. oder 78,49 % in 1863;

Ruhr-Sieg Eisenbahn mit 983,552 Thlr. 12 Sgr. 1 Pfg. oder 22,62%
gegen 806,897 Thlr. 10 Sgr. 2 Pfg. oder 21,51% in 1863;
Zweigbahn Letmathe-Iserlohn mit 21,055 Thlr. 18 Sgr. 6 Pfg. oder 0,48%,
wonach sich ausschließlich des Antheils an dem Brutto-Ertrage der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn eine Mehr-Einnahme ergibt:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn von 399,240 Thlr. 28 Sgr. — Pfg. oder 13,56%
" " Ruhr-Sieg " " 176,655 " 1 " 11 " " 21,89%

Für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn ist eine vergleichende Uebersicht wegen des ersten Betriebsjahres nicht ausführbar.

Eine weitere Vertheilung der Einnahmen für jede Bahn-Abtheilung nach den Verkehrs-Arten ergibt für die

	Bergisch-Märkische.				Ruhr-Sieg Eisenbahn.				Zweigbahn Letmathe-Iserlohn.	

Für die Meile Bahn ergibt sich für die

	Bergisch-Märkische Bahn	Ruhr-Sieg Bahn	Zweigb. Letmathe-Iserlohn
eine Gesammt-Einnahme von	101,230 Thlr.	68,350 Thlr.	38,283 Thlr.
gegen 1863	90,264 „	56,073 „	—
mithin in 1864 ein Mehr von	10,966 Thlr.	12,277 Thlr.	—
und in Prozenten	12,15	21,89	—
und zwar eine Einnahme:			
aus dem Personen-Verkehr	von 22,433 Thlr.	von 7,994 Thlr.	von 17,822 Thlr.
	gegen 21,272 „	gegen 7,492 „	
„ „ Güter- „	von 71,365 „	von 56,607 „	„ 17,647 „
	gegen 62,585 „	gegen 49,912 „	
an Extraordinarien	von 7,432 „	von 3,749 „	„ 2,815 „
	gegen 6,407 „	gegen 5,669 „	

Die Differenz zwischen dem vorangegebenen und dem in Absatz 4 dieses Abschnittes ermittelten Ertrage pro Meile Bahn aus dem Personen- und Güter-Verkehr hat darin ihren Grund, daß bei der letztgedachten Berechnung die einzelnen Strecken nach der verschiedenen Art ihrer Benutzung für den Personen- oder Güter-Verkehr getrennt gehalten sind, während im vorliegenden Falle die gesammte Bahnlänge zum Grunde gelegt ist.

Die Mehr-Einnahme bei den Extraordinarien ist hauptsächlich hervorgetreten bei der Position Wagenmiethen und Conventional-Strafen, die aufgebrachten 121,982 Thlr. 22 Sgr. 10 Pfg. gegen 101,882 Thlr. 1 Sgr. 11 Pfg. in 1863, also mehr: 20,100 Thlr. 20 Sgr. 11 Pfg., ferner bei der Bergisch-Märkischen Bahn in der Position „Zinsen und Dividenden", welche ergaben 92,159 Thlr. 18 Sgr. 3 Pfg. gegen 75,816 Thlr. 27 Sgr. 8 Pfg. in 1863, also mehr 16,342 Thlr. 20 Sgr. 7 Pfg., welche Mehr-Einnahme in dem gegen das Jahr 1863 höhern Bestande des allgemeinen Baufonds, dessen Zinsen dem Betriebsfonds zufließen, weil dieser die Coupon-Zinsen der emittirten Obligationen trägt, ihren Grund hat.

Die Minder-Einnahme an Extraordinarien bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn ist hervorgetreten bei der Position Zinsen und Dividenden und bei den sonstigen Einnahmen, indem bei den Zinsen aufkamen 3,496 Thlr. 9 Sgr. 2 Pfg., gegen 30,421 Thlr. 20 Sgr. 8 Pfg. in 1863, also weniger 26,925 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf., zu deren Erklärung anzuführen ist, daß in 1863 ein ungleich größerer Betrag in Obligationen III. Serie Ltr. B. untergebracht worden, als in 1864, so daß sich die Rückeinnahme an Zinsen für die beigegebenen Coupons, welche hier zu vereinnahmen sind, zu einer geringern Summe ergeben mußte; an sonstigen Einnahmen kamen auf 8140 Thlr. 10 Sgr. 5 Pfg. gegen 11,776 Thlr. 17 Sgr. in 1863, also weniger 3,636 Thlr. 6 Sgr. 7 Pfg., was darin seinen Grund findet, daß durch die Neubeschaffung von Betriebsmitteln das von einer

Bahn-Abtheilung der andern gegenüber früher mehr verwendete Beschaffungskapital geringer wird, also allmählig eine Ausgleichung stattfindet, folglich auch die hierzu vereinnahmende Entschädigung sich ermäßigt.

Die Differenz in der bei den letztgedachten Positionen sich ergebenden Minder-Einnahme gegen die Gesammt-Mindereinnahme bei den Extraordinarien wird gedeckt durch die bei den übrigen Positionen aufgekommenen Mehr-Einnahmen.

An der Gesammtbrutto-Einnahme der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn partizipirt nach dem bezüglichen Statut-Nachtrage die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit 45 und die Ruhr-Sieg Eisenbahn mit 55 Prozent, für welche Antheile die Bergisch-Märkische Eisenbahn die Zinsen des Anlage-Kapitals, die Ruhr-Sieg Eisenbahn dagegen die sämmtlichen Betriebs-Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der gedachten Zweigbahn zu übernehmen hat.

