Das

BERGISCH-MÄRKISCHE

Eisenbahn-Unternehmen

in seiner Entwickelung

während der ersten 25 Jahre des Betriebes.

/ Lose Beilagen /

Ausgabe			Rücknahme		
Zahl	Datum	Zeichen	Zahl	Datum	Zeichen
1	6.9.93	fe	1	7.9.93	[illegible]
			1	14.11.05	[illegible]

Das

Bergisch-Märkische

Eisenbahn-Unternehmen

in seiner Entwickelung

während der ersten 25 Jahre des Betriebes.

1 Taf.

Elberfeld, 1875.

Gedruckt bei R. L. Friderichs & Comp.

Inhalt.

Mit dem Ende des Jahres 1873 hat die Bergisch-Märkische Bahn von Elberfeld nach Dortmund — die Kernstrecke des gesammten Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, für welche der Gesellschaft die erste Concession ertheilt wurde — das fünfundzwanzigste Betriebsjahr vollendet. Es dürfte nicht nur den Wünschen der Theilhaber und Freunde des Unternehmens, sondern auch einem allgemeinen staatswirthschaftlichen Interesse entsprechend sein, am Ende dieses Zeitraumes eine Rückschau zu halten über die Entfaltung des Unternehmens und des Verkehrs, da sie zugleich die gesammte industrielle Entwickelung des Bahngebietes charakterisirt. Auch erscheint eine solche Rückschau um so mehr an der Zeit, als gerade jetzt von verschiedenen Seiten eine Aenderung des bestehenden Verhältnisses zwischen der Gesellschaft und der Staats-Regierung gefordert wird, welcher letzteren im Beginne jenes Zeitraumes die Verwaltung der Bahn übertragen wurde. Da die Leitung des Betriebes alsbald nach dessen Eröffnung an den Staat überging, so ist es nicht nur die Gesellschaft, sondern gleichzeitig auch die Staats-Verwaltung, welche ein viertel Jahrhundert ihrer Thätigkeit zurückgelegt hat, und es ist eine eigenthümliche Wendung der Dinge, dass wie am Anfange dieses Zeitraumes die Gesellschaft, um ihrer Noth ein Ende zu machen, dem Staate die Verwaltung ihres Unternehmens überlieferte, am Ende desselben das Verlangen laut wird, dem Staate einen Theil der

ihm gegebenen Vollmacht wieder abzufordern. Zur Gewinnung eines Urtheils über die Frage der Nützlichkeit der Staats-Verwaltung, sowie der Zweckmässigkeit einer durchgreifenden Aenderung in den Verhältnissen zwischen Staat und Gesellschaft wird es geeignet sein, in den Ergebnissen des bisherigen Betriebes zugleich die Leistungen der bestehenden Verwaltung anschaulich zu machen. Indem wir eine Zusammenstellung dieser Ergebnisse hiermit darbieten, geben wir zugleich die Geschichte einer der grösseren deutschen Eisenbahn-Unternehmungen, welche für eine künftige historische Darstellung der Entwickelung der deutschen Eisenbahnen nicht ohne Interesse sein dürfte; als Aktenstücke, die für die an dem Unternehmen Betheiligten Werth haben, fügen wir die Beschlüsse der General-Versammlungen bei, welche die wesentlichsten Phasen in der Entwickelung des Unternehmens bezeichnen; ferner eine chronologische Zusammenstellung der bezüglichen Statuten, Statut-Nachträge und Anleihe-Privilegien, welche ihrem vollen Inhalte nach in einer besonderen Sammlung zusammengetragen sind. Wir begleiten jene Uebersicht und die erwähnten Actenstücke mit einigen ergänzenden Bemerkungen und zugleich mit einer geographischen Darstellung der räumlichen Gestaltung des Unternehmens.

Bereits im Jahre 1826 wurden über Anlage einer Eisenbahn nach Palmer'scher Construction aus dem Kohlenrevier in's Wupperthal Berathungen gepflogen und eine Gesellschaft für dieses Unternehmen gebildet; der Ausführung konnte indessen nicht näher getreten werden, da man sich mit dem Königlichen Ministerium wegen der Bedingungen nicht zu einigen vermochte.

Im Jahre 1832 bildeten sich demnächst sowohl für Elberfeld und Barmen als auch in Westfalen Comités, um die Anlage einer Eisenbahn von Düsseldorf nach Minden in Berathung zu nehmen. Auf Betrieb des Elberfeld-Barmer Comités wurde die Bahnstrecke von Vohwinkel bis Gevelsberg genau aufgenommen, während die Vermessungen für die Strecke von Gevelsberg bis Lippstadt auf Veranlassung der Westfälischen Comités ausgeführt wurden; die Strecke von Gevelsberg bis Minden war schon früher auf Kosten des Staates vermessen. Die sämmtlichen Vermessungs-Arbeiten

wurden nebst einer Ermittelung der dieser Bahn zufallenden Transportmassen dem Geheimen Finanz-Rath Krüger zu Münster übergeben und unter dessen Leitung eine Veranschlagung der Anlagekosten und eine Berechnung der Rentabilität ausgeführt. Die Anschläge, Berechnungen und Karten wurden demnächst im Jahre 1835 einer Ministerial-Commission zur Prüfung und Begutachtung vorgelegt, um die Bewilligung einer Zinsen-Garantie und sonstiger Unterstützungen seitens des Staates zu erlangen. Nach diesen Kosten-Anschlägen wurde die Bahn von Witten über Hagen bis Elberfeld — 5½ Meilen —, deren Anlage wiederholt seitens der Handelskammern von Elberfeld und Barmen, namentlich im Jahre 1834, beim Ministerium in Anregung gebracht war, zu etwa 700,000 Thalern veranschlagt.

Das Project dieser letzteren Bahnstrecke, welche die durch ihren mannigfaltigen und ausgedehnten Gewerbefleiss belebten Thäler der Wupper, Ennepe, Volme, Lenne und Ruhr mit wohlfeileren Kohlen und billigerem Getreide versorgen, dagegen den Fabrikaten dieser Gegenden Abfuhr nach dem Auslande schaffen sollte, fand in den betheiligten Districten allgemeinen Anklang. Die Unterhandlungen für ihre Ausführung wurden eingeleitet, verzögerten sich jedoch derart, dass erst am 30. Juli 1836 eine General-Versammlung der Interessenten Statt finden konnte. In dieser General-Versammlung constituirte sich die Gesellschaft, stellte die Statuten sowie das Anlage-Kapital fest und beschloss, mit der Ausführung der Bahn nach erhaltener Concession zu beginnen. Letztere wurde auch vorläufig ertheilt, mit der Maassgabe jedoch, dass die Concession und die sämmtlichen Vorarbeiten gegen Erstattung der verursachten Kosten derjenigen Gesellschaft abzutreten seien, welche sich zum Bau der Rhein-Weser-Bahn, deren integrirender Theil die Witten-Elberfelder Bahn werden sollte, innerhalb 3 Monaten bilden möchte. In Minden bildete sich dann auch wirklich innerhalb der gegebenen Frist die gedachte Gesellschaft, und wurde die Ausführung des kleineren Unternehmens zu Gunsten des ganzen Grossen untersagt. Das Unternehmen der Rhein-Weser-Bahn-Gesellschaft nahm im Anfange einen guten Verlauf, zerfiel jedoch später in sich. Als es demnächst unter den

Auspicien des Staates wieder aufgenommen wurde, wählte man statt der Linie Köln- bezw. Düsseldorf-Elberfeld-Minden die Linie Köln-Duisburg-Minden, weil deren Herstellungskosten mehrere Millionen Thaler weniger beanspruchen würden.

Diese Entscheidung war für die Bergisch-Märkische Gegend — nach siebenjährigem vergeblichem Streben und Warten auf die Erfüllung ihrer Hoffnung — ein harter Schlag; denn in dieser Entscheidung lag jene andere über die Frage: ob diese Gegend wie bisher und seit alter Zeit, so auch ferner von der grossen lebendigen Pulsader durchkreuzt werden solle, welche von Nordosten nach Westen das Gesammtgebiet des Staates durchzieht; über die Frage: sollen die industriereichsten Gegenden des Landes durch die billigere Zufuhr des in den nahe liegenden Gruben ruhenden Brennstoffes in ihrem Kampfe mit den Gewerben des Auslandes unterstützt, ja soll der zahlreichen Bevölkerung durch das wohlfeilere Getreide aus den nur 8—12 Meilen entfernt liegenden Westfälischen Getreidefeldern billigeres Brod zugeführt werden und der bedeutende innere Verkehr erleichtert werden?

Da die Entscheidung dieser Fragen von der grössten Wichtigkeit für die Gegend war, so war es natürlich, dass alsbald sich Alles wieder vereinigte, um die Angelegenheit in eine günstigere Bahn zu lenken.

Die Entscheidung Sr. Majestät des Königs, gerichtet an das Rheinisch-Westfälische Eisenbahn-Comité zu Elberfeld, und mitgetheilt durch ein Rescript des Finanz-Ministers vom 24. Mai 1843, bestimmte in Anerkennung der Bedürfnissfrage für die betheiligten Gegenden:

> „Falls übrigens der frühere Plan einer Eisenbahn von Elberfeld nach Witten wieder aufgenommen werden möchte, so wird hierfür die Ertheilung der Concession nicht versagt werden; es kann jedoch eine Zins-Garantie oder sonstige Unterstützung des Staates für diese auf locale Zwecke berechnete Bahn so wenig, als für eine etwaige weitere Fortsetzung zum Anschlusse an die Hauptbahn, wegen deren eventuellen Genehmigung überhaupt die Beschlussnahme vorbehalten

bleiben muss, nicht in Aussicht gestellt werden, da die disponiblen Geldmittel nur zur Herstellung der grossen Verbindungslinien verwendet werden können."

Dieser Bescheid wurde zugleich als Antwort auf eine Eingabe der in Berlin anwesenden Deputirten des Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Comités vom 21. Mai 1843 ertheilt. Diese Deputation, bestehend aus den Herren Oberbürgermeister von Carnap von Elberfeld, Bürgermeister Wilckhaus von Barmen und Director Egen von Elberfeld, richtete nun sofort unter'm 27. Mai 1843 eine Petition an Se. Majestät den König, worin sie um Bewilligung der Concession einer Zweigbahn von Elberfeld über Hagen nach Dortmund zum Anschluss an die Hauptbahn, sowie um Bewilligung einer Zinsgarantie ersuchten. Gleiche Petitionen wurden zur selben Zeit dem Herrn Finanz-Minister, sowie Sr. Königlichen Hoheit dem Prinzen von Preussen unterbreitet; desgleichen befürwortete der Ober-Präsident von Westfalen, Freiherr von Vincke, in einem Bericht an den Finanz-Minister sehr warm und energisch die vorerwähnte Petition um Concession der Bahn und Bewilligung einer Zinsgarantie.

Der Erfolg der aufopfernden Bemühungen der Herren Deputirten zeigte sich zunächst in einem Rescript des Finanz-Ministers vom 10. Juli 1843, worin ihnen eröffnet wurde, dass des Königs Majestät nicht abgeneigt sei, der Linie Elberfeld-Witten einige Begünstigungen des Staates zuzugestehen, dass eine Entscheidung über den Anschluss bei Dortmund vorbehalten bleibe, eine Aussicht auf Zinsgarantie jedoch nicht gewährt werden könne. Diese Begünstigungen wurden sodann seitens des Herrn Finanz-Ministers in einer Audienz am 12. Juli ejd. dahin präcisirt, dass der Staat sich mit einem Viertel des erforderlichen Actien-Kapitals betheiligen und mit einer Verzinsung resp. mit dem Dividendengenuss so lange zurückstehen wolle, bis auf die übrigen drei Viertel des Actien-Kapitals eine Dividende von 4 Prozent vertheilt werden könne. Unter dieser Proposition wurde die Eröffnung einer Actienzeichnung anheimgegeben. Ferner wurde in einer Audienz

am 13. Juli den Deputirten von Sr. Majestät dem König Allerhöchst eröffnet, dass die Ausführung der Elberfeld-Dortmunder Bahn in Seinem Wunsche und Willen liege, und dass eventuelle Anträge des Herrn Ministers Seine Genehmigung finden sollten.

Nachdem Se. Königliche Hoheit der Prinz von Preussen und Se. Königliche Hoheit der Prinz Carl von Preussen in Folge der dringenden Bitten der Deputirten die Gnade hatten, das Unternehmen durch Ihre Betheiligung zu fördern und ein namhaftes Bankhaus mit der Zeichnung einer viertel Million Thaler folgte, konnte die Bahn als gesichert betrachtet werden. Es wurde deshalb mit der Actien-Zeichnung begonnen und innerhalb kurzer Zeit war die Gesammtsumme von 3 Millionen Thaler erreicht. In einer General-Versammlung vom 18. October 1843 wurde sodann ein Statut-Entwurf für eine **„Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft“** zur Berathung gebracht, ein Verwaltungsrath mit genereller Vollmacht zu allen erforderlichen Verhandlungen erwählt und der Gesellschafts-Vertrag in der vom Gesetze bestimmten notariellen Form vollzogen.

Am 29. Dezember 1843 wurden von dem Verwaltungsrathe die Actien-Zeichnungen, Statuten und Verhandlungen dem Finanz-Ministerium eingereicht und um die Erwirkung der Concession gebeten.

Um die Angelegenheit nach Möglichkeit zu fördern und zu beschleunigen, hielt es der Verwaltungsrath für angemessen, abermals eine Deputation nach Berlin zu entsenden, und zwar in den Personen der Herren von Carnap, Oberbürgermeister von Elberfeld, und Wilckhaus, Bürgermeister von Barmen. Ihre Bemühungen hatten den Erfolg, dass sie am 11. März 1844 dem Verwaltungsrathe mittheilen konnten:

„dass die Wünsche von Berg und Mark erfüllt sind, indem Seine „Majestät der König sämmtliche Anträge Sr. Excellenz des Herrn „Finanz-Ministers von Bodelschwingh hinsichtlich der Anlage einer „Eisenbahn von Elberfeld nach Dortmund, und zwar unter Anschluss

„an die Düsseldorf-Elberfelder Bahn einerseits und an die Köln-Min-
„dener Eisenbahn andererseits, wofür der Staat den vierten Theil des
„erforderlichen Actien-Kapitals mit einer Million Thaler übernimmt,
„mittelst Cabinetsordre vom 8. d. M. Allergnädigst genehmigt hat."

Das Schreiben schliesst mit den begeisterten Worten: „Es lebe der König!"

Die offizielle Bestätigung dieser Nachricht erfolgte sowohl durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 11. März als auch durch das die Verhältnisse der Gesellschaft zum Staate präcisirende Rescript des Herrn Finanz-Ministers vom 13. März 1844, in welchem letzteren der Verwaltungsrath zugleich beauftragt wurde, den Entwurf der Statuten entsprechend zu vervollständigen und umzuarbeiten, damit demnächst die Ertheilung der definitiven Concession und Bestätigung der Statuten Allerhöchsten Orts ausgewirkt werden könnte. Die Deputirten, mit dem Erfolge ihrer Sendung sehr zufrieden, sprachen sich in ihrem Berichte vom 16. März an den Verwaltungsrath folgender Maassen aus:

„Keine Zögerungen und keine Vorbehalte: Nein, die Sache steht nun, Gott Lob, in allen ihren Beziehungen zum Staate fest und geordnet, und trotz aller Widerwärtigkeiten als gesichert da . . . . . Wenn wir die mannigfachen Deputationen ansehen, die hier mit uns in der Hauptstadt waren, und entweder theils schon erfolglos abgereist, theils ihre Wünsche noch vergebens, fast hoffnungslos mit sich herumtragen: dann wissen wir selbst oft nicht, wie es möglich geworden, dass die unsrigen erfüllt sind; wir sind eben noch zur rechten Stunde im Hafen angelangt, wo man ausser den Hauptbahnen jede andere Unterstützung für Zweigbahnen entschieden ablehnt, ja sogar jedes einfache Concessions-Gesuch für dieses Jahr zurückweist."

