Anlage 2.

Tabellarische Uebersicht

über die baulichen Anlagen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn am Schlusse des Jahres 1876.

---

1. Bergisch-Märkische Eisenbahn.
   a) Linksrheinische Strecken:
      Landesgrenze Welkenraedt-Obercassel incl. Kohlscheid-Kaempchen, M.-Gladbach-Homberg, Viersen-Venlo und M.-Gladbach-Odenkirchen-Stolberg-Jülich-Düren.
   b) Rechtsrheinische Strecken:
      Neuß-Düsseldorf-Dortm.-Soest, Hengstei-Holzwickede mit Verbindungsbahn bei Cabel, Hagen-Brügge, Unna-Hamm, Dortmund-Mülheim a./d. Ruhr-Duisburg, Langendreer-Witten, Mülheim a./d. Ruhr-Oberhausen, Styrum-Ruhrort, Langendreer-Laer-Dahlhausen, Duisburg nach dem Rhein-Ruhr-Kanal und nach dem Hochfelde, Rheinhauser Verbindungsbahn, Bochum-Riemke-Herne, Steele-Dahlhausen, Steele-Vohwinkel, Düsseldorf-Kupferdreh, Haan-Deutz, Ohligswald-Solingen, Mülheim a./Rhein-Bensberg, Barmen-Rittershausen-Remscheid, Schwerte-Warburg und Frönden-berg-Menden, Ueberruhr-Dahlhausen-Henrichshütte-Herdecke, Essen-Schalke (Consolidation), Bochum-Wattenscheid-Essen.
2. Zwischen der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Eisenbahn gemeinschaftlich benutzt:
   Strecke Hagen bis Hengstei und Herdecke bis Hengstei einschließlich Bahnhöfe.
3. Ruhr-Sieg Eisenbahn:
   a) Strecke Hengstei-Siegen,
   b) Zweigbahn Letmathe-Iserlohn,
   c) Zweigbahn Finnentrop-Olpe.
4. Hessische Nordbahn:
   a) Strecke Warburg-Cassel und Guntershausen-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen,
   b) mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen.
5. Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:
   a) Schalke-Bismarck-Herne,
   b) Kettwig-Mülheim-Styrum,
   c) Lennep-Wipperfürth,
   d) Born-Wermelskirchen,
   e) Hagen-Hause,
   f) Scherfede-Holzminden.

1. Der Unterbau.

1. Laufende Nummer.	2. Name der Eisenbahn.	3. Gesammtlänge des Bahnkörpers incl. der Bahnhöfe.	4. Das Planum ist ausgeführt für ein Geleis.	5. für zwei Geleise.	6. Der Bahndamm hat eine Kronenbreite in der Höhe der Unterkante der Schienen von: bei dem eingeleisigen Bahnkörper.	7. bei dem doppelgeleisigen Bahnkörper.	8. Der Bahnkörper zerfällt in Erd-Arbeiten: Dämme von 2 Meter und darüber. Gesammtlänge.	9. größte Höhe.	10. Einschnitte incl. der Anschnitte an Berglehnen von 1 Meter und tiefer. Gesammtlänge.	11. größte Tiefe.	12. Gesammtkosten der Erdarbeiten.	13. Gesammtkosten für die Befestigung, Herstellung der Böschungen, für Futtermauern 2c.
		Kilometer.	Kilom.	Kilom.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Meter.	Mark.	Mark.
1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
	a. Linksrheinische Strecken	228,31	12,02	216,29	4,25 - 6,07	7,61 - 9,6	54,240	24,48	46,790	23,54	6,110,760	776,802
	b. Rechtsrheinische ältere Strecken	642,79	84,90	557,89*)	4 - 5	7 - 12	260,503	36,68	126,961	30,00	—	—
2.	Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	15,36	—	15,36	—	7,5	7,772	7,22	3,334	9,26	—	—
3.	Ruhr-Sieg Eisenbahn:											
	a. Strecke Hengstei-Siegen	99,68	—	99,68	—	7,85	57,887	14,75	16,314	26,27	4,492,870	494,255
	b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	5,59	4,36	1,23	5,34	7,85	2,734	21,19	2,098	15,07	465,762	50,076
	c. „ Finnentrop-Olpe	23,76	3,90	19,86	4,00	7,50	12,776	12,68	4,729	19,96	2,989,420	199,890
4.	Hessische Nordbahn:											
	a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	127,76	16,51	111,25	3,56	8,16	45,618	24,74	34,672	17,27	—	—
	b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	14,07	—	14,07	—	8,22	4,205	18,73	4,715	10,3	—	—
5.	Die neu erbauten im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:											
	a. Schalke-Bismarck-Herne	11,20	—	11,20	—	8,90	2,800	7,33	—	—	549,700	
	b. Kettwig-Mülheim-Styrum	14,29	2,66	11,63	4,71	7,61	6,779	13,60	1,883	17,26	887,880	98,791
	c. Lenney-Wipperfürth	17,50	16,94	0,56	4,00	7,50	5,105	18,91	6,293	16,35	1,403,230	49,654
	d. Born-Wermelskirchen	4,00	—	4,00	—	7,50	1,810	9,26	1,160	10,55	408,860	8,680
	e. Hagen-Hause	9,40	2,38	7,02	4,00	7,50	3,915	5,19	310	3,50	549,957	64,207
	f. Scherfede-Holzminden	47,19	0,20	46,99	5,5	7,85	19,775	20,09	13,640	20,78	4,250,000	370,000
	Summa	1,261,10**)	143,87	1,117,23	3,56 - 6,07	7 - 12	485,919	36,68	262,899	30,00	—	—

*) Darunter 8,53 Kilom. dreigeleisig. **) Die Strecke ad 4 b Cassel-Guntershausen ist hier ganz berücksichtigt.

1. Der Unterbau.

14. Laufende Nummer.	15. Name der Eisenbahn.	16. Der Bahnkörper zerfällt in: Wegeübergänge im Bahn-Niveau. Anzahl.	17. Herstellungskosten.	18. Bahnüberbrückungen. gewölbt.	19. Ueberbau aus Eisen.	20. Ueberbau aus Holz.	21. Wegeunterführungen. gewölbt.	22. Ueberbau aus Eisen.	23. Ueberbau aus Holz.	24. Anzahl in Summa.	25. Herstellungskosten der Bahnüberbrückungen, Wegeunterführungen und Seitendurchlässe.	26. Gesammtkosten der Wegeübergänge 2c.	27. Durchlässe bis incl. 2 Meter Weite: gemauert.	28. Röhren.	29. zusammen.	30. Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	31. Summe der Längen zwischen den Stirnen.	32. Kleine Brücken bis incl. 10 Meter 2c. Ganz gemauert. Anzahl.	33. Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	34. Summe der Längen zwischen den Stirnen.	35. Anzahl.
		St.	Mark.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Mark.	Mark.	Anzahl	Anzahl	Stück.	Meter.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Stück.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn:																					
	a. Linksrheinische Strecken	370	457353	12	3	2	43	11	—	441	1,442,139	1,899,492	167	114	281	190	4,855	22	124	400	20
	b. Rechtsrheinische ältere Strecken	1168	—	41	24	5	204	114	—	1,556	—	—	885	527	1,412	1,066	27,780	141	664	2,820	68
	Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	22	—	—	—	—	2	1	—	25	—	—	42	8	50	48	1,523	6	147	79	1
	Ruhr-Sieg Eisenbahn:																					
	a. Strecke Hengstei-Siegen	159	167235	1	—	—	9	12	—	181	344,580	511,815	116	65	181	149	3,243	23	79	334	34
	b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	2	7,272	—	—	—	5	2	—	9	93,993	101,265	1	3	4	3	162	—	—	—	—
	c. „ Finnentrop-Olpe	15	25,670	—	—	3	10	9	—	37	426,330	452,000	20	9	29	31	548	13	120	184	4
	Hessische Nordbahn:																					
	a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	158	—	5	1	—	50	2	1	217	—	—	230	1	231	243	1,501	70	329	2,407	4
	b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	10	—	1	—	1	5	—	—	17	—	—	35	—	35	25	4,873	4	48	133	—
	Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:																					
	a. Schalke-Bismarck-Herne	15	18,000	—	5	—	4	2	—	26	344,420	362,420	12	17	29	24	505	2	6	17	2
	b. Kettwig-Mülheim-Styrum	19	31,886	1	1	—	5	4	—	30	229,360	261,246	12	23	35	24	629	—	—	—	1
	c. Lenney-Wipperfürth	10	12,980	3	1	3	8	1	—	26	283,250	296,230	7	33	40	24	1,086	2	11	12	—
	d. Born-Wermelskirchen	1	1,544	—	—	1	3	2	—	7	72,256	73,810	—	4	4	3	202	—	—	—	—
	e. Hagen-Hause	11	39,042	—	—	1	3	3	—	18	106,312	145,354	16	7	23	18	330	1	13	8	5
	f. Scherfede-Holzminden	14	79,000	5	2	—	18	8	—	47	658,000	737,000	63	26	89	82	1,869	10	52	241	3
	Summa	1974	—	69	37	16	369	171	1	2637	—	—	1,606	837	2,443	1,930	49,106	294	1,593	6,635	142

1. Der Unterbau.

36. Laufende Nummer.	37. Name der Eisenbahn.	38. Der Bahnkörper zerfällt in: Kleine Brücken bis incl. 10 Meter Weite jeder Oeffnung. Ueberbau aus Eisen. Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	39. Summa der Längen zwischen den Stirnen.	40. Ueberbau aus Holz. Anzahl.	41. Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	42. Summa der Längen zwischen den Stirnen.	43. Herstellungskosten der Durchlässe und kleinen Brücken.	44. Große Brücken von über 10 Meter Weite jeder Oeffnung. gewölbt. Anzahl.	45. Größte Weite einer Joch-Oeffnung.	46. Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	47. Ueberbau aus Eisen. Anzahl.	48. Größte Weite einer Joch-Oeffnung.	49. Gesammtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler.	50. Große Brücken von über 10 Meter Weite 2c. Ueberbau aus Holz. zusammen.	51. Länge der größten Brücke.	52. Viaducte (Thalübergänge). Anzahl.	53. Gesammtlänge aller Viaducte.	54. Länge des größten Viaducts.	55. Höhe des größten Viaducts.	56. Bogenzahl des größten Viaducts.	57. Herstellungskosten der großen Brücken und Viaducte.	58. Tunnels und Galerien. ganz gemauert. Anzahl für 1 Fahrgeleise.	59. Gesammtlänge für 1 Fahrgeleise.	60. theilweise gemauert. Anzahl für 1 Fahrgeleise.	61. Gesammtlänge d. gem. Tunnelstrecken für 1 Fahrgeleise.	Gesammtlänge d. nicht gem. Strecken für 1 Fahrgeleise.
		Meter.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Mark.	Stück.	Meter.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Anzahl	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.	Meter.	Mark.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Stück.	Meter.	Meter.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn:																										
	a. Linksrheinische Strecken	92	173	—	—	—	1,437,822	2	14,12	94	4	21,97	152	6	95	—	—	—	—	997,500	—	—	—	—	—	1	870	—	—
	b. Rechtsrheinische ältere Strecken	325	658	3	8	14	—	21	19,00	1,042	30	104,00	2,469	51	497,4	3	277	119	22	7	—	4	11	755	5,219	—	—	—	—	—	—
	Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	1	5	1	5	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Ruhr-Sieg Eisenbahn:																												
	a. Strecke Hengstei-Siegen	149	300	—	—	—	895,827	7	16,69	321	15	25,11	773	22	107,0	—	—	—	—	—	2,590,509	—	8	—	1,923	—	3	—	1,815	—	542
	b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	—	6,534	1	15,69	63	—	—	—	1	77,9	—	—	—	—	—	178,872	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. „ Finnentrop-Olpe	25	29	—	—	—	280,000	3	13,00	88	3	15,00	110	6	60,0	—	—	—	—	—	1,357,890	—	2	—	265	—	—	—	—	—	—
	Hessische Nordbahn:																												
	a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	12	35	5	7	63	—	4	14,39	364	—	—	—	4	264,7	2	148	116	22,86	12	—	1	3	202	1,684	—	—	—	—	—	—
	b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:																												
	a. Schalke-Bismarck-Herne	9	19	—	—	—	87,680	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Kettwig-Mülheim-Styrum	4	11	—	—	—	72,182	2	18,10	178	2	59,44	265	4	312,6*	—	—	—	—	—	1,077,359	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Lenney-Wipperfürth	—	—	—	—	—	120,700	—	—	—	1	20	20	1	20	—	—	—	—	—	63,500	1	—	214	—	—	—	—	—
	d. Born-Wermelskirchen	—	—	—	—	—	14,454	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e. Hagen-Hause	19	54	—	—	—	89,953	—	—	—	1	13,32	13	1	19,5	—	—	—	—	—	11,680	—	—	—	—	—	—	—	—
	f. Scherfede-Holzminden	16	32	—	—	—	650,000	2	20	100	1	40	120	3	275,4**	—	—	—	—	—	792,000	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa	652	1,316	9	20	81	—	42	20	2,250	57	104	3,922	99	497,4	5	425	119	22,86	12	—	6	24	1171	9,091	—	4	—	2,685	—	542

* Ruhrbrücke mit eisernem Unterbau incl. der beiderseitigen in Col. 40-42 aufgeführten gewölbten Fluthbrücke. ** Weserbrücke bei Fürstenberg im Zusammenhange mit den Col. 40-42 aufgeführten beiderseitigen gewölbten Fluthbrücken.

1. Der Unterbau.

Name der Eisenbahn.	62. Der Bahnkörper zerfällt in Tunnels und Galerien — nicht gemauert — Anzahl für Fahrgeleise 1 | 2 (Stück)	63. Gesammtlänge für Fahrgeleise 1 | 2 (Meter)	64. Anzahl überhaupt für Fahrgeleise 1 | 2 (Stück)	65. Gesammtlänge aller Tunnels und Galerien für Fahrgeleise 1 | 2 (Meter)	66. Länge des größten Tunnels für Fahrgeleise 1 | 2 (Meter)	67. Herstellungskosten aller Tunnels und Galerien für Fahrgeleise 1 | 2 (Mark)	68. Neben-Anlagen: Nebenwege Länge (Kilom.)	69. Wärter-Etablissements: Wärterbuden (Stück)	70. Familienhäuser und Bahnmeisterwohnungen (Stück)	71. Signale: Optische Signale (Stück)	72. Anzahl der Leitungen
	1 | 2	1 | 2	1 | 2	1 | 2	1 | 2	1 | 2					
Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
a. Linksrheinische Strecken	— —	— —	— 1	— 870	— 870,0	— 1,620,000	107,03	226	128	151	2 - 7
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	— —	— —	4 11	755 5,219	232,3 1 395,0	— —	396,83	652	167	550	2 - 16
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2,08	8	10	31	5 - 16
Ruhr-Sieg Eisenbahn:											
a. Strecke Hengstei-Siegen	— —	— —	— 11	— 4,280	— 936,0	— 6,560,145	30,76	115	40	54	3 - 5
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	— —	— —	— —	— —	— —	— —	—	6	4	4	2
c. „ Finnentrop-Olpe	— —	— —	— 2	— 265	— 158,0	— 432,260	10,78	15	4	11	2
Hessische Nordbahn:											
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	— —	— —	1 3	202 1,684	202 1001,5	— —	33,84	146	71	56	2 - 5
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2,61	16	8	16	4
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:											
a. Schalke-Bismarck-Herne	— —	— —	— —	— —	— —	— —	5,05	13	—	13	2
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	— —	— —	— —	— —	— —	— —	2,70	15	3	13	2
c. Lennep-Wipperfürth	— —	— —	1 —	214 —	214 —	248900 —	7,96	15	—	10	2
d. Born-Wermelskirchen	— —	— —	— —	— —	— —	— —	0,83	4	—	4	2
e. Hagen-Hause	— —	— —	— —	— —	— —	— —	5,42	15	—	12	2
f. Scherfede-Holzminden	— —	— —	— —	— —	— —	— —	23,68	33	1	21	4
Summa	— —	— —	6 28	1,171 12,318	232,3 1,395	— —	629,57	1,279	436	946	2 - 16

2. Der Oberbau.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	3. Länge der Geleise: des durchgehenden Hauptgeleises (Meter)	4. des zweiten Geleises (Meter)	5. der Bahnhofs-Ausweichungs- und sonstigen Nebengeleise (Meter)	6. Aller Geleise (Meter)	7. Von der Gesammtlänge Stuhlschienen auf bis incl. 32 Kilogramm — Länge: von Eisen (Meter)	8. von Stahl (Meter)	9. mit stählernem Kopf (Meter)	10. Gewicht: von Eisen (Centner)	11. von Stahl (Centner)	12. mit stählernem Kopf (Centner)	13. durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen: von Eisen (Anzahl Jahre)	14. von Stahl (Anzahl Jahre)	15. mit stählernem Kopf (Anzahl Jahre)
1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn:													
	a. Linksrheinische Strecken	229,169	103,853	137,113	470,135	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Rechtsrheinische ältere Strecken	642,571	405,446*	575,441	1,623,458	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2.	Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	15,363	13,744	28,757	57,864	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	Ruhr-Sieg Eisenbahn:													
	a. Strecke Hengstei-Siegen	99,877	71,874	40,878	212,629	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	5,585	—	2,720	8,305	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. „ Finnentrop-Olpe	25,193	—	14,122	39,315	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.	Hessische Nordbahn:													
	a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	127,757	11,245	29,547	268,549	17,166	—	—	19,522	—	—	27	—	—
	b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	6,910	6,896	13,016	26,822	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.	Die neu erbauten im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:													
	a. Schalke-Bismarck-Herne	11,250	3,300	3,900	18,450	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	b. Kettwig-Mülheim-Styrum	14,294	—	3,111	17,405	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	c. Lennep-Wipperfürth	16,878	—	5,765	22,643	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	d. Born-Wermelskirchen	3,995	—	1,647	5,642	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	e. Hagen-Hause	9,694	—	9,356	19,050	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	f. Scherfede-Holzminden	47,640	—	12,030	59,670	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa	1,256,176	716,358	877,403	2,849,937	17,166	—	—	19,522	—	—	—	—	—

* Darunter 8,527 Meter 3. Geleise zwischen Erkrath und Hochdahl sowie Kupferdreh und Ueberruhr.

Unterbau.

73. Der Bahnkörper zerfällt in Neben-Anlagen: Signale. Elektrische Telegraphen. Länge der Leitungen: mit kupfernem Draht (Kilom.)	74. mit eisernem Draht (Kilom.)	75. zusammen (Kilom.)	76. Apparate. Stationirte Sprech-Apparate: Zeiger-Apparate (Stück)	77. Morse-Apparate (Stück)	78. Apparate anderer Construction (Stück)	79. Block-Signale Apparate (Stück)	80. Portative Apparate (Stück)	81. Läutewerke (Stück)	82. Anzahl der besondern Glockenhäuschen (Stück)	83. Krahnen für Schiffsmasten (Stück)	84. Schleusen für Wasserläufe (St.)	85. Anpflanzungen neben der Bahn ecl. Bahnhöfe (Ar.)	86. Schutzvorrichtungen gegen Schneeverwehungen: Erdwälle (Kilom.)	Pallisaden, Schneezäune, Hecken (Kilom.)	87. Bemerkungen.
—	657,28	657,28	—	100	—	—	—	315	271	—	—	1,081	5,58	1,49	
21,12	2,335,20	2,356,32	—	335	—	91	—	1,025	990	—	—	—	—	—	
—	61,85	61,85	—	25	—	6	—	32	29	—	—	14,3	—	—	
13,28	314,21	327,49	—	35	—	17	—	142	142	—	7	—	—	—	
—	11,30	11,30	—	1	—	—	—	7	6	—	—	—	—	—	
—	46,70	46,70	—	4	—	1	—	23	23	—	8	—	—	—	
—	475,70	475,70	—	38	—	17	—	182	182	—	—	1,593,37	—	—	
—	54,80	54,80	—	9	—	—	—	21	21	—	—	—	5,29	2,43	
—	22,40	22,40	—	4	—	—	—	12	12	—	—	—	—	—	
—	29,88	29,88	—	2	—	1	—	16	16	—		20,0	—	—	
—	34,70	34,70	—	4	—	—	—	16	16	—	—	—	—	—	
—	7,60	7,60	—	2	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	
—	17,60	17,60	—	5	—	—	—	12	12	—	—	—	—	—	
—	171,07	171,07	—	9	—	5	—	35	35	—	2	21,0	—	—	
34,10	4,240,29	4,274,69	—	573	—	138	—	1,843	1,760	—	17	2,730,0	10,87	3,92	

Oberbau.

16. aller Geleise bestehend aus: schienen — hölzernen Schwellen — über 32 Kilogramm — pro laufenden Meter schwer: Länge: von Eisen (Meter)	17. von Stahl (Meter)	18. mit stählernem Kopf (Meter)	19. Gewicht: von Eisen (Centner)	20. von Stahl (Centner)	21. mit stählernem Kopf (Centner)	22. durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen: von Eisen (Anzahl Jahre)	23. von Stahl (Anzahl Jahre)	24. mit stählernem Kopf (Anzahl Jahre)	25. breitbasigen Schienen — bis incl. 32 Kilogramm — Länge: von Eisen (Meter)	26. von Stahl (Meter)	27. mit stählernem Kopf (Meter)	28. Gewicht: von Eisen (Centner)	29. von Stahl (Centner)	30. mit stählernem Kopf (Centner)	31. durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen: von Eisen (Anzahl Jahre)	32. von Stahl (Anzahl Jahre)	33. mit stählernem Kopf (Anzahl Jahre)	34. Länge von Eisen (Meter)
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	132,271
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,050	—	—	11,707	—	—	7 - 10	—	—	119,261
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	795
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97,699
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56,577
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,894
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,450
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,050	—	—	11,707	—	—	—	—	—	429,947

Name der Eisenbahn.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.
	Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehend aus:														
	breitbasigen Schienen auf hölzernen Schwellen														
	32 Kilogramm bis incl. 37 Kilogramm								über 37 Kilogramm						
	pro laufenden Meter schwer.														
	Länge		Gewicht			durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen.			Länge			Gewicht.			durchschn. gewech-
	von Stahl.	mit stählernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stählernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stählernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stählernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stählernem Kopf.	von Eisen.
	Meter.		Centner.			Anzahl Jahre.			Meter.			Centner.			An-
Bergisch-Märkische Eisenbahn:															
a. Linksrheinische Strecken	253	272549	193322	376	402018	12 - 15	—	—	5,187	59,875	—	7,543	90,152	—	—
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	314976	911372	174842	462803	1342668	8 - 11	3 - 15	8 - 19	—	244952	—	—	368320	—	—
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	—	53,543	1,081	—	80,960	12	—	8	—	3,526	—	—	5,289	—	—
Ruhr-Sieg Eisenbahn:															
a. Strecke Hengstei-Siegen	12,895	102035	142829	19,138	150012	6	—	8	—	—	—	—	—	—	—
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	8,305	—	—	12,107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. „ Finnentrop-Olpe	—	9,865	—	—	14,521	—	—	—	—	29,450	—	—	44,528	—	—
Hessische Nordbahn:															
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	—	115536	83,281	—	170069	—	—	—	—	79,270	—	—	119856	—	—
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	7,451	—	—	—	—	—	9,103	11,762	1,063	13,370	18,138	1,859	—
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:															
a. Schalke-Bismarck-Herne	—	—	27,158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,405	—	—	26,316	—	—
c. Lennep-Wipperfürth	—	21,542	—	—	31,709	—	—	—	—	1,101	—	—	1,664	—	—
d. Born-Wermelskirchen	—	3,983	—	—	5,864	—	—	—	—	1,659	—	—	2,508	—	—
e. Hagen-Hause	—	17,537	—	—	25,815	—	—	—	—	1,513	—	—	2,287	—	—
f. Scherfede-Holzminden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59,670	—	—	90,698	—	—
Summa	328124	1516267	629964	482317	2235743	—	—	—	14,290	510183	1,063	20,913	769756	1,859	—

Name der Eisenbahn.	69.	70.	71.	72.	73.	74.	75.	76.	77.	78.	79.	80.	81.	82.	83.	84.
	Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehend aus:															
	eisernem Oberbau.													Oberbau auf Steinwürfel.		
	auf Querschwellen							auf Einzel-Unterlagen.							Gewicht der Schienen	
	Länge.	Gewicht in Summa der Schienen.	Gewicht in Summa der Schwellen.	Gewicht pro lfd. Meter. der Schienen.	Gewicht pro lfd. Meter. der Schwellen.	durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen.		Länge.	Gewicht in Summa der Schienen.	Gewicht in Summa der Unterlagen.	Gewicht. der Schienen pr. Meter.	Gewicht. der Unterlagen pr. Stück.	Durchschnittsalter der ausgewechselten Unterlagen.	Länge.	in Summa.	pro laufende Meter.
	Meter.	Centner.		Kilogramm.		Anzahl. Jahre.		Meter.	Centner.		Kilogr.		Jahre.	Meter.	Ctr.	Kilogr.
Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. Linksrheinische Strecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	22,847	17,256	17,145	36-37,8	37,84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
a. Strecke Hengstei-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. „ Finnentrop-Olpe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:																
a. Schalke-Bismarck-Herne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Lennep-Wipperfürth	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Born-Wermelskirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Hagen-Hause	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Scherfede-Holzminden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	22,847	17,256	17,145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

50.	51.	52.				53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.	64.	65.	66.	67.	68.
		Von der Gesammtlänge aller Geleise bestehend aus:																			
						eisernem Oberbau.															
		Gesammtgewicht aller auf hölzernen Schwellen				auf Langschwellen															
Alter der ausgewechselten Schienen.						nach dem eintheiligen System.			nach dem zweitheiligen System				nach dem dreitheiligen System.				durchschnittl. Alter der ausgewechselten Schienen.				
							Gewicht.			Gewicht.				Gewicht.				des 2theilig. d. 3theilig. Systems.			
von Stahl.	mit stählernem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stählernem Kopf.	überhaupt.	Länge.	im Ganzen.	pro laufenden Meter.	Länge.	im Ganzen.	pr. l. Met. der Oberschiene.	pr. l. Met. der Unterschiene.	Länge.	im Ganzen.	pr. l. Met. der Oberschiene.	pr. l. Met. der Unterschiene.	des eintheiligen Systems.	der Oberschiene.	der Unterschiene.	der Oberschiene.	der Unterschiene.
Anzahl Jahre.		Centner.				Meter.	Ctr.	Kilgr.	Meter.	Ctr.	Kil.	Kil.	Meter.	Ctr.	Kil.	Kil.	Anzahl. Jahre.				
—	—	200,865	90,528	402,018	693,411	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	—	186,549	831,123	1,342,668	2,360,340	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	—	1,081	5,289	80,960	87,330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	142,829	19,138	150,012	311,979	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	12,107	12,107	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	44,528	14,521	59,049	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	102,803	119,856	170,069	392,728	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	20,821	18,138	1,859	40,818	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	27,158	—	—	27,158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	26,316	—	26,316	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1,664	31,709	33,373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2,508	5,864	8,372	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	2,287	25,815	28,102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	90,698	—	90,698	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	682,106	1,252,073	2,237,602	4,171,781	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

85.	86.	87.	88.	89.	90.	91.	92.	93.	94.	95.	96.	97.	98.	99.	100.
Gesammtlänge der Geleise						Klein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben, Nägel 2c.)									
mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen.	mit breitbasigen Schienen	mit eisernem Oberbau auf Langschwellen.	mit eisernem Oberbau auf Querschwellen.	mit eisernem Oberbau auf Einzelunterlagen.	mit Oberbau auf Steinwürfel.	für Stuhlschienen auf hölzerne Schwellen. Länge der betreffenden Bahngeleise.	für Stuhlschienen auf hölzerne Schwellen. Gewicht des Kleineisenzeuges incl. Verlaschung.	für breitbasige Schienen auf hölzerne Schwellen. Länge der betreffenden Bahngeleise.	für breitbasige Schienen auf hölzerne Schwellen. Gewicht des Kleineisenzeuges incl. Verlaschung.	für eisernen Oberbau auf Langschwellen. nach dem eintheiligen System. Länge der betreffenden Bahngeleise.	nach dem eintheiligen System. Gewicht d. Kleineisenzeuges incl. Verlaschung und Querverbindung.	nach dem zweitheiligen System. Länge der betreffenden Bahngeleise.	nach dem zweitheiligen System. Gewicht d. Kleineisenzeuges incl. Verlaschung und Querverbindung.	nach dem dreitheiligen System. Länge der betreffenden Bahngeleise.	nach dem dreitheiligen System. Gewicht d. Kleineisenzeuges incl. Verlaschung und Querverbindung.
Meter.		Meter.				Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.	Meter.	Ctr.
—	470,135	—	—	—	—	—	—	470,135	64,659	—	—	—	—	—	—
—	1,600,611	—	22,847	—	—	—	—	1,600,611	210,513	—	—	—	—	—	—
—	57,864	—	—	—	—	—	—	57,864	8,113	—	—	—	—	—	—
—	212,629	—	—	—	—	—	—	212,629	30,096	—	—	—	—	—	—
—	8,305	—	—	—	—	—	—	8,305	1,109	—	—	—	—	—	—
—	39,315	—	—	—	—	—	—	39,315	8,060	—	—	—	—	—	—
17,166	251,383	—	—	—	—	17,166	7,094	251,383	42,445	—	—	—	—	—	—
—	26,822	—	—	—	—	—	—	26,822	2,311	—	—	—	—	—	—
—	18,450	—	—	—	—	—	—	18,450	3,075	—	—	—	—	—	—
—	17,405	—	—	—	—	—	—	17,405	3,514	—	—	—	—	—	—
—	22,643	—	—	—	—	—	—	22,643	4,397	—	—	—	—	—	—
—	5,642	—	—	—	—	—	—	5,642	1,072	—	—	—	—	—	—
—	19,050	—	—	—	—	—	—	19,050	3,637	—	—	—	—	—	—
—	59,670	—	—	—	—	—	—	59,670	12,295	—	—	—	—	—	—
17,166	2,809,924	—	22,847	—	—	17,166	7,094	2,809,924	395,296	—	—	—	—	—	—

2. Der Oberbau.

Name der Eisenbahn.	101. Klein Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten Schrauben 2c.) für eisernen Oberbau auf Querschwellen. Länge der betreffenden Bahn-Geleise. Meter.	102. Gewicht des Klein-Eisenzeuges incl. Verlaschung. Ctr.	103. auf Einzel-Unterlagen. Länge der betreffenden Bahn-Geleise. Meter.	104. Gewicht des Klein-Eisenzeuges incl. Verlaschung und Querverbindung. Ctr.	105. für Oberbau auf Steinwürfel. Länge der betreffenden Bahn-Geleise. Meter.	Gewicht des Klein-Eisenzeuges incl. Verlaschung. Ctr.	106. Hölzerne Stoß-, Mittel- und Weichenschwellen imprägnirt. eichene. Stück.	107. durchschn. Alter der ausgewechselten Anzahl Jahre.	108. buchene. Stück.	109. durchschn. Alter der ausgewechselten Anzahl Jahre.	110. kieferne. Stück.	111. durchschn. Alter der ausgewechselten Anzahl Jahre.	112. eichene. Stück.
Bergisch-Märkische Eisenbahn:													
a. Linksrheinische Strecken	—	—	—	—	—	—	450,070	8	277	—	11,285	8	42,767
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	22,847	4,520	—	—	—	—	2,364	7	397	—	12,515	—	1,611,135
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59,734
Ruhr-Sieg Eisenbahn:													
a. Strecke Hengstei-Siegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210,766
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,235
c. „ Finnentrop-Olpe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38,948
Hessische Nordbahn:													
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	—	—		—	—	—	—		1,017	—	49,261	—	227,129
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,538	—	27,921
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:													
a. Schalke-Bismarck-Herne	—	—		—	—	—	19,500	—	—	—	—	—	—
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17,987
c. Lennep-Wipperfürth	—	—	—	—	—	—	5,786	—	—	—	84	—	17,321
d. Born-Wermelskirchen	—	—	—	—	—	—	918	—	—	—	—	—	5,154
e. Hagen-Haufe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19,700
f. Scherfede-Holzminden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64,407
Summa	22,874	4,520	—	—	—	—	478,638	—	1,691	—	74,683	—	2,351,204

Name der Eisenbahn.	113. durchschn. Alter der ausgewechselten Anzahl Jahre.	114. buchene. Stück.	115. durchschn. Alter der ausgewechselten Anzahl Jahre.	116. kieferne. Stück.	117. durchschn. Alter der ausgewechselten Anzahl Jahre.	118. im Ganzen. Stück.	119. der Stoßschwellen. Länge. Meter.	120. Breite.	121. Höhe.	122. der Mittelschwellen. Länge.	123. Breite.	124. Höhe.	125. Bettung. Das Bettungs-Material besteht aus	126. Stärke der Bettung unter den Schwellen. Meter.	127. Weichen. Zungen-Weichen. einfache. Stück.	128. dreistellige.	129. halbe englische.	130. ganze englische.	131. Schlepp-Weichen.	132. Summa der in Colonne 127—131 aufgeführten Weichen auf einfache Weichen reducirt.	133. Herzstücke. aus Gußeisen incl. Hartguß. Stück.	134. aus Schmiedeeisen.	135. aus Stahl.	136. Zusammen.
Bergisch-Märkische Eisenbahn:																								
a. Linksrheinische Strecken	8	—	—	—	—	504,399	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	Kies	0,156-0,319	749	4	29	31	—	939	227	573	338	1138
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	7	—	—	8056	—	1,634,467	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	Kies, Steine und Schlacken.	0,25 -0,314	2,559	14	159	120	—	3,385	839	2154	1381	4374
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	7-10	—	—	—	—	59,734	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,127	164	—	17	7	1	227	45	235	60	340
Ruhr-Sieg Eisenbahn:																								
a. Strecke Hengstei-Siegen	8	—	—	—	—	210,766	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,235	248	1	8	3	—	278	43	151	163	357
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	8	—	—	—	—	8,235	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,235	19	—	—	—	—	19	21	4	—	25
c. „ Finnentrop-Olpe	—	—	—	—	—	38,948	2,5	0,31	0,16	2,50	0,26	0,16	desgl.	0,310	58	—	7	—	—	72	10	—	84	94
Hessische Nordbahn:																								
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	—	—	—	—	—	277,407	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,400	200	—	9	3	—	230	61	45	182	288
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	29,459	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,314	84	3	1	1	—	96	28	75	6	109
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:																								
a. Schalke-Bismarck-Herne	—	—	—	—	—	19,500	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,47	27	—	1	2	—	37	6	21	11	38
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	—	—	—	—	—	17,987	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,210	15	1	—	—	—	17	16	—	10	26
c. Lennep-Wipperfürth	—	—	—	—	—	23,191	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,170	26	1	2	—	—	32	15	—	22	37
d. Born-Wermelskirchen	—	—	—	—	—	6,072	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,170	5	1	—	1	—	11	4	—	8	12
e. Hagen-Haufe	—	—	—	—	—	19,700	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,159	38	2	1	1	—	48	4	11	37	52
f. Scherfede-Holzminden	—	—	—	—	—	64,407	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	desgl.	0,262	41	—	5	—	—	51	40	21	—	61
Summa	—	—	—	8056	—	2,914,272	2,5	0,31	0,16	2,5	0,26	0,16	Kies, Steine und Schlacken.	0,156-0,47	4233	27	239	169	1	5,442	1,359	3290	2302	6951

Bemerkungen: Bei der Reduction auf einfache Weichen ist: 1 dreistellige Weiche = 2 einfache Weichen, 1 halbe englische Weiche = 2 einfache Weichen, 1 ganze englische Weiche = 4 einfache Weichen zu rechnen.

3. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Laufende Nummer.	1.	2. Bezeichnung der Bahnstrecke.	3. Gesammtlänge der Bahnstrecke. Kilometer.	4. Horizontale Strecken. Anzahl.	5. Ganze Länge. Meter.	6. In Prozenten der Gesammtlänge der Bahn. %	7. Steigungen in der Hauptverkehrsrichtung. Anzahl.	8. Ganze Länge. Meter.	9. Länge der Strecken bis 1/1200 incl. Meter.	10. von 1/1200 bis 1/900 incl.	11. von 1/900 bis 1/600 incl.	12. von 1/600 bis 1/300 incl.	13. von 1/300 bis 1/100 incl.
	1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn:											
		a. Linksrheinische Strecken	228,31	90	59,515	26	81	87,729	6,785	4,892	5,527	19,030	47,437
		b. Rechtsrheinische ältere Strecken	642,79	199	141,749	22	253	270,002	16,234	6,651	14,367	44,814	148,859
	2.	Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	15,36	11	7,011	46	6	3,116	—	—	—	429	2,687
	3.	Ruhr-Sieg Eisenbahn:											
		a. Strecke Hengstei-Siegen	99,88	35	15,952	16	54	62,680	—	882	3,220	22,817	25,498
		b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	5,59	2	997	17	1	4,595	—	—	—	—	—
		c. „ Finnentrop-Olpe	23,76	7	10,715	45	10	13,045	—	—	—	1,273	11,772
	4.	Hessische Nordbahn:											
		a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	127,76	81	28,414	22	66	52,406	1,971	2,003	1,380	7,085	38,232
		b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	14,07	6	3,105	22	9	4,458	—	—	486	—	3,972
	5.	Die neu erbauten im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:											
		a. Schalke-Bismarck-Herne	11,20	6	5,273	47	5	5,237	—	2,469	—	—	2,768
		b. Kettwig-Mülheim-Styrum	14,20	7	3,565	25	5	3,894	1,657	—	—	—	2,237
		c. Lennep-Wipperfürth	17,50	10	7,014	40	6	4,525	—	600	—	—	3,225
		d. Born-Wermelskirchen	4,00	1	1,430	36	—	—	—	—	—	—	—
		e. Hagen-Haufe	9,40	8	3,661	39	10	5,461	—	—	—	200	5,261
		f. Scherfede-Holzminden	47,19	13	10,085	21	8	12,411	—	2,525	—	4,789	5,097
		Summa	1,261,10	476	298,486	24	514	529,559	26,647	20,022	24,980	100,437	297,045

Laufende Nummer.	14. Hauptverkehrsrichtung. mit Steigung von 1/100 bis 1/50 incl. Meter.	15. von 1/50 und stärker. Meter.	16. Die stärkste Steigung beträgt	17. Summa aller Steigungen. Meter.	18. Die mittlere Steigung berechnet sich zu: (Verhältniß von Col. 17 zu Col. 8.)	19. Gefälle in derselben Richtung. Anzahl.	20. Ganze Länge. Meter.	21. Länge der Strecken mit Gefälle bis 1/1200 incl. Meter.	22. von 1/1200 bis 1/900 incl.	23. von 1/900 bis 1/600 incl.	24. von 1/600 bis 1/300 incl.	25. von 1/300 bis 1/100 incl.	26. von 1/100 bis 1/50 incl.	27. von 1/50 und stärker.	28. Das stärkste Gefälle beträgt Meter.
1.															
a.	4,058	—	1 : 58	412	1 : 212	68	81,066	5,542	—	2,915	27,215	41,129	4,265	—	1 : 68
b.	31,310	7,767	1 : 30	1,693	1 : 159	194	231,031	13,663	1,554	9,706	36,352	147,645	22,111	—	1 : 60
2.	—	—	1 : 160	10	1 : 312	11	5,233	—	—	—	670	4,413	150	—	1 : 98
3.															
a.	10,263	—	1 : 72	322	1 : 194	17	21,245	—	—	—	3,314	8,310	9,621	—	1 : 72
b.	—	4,595	1 : 40	115	1 : 40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c.	—	—	1 : 133	77,84	1 : 168	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4.															
a.	1,735	—	1 : 80	318,53	1 : 164	68	46,944	249	58	1,117	9,308	36,212	—	—	1 : 100
b.	—	—	1 : 100	30,28	1 : 147	9	6,506	—	—	—	—	6,506	—	—	1 : 100
5.															
a.	—	—	1 : 200	16,70	1 : 314	1	690	—	—	—	—	690	—	—	1 : 156
b.	—	—	1 : 150	14,1	1 : 276	5	6824	1,506	—	1,130	1,431	2757	—	—	1 : 120
c.	700	—	1 : 83,33	24,6	1 : 184	6	5961	—	—	—	—	1230	4,731	—	1 : 52
d.	—	—	—	—	—	2	2570	—	—	—	—	1043	1,527	—	1 : 87
e.	—	—	1 : 100	54	1 : 101	1	278	—	—	—	—	278	—	—	1 : 150
f.	—	—	1 : 125	54,21	1 : 229	25	24,694	—	—	1,300	6,054	17,340	—	—	1 : 111
Summa	48,066	12,362	1 : 30	3,142,26	1 : 169	407	433,042	20,960	1,612	16,168	84,344	267,553	42,405	—	1 : 52

3. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse.

Bezeichnung der Bahnstrecke.	29. Gefälle in derselben Richtung. Summa aller Gefälle. (Meter.)	30. Das mittlere Gefälle berechnet sich zu: (Verhältniß von Col. 29 zu Col. 20) (Meter.)	31. Ganze Länge der geneigten Strecken. Zusammen. (Meter.)	32. In Prozenten der Gesammtlänge der Bahn (%)	33. Höhen-Unterschied der Endpunkte der Bahn. (Meter.)	34. Anzahl der Neigungswechsel. im Ganzen.	35. pro Kilometer Bahn.	36. Länge der geraden Bahnstrecken überhaupt. (Meter.)	37. in Prozenten der Gesammtlänge der Bahn. (%)
Bergisch-Märkische Eisenbahn:									
a. Linksrheinische Strecken	334	1 : 234	168,795	74	215,60	227	1,00	169,636	74
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	1,283	1 : 133	501,033	78	164,89	620	0,96	397,739	62
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	26	1 : 201	8,349	54	7,64	24	1,60	5,164	33
Ruhr-Sieg Eisenbahn:									
a. Strecke Hengstei-Siegen	182	1 : 117	83,928	84	139,39	106	1,06	52,522	53
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	—	—	4,595	83	114,88	3	0,53	2,199	39
c. „ Finnentrop-Olpe	—	—	13,045	55	77,84	17	0,71	11,432	48
Hessische Nordbahn:									
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	297,03	1 : 155	99,350	78	16,85	214	1,67	70,660	55
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	45,81	1 : 142	10,964	79	15,54	24	1,73	7,491	53
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:									
a. Schalke-Bismarck-Herne	4,49	1 : 156	5,927	53	12,21	11	1	7,549	67
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	28,74	1 : 238	10,718	75	11,91	17	1,2	7,755	54
c. Lennep-Wipperfürth	92,4	1 : 65	10,486	60	67,80	19	1,1	9,544	55
d. Born-Wermelskirchen	27	1 : 95	2,570	64	27	2	0,5	2,656	66
e. Hagen-Hause	2	1 : 150	5,739	61	52,20	18	2	6,484	69
f. Scherfede-Holzminden	148,26	1 : 166	37,105	79	94,05	45	0,96	32,726	69
Summa	2,471,63	1 : 175	962,604	76	—	1,347	1,07	783,557	62

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf dem eigentlichen Bahnterrain und den abgesondert davon liegenden Hochbauten.

1. Laufende Nummer.	2. Name der Eisenbahn.	3. Anzahl der Stationen: Bahnhöfe. (Stück.)	4. Haltestellen. (Stück.)	5. zusammen. (Stück.)	6. Anzahl der Signal-Zwischen-Stationen. (Stück.)	7. Anzahl der Telegraphen-Stationen mit Sprech-Apparaten. (Stück.)	8. Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen — Gebäude: gesonderte Gebäude für die Directoren, Bureaux, Beamtenwohnungen, Post 2c. Anzahl. (Stück.)	9. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	10. Empfangsgebäude Anzahl. (Stück.)	11. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	12. Bedeckte Personenhallen Anzahl. (Stück.)	13. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	14. Wagenschuppen Anzahl. (Stück.)	15. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	16. Länge der in den Wagenschuppen befindl. Geleise. (Meter.)
1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
	a. Linksrheinische Strecken	34	11	45	3	53	72	8,837	39	16,215	2	717	8	2,800	474
	b. Rechtsrheinische ältere Strecken	93	25	118	65	117	252	45,545	100	37,521	20	6,012	6	4,219	729
2.	Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	4	—	4	9	7	23	3,231	3	2,394	2	3,483	—	—	—
3.	Ruhr-Sieg Eisenbahn:														
	a. Strecke Hengstei-Siegen	14	2	16	2	15	11	1,910	14	3,372	3	396	2	853	143
	b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	1	—	1	—	1	—	—	1	592	1	146	1	139	23
	c. „ Finnentrop-Olpe	2	2	4	—	4	2	309	3	880	—	—	—	—	—
4.	Hessische Nordbahn:														
	a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	16	1	17	4	16	6	1,319	15	2,875	—	—	3	1,285	138
	b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.	Die neu erbauten im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:														
	a. Schalke-Bismarck-Herne	1	—	1	—	2	—	—	2	357	—	—	—	—	—
	b. Kettwig-Mülheim-Styrum	—	3	3	1	3	—	—	2	753	—	—	—	—	—
	c. Lennep-Wipperfürth	3	—	3	—	3	1	130	3	714	—	—	—	—	—
	d. Born-Wermelskirchen	1	—	1	—	1	1	122	1	133	—	—	—	—	—
	e. Hagen-Hause	4	1	5	—	5	—	—	3	360	—	—	—	—	—
	f. Scherfede-Holzminden	3	2	5	2	7	—	—	3	432	—	—	—	—	—
	Summa	176	47	223	86	234	368	61,403	189	66,598	28	10,754	20	9,296	1,507

38. Gesammtlänge. (Meter.)	39. In Prozenten der Gesammtlänge der Bahn. (%)	40. Länge der Strecken in Curven: bis incl. 4000 Meter Radius. (Meter.)	41. von 4000 bis incl. 3000 Meter Radius.	42. von 3000 bis incl. 2000 Meter Radius.	43. von 2000 bis incl. 1500 Meter Radius.	44. von 1500 bis incl. 1000 Meter Radius.	45. von 1000 bis incl. 500 Meter Radius.	46. von weniger als 500 Meter Radius.	47. Der kleinste Radius der Curven beträgt (Meter.)	48. Bemerkungen.
58,674	26	1,374	2,937	4,634	17,291	14,189	14,439	3,810	264	
245,042	38	384	5,806	10,937	32,249	59,473	91,048	45,145	188	
10,196	67	—	—	—	782	3,969	5,445	—	697	
47,355	47	1,052	1,201	111	2,280	2,910	24,830	14,971	314	
3,393	61	—	—	110	661	144	2,336	142	376	
12,328	52	—	—	—	—	271	862	11,195	275	
57,104	45	—	—	—	—	11,752	32,416	12,936	201	
6,578	47	—	—	58	—	2,697	3,823	—	719	
3,651	33	—	—	287	841	354	2,169	—	600	
6,528	46	—	526	—	1,130	771	2,742	1,359	265	
7,956	45	—	—	—	—	—	4,237	3,719	340	
1,344	34	—	—	—	—	—	1,344	—	500	
2,916	31	—	—	—	—	—	1,096	1,820	300	
14,464	31	—	95	—	1,841	1,845	9,133	1,550	450	
477,529	38	2,810	10,565	16,137	57,075	98,375	195,920	96,647	188	

1. Laufende Nummer.	17. Güterschuppen: Anzahl. (Stück.)	18. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	19. Länge der Laderampen an den Geleisen. (Meter.)	20. Locomotivschuppen: Anzahl. (Stück.)	21. Größe der bebauten Grundfläche. (□ Meter.)	22. Anzahl der Locomotiven, welche in den Schuppen Platz finden. (Stück.)	23. Wasserstationen: Anzahl. (Stück.)	24. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	25. Cubischer Inhalt der Wasser-Reservoirs. (Cubikmet.)	26. durch Menschenkraft betrieben. (Stück.)	27. durch Dampf oder Wind 2c. betrieben. (Stück.)	28. Wasserkrahne (Zahl d. Ausgüsse.) (Stück.)	29. Coaks- resp. Kohlenschuppen: Anzahl. (Stück.)	30. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	31. Materialien-Depots, Magazin-Gebäude: Anzahl. (Stück.)	32. Größe d. bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)	33. Retiraden: Anzahl. (Stück.)	34. Größe der bebauten Grundfläche zusammen. (□ Meter.)
1.																		
a.	50	23,062	1,808	21	11,369	91	16	727	709	7	9	42	17	1,676	32	2,405	57	1,662
b.	116	49,493	5,362	50	52,952	464	60	3,433	4,604	5	55	121	37	3,271	58	5,958	172	4,658
2.	6	2,542	186	6	3,171	32	5	474	407	—	5	10	2	269	2	486	8	159
3.																		
a.	19	4,441	278	6	2,992	28	8	607	274	2	6	12	5	486	3	314	22	486
b.	1	724	44	1	139	2	1	—	26	1	—	1	—	—	—	—	3	58
c.	5	855	60	2	454	6	2	72	296	—	2	6	—	—	—	—	4	185
4.																		
a.	21	3,094	337	5	3,512	30	9	667	545	4	5	18	5	352	13	496	19	339
b.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5.																		
a.	2	261	24	—	—	—	1	39	148	—	1	1	—	—	—	—	2	45
b.	2	558	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	217
c.	2	663	45	1	341	4	1	49	175	—	1	1	1	72	—	—	3	80
d.	1	350	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	32
e.	4	2,555	1,000	—	—	—	1	9	7	1	—	1	—	—	—	—	5	47
f.	3	530	75	1	536	4	1	86	170	—	1	1	1	160	—	—	3	69
	232	89,128	9,321	93	75,466	661	105	6,163	7,361	20	85	214	68	6,286	108	9,659	301	8,037

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf denselben befindlichen Hochbauten.

Name der Eisenbahn.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.		45.		46.	47.	48.
	Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen															
	Gebäude									Schiebebühnen, Drehscheiben, Weichen und						
	Stallgebäude				Weichensteller- u. Portierhäuser					Schiebebühnen				Drehscheiben		
										Anzahl		Länge im Ganzen		Durchmesser		
	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl der Brunnen (Wirthschaftsbrunnen.)	Anzahl der Eiskeller.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	Anzahl der Schwellen-Tränkungs-Anstalten.	Anzahl der Löschgruben.	Anzahl der Rampen.	versenkt.	im Niveau der Geleise.	versenkt.	im Niveau der Geleise.	unter 4,75 M.	zwischen 4,75 bis 8 M.	über 8 M.
	Stück.	□Met.	Stück.	Stück.	Stück.	□Met.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.		Meter.		Stück.		
Bergisch-Märkische Eisenbahn:																
a. Linksrheinische Strecken	29	587	55	2	130	1,514	1	92	34	5	—	245	—	36	24	17
b. Rechtsrheinische ältere Strecken	142	7,000	157	13	348	3,140	—	184	58	5	10	205	212	34	29	50
Zwischen der Berg.-Märk. u. Ruhr-Sieg Bahn gemeinsch. benutzte Strecken Hagen-Hengstei und Herdecke-Hengstei incl. Bahnhöfe	6	374	10	1	33	21 1	—	25	4	—	1	—	17	2	—	5
Ruhr-Sieg Eisenbahn:																
a. Strecke Hengstei-Siegen	6	418	28	3	47	449	—	28	4	—	1	—	13	1	—	4
b. Zweigbahn Letmathe-Iserlohn	2	39	2	—	2	38	—	2	1	—	—	—	—	1	—	—
c. „ Finnentrop-Olpe	5	156	3	—	5	40	—	9	2	—	—	—	—	3	—	2
Hessische Nordbahn:																
a. Strecke Warburg-Cassel und Guntersh.-Gerstungen mit Hümme-Carlshafen	10	519	10	—	33	222	—	13	10	—	2	—	45	3	5	2
b. mit der Main-Weser Bahn gemeinschaftliche Strecke Cassel-Guntershausen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Die neu erbauten, im Jahre 1876 in Betrieb genommenen Strecken:																
a. Schalke-Bismarck-Herne	1	32	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Kettwig-Mülheim-Styrum	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Lennep-Wipperfürth	1	126	3	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	2
d. Born-Wermelskirchen	1	50	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
e Hagen-Hause	—	—	4	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
f. Scherfede-Holzminden	1	25	2	—	1	94	—	1	3	—	—	—	—	—	—	1
Summa	204	9,326	278	19	599	5,708	1	356	122	10	14	450	287	80	58	83

4. Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf dem eigentlichen Bahnterrain und den abgesondert davon liegenden Hochbauten.

49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.
Angabe der baulichen Anlagen auf den Bahnhöfen und Haltestellen											
andere mechanische Einrichtungen.						Der Gesammt-Flächeninhalt der in Colonne 8, 10, 12, 14, 17, 20, 23, 29, 31, 33, 35, 39 und 53 bezeichn. baul. Anlagen					Bemerkungen. über gemeinschaftlich benutzte Gebäude.
Weichen				Werkstattsgebäude			vertheilt sich auf:				
									Transport-Verwaltung.		
cfr. Colonne 132 der Tabelle I. 2.	Anzahl der Brücken-waagen.	Anzahl der Lastkrahnen.	Anzahl der Gas-anstalten.	Anzahl.	Größe der bebauten Grundfläche zusammen.	beträgt	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	Bebaute Grundfläche.
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.	□ Meter.
939	10	18	—	16	8,886	80,457	8,314	7,596	30,633	33,914	8,134
3,385	36	37	1	49	54,685	277,887	38,922	30,569	93,621	114,775	7,777
227	1	2	—	1	271	17,065	2,778	413	8,308	5,566	—
278	5	8	—	2	1,509	18,233	3,504	609	6,798	7,322	635
19	—	1	1	—	—	1,875	193	48	810	824	—
72	—	—	—	1	317	3,268	348	79	1,305	1,536	—
230	3	2	—	4	1,012	15,692	1,921	432	7,292	6,047	3,131
96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29,882
37	—	—	—	—	—	734	—	71	402	261	—
17	—	—	—	—	—	1,528	—	253	717	558	—
32	—	—	—	—	—	2,175	391	32	629	1,123	—
11	—	—	—	—	—	687	162	12	108	405	—
48	—	—	—	—	—	2,971	—	360	51	2,560	—
51	—	—	—	—	—	1,932	—	901	501	530	7,222
5,442	55	68	2	73	66,680	424,504	56,533	41,375	151,175	175,421	

Bemerkungen hinsichtlich der Colonne 60.

ad 1 a.	1	Stationsgebäude zu Aachen M. von	1,140	□ Meter bebauter Grundfläche	Eigenthum der Bergisch-Märkischen- und der Grand-Central-Belge Bahn und werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.
	1	Abtrittsgebäude „ „	310	„ „ „	
	1	Stationsgebäude „ Aachen T. von	1,445	„ „ „	
	1	Abtrittsgebäude „ „ „	102	„ „ „	
	1	Stationsgebäude „ Neuß „	340	„ „ „	Eigenthum der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn und werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.
	1	„ „ Kaldenkirchen „	309	„ „ „	
	1	Abtrittsgebäude „ „ „	54	„ „ „	
	1	Stationsgebäude „ Crefeld „	1,153	„ „ „	
	1	Abtrittsgebäude „ „ „	57	„ „ „	
	1	Stationsgebäude „ Düren „	1,689	„ „ „	
	1	Abtrittsgebäude „ „ „	44	„ „ „	
	1	Postgebäude „ „ „	44	„ „ „	
	1	Wagenschuppen „ „ „	1,447	„ „ „	
		Summa	8,134	□ Meter.	
ad 1 b.	1	Stationsgebäude zu Dortmund	133	□ Meter	Eigenthum der Bergisch-Märkischen und der Cöln-Mindener Bahn und werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.
	1	Retirade „	51	„	
	1	Stationsgebäude „ Duisburg	494	„	
	1	Beamtenwohnhaus zu Soest	304	„	Eigenthum der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn und werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.
	1	Stationsgebäude „ „	1,051	„	
	1	Wagenschuppen „ „	649	„	
	2	Güterschuppen „ „	594	„	
	1	Locomotivschuppen „ „	1,920	„	
	1	Wasserstation „ „	200	„	
	2	Kohlenschuppen „ „	300	„	
	2	Retiraden „ „	133	„	
	1	Stallgebäude „ „	45	„	
	8	Weichenstellerbuden „ „	72	„	
	1	Personenhalle „ Hamm	325	„	Eigenthum der Westfälischen Eisenbahn.
	1	Eilgutschuppen „ „	56	„	
	1	Uebergabe Expeditionslokal zu Hamm	50	„	Eigenthum der Bergisch-Märkischen, der Cöln-Mindener und der Westfälischen Bahn und werden von den drei Bahnen gemeinschaftlich benutzt.
	1	Stationsgebäude zu Hamm	1,304	„	
	1	Retirade „ „	96	„	
		Summa	7,777	□ Meter.	
ad 3 a.	1	Stationsgebäude zu Siegen von	635	□ Meter bebauter Grundfläche ist Eigenthum der Ruhr-Sieg und der Cöln-Mindener Eisenbahn und wird von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.	
ad 4 a.	1	Empfangsgebäude zu Warburg mit	505	□ Meter bebauter Fläche wird von der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Eisenbahn benutzt. Eigenthümerin ist die Letztere.	
	1	Empfangsgebäude zu Bebra mit	820	□ Meter bebauter Fläche	Eigenthum der Bergisch-Märkischen und der Bebra-Frankfurter Bahn und werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.
	1	bedeckte Personenhalle	1,806	„ „ „	
		Summa	3,131	□ Meter.	

ad 4 b. Folgende Anlagen auf den Bahnhöfen Cassel, Wilhelmshöhe und Guntershausen sind Eigenthum der Bergisch-Märkischen und der Main-Weser Bahn und werden von beiden Bahnen gemeinschaftlich benutzt.

2	Büreau- resp. Beamten-Wohngebäude mit	138	□ Meter bebauter Grundfläche	
3	Empfangsgebäude	„ 9,982	„ „ „	
2	bedeckte Personenhallen	„ 4,630	„ „ „	
1	Wagenschuppen	„ 1,695	„ „ „	
4	Güterschuppen	„ 2,369	„ „ „	
3	Locomotivschuppen	„ 1,925	„ „ „	
3	Wasserstationen	„ 476	„ „ „	
2	Kohlenschuppen	„ 570	„ „ „	
2	Magazin-Gebäude	„ 730	„ „ „	
16	Retiraden	„ 313	„ „ „	
14	Weichensteller- resp. Portierhäuser	„ 120	„ „ „	
9	Werkstattsgebäude	„ 6,934	„ „ „	
	Summa	29,882	□ Meter bebaute Grundfläche.	

ad 5 f.	1	Empfangsgebäude mit	479	□ Meter bebaute Grundfläche	Eigenthum der Bergisch-Märkischen und der Braunschweigischen Eisenbahn und werden von beiden Bahnen sowie von der Westfälischen Eisenbahn gemeinschaftlich benutzt.
	1	Holzschuppen „	75	„ „ „	
	1	Wagenschuppen „	364	„ „ „	
	1	Umladehalle im Bureau mit	1,916	„ „ „	
	1	Retirade „	128	„ „ „	
	1	Eiskeller „	22	„ „ „	
	1	Güterschuppen „	585	„ „ „	
	1	Eilgutschuppen mit Postlokal mit	127	„ „ „	
	1	Bude für Hebelapparate „	19	„ „ „	
	1	altes Maschinenhaus „	896	„ „ „	
	1	Wasserstation „	152	„ „ „	
	1	Werkstätten-Gebäude „	631	„ „ „	
	1	neues Maschinenhaus „	1,688	„ „ „	
	1	Oelkammer „	45	„ „ „	
	1	Schmiede „	22	„ „ „	
	11	Wärter- u. Weichenstellerbuden mit	63	„ „ „	
		Summa	7222	□ Meter bebaute Grundfläche	

Anlage 3.

Kosten der Unterhaltung der Bauanlagen nebst Angabe der verwendeten Materialien.

1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Planum und Nebenanlagen.					Brücken, Durchlässe, Wege-Unterführungen, Bahn-Ueberbrückungen, Tunnels.							
		Bahnplanum nebst Seitengräben, Böschungen, Nebenwege, Entwässer.-Anlagen, Futtermauern Revetements, Uferdeckwerke, Krähne.		Wege-Uebergänge im Bahn-Niveau nebst Zubehör.		Gesammtkosten Col. 3 und 5.	Kleine Brücken bis incl. 10 M. l. W. jeder Oeffnung.		Große Brücken über 10 M. l. W. jeder Oeffnung.		Wege-Unterführungen.	Bahn-Ueberbrückungen.	Tunnels.	
		Unterhaltungskosten. Mark.	in Prozenten der Herstellungskosten Tab. I. 1. %	Unterhaltungskosten. Mark.	in Prozenten der Herstellungskosten Tab. I. 1. %	Mark.	Unterhaltungskosten. Mark.	in Prozenten d. Herstellungskosten Tab. I. 1. %	Unterhaltungskosten. Mark.	in Prozenten d. Herstellungskosten Tab. I. 1. %	Mark.	Mark.	Unterhaltungskosten. Mark.	in Prozenten der Herstellungskosten Tabelle I. 1. %
1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	177,019	—	16,957	—	193,976	39,229	—	33,629	—	6,118	2,063	24,656	—
2.	Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	5,578	0,10	528	0,09	6,106	2,198	0,24	12,071	0,43	—	—	497	0,008
3.	Zweigbahn Finnentrop-Olpe .	1,115	0,03	—	—	1,115	4	—	—	—	—	—	—	—
	Summa . .	183,712	—	17,485	—	201,197	41,431	—	45,700	—	6,118	2,063	25,153	—

1. Unterhaltungskosten des Unterbaues.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.
Einfriedigungen, Hecken, Barrieren 2c.	Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen und Kosten für das Wegräumen d. Schnees.	Utensilien und Geräthschaften zu den Unterhaltungsarbeiten d. Unter- u. Oberbaues.	Bahnmeister- und Wärterhäuser.			Signale		Sonstige Ausgaben.	Unterhaltungskosten des Unterbaues		Bemerkungen.
						optische	electrische				
Gesammt-Unterhaltungskosten. Mark.	zusammen. Mark.	zusammen. Mark.	Wärterbuden. Mark.	Familienhäuser. Mark.	zusammen. Mark.	zusammen. Mark.	zusammen. Mark.	Mark.	im Ganzen. Mark.	pro Kilometer Bahn. Mark.	
66,364	33,927	56,632	10,606	17,881	28,487	164,495	57,592	22,634	729,802	691	Die in Tabelle I Col. 5 aufgeführten 106,62 Kilom. neue Bahnstrecken sind hier nicht berücksichtigt.
4,569	3,503	5,310	610	2,178	2,788	17,017	4,958	152	59,169	535	
45	155	404	12	301	313	116	950	—	3,102	130	
70,978	37,585	62,346	11,228	20,360	31,588	181,628	63,500	22,786	792,073	—	

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
		Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.															
		Stuhlschienen.				breitbasige Schienen.				Eiserner Oberbau.							
				Kosten.				Kosten.		auf Langschwellen							
										nach dem eintheil. System.		nach dem zweitheil. System.		nach dem dreitheil. System.		Kosten.	
Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Länge. Meter.	Gewicht. Ctr.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Stuhlschienengeleise. Mark.	Länge. Meter	Gewicht. Ctr.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit breitbasigen Schienen. Mark.	Länge. Meter.	Gewicht. Ctr.	Länge. Meter.	Gewicht. Ctr.	Länge. Meter.	Gewicht. Ctr.	zusammen. Mk.	pro Kilometer der vorhand. Geleise mit eisernem Oberbau auf Langschwellen. Mark.
1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	251	185	1,841	107	64,526	48,617	912,954	375	—	—	—	—	—	—	—	—
2.	Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn) . . .	—	—	—	—	10,002	7,313	117,048	530	—	—	—	—	—	—	—	—
3.	Zweigbahn Finnentrop-Olpe .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summa . .	251	185	1,841		74,528	55,930	1,030,002	—	—	—	—	—	—	—	—	

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.
Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.																
Eiserner Oberbau										Oberbau auf Steinwürfel.				Klein-Eisenzeug für Stuhlschienen.		
auf Querschwellen					auf Einzelunterlagen.							Kosten der Schienen und Stein-Unterlagen.				
	Gewicht der		Kosten.			Gewicht der		Kosten.							Kosten.	
Länge. Meter.	Schienen. Centner.	Schwellen. Centner.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Querschwellen. Mark.	Länge. Meter.	Schienen. Centner.	Unterlagen. Centner.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Einzelunterlagen. Mark.	Länge. Meter.	Gewicht der Schienen. Centner.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Steinwürfel. Mark.	Gewicht. Ctr.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Stuhlschienengeleise. Mark.
—	—	21	332	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	21	332	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

Name der Eisenbahn.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.
	Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.											
	Klein-Eisenzeug.											
	für breitbasige Schienen.			für eisernen Oberbau								
		Kosten.		auf Langschwellen.			auf Querschwellen.			auf Einzel-Unterlagen.		
					Kosten.			Kosten.			Kosten.	
	Gewicht. Centner.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit breitbasigen Schienen. Mark.	Gewicht. Centner.	zusammen. Mk.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Langschwellen. Mark.	Gewicht. Centner.	zusammen. Mk.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Querschwellen. Mark.	Gewicht. Centner.	zusammen. Mk.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Einzelunterlagen. Mark.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	13,072	231,245	95	—	—	—	71	374	16	—	—	—
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	1,650	30,277	137	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zweigbahn Finnentrop-Olpe . .	62	882	23	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa . .	14,784	262,404	—	—	—	—	71	374	—	—	—	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.
Es wurden verwendet auf freier Bahn und zu den Nebengeleisen auf Bahnhöfen.														
Klein-Eisenzeug für Oberbau auf Steinwürfel.			hölzerne Stoß-, Mittel- und Weichen-Schwellen											
			imprägnirt.						nicht imprägnirt.					
	Kosten.					zusammen.						zusammen		
							Kosten.						Kosten	
Gewicht. Centner.	zusammen. Mark.	pro Kilometer der vorhandenen Geleise mit eisernem Oberbau auf Steinwürfel. Mark.	eichene. Stück.	buchene. Stück.	kieferne. Stück.	Anzahl. Stück.	zusammen. Mark.	pro 1000 Stück der verlegten imprägnirten Schwellen. Mark.	eichene. Stück.	buchene. Stück.	kieferne. Stück.	Anzahl. Stück.	zusammen. Mark.	pro 1000 Stück der verlegten nicht imprägnirten Schwellen. Mark.
—	—	—	24,143	—	281	24,424	159,869	302	62,654	—	—	62,654	327,292	171
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,100	—	—	8,100	47,714	218
—	—	—	—	—	—	—	—	—	918	—	—	918	6,885	177
—	—	—	24,143	—	281	24,424	159,869	—	71,672	—	—	71,672	381,891	—

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues

Name der Eisenbahn.	63. Bettungs-Material. Quantum zusammen. Cbm.	64. Bettungs-Material. Quantum pro Kilometer aller vorhandenen Geleise. Cbm.	65. Bettungs-Material. Kosten zusammen. Mark.	66. Bettungs-Material. Kosten pro Kilometer aller vorhandenen Geleise. Mark.	67. Es wurden ferner verwendet: Weichenzungen und Anschlagsschienen. von Schmiedeeisen. Stück.	68. Weichenzungen und Anschlagsschienen. von Stahl. Stück.	69. Weichenzungen und Anschlagsschienen. zusammen. Stück.	70. Herzstücke und Kreuzungsstücke. von Gußeisen incl. Hartguß. Stück.	71. Herzstücke und Kreuzungsstücke. von Schmiedeeisen. Stück.	72. Herzstücke und Kreuzungsstücke. von Stahl. Stück.	73. Herzstücke und Kreuzungsstücke. zusammen. Stück.
Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	38,606	16	47,623	20	23	467	490	54	587	92	733
Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	284	1,3	1,487	6,7	—	16	16	—	36	2	38
Zweigbahn Finnentrop-Olpe . .	59	1,5	286	7,3	—	—	—	—	—	4	4
Summa . .	38,949	—	49,396	—	23	483	506	54	623	98	775

2. Unterhaltungskosten des Oberbaues.

74. Kosten zusammen. Mark.	75. Kosten pro Kilometer aller vorhandenen Geleise. Mark.	76. Unterhaltungskosten des ganzen Oberbaues (excl. der Weichen, Col. 74.) für Material aus Betriebsfonds. Mark.	77. für Material aus Erneuerungsfonds. Mark.	78. für Material zusammen. Mark.	79. für Material Rückeinnahme für alte Materialien. Mark.	80. für Material bleibt reine Ausgabe zusammen. Mark.	81. für Material bleibt reine Ausgabe pro Kilometer aller vorhandenen Geleise. Mark.	82. Arbeitslohn zusammen. Mark.	83. Arbeitslohn pro Kilometer aller vorhandenen Geleise. Mark.	84. Sonstige Ausgaben. Mark.	85. zusammen im Ganzen. Mark.	86. zusammen pro Kilometer aller vorhandenen Geleise. Mark.	87. Bemerkungen.
154,264	64	74,695	1,606,835	1,681,530	277,527	1,404,003	581	1,391,429	576	—	2,795,432	1,156	Die in Tabelle I Col. 5 aufgeführten 106,62 Kilom. neue Bahnstrecken sind hier nicht berücksichtigt.
6,332	25	1,487	195,039	196,526	54,082	142,444	570	133,705	535	—	276,149	1,105	
—	—	356	7,697	8,053	199	7,854	201	17,737	455	—	25,591	656	
160,596	—	76,538	1,809,571	1,886,109	331,808	1,554,301	—	1,542,871	—	—	3,097,172	—	

3. Unterhaltungskosten der Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf dem eigentlichen Bahnterrain und den abgesondert davon liegenden Hochbauten.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
			Gebäude.						
Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Einfriedigungen, Anfahrten und Garten-Anlagen zusammen.	Gesonderte Gebäude für Directions-Büreaux, Dienstwohnungen 2c., zusammen.	Empfangs-Gebäude zusammen.	Bedeckte Personenhallen.	Wagenschuppen.	Güterschuppen.	Locomotivschuppen, Wasser-Stations-Gebäude und Kohlenschuppen zusammen.	Nebengebäude aller Art, Materialien-Depots, Retiraden, Perronsrampen, Löschgruben, Entwässerungs-Anlagen, Kandelaber, Uhren, zusammen
		Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
1.	Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn . .	135,282	70,998	69,100	1,064	1,725	31,591	161,367	120,309
2.	Ruhr-Sieg Eisenbahn (incl. Letmathe-Iserlohn)	21,833	6,908	4,181	—	47	3,869	23,322	3,508
3.	Zweigbahn Finnentrop-Olpe . .	1,493	57	661	—	—	87	634	563
	Summa . .	158,608	77,963	73,942	1,064	1,772	35,547	185,323	124,380

3. Unterhaltungskosten der Bahnhöfe und Haltestellen nebst den auf dem eigentlichen Bahnterrain und den abgesondert davon liegenden Hochbauten.

11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.
			Gesammt-Kosten.							
				vertheilt sich nach Benutzung der Räume (Col. 56—59, Tab. I. 4.)				Ausgabe für die ganze Bahn-Unterhaltung (Col. 25 Tab. II 1, Col. 85 Tab. II 2, Col. 14 Tab. II 3) beträgt		
						Transport-Verwaltung				
Mechanische Einrichtungen, Drehscheiben, Weichen, (incl. der Tab. II 2, Col. 74 aufgeführten Kosten), Brückenwaagen, Lastkrahne, Gasanstalten, zusammen.	Werkstatts-Gebäude zusammen.	Sonstige Ausgaben.	Die Gesammt-Ausgabe für Unterhaltung der Bahnhöfe, Haltestellen beträgt	Allgemeine Verwaltung.	Bahn-Verwaltung.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	im Ganzen.	pro Kilometer aller vorhandenen Geleise.	Bemerkungen.
Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	
335,334	37,136	583,891	1,547,797	204,499	156,990	549,016	637,292	5,073,031	2,098	Die in Tabelle I Col. 5 aufgeführten 106,62 Kilom. neue Bahnstrecken sind hier nicht berücksichtigt.
9,377	254	203,000	276,299	49,066	8,326	113,472	105,435	611,617	2,446	
700	—	727	4,922	524	119	1,966	2,313	33,615	862	
345,411	37,390	787,618	1,829,018	254,089	165,435	664,454	745,040	5,718,263	—	