Hiernach erhalten von der Gesammt-Einnahme derselben ad 21,055 Thlr. 18 Sgr. 6 Pfg.
die Bergisch-Märkische Eisenbahn . . . . . 9,475 „ — „ 10 „
„ Ruhr-Sieg Eisenbahn . . . . . 11,580 „ 17 „ 8 „
welche Antheile, wie Eingangs dieses Absatzes angeführt ist, den Einnahmen der bezüglichen Bahn-Abtheilungen zugerechnet sind.

Die Gesammt-Summe aller Betriebs-Ausgaben betrug:
1,625,184 Thlr. 27 Sgr. 2 Pfg.
und absorbirten dieselben . . . . . 37,38 % der Gesammt-Einnahme,
wogegen dieselbe sich in 1863 auf 1,561,229 Thlr. 27 Sgr. 2 Pfg.
stellte und . . . . . 41,62 % der Gesammt-Einnahme
in Anspruch nahm.

Für das Jahr 1864 ergiebt
sich hiernach eine Mehrausgabe von . . . . 63,955 Thlr. . . . . oder von 4,10 %
während die Gesammt-Ausgabe
gegen 1863 . . . . . 4,24 %
weniger von der Einnahme in Anspruch nahm. Unter Hinzurechnung der gewöhnlichen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds (die einmaligen außergewöhnlichen Rücklagen können bei der vergleichenden Uebersicht nicht in Betracht kommen) erreichen die Betriebs-Ausgaben die
Höhe von . . . . . 2,066,898 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.
welche von der Gesammt-Einnahme . . . . . 47,53 Prozent
absorbirten; dagegen betrugen diese Ausgaben in 1863 1,974,598 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf.
und in Prozenten der Gesammt-Einnahme . . . . . 52,64 „

---

so daß sich für das Jahr 1864 eine Mehrausgabe von 92,299 Thlr. 24 Sgr. — Pf.
ergiebt, während die Gesammt-Ausgabe weniger
von der Einnahme beanspruchte . . . . . 5,11 Prozent.

Ausschließlich der Rücklagen absorbirte die Mehr-Ausgabe 10,71, und einschließlich derselben 15,46 Prozent der Gesammt-Mehr-Einnahme. Eine Vertheilung der Ausgaben für die einzelnen Dienstverwaltungszweige ergibt als Kosten der

	In 1864: überhaupt. Thlr.	Sg.	Pf.	pro Meile Bahn. Thlr.	in Procenten der Gesammt-Ausgabe.	in Procenten der Gesammt-Einnahme.	In 1863: überhaupt. Thlr.	Sg.	Pf.	pro Meile Bahn. Thlr.	in Procenten der Gesammt-Ausgabe.	in Procenten der Gesammt-Einnahme.	Mithin 1864: mehr. Thlr.	Sg.	Pf.	weniger. Thlr.	Sg.	Pf.	In Procenten:
Allgemeinen Verwaltung	128744	15	6	2684	7,92	2,96	110138	10	2	2343	7,05	2,94	18606	5	4	—	—	—	16,89
Bahn-Verwaltung . .	528626	13	9	11020	32,53	12,16	565797	10	11	12036	36,24	15,08	—	—	—	37170	27	2	6,57
Transport-Verwaltung	967813	27	11	20175	59,55	22,26	885294	6	1	18832	56,71	23,60	82519	21	10	—	—	—	9,32
													101125	27	2	37170	27	2	
Summa .	1625184	27	2	33879	100	37,38	1561229	27	2	33211	100	41,62	63955	—	—	—	—	—	4,10

Hiernach hat die allgemeine und die Transport-Verwaltung erhöhte Mittel in Anspruch genommen, während die Bahn-Verwaltung gegen das Jahr 1863: 37,170 Thlr. 27 Sgr. 2 Pfg. weniger absorbirte.

Bezüglich dieser Mehr- und Minder-Ausgabe ist das Nachstehende anzuführen:

Bei der allgemeinen Verwaltung ist außer der bei Titel II. und den Pos. 1 u. 3—6 des Titel VI. hervorgetretenen Mehr-Ausgabe, die sich durch die Vermehrung des Betriebes und die Eröffnung der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn erklärt, solche zum größten Theile nur eine scheinbare, indem im Jahre 1864 die bis dahin bei der Bahnverwaltung berechneten Kommunalsteuern, die die Gesellschaft als solche treffen, bei den Extraordinarien der allgemeinen Verwaltung zur Ausgabe gestellt wurden; an derartigen Steuern mußten gezahlt werden 17,448 Thlr. 9 Sgr. 8 Pfg., während in 1863 abzüglich der noch ferner bei der Bahn-Verwaltung zur Ausgabe zu stellenden Grundsteuer und Feuerversicherungs-Beiträge rund 12,000 Thlr. angenommen werden können, wonach sich eine Mehr-Ausgabe an Steuern von 5,448 Thlr. 9 Sgr. 8 Pfg. ergibt.

Dieser und der Eingangs gedachten Mehr-Ausgabe zum Gesammtbetrage von 9,153 Thlr. 3 Sgr. 10 Pfg. stehen die bei den Besoldungen und materiellen Verwaltungskosten gegen das Jahr 1863 weniger verwendeten 2,546 Thlr. 28 Sgr. 6 Pfg. gegenüber, so daß sich nach Abzug derselben die wirkliche Mehr-Ausgabe zu 6,606 Thlr. 5 Sgr. 4 Pfg. ermittelt.

An den gesammten Kosten der Bahn-Verwaltung ist betheiligt:

die Bergisch-Märkische Bahn mit 414,355 Thlr. 10 Sgr. 8 Pfg. gegen 454,896 Thlr. 3 Sgr. 9 Pfg. in 1863, also in 1864 weniger 40,540 Thlr. 23 Sgr. 1 Pfg.

die Ruhr-Sieg Eisenbahn mit 114,271 Thlr. 3 Sgr. 1 Pfg. gegen 110,901 Thlr. 7 Sgr. 2 Pfg. in 1863, also in 1864 mehr 3,369 Thlr. 25 Sgr. 11 Pfg.,

nach Abrechnung welcher Mehr-Ausgabe sich die vorermittelte Minder-Ausgabe ad 37,170 Thlr. 27 Sgr. 2 Pfg. ergibt.

Die Minder-Ausgabe bei der Bergisch-Märkischen Bahn-Verwaltung findet ihre Erklärung zunächst in der vorangedeuteten anderweiten Verrechnung der Kommunalsteuer, in der Ausscheidung der Unterhaltungs-, Wiederherstellungs- und Reinigungs-Kosten der Locomotiv- und Wagen-Schuppen, Wasserstationen, Krähne, Pumpen ꝛc. von den Kosten der Bahn-Verwaltung und deren Uebernahme auf die Kosten des Bahn-Transports und endlich darin, daß die Bahn-Unterhaltung geringere Mittel in Anspruch nahm. Bei der Unterhaltung des Oberbaus wurden erfordert, 64,317 Thlr. 25 Sgr. 8 Pf. gegen 96,751 Thlr. 12 Sgr. 11 Pf. in 1863, also allein weniger 32,433 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf., bei der Unterhaltung der Geleise, Drehscheiben, Weichen, Schiebebühnen und anderer mechanischer Vorrichtungen 28,277 Thlr. 14 Sgr. 5 Pf. gegen 46,654 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. in 1863, mithin weniger 18,376 Thlr. 26 Sgr., wohingegen für Unterhaltung der Brücken, der Entwässerungen, Pflasterungen, Vieh- und Wagenrampen ꝛc., sowie für Ergänzung der baulichen Anlagen größere Ausgaben als in 1863 gemacht werden mußten; für den letztern Zweck sind allein 30,000 Thlr. gegen 11,667 Thlr. 9 Sgr. 7 Pf in 1863, also mehr 18,332 Thlr. 20 Sgr. 5 Pf. aufgewendet.

Bei Titel II. für Hülfsarbeiten hat sich eine unbedeutende Mehrausgabe herausgestellt, welche indessen durch die bei den materiellen Verwaltungs-Kosten (Tit. III. des Rechnungs-Abschlusses) hervorgetretene Ersparniß gedeckt wird.

Die Mehrausgabe bei den Kosten der Bahn-Verwaltung für die Ruhr-Sieg Eisenbahn findet ihren Grund in dem Hinzutritt der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, deren Betriebs-, Unterhaltungs- und Verwaltungs-Kosten, wie bereits angeführt, jener für den ihr zuzuführenden Antheil an dem Brutto-Ertrage allein zur Last fallen. Trotz dieses Umstandes hat die Unterhaltung des Ober-Baues weniger Mittel erfordert, als in 1863 und zwar bei einer Ausgabe von 28,341 Thlr. 27 Sgr. 1 Pf. in dem letzt gedachten Jahre in 1864 nur 19,770 Thlr. 27 Sgr. 1 Pf., also weniger 8571 Thlr., wogegen bei den übrigen Positionen der Bahn-Unterhaltung eine Mehrausgabe hervorgetreten ist, und namentlich bei den Kosten für Unterhaltung der baulichen Anlagen, für welchen Zweck 5000 Thlr. aufgewendet sind, wogegen das Jahr 1863 derartige Kosten nicht aufweist.

Die Mehrausgabe bei der Transport-Verwaltung vertheilt sich auf die

Besoldungen mit	18,552	Thlr.	—	Sgr.	11	Pf.
Diäten für Hülfsarbeiter ꝛc. mit	15,193	„	6	„	7	„
materiellen Verwaltungs-Kosten	4283	„	3	„	7	„
Kosten des Bahn-Transports mit	82,987	„	2	„	4	„

denen eine Minder-Ausgabe bei den Extraordinarien gegenübersteht, welche dadurch entstanden ist,

daß die für Verzinsung und Amortisation der von Zechen 2c. beschafften Kohlen-Wagen erforderlichen Beträge und die an die Ruhr-Sieg Eisenbahn zu vergütende Entschädigung für Benutzung der gemeinschaftlichen Betriebsmittel, für welche Zwecke in 1863 40,240 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf. aufgewendet wurden, in 1864 bei dem Titel Verzinsung zur Ausgabe gebracht sind.

Diese Mehr-Ausgabe hat ihren Grund in der Vermehrung des Betriebes, dem Hinzutritt der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, der vorerwähnten Uebernahme der Unterhaltungs-Kosten der Locomotiv- und Wagen-Schuppen als Kosten des Transport-Dienstes und endlich in der Vermehrung des Maschinen- und Wagenparks, wovon die Unterhaltung des Letztern in 1864 allein 257,104 Thlr. 5 Sgr. 1 Pf. gegen 203,717 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. in 1863, also mehr 55,387 Thlr. — Sgr. 10 Pf. erforderte; für die geneigte Ebene bei Hochdahl wurde die Beschaffung eines Taues nothwendig und mußten deshalb 4412 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf. gegen 295 Thlr. 1 Sgr. 4 Pf. in 1863 verausgabt werden.

Die Kosten der Bahn-Unterhaltung (Tit. IV. und V. C. des Rechnungs-Abschlusses) haben betragen 258,688 Thlr. 25 Sgr., mithin pro Meile Bahn 5393 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 3323 Thlr. gegen 265,935 Thlr. 16 Sgr. oder pro Meile Bahn 5657 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 3553 Thlr. in 1863, also weniger 7246 Thlr. 21 Sgr. und pro Meile Bahn 264 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 230 Thlr.

In Prozenten der Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr betragen die gesammten Kosten der Transport-Verwaltung ad 967,813 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. $23_{,91}$ Prozent gegen $25_{,58}$ Prozent in 1863 und ist hieran betheiligt:

der Personen-Verkehr mit $5_{,11}$ gegen $5_{,93}$% in 1863,
„ Güter- „ „ $18_{,80}$ „ $19_{,65}$% „ „

Nach den Festsetzungen des Statuts hat die Ruhr-Sieg-Eisenbahn zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge und zu den Kosten der Transport-Verwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagen-Achsmeilen beizutragen, wohingegen die Kosten der Bahn-Verwaltung und Unterhaltung jeder der beiden Bahnen für sich zur Last fallen. Hiernach hatte beizutragen:

a. zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung:
   die Bergisch-Märkische Bahn auf $33_{,03}$ Meilen gegen $32_{,41}$ Meilen in 1863,
   die Ruhr-Sieg Eisenbahn (einschließlich Letmathe-Iserlohn) auf $14_{,93}$ Meilen gegen $14_{,39}$ Meilen in 1863;

b. zu den Kosten der Transport-Verwaltung:
   die Bergisch-Märkische auf $854{,}934_{,5}$ Locomotiv- und $9{,}403{,}757_{,3}$ Wagen-Achsmeilen gegen 0,749,900 Locomotiv- und 0,770,018 Wagen-Achsmeilen in 1863,
   die Ruhr-Sieg Eisenbahn auf $286{,}901_{,3}$ Locomotiv- und $3{,}098{,}441_{,1}$ Wagen-Achsmeilen gegen 0,252,100 Locomotiv- und 0,229,982 Wagen-Achsmeilen in 1863,

wobei indessen zu bemerken bleibt, daß die Einnahmen und Ausgaben für Wagenmiethen nach den Wagen-Achsmeilen und die Ausgabe bei Tit. III. C. pro 3 des Rechnungs-Abschlusses für die Bergisch-Märkische Eisenbahn allein verrechnet ist; an der Einnahme für Wagenmiethe hat die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn nach den auf derselben durchlaufenen Wagen-Achsmeilen partizipirt.

Die hiernach erfolgte Vertheilung der Gesammt-Betriebs-Ausgaben ergiebt für die Bergisch-Märkische Eisenbahn eine solche von

1,229,869 Thlr. 7 Sgr. — Pf. gegen
1,211,350 „ — „ 11 „ in 1863

also in 1864 mehr . . 18,519 Thlr. 6 Sgr. 1 Pf. oder 1,53 Prozent,

für die Ruhr-Sieg Eisenbahn eine solche von

395,315 Thlr. 20 Sgr. 2 Pf. gegen
349,879 „ 26 „ 3 „ in 1863

also in 1864 mehr . . 45,435 Thlr. 23 Sgr. 11 Pf. oder 12,99 Prozent.

Eine fernere Vertheilung der auf jede Bahn entfallenen Betriebs-Ausgaben nach den einzelnen Dienstverwaltungszweigen und eine Vergleichung gegen das Jahr 1863 ergiebt das folgende Resultat, wobei indessen erläuternd anzuführen ist, daß zur Aufrechthaltung einer sachgemäßen statistischen Ermittelung sowohl hier wie bei den folgenden vergleichenden Berechnungen bei der Bergisch-Märkischen Bahn der Antheil an dem Brutto-Ertrage der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn unberücksichtigt bleiben mußte, weil die Bergisch-Märkische Bahn hierfür nur die Verzinsung des Anlage-Kapitals zu tragen hat, daß dagegen bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn dieser Antheil und die gesammten Betriebs-, Unterhaltungs- und Verwaltungs-Kosten Berücksichtigung gefunden haben, weil letztere der Ruhr-Sieg Bahn allein zur Last fallen.

Es haben betragen die Kosten	in 1864:						in 1863:						Mithin in 1864:						in Procenten.
	überhaupt.			pro Meile Bahn.	in Procenten der Gesammt-Ausgabe.	in Procenten der Gesammt-Einnahme.	überhaupt			pro Meile Bahn	in Procenten der Gesammt-Ausgabe.	in Procenten der Gesammt-Einnahme.	mehr.			weniger.			
	Thlr.	S.	P.	Thlr.			Thlr.	S.	P.	Thlr.			Thlr.	S.	P.	Thlr.	S.	P.	
bei der Bergisch-Märkischen Bahn																			
der allgemeinen Verwaltung . .	88699	14	4	2685	7,21	2,65	73825	1	6	2263	6,10	2,51	14874	12	10	—	—	—	20,15
„ Bahn-Verwaltung	414355	10	8	12545	33,69	12,39	454896	3	9	13945	37,55	15,45	—	—	—	40540	23	1	8,91
„ Transport-Verwaltung . . .	726814	12	—	22005	59,10	21,74	682628	25	8	20927	56,35	23,18	44185	16	4	—	—	—	6,47
													59059	29	2	40540	23	1	
Summa . .	1229869	7	—	37235	100	36,78	1211350	—	11	37135	100	41,14	18519	6	1	—	—	—	1,53
bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn																			
der allgemeinen Verwaltung . .	40045	1	2	2680	10,13	4,02	36313	8	8	2523	10,38	4,50	3731	22	6	—	—	—	10,28
„ Bahn-Verwaltung	114271	3	1	7649	28,91	11,48	110901	7	2	7707	31,70	13,74	3369	25	11	—	—	—	3,04
„ Transport-Verwaltung . . .	240999	15	11	16131	60,96	24,22	202665	10	5	14084	57,92	25,12	38334	5	6	—	—	—	18,91
Summa . .	395315	20	2	26460	100	39,72	349879	26	3	24314	100	43,36	45435	23	11	—	—	—	12,99

Für jede einzelne Bahn-Abtheilung haben die Kosten der Transport-Verwaltung in Procenten der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr betragen und zwar bei der

Bergisch-Märkischen Bahn 23,46 % gegen 24,95 % in 1863,
Ruhr-Sieg-Eisenbahn 25,92 % gegen 27,94 % in 1863,
(excl. Letmathe-Iserlohner Antheil)

und war hieran betheiligt bei der

Bergisch-Märkischen Bahn:
der Personen-Verkehr mit 5,61 % gegen 6,33 % in 1863,
„ Güter- „ „ 17,85 „ „ 18,62 „ „ „

Ruhr-Sieg-Eisenbahn:
der Personen-Verkehr mit 3,21 % gegen 4,15 % in 1863,
„ Güter- „ „ 22,71 „ „ 23,79 „ „ „

Eine Vertheilung der gesammten Kosten der Transport-Verwaltung ad 967,813 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. ergiebt auf die

Locomotiv-Nutzmeile 2 Thlr. 23 Sgr. 6 Pf. gegen 2 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. in 1863,
Wagenachsmeile — „ 2 „ 4 „ „ — „ 2 „ 5 „ „ „

und bei einer Trennung derselben für jede Bahn-Abtheilung bei der

Bergisch-Märkischen Eisenbahn:
auf die Locomotiv-Nutzmeile 2 Thlr. 23 Sgr. 8 Pf. gegen 2 Thlr. 26 Sgr. 5 Pf. in 1863,
„ „ Wagen-Achsmeile — „ 2 „ 4 „ „ — „ 2 „ 5 „ „ „

Ruhr-Sieg Eisenbahn:
auf die Locomotiv-Nutzmeile 2 Thlr. 23 Sgr. 3 Pf. gegen 2 Thlr. 15 Sgr. 9 Pf. in 1863,
„ „ Wagen-Achsmeile — „ 2 „ 4 „ „ — „ 2 „ 5 „ „ „

Es vertheilen sich ferner auf die

	Locomotiv-Nutzmeile.						Wagen-Achsmeile.						Bahn-Meile.	
	in 1864.			in 1863.			in 1864.			in 1863.			in 1864.	in 1863.
	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Th.	Sg.	Pf.	Thlr.	Thlr.
Bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn:														
die Einnahmen mit	12	24	8	12	12	8	—	10	9	—	10	5	101230	90264
die Ausgaben mit	4	21	6	5	3	4	—	3	11	—	4	3	37235	37135
mithin der Ueberschuß mit	8	3	2	7	9	4	—	6	10	—	6	2	63995	53129
Bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
die Einnahmen mit	11	13	7	10	1	7	—	9	8	—	9	6	66609	56073
die Ausgaben mit	4	16	6	4	10	9	—	3	10	—	4	2	26460	24314
mithin der Ueberschuß mit	6	27	1	5	20	10	—	5	10	—	5	4	40149	31759

Eine vergleichende Uebersicht des gesammten Betriebs-Ergebnisses ergiebt

	eine Einnahme	eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr	eine Betriebs-Ausgabe	in Procenten der Einnahme	einen Betriebs-Ueberschuß.	in Procenten der Einnahme
bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn						
für das Jahr						
1863	von 2,944,400 Thlr.	—	1,211,350 Thlr.	41,14	1,733,050 Thlr.	58,86
1864	„ 3,343,641 „	399,241 Thlr.	1,229,869 „	36,78	2,113,772 „	63,22
bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn						
1862	von 619,464 Thlr.	—	307,611 Thlr.	49,66	311,852 Thlr.	50,34
1863	„ 806,897 „	187,433 Thlr.	349,880 „	43,36	457,018 „	56,64
1864	„ 995,133 „	188,236 „	395,316 „	39,72	599,847 „	60,28

Hiernach ermittelt sich bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eine Zunahme in der Einnahme gegen 1863 von 13,56 % und bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn eine solche gegen 1862 von 60,34 %; für die Bergisch-Märkische Eisenbahn konnte diese Vergleichung nur mit dem Jahre 1863 beginnen, weil die Witten-Duisburger Bahn erst mit diesem Zeitpunkte ihr erstes volles Betriebs-Jahr zurückgelegt hat.

Anlage 27. Ueber die Verwendung der Gesammt-Einnahmen wird unter Nr. 27 der Anlagen die Uebersicht beigefügt, wonach die zur Verzinsung von 5,91 % der Prioritätsanleihen und zur Dividenden-Zahlung verwendeten Beträge für die emittirten Obligationen und Actien bei der Bergisch-Märkischen Bahn eine Rente von 5,90 % ergeben gegen 5,54 % in 1863, mithin eine Steigerung um 0,37 %; für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn ergiebt sich für das emittirte Nominal-Capital eine Rente von 3,08 % gegen 2,27 % in 1863, also eine Steigerung um 0,81 % und zwar als Netto-Ueberschuß nach Deckung der Betriebs-Ausgaben einschließlich der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds.

Zu erwähnen bleibt noch, daß auch für das Jahr 1864 für die Stamm-Actien Litr. B. (Dortmund-Soester Eisenbahn) nach Maßgabe der Statutbestimmungen die Dividende besonders zu berechnen war, weil bei dem Umtausche dieser Actien gegen solche Litr. A. eine Anzahl Dividenden-Scheine nicht abgegeben wurde und sich noch in Circulation befindet und weil ein kleiner Theil dieser Actien noch nicht umgetauscht ist; diese Berechnung ergiebt eine Dividende von $4\frac{2}{5}$ %, die zur Zahlung gestellt ist.

7. Reserve- und Erneuerungs-Fonds.

Die bisher für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg Eisenbahn gemeinschaftlich bestandenen Reserve- und Erneuerungs-Fonds haben mit Rücksicht auf die in dem mit der Staatsregierung unterm 13./14. Februar 1856 wegen des Baues der Ruhr-Sieg Eisenbahn abgeschlossenen Vertrage enthaltene Bestimmung über die Bildung eines Reservefonds für die letztere getrennt werden müssen, und besteht zwischen beiden Bahn-Abtheilungen in dieser Beziehung ein Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß nur noch insoweit, als die Einnahmen und Ausgaben für den gemeinschaftlichen Maschinen- und Wagenpark, also die bei dem Transportdienste entstehenden, vorläufig ungetrennt gebucht und am Jahresschlusse nach dem Theil-Verhältniß der Transport-Verwaltung, nach den durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen, verrechnet werden. Hiernach sind am Schlusse des vorigen Jahres statt der bisherigen Fonds eingerichtet worden

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn:

ein Reservefonds,

ein Erneuerungsfonds,

für die Ruhr-Sieg Eisenbahn:

ein Reserve- und Erneuerungsfonds.

Ueber die Lage dieser drei Fonds ist das Nachstehende anzuführen:

A. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

a) Reservefonds.

Die zu diesem Fonds aus den Betriebs-Einnahmen zu machenden Rücklagen sind in Folge der früheren Feststellungen zu 1/10 Procent der Anlagekapitalien zu berechnen und ermitteln sich diese in nachstehender Art:

das Stamm-Actien-Kapital beträgt	13,000,000	Thlr.
die Bergisch-Märkische Prioritäts-Anleihe I. Serie beträgt	1,100,000	„
„ „ „ „ „ II. „ „	2,300,000	„
„ „ „ „ „ IV. „ „ abzüglich der für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn verwendeten 380,000 Thlr.,	1,620,000	„
die Bergisch-Märkische Prioritäts-Anleihe zu dem als emittirt angenommenen Betrage	1,044,600	„
die Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Anleihe I. Serie	1,000,000	„
„ „ „ „ „ II. „	400,000	„
„ Dortmund-Soester „ „ I. „	1,350,000	„
„ „ „ „ „ II. „	1,270,000	„
also überhaupt .	23,084,600	Thlr.

wovon die Rücklage sich zu 23,084 Thlr. 18 Sgr. berechnet.

Außer dieser gewöhnlichen Rücklage wurde dem Fonds noch zugeführt:

a) eine außergewöhnliche Rücklage von	28,000 Thlr.	— Sgr.	
b) die Dividende pro 1864 von den ult. 1864 noch nicht emittirten 23,700 Thlr. Stamm-Actien, die bei Berechnung der aus dem Betriebs-Ueberschuß zu gewährenden Dividende unberücksichtigt geblieben sind, zu 7½ Procent ad	1,777 „	15 „	
so daß zuzüglich der erwähnten	23,084 „	18 „	
im Ganzen .	52,862 Thlr.	3 Sgr.	

dem Reservefonds als Rücklagen zugeführt wurden gegen 22,847 Thlr. 24 Sgr. in 1863, also mehr 30,014 Thlr. 9 Sgr.

Anlage 26. Unter Nr. 26 der Anlagen wird ein Rechnungs-Abschluß des bisher noch gemeinsamen Fonds beigefügt. Der Bestand des Bergisch-Märkischen Reserve-Fonds ult. 1864 ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Nach der angefertigten speciellen Theilungs-Berechnung betrug derselbe ult. 1863 in Baar und Effecten, letztere zum Nominalwerthe berechnet . . . . 76,236 Thlr. 9 Sgr. 5 Pfg.

In 1864 wurden dem Fonds zugeführt:

a) die gedachten Rücklagen ad	52,862 „	3 „	— „
b) die Einnahmen an Zinsen, für verkauftes Kleineisenzeug ꝛc. und der Erlös für verkaufte Effecten zum Betrage von	20,352 „	8 „	11 „
also Summa .	149,450 Thlr.	21 Sgr.	4 Pfg.
Die Ausgaben in 1864 haben nach der gedachten Berechnung betragen einschließlich 11,800 Thlr. Nominalbetrag der verkauften Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie	38,371 „	2 „	8 „

so daß als Bestand ultimo 1864 verbleibt die Summe von 111,079 Thlr. 18 Sgr. 8 Pfg. welcher besteht in:

3100 Thlr.	Bergisch-Märkische Stamm-Actien angenommen zu	3100 Thlr.	— Sgr.	— Pfg.
500 „	Düsseldorf-Elberfelder Priorit.-Act. I. Ser. desgl. „	500 „	— „	— „
1000 „	Bergisch-Märkische Prioritäts-Obl. III. „ „ „	1000 „	— „	— „
20,000 „	Düsseld.-Elberf. Priorit.-Obl. II. Serie angekauft „	20,000 „	— „	— „
46,000 „	Bergisch-Märk. „ „ V. „ „ „	43,930 „	— „	— „
	dem Baarbestande ad	42,549 „	18 „	8 „
	giebt obige	111,079 Thlr.	18 Sgr.	8 Pfg.

Bezüglich der verhältnißmäßig hoch erscheinenden Ausgabe des Jahres 1864 ist erläuternd anzuführen, daß hierin bedeutende Kosten für Vorarbeiten neuer Unternehmungen enthalten sind, die später bei Ausführung derselben auf Baufonds zur Verrechnung und bei dem Reservefonds zur Erstattung gelangen.

b) Erneuerungsfonds.

Die Rücklagen für diesen Fonds berechnen sich nach den erfolgten Feststellungen in nachstehender Weise:

1. für die Erneuerung des Oberbaues:

Die hierfür zu machenden Rücklagen sind zu 3 Procent von den für Schienen und Schwellen aufgewendeten Kosten, welche pro Meile Geleise rund 55,000—56,000 Thlr. betragen, zu rund 1700 Thlr. pro Meile festgestellt, wobei die Bahnhofs-Geleise mit zur Berechnung gezogen werden. Für die Strecke Düsseldorf-Soest ist die Länge der Geleise einschließlich der Bahnhofsgeleise zu . . . . . 33,69 Meilen
angenommen,
desgleichen für die Witten-Duisburger Bahn zu . . . . . 12,64 „
und die der Prinz-Wilhelm Bahn zu . . . . . 5,00 „

wonach sich ergeben . 51,33 Meilen

wofür sich die Rücklage zu 87,261 Thlr. berechnet.

2. Für die Erneuerung der Betriebsmittel

sind die Rücklagen zu 5 Procent des für dieselben verwendeten Beschaffungs-Kapitals bestimmt und beträgt dieses für die ult. 1863 vorhanden gewesenen Locomotiven und Wagen, und zwar:

für 123 Locomotiven		2,033,778 Thlr.
„ 118 Personenwagen		309,015 „
„ 3896 Post-, Gepäck- und Güterwagen		3,670,764 „
also in Summa .		6,013,557 Thlr.
wovon abgehen die von den Zechen ꝛc. für Beschaffung von Kohlen-Wagen eingezahlten	296,000 Thlr.	
und ferner die Differenz zwischen den Beschaffungskosten der dem Postfiscus gehörenden Postwagen und den der Eisenbahn-Verwaltung gehörenden Achsen und Rädern von	14,900 „	310,900 „
so daß bleiben rund		5,702,660 Thlr.

die eine Rücklage zu 5 Procent ergeben auf Höhe von 285,133 Thlr.

Zu dieser Rücklage hat die Ruhr-Sieg Eisenbahn nach dem in dem vorigen Absatze dieses Abschnittes angegebenen Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen beizutragen und vertheilt sich hiernach solche mit

213,978 Thlr. 23 Sgr. 8 Pf. auf die Bergisch-Märkische und
71,154 „ 6 „ 4 „ „ „ Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Diese Rücklage ist als Ausgabe der Transport-Verwaltung in dem Betriebs-Rechnungs-Abschlusse nach gleichem Grundsatze repartirt.

3. Für die Erneuerung größerer Brücken

beträgt die Rücklage 1 Procent der Kosten des eisernen Ueberbaues derselben und waren als solche für die Wupperbrücke bei Rittershausen und für die Ruhrbrücken bei Wetter, Alstaden und Steele ad insgesammt 185,000 Thaler zurückzulegen 1850 Thlr.

Die gewöhnlichen Rücklagen betragen hiernach:

für Erneuerung des Oberbaues	87,261	Thlr.	—	Sgr.	—	Pf.
„ „ der Betriebsmittel	213,978	„	23	„	8	„
„ „ „ Brücken	1,850	„	—	„	—	„
in Summa:	303,089	Thlr.	23	Sgr.	8	Pf.
denen als eine extraordinaire Rücklage aus den Betriebs-Ueberschüssen des Jahres 1864 hinzutreten	43,706	Thlr.	8	Sgr.	11	Pf.
so daß im Ganzen zurückgelegt sind	346,796	Thlr.	2	Sgr.	7	Pf.

gegen 292,452 Thlr. 25 Sgr. 4 Pfg. in 1863, also mehr 54,343 Thlr. 7 Sgr. 3 Pfg.

Unter Anlage 27 der Anlagen wird ein Abschluß des bisher noch gemeinschaftlich gewesenen Fonds beigefügt.

Anlage 27.

Der Stand des Bergisch-Märkischen Erneuerungs-Fonds ergibt sich aus folgender Zusammenstellung.

Nach der bereits angeführten speziellen Theilungsberechnung betrug der Bestand ult. 1863 196,254 Thlr. 2 Sgr. 9 Pfg.

Im Jahre 1864 wurden dem Fonds zugeführt:

die vorgedachten Rücklagen ad	346,796	„	2	„	7	„
an Einnahmen für veräußerte Materialien ꝛc., Zinsen nach dieser Berechnung ꝛc.	61,606	„	18	„	10	„
also Summa	604,656	Thlr.	24	Sgr.	2	Pfg.
Die Ausgabe für Erneuerungen ꝛc. hat ebenfalls nach dieser Berechnung betragen	317,043	„	8	„	1	„
so daß als Bestand ult. 1864 verblieben	287,613	Thlr.	16	Sgr.	1	Pfg.
also mehr gegen den ult. 1863	91,359	„	13	„	4	„

Bemerkt wird noch, daß die Einnahmen aus dem Verkaufe alter Materialien von Betriebsmitteln, sowie die hierfür aufgewendeten Erneuerungs-Ausgaben ebenfalls nach dem Theil-Verhältniß der durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen zwischen beiden Bahn-Abtheilungen zur Verrechnung gebracht sind.

Der voraufgeführte Bestand besteht in:

100 Thlr.	Bergisch-Märkische Obligationen III. Serie angekauft zu	85	Thlr.	—	Sgr.	—	Pfg.
19,000 „	Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie angekauft zu	19,000	„	—	„	—	„
61,500 „	Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen V. Serie angekauft zu	58,732	„	15	„	—	„
	dem Baarbestande ad	209,796	„	1	„	1	„
	gibt obige	287,613	Thlr.	16	Sgr.	1	Pfg.

B. Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Reserve- und Erneuerungs-Fonds.

Die für die Zwecke des Reserve-Fonds zu machende, nach gleichen Grundsätzen wie bei der Bergisch-Märkischen Bahn zu ermittelnde Rücklage berechnet sich von dem Anlage-Kapital ad 12,200,000 Thlr. für die Ruhr-Sieg Eisenbahn (von dem wirklich zu verwendenden Baarkapital, also von der Anschlagssumme) und von 380,000 Thlr. für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, also von 12,580,000 Thlr. à 1/10 Prozent zu 12,580 Thlr., wovon indessen die Rücklage für die Letztere ad 380 Thlr., wegen der erst am 31. März 1864 stattgehabten Betriebseröffnung nur zu 3/4 mit 285 Thlr. zum Ansatz kommt, so daß als Rücklage bleiben 12,485 Thlr.

Die für die Zwecke des Erneuerungs-Fonds zu machenden Rücklagen sind nach den bei dem Absatze für die Bergisch-Märkische Bahn angegebenen Grundsätzen zu berechnen und betragen solche:

1)	Für die Erneuerung des Oberbaues für 16,89 Meilen Geleise der Ruhr-Sieg Eisenbahn und für 0,92 Meilen Geleise der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, welche nur für 9 Monate zur Berücksichtigung gekommen ist . .	29,886	Thlr.	—	Sgr.	—	Pfg.
2)	für die Erneuerung der Betriebsmittel nach der speciellen Berechnung bei dem Abschnitte für die Bergisch-Märkische Bahn	71,154	„	6	„	4	„
3)	für die Erneuerung der größeren Brücken bei 201,400 Thlr. Gesammtkosten des eisernen Ueberbaues . . .	2,014	„	—	„	—	„
	mithin in Summa	103,054	Thlr.	6	Sgr.	4	Pfg

Transport	103,054	Thlr.	6	Sgr.	4	Pfg.
Unter Hinzurechnung der vorermittelten Rücklage ad .	12,485	„	—	„	—	„
ergeben sich als solche überhaupt	115,539	Thlr.	6	Sgr.	4	Pfg.
wogegen in 1863 für diese Zwecke zurückgelegt wurden .	105,394	„	3	„	2	„
also in 1864 mehr	10,145	„	3	„	2	„

Unter Nr. 26 u. 27 der Anlagen ist ein Abschluß des bis ult. 1864 gemeinschaftlich gewesenen Reserve- und Erneuerungs-Fonds beigefügt.

Der Bestand dieses Fonds ermittelt sich in folgender Weise: Nach der speciellen Theilungsberechnung betrug der Bestand ult. 1863 . . . . . 131,123 Thlr. 23 Sgr. 9 Pfg.

die Rücklagen haben betragen wie vorangegeben	115,539	„	6	„	4	„
die Einnahmen in 1864 desgleichen nach der gedachten Theilungsberechnung	10,213	„	28	„	8	„
also Einnahme ult. 1864	256,876	Thlr.	28	Sgr.	9	Pfg.
Die Ausgaben in 1864 betragen nach eben dieser Berechnung	68,204	„	8	„	5	„
mithin verbleibt Bestand	188,672	Thlr.	20	Sgr.	4	Pfg.

welcher besteht in:

21,400 Thlr. Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie angekauft zu	21,400	Thlr.	—	Sgr.	—	Pfg.
59,000 „ Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen V. Serie angekauft zu	56,345	„	—	„	—	„
dem Baarbestande ad	110,927	„	20	„	4	„
gibt obige	188,672	Thlr.	20	Sgr.	4	Pfg.

Vom laufenden Jahre ab ist für die Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungs-Fonds eine getrennte Buchung der Einnahmen und Ausgaben eingeführt.

8. Amortisation des Anlage-Kapitals.

Der Amortisation unterworfen sind zur Zeit die Bergisch-Märkischen, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester Prioritäts-Anleihen I. und II. Serie und wird dazu ½ Prozent des Nominalbetrages derselben nebst den von den ausgeloosten Obligationen erspart werdenden Zinsen verwendet; eine Ausnahme hiervon bildet jedoch die Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Anleihe I. Serie ad 1,000,000 Thlr., zu deren Ausloosung nach den Festsetzungen des bezüglichen Statut-Nachtrages alljährlich mindestens der feste Betrag von 10,000 Thalern verwendet werden muß.

Anlage 25. Nach der unter Nr. 25 der Anlagen beigefügten Uebersicht waren bis zum Schlusse des Jahres 1864 durch Ausloosung getilgt von der

Bergisch-Märkischen	Anleihe	I.	Serie	125,900	Thlr.
" "	"	II.	"	172,800	"
Düsseldorf-Elberfelder	"	I.	"	130,000	"
" "	"	II.	"	21,800	"
Dortmund-Soester	"	I.	"	36,500	"
" "	"	II.	"	27,100	"
			also überhaupt	514,100	Thlr.

Ein Verzeichniß derjenigen Obligationen, welche aus den stattgehabten Ausloosungen noch nicht zur Präsentation gelangt sind, ist dieser Anlage beigefügt, auch werden durch dieses Verzeichniß diejenigen ausgeloosten Obligationen der inmittelst umgetauschten, beziehungsweise zurückgezahlten Prinz-Wilhelm-Prioritäts-Anleihen I., II. und III. Serie mitgetheilt, welche noch nicht zur Einlösung gelangten. Die Ausloosungen der Bergisch-Märkischen Anleihen IV. und V. Serie beginnen mit dem Jahre 1866 beziehungsweise 1869, und die der Anleihe III. Serie alsdann, wenn der Reinertrag der Ruhr-Sieg Eisenbahn 3½ Prozent des Nominal-Kapitals übersteigt.