Dem vorgedachten Rescripte vom 13. März 1844 entsprechend, wurden sodann seitens des Verwaltungsrathes das Gesellschafts-Statut umgearbeitet und mit den erforderlichen Nachweisen über das gezeichnete Anlage-Kapital eingereicht, und

erfolgte demnächst unter'm 12. Juli 1844 die Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Um mit der Bau-Ausführung beginnen zu können, schritt man zunächst zur Organisation der Verwaltung. In der am 4. September 1844 seitens des Verwaltungsrathes gethätigten Wahl der Direction wurden zu Directoren:

1. Herr Oberbürgermeister von Carnap,
2. Herr Friedr. Engels und
3. Herr Director Egen,

und zu Stellvertretern:

1. Herr W. Ulenberg,
2. Herr Commerzienrath Joh. Peter Roth,
3. Herr Aug. Schoeller

und, da die Herren Friedr. Engels und Joh. P. Roth die auf sie gefallene Wahl ablehnten, am 25. d. M. an Stelle derselben Herr Justizrath Servaes zum Director und Herr Eduard Molineus zu Barmen zum Stellvertreter erwählt.

Die Wirksamkeit der Direction als solcher konnte jedoch erst im März 1845 beginnen, da erst in diesem Monat, — entsprechend den Bestimmungen des Statuts, wonach dem Staate die Ernennung des vierten Mitgliedes der Direction zustand — der Regierungsrath von Mirbach zu Düsseldorf zum Mitglied der Direction und Vertreter des Staates ernannt wurde.

Inzwischen war unter Leitung des engeren Ausschusses des Verwaltungsrathes die Inangriffnahme und Förderung des Baues begonnen. Bereits im Frühjahr 1844 hatte man als Ober-Ingenieur den Baumeister Maertens zu Braunschweig, welcher die Bahn von Braunschweig nach dem Harze erbaut hatte, engagirt. Die Ausführung des Expropriations-Verfahrens im Bereiche des Regierungs-Bezirkes Arnsberg wurde von der Königlichen Regierung dem Regierungs-Assessor Danco übertragen, welcher zugleich als Commissar der Königlichen Regierung und als

Bevollmächtigter der Eisenbahn-Gesellschaft fungirte. In letzterer Eigenschaft fungirte für den im Regierungs-Bezirk Düsseldorf belegenen Theil der Bahn der Ingenieur de Lassaulx aus Bonn. Zum Special-Director wurde im Juli 1845 der Landgerichts-Assessor Riotte ernannt und vom Ministerium bestätigt. Präsident des Verwaltungsrathes war während der ganzen Bauperiode der damalige Commerzienrath und spätere Staats-Minister Aug. von der Heydt.

Im Herbste des Jahres 1847 waren die Bauarbeiten so weit gediehen, dass am 9. October die Strecke Elberfeld-Schwelm dem Personen-Verkehr übergeben werden konnte; wegen der zu überwindenden Bau-Schwierigkeiten auf der Strecke zwischen Schwelm und Witten konnte die ganze Strecke Elberfeld-Dortmund erst am 20. Dezember 1848 für den Güter-Verkehr eröffnet werden, während die Verkehrs-Eröffnung für den Personen-Transport auf der ganzen Strecke erst am 9. März 1849 erfolgte.

Die Ergebnisse des Betriebes während des vollendeten fünfundzwanzigjährigen Zeitraumes, der die kleine Strecke zu einem grossen System von Eisenbahnen sich entwickeln sah, sind in den angefügten statistischen Tabellen dargestellt.

Bereits im Frühjahr 1848 hatte sich die Unzulänglichkeit des Anlage-Kapitals herausgestellt, und ergaben die vorgenommenen Berechnungen, dass zum vollständigen Ausbau der Bahn eine Anleihe von 600,000 Thlr. in der Form von Prioritäten unbedingt erforderlich sei. Unter den Wirren der damaligen Zeit und bei den gedrückten Verhältnissen des Geldmarktes war jedoch eine solche Finanz-Operation ohne enorme Cours-Verluste nicht durchführbar. Es gelang jedoch den Bemühungen der Direction, dem augenblicklichen Mangel durch ein bei dem Staate negociirtes Darlehen von 400,000 Thlr. gegen Verpfändung eines Theiles der zu verausgabenden Prioritäten abzuhelfen. Nach den am 20. September 1849 abgeschlossenen Kostenübersichten und Berechnungen ergab sich indessen, dass zur vollständigen Herstellung der Bahn für ein Geleise noch ein Betrag von 1,272,172 Thlr. erforderlich war.

Ausser den durch Allerhöchstes Privilegium vom 2. October 1848 creirten Prioritäts-Obligationen im Betrage von 800,000 Thlr. wurden auf Grund des Beschlusses der General-Versammlung vom 18. Juli 1849 und des Allerhöchsten Privilegiums vom 28. Juli ejd. a. noch 300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen creirt, welche beide Summen die I. Serie der jetzigen Anleihen bilden. Da bei dem langsamen Fortgange des Verkaufs der Obligationen und unter den ungünstigen Verhältnissen des Jahres 1849 das im Jahre 1848 der Gesellschaft vom Finanz-Ministerium gewährte Darlehen von 400,000 Thlr. nicht ganz zurückgezahlt werden konnte, so wurde unter'm 25. August 1849 mit dem Handels-Ministerium ein anderweites Uebereinkommen getroffen, wonach die Staatsbehörde sich vorläufig mit der auch gleich nachher bewirkten Zurückzahlung von 150,000 Thlr. zufrieden erklärte und die übrigen 250,000 Thlr. der Gesellschaft ferner darlehnsweise gegen Verpfändung von 300,000 Thlr. in den zu emittirenden Prioritäts-Obligationen II. Serie beliess.

Durch die von dem Regierungs-Baurath Henz als Commissarius des Staates vorgenommene specielle Revision der Bahn ergab sich sodann gegen Ende des Jahres 1849 der noch erforderliche bedeutende Geldbedarf von 1,183,762 Thlr., zu dessen Beschaffung die General-Versammlung der Actionaire vom 11. October resp. 29. November 1849 die Creirung von 1,300,000 Prioritäts-Obligationen II. Serie beschloss. Die Ausgabe dieser Prioritäts-Obligationen wurde durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 11. März 1850 genehmigt.

Der Verkauf dieser Papiere zu einem annehmbaren Preise wollte sich jedoch nicht ermöglichen lassen; auch die persönlichen Bemühungen des Directions-Mitgliedes Daniel von der Heydt blieben fruchtlos. Schliesslich liess sich die Königliche Seehandlungs-Societät zur Gewährung eines Darlehens von 600,000 Thlr., sowie zur Uebernahme des Verkaufes der Obligationen II. Serie, von denen ihr eine Million als Unterpfand übergeben wurde, bereit finden; sie stellte jedoch als Grundlage aller bezüglichen Verhandlungen die Bedingung, dass die Verwaltung der

Bahn bis zur vollständigen Tilgung ihrer Verpflichtungen in die Hände des Staates übergehe. Der Handels-Minister erklärte sich hiermit einverstanden.

Angesichts dieser Sachlage überzeugte sich die Direction in ihrer Sitzung vom 28. Mai 1850:

1. dass ein Verkauf der Prioritäts-Obligationen II. Serie z. Z. zu einem irgend annehmbaren Course nicht zu erreichen sei,
2. dass nur von Seiten des Staates die Hergabe der Mittel zur Vollendung der Bahn gehofft werden könnte,
3. dass in Betracht der unbedingten Nothwendigkeit der Vollendung der Bahn nur übrig bleibe, auch gegen die vom Staate gestellte Bedingung bei diesem den nöthigen Vorschuss nachzusuchen, und
4. dass hiermit um so nothwendiger rasch vorzugehen sei, weil die disponiblen Mittel der Gesellschaft im Vergleich zu den in der nächsten Zeit erforderlichen Beträgen höchst unzureichend seien.

In Erwägung dieser Verhältnisse und der Nothwendigkeit des raschen Vorgehens, in Erwägung ferner, dass die Verwaltung der Bahn durch den Staat manche Vortheile für das Interesse der Gesellschaft verspräche, fasste die Direction einstimmig den Beschluss:

„dass der Präsident des Verwaltungsrathes sofort zu ersuchen, eine „Sitzung des Verwaltungsrathes mit verkürzter Frist und sobald als „möglich zu berufen, um in derselben über die Uebertragung der Ver„waltung an den Staat, gegen Gewährung eines zur Vollendung der „Bahn ausreichenden Vorschusses aus Staatsfonds, Beschluss zu fassen „und zur Vereinbarung der speciellen Bedingungen hierüber eine De„putation nach Berlin zu entsenden, auch event. diesen Gegenstand der „bereits einberufenen, in diesem Falle aber auf etwa 10—12 Tage „hinauszuschiebenden General-Versammlung zur Beschlussnahme vor„zulegen.“

Im weiteren Verlauf wurden zu Deputirten erwählt:

1. der Präsident der Direction, Advocat-Anwalt von Hurter und
2. der Vice-Präsident des Verwaltungsrathes Albert Wever von Barmen

und von diesen beiden demnächst der Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag vom 23. August 1850 mit den Staatsbehörden abgeschlossen.

Die Verwaltung der Bahn blieb noch bis zum 15. October 1850 in den Händen der Privat-Direction; mit diesem Tage übernahm sie dann, in Folge ministeriellen Auftrages, der Regierungs- und Baurath Hübener, wobei der verwaltenden Behörde die Firma „Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn“ beigelegt wurde, welche seit Erlass der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 13. März 1854 nach Uebernahme der Verwaltung der Prinz Wilhelm-Eisenbahn den Namen „Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld“ führt.

Die Functionen des Verwaltungsrathes gingen zu gleicher Zeit in beschränktem Maase auf die durch General-Versammlung gewählte Deputation der Actionäre über, welche damals aus 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern bestand.

Auch das Jahr 1850 zeigte sich für den Verkauf der Obligationen II. Serie zu annehmbaren Geboten nicht geeignet, und war man daher auf das bei der Königlichen Seehandlung negociirte Anlehen zum Betrage von 637,000 Thlr. hingewiesen. Aus diesem Darlehen in Verbindung mit dem Restbestande des Baufonds ad 41,662 Thlr. waren Ende 1850 noch 278,662 Thlr. vorhanden, während die noch erforderlichen Bau-Ausführungen einen Aufwand von 300,500 Thlr. erforderten.

Günstiger gestalteten sich die finanziellen Verhältnisse im Jahre 1851, an dessen Schlusse die Schuld an den Staat und das noch erforderliche Bau-Kapital die Summe von 976,000 Thlr. erreichte, zu deren Deckung noch die sämmtlichen Prioritäts-Obligationen II. Serie zum Nominalbetrage von 1,300,000 Thlr. vorhanden waren. Mit deren Verkauf wurde dann im Jahre 1852 durch Vermittelung der

Königlichen Hauptbank vorgegangen, das Guthaben der Königlichen Seehandlung gedeckt, so dass die Finanzlage im Mai des Jahres 1853 derart geklärt war, dass nur noch ein Guthaben der Königlichen Bank von ca. 45,000 Thlr. bestand.

Mit Recht konnte daher die Königliche Direction (Regierungs-Rath Ostermann hatte im Juli 1852 als Nachfolger des zum Ministerial-Baurath und vortragenden Rathe ernannten Herrn Hübener die Leitung derselben übernommen) in ihrem Geschäftsbericht pro 1852 sagen:

„Es ist alsdann der Zeitpunkt gekommen, dass die grossen Geld-„verlegenheiten, in welche das Unternehmen der Bergisch-Märkischen „Eisenbahn durch die Ungunst der Zeitverhältnisse gerathen, völlig ge-„hoben sein werden, indem dasselbe ausser dem Anlage- resp. Priori-„täts-Kapital mit keinen Kapital-Schulden mehr belastet ist.

„Dass dieses Ziel ohne finanzielle Opfer erreicht worden, verdanken „wir ausser der Hülfe der hohen Staats-Regierung namentlich auch „der entgegenkommenden Unterstützung des Seehandlungs-Instituts und „der Königlichen Hauptbank.“

Im Jahre 1852 wurde das Projekt der Erweiterung der Bahn über Dortmund hinaus nach Hoerde, Unna, Werl und Soest aufgenommen und seiner Verwirklichung näher gerückt. Man hielt diese Erweiterung für dringend geboten, sowohl wegen der localen Güter der Soester Boerde, als auch, um den Kohlen und Eisenproducten einen billigen Abzugsweg nach dem Osten zu schaffen und um den Thüringischen Verkehr nach dem Rheine für die ältere Linie zu gewinnen. Das Anlage-Kapital dieser Bahn wurde auf 1,850,000 Thlr. festgesetzt und sollten hiervon 500,000 Thlr. durch neu zu creirende Stamm-Actien Litt. B. und 1,300,000 Thlr. durch vierprozentige Prioritäts-Obligationen der Dortmund-Soester Eisenbahn beschafft werden.

Schon früher hatte sich ein Dortmund-Soester Eisenbahn-Comité seitens der betheiligten Städte Dortmund, Hoerde, Unna, Werl und Soest gebildet.

Dasselbe schlug vor, dass sich der Staat als stark interessirter Actionär selbst betheiligen solle; ihm würde der Betrieb zu überlassen sein, was um so leichter und vortheilhafter, als durch den Anschluss an die Westfälische Staatsbahn eine besondere Verwaltung nicht erforderlich wäre, und ferner, weil durch die Benutzung der Westfälischen Betriebsmittel das Anlage-Kapital wesentlich niedriger gestellt würde; auch sollte demnächst dem Staate freistehen, von seiner Dividende die Privat-Actien zu amortisiren.

Um jedoch ein Verhältniss, wie es bei dem Bergisch-Märkischen Unternehmen bestand, nämlich die gemischte Betheiligung von Privat- und Staats-Kapital nicht auch bei der Westfälischen Staatsbahn einzuführen, neigte man sich seitens der Staatsbehörde dem Gedanken einer Verschmelzung des Dortmund-Soester mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen und der Uebertragung der Verwaltung an die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld zu.

Dieser Gedanke wurde demnächst zufolge Allerhöchsten Erlasses vom 3. Juni 1852 (G.-S. S. 304) den weiteren Verhandlungen zu Grunde gelegt, mit der Consequenz, dass dann die Verwaltung auch des Bergisch-Märkischen Unternehmens auf immerwährende Zeit dem Staate übertragen werde. Die Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sowohl wie das Dortmund-Soester Comité sahen hierdurch ihre beiderseitigen Interessen sicher gestellt und erklärte Erstere in einer gemeinschaftlichen Conferenz vom 13. August 1852 zu Dortmund, woselbst auch die Königlichen Directionen von Elberfeld und Paderborn vertreten waren, dass sie — vorbehaltlich der Genehmigung der General-Versammlung — mit den vom Staate gestellten Bedingungen, inhalts deren der Betrieb und die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit dem Zustandekommen der Bahn von Dortmund nach Soest auf immer an den Staat übergehen solle, einverstanden sei.

Diese Erklärung, sowie die bezügliche Abänderung der Statuten wurde in der General-Versammlung der Bergisch-Märkischen Actionaire vom 21. Mai 1853

zum Beschluss erhoben, und unter'm 6. Juli 1853 die Concessions- und Bestätigungs-Urkunde ertheilt.

Da der Bau der Bahn keine grösseren Schwierigkeiten bot, so konnte sie bereits 2 Jahre nach der Concessions-Ertheilung am 9. Juli 1855 in ihrer ganzen Länge von 7,127 Ml. dem Verkehre übergeben werden.

Auch das Jahr 1853 blieb, wie bereits oben erwähnt, den finanziellen Verhältnissen der Bergisch-Märkischen Bahn günstig, indem nach Tilgung aller Kapitalschulden am Schlusse des Jahres einschliesslich der noch vorhandenen Prioritäts-Obligationen II. Serie ein Vermögensbestand von 306,788 Thlr. excl. des Reserve- und Coursgewinnfonds vorhanden war. Für die Dortmund-Soester Eisenbahn erfolgte vorläufig nur die Unterbringung des Stamm-Actien-Kapitals von einer halben Million Thaler und wurde die Begebung des vierprozentigen Obligations-Kapitals von 1,350,000 Thlr. hinausgeschoben und erst in den Jahren 1854 und 1855 zu einem Durchschnittscours von $83^5/_7$ % bewirkt.

Die Eröffnung der Dortmund-Soester Strecke im Jahre 1855 verbesserte die Verkehrs-Verhältnisse der Stammbahn bedeutend und liess die Hoffnung, dass die Bergisch-Märkische Bahn sich zum Gliede einer selbstständigen Verbindungslinie entwickeln werde, in Erfüllung gehen. Um dieser Aufgabe zu entsprechen, wurde mit den Verwaltungen der Thüringischen Bahn, der Kurfürst Friedrich-Wilhelms Nordbahn, der Westfälischen Bahn einerseits, und der Düsseldorf-Elberfelder und der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn andererseits ein directer Verkehr zwischen Leipzig und Aachen unter dem Namen „Rheinisch-Thüringischer Verband" vereinbart. Hierdurch erreichte der Durchgangs-Verkehr sowohl in Frequenz als auch im Ertrag eine bis dahin nicht gekannte Höhe, wenngleich die Sonderinteressen und hohen Tarifsätze der Düsseldorf-Elberfelder Bahn sowohl im Verbands- wie in dem Local-Verkehre der Bergisch-Märkischen Bahn ausserordentlich störend einwirkten und die Verständigung unter den zahlreichen Betheiligten über die Mittel einer lebhaften Verkehrs-Entfaltung sehr erschwerten.

Dieser Zustand liess demnächst die Gesellschafts-Vorstände ein Mittel zur Abhülfe suchen und in der Erwerbung der Düsseldorf-Elberfelder Bahn finden. Die Verhandlungen über die Verschmelzung beider Unternehmen fanden in dem Vertrage vom 22. September 1856, welcher in den beiderseitigen General-Versammlungen am 7. und 10. Januar 1857 genehmigt wurde, ihren Abschluss. Die Landesherrliche Genehmigung erhielt der Vertrag durch die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde vom 9. Juni 1857.

Bis zum 1. Juli 1857 wurde die Düsseldorf-Elberfelder Bahn noch durch ihre frühere Direction, und zwar seit dem 1. Januar d. J. für Rechnung des Bergisch-Märkischen Unternehmens verwaltet, mit jenem Tage ging sodann die Leitung auf die Königliche Eisenbahn-Direction zu Elberfeld über. Die bereits bei Eröffnung der Dortmund-Soester Bahn um 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter vermehrte Deputation der Actionaire wurde demnächst um weitere 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter, von denen je einer seinen Wohnsitz im Kreise Düsseldorf haben muss, vermehrt, so dass dieselbe im Jahr 1857 aus 9 Mitgliedern und 9 Stellvertretern bestand.

Das Anlage-Kapital des so gestalteten Unternehmens war inzwischen, da die Anlage des zweiten Geleises von Elberfeld bis Schwelm und von Hagen bis Dortmund und die hieraus sich ergebenden Erweiterungsbauten der Bahnhöfe etc. die Emission von 1,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Serie erforderten, da ferner zum vollständigen Ausbau und zur Beschaffung von Betriebsmitteln der Dortmund-Soester Bahn zur Emission von 1,270,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Serie der Dortmund-Soester Bahn übergegangen werden musste, und schliesslich die Fusion des Düsseldorf-Elberfelder Unternehmens das Actien-Kapital um 1,713,000 Thlr., das Anleihe-Kapital um 1,400,000 Thlr. vergrösserte, auf die Gesammtsumme von 13,633,000 Thlr. gestiegen.

Eine fernere bedeutende Erhöhung erfuhr das Anlage-Kapital durch die Emission der für den Bau der Ruhr-Sieg Bahn erforderlichen 12,250,000 Thlr., welche gemäss Privilegiums vom 20. October 1856 in Bergisch-Märkischen Prioritäts-

Obligationen III. Serie à $3^1/_2$ % — wovon $3^1/_4$ % vom Staate garantirt sind — beschafft wurden, sowie ferner durch die Ausgabe neuer Stamm-Actien im Betrage von 6,000,000 Thlr. für den Bau der Bahn von Witten und Dortmund durch das Kohlenrevier bis an den Rhein bei Duisburg und Oberhausen gemäss Allerhöchster Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 21. Juni 1858.

Das Project der Ruhr-Sieg Bahn war bei den Industriellen der betheiligten Gegenden, sowie bei der Staats-Regierung schon seit langer Zeit der Gegenstand ernster Bestrebungen und vielfacher Erwägungen gewesen, weil die Nützlichkeit der Anlage nicht zweifelhaft, die Ausführung aber aussergewöhnlich schwierig erschien. Von vielen Seiten waren Einleitungen zur Bildung einer Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Bahn getroffen, jedoch stets ohne Erfolg, obgleich sich die Staats-Regierung bereit gezeigt hatte, die Gewährung einer Zinsgarantie für das Anlage-Kapital in Erwägung zu nehmen. Da durch eine Ruhr-Sieg Bahn hauptsächlich die Verbindung zwischen den reichen Lagern von Eisenerzen des Siegerlandes und den Steinkohlen der Ruhr, also eine Linie hergestellt werden sollte, welche in ihrer ganzen Länge den Transport der Producte beider benachbarten Industriegebiete vermitteln und somit auf die älteren Linien eine entschieden günstige Rückwirkung ausüben würde, so wurde in der General-Versammlung der Actionäre vom 5. Januar 1856 der Bau derselben beschlossen. Die ausserordentlichen Terrain- und Bauschwierigkeiten gestatteten erst im März 1859 die Eröffnung der Strecke Hagen-Letmathe, welcher dann die der Strecke Letmathe-Altena, wie auch die Verbindungslinie Herdecke-Einhaus im Juli 1860 folgte; die noch übrigen 10 Meilen von Altena bis Siegen wurden am 6. August 1861 dem Verkehre übergeben.

Fast in dieselben Jahre fällt der Bau der vorerwähnten Witten-Duisburger Bahn. Bei dieser wiederholte sich fast derselbe Hergang, welchen wir in Bezug auf die Elberfeld-Dortmunder Bahn erwähnt haben. Eine durch den Reichthum an Kohlen im ganzen deutschen Lande einzige Gegend sieht sich in ihrer Entwickelung durch den Mangel an geeigneten Communicationsmitteln in ihrem Aufschwunge

gehemmt. Die den Bezirk jener Gegend umschliessende Köln-Mindener Eisenbahn förderte zwar das ihr reichlich zugebrachte Gut aus einem Theile des Reviers, jedoch war ihr nicht möglich, das gesammte Gebiet an der Südseite ihres Tractus aufzuschliessen, auch war sie nach ihren inneren Verhältnissen behindert, dem Unternehmen diejenige Ausdehnung durch Verzweigungen zu geben, welche der vorhandene Reichthum an Verkehrs-Elementen erforderte. Eine Parallelbahn, welche von Witten und Dortmund ausgehend, das reichste Kohlenrevier in seiner Mitte durchschneidend, bis zu der Wasserstrasse des Rheins bei Duisburg-Ruhrort fortging, war daher allein geeignet, der ungenügenden Abfuhr der Kohlen abzuhelfen und eine grössere Production zu ermöglichen. Mit Recht konnte der Vorsitzende der Deputation in der General-Versammlung sagen:

„dass die Bewohner dieses Gebietes den Beschlüssen mit einer Spannung entgegensehen, wovon wir umsonst versuchen würden, eine treue Schilderung zu geben".

Aber obwohl das Bedürfniss in höchstem Maasse dringend, die Nützlichkeit der Linie so unzweifelhaft erschien, dass es von den heutigen Verhältnissen und Anschauungen aus kaum begreiflich ist, dass diese Bahn Bedenken und Schwierigkeiten begegnen konnte, so waren diese keineswegs gering; sie wurden in unerwünschter Weise dadurch ganz enorm gesteigert, dass der Gesellschaft, deren Actien damals zu einem Course von etwa 70 Prozent notirt waren und eine Dividende von höchstens 3 % gebracht hatten, zugemuthet wurde, das gesammte Anlage-Kapital von etwa 6 Millionen in Actien beizubringen und nachzuweisen. Die gesammte Gegend, alle Kreise der Interessenten mussten aufgeboten werden, um durch Betheiligung an der Actien-Zeichnung jener Anforderung zu entsprechen; von Haus zu Haus wanderten wir gewissermaassen, um diese Betheiligung zu erlangen. Die Zechen der ganzen Gegend, damals selbst in schwieriger Lage, verstanden sich zu den ihnen zugemutheten, vielfach drückenden Opfern, die grösseren von der Bahn berührten Städte Bochum, Essen, Mülheim, Duisburg traten mit bedeutenden Zeichnungen bei und so gelang

es schliesslich, die Bedingungen der Staats-Regierung vollständig zu erfüllen und das Kapital theils in effectiven Zeichnungen, theils in einem zur Deckung der muthmaasslichen Coursdifferenz bei der Placirung der neuen Actien bestimmten Fonds nachzuweisen und beizubringen. Die Concession wurde unter dem 21. Juni 1858 ertheilt und die Ausführung rüstig in Angriff genommen, nachdem diese durch die Feststellung der Linie, bei welcher in Rücksicht auf die bedeutende Betheiligung der Bewohner, Industriellen und Städte der Gegend an dem zu creirenden Actien-Kapital mehrmalige Veränderungen erfolgten, bis zum Jahre 1858 verzögert war. Vom Jahre 1860 ab wurden die einzelnen fertig gestellten Theilstrecken dem Betriebe übergeben: Dorstfeld-Germania im Februar, Witten-Bochum im October, Null-Dorstfeld im Jahre 1861, Bochum-Oberhausen am 1. März, Mülheim-Duisburg am 1. Mai und Dortmund-Langendreer am 4. October 1862.

Um zwischen den beiden Parallelstrecken Düsseldorf-Dortmund und Dortmund-Witten-Duisburg-Oberhausen eine einheitlich formirte Verbindungslinie zu haben und den bestehenden Dualismus in der Verwaltung zu beseitigen, wurde die seit dem 1. April 1854 von der unterzeichneten Direction namens des Staates ebenfalls verwaltete Prinz-Wilhelm-Bahn — Vohwinkel-Steele — mit dem 1. Januar 1863 in Gemässheit des zwischen den Deputationen der Actionäre beider betheiligten Gesellschaften abgeschlossenen und unter'm 16. Februar 1863 Allerhöchst bestätigten Vertrages vom 6. Dezember 1862 von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft käuflich übernommen.

Der innere Ausbau und die Vervollständigung und Erweiterungen der Bahn-Anlagen hatten inzwischen mit dem bedeutenden Aufschwunge, welchen der Verkehr durch die Zuführungen der neuen Bahnstrecken und durch die Mannigfaltigkeit der Beziehungen genommen hatte, gleichen Schritt gehalten.

Nachdem gemäss Privilegiums vom 30. Januar 1860 wegen Emission von 1,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen IV. Serie die Mittel zur Herstellung des zweiten Geleises von Schwelm bis Hagen und von Düsseldorf bis Erkrath, sowie

zur Vervollständigung der Stations-Anlagen und der Betriebs-Mittel gewonnen waren, wurde auch bald zur Ausführung übergegangen, sodass die Länge des zweiten Geleises ultimo 1860 von 6,938 Meilen auf 8,329 Meilen ultimo 1862, und in demselben Zeitraum die Länge der Nebengeleise von 11,492 Meilen auf 17,217 Meilen stieg.

Zu gleichen Erweiterungszwecken sowie auch insbesondere zur Fertigstellung des zweiten Geleises von Elberfeld bis Erkrath und zum Bau der Letmathe-Iserlohner Bahn wurden demnächst im Jahre 1862 gemäss Allerhöchsten Privilegiums vom 28. Mai ejd. abermals 1,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen IV. Serie emittirt, sowie 5,750,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. B. gemäss Privilegiums vom 25. August 1862 verausgabt, welches letztere Kapital zum vollständigen Ausbau der Ruhr-Sieg Bahn (Herstellung des zweiten Bahngeleises) und Vermehrung der Betriebsmittel auf derselben dienen sollte.

Eine für die Entwickelung der Bergisch-Märkischen Bahn besonders wichtige Erweiterung erfuhr dieselbe durch den Bau der an Meilenzahl zwar geringen, für den gesammten durchgehenden Verkehr jedoch bedeutenden Verbindungsbahn Hengstey-Holzwickede.

Es wurde dieses Projekt in Anregung gebracht durch den von der Königlichen Staats-Regierung in Verbindung mit der Herzoglich Braunschweigischen Staats-Regierung beschlossenen Bau einer Verbindungslinie von Altenbeken (Buke) nach Kreiensen. Durch die Ausführung dieser Bahn, sowie ferner durch die Realisirung des Projektes einer Verbindungsbahn von Börssum nach Jerxheim wurde eine neue Verkehrs-Route von Berlin nach den westlichen Provinzen und dem Rheine gesichert. Wenn dieser verkürzten Linie sodann auf der Bergisch-Märkischen Bahn eine fernere Abkürzung von 3,35 Meilen, wie sie sich durch den Bau der Bahn von Hengstey nach Holzwickede herstellen liess, hinzutrat, so wurde hierdurch die Concurrenzfähigkeit nicht unwesentlich vermehrt und liessen sich durch die zu erwartende bedeutende Zunahme des durchgehenden und localen Verkehrs erhebliche Vortheile für das Bergisch-Märkische Unternehmen erwarten. Von diesen Gesichtspunkten geleitet, wurde

der Bau der Bahn in der General-Versammlung der Actionäre vom 28. Juni 1862 beschlossen. Die erforderlichen Mittel wurden mittels der V. Serie Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von 4,000,000 Thlr. gemäss Privilegiums vom 24. März 1863 beschafft; in welcher Summe zugleich die Geldmittel zur Einlösung der noch nicht amortisirten Obligationen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, sowie zum weiteren Ausbau der Prinz-Wilhelm und Dortmund-Soester Eisenbahn enthalten waren.

Dem durch den Bau dieser Verbindungsbahn zum Ausdruck gebrachten Streben nach einer grösseren, den eigenen Verkehrs-Elementen entsprechenden Betheiligung an dem durchgehenden Verkehr und nach einer nützlichen Verlängerung der Transportlängen folgend, zugleich aber auch in der Anerkennung eines berechtigten Verlangens der wichtigen Industrie-Orte des Wupperthales nach einer directen Verbindung mit dem Rheinischen Handels-Emporium wurde noch im nämlichen Jahre 1862 in der ausserordentlichen General-Versammlung vom 29. November der Bau einer Bahn von Elberfeld bezw. Haan nach Deutz und Köln, einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf und einer Eisenbahn von Unna nach Hamm beschlossen.

Die Concessionen zu dem ersteren und letzteren Unternehmen erfolgten unter'm 23. Februar bezw. 11. Mai 1863, sowie im Anschluss an diese für die Zweigbahn von Ohligs nach Solingen am 4. September 1864.

Das Jahr 1863 brachte die Betriebseröffnung auf der Verbindungsbahn bei Steele zwischen der Prinz-Wilhelm und der Witten-Duisburger Bahn, und das Jahr 1864 die der Zweigbahn von Letmathe nach Iserlohn. Ausserdem ist im nämlichen Jahr ein anderes für das Bergisch-Märkische Unternehmen wichtiges Ereigniss hervorzuheben, nämlich die Abschliessung des Vertrages vom 7. Mai ejd. wegen käuflicher Uebertragung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, sowie die Allerhöchste Bestätigung desselben vom 27. Juli ejd. Zur Abschliessung dieses Vertrages war die Königliche Eisenbahn-Direction und die Gesellschafts-Deputation durch Beschluss der

ausserordentlichen General-Versammlung vom 31. October 1863 bevollmächtigt. Die Anlage einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf hatte hierdurch eine erhöhte Bedeutung gewonnen, da sie die feste und ununterbrochene Verbindung der links- und rechtsrheinischen Linien zwischen Aachen und Soest in einer Länge von 26,42 Meilen sicherte. Die wirkliche Uebernahme der Aachen-Düsseldorfer Bahn erfolgte mit dem 1. Januar 1866, wohingegen der Bau und die Fertigstellung der Rheinbrücke sich noch verzögerte, indem die Zulassung einer festen Rheinüberbrückung in der Nähe von Düsseldorf in wichtigen strategischen Bedenken, die Festsetzung der Baulinie in örtlichen Schwierigkeiten und entgegenstehenden Wünschen ein Hinderniss fand, zu dessen Beseitigung die Allerhöchste Entscheidung angerufen werden musste; und diese Allerhöchste landesväterliche Entscheidung in dem Conflicte grosser Interessen der Landesvertheidigung einerseits und der Industrie andererseits erfolgte, nachdem es dem Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation vergönnt war, Seiner Majestät dem Könige in einer zu diesem Zwecke gewährten Audienz die dringende Bitte der Gesellschaft und die noch mehr berechtigten Wünsche der links- und rechtsrheinischen Industrie persönlich vorzutragen.

Die Brücke welche den Namen „König-Wilhelms-Rhein-Eisenbahn-Brücke“ trägt, wurde demnächst im Juli 1870 und zwar zunächst zu dem Zwecke um bei dem Aufmarsch unserer Truppen nach Frankreich wichtige und höchst erwünschte Dienste zu leisten, dann für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

An anderer Stelle des Unternehmens, zwischen Ruhrort und Homberg, dient eine von der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft gebaute Trajectanstalt mit Hebethürmen, welche den Uebergang der Eisenbahnwagen auf Rheinboote vermitteln, als Pertinenz der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn dem Verkehre zwischen beiden Rheinufern. Da eine Verbindung der Witten-Duisburger Bahn mit den linksrheinischen Bahnen resp. mit den Ruhrorter Häfen unerlässlich erschien, so wurde die Erbauung einer Zweigbahn zwischen Styrum und Ruhrort

in der ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 31. October 1863 beschlossen und der Bau derartig gefördert, dass die Eröffnung des Verkehrs im Jahre 1867 erfolgen konnte.

Ausser der Uebernahme der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn und der käuflichen Uebernahme der von der Actien-Gesellschaft der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn erbauten Bahn von Viersen nach der Preussisch-Niederländischen Landesgrenze bei Venlo, gehört dem Jahre 1866 noch an die Betriebs-Eröffnung der Strecke Unna-Hamm, welcher dann die Verbindungsbahn Hengstey-Holzwickede, sowie die der Theilstrecke der Elberfeld-Kölner Bahn von Haan nach Opladen mit der Zweigbahn Ohligs-Solingen folgte. Die Weiterführung der Elberfeld-Kölner Bahn erfolgte sodann im Frühjahre 1868 bis Mülheim am Rhein und erhielt ihren vorläufigen Abschluss durch Eröffnung der Strecke Mülheim am Rhein-Deutz am 8. Februar 1872; gegen Ende desselben Jahres 1868 wurde auch die Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach B.-Gladbach soweit gefördert, dass sie am 15. December dem Verkehre übergeben werden konnte; ihre Fortsetzung nach Bensberg war im Herbst 1870 fertig gestellt, und wurde die Strecke B.-Gladbach-Bensberg für den gesammten Dienst am 15. October dieses Jahres eröffnet.

Auch in dem engeren Gebiete des Bergischen Landes war inmittelst ein wichtiger neuer Zweig dem bestehenden System eingefügt und zwar durch den Bau der Zweigbahn von Rittershausen über Lennep nach Remscheid. Die Ausführung dieser Bahn war durch die General-Versammlung vom 31. October 1863 unter Acceptirung eines von den betheiligten Gemeinden und der Staatsregierung geleisteten unverzinslichen Beitrages zu den Baukosten von 500,000 Thlr. beschlossen. Die Bau-Ausführung ging bei den bedeutenden Terrain-Schwierigkeiten, welche auf die Entfernung von 2 1/3 Meilen eine Steigung von 500 Fuss erfordern, nur langsam vorwärts, so dass die Inbetriebnahme erst am 1. September 1868 erfolgen konnte.

Ein neues Gebiet der Entwickelung gewann das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen durch den Beschluss der General-Versammlung der Actionäre

vom 30. Juni 1866, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig, Werden im Ruhrthal aufwärts über Schwerte, Arnsberg, Meschede nach Bestwig, Warburg und Cassel, sowie von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, nebst den erforderlichen Zweig- und Anschlussbahnen.

Zu einer Anlage von so eminenter Bedeutung, deren Kosten vorläufig auf 18,000,000 Thlr. festgesetzt waren, gab die drohende Concurrenz einer directen Köln-Casseler Linie und die Erkenntniss Anregung, dass eine bessere Gestaltung der durch die mannigfachen kurzen Zweiglinien vergleichsweise zu hoch auflaufenden Betriebs-Ausgaben von der Verlängerung der Bahn in denjenigen Richtungen zu erwarten sei, die eine stärkere Betheiligung an dem durchgehenden Verkehre neben dem möglichst vollkommenen Aufschluss des eigenen Gebietes in Aussicht stellen.

Die Concession zum Bau der Ruhrthal-Bahnen erfolgte unter'm 1. October 1866.

Der Bau der oberen Ruhrthal-Bahn von Schwerte bis Warburg wurde im Jahre 1872 beendigt, und so die directe Verbindung mit der Hessischen Nordbahn hergestellt; nachdem Theilstrecken und zwar: von Schwerte bis Arnsberg am 1. Juli 1870, Arnsberg-Meschede am 18. December 1871, Meschede-Bestwig-Nuttlar am 1. Juli 1872 dem Betriebe übergeben waren, wurde die Schlussstrecke bis Warburg am 6. Januar 1873 eröffnet. Die im Spätherbst 1870 in Angriff genommene Zweigbahn Fröndenberg-Menden wurde am 7. August 1872 dem Verkehre übergeben.

Inmittelst war durch den Vertrag vom 7. und 10. März 1868 die Hessische Nordbahn für die Gesellschaft derart erworben, dass von letzterer zunächst die Verwaltung der Nordbahn für eigene Rechnung übernommen wurde, während das Eigenthum nach erfolgter Tilgung der Hessischen Anleihen übergehen wird.

Mit der Vollendung der erwähnten Schlussstrecke bis Warburg erlangte die Bergisch-Märkische Bahn ihre grösste Längen-Ausdehnung von Meilen zwischen ihrem westlichen Ausgangspunkte an der Belgischen Grenze bis zur Thüringischen Station Gerstungen, im Herzen von Mitteldeutschland.

Auf der unteren Ruhrthal-Bahn, Strecke Düsseldorf-Kupferdreh, war die Bauthätigkeit im Jahre 1870 begonnen und konnte die Bahn im Februar 1872 in Betrieb genommen werden.

Anlangend die mittlere Ruhrthal-Bahn, so wurde durch die Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Ueberruhr-Dahlhausen, welche am 1. Januar 1874 für den Güter-Verkehr erfolgte, zunächst eine für die Betriebsverhältnisse wichtige Entlastung des Bahnhofes Steele erreicht; wesentlicher noch war sowohl für die Entlastung der Witten-Duisburger Linie, sowie als directe Verbindung zwischen der oberen und unteren Ruhr die am 1. Juni 1874 stattgehabte Eröffnung der letzten Theilstrecke der Ruhrthal-Bahnen von Hattingen bis Herdecke.

Von den in neuerer Zeit gebauten und in Dienst gestellten Bahnstrecken sind noch zu erwähnen: die durch Ueberweisung des Cautions-Kapitals der Köln-Soester Bahn von Seiten des Staates und durch Uebernahme des Grunderwerbes von Seiten der berührten Gemeinden subventionirte Volmethal-Bahn, deren Anfang-Strecke im Jahre 1870 in Bau-Angriff genommen und vom Bahnhofe Hagen bis Oberhagen am 16. October 1871 dem Güter-Verkehr übergeben wurde, während auf der Strecke Oberhagen-Dahl zu Anfang dieses Jahres zunächst der Güter-Verkehr und auf der gesammten Strecke bis Brügge mit dem 6. September dieses Jahres der Personen- und Güter-Verkehr eröffnet wurde.

Desgleichen ist die Strecke Finnentrop-Attendorn, Theilstrecke der Finnentrop-Olpe-Rothemühler Bahn, zu deren Bau die Gesellschaft bei Concessionirung der Ruhrthal-Bahnen verpflichtet wurde, am 1. April 1874 dem Verkehr übergeben.

Auf der linken Rheinseite hat das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Netz durch Fertigstellung der Linien Aachen-Welkenraedt und M.-Gladbach-Jülich-Stolberg — mit Zweigbahn nach Düren — eine wesentlich andere Gestaltung erhalten.

Durch die erstere Linie wurde der Bergisch-Märkischen Bahn ein directer und unabhängiger Verkehrsweg nach Belgien und Frankreich geschaffen.

Auf der Zweigbahn von Gladbach über Jülich nach Düren-Stolberg, welche in Erfüllung der von der Gesellschaft bei der Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer Bahn übernommenen Verpflichtung gebaut wurde, fand die Verkehrs-Eröffnung am 1. October 1873 Statt.

Von den übrigen im Bau begriffenen Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens ist die Verbindungsbahn Scherfede-Holzminden, welche die in Folge der Beschlüsse der General-Versammlungen vom 30. Juni 1870 und 7. December 1871 in Gemeinschaft mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft erworbene Braunschweigische Eisenbahn dem Bergisch-Märkischen Stamm-Unternehmen direct anschliessen wird, von besonderer Bedeutung, indem nach Fertigstellung derselben die auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom Rhein nach dem Osten zu dirigirenden Transporte der oberen Ruhrthal-Bahn erhalten werden. Nachdem die Projecte der 49,35 Kilometer langen Linie zum Theile festgestellt sind, ist der Bau rüstig in Angriff genommen worden.

Im Gebiete des Emscherthales, welches durch die Ausdehnung des Westfälischen Kohlenbergbaues und durch die dem letzteren folgenden grossen Etablissements der Eisenindustrie für die Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen eine Alimentation von überwiegender Bedeutung gewähren wird, sind die in Essen, Bochum und Oberhausen anschliessenden Linien in Angriff genommen und zum Theile bereits nützliche Zubringer geworden, andere Linien in der Erstreckung nach Dortmund und Recklinghausen befinden sich im Stadium der Vorarbeiten und harren des Bau-Angriffes, wenn die nöthigen Fonds dafür flüssig gemacht sein werden.

Die Verbindungsbahn zwischen Bochum-Wattenscheid-Essen ist in diesem Jahre vollendet, die Strecke Essen-Werden im November 1873 in Bau-Angriff genommen worden; auf der benachbarten Zweigbahn von Mülheim a. d. Ruhr nach Kettwig sind die Hauptarbeiten soweit gediehen, dass die Fertigstellung der Bahn im Jahre 1875 erwartet werden darf.

In der Bau-Ausführung begriffen sind ferner noch im Bergischen Lande die Zweigbahn von Lennep nach Wipperfürth und von Born nach Opladen; im Märkischen Gebiete die Ennepethal-Bahn von Hagen nach Gevelsberg.

Concessionirt und noch nicht in Angriff genommen sind endlich die Projecte für die Einführung der Elberfeld-Deutzer Bahn in die Stadt Deutz, die Bahn von Köln nach M.-Gladbach und von M.-Gladbach nach Roermonde, welche letztere Linie demnächst und nach Fertigstellung der Linie Antwerpen-Roermonde die directe und kürzeste Verbindung des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes mit dem wichtigen Hafen Antwerpen vermitteln wird, eine Verbindung, welche besonders für den Kohlen-Export von grosser Bedeutung sein wird; ferner für die Bahn von Deutz im Aggerthale aufwärts bis Ründeroth und rheinaufwärts bis Obercassel; für die Linie von Barmen-Rittershausen nach Blankenstein zum Aufschluss des Sprockhoeveler Bergreviers; endlich für die Bahn von Hamm nach Osnabrück, welche in Verbindung mit der von der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn zu bauenden Linie eine directe Verbindung mit den Weserhäfen ergeben wird.

Die Geldmittel, welche für die baulichen Erweiterungen und für den inneren Ausbau der Bergisch-Märkischen Bahnen erforderlich waren, wurden durch eine Vermehrung des Anlage-Kapitals bis zu der Höhe von 192,593,000 Thlr. beschafft, woran das in Prioritäts-Obligationen III. Serie Litt. A., B. und C. bestehende Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg Bahn (incl. Finnentrop-Rothemühle) mit 21,600,000 Thlr. participirt.

Von dem auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn speciell entfallenden Kapitale bestehen 70,000,000 Thlr. in Stamm-Actien und 100,993,500 Thlr. in Prioritäts-Obligationen; amortisirt wurden von letzterem Kapital bis Ende 1873 der Betrag von 2,899,212 Thlr., von dem garantirten Kapital Serie III. der Betrag von 311,700 Thlr. Eine Kapitalbetheiligung an fremden Bahnen findet mit einem Gesammtbetrage von nominell 6,400,000 Thlr. Statt, indem die Gesellschaft die Hälfte des Actien-Kapitals der Braunschweigischen Eisenbahnen von 6 Millionen,

ferner 500,000 Frcs. Actien der Société anonyme du chemin de fer jonction Belge-Prussien besitzt und zu einer Betheiligung an der von den deutschen Staaten und Eisenbahnen für die Gotthardbahn übernommenen Subvention mit einem Betrage von 1 Million Franken sich verpflichtet hat. — Der Hauptbetrag dieser Betheiligung von 6 Millionen Thalern ist in der angegebenen Summe des Stamm-Kapitals enthalten, die beiden anderen Posten sind zunächst auf den Reservefonds übernommen.

Mit der äusseren Entwickelung des Bergisch-Märkischen Bahnsystems hat die innere Entwickelung seiner Leistungen gleichen Schritt gehalten. Die Zusammenstellung der Jahresergebnisse lässt diese Leistungen in staatswirthschaftlicher und finanzieller Richtung erkennen. Die kolossale Steigerung der Transportmassen im Personen-Verkehr von 533,027 Personen im Jahre 1849 zu 14,542,871 Personen im Jahre 1873, im Güter-Verkehre von 2,023,728 Ctr. auf 300,232,764 Ctr. bezeichnet die fortschreitende Entfaltung des Verkehrs im Gebiete der Bahn im Grossen und Ganzen, wenngleich jene Zahlen bei der Erweiterung des Bahn-Gebietes durch das Hinzutreten neuer Linien kein genaues statistisches Bild gewähren. Dagegen dürfen wir zur Bezeichnung der staatswirthschaftlichen Leistungen der Bahn nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass die Einnahme für den Centner transportirter Güter und für die Meile Bahn von 4,69 Pfg. im Jahre 1855 auf 2,02 Pfg. im Jahre 1873 gefallen ist; wir fügen hinzu, dass im Jahre 1856 diese Einnahme auf der Strecke Düsseldorf-Elberfeld, also auf derjenigen Strecke, welche dazumal wie jetzt die Verbindung des Bergischen Industriegebietes mit den rheinischen Häfen bildete, sogar noch 5,21 Pfg. betrug.

Diese Ziffern beweisen, dass durch die Eisenbahnen grosse Mengen von Gütern transportabel und wirthschaftlich nutzbar geworden, die das früher wegen der hohen Frachtkosten nicht waren, und dass die Bergisch-Märkische Bahn nicht minder wie die Nachbarbahnen in ihren Leistungen zu Gunsten der Industrie das Ihrige durch Ermässigung der Frachten gethan hat. Leider ergibt aber auch die prozentuale Zunahme der Betriebskosten, dass in dieser Richtung zu viel geschehen.

Wir schliessen unseren Bericht, indem wir mit wenigen Worten resumiren, wie das Bergisch-Märkische Bahn-Unternehmen im Verlaufe der ersten 25 Jahre seines Betriebes sich entwickelt hat. Aus einer kleinen lokalen Bahn, welche in nothdürftigster Weise betriebsfähig fertig gestellt, aber nicht im Stande war, die dringend nothwendigen Mittel für die bauliche Vollendung anzuschaffen, ohne Credit und ohne Vertrauen, ohnmächtig durch den gänzlichen Mangel der Selbstständigkeit, ist eines der bedeutendsten, intensiv und extensiv wichtigsten Eisenbahnsysteme geworden, welches das reichste Gebiet deutscher Industrie mit seinen zahlreichen Zweigen umfasst und den ihm gebührenden Antheil an den grossen internationalen und inländischen Verkehren erlangt hat, reichlich ausgestattet mit Betriebsmitteln, anerkannt als das wesentlichste Hülfsmittel einer lebendigen Thätigkeit auf den mannigfaltigsten Gebieten der einheimischen Industrie. Die Vertretung dieser Bahn, beseelt von dem uneigennützigen Streben nicht allein für den Vortheil des Actionairs, sondern auch für das im Verkehrsleben wurzelnde Gemeinwohl, hat in diesem Zeitraum den Gedanken verfolgt, nach der überstandenen dringendsten Noth die Elemente eines grossen Verkehrs zu nähren, dadurch, dass den durch die Vereinigung der kleineren Nachbarlinien gebildeten Transportstrecken die Fähigkeit einer unabhängigen Entwickelung und diejenige Ausdehnung in die Länge gegeben wurde, welche einer fruchtbaren Transportbewegung Noth thut, und dass das gesammte Industriegebiet des Unternehmens durch die erforderlichen Zweigbahnen an- und aufgeschlossen wurde. Sie ist in dieser Richtung mehr und früher als die übrigen Preussischen Bahnverwaltungen vorgegangen und hat auf diesem Wege ein Netz von Linien entstehen lassen, welches nunmehr fast das ganze Bergische Land und den grössten Theil des Märkisch-Westfälischen, dem Bergbau und der metallurgischen Industrie hauptsächlich und seit langer Zeit ergebenen Gebietes umfasst, und welches wesentlich dazu mitgewirkt hat, um den Wohlstand dieses Landes nicht nur zu erhalten, sondern zu einer erstaunlichen Entfaltung zu bringen. So entstand durch die Vereinigung der Düsseldorf-Elberfelder, Prinz-Wilhelm,

Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder, der Gladbach-Venloer und der Hessischen Nordbahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn und durch den Ausbau in allen Richtungen ein Eisenbahnsystem von 153 Meilen.

Wenn augenblicklich, nach den Ergebnissen der beiden letzten Betriebsjahre diese fortschreitende Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystems als dem Interesse der Gesellschaft nicht entsprechend bezeichnet und der Verwaltung wie der Regierung der Vorwurf gemacht wird, in übertriebener und übereilter Weise auf diese Erweiterung eingegangen, beziehungsweise dieselben aus Motiven gefördert oder angeregt zu haben, die dem Interesse des Actionairs fremd sind, so darf darauf erwidert werden:

1. Die erwähnten ungünstigen Ergebnisse der letzten Betriebsjahre beruhten keineswegs auf der Ausführung unvortheilhafter Linien, sondern auf klar und bestimmt hervortretenden Umständen eigener Art, nämlich auf dem Missverhältnisse der tarifmässigen Frachteinnahme gegen die durch die lokalen Verhältnisse der Bahn bedingten Kosten des Betriebes, welche in den beiden letzten Jahren überdies durch eine ungewöhnliche Steigerung der Preise aller Materialien und der Löhne und Besoldungen enorm gesteigert wurden. Dadurch, dass die Bergisch-Märkische Bahn ungeachtet ihrer schwierigen Betriebs-Verhältnisse ihre Tarife nach der gewöhnlichen Schablone und nicht höher als die Nachbarbahnen, sogar niedriger als verschiedene norddeutsche Bahnen berechnete, hat sie für die einheimische Industrie vielleicht mehr geleistet, als im Interesse der Gesellschaft rathsam war; andererseits ist dadurch eine Entfaltung aller Verkehrs-Elemente ermöglicht, welche in Zukunft und bei einer angemessenen Regelung der Tarife auch dem Actionair zu Gute kommen wird. Um den Erfolg der räumlichen Erweiterung des Unternehmens zu prüfen, stellen wir hier die Einnahme pro Meile Bahn aus dem Personen- und Güter-Verkehr der letzten elf Jahre mit den Längen der Betriebsstrecken zusammen.

Jahr.	Länge der Bahn im mittleren Jahresdurchschnitt. Meilen.	Einnahme			
		aus dem Personen-Verkehr. Thlr.	aus dem Güter-Verkehr. Thlr.	Zusammen. Thlr.	pro Meile Bahn. Thlr.
1863	47,42	801,697	2,659,025	3,460,722	72,980
1864	48,15	865,813	3,181,472	4,047,285	84,055
1865	48,15	957,604	3,730,917	4,688,521	97,375
1866	69,75	1,445,613	4,877,377	6,322,990	90,652
1867	74,45	1,465,457	5,429,303	6,894,760	92,609
1868	99,53	2,031,728	7,128,473	9,160,201	92,034
1869	102,86	2,326,750	7,880,923	10,207,673	99,238
1870	110,22	2,625,118	8,200,285	10,825,403	98,216
1871	115,10	2,814,060	9,703,532	12,517,592	108,754
1872	124,30	3,231,041	11,163,801	14,394,842	115,807
1873	136,86	4,048,685	13,577,122	17,625,807	128,787

Es ergibt sich aus diesen Zahlen die stetige Vermehrung der Einnahme bis in die letzte Zeit, somit eine durchweg günstige Einwirkung der neuen Linien, indem sogar der Zutritt der Hessischen Nordbahn mit ihrer 19 Meilen langen Strecke von geringer industrieller Entwickelung nur einen kurzen, alsbald ausgeglichenen Rückschlag zu äussern vermochte. Wir dürfen behaupten, dass, abgesehen von der Linie Gladbach-Düren-Stolberg, welche auf Grund einer auf der Aachen-Düsseldorfer Linie haftenden Verpflichtung ausgeführt werden musste und welche nur allmählig zu einer genügenden Verkehrs-Entwickelung gelangen wird, keine unfruchtbaren Linien ausgeführt worden sind, und dass die Gesellschaft sich wohl davor gehütet hat, aus Concurrenzlust, oder geleitet von einer unverständigen Vergrösserungssucht, Linien zu unternehmen, welche nicht durch dringendes lokales Bedürfniss oder durch offenbare Nützlichkeit motivirt sind.

2. Wird die Behauptung aufgestellt, dass die Staats-Regierung im allgemeinen staatswirthschaftlichen Interesse zum Bau von Linien angeregt habe, welche

dem Interesse der Gesellschaft fern oder nachtheilig gewesen, so darf dies mit allem Recht verneint werden. Die Staats-Regierung hat sich dieser Anregung stets und in solchem Grade enthalten, dass die Gesellschafts-Vertretung oftmals geglaubt hat, sich über die Zurückhaltung zu beklagen, welche seitens des Staates in der Verleihung nachgesuchter Concessionen oder Garantieen gerade der Bergisch-Märkischen Gesellschaft gegenüber bewiesen wurde. Insbesondere ist auch darüber niemals ein Zweifel gewesen, dass der Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag, welcher die Verwaltung des Unternehmens in die Hände des Staates legte, auf die Beschlussfassung wegen der Ausführung neuer Linien keine Anwendung finde, diese vielmehr in den Formen des alten Statuts, welche der Verwaltung viel weniger Macht gewähren, als dies nach den Statuten anderer Eisenbahn-Gesellschaften der Fall ist, herbeizuführen sei, nämlich durch die ausserordentliche General-Versammlung der Actionaire unter Mitwirkung der Gesellschafts-Deputation. In dieser statutgemässen Weise sind stets die neuen Linien zu Stande gekommen, deren Bau gegenwärtig getadelt wird. Niemals hat es auch an der eingehenden und wesentlichen Mitwirkung der Deputation gefehlt, welche auch dem ofterwähnten und jetzt angegriffenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage vom 23. August 1850 in der „beiräthlichen Mitwirkung bei wichtigen Angelegenheiten“ und in dem Rechte der Rechnungs-Abnahme und Decharge-Ertheilung weitergehende Vollmachten und Rechte besitzt, als der Verwaltungsrath irgend einer Eisenbahn-Gesellschaft.

Und in der That ist diese Mitwirkung eine dem Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vortheilhafte und heilsame stets gewesen, und halten wir uns verpflichtet, an dieser Stelle die Verdienstlichkeit derselben, vor Allem die Thätigkeit desjenigen Mannes rühmend anzuerkennen, der die Einführung der Königlichen Verwaltung bei diesem Unternehmen hauptsächlich betrieben und durch seinen Rath und seine eigene Thätigkeit in uneigennützigster Weise die Erfolge dieser Verwaltung gefördert hat: wir meinen den Vorsitzenden der Deputation, Herrn Geheimen Commerzienrath Daniel von der Heydt.

Mit dem Ende der ersten 25jährigen Lebensperiode des Unternehmens schied er durch den Tod aus jener Stellung, die ihm nicht minder lieb und wichtig war, als seine sonstige gemeinnützige Thätigkeit, rasch dem Bruder, dem Handelsminister August von der Heydt folgend, welcher in der Vertretung des Bergisch-Märkischen Unternehmens sein Vorgänger gewesen, in seiner hohen staatlichen Stellung ein Freund desselben stets geblieben war.

Elberfeld, im October 1874.

Die Königliche Eisenbahn-Direction.

Personal-Verzeichniss

der Mitglieder

der

Gesellschafts-Vertretung

und

Königlichen Eisenbahn-Direction.

Mitglieder der Direction

der Bergisch-Märkischen Eisenbahn

unter Privat-Verwaltung

1848—1850.

---

1. *von Carnap,* Ober-Bürgermeister zu Elberfeld 1848
2. *Egen,* Director zu Elberfeld 1848
3. *C. Hecker* zu Elberfeld 1848
4. *Riotte,* Special-Director 1848
5. *von Mirbach,* Regierungs-Rath zu Düsseldorf, als vom Staate ernanntes Mitglied 1848
6. *Daniel von der Heydt* zu Elberfeld . . . . . 1849—50
7. *W. Werlé* zu Barmen . . . . . 1849—50
8. *Herm. von der Heydt* zu Elberfeld . . . . . 1849—50
9. *Liebrecht,* Special-Director . . . . . 1849—50
10. *von Hurter,* Advocat-Anwalt zu Elberfeld, als vom Staate ernanntes Mitglied 1849—50

Präsidenten des Verwaltungs-Rathes.

1. *Aug. von der Heydt* 1848
2. *W. Meckel* . . . . . 1849—50

Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direction

seit Einsetzung dieser Behörde

(15. October 1850).

VORSITZENDE:

1. *Hübener,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1850—52
2. *Ostermann,* Regierungsrath . . . . . 1852—56
3. *Danco,* Eisenbahn-Directions-Präsident . . . . . 1856—74

MITGLIEDER:

1. *Weishaupt,* Geheimer Regierungs- und Baurath . . . . . 1853—69
2. *Plange,* Geheimer Regierungsrath . . . . . 1856—74
3. *Duddenhausen,* Regierungsrath . . . . . 1857—68
4. *Bene,* Regierungs-Assessor . . . . . 1862—63
5. *Dülberg,* Regierungsrath . . . . . 1864—69
6. *Schneider,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1865—70
7. *Lentze,* Regierungsrath 1866
8. *Hartnack,* Regierungsrath 1867
9. *Göring,* Regierungs-Assessor . . . . . 1867—72
10. *Büchtemann,* Regierungs-Assessor . . . . . 1868—72

11. *Dieck,* Regierungsrath und Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Düsseldorf . . . . . 1868—74
12. *Brefeld,* Regierungs-Assessor . . . . . 1869—71
13. *Brandhoff,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1869—74
14. *Pichier,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1869—74
15. *Dircksen,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1870—74
16. *Hirche,* Regierungsrath und Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn Commission zu Aachen . . . . . 1871—74
17. *von Schlichting,* Regierungsrath und Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Cassel . . . . . 1872—74
18. *Witte,* Regierungs-Assessor . . . . . 1872—74
19. *Wehrmann,* Regierungs-Assessor . . . . . 1872—74
20. *Krahn,* Regierungs-Assessor . . . . . 1873—74
21. *Buchholtz,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1873—74
22. *Stambke,* Eisenbahn-Director . . . . . 1873—74
23. *Dr. jur. von Bonin,* Regierungs-Assessor . . . . . 1873—74
24. *Becher,* Regierungs-Assessor . . . . . 1873—74
25. *Janssen,* Eisenbahn-Bau-Inspector und Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Essen . . . . . 1873—74
26. *Mechelen,* Regierungs- und Baurath . . . . . 1873—74
27. *Kricheldorff,* Regierungs- und Baurath und Vorsitzender der Königlichen Eisenbahn-Commission zu Altena . . . . . 1873—74

Mitglieder der Deputation der Actionäre

in der Zeit von 1850—1874.

A. MITGLIEDER.

1. *Daniel von der Heydt,* Geheimer Commerzien-Rath, Vorsitzender . . . . . 1850—74
2. *W. Werlé,* Rentner zu Barmen, Vorsitzender seit 1874 . . . . . 1850—74
3. *W. Hammacher,* Kaufmann zu Dortmund . . . . . 1850—64
4. *W. Ulenberg,* Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1850—70
5. *F. H. Wülfing,* Rentner zu Elberfeld . . . . . 1850—74
6. *L. von Papen,* Rentner zu Werl . . . . . 1853—74
7. *Schulenburg,* Bürgermeister zu Soest . . . . . 1853—60
8. *J. Schimmelbusch,* Hütten-Director zu Hochdahl . . . . . 1858—74
9. *W. Wortmann,* Beigeordneter zu Düsseldorf . . . . . 1858—68
10. *Dr. Müser* zu Dortmund . . . . . 1860—72
11. *F. A. Feldhoff,* Kaufmann zu Langenberg . . . . . 1863—73
12. *A. Kessler,* Ober-Regierungs-Rath zu Arnsberg . . . . . 1863—74
13. *C. A. Kuhfus,* Commerzien-Rath zu Mülheim a. d. Ruhr . . . . . 1863—64
14. *C. Overweg,* Rittergutsbesitzer zu Haus Letmathe . . . . . 1864—74
15. *Leysner,* Landrath zu Crefeld . . . . . 1866—72
10. *Dubois de Luchet,* Commerzien-Rath zu Aachen . . . . . 1866—72
17. *Hugo Haniel,* Geheimer Commerzien-Rath zu Ruhrort . . . . . 1866—74
18. *Obertüschen,* Bürgermeister zu Mülheim a. d. Ruhr . . . . . 1866—73
19. *F. W. Pieper,* Kaufmann zu Hochdahl . . . . . 1868—74

20. *R. Weyermann,* Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1871—74
21. *W. von Born,* Banquier zu Dortmund . . . . . 1872—74
22. *Dr. Janssen,* Fabrikbesitzer zu Dülken . . . . . 1872—74
23. *Wilhelm Jentges,* Kaufmann zu Crefeld . . . . . 1872—74
24. *W. Colsmann,* Kaufmann zu Langenberg . . . . . 1873—74
25. *Lindemann,* Director zu Essen . . . . . 1873—74
26. *Gust. Gebhard,* Consul, Kaufmann zu Elberfeld 1874
27. *Gust. Stader,* Justiz-Rath zu Berlin 1874

B. STELLVERTRETENDE MITGLIDER.

1. *Fr. Engels,* Kaufmann zu Barmen . . . . . 1850—60
2. *Herm. von der Heydt,* Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1850—72
3. *Gust. Lehrkind,* Kaufmann zu Haspe . . . . . 1850—60
4. *Ludwig Schniewind,* Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1850—54
5. *P. C. Schulte,* Kaufmann zu Gevelsberg . . . . . 1850—68
6. *W. von Hövel,* Kaufmann zu Dortmund . . . . . 1853—58
7. *von Schell,* Bürgermeister zu Unna . . . . . 1853—63
8. *J. J. van Braam,* Rittergutsbesitzer zu Steinhausen . . . . . 1854—62
9. *F. W. Pieper,* Kaufmann zu Hochdahl . . . . . 1858—68
10. *H. Löhr,* Kaufmann zu Düsseldorf . . . . . 1858—74
11. *C. Overweg,* Rittergutsbesitzer zu Haus Letmathe . . . . . 1858—64
12. *R. Weyermann,* Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1860—71
13. *Aug. Engels,* Commerzien-Rath zu Barmen . . . . . 1860—74
14. *A. Kessler,* Ober-Regierungs-Rath zu Arnsberg . . . . . 1862—63
15. *C. Colsmann,* Kaufmann zu Langenberg . . . . . 1863—74
16. *Greve,* Bürgermeister zu Bochum . . . . . 1863—73
17. *Lindemann,* Director zu Essen . . . . . 1863—73
18. *C. Ruëtz,* Kaufmann zu Dortmund . . . . . 1863—73

19. *den Tex*, Rittergutsbesitzer zu Steinhausen bei Witten . . . . . 1863—67
20. *Wiesehahn*, Geheimer Commerzien-Rath zu Cöln . . . . . 1864—74
21. *Prinzen*, Commerzien-Rath zu M.-Gladbach . . . . . 1866—74
22. *Scheibler*, Commerzien-Rath zu Aachen . . . . . 1866—69
23. *Gust. Thum*, Kaufmann zu Dülken . . . . . 1866—72
24. *Fr. Falkenroth*, Kaufmann zu Haspe . . . . . 1867—74
25. *Daniel von der Heydt jr.*, Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1868—74
26. *Melbeck*, Landrath zu Solingen . . . . . 1868—74
27. *Peter Busch*, Kaufmann zu Neukirchen . . . . . 1870—72
28. *Walther Simons*, Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1871—74
29. *Gust. Gebhard*, Consul, Kaufmann zu Elberfeld . . . . . 1872—74
30. *Roos*, Regierungs-Rath, Oberbürgermeister zu Crefeld . . . . . 1872—74
31. *Paul Wehrmann*, Bankdirector zu Aachen . . . . . 1872—74
32. *E. Blanck*, Kaufmann zu Barmen . . . . . 1873—74
33. *Keller*, Bankdirector zu Duisburg . . . . . 1873—74
34. *G. A. Waldhausen*, Kaufmann zu Essen 1873

Zusammenstellung der Resultate.

Bau und Betrieb.

I. Beschreibung

des

Unternehmens.

---

a. Bahnstrecken und Längen.

Jahr.	Bahnlänge im Betriebe im Anfange des Jahres. Meilen.	Dem Betriebe übergeben resp. in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Bahn übergegangen: Bezeichnung der Strecken.	Datum der Betriebs-Eröffnung resp. Uebernahme.	Länge in Meilen.	Am Jahresschluß vorhandene Betriebsstrecke in Meilen.	Länge des zweiten Geleises. Meilen.	Länge der Neben-Geleise. Meilen.	Länge aller Geleise. Meilen.	Anschlüsse: Zahl derselben.	Anschlüsse: Länge der Geleise. Meilen.	Anzahl der Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Uebergangsstellen zu fremden Bahnen.	Bemerkungen.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1847		Elberfeld-Schwelm *	9. October	1,000	1,000	—	—	1,000	—	—	4	—	* Zu Col. 2. Nur dem Personenverkehr übergeben.
1848	1,000	Schwelm-Dortmund **	20. December	6,04	7,040	—	—	7,040	—	—	14	1	** Zu Col. 2. Die ganze Strecke Elberfeld-Dortmund wurde dem Güterverkehr übergeben am 20. December 1848, dem Personenverkehr am 9. März 1849.
1849	7,040	—	—	—	7,040	—	1,007	9,050	—	—	14	1	
1850	7,040	—	—	—	7,040	—	2,005	9,097	—	—	14	1	Am 15. Oktober 1850 ist die Verwaltung gemäß Vertrag vom 29. August ejd. an den Staat übergegangen.
1851	7,040	—	—	—	7,040	—	2,040	10,081	—	—	14	1	
1852	7,040	—	—	—	7,040	—	2,040	10,081	—	—	14	2	
1853	7,040	—	—	—	7,040	—	3,000	10,081	—	—	14	2	
1854	7,040	—	—	—	7,040	—	3,000	11,017	—	—	14	3	
1855	7,040	Dortmund-Soest	9. Juli	7,107	14,050	—***	4,033	19,033	—	—	19	3	*** Zu Col. 6. Es wurde die Legung des 2. Geleises von Elberfeld bis Schwelm und von Hagen-Dortmund begonnen.
1856	14,050	—	—	—	14,050	—	5,104	19,062	—	—	20	3	
1857	14,050	Düsseldorf-Elberfeld	1. Januar	3,50	18,50	3,70	6,40	28,54	—	—	27	4	
1858	18,50	—	—	—	18,50	3,70	7,00	29,14	—	—	27	4	
1859	18,50	Hagen-Letmathe ****	21. März	2,810	21,10	6,402	9,40	37,00	—	—	29	4	**** Zu Col. 2. Die fertiggestellte Zweigbahn im Hochfelde wurde am 19. August 1859 der Köln-Mindener Bahn übergeben, welche den Betrieb bis zur Fertigstellung der Witten-Duisburger Bahn übernommen hat.
1860	21,10	Letmathe-Altena, Herdecke-Einhaus Dortfeld-Germania Witten-Bochum	16. Juli 1. Februar 26. October	1,470 0,500 1,410	24,70	6,884	11,400	43,21	—	—	34	4	
1861	24,70	Altena-Siegen Null-Dortfeld	6. August —	10,07 0,500	35,210	7,740	14,070	57,040	—	—	44	5	
1862	35,210	Bochum-Oberhausen Mülheim-Duisburg Hfn. Dortmund-Langendreer-Lner auf der Strecke Düsseldorf-Soest	1. März 1. Mai 4. October —	7,100 0,000	42,410	8,020	17,007	67,000	70	4,700	50	9	
1863	42,41	Strecke Bohmke „ -Königssteele „ -Dahlhausen	1. Januar. 1. Juni 21. September	4,07 0,09 0,50	47,07	8,804	19,000	74,007	114	7,040	59	7	
1864	47,40	Letmathe-Iserlohn	31. März	0,70	48,10	9,400	20,070	77,040	122	8,440	59	7	
1865	48,10	—	—	—	48,10	11,000	23,107	82,040	132	9,000	60	7	
1866	48,10	Unna-Hamm Aachen-Obercassel Gladbach-Homberg Viersen-Kaldenkirchen Kaldenkirchen-Venlo	18. Januar 1. „ 1. „ 29. „ 29. October	2,04 11,21 5,00 2,00	70,70	16,400	35,701	122,047	158	11,000	90	13	

Jahr.	Bahnlänge im Betriebe im Anfange des Jahres. Meilen.	Dem Betriebe übergeben resp. in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Bahn übergegangen.			Am Jahresschlusse vorhandene Betriebsstrecke in Meilen.	Länge			Anschlüsse.		Anzahl der Stationen und Haltestellen.	Anzahl der Uebergangsstellen zu fremden Bahnen.	Bemerkungen.
		Bezeichnung der Strecken.	Datum der Betriebs-Eröffnung resp. Uebernahme.	Länge in Meilen.		des zweiten Geleises. Meilen.	der Neben-Geleise. Meilen.	aller Geleise. Meilen.	Zahl derselben.	Länge der Geleise. Meilen.			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1867	70,50	Hengstei-Holzwickede Styrum-Meiderich Meiderich-Ruhrort Haan-Opladen Ohligs-Solingen Rheinhauser Verbindungsbahn.	1. April 8. Januar 2. November 25. September 25. „ 1. October	2,50 1,27 2,29 0,77 0,57	77,50	24,08	44,24	146,30	168	12,470	98	14	
1868	77,50	Warburg-Gerstungen Hümme-Carlshafen Opladen-Mülheim a. Rh. Rittershausen-Remscheid Mülheim-B.-Gladbach Cabel-Ruhrbrücke	1. Januar 1. „ 8. April 1. September 15. Dezember 2. Juli	17,50 2,24 1,09 2,22 1,25 0,29	102,80	37,84	51,76	192,10	172	14,650	127	20	
1869	102,80	Dahlhausen-Hattingen-Henrichshütte	28. Dezember	0,80	103,78	44,44	56,24	204,41	186	16,663	129	20	
1870	103,78	M.-Gladbach-Odenkirchen Bochum-Riemke Schwerte-Arnsberg Düsseldorf-Neuß Dahlhausen-Laer B.-Gladbach-Bensberg	1. Februar 28. Mai 1. Juni 24. Juli 10. October 15. „	1,00 1,55 5,85 1,00 1,24 0,60	114,80	51,36	61,07	227,30	209	18,34	141	20	
1871	114,80	Arnsberg-Meschede Hagen-Oberhagen	18. Dezember 16. October	2,64 0,55	117,99	56,79	65,57	240,35	219	19,74	145	20	
1872	117,99	Düsseldorf-Kupferdreh Mülheim a. Rh.-Deutz Meschede-Bestwig Aachen-Landesgrenze (Welkenrädt) Fröndenberg-Menden	1. Februar 1. „ 10. Juni 29. Juli 7. August	4,70 0,56 1,12 0,60 0,61	126,00	64,72	76,34	267,13	226	20,55	152	21	
1873	126,00	Bestwig-Warburg Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg	6. Januar 1. October	8,00 8,87	143,61 = 1077,06 Kmt.	76,00 576,08 Kmt.	96,81 726,16 Kmt.	317,88 2379,13 Kt.	246	22,60 169,54 Kmt.	177	23	

b. Baulichkeiten.

Jahr.	Gesammt-Größe der mit Gebäuden besetzten Flächen in □Ruthen.	Anzahl der vorhandenen Baulichkeiten.						
		Empfangs-Gebäude.	Güter-Schuppen.	Locomotiv-Schuppen.	Wagen-Schuppen.	Wasser-Stationen.	Werkstätten-Gebäude.	Rampen
	13	14	15	16	17	18	19	20
1847	—	—	—	—	—	—	—	—
1848	—	—	—	—	—	—	—	—
1849	—	—	—	—	—	—	—	—
1850	—	13	12	5	4	4	—	—
1851	—	13	12	5	4	4	—	—
1852	—	13	12	5	4	4	—	—
1853	—	13	12	5	4	4	1	4
1854	—	13	12	5	4	4	1	4
1855	—	18	16	5	4	7	1	9
1856	—	19	16	7	4	7	1	9
1857	—	27	23	11	4	10	10	11
1858	—	27	23	12	4	14	9	12
1859	—	28	25	13	5	14	7	11
1860	—	33	31	15	5	17	8	14
1861	—	42	37	19	6	23	9	18
1862	3603,43	47	54	23	7	28	8	31
1863	3893,44	53	55	25	9	28	8	31
1864	4226,00	55	57	26	9	29	10	33
1865	4576,00	55	61	27	10	29	10	34
1866	7965,81	72	90	47	17	53	24	60
1867	8719,00	86	96	51	16	58	30	60
1868	11,517,87	115	130	64	24	74	43	82
1869	11,731,00	113	134	66	20	74	46	73
1870	12,933,54	126	147	72	20	78	46	77
1871	14,674,75	130	156	70	19	79	46	82
1872	19,791,40	143	175	77	21	90	51	89
1873	23,464,00 = 332,824 □Rtr.	161,5	204	87,5	21	101,5	59,5	106,5

Jahr.	Anzahl der mechanischen Anlagen.					Telegraphen-Anlagen. Anzahl der			Bemerkungen.
	Weichen.	Drehscheiben.	Schiebebühnen.	Brückenwaagen.	Hebekrahnen.	optischen Signal-Vorrichtungen.	Läutewerke.	Sprech-Apparate.	
	21	22	23	24	25	26	27	28	
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—*	* Zu Col. 28. Die Sprech-Apparate waren nach Siemens u. Halske'schem System. Der Telegr.-Leitungsdraht von Kupfer mit Gutta-Percha überzogen und unterirdisch gelegt, wurde im Jahre 1853 außer Betrieb gesetzt und statt dessen eine doppelte oberirdische Leitung angelegt.
1849	—	—	—	—	—	90	—	—	
1850	120	—	—	—	—	96	—	22	
1851	120	—	—	—	—	96	—	22	
1852	120	—	—	—	—	96	—	22	
1853	130	17	1	2	—	98	78	28	
1854	130	17	1	2	—	98	78	28	
1855	187	17	1	2	—	150	139	38	
1856	205	19	1	2	—	150	139**	42	** Zu Col. 27. Die Läutewerke bei Dortmund-Soester Strecke, welche durch Unterbrechung eines constanten Stromes in Thätigkeit gesetzt wurden, wurden dahin umgeändert, daß die Glockenschläge nunmehr bei Durchführung eines Stromes gegeben wurden.
1857	339	25	4	3	—	—	179	50	
1858	382	34	5	4	—	189	179	50	
1859	415	34	6	3	—	—	210	57	
1860	503	36	6	3	—	—	239	63	
1861	635	37	7	3	5	—	333	71	
1862	850	45	6	5	12	—	401	85***	*** Zu Col. 28. Die Apparate, welche früher gemischt den Morse'schen, Kramer'schen und Siemens-Halske'schen Systemen angehörten, waren 1863 sämmtlich nach Morse'schem System.
1863	986	53	7	7	16	434	452	94	
1864	1044	54	7	9	17	437	470	106	
1865	1175	57	8	9	20	436	473	105*	* Zu Col. 28. Von den Apparaten waren 124 nach Morse, und 54 Zeiger-Apparate, letztere von Kuhn-Düsseldorf.
1866	1832	108	15	16	29	631	802	178	
1867	2106	110	15	30	30	687	764	228**	** Zu Col. 28. Hiervon sind 57 Zeigerapparate und 12 portative.
1868	2718	139	24	37	32	753	980	278***	*** Zu Col. 28. Hiervon sind 24 Zeigerapparate und 3 portative
1869	2825	138	22	39	37	941	1008	321	
1870	3106	142	22	40	40	1039	1052	324	
1871	3362	155	21	40	42	1098	1173	348	
1872	3603	193	21	44	47	1132	1381	435	
1873	4269	184,5	22,5	45	55,5	1197	1551	483*	* Zu Col. 28. Außerdem 35 Block-Signal-Apparate.

c. Betriebsmittel.

Jahr.	Locomotiven. Anzahl im Ganzen.	Locomotiven. Anzahl pro Meile Bahn.	Personenwagen. Anzahl.	Personenwagen. Achsenzahl.	Personenplätze. Klasse I.	Personenplätze. Klasse II.	Personenplätze. Klasse III.	Personenplätze. Klasse IV.	Personenplätze. Summa.	Personenwagen pro Meile Bahn.	Plätze pro Meile Bahn.	Gepäckwagen incl. der comb. Post- und Gepäck-Wagen.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Bedeckte Güter-Wagen.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Offene Güter-Wagen.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Vieh-Wagen.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Summa der Transport-Wagen.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Achsenzahl.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Ladefähigkeit im Ganzen. Ctr.	Gepäck-, Güter- und Viehwagen. Ladefähigkeit pro Meile Bahn Ctr.	Bemerkungen.
	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	
1847	8	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	162	—	—	—	
1848	10	—	22	—	—	—	—	—	—	2,84	—	—	—	—	—	259	—	—	—	
1849	16	2,07	24	72	72	460	820	—	1352	3,14	176	7	38	259	4	308	—	—	—	
1850	16	2,07	24	72	72	460	820	—	1352	3,14	176	7	38	259	4	337	—	—	—	
1851	15	1,94	24	72	72	460	820	—	1352	3,14	176	8	38	287	4	337	786	37,530	4,854	
1852	14	1,81	24	72	96	400	820	—	1316	3,14	171	8	45	281	4	338	793	37,235	4,816	
1853	16	2,07	24	72	96	390	860	—	1346	3,14	176	4	48	292	4	348	813	38,185	4,938	
1854	16	2,07	31	93	96	390	860	504*	1850	4,09	239	10	47	300	4	361	839	39,310	5,084	* Zu Col. 36. Seit dem 1. August 1854 sind Wagen IV. Classe im Gebrauch.
1855	29	1,98	29	87	92	410	840	500**	1842	1,93	124	12	50	379	6	447	1,009	52,840	3,556	** Zu Col. 36. Für den Betrieb auf der Dortmund-Soester Bahn wurden zunächst 8 westfälische Wagen IV. Cl. entliehen.
1856	36	2,49	32	96	90	394	840	720	2044	2,13	137	16	52	750	6	824	1,763	111,980	7,536	
1857	57	3,16	51	153	140	604	1,420	720	2884	2,79	157	25	117	821	35	998	2,117	129,145	7,026	
1858	60	3,38	51	153	140	604	1,420	720	2884	2,79	157	22	135	945	35	1,137	2,395	144,435	7,858	
1859	57	2,93	59	177	140	560	1,820	720	3240	2,78	153	22	135	981	35	1,173	2,467	152,835	7,216	
1860	61	2,48	66	190	158	616	2,020	720	3514	2,88	141	28	185	1,155	35	1,403	2,806	197,095	7,954	
1861	90	2,53	97	256	224	848	2,350	1800	5222	2,13	149	41	247	1,813	53	2,154	4,467	326,965	9,283	
1862	100	2,80	97	256	222	872	2,350	1800	5244	2,19	121	40	399	2,778	53	3,270	6,697	542,740	12,797	
1863	123	2,59	118	319	310	1186	2,710	2340	6546	2,48	138	51	474	3,296	75	3,896	7,949	625,230	13,164	
1864	122	2,53	136	356	348	1298	3,060	2772	7478	2,89	155	53	594	3,774	84	4,505	9,195	742,710	15,424	
1865	155	3,32	148	380	390	1402	3,420	2772	7984	3,07	166	58	608	4,153	84	4,898	9,976	820,910	17,028	
1866	216	3,58	250	682	770	2526	5,960	5040	13,996	3,66	197	75	938	6,107	171	7,291	14,780	1,205,670	17,039	
1867	255	3,38	309	832	930	3086	6,960	6390	17,066	4,28	236,66	95	1072	6,841	221	8,225	15,979	1,380,210	18,539	
1868	325	3,14	368	1009	1055	3674	8,410	6390	19,529	3,78	200,55	117	1257	7,485	223	9,082	18,379	1,524,095	15,313	
1869	356	3,43	402	1105	1111	3994	9,810	6210	21,125	4,00	210,53	166	1401	8,621	223	10,411	21,047	1,788,835	17,267	
1870	417	3,63	476	1326	1265	4682	12,290	6750	24,997	4,44	234,30	174	1703	10,229	223	12,329	24,893	2,148,955	18,691	
1871	508	4,43	465***	1293	1235	4554	12,170	6176	24,125	4,21	218,54	171	1694	12,188	276	14,329	28,939	2,581,950	21,904	*** Zu Col. 31. Die Verwaltung ist außerdem an 24 Personen-Wagen und 8 Dienstwagen des Preußisch-Braunschweigischen Verbandes betheiligt.
1872	544	4,57	487	1349	1415	5050	12,274	6134	24,873	4,00	208,50	170	1749	13,181	399	15,499	31,278	2,841,790	22,559	
1873	706	5,16	561*	1532	1553	5658	15,034	6134	28,379	4,25	215,50	266	1874	15,456	399	17,995	36,308	3,346,535	24,452	* Desgl. an 36 Personen-Wagen und 8 Dienstwagen.

d. Anlage Capital.

Jahr.	Im Ganzen concessionirt: Stamm-Actien. Thlr. 48	Im Ganzen concessionirt: Prioritäts-Obligationen. Thlr. 49	Im Ganzen concessionirt: Summa. Thlr. 50	Verwendet: im Ganzen. Thlr. 51	Verwendet: pro Meile Bahn. Thlr. 52	Amortisirt: im Einzelnen. Thlr. 53	Amortisirt: im Ganzen. Thlr. 54	Amortisirt: in Prozenten des Obligations-Capitals. 55	Für Betriebsmittel sind aufgewendet bis zum Jahresschluß: im Ganzen. Thlr. 56	Für Betriebsmittel sind aufgewendet bis zum Jahresschluß: pro Meile Bahn. Thlr. 57	Bemerkungen.
1847	4,000,000	—	4,000,000	—	—	—	—	—	—	—	
1848	4,000,000	800,000	4,800,000	4,572,985	501,590	—	—	—	298,154	38,561	
1849	4,000,000	1,100,000	5,100,000	5,183,378	670,380	—	—	—	392,576	50,773	
1850	4,000,000	2,400,000	6,400,000	5,738,890	742,420	—	—	—	614,185	79,434	
1851	4,000,000	2,400,000	6,400,000	5,936,100	767,631	—	—	—	661,465	85,419	
1852	4,000,000	2,400,000	6,400,000	6,041,835	781,406	—	—	—	663,475	85,809	
1853	4,500,000	3,750,000	8,250,000	6,130,887	793,130	—	—	—	698,773	90,374	
1854	4,500,000	3,750,000	8,250,000	6,166,347	797,510	8,000	8,000	—	700,803	90,636	
1855	4,500,000	4,750,000	9,250,000	8,149,545	548,458	24,400	32,400	—	780,820	52,548	
1856	4,500,000	4,750,000	9,250,000	9,461,451	636,749	25,500	57,900	1,21	1,581,952	106,464	* R. S. bedeutet Ruhr-Sieg Bahn.
		R. S.* 12,250,000	12,250,000								
1857	6,213,000	7,420,000	13,633,000	12,469,311	678,417	38,900	148,800 **	2,09	2,175,696	118,373	** Zu Col. 54. incl. Düsseldorf-Elberfelder Bahn.
		R. S. 12,250,000	12,250,000	400,000							
1858	12,213,000	7,420,000	19,633,000	12,631,485	687,240	40,600	189,400	2,55	2,217,985	120,674	
		R. S. 12,250,000	12,250,000	2,295,491							
1859	12,213,000	7,420,000	19,633,000	13,151,570	715,537	41,900	231,300	3,12	2,381,065	112,420	
		R. S. 12,250,000	12,250,000	4,046,779							
1860	12,213,000	8,420,000	20,633,000	14,521,681	708,720	60,200	291,500	3,46	2,703,008	109,080	
		R. S. 12,250,000	12,250,000	7,001,218							
1861	12,213,000	8,420,000	20,633,000	17,001,920	815,205	57,200	348,700	4,14	3,970,441	112,745	
		R. S. 12,250,000	12,250,000	10,242,510	713,267						
1862	12,213,000	9,420,000	21,633,000	18,516,524	660,125	53,200	401,900	4,76	5,074,398	119,651	
		R. S. 18,000,000	18,000,000	11,089,620	772,257						
1863	13,000,000	13,420,000	26,420,000	21,961,122	664,884	55,200	457,100	3,40	6,017,257	126,893	
		R. S. 18,000,000	18,000,000	11,844,503	823,106						
1864	13,000,000	17,420,000	30,420,000	22,962,907	680,181	57,000	514,100	2,95	6,594,482	136,957	
		R. S. 18,000,000	18,000,000	12,006,966	834,396						
1865	20,000,000	17,420,000	37,420,000	23,538,581	697,233	60,600	574,700	3,19	7,465,844	155,053	
		R. S. 18,000,000	18,000,000	12,141,171	843,723						
1866	20,000,000	40,000,000	60,000,000	40,008,047	700,740	117,400	1,066,100 ***	2,64	11,013,521	155,646	** Zu Col. 54. incl. Aachen-Düsseldorfer Bahn.
		R. S. 18,000,000	18,000,000	12,639,814	878,375	61,200	61,200	0,14			
1867	25,000,000	40,000,000	65,000,000	44,855,224	745,711	122,800	1,188,900	2,97	7,813,328	130,592	
		R. S. 18,000,000	18,000,000	12,898,993	896,386	63,700	124,900	0,68	R. S. 2,016,816	140,154	
1868	25,000,000	50,993,500	75,993,500	63,373,982	735,709	154,308	1,639,775 *	3,21	9,769,258	113,411	* Zu Col. 54. Bis ult. 1867 waren von der I. und II. Emission der hessischen Nordbahn-Prioritäten im Ganzen amortisirt: 296,567 Thlr.
		R. S. 18,000,000	18,000,000	13,118,021	911,607	66,800	191,700	1,06	R. S. 2,034,505	141,369	
1869	25,000,000	50,993,500	75,993,500	70,026,723	805,460	200,187	1,839,962	3,68	12,424,041	142,904	
		R. S. 18,000,000	18,000,000	13,501,483	938,255	74,400	266,100	1,47	R. S. 2,192,482	152,361	
1870	50,000,000	70,993,500	120,993,500	81,063,441	814,544	208,888	2,048,850	2,87	14,257,087	143,258	
		R. S. 21,600,000	21,600,000	13,639,774	947,864	9,400	275,500	1,27	R. S. 2,192,338	152,351	
1871	50,000,000	70,993,500	120,993,500	87,565,354	854,462	216,587	2,265,437	3,17	16,042,572	156,544	
		R. S. 21,600,000	21,600,000	13,667,630	949,800	9,600	285,100	1,32	R. S. 2,192,338	152,351	
1872	70,000,000	70,993,500	140,993,500	100,235,487	907,108	300,388	2,574,825	3,69	19,197,009	173,729	
		R. S. 21,600,000	21,600,000	13,740,047	950,868	10,000	295,100	1,36	R. S. 2,192,372	151,722	
1873	70,000,000	100,993,500	170,993,500	123,046,989	950,240	324,387	2,899,212	2,87	21,209,449	167,667	** Zu Col. 51. Außerdem waren zur Erwerbung der Braunschweigischen Eisenbahnen baar verwendet: 6,332,602 Thlr.
		R. S. 21,600,000	21,600,000	13,929,459**	964,020	16,600	311,700	1,44	R. S. 2,192,372	151,722	

II. Betriebs-Ergebnisse.

a. Personen-Verkehr.

Jahr.	Beförderte Personen. I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	In ermäßigten Fahrpreisen.	Ueberhaupt Personen.	Hiervon im Binnen-Verkehr.	Hiervon im Verbande.	Durchschnitt. Transportstrecke pro Person. Meilen.	Personen-Meilen.	Personen-Meilen pro Meile Bahnlänge.	Reisegepäck. Ctr.	Reisegepäck: Uebergewicht. Ctr.	Reisegepäck: Freigewicht. Ctr.	Bemerkungen.
	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	
1847	—	—	—	—	—	210,391	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	533,027	—	—	2,082	1,108,819	143,407	—	—	—	
1850	2,270	79,290	398,586	—	3,100	483,186	—	—	1,72	831,080	107,486	—	—	—	
1851	2,106	83,886	389,586	—	2,073	477,651	—	—	1,70	812,007	105,019	—	—	—	
1852	1,978	82,085	418,819	—	—	502,882	—	—	1,706	857,414	110,892	—	—	—	
1853	2,088	94,237	487,382	—	1,534	585,241	—	—	1,68	987,687	127,741	—	—	—	
1854	1,930	96,908	490,197	128,031	1,935	719,001	570,597	148,404	1,64	1,179,098	152,496	—	—	—	
1855	2,124	103,086	425,539	283,062	1,540	815,351	648,063	167,288	1,66	1,489,180	192,569	—	24,153	—	
	D.S. * 207	8,272	41,010	38,822	126	88,437	71,675	16,762	3,30	292,350	86,802		3,509		* D. S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
1856	2,783	130,483	507,206	390,454	1,794	1,032,720	813,389	219,331	1,72	1,776,031	229,698	—	27,173	—	
	D.S. 647	24,235	98,130	83,112	229	206,353	154,812	51,541	3,45	712,001	99,901		9,571		
1857	6,484	183,964	763,287	518,171	1,486	1,473,392	1,302,714	170,678	2,3	3,320,067	295,117	—	43,580	—	
	D.S. 1,004	30,785	122,077	127,491	180	281,537	186,185	95,352	3,3	886,027	124,319		11,165		
1858	7,395	207,645	656,434	621,456	1,779	1,494,709	1,378,541	116,168	2,32	3,489,653	310,191	—	46,618	—	
	D.S. 1,014	28,853	113,404	146,057	888	290,216	223,852	66,364	3,12	906,712	127,222		12,277		
1859	8,319	218,616	872,550	852,509	38,422	1,990,416	1,732,835	257,581	2,44	5,000,075	243,194	62,523	22,280	40,243	
1860	9,831	241,934	931,881	854,241	10,651	2,048,538	1,762,560	285,978	2,41	5,060,518	224,501	68,036	21,215	46,821	
1861	9,589	246,300	991,489	1,068,448	13,638	2,329,464	2,212,534	116,930	2,36	5,542,081	193,123	65,082	20,599	44,483	
1862	11,460	297,017	1,082,519	1,548,567	12,700	2,952,263	2,823,200	129,063	2,4	7,030,936	173,176	78,108	25,250	52,858	
1863	13,932	358,007	1,305,052	1,879,570	17,743	3,574,304	3,454,829	119,475	2,4	8,622,476	183,652	87,539	29,924	57,615	
1864	17,786	495,190	1,405,827	1,810,644	28,456	3,757,903	3,629,279	128,624	2,4	8,926,269	186,080	93,780	31,272	62,508	
1865	20,720	552,482	1,508,777	2,066,121	41,332	4,189,432	4,021,297	168,135	2,5	10,630,058	220,770	138,592	35,272	103,320	
1866	32,484	831,792	2,068,919	3,041,590	149,936	6,124,721	5,792,375	332,346	2,6	15,998,549	235,273	136,864	47,667	89,197	
1867	37,481	816,949	2,937,994	2,838,593	110,027	6,741,044	6,415,248	325,796	2,5	16,879,412	234,079	161,833	56,334	105,499	
1868	45,236	956,928	3,785,322	2,973,301	128,671	7,889,458	7,562,074	327,384	5,6	20,398,308	263,509	179,656	62,286	117,370	
	E.A.B. **9,160	107,773	331,129	—	27,570	475,632	318,450	157,182	2,7	2,083,315	132,509	74,737	74,737	—	** E. N. B. bedeutet Bellsche Berb-Bahn.
1869	56,283	1,236,421	4,729,017	2,980,567	183,200	9,185,488	8,802,400	383,088	5,6	24,708,566	306,862	204,217	74,653	129,564	
	E.A.B. 9,835	117,429	357,893	—	27,152	512,309	342,470	169,839	2,46	2,512,226	124,060	80,228	80,228	—	
1870	52,067	1,173,126	4,743,569	2,373,539	562,713	8,905,014	8,597,442	307,572	4,86	25,625,109	295,118	210,421	91,500	118,921	
	E.A.B. 8,059	103,377	294,025	36,626	284,393	726,480	576,163	150,317	2,74	3,526,251	174,136	68,752	—	—	
1871	63,636	1,322,730	5,684,901	1,938,737	551,443	9,631,447	9,304,137	327,310	4,26	26,379,289	201,290	270,504	108,936	161,668	
	E.A.B. 14,368	138,215	258,473	193,353	374,420	978,829	777,470	201,359	2,9	4,200,088	210,375	101,759	—	—	
1872	96,343	1,835,697	7,211,573	2,156,084	322,636	11,622,333	11,245,560	376,773	4,36	30,177,361	303,534	308,477	124,011	184,466	
	E.A.B. 17,400	148,301	310,241	274,936	55,699	806,577	576,454	230,123	2,97	4,001,568	202,202	101,759	31,518	70,241	
1873	152,930	2,527,212	8,987,066	2,668,480	207,183***	14,542,871	13,868,863	674,008	22,3 Kilom.	42,911,157 321,833,676,8 Kilom.	325,384	460,757	189,225	271,532	*** Ja Col. 62. Nur Militair.

b. Güter-Verkehr.

Jahr.	Eil-Güter. Ctr. 73	Post-Güter. Ctr. 73	Fracht-Güter der Normalklasse. Ctr. 74	Frachtgüter der ermäßigten Klassen (excl. Kohlen und Coaks) im Ganzen. Ctr. 75	Hiervon sind: Steine. Ctr. 76	Eisenerze. Ctr. 77	Roheisen. Ctr. 78	verarbeitetes Eisen (Walzen 2c.) Ctr. 79	Schwefelkies. Ctr. 80	Kohlen und Coaks. Ctr. 81	Vieh. Ctr. 82	Betriebs-Dienstgut. Ctr. 83	Bau-Dienstgut. Ctr. 84	Bemerkungen.
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1850	—	—	110,856	186,366	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1851	22,971	2,792	1,708,317		—	—	—	—	—	1,103,690	—	—	—	
1852	24,404	3,905	2,300,848		—	—	—	—	—	2,720,936	—	—	—	
1853	27,445	4,763	1,023,988	1,923,254	—	—	—	—	—	3,103,228	—	—	—	
1854	30,422	5,739	1,044,150	2,431,484	—	—	—	—	—	3,916,763	—	—	—	
1855	45,555 D.S.* 5,766	6,914 913	1,282,215 98,182	3,159,911 826,226	—	—	—	—	—	4,483,767 5,686,879	7,726 9,009	— —	31,988 142,312	
1856	50,798 D.S. 21,131	8,195 1,829	1,537,738 359,053	6,375,660 2,576,636	—	—	—	—	—	788,951 6,375,660 2,068,153	2,872 10,028 10,962	— —	58,255 149,018 33,525	* D.S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
1857	92,137 D.S. 20,871	49,958 2,225	1,930,285 343,659	7,551,705 3,225,032	—	—	—	—	—	10,319,150 2,506,807	23,475 22,036	—	487,917 17,248	
1858	109,940 D.S. 26,778	59,609 2,780	1,666,651 421,503	8,479,944 3,466,437	—	—	—	—	—	12,849,342 3,308,090	34,222 21,412	—	763,861 85,160	
1859	166,657	68,275	2,351,062	12,444,450	—	—	—	—	—	19,237,235	117,290	1,424,172	235,912	
1860	172,717	73,283	2,487,920	13,968,745	—	—	—	—	—	21,630,930	118,087	2,065,814	384,675	
1861	181,279	77,136	2,719,125	13,533,434	—	—	—	—	—	21,632,339	127,083	2,441,288	319,007	
1862	213,181	89,285	3,696,212	19,530,849	—	—	—	—	—	24,562,427	173,444	3,215,221	263,117	
1863	248,865	101,122	3,670,073	23,909,695	7,113,744	3,513,627	3,819,[illegible]	4,032,633	—	32,829,633	219,661	3,253,886	1,375,269	
1864	275,863	105,297	3,769,555	28,785,970	5,571,166	4,649,206	5,099,[illegible]	4,608,447	614,924	42,869,039	335,775	3,148,824	224,952	
1865	328,235	109,564	4,040,189	35,011,339	7,192,918	6,877,885	5,224,[illegible]	5,909,530	457,476	51,142,170	417,510	5,594,380	1,555,486	
1866	461,879	197,551	5,063,513	38,252,877	8,228,197	6,326,146	5,285,[illegible]	5,557,175	1,101,308	62,717,119	673,445	5,479,614	6,145,332	
1867	519,862	207,963	3,429,649	46,700,751	10,700,868	7,556,256	5,426,[illegible]	6,879,641	1,387,301	73,330,625	614,634	6,358,856	10,402,000	
1868	638,777 E.N.B.** 153,104	204,164 8,645	2,692,095 1,418,503	57,567,179 11,022,514	10,071,224 237,735	8,902,421 105	6,797,[illegible] 56,[illegible]	7,027,289 173,191	1,698,747 10,430	80,047,167	803,883 41,594	4,144,418 95,601	2,874,322 25,544	** E.N.B. bedeutet Berlin-Nord-Bahn.
1869	718,609 E.N.B. 155,811	204,164 8,645	2,793,387 1,186,203	68,774,425 11,843,035	12,867,174 355,563	11,867,174 350	7,843,[illegible] 137,[illegible]	9,300,548 326,207	1,344,434 14,600	89,556,638	871,569 35,342	5,080,623 102,386	2,976,196	
1870	933,331 E.N.B. 274,177	206,282 8,645	2,325,335 1,025,703	71,037,791 11,086,168	12,209,490 241,031	10,833,614 40	8,449,[illegible] 46,[illegible]	8,739,765 283,538	1,633,845 37,400	95,148,332	882,917 41,969	4,708,472 281,324	1,257,565	
1871	1,190,011 E.N.B. 381,743	192,506 8,645	2,499,171 1,122,636	88,084,364 16,578,333	12,625,450 372,592	12,626,282 243	11,102,[illegible] 51,[illegible]	11,498,033 828,186	2,094,073 24,600	99,769,565	1,151,763 57,006	5,586,988 354,776	1,956,191	
1872	1,098,087 E.N.B. 194,406	180,900 8,645	2,741,634 1,175,368	110,875,975 15,900,858	16,832,962 438,660	14,239,269	15,928,[illegible] 128,[illegible]	17,504,360 424,197	2,193,975 38,900	115,997,069	1,454,413 32,858	8,592,891 409,254	4,042,447	
1873	1,301,187	202,180	3,994,954	138,569,953	23,276,706	13,644,913	18,874,[illegible]	21,179,500	2,382,815	137,712,571	1,648,308	11,009,201	5,794,410	

c. Depeschen-Verkehr.

Jahr.	Ueberhaupt Güter. Ctr.	Hiervon im Binnen-Verkehr. Ctr.	Hiervon im Verbande. Ctr.	Jeder Centner hat durchschnittlich durchlaufen. Meilen.	Centnermeilen im Ganzen.	Centnermeilen pro Meile Bahnlänge	Beförderte Depeschen. Staats-	Beförderte Depeschen. Privat-	Bemerkungen.
	**	**	**	**	**	**	**	**	
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	2,023,728	2,023,728	—	3,4	6,880,675	889,[illegible]	—	—	
1850	3,424,640	3,424,640	—	3,08	10,547,891	1,364,187	—	—	
1851	4,455,017	3,796,176	658,841	3,06	13,641,228	1,764,[illegible]	—	—	
1852	5,432,385	4,508,535	923,850	3,115	16,923,690	2,188,[illegible]	—	—	
1853	6,896,165	5,804,474	1,091,691	3,055	21,041,820	2,721,[illegible]	—	—	
1854	7,995,562	6,986,753	1,008,809	2,87	26,851,049	3,472,717	—	—	
1855	10,181,474	8,974,672	1,206,802	2,7	27,702,104	3,582,[illegible]	—	—	* D.S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
	D.S.* 1,720,038	1,403,602	316,436	2,7	7,792,896	2,313,[illegible]			
1856	12,524,862	11,006,210	1,518,652	3,9	43,081,990	5,571,[illegible]	—	—	
	D.S. 5,026,802	3,856,876	1,169,926	3,8	22,272,830	3,125,[illegible]			
1857	20,454,627	18,668,987	1,785,640	3,37	68,937,944	6,127,[illegible]	—	—	
	D.S. 6,138,478	4,493,351	1,645,127	3,99	24,474,938	3,432,[illegible]			
1858	28,963,569	20,897,426	3,066,143	3,35	77,704,278	6,915,[illegible]	—	709**	** Zu Col. 92. Seit dem 1. Juni 1858 kann der Eisenb.-Telegraph auch für Privat-Depeschen benutzt werden.
	D.S. 7,332,250	5,204,964	2,127,286	4,29	31,399,456	4,403,[illegible]			
1859	36,045,054	30,140,045	5,905,009	3,36	120,584,640	5,693,[illegible]	—	2471	
1860	40,902,171	34,563,206	6,338,965	3,34	136,825,867	5,636,[illegible]	—	3593	
1861	41,030,631	35,604,374	5,426,257	4,5	181,933,570	6,593,[illegible]	194	6426	
1862	51,743,736	45,375,331	6,368,405	4,5	235,341,810	5,917,[illegible]	369	12,698	
1863	65,608,204	50,843,648	14,764,556	5,4	330,505,312	7,028,[illegible]	405	15,162	
1864	79,515,275	61,152,961	18,362,314	5,4	411,780,906	8,584,[illegible]	287	16,972	
1865	98,198,873	75,075,272	23,123,602	5,4	486,625,512	10,106,[illegible]	270	18,126	
1866	118,991,339	88,027,427	30,963,903	5,7	673,255,869	9,646,[illegible]	1039	23,520	
1867	141,654,341	105,993,856	35,660,484	6,1	817,285,435	10,977,[illegible]	1245	38,428	
1868	148,972,006	110,878,696	38,093,309	6,4	929,613,749	11,462,[illegible]	1118	55,963	
	EVR. 12,765,505	1,064,555	11,700,951	11,3	146,296,493	7,224,[illegible]		7,237	*** H.N.B. bedeutet Hessische Nordbahn.
1869	170,975,611	119,505,446	51,470,165	6,39	1,092,813,683	13,160,[illegible]	1052	75,293	
	EVR. 13,331,422	1,046,610	12,281,812	11,97	159,538,623	7,877,[illegible]		7,911	
1870	175,270,606	121,027,010	54,243,597	6,73	1,177,811,787	13,028,[illegible]	2346	91,263	
	EVR. 13,947,403	1,157,252	12,790,151	11,34	155,345,118	7,671,[illegible]	1338	8,727	
1871	200,430,559	134,483,202	65,947,357	7,08	1,421,922,892	14,123,[illegible]	1900	111,128	
	EVR. 18,503,139	1,486,754	17,016,385	10,73	198,495,527	9,802,[illegible]	757	11,192	
1872	244,983,416	165,804,821	79,178,595	7,24	1,774,878,390	17,000,[illegible]	667	129,960	
	EVR. 17,721,389	1,967,528	15,753,861	8,26	146,200,910	7,345,[illegible]	531	12,941	
1873	300,232,764	197,001,568	103,231,196	7,93 = 59,4 Kilom.	2,378,594,643 = 17,839,459,823 Ctr. Klmtr.	17,379,[illegible]	1024	182,981	

d. Leistungen der Transportmittel.

Jahr.	Anzahl der gefahrenen Züge. im Jahre.	Anzahl der gefahrenen Züge. durchschnittlich pro Tag.	Von den Locomotiven sind zurückgelegt Nutzmeilen.	Von den Locomotiven sind zurückgelegt leere Meilen.	Von den Locomotiven sind zurückgelegt Rangirdienst- und Reservedienststunden.	Von den Locomotiven sind zurückgelegt Locomotivmeilen im Ganzen.	Achsmeilen für zurückgelegt auf eigener Bahn von eigenen Personen-Wagen.	Achsmeilen für zurückgelegt auf eigener Bahn von fremden Personen-Wagen.	Achsmeilen für zurückgelegt auf eigener Bahn von Post-Wagen.	Achsmeilen für zurückgelegt auf eigener Bahn von eigenen Güter- und Gepäck-Wagen.	Achsmeilen für zurückgelegt auf eigener Bahn von fremden Güter- und Gepäck-Wagen.	Achsmeilen für zurückgelegt auf eigener Bahn überhaupt Achsmeilen.	Von eigenen Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegte Achsmeilen von Personen-Wagen.	Von eigenen Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegte Achsmeilen von Güter- und Gepäck-Wagen.	Von eigenen Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegte Achsmeilen überhaupt Achsmeilen.	Bemerkungen.
	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	40,600	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1850	—	—	—	—	—	39,551	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	* Zu Col. 101. In den Jahren 1851 bis 1854 sind die von Post- und Gepäckwagen durchlaufenen Achsmeilen zusammen genommen und fehlen daher die Gepäckwagen-Achsmeilen bei den Güterwagen-Achsmeilen.
1851	—	—	—	—	—	40,377	177,123	—	63,890	351,280	—	592,293	—	114,555	114,555	
1852	—	—	36,323	2471	19,804	58,598	172,073	—	67,780	536,421	101,108	877,382	—	71,198	71,198	
1853	—	—	40,222	3062	23,846	67,130	201,244	—	95,518	527,537	165,100	989,399	—	51,579	51,579	
1854	7045	19,3	43,878	3250	30,558	77,686	262,393	—	101,107	664,582	222,147	1,250,229	—	78,719	78,719	
1855	7739	21,3	61,874	5276	49,668	116,817	379,254	—	98,417	1,046,577	589,044	2,083,292	14,909	232,556	247,465	
1856	8784	24,3	87,643	4239	42,933	114,815	414,104	118,05[illegible]	79,505	1,273,258	890,144	2,784,156	23,731	373,091	396,822	
1857	9302	25,4	125,317	4783	53,327	183,427	685,530	63,42[illegible]	92,518	1,918,129	1,200,755	4,050,355	64,952	784,026	848,978	
1858	9990	27,4	123,528	6653	75,211	205,392	747,568	33,6[illegible]	84,904	2,292,142	1,516,912	4,675,212	41,298	1,324,434	1,365,732	
1859	10,950	30,0	138,766	9389	92,071	240,226	841,933	9,74[illegible]	102,204	2,421,100	1,818,021	5,194,000	63,943	1,040,008	1,103,951	
1860	14,715	40,3	149,100	9439	89,849	248,388	879,537	20,11[illegible]	109,169	2,618,159	2,093,921	5,720,898	65,360	1,335,670	1,401,030	
1861	19,633	53,19	190,340	14,895	117,594	322,829	1,001,274	80,05[illegible]	77,120	3,628,082	2,300,429	8,516,987	31,975	1,812,216	1,844,191	
1862	30,333	83,1	263,409	17,323	181,890	462,712	1,353,227	83,28[illegible]	116,379	5,118,488	2,567,775	9,230,858	44,513	2,724,830	2,769,343	
1863	46,867	128,4	317,272	23,801	209,331	550,404	1,648,797	100,20[illegible]	149,432	7,032,816	1,998,411	10,929,763	30,633	4,170,989	4,201,622	
1864	51,909	141,8	347,618	30,809	154,539	532,966	1,732,200	163,68[illegible]	146,847	8,116,055	2,221,870	12,380,671	114,632	4,915,714	5,030,346	
1865	59,027	161,1	373,331	34,775	145,923	554,029	1,857,857	195,071	325,910	8,779,521	2,833,037	13,095,396	160,092	5,932,225	6,092,317	
1866	88,086	241,3	537,408	46,892	209,275	793,575	2,030,429	221,10[illegible]	558,265	12,252,093	4,146,279	20,108,592	287,376	8,089,617	8,376,993	
1867	124,216	340,4	653,675	44,351	303,636	1,001,662	3,553,863	217,02[illegible]	497,107	13,764,859	5,374,520	23,537,371	260,798	8,562,239	8,823,037	
1868	166,304 Extr. 14,174**	454,20 38,1	763,401 132,221	57,286 9,721	366,793 21,737	1,187,480 163,679	4,346,707 321,929	226,32[illegible] 400,72[illegible]	654,376 36,694	15,725,006 633,552	6,571,778 3,994,939	27,554,199 5,458,860	288,490 364,306	11,248,799 1,042,574	11,537,289 1,406,880	** H.N.B. benutzt Hessische Nordbahn.
1869	202,465 Extr. 14,019	562,4 38,4	885,735 144,614	69,703 10,316	448,706 30,170	1,404,144 185,100	5,304,199 337,336	320,18[illegible] 348,50[illegible]	671,967	17,764,356 710,734	7,782,125 4,274,369	31,842,713 5,670,796	339,815 293,254	12,336,500 1,085,953	12,676,315 1,379,206	
1870	212,722 Extr. 14,046	582,0 38,40	961,195 141,903	85,061 15,382	544,993 33,105	1,591,245 190,390	5,385,986 343,748	545,014 437,7[illegible]	622,801	18,376,018 550,865	8,453,502 4,821,167	33,383,321 6,155,569	472,288 304,766	14,361,205 1,023,704	14,833,493 1,328,470	
1871	218,407 Extr. 14,257	598,37 39,06	1,039,690 166,913	99,318 21,674	641,883 102,793	1,780,891 291,380	5,430,406 399,206	666,81[illegible] 400,1[illegible]	670,756	20,094,428 420,770	10,021,338 5,062,516	36,883,744 6,283,247	556,131 189,184	17,114,092 635,040	17,670,223 824,224	
1872	236,912 Extr. 13,878	647,3 37,9	1,213,745 189,311	115,140 21,372	1,034,198 34,601	2,363,083 245,284	6,113,910 582,794	832,80[illegible] 350,45[illegible]	731,434	24,352,341 731,891	11,553,789 4,990,517	43,584,367 6,664,659	506,944 363,870	18,369,643 922,852	18,876,587 1,286,722	
1873	239,148	654,20	1,672,889	198,525	1,410,438	3,281,852*	8,391,072	771,31[illegible]	889,885	31,574,405	19,633,472	61,260,345	388,213	16,424,164	16,812,377	* Zu Col. 98. Auf fremden Bahnen sind außerdem zurückgelegt: 14,257 Nutzmeilen, 615 leere Meilen. ** Col. 100. Die Verminderung gegen das Vorjahr hat in der erfolgten directen Verbindung mit der Hessischen Nordbahn ