Nachweisung

von den Steigungs-Verhältnissen der Strecke **Hagen-Altena** der Ruhr-Sieg- und der Strecke **Witten-Bochum** der Witten-Duisburger Eisenbahn.

I. Ruhr = Sieg Eisenbahn.

Laufende Nr.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn = Nummersteinen von	bis	Horizontale Strecken und Längen derselben. Ruthen.	Steigend: Längen in Ruthen.	Steigend: Steigungs Verhältnisse.	Steigend: Die Erhebung beträgt in Fußen.	Fallend: Längen in Ruthen.	Fallend: Steigungs Verhältnisse.	Fallend: Das Fallen beträgt in Fußen.	Bemerkungen.
	A. Strecke von Hagen bis Altena.									
1	0	0,07 + 17,0	157	—	—	—	—	—	—	Bahnhof Hagen.
2	0,07 + 17,0	0,17	—	—	—	—	183	1 : 200	10,98	
3	0,17	0,32	—	—	—	—	300	1 : 300	12,00	
4	0,32	0,36 + 6,20	—	—	—	—	86,20	1 : 390	2,65	
5	0,36 + 6,20	0,44 + 7,92	—	—	—	—	161,72	1 : 331,7	5,85	
6	0,44 + 7,92	0,50 + 10,0	122,08	—	—	—	—	—	—	
7	0,50 + 10,0	0,65 + 10	—	300	1 : 250	14,40	—	—	—	
8	0,65 + 10	0,70 + 10	—	—	—	—	100	1 : 200	6,00	
9	0,70 + 10	0,71 + 15,0	125	—	—	—	—	—	—	
10	0,71 + 15	0,94 + 19,17	—	364,17	1 : 200	21,85	—	—	—	
11	0,94 + 19,17	1,04 + 10,0	—	—	—	—	190,83	1 : 200	11,45	
12	1,04 + 10,0	1,13 + 10,0	180	—	—	—	—	—	—	
13	1,13 + 10,0	1,44 + 15,0	—	625	1 : 375	20,00	—	—	—	
14	1,44 + 15,0	1,61 + 16,67	341,67	—	—	—	—	—	—	
15	1,61 + 16,67	1,76	—	283,33	1 : 200	17,00	—	—	—	
16	1,76	1,85	180	—	—	—	—	—	—	
17	1,85	2,02 + 15,0	—	355	1 : 600	7,10	—	—	—	
18	2,02 + 15,0	2,12	—	185	1 : 300	7,40	—	—	—	
19	2,12	2,18 + 10	—	130	1 : 160	9,75	—	—	—	
20	2,18 + 10	2,28 + 10	200	—	—	—	—	—	—	Bahnhof Limburg.
21	2,28 + 10	2,39 + 10	—	220	1 : 200	13,20	—	—	—	
22	2,39 + 10	2,48 + 10	180	—	—	—	—	—	—	
23	2,48 + 10	2,55	—	130	1 : 200	7,80	—	—	—	
24	2,55	2,61	—	—	—	—	120	1 : 200	7,20	
25	2,61	2,64	60	—	—	—	—	—	—	
26	2,64	2,72 + 10	—	170	1 : 200	10,20	—	—	—	
27	2,72 + 10	2,81 + 3,68	173,68	—	—	—	—	—	—	Bahnhof Letmathe.
28	2,81 + 3,68	3,08 + 13,68	—	550,00	1 : 200	33,00	—	—	—	
29	3,08 + 13,68	3,14 + 11,50	117,82	—	—	—	—	—	—	
30	3,14 + 11,50	3,42 + 1,50	—	550,00	1 : 200	33,00	—	—	—	
31	3,42 + 1,50	3,47 + 1,50	—	—	—	—	100	1 : 400	3,0	
32	3,47 + 1,50	3,52 + 1,50	100,00	—	—	—	—	—	—	
33	3,52 + 1,50	3,75 + 1,50	—	460,00	1 : 200	27,60	—	—	—	
34	3,75 + 1,50	3,78 + 1,50	60,00	—	—	—	—	—	—	
35	3,78 + 1,50	3,81 + 19,00	—	77,50	1 : 500	1,86	—	—	—	
36	3,81 + 19,00	3,91 + 1,90	182,90	—	—	—	—	—	—	
37	3,91 + 1,90	4,00 + 11,90	190,00	—	—	—	—	—	—	Bahnhof Altena.
		Summa	2370,15	4400,00	—	224,16	1241,75	—	59,13	
	B. Strecke Herdecke = Einhaus.									
1	0,00	0,01 + 0,00	—	20,00	1 : 240	1,0	—	—	—	
2	0,01 + 0,00	0,10 + 0,00	180,00	—	—	—	—	—	—	
3	0,10 + 0,00	0,15 + 0,00	—	—	—	—	100,00	1 : 240	5,00	
4	0,15 + 0,00	0,19 + 14,84	—	—	—	—	94,84	1 : 200	5,69	
5	0,19 + 14,84	0,21 + 12,33	37,49	—	—	—	—	—	—	
6	0,21 + 12,33	0,26 + 17,50	—	—	—	—	105,17	1 : 200	6,13	
7	0,26 + 17,50	0,28 + 10,00	32,50	—	—	—	—	—	—	
		Summa	249,99	20,00	—	1,0	300,01	—	16,82	

	Horizontale Strecken und Längen derselben. Ruthen.	Steigend			Fallend			Bemerkungen.
		Längen in Ruthen.	Steigungs Verhältnisse.	Die Erhebung beträgt in Fußen.	Längen in Ruthen.	Steigungs Verhältnisse.	Das Fallen beträgt in Fußen.	
Zusammenstellung.								
a. Strecke Hagen-Altena.	2370,15	4400,00	—	224,16	1241,75 4400,00 2370,15	—	59,13	
Mithin ganze Länge " " Steigung				— 165,02	8011,90	= 4,00 Meilen + 11,90 Ruthen.		
b. Strecke Herdecke-Einhaus.	249,99	20,00	—	1,00	300,01 20,00 249,99	—	16,82	
Mithin ganze Länge " ganzes Gefälle				—	570,00 —	= 0,28 Meilen + 10,00 Ruthen. —	15,82	
Daher Totallänge der Strecke Hagen-Altena und Herdecke-Einhaus.						= 2,29 Meilen + 1,90 Ruthen.		

II. Witten-Duisburger Eisenbahn.

Laufende Nr.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn-Nummersteinen von	bis	Horizontale Strecken und Längen derselben. Ruthen.	Steigend: Längen in Ruthen.	Steigend: Steigungs-Verhältnisse.	Steigend: Die Erhebung beträgt in Fußen.	Fallend: Längen in Ruthen.	Fallend: Steigungs-Verhältnisse.	Fallend: Das Fallen beträgt in Fußen.	Bemerkungen.
	A. Strecke Witten-Bochum.									
1	0	0,08 + 0,0	160,00	—	—	—	—	—	—	Bahnhof Witten.
2	0,08 + 0,0	0,29 + 7,50	—	427,50	1 : 150	34,20	—	—	—	
3	0,29 + 7,50	0,52 + 2,0	—	—	—	—	454,50	1 : 150	36,36	
4	0,52 + 2,0	0,62 + 0,00	—	198,00	1 : 150	15,86	—	—	—	
5	0,62 + 0,00	0,66 + 0,00	—	80,00	1 : 200	4,80	—	—	—	
6	0,66 + 0,00	0,76 + 0,00	200,00	—	—	—	—	—	—	Bhnh. Langendreer.
7	0,76 + 0,00	0,84 + 0,00	—	—	—	—	160,00	1 : 600	3,20	
8	0,84 + 0,00	0,90 + 0,00	120,00	—	—	—	—	—	—	
9	0,90 + 0,00	1,09 + 5,00	—	385,00	1 : 150	30,8	—	—	—	
10	1,09 + 5,00	1,18 + 10,4	—	185,40	1 : 400	5,56	—	—	—	
11	1,18 + 10,40	1,35 + 2,0	—	—	—	—	331,60	1 : 150	26,52	
12	1,35 + 2,0	1,47 + 10,0	—	—	—	—	248,00	1 : 165	18,04	
13	1,47 + 10,0	1,53 + 10,0	—	—	—	—	120,00	1 : 150	9,60	
14	1,53 + 10,0	1,61 + 5,38	155,38	—	—	—	—	—	—	Ende d. Bahnhofs Bochum.
		Summa	635,38	1275,90	—	91,22	1314,10	—	93,72	
	B. Strecke der Flügelbahn von Dorstfeld bis Zeche Germania.									
1	0	0,03 + 7,66	—	—	—	—	67,66	1 : 200	4,06	
2	0,03 + 7,66	0,06 + 9,03	61,34	—	—	—	—	—	—	
3	0,06 + 9,03	0,12 + 16,23	—	—	—	—	127,20	1 : 300	5,09	
4	0,12 + 16,23	0,21 + 3,53	—	167,3	1 : 200	10,09	—	—	—	
5	0,21 + 3,53	0,32 + 16,03	—	232,5	1 : 250	11,16	—	—	—	
6	0,32 + 16,03	0,38 + 3,58	—	—	—	—	107,50	1 : 250	5,16	
7	0,38 + 3,58	0,50 + 3,50	240,0	—	—	—	—	—	—	
		Summa	301,34	399,8	—	21,25	302,36	—	14,31	
	Zusammenstellung.									
a.	Strecke Witten-Bochum.		635,38	1275,90	—	91,22	1314,10 1275,90 635,38	—	93,72	
	Mithin ganze Länge					—	3225,38	= 1,61 Meilen + 5,38 Ruthen.		
	„ ganzes Gefälle					—	—	—	2,50	
b.	Strecke Dorstfeld-Germania.		301,34	399,8	—	21,25	302,36 399,8 301,34	—	14,31	
	Mithin ganze Länge					—	1003,50	= 0,50 Meilen + 3,50 Ruthen.		
	„ „ Steigung					6,94	—	—	—	
	Daher Totallänge der Strecke Witten-Bochum und Dorstfeld-Germania.						= 2,11 Meilen + 8,88 Ruthen.			

Nachweisung der geraden Strecken und Curven.

Anlage 2.

I. Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Laufende Nr.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn-Nummersteinen von	bis	Grade Bahnstrecken und Längen derselben. Ruthen.	In Curven liegende Bahnstrecken. Längen derselben. Ruthen.	Längen der Radien. Ruthen.	Bemerkungen.
	A. Strecke von Hagen bis Altena.					
1	0	0/07 + 1/56	145/56	—	—	Bahnhof Hagen.
2	0/07 + 1/56	0/13 + 1/70	—	116/14	390	
3	0/13 + 1/70	0/28 + 9/40	307/70	—	—	
4	0/28 + 9/40	0/31 + 18/0	—	68/60	260	
5	0/31 + 18/0	0/33 + 15/12	37/12	—	—	
6	0/33 + 15/12	0/42 + 6/20	—	171/08	340	
7	0/42 + 6/20	0/47 + 0/0	—	93/80	—	
8	0/47 + 0/0	0/48 + 6/4	26/4	—	—	
9	0/48 + 6/4	0/54 + 5/5	—	119/10	250	
10	0/54 + 5/5	0/61 + 2/5	137/00	—	—	
11	0/61 + 2/5	0/74 + 4/8	—	262/30	300	
12	0/74 + 4/8	0/76 + 19/3	54/50	—	—	
13	0/76 + 19/3	0/96 + 2/0	—	382/70	225	
14	0/96 + 2/0	1/15 + 13/4	391/40	—	—	
15	1/15 + 13/4	1/18 + 3/16	—	49/76	300	
16	1/18 + 3/16	1/36 + 16/93	373/77	—	—	
17	1/36 + 16/93	1/44 + 15/23	—	158/30	800	
18	1/44 + 15/23	1/46 + 10/17	34/94	—	—	
19	1/46 + 10/17	1/54 + 10/74	—	160/57	800	
20	1/54 + 10/74	1/57 + 2/87	52/13	—	—	
21	1/57 + 2/87	1/63 + 2/42	—	119/55	250	
22	1/63 + 2/42	1/65 + 0/03	37/61	—	—	
23	1/65 + 0/03	1/70 + 14/0	—	113/97	300	
24	1/70 + 14	1/73 + 1/77	47/77	—	—	
25	1/73 + 1/77	1/78 + 15/47	—	113/70	200	
26	1/78 + 15/47	1/79 + 18/73	23/26	—	—	
27	1/79 + 18/73	1/83 + 13/03	—	74/30	400	
28	1/83 + 13/03	1/92 + 7/67	174/64	—	—	
29	1/92 + 7/67	1/93 + 19/63	—	31/96	500	
30	1/93 + 19/63	2/06 + 5/23	245/60	—	—	
31	2/06 + 5/23	2/06 + 15/00	—	9/77	300	
32	2/09 + 15/00	2/09 + 19/67	64/67	—	—	
33	2/09 + 19/67	2/12 + 19/83	—	60/16	125	
34	2/12 + 19/83	2/14 + 14/76	—	34/93	150	
35	2/14 + 14/76	2/29 + 7/33	292/57	—	—	Bahnhof Limburg.
36	2/29 + 7/33	2/30 + 16/92	—	29/59	700	
37	2/30 + 16/92	2/38 + 4/53	147/61	—	—	
38	2/38 + 4/53	2/42 + 11/43	—	86/90	180	
39	2/42 + 11/43	2/43 + 4/20	12/77	—	—	
40	2/43 + 4/20	2/44 + 15/75	—	31/55	175	
41	2/44 + 15/75	2/47 + 10/08	54/33	—	—	
42	2/47 + 10/08	2/53 + 9/33	—	119/25	125	
43	2/53 + 9/33	2/56 + 17/26	67/93	—	—	
44	2/56 + 17/26	2/59 + 6/61	—	49/35	200	
45	2/59 + 6/61	2/64 + 19/98	113/37	—	—	
46	2/64 + 19/98	2/73 + 7/98	—	168/00	200	
47	2/73 + 7/98	2/78 + 14/64	106/66	—	—	
48	2/78 + 14/64	2/88 + 12/74	—	198/10	250	Bahnhof Letmathe.
49	2/88 + 12/74	2/88 + 17/66	4/92	—	—	
		Latus	1598/13	1815/87	—	

Laufende Nr.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn-Nummersteinen von	bis	Grade Bahnstrecken und Längen derselben. Ruthen.	In Curven liegende Bahnstrecken. Längen derselben. Ruthen.	Längen der Radien. Ruthen.	Bemerkungen.
		Transport	1598,13	1815,87	—	
50	2,88 + 17,66	2,97 + 11,95	—	174,29	200	
51	2,97 + 11,95	3,03 + 14,15	122,20	—	—	
52	3,03 + 14,15	3,09 + 17,00	—	122,85	300	
53	3,09 + 17,00	3,13 + 12,06	75,06	—	—	
54	3,13 + 12,06	3,16 + 12,10	—	60,04	200	
55	3,16 + 12,10	3,18 + 10,36	38,26	—	—	
56	3,18 + 10,36	3,23 + 7,16	—	96,80	200	
57	3,23 + 7,16	3,29 + 19,60	132,44	—	—	
58	3,29 + 19,60	3,34 + 3,10	—	83,50	100	
59	3,34 + 3,10	3,35 + 9,30	—	26,20	170	
60	3,35 + 9,30	3,42 + 7,22	137,92	—	—	
61	3,42 + 7,22	3,47 + 19,25	—	112,03	100	
62	3,47 + 19,25	3,52 + 15,70	96,45	—	—	
63	3,52 + 15,70	3,54 + 10,72	—	35,02	500	
64	3,54 + 10,72	3,60 + 6,17	115,45	—	—	
65	3,60 + 6,17	3,62 + 19,78	—	53,61	400	
66	3,62 + 19,78	3,69 + 1,60	—	121,82	100	
67	3,69 + 1,60	3,69 + 17,75	16,15	—	—	
68	3,69 + 17,75	3,74 + 13,37	—	95,62	100	
69	3,74 + 13,37	3,79 + 10,64	97,27	—	—	
70	3,79 + 10,64	3,84 + 12,34	—	101,70	100	
71	3,84 + 12,34	3,87 + 5,36	53,02	—	—	
72	3,87 + 5,36	3,88 + 11,50	—	26,14	96	
73	3,88 + 11,50	3,91 + 1,90	—	50,40	100	
74	3,91 + 1,90	3,94 + 15,98	74,08	—	—	
75	3,94 + 15,98	3,96 + 17,81	—	41,83	100	
76	3,96 + 17,81	3,98 + 11,92	34,11	—	—	
77	3,98 + 11,92	4,00 + 11,90	—	39,98	120	Ende des Bahnhofs Altena.
		Summa	3946,64	4065,26	—	

B. Strecke Herdecke-Einhaus.

1	0	0,09 + 4,32	184,32	—	—	
2	0,09 + 4,32	0,14 + 15,90	—	111,58	201,83	
3	0,14 + 15,90	0,15 + 13,07	17,17	—	—	
4	0,15 + 13,07	0,20 + 19,78	—	106,71	185,00	
5	0,20 + 19,78	0,27 + 12,25	—	132,22	200,00	
6	0,27 + 12,25	0,28 + 10,00	18,00	—	—	
		Summa	219,49	350,51	—	

Zusammenstellung.

a. Strecke Hagen-Altena.	3946,64	4065,26	—
b. „ Herdecke-Einhaus.	219,49	350,51	—
	4166,13	4415,77	—
	4415,77	—	—
Daher ganze Länge	8581,90 = 4,29 Meilen + 1,90 Ruthen.		

II. Witten-Duisburger Eisenbahn.

Laufende Nr.	Bezeichnung nach den in 20 Ruthen Entfernung stehenden Bahn-Nummersteinen von	bis	Grade Bahnstrecken und Längen derselben. Ruthen.	In Curven liegende Bahnstrecken. Längen derselben. Ruthen.	Längen der Radien. Ruthen.	Bemerkungen.
	A. Strecke Witten-Bochum.					
1	0	0/16 + 5/08	325/08	—	—	Bahnhof Witten.
2	0/16 + 5/08	0/20 + 3/09	—	78/01	300	
3	0/20 + 3/09	0/25 + 15/17	112/08	—	—	
4	0/25 + 15/17	0/31 + 18/80	—	123/63	250	
5	0/31 + 18/80	0/38 + 17/20	138/40	—	—	
6	0/38 + 17/20	0/54 + 13/25	—	316/05	400	
7	0/54 + 13/25	0/54 + 18/95	5/7	—	—	
8	0/54 + 18/95	0/63 + 18/10	—	179/15	300	
9	0/63 + 18/10	0/82 + 11/74	373/64	—	—	Bahnhof Langendreer.
10	0/82 + 11/74	0/85 + 14/40	—	62/66	400	
11	0/85 + 14/40	0/96 + 10/88	216/48	—	—	
12	0/96 + 10/88	1/02 + 0/60	—	109/72	400	
13	1/02 + 0/60	1/09 + 3/06	142/46	—	—	
14	1/09 + 3/06	1/20 + 15/20	—	232/14	250	
15	1/20 + 15/20	1/25 + 9/47	94/27	—	—	
16	1/25 + 9/47	1/31 + 13/87	—	124/40	200	
17	1/31 + 13/87	1/34 + 10/46	56/59	—	—	
18	1/34 + 10/46	1/42 + 15/68	—	165/22	200	
19	1/42 + 15/68	1/45 + 17/27	61/59	—	—	
20	1/45 + 17/27	1/49 + 4/29	—	67/02	400	
21	1/49 + 4/29	1/61 + 5/38	241/09	—	—	Ende des Bahnhofs Bochum.
		Summa	1767/38	1458/00	—	
	B. Strecke der Flügelbahn von Dorstfeld bis Zeche Germania.					
1	0	0/00 + 11/76	11/76	—	—	
2	0/00 + 11/76	0/09 + 16/47	—	184/71	250	
3	0/09 + 16/47	0/13 + 0/43	63/96	—	—	
4	0/13 + 0/43	0/15 + 11/63	—	51/20	800	
5	0/15 + 11/63	0/25 + 6/70	195/07	—	—	
6	0/25 + 6/70	0/32 + 6/24	—	139/54	400	
7	0/32 + 6/24	0/50 + 2/73	357/26	—	—	
		Summa	628/05	375/45	—	

Zusammenstellung.

a.	Strecke Witten-Bochum.	1767/38	1458/00	—
b.	„ Dorstfeld-Germania.	628/05	375/45	—
		2395/43	1833/45	—
		1833/45	—	—
	Total-Länge.	4228/88 = 2/11 Meilen + 8/88 Ruthen.		

Laufende Nummer.	Bezeichnung d. Locomotiven. Bahn-Nummer.	Fabrik-Nummer.	Name.	Namen des Fabrikanten und des Fabrikortes.	Zeit des Eintritts in den Dienst.	Cylinder. Durchmesser. (engl. Zoll.)	Kolbenhub. (engl. Zoll.)	Lage derselben.	Kessel. Durchmesser. (preuß. Fuß.)	Länge. (preuß. Fuß.)	Anzahl der Heizrohre.	Heizfläche. im Feuerkasten. (preuß. Quadrat-Fuß.)	in den Röhren. (preuß. Quadrat-Fuß.)	in Summa. (preuß. Quadrat-Fuß.)
1	55	40	Lippe	Société John Cockerill à Seraing.	1838	11	18	horizontal u. innenliegend.	3,29	8,00	109	49,5	314,9	364,4
2	3	170	Wupper		1847	16	24	schräg und außenliegend.	3' 5"	11' 8"	132	55,85	772,55	828,4
3	4	171	Ruhr		1847	16	24		3' 5"	11' 8"	132	55,85	772,55	828,4
4	5	173	Emscher		1847	16	22		3' 4"	11' 8"	125	57,19	753,31	810,5
5	6	174	Volme		1847	16	22		3' 4"	11' 8"	125	57,19	753,31	810,5
6	7	175	Elberfeld		1847	16	22		3' 4"	11' 8"	125	57,19	753,31	810,5
7	8	172	Dortmund		1847	16	24		3, 5"	11' 8"	132	55,85	772,55	828,4
8	56	232	Johann Wilhelm	R. Stephenson in Newcastle.	1841	13	18	horizontal und innenliegend.	3,10	8,58	109	62,4	415,00	477,4
9	57	233	Neander		1841	13	18		3,39	8,58	109	62,4	419,7	482,1
10	53	356	Vulcan		1842	14	20		3,33	12,08	146	50,3	652,8	703,1
11	54	357	Achill		1842	14	20		3,33	12,08	146	50,3	655,2	705,5
12	52	—	Mars	Jacobi, Haniel & Huyssen in Sterkerade.	1842	13	18		3,14	9,00	123	51,9	415,1	467,0
13	45	69	Concordia	C. Keßler in Carlsruhe.	1847	15	24	horizontal u. außenliegend.	3,13	12,75	149	61,4	668,2	729,6
14	46	106	Bohwinkel		1848	15	24		3,13	12,75	143	61,5	668,1	729,6
15	47	114	Haan		1848	15	24		3,13	12,75	143	61,5	668,1	729,6
16	48	173	Gerresheim		1852	16	24		3,17	13,00	160	57,4	938,6	996,0
17	49	174	Düssel		1852	16	24		3,17	13,00	160	57,4	938,6	996,0
18	9	1	Barmen	Albert Meyer & Comp. in Elberfeld.	1848	16	24	schräg u. außenliegend.	3' 5"	11' 8"	135	57,11	758,89	816,3
19	10	2	Egen		1849	16	24		3' 5"	11' 8"	135	57,11	758,89	816,3
20	15	4	Wetter		1850	16	24		3' 4 5/8"	13' 1 3/8"	151	57,66	878,34	936
21	16	3	Iserlohn		1850	16	24		3' 4 5/8"	13' 1 3/8"	151	57,66	878,34	936
22	11	278	Schwelm	A. Borsig in Berlin.	1850	16	24	horizontal und außenliegend.	3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037
23	12	277	Hagen		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037
24	13	279	Witten		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	60,26	976,74	1037
25	14	276	Haspe		1850	16	24		3' 8"	13' 3/4"	182	62,26	976,74	1039
26	19	601	Münster		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
27	20	602	Bochum		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
28	21	603	Siegen		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
29	22	604	Cassel		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
30	23	597	Hoerde		1855	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
31	24	598	Unna		1855	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
32	25	599	Werl		1855	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
33	26	657	Rittershausen		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
34	27	658	Aplerbeck		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
35	28	659	Cöln		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
36	29	660	Lünen		1855	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
37	1	729	Berg		1856	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
38	2	730	Mark		1856	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
39	30	712	Rhein		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
40	31	713	Düsseldorf		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
41	32	714	Mülheim		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
42	33	715	Duisburg		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
43	36	763	Essen		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
44	37	764	Limburg		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
45	38	765	Altena		1856	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
46	34	839	Emden		1857	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
47	35	840	Leipzig		1857	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
48	39	841	Milspe		1857	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
49	40	842	Barop		1857	17	24		3' 10 5/8"	13' 3"	197	69,69	1049,31	1119
50	41	838	Arnsberg		1857	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
51	42	837	Hellweg		1857	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
52	43	843	Erkrath		1857	18	27		4' 1 3/4"	13' 11 1/2"	209	77,25	1173,75	1250
53	44	844	Hochdahl		1857	18	27		4' 1 3/4"	13' 11 1/2"	209	77,25	1173,75	1250
54	58	1035	Lenne		1858	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
55	59	1036	Hundem		1858	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
56	60	1037	Sieg		1858	15	20		3' 8"	11' 6"	180	58,57	834,43	893
57	61	1162	Letmathe		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1129,13	1198,78
58	62	1163	Herdecke		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1129,13	1198,78
59	63	1164	Lüdenscheid		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1129,13	1198,78
60	64	1165	Olpe		1860	17	24		3' 10 3/4"	13' 3"	199	69,65	1129,13	1198,78
61	17	41	Soest	Fr. Wöhlert in Berlin.	1853	17	24		3' 9"	13' 4"	182	59,44	1002,32	1061,8
62	18	40	Paderborn		1853	17	24		3' 9"	13' 4"	182	59,44	1002,32	1061,8
63	50	24	Crefeld	C. Henschel & Sohn in Cassel.	1857	16	24		3,92	12,25	161	65,00	960,00	1015,0
64	51	25	Aachen		1857	16	24		3,92	12,25	161	65,00	960,00	1015,0

Ueberdruck des Dampfes pro □Zoll. (Zoll-Pfd.)	Mit oder ohne Expansions-Vorrichtung.	Räder. Anzahl im Ganzen (Stück)	Anzahl der Treibräder (Stück)	Durchmesser der Treibräder (engl. Fuß.)	Durchmesser der Laufräder (engl. Fuß.)	Adhärirendes Gewicht und Gesammtgewicht aller Treibräder auf die Schienen bei gefüllter Maschine. (Zoll-Ctr.)	Aeußerer Radstand. (preuß. Fuß.)	Eigengewicht ohne Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	Eigengewicht mit Wasser- und Coaks-Füllung. (Zoll-Ctr.)	Tender. Räder. Anzahl. (Stck.)	Räder. Durchmesser. (engl. Fß.)	Aeußerer Radstand. (preuß. Fuß.)	Eigengewicht incl. durchschnittliche Füllung mit Wasser u. Coaks. (Zoll-Ctr.)	Beschaffungskosten der Locomotiven. (Thlr.)	des Tenders. (Thlr.)	Summa. (Thlr.)	Laufende Nummer.
56 1/6	mit	6	2	4 1/2'	3'	115	9,70	190	230	4	3'	4,31	190	11405	2100	13505	1
70	"	8	4	4' 2"	2' 7"	400	10' 10"	457	515	6	3'	8' 3"	275	11920	2200	14120	2
70	"	8	4	4' 2"	2' 7"	400	10' 10"	457	515	6	3'	8' 3"	275	11920	2200	14120	3
70	"	6	4	4' 9"	3' 3"	400	10' 4"	457	515	6	3'	8' 3"	275	10933	2200	13133	4
70	"	8	4	4' 9"	2' 7"	400	11' 9 3/4"	457	515	6	3'	8' 3"	275	10933	2200	13133	5
70	"	6	4	4' 9"	3' 3"	400	10' 4"	457	515	6	3'	8' 3"	275	10933	2200	13133	6
70	"	8	4	4' 2"	2' 7"	400	11' 10"	457	515	6	3'	8' 3"	275	11920	2200	14120	7
56 1/6	ohne	6	2	4 1/2'	3'	130	10,75	210	260	4	3'	6,00	200	11456	2100	13565	8
56 1/6	"	6	2	4 1/2'	3'	130	10,75	210	260	6	3'	9,70	200	11456	2100	13565	9
56 1/6	"	6	2	4 1/2'	3'	160	10,69	265	315	6	3'	8,40	230	13620	2750	16370	10
56 1/6	"	6	2	4 1/2'	3'	160	10,69	265	315	6	3'	8,60	230	13620	2750	16370	11
74 2/3	mit	6	4	4 1/2'	3'	280	10,8	290	350	4	3'	7,29	230	7949	2100	10049	12
70	ohne	6	4	4 1/2'	4 1/2'	320	10,15	370	430	6	3'	8,25	280	13590	2800	16390	13
70	"	6	4	4 1/2'	3'	320	10,04	370	430	6	3'	8,65	280	13390	2800	16190	14
70	"	6	4	4' 2"	3'	320	10,04	370	430	6	3'	8,25	280	12830	2800	15630	15
70	"	6	4	4 1/2'	3'	345	9,96	396	460	6	3'	8,60	280	12590	2670	15260	16
70	"	6	4	4 1/2'	3'	345	9,96	396	460	6	3'	8,60	280	12590	2670	15260	17
70	mit	6	4	4 1/2'	2' 7"	400	10' 3 1/4"	457	515	6	3'	8' 3"	275	12000	2200	14200	18
56	"	8	4	4' 2"	2' 7"	400	11' 9 1/4"	457	515	6	3'	8' 3"	275	12000	2200	14200	19
84 1/5	"	6	4	4' 2"	3' 3"	375	10' 2 1/2"	445	475	6	3'	8' 3"	275	—	—	14500	20
84 1/5	"	6	4	4' 2"	3' 3"	375	10' 2 1/2"	445	475	6	3'	8' 3"	275	—	—	14500	21
74 2/3	"	6	4	4' 2"	3' 1"	400	10' 8"	448	510	6	3'	9'	275	—	—	14500	22
74 2/3	"	6	4	4' 2"	3' 1"	400	10' 8"	448	510	6	3'	9'	275	—	—	14500	23
74 2/3	"	6	4	4' 2"	3' 1"	400	10' 8"	450	510	6	3'	9'	275	—	—	14500	24
74 2/3	"	6	4	5'	3' 1"	400	10' 8"	450	510	6	3'	9'	275	—	—	14500	25
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14850	3100	17950	26
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14850	3100	17950	27
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14850	3100	17950	28
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14850	3100	17950	29
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	12950	3100	16050	30
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	12950	3100	16050	31
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	12950	3100	16050	32
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14900	3100	18000	33
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14900	3100	18000	34
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14900	3100	18000	35
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14900	3100	18000	36
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13300	3250	16550	37
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13300	3250	16550	38
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15050	3150	18200	39
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15050	3150	18200	40
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15050	3150	18200	41
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15050	3150	18200	42
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	43
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	44
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	45
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	46
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	47
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	48
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	15450	3300	18750	49
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13700	3300	17000	50
93 1/2	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13700	3300	17000	51
93 1/2	"	6	6	4' 2"	—	950	10' 8"	718	950	—	—	—	—	20200	—	20200	52
93 1/2	"	6	6	4' 2"	—	950	10' 8"	718	950	—	—	—	—	20200	—	20200	53
100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13700	3300	17000	54
100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13700	3300	17000	55
100	"	6	2	5' 6"	3' 4"	297	13' 10"	521	577	6	3' 4"	11'	350	13700	3300	17000	56
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14950	3150	18100	57
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	6	3' 4"	11'	350	14950	3150	18100	58
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	—	—	—	—	14950	—	14950	59
100	"	6	4	4' 2"	3' 1"	520	10' 8"	575	650	—	—	—	—	14950	—	14950	60
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 4"	430	10' 11"	480	550	6	3' 4"	11'	350	13500	2900	16400	61
93 1/2	"	6	4	4' 2"	3' 4"	430	10' 11"	480	550	6	3' 4"	11'	350	13500	2900	16400	62
80 1/2	"	6	4	4 1/2'	3'	396	10,0	510	563	6	3'	8,10	280	—	—	16600	63
80 1/2	"	6	4	4 1/2'	3'	396	10,0	510	563	6	3'	8,10	280	—	—	16600	64

Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1860 vorhandenen Personenwagen und Anzahl der Sitzplätze in denselben, nebst den Beschaffungskosten.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Anzahl der Plätze eines Wagens I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	im Ganzen I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Eigengewicht durchschnittlich pro Achse Zoll-Centner.	pro Wagen Zoll-Centner.	im Ganzen Z.-Ctr.	Anzahl der Bremswagen Stück.	der gebremsten Achsen Stück.	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder durchschnittlich pro Wagen Thlr.	im Ganzen Thlr.
Wagen I. Klasse	—	2	—	12	32	—	—	24	64	—	—	65,15	195,44	390,88	—	—	3800	7600
„ I. u. II. Klasse . .	—	7	—	8 / 6	32	—	—	44	224	—	—	59,19	177,46	1242,20	1	2	3500	24500
„ I. u. II. „ . .	1	—	—	8	8	—	—	8	8	—	—	67,50	135,00	135,00	1	1	2157	15100
„ I. u. II. „ . .	—	6	—	8	24 / 32	—	—	48	152	—	—	45,00	135,00	810,00	5	10		
„ I. u. II. „ . .	3	—	—	6	24	—	—	18	72	—	—	88,79	177,58	532,73	—	—	6565	7695
„ I. u. III. „ . .	—	2	—	8	—	40	—	16	—	80	—	57,65	172,96	345,91	1	2	3000	6000
„ II. u. III. „ . .	—	7	—	—	16 / 8	40	—	—	96	280	—	56,52	169,56	1186,90	7	19	2826	20200
„ III. Klasse	—	26	—	—	—	50 / 60	—	—	—	1460	—	52,90	158,70	4126,15	24	67	2549	66280
„ III. „	4	—	—	—	—	50	—	—	—	200	—	92,88	185,75	743,00	4	8	2065	8260
„ IV. „	—	8	—	—	—	—	90	—	—	—	720	50,00	150,00	1200,00	—	—	2497	19975
Summa .	8	58	—	—	—	—	—	158	616	2020	720	56,38	162,31	10712,77	43	109	2661	175610

Zusammenstellung der bei dem Wagenbestande in den

Jahr	Personenwagen angeschafft Anzahl 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Zahl der Plätze I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Eigengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	zurückgestellt Anzahl 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Zahl der Plätze I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Eigengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	Gepäckwagen angeschafft Anzahl 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.	Eigengewicht Z.-Ctr.	Preis Thlr.	zurückgeg. Anzahl 4-rädrige.	6-rädrige.	8-rädrige.	Ladungsfähigkeit Z.-Ctr.
bis Ende 1852	—	24	—	96	390	860	—	4199,15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	720,00	1390,40	—	—	—	—	—
„ 1853	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	90,00	115,00	—	—	—	—	—
„ 1854	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	90,00	159,21	—	—	—	—	—
„ 1855	—	5	—	—	20	—	500	750,00	—	—	—	—	4	—	20	—	10,65	—	—	2	—	180,00	295,20	—	—	—	—	—
„ 1856	—	3	—	—	—	—	270	450,00	93475	—	—	—	2	16	—	50	—	—	—	4	—	360,00	550,29	19300	—	—	—	—
„ 1857	—	19	—	56	240	580	—	2619,60	42700	—	—	—	6	30	—	—	—	—	2	7	—	810,00	1411,20	29160	—	—	—	—
„ 1858	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	270,00
„ 1859	—	8	—	—	64	400	—	1400,00	23480	—	—	—	—	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ 1860	8	—	—	26	80	200	—	1439,67	18112	—	1	—	8	24	—	—	135,00	2157	—	6	—	540,00	1260,00	14414	—	—	—	—
Summa .	8	59	—	178	794	2040	770	10858,12	177767	—	1	—	20	178	20	50	145,65	2157	4	27	—	2790,00	5181,04	62874	3	—	—	270,00
Ab zurückgestellt	—	1	—	20	178	20	50	145,65	2157	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	270,00	347,00	2900	—	—	—	—
Bleibt ult. 1860 Bestand	8	58	—	158	616	2020	720	10712,77	175610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	27	—	2520,00	4834,04	59974	—	—	—	—

Bemerkungen. Für die aufgeführten 66 Personenwagen und 1403 Güterwagen sind vorhanden incl. der Reserven 3795 Stück Achsen, welche zerfallen

A. nach dem Material:

1) gewalztes Eisen . .	—	Stück.
2) Patent-Bündel . .	2395	„
3) Feinkorn geschmiedet.	1275	„
4) gewöhnl. geschmiedet.	110	„
5) Puddelstahl. . . .	—	„
6) Gußstahl ungehärtet.	15	„
7) ditto gehärtet .	—	„
	3795	Stück.

B. nach der Stärke in der Nabe:

3¾ Zoll .	206	Stück.
3⅞ „ .	12	„
4 „ .	1327	„
4¼ „ .	180	„
4½ „ .	595	„
4¾ „ .	462	„
5 „ .	184	„
5¼ „ .	829	„
	3795	Stück.

Von den für sämmtliche Wagen vorhandenen Achsen haben 284 Stück keine Räder, 1371 Stück Scheibenräder und 2137 Stück Speichenräder. Unter den Scheibenrädern befinden sich 926 Satz mit schmiedeeisernen Naben und 445 Satz mit gußeisernen Naben. Bei den neuesten 726 Satz Scheibenrädern mit schmiedeeisernen Naben sind Nabe und Scheibe aus einem Stück gewalzt. Von dem Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahl-Fabrikation wurden 3 Satz Gußstahlräder mit 4 Zoll in der Nabe starken Achsen beschafft; diese Räder sind nach dem Bochumer System, — Nabe, Scheibe und Bandage aus einem Stück — gefertigt.

Die auf 160 Ctr. Ladefähigkeit reducirten 215 Stück älteren 200-Ctr.-Wagen wurden im Laufe des Jahres 1860 sämmtlich durch Unterbringung stärkerer 5¼-zölliger Achsen wieder auf 200 Ctr. Tragfähigkeit gebracht; ebenso erhielten die sämmtlichen 200-Centner-Bremswagen neuerer Construction neue 5¼-zöllige

Zusammenstellung der am Schlusse des Jahres 1860 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen, nebst den Beschaffungskosten.

Anlage 5.

Benennung der Wagen.	Anzahl der Wagen 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Eigengewicht durchschnittlich pro Achse (Zoll-Centner)	Eigengewicht durchschnittlich pro Wagen (Zoll-Centner)	Eigengewicht im Ganzen (Z.-Ctr.)	Ladungsfähigkeit durchschnittlich pro Achse (Zoll-Centner)	Ladungsfähigkeit durchschnittlich pro Wagen (Zoll-Centner)	Ladungsfähigkeit im Ganzen (Z.-Ctr.)	Anzahl der Bremswagen (Stück)	Anzahl der gebremsten Achsen (Stück)	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder durchschnittlich pro Achse (Thlr.)	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder durchschnittlich pro Wagen (Thlr.)	Kosten der Neubeschaffung incl. Achsen und Räder im Ganzen (Thlr.)
Gepäckwagen	1	—	—	70,00	140,00	140,00	45,00	90,00	90,00	1	2	550	1100	1100
dito incl. 8 Postwagen	—	27	—	57,95	173,85	4694,04	30,00	90,00	2430,00	26	57	727	2181	58874
Pferdewagen, bedeckte	1	—	—	53,00	106,00	106,00	50,00	100,00	100,00	1	2	600	1200	1200
Viehwagen	34	—	—	42,90	85,81	2917,60	50,00	100,00	3400,00	22	44	430	859	29200
Holzwagen	4	—	6	55,18	176,57	1765,67	87,50	280,00	2800,00	4	8	476	1523	15234
Güterwagen, bedeckte	108	35	—	57,51	129,10	18461,59	56,15	126,05	18025,00	69	149	563	1233	228126
dito mit hohen Kopfstücken u. Decken	42	—	—	52,19	104,38	4384,00	50,00	100,00	4200,00	4	8			
dito offene à 100 Ctr.	547	—	—	43,34	86,67	47410,94	50,00	100,00	54700,00	297	594	408	816	446426
dito offene à 150 Ctr.	100	65	—	47,85	114,54	18898,85	62,66	150,00	24750,00	40	95	492	1179	194500
dito offene à 200 Ctr.	433	—	—	61,20	122,40	52996,30	100,00	200,00	86600,00	135	270	585	1170	506825
(Außerdem ein alter Stationswagen.)														
Summa	1270	127	6	51,54	108,18	151774,99	66,93	140,18	197095,00	599	1229	503	1056	1481485

Jahren von 1852 bis 1860 vorgekommenen Aenderungen.

Bedeckte Güterwagen															Offene Güterwagen											
stellt		angeschafft						zurückgestellt						angeschafft						zurückgestellt					
Eigengewicht (Z.-Ctr.)	Preis (Thlr.)	Anzahl 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Ladungsfähigkeit (Z.-Ctr.)	Eigengewicht (Z.-Ctr.)	Preis (Thlr.)	Anzahl 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Ladungsfähigkeit (Z.-Ctr.)	Eigengewicht (Z.-Ctr.)	Preis (Thlr.)	Anzahl 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Ladungsfähigkeit (Z.-Ctr.)	Eigengewicht (Z.-Ctr.)	Preis (Thlr.)	Anzahl 4-rädrige	6-rädrige	8-rädrige	Ladungsfähigkeit (Z.-Ctr.)	Eigengewicht (Z.-Ctr.)	Preis (Thlr.)
—	—	2	43	—	6005,00	5587,22	—	—	—	—	—	—	—	218	67	—	30510,00	20914,19	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	—	—	300,00	234,20	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	960,00	657,30	—	4	—	—	400,00	282,90	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	135,00	159,21	—	14	—	—	1260,00	732,10	—	1	—	—	90,00	50,50	—
37,00	—	5	—	—	500,00	403,60	—	—	2	—	270,00	212,28	—	100	—	—	15000,00	11648,00	—	17	2	—	1880,00	1258,18	—
—	—	6	—	—	600,00	672,00	81808	—	4	—	540,00	550,29	—	385	—	—	60000,00	44627,80	801845	14	—	—	1280,00	803,30	—
—	—	66	—	—	6600,00	7936,00	69038	—	1	—	135,00	136,20	1800	194	—	—	20980,00	16987,00	158050	94	—	—	11090,00	4171,22	48164
310,00	2900	19	—	—	1900,00	2508,00	24960	—	—	—	—	—	—	124	—	—	13760,00	9724,10	71600	1	—	—	100,00	86,00	900
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	11200,00	5610,00	55000	14	—	—	2800,00	1779,00	15400
—	—	50	—	—	7500,00	6668,55	55320	—	—	—	—	—	—	168	—	6	36220,00	21519,67	170154	—	—	—	—	—	—
347,00	2900	151	43	—	23405,00	24009,57	231126	—	8	—	1080,00	1057,98	1800	1263	67	6	189890,00	132420,46	1256649	145	2	—	17640,00	8431,10	64464
—	—	—	8	—	1080,00	1057,98	1800	—	—	—	—	—	—	145	2	—	17640,00	8431,10	64464	—	—	—	—	—	—
—	—	151	35	—	22325,00	22951,59	229326	—	—	—	—	—	—	1118	65	6	172250,00	123989,36	1192185	—	—	—	—	—	—

Achsen, wie solche für alle im Laufe des vorigen Jahres neubeschafften 200-Ctr.-Wagen durchweg zur Verwendung gekommen sind. Die hierzu erforderlichen Räder mit $5\frac{1}{4}$-zölligen Achsen wurden zum Theil dadurch gewonnen, daß 342 Satz Speichenräder an Stelle der $4\frac{3}{4}$ Zoll starken Achsen mit neuen $5\frac{1}{4}$ Zoll starken Achsen versehen wurden.

Von den losen 342 Stück $4\frac{3}{4}$ Zoll starken Achsen sind bereits 58 Stück wieder mit Scheibenrädern versehen und für die neubeschafften Gepäck- und Coulissenwagen verwendet; 284 Stück bleiben für die noch zu beschaffenden Wagen der neuen Bahnstrecken reservirt. — Unter Benutzung der nach Beschaffung neuer Achsen und Räder für ältere Colli- und Personenwagen gewonnenen alten Radgestelle, wurden im Jahre 1860 180 Satz Räder mit $4\frac{1}{4}$-zölligen Achsen hergestellt. Hiervon kamen 126 Satz für 100-Ctr.-Bremswagen zur Verwendung und bleiben die übrigen 54 Satz nebst den noch disponible gewordenen 138 Satz Räder mit 4-zölligen Achsen ebenfalls für spätere Neubeschaffungen reservirt.

Die Personenwagen, die neuen Gepäck-, bedeckten Güter- und Viehwagen, die neuen 100- und 200-Ctr.-Wagen haben auf beiden Seiten Patentkuppelungen. Von den 200-Ctr.-Wagen haben 215 Langträger auf beiden Seiten mit Eisenblech bekleidet, die übrigen 218 Stück, sowie der 4-rädrige Gepäckwagen und die in den Jahren 1859 und 1860 neu beschafften 15 Personen-, 6 Gepäck-, 50 Coulissen- und 6 Holzwagen haben doppelte T-förmig gewalzte Langträger, die jetzt ausschließlich verwendet werden. Sämmtliche Personen- und Güterwagen haben elastische Puffer auf beiden Seiten. Neu beschafft wurden im Jahre 1860 3 Stück 4-rädrige Personenwagen I. und II. Klasse und 4 Stück Personenwagen III. Klasse, 6 Stück 6-rädrige Gepäckwagen, 50 Stück 4-rädrige Coulissenwagen von 150 Ctr. Tragfähigkeit, 168 Stück 4-rädrige 200-Ctr.-Wagen und 6 Stück 8-rädrige Holzwagen von 400 Ctr. Tragfähigkeit. Ein 6-rädriger älterer Personenwagen I. und II. Klasse wurde zu einem Bahn-Revisionswagen mit Salon umgebaut; der kurze Radstand des Wagens gestattete die Wegnahme der Mittelachse und ist derselbe daher in Folge nur als 4-rädriger Wagen zu verzeichnen. Der alte 4-rädrige Gepäckwagen war sehr defect und wurde deshalb unter Benutzung einzelner alter Theile in der Elberfelder Werkstatt erneuert, erhielt hierbei eine Bremse und doppelt T-förmige Langträger. Die Personenwagen Nr. 1, 3, 30 bis 37 und 42 erhielten Druckfedern statt der Adamsfeder.

Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals.

A. Bergisch-Märkische Eisenbahn. I. Abtheilung.

1. Strecke Düsseldorf-Elberfeld.

	Tit. I. Grund-Erwerbung. Thlr.	Tit. II. Erd-arbeiten. Thlr.	Tit. III. Böschungen und Futtermauern. Thlr.	Tit. IV. Einfriedigungen. Thlr.	Tit. V. Wegeübergänge. Thlr.	Tit. VI. u. VII. Brücken u. Durchlässe. Thlr.	Tit. VIII. Schiefe Ebenen. Thlr.	Tit. IX. Tunnels. Thlr.	Tit. X. Oberbau. Thlr.	Tit. XI. Signale. Thlr.
Anlage-Kapital bis zur Eröffnung der ganzen Bahn	149033	442223	16455	8495	3726	170450	80027	—	339789	1808
Später hinzugekommen im Jahre 1852	—	—	—	—	—	—	—	—	92078	8427
In Summa	149033	442223	16455	8495	3726	170450	80027	—	431867	10235

2. Strecke Elberfeld-Dortmund.

Anlage-Kapital bis zur Eröffnung der ganzen Bahn	577118	1612799	in Tit. II. mit enthalten.	in Tit. XIII. mit enthalten.	38048	512374	—	—	801035	in Tit. XIII. mit enthalten.
im Jahre 1849	46912	105431	—	—	13135	45547	—	—	116612	—
„ „ 1850	56650	85416	—	—	2814	18855	—	—	29270	—
„ „ 1851	31356	9633	—	—	112	4758	—	—	33296	—
„ „ 1852	43538	4314	—	—	97	312	—	—	25559	—
„ „ 1853	27999	1461	—	—	14	1311	—	—	9110	—
„ „ 1854	20161	2164	—	—	424	656	—	—	1283	—
„ „ 18 55/59	47747	119022	—	—	1674	98856	—	—	522520	—
„ „ 1860	38361	26014	—	—	25	1700	—	—	99402	—
In Summa	889842	1966234	—	—	56343	684369	—	—	1638087	—
dazu Strecke Düsseld.-Elbf.	149033	442223	—	—	3726	170450	80027	—	431867	—
		16455	—	—						
		v. Tit. III.	—	—						
Total	1038875	2424912	—	—	60069	854819	80027	—	2069954	—
Auf die verschiedenen Titel ꝛc. kommen in Prozenten des gesammten nutzbaren Anlage-Kapitals von 10118777 Thlr.	10,27	23,96	—	—	0,59	8,45	0,79	—	20,46	—
Kosten pro Meile Bahnlänge (11,235 Meilen)	92468	215836	—	—	5346	76085	7123	—	184242	—

II. Abtheilung.

Anlage-Kapital bis zur Eröffnung der ganzen Bahn in den Jahren 18 55/56 . .	328147	286816	in Tit. II. mit enthalten.	7545	91686	122076	—	—	703532	18373
im Jahre 18 57/59	38400	35645	—	664	726	569	—	—	51537	93
„ „ 1860	9744	—	—	—	—	190	—	—	3594	—
In Summa	376291	322461	—	8209	92412	122835	—	—	758663	18466
Auf die verschiedenen Titel ꝛc. kommen in Prozenten des gesammten nutzbaren Anlage-Kapitals von 2788797 Thlr.	13,50	11,56	—	0,29	3,31	4,40	—	—	27,24	0,65
Kosten pro Meile Bahnlänge (7,137 Meilen.)	52724	45182	—	1150	12948	17211	—	—	106300	2587

1. Strecke Düsseldorf-Elberfeld.

Tit. XII. Bahnhöfe und Wärterwohnungen. Thlr.	Tit. XIII. Außerordentliche Anlagen. Thlr.	Tit. XIV. Betriebsmittel. Thlr.	Verwaltungskosten und Zinsen während der Bauzeit. Thlr.	Summa des zur Anlage und Ausrüstung der Bahn wirklich baar verbrauchten Anlage-Capitals. Thlr.	Das Grundcapital beträgt: Stamm-Actien. Thlr.	Prioritäts-Obligationen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	Bemerkungen.
132819	85228	278835	252877	1961765	1027800	1400000	2427800	
112020	—	181725	13570	407830	—	—	—	
244839	85228	460570	266447	2369595	1027800	1400000	2427800	
				34765 Rücklage zum Reservefond.				
				23440 Verluste.				
				2427800				

Strecke Elberfeld-Dortmund.

195681	101068	298154	436728	4572985				ad Tit. II. Die Kosten der Böschungen und Futtermauern sind mit berechnet.
43675	32780	94422	110535	609049				
27820	56821	221609	57601	556856				ad Tit. XIII. Die Kosten der Einfriedigungen, Signale und sonstigen Extraordinarien sind hier mitberechnet.
40162	21736	47280	8876	197209				
22617	4802	2010	2487	105736	4000000	4400000	8400000	ad Tit.: „Verwaltungskosten". Es sind hier die Kosten der Einübung des Betriebsdienstes für Vorarbeiten und für Arbeiter-Krankenkassen mitberechnet.
3114	9352	35298	1393	89052				
1665	6303	2030	774	35460				
58269	14284	430256	18680	1311308				
20970	—	83719	1336	271527				
413973	247146	1214778	638410	7749182				
244839	85228	460570	266447	2369595	1027800	1400000	2427800	
	8495							
	v. Tit. IV.							
	10235							
	v. Tit. XI.							
658812	351104	1675348	904857	10118777	5027800	5800000	10827800	
6,51	3,47	16,56	8,94	100	—	—	—	
58640	31250	149119	80539	900648	—	—	—	

Strecke Dortmund-Soest.

151194	86824	270449	193664	2260306				
65732	275	289010	28220	510871	500000	2620000	3120000	
393	1621	2055	23	17620				
217319	88720	561514	221907	2788797	500000	2620000	3120000	
7,79	3,18	20,13	7,95	100	—	—	—	
30450	12431	78676	31093	390752	—	—	—	

Uebersicht der im Betriebe beschäftigt gewesenen Beamten und Hülfsarbeiter und deren Besoldung.

Anlage 7.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Beamten und Hülfsarbeiter.	Zahl: etatsmäßige.	Zahl: Hülfsarbeiter.	Gehälter und Tagegelder für jeden Einzelnen in maximo. (Thaler.)	Gehälter und Tagegelder für jeden Einzelnen in minimo. (Thaler.)	Gehälter und Tagegelder im Ganzen. Thlr.	Sg.	Pf.	Diäten, Reisekosten und Uebernachtungsgebühren. Thlr.	Sg.	Pf.	Entschädigungen für Kleidung. Thlr.	Sg.	Pf.	Ersparniß-Prämien des Maschinen-Personals und der Schmierer. Thlr.	Sg.	Pf.	Meilengelder des Fahrpersonals. Thlr.	Sg.	Pf.	Sonstige Emolumente. Thlr.	Sg.	Pf.	Summa totalis. Thlr.	Sg.	Pf.
	I. Allgemeine Verwaltung.																									
1	Direction.																									
	Mitglieder *)	4	—	1800	1000	—	—	—	924	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Administrations-Büreau.																									
	Vorsteher	1	—	1050	—	—	—	—	6	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Registratoren und Assistenten	4	—	450	375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Expedienten	2	—	600	550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kanzlisten	4	3	500	210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bürodiener	2	—	250	200	—	—	—	—	—	—	43	26	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Technisches Büreau.																									
	Vorsteher	1	—	800	—	—	—	—	35	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—	—	—	—
	Plankammer-Verwalter	1	—	600	—	—	—	—	158	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Feldmesser	1	—	540	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zeichner	2	1	540	300	—	—	—	135	7	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Central-Materialien-Verwaltung.																									
	Haupt-Magazin-Verwalter	1	—	600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Betriebs-Materialien-Buchhalter	1	—	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Materialien-Verwalter	1	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buchhalter	1	—	360	—	—	—	—	16	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Betriebs-Controle.																				111	—	—	—	—	—
	Ober-Güter-Verwalter	1	—	1000	—	—	—	—	460	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vorsteher	1	—	600	—	—	—	—	203	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Betriebs-Controleur	1	—	650	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	I. Abtheilung (für Personen- und Gepäck-Verkehr).																				200	—	—	—	—	—
	Calculatoren	2	—	500	300	—	—	—	108	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Control-Assistenten	2	1	240	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Billetdruckerei und autographische Presse	1	3	300	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	II. Abtheilung (für den Güter-Verkehr).																				—	—	—	—	—	—
	Calculatoren	3	—	500	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Control-Assistenten	7	—	400	225	—	—	—	1	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Betriebs-Calculatur u. Wagen-Controle.																				—	—	—	—	—	—
	Calculatoren	6	1	550	400	—	—	—	208	22	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Calculatur-Assistenten	6	3	400	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Haupt-Casse.																				—	—	—	—	—	—
	Rendanten	1	—	900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Buchhalter	3	—	600	450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—
	Kassen-Assistenten	2	—	400	325	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kassendiener	1	—	200	—	—	—	—	2	—	—	21	28	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Betriebs-Inspection.																				—	—	—	—	—	—
	Betriebs-Inspectoren	1	—	1200	—	—	—	—	190	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Secretaire	1	—	450	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Registratoren	1	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zeichner	1	1	540	240	—	—	—	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kanzlisten	1	1	240	210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa	68	14	—	—	35634	9	—	2773	9	—	65	24	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Hiervon ab die auf die Baufonds der Ruhr-Sieg- u. Witten-Duisburger Eisenbahn verrechneten Besoldungstheile, sowie der Antheil der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn mit	—	—	—	—	9726	19	1	476	—	4	11	8	11	—	—	—	—	—	—	419	—	—	38892	12	7
	Bleibt Ausgabe für die Abtheilungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn I. Allgemeine Verwaltung	68	14	—	—	25907	19	11	2297	8	8	54	15	8	—	—	—	—	—	—	68	14	7	10282	12	11
	II. Bahn-Verwaltung.																									
1	Strecken-Personal.																									
	Eisenbahn-Baumeister	3	1	800	480	—	—	—	905	22	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bauschreiber	4	1	375	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bürodiener	3	—	180	168	—	—	—	—	—	—	53	13	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bahnmeister	17	—	390	250	—	—	—	255	—	—	377	26	—	—	—	—	—	—	—	177	—	—	—	—	—
	Bahnwärter	190½	28	180	144	—	—	—	—	—	—	3856	8	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Stations-Personal.																									
	Stations-Vorsteher I. u. II. Klasse	24	—	700	325	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Stations-Aufseher	9	—	350	220	—	—	—	—	—	—	296	15	8	—	—	—	—	—	—	221	5	8	—	—	—
	Stations-Assistenten	10	1	400	240	—	—	—	—	—	—	267	29	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Weichensteller	117½	12	200	144	—	—	—	—	20	—	1784	17	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Portiers u. Perrondiener	26½	4	250	180	—	—	—	—	—	—	450	26	5	—	—	—	—	—	—	210	16	—	—	—	—
	Nachwächter	28	4	192	120	—	—	—	—	—	—	31	29	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Telegraphen-Personal.																									
	Telegraphen-Inspector	1	—	600	—	—	—	—	22	14	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	5	—	—	—	—
	Telegraphen-Aufseher	1	—	500	—	—	—	—	151	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Telegraphisten	7½	—	275	210	93763	15	11	16	15	—	98	20	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Bahnarbeiter.	—	514	—	—	72029	13	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa II. Bahn-Verwaltung	442	565	—	—	165792	29	6	1351	26	10	7218	7	5	—	—	—	—	—	—	637	26	8	175001	—	5
	III. Transport-Verwaltung.																									
1	Expeditions-Dienst.																									
	Stations-Einnehmer	14	—	400	180	—	—	—	—	—	—	157	12	—	—	—	—	—	—	—	114	15	—	—	—	—
	Gepäck-Expedienten	4	—	300	225	—	—	—	—	—	—	79	8	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Güter- und Eilgut-Expedienten	20½	—	600	275	—	—	—	—	—	—	327	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Güter-Expeditions-Gehülfen	26	26	400	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wiegemeister	31½	2	275	200	—	—	—	—	—	—	594	16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Güter-Factoren	24	—	200	180	—	—	—	—	—	—	331	10	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Fahr-Dienst.																									
	Locomotivführer	39	4	450	300	—	—	—	929	27	6	648	23	8	3677	3	5	3042	24	2	—	—	—	—	—	—
	Heizer	39	4	275	225	—	—	—	401	5	—	1178	23	—	1915	13	7	2742	18	7	—	—	—	—	—	—
	Zugführer	15	4	315	192	—	—	—	320	5	—	266	9	3	—	—	—	1028	28	1	—	—	—	—	—	—
	Schaffner	12	—	210	192	—	—	—	57	—	—	240	18	—	—	—	—	564	27	—	—	—	—	—	—	—
	Packmeister	16	—	300	192	—	—	—	450	1	11	209	18	8	—	—	—	1114	1	11	—	—	—	—	—	—
	Bremser	64	18	204	180	—	—	—	597	2	6	2258	—	6	—	—	—	3717	1	—	—	—	—	—	—	—
	Rangirer (Stations-Assistenten II. Kl.)	6½	—	216	210	—	—	—	—	—	—	156	9	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Werkstätten-Betrieb.																									
	Maschinenmeister	2	—	1200	750	—	—	—	143	28	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Werkstätten-Vorsteher	1	—	650	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Werkmeister	8	—	425	375	—	—	—	46	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Werkstätten-Magazin-Verwalter	2	—	444	425	—	—	—	5	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Werkstätten-Buchhalter	2	—	450	350	—	—	—	3	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Büreau-Assistenten	4	—	400	240	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zeichner	2	—	480	210	—	—	—	225	27	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Kanzlisten	2	1	240	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Wagenmeister u. Revisoren	8	—	300	168	—	—	—	10	15	—	61	29	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Maschinenheizer	9	—	250	216	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bürodiener	2	—	180	—	—	—	—	—	—	—	13	29	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Nachtwächter	2	—	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Magazin-Verwaltung auf der Strecke.																									
	Materialien-Ausgeber	4	—	210	180	105606	7	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	a. Bahnhofs-Güterboden-Arbeiter, Gepäckträger, Wagenschieber 2c.	—	261	—	—	52753	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b Werkstätten-Arbeiter	—	436	—	—	73719	20	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa III. Transport-Verwaltung	359½	786	—	—	232078	28	3	3218	13	1	6522	1	7	5592	17	—	12200	10	9	114	15	—	259726	25	8
	Hiervon fallen annähernd:																									
	a. auf den Personen-Verkehr	—	—	—	—	62405	7	7	865	12	7	1753	22	9	1503	24	10	3280	19	2	30	23	8	69839	20	7
	b. „ „ Güter-Verkehr	—	—	—	—	169673	20	8	2353	—	6	4768	8	10	4088	22	2	8919	21	7	83	21	4	289887	5	1
	Summa wie vor	359½	786	—	—	232078	28	3	3218	13	1	6522	1	7	5592	17	—	12200	10	9	114	15	—	259726	25	8
	Dazu II. Bahn-Verwaltung	442	565	—	—	165792	29	6	1351	26	10	7218	7	5	—	—	—	—	—	—	637	26	8	175001	—	5
	Dazu I. Allgemeine Verwaltung	68	14	—	—	25907	19	11	2297	8	8	54	15	8	—	—	—	—	—	—	350	15	5	28609	29	8
	Summa totalis	869½	1365	—	—	423779	17	8	6867	18	7	13794	24	8	5592	17	—	12200	10	9	1102	27	1	463337	25	9

Bemerkungen.

3 Bahnwärter gemeinschaftlich mit der Westfälischen Bahn.

1 Stations-Vorst. mit der Westfälischen und 1 desgl. mit der Prinz-Wilhelm Bahn gemeinschaftlich.

2 Stations-Assistenten mit der Westfälischen und 1 desgl. mit der Prinz-Wilh. Bahn gemeinschaftlich.
5 Weichensteller mit der Westfälischen und 6 desgl. mit der Prinz-Wilhelm Bahn gemeinschaftlich.
1 Portier mit der Westfälischen Bahn gemeinschaftlich.

1 Telegraphist gemeinschaftlich mit der Prinz-Wilhelm Bahn.

1 Einnehmer mit der Westfälischen und 1 desgl. mit der Prinz-Wilhelm Bahn gemeinschaftlich.

1 Güter-Expedient mit der Prinz-Wilhelm Bahn gemeinschaftlich.

1 Wiegemeister mit der Prinz-Wilhelm Bahn gemeinschaftlich.

1 Rangirer mit der Prinz-Wilhelm Bahn gemeinschaftlich.

*) Das erste technische Mitglied ist mit der Leitung des Baues der Ruhr-Sieg und der Witten-Duisburg-Oberhausener Eisenbahn beauftragt.

Zusammenstellung der stattgehabten Unglücksfälle, bei denen Tödtungen oder Verwundungen von Passagieren und Beamten stattgefunden.

Anlage 8.

Laufende №.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
1	Jan. 23.	Ensinger, Schaffner.	Personenzug XII, bei welchem der ꝛc. Ensinger als Schaffner fungirte, kreuzt zwischen Hagen und Herdecke Abends 8 Uhr mit Personenzug IX. Während der Vorbeifahrt beider Züge ist der Genannte mit dem Coupiren der Billets beschäftigt, vom Trittbrett gefallen und an den dadurch erlittenen schweren Verletzungen nach einigen Tagen gestorben. Ensinger selbst hat über diesen Unfall keine Auskunft mehr zu geben vermocht, auch hat denselben bei der Dunkelheit Niemand wahrgenommen. Es läßt sich nach den betreffenden Verhandlungen aber mit Bestimmtheit vermuthen, daß Ensinger bei der Vorbeifahrt des andern Zuges schwindlich geworden und, in der einen Hand die Billets, mit der andern das Fenster eines Coupees schließend, vom Zuge gefallen ist.	Zwischen Hagen und Herdecke.	
2	Febr. 18.	Riemer, Hülfsbremser.	Bei dem am 18. Februar zwischen Hochdahl und Haan erfolgten Zusammenstoß einer Maschine mit dem Güterzuge V gerieth der auf dem Bremssitze des letzten Wagens befindliche Hülfsbremser Riemer zwischen die Wagen und erlitt hierbei eine leichte Verletzung der Brust, die seine Dienstunfähigkeit für einige Zeit zur Folge hatte. Die Veranlassung des Unfalls ist durch die stattgehabte Untersuchung festgestellt und sind die schuldigen Beamten zur Verantwortung gezogen worden.	Zwischen Hochdahl u. Haan.	
3	Juni 12.	Tochter des Schuhmachers Romberg.	Die beiden Personenzüge III und VIII kreuzen gegen 12 Uhr Mittags in Annen, ohne dort anzuhalten. Am 12. Juni fand die Kreuzung dieser Züge auf der kurz vor dem Bahnhofe gelegenen Ueberfahrt und zur Zeit statt, als die Kinder aus der in der Nähe gelegenen Schule entlassen wurden. Der größte Theil dieser Kinder hat jene Ueberfahrt nach dem elterlichen Hause zu passiren und stürmten dieselben auf die geschlossene Barriere zu, einige unter dieser hinweg auf die Bahn, ohne auf das Zurufen und Abwehren des Bahnwärters zu achten. Hierbei ist die 6jährige Tochter des Schuhmachers Romberg zu Annen unter die Maschine des Zuges III gerathen und durch den Aschkasten derselben getödtet worden. Die Königliche Staats-Anwaltschaft hat zur Einleitung einer gerichtlichen Untersuchung keine Veranlassung genommen.	Annen.	
4	Juli 11.	Brusis, Hülfsbremser.	Der beim Kohlenzug XII als Hülfsbremser beschäftigte Joseph Brusis hatte auf Station Aplerbeck einen in den Zug aufzunehmenden leeren Wagen anzuhängen. Derselbe begab sich zu diesem Zwecke zwischen die Wagen und wollte diese, noch mit dem Einhängen der Nothketten beschäftigt und während die Wagen durch das Zurücksetzen der Locomotive noch in Bewegung waren, wieder verlassen, als er unvorsichtiger Weise zwischen die Schienen einer Weiche trat und dadurch zum Falle kam. Hierbei wurde er von dem nächsten Wagen überfahren und getödtet. Der Unfall ist durch das	Aplerbeck.	

Laufende №.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
			eilige, unvorsichtige Verfahren des Verunglückten herbeigeführt und Seitens der Königlichen Staats-Anwaltschaft von weitern gerichtlichen Verhandlungen abstrahirt worden.		
5	Sept. 27.	Boecker, Arbeiter.	Der Verunglückte, welcher in Vertretung seines Vaters, des Unternehmers Boecker, bei den Erdarbeiten des 2. Geleises zwischen Schwelm und Milspe thätig war, befand sich am Tage des Unfalls auf einem der leeren Wagen des von Milspe nach Schwelm zu zurücksetzenden Erdzuges. Er gab an der betreffenden Stelle dem Locomotivführer selbst das Zeichen zum Halten, blieb aber im Wagen stehen, statt wie dies von allen übrigen Arbeitern geschah, sich zu setzen und verlor durch den durch das Halten des Zuges verursachten Ruck das Gleichgewicht, so daß er zwischen die Wagen fiel und von einem derselben überfahren und getödtet wurde. Von gerichtlicher Untersuchung des Unfalls ist Abstand genommen worden, da derselbe lediglich durch die eigene Unvorsichtigkeit des Getödteten herbeigeführt worden ist.	Zwischen Schwelm u. Milspe.	
6	Octbr. 8.	Bernhard Wolters.	Der rc. Wolters hat sich am 8. October gegen 2 Uhr Nachmittags vor die Wagen eines am westlichen Ende des Bahnhofes Dortmund sich bewegenden Rangirzuges geworfen, ist dabei von einem der Wagen überfahren und so erheblich verletzt worden, daß nach kurzer Zeit sein Tod erfolgte. Durch die Art und Weise der Ausführung der That, durch die eigenen Aussagen des Verunglückten und die bei demselben vorgefundenen Briefe ist die Absicht des Unglücklichen, sich den Tod zu geben, vollständig constatirt worden.	Dortmund.	
7	Oct. 22.	Heinhaus, Arbeiter.	Der rc. Heinhaus hatte mit seiner Tochter, von Elberfeld kommend, in Rittershausen den Zug verlassen und sich der Bahn entlang nach seiner in der Nähe belegenen Wohnung begeben wollen. Das Nahen des aus dem Bahnhof nach Schwelm zu weiter fahrenden Zuges hatte beide Personen veranlaßt, über das von dem Zuge zu befahrende Geleise hinweg nach der andern Seite der Bahn zu eilen. Bei dieser Gelegenheit ist Heinhaus und zwar so nahe dem Geleise gefallen, daß er von der Maschine erfaßt und vom Tender derselben überfahren und getödtet worden ist. Der betreffende Bahnwärter hat das unbefugte Betreten der Bahn bei der herrschenden Dunkelheit und dem durch den angekommenen Zug verursachten Verkehr nicht bemerken können und ist der Unfall allein dem eigenmächtigen und unvorsichtigen Verfahren des Verunglückten zuzuschreiben.	Rittershausen.	
8	Novbr. 8.	Herminghaus, Fuhrmann.	Die Bahnhofs-Arbeiter zu Milspe waren mit dem Fortschieben eines bis zur Hälfte entladenen Wagens in dem unmittelbar am Güterschuppen vorbeiführenden Geleise beschäftigt. Der mit seinem Fuhrwerk auf dem Bahnhofe haltende rc. Herminghaus leistete hierbei unaufgefordert Hülfe, gerieth aber bei Ankunft am Güterschuppen zwischen den Wagen und die fast bis an diesen hervorragende Lade-	Milspe.	

Laufende №.	Datum.	Name und Stand des Verunglückten.	Ursache, Art und Weise des Unglücksfalles.	Ort.	Bemerkungen.
			bühne, so daß er durch erhebliche Quetschungen und Eindrücken des Brustkastens getödtet wurde. Die Voreiligkeit und Unvorsichtigkeit des Verunglückten sind lediglich als Veranlassung des Unfalls anzusehen.		
9	Novbr. 8.	Ehlenbeck, Hülfsbremser.	Der Verunglückte war als Bremser mit dem Güterzuge VII Abends gegen 6 Uhr von Düsseldorf aus in Hochdahl angekommen und sollte mit dem hier bereits haltenden und im Rangiren begriffenen Güterzug VI zurückfahren. Er begab sich nach Ankunft in Hochdahl zum Anzünden seiner Laterne in das Aufenthaltszimmer der Arbeiter und war bei der Rückkehr aus demselben im Begriff über die Bahn zum Zuge VI sich zu begeben, als er von dem vorderen Wagen eines im 1. Geleise heranrückenden Theil des Zuges VII erfaßt und überfahren wurde. An dem dadurch herbeigeführten Tod des ꝛc. Ehlenbeck ist die eigene Unvorsichtigkeit desselben Schuld und hat die Königl. Ober-Prokuratur von weiteren gerichtlichen Verhandlungen Abstand genommen.	Hochdahl.	
10	Decbr. 3.	Wilh. Berger und Carl Wunderlich, Arbeiter.	Die Nebengenannten hatten sich am 3. December Morgens auf dem Wege zur Arbeit bei Haspe auf die Bahn begeben und waren in dem, Tages vorher dem Betriebe übergebenen 2. Geleise nach Gevelsberg zu fortgegangen. Kurz vor Gevelsberg erreichte sie der im 2. Geleise von Haspe nachkommende Kohlenzug II, dem sie, wahrscheinlich in der Meinung, daß er wie bisher im 1. Geleise vorbeifahren würde, nicht auswichen. Beide wurden von dem Zuge überfahren und getödtet. Vom Zuge aus haben der Dunkelheit wegen die im Geleise Befindlichen nicht bemerkt werden können. Die Inbetriebnahme des 2. Geleises war allen Beamten und Arbeitern der Strecke speziell bekannt gemacht und das Geleise an den Tagen vorher mehrmals befahren worden. Die eingeleitete gerichtliche Untersuchung ist auf den Antrag der Königlichen Staats-Anwaltschaft zu Hagen durch Beschluß des dortigen Gerichts sistirt worden, da die Tödtung der Schuld eines Dritten nicht beizumessen sei.	Haspe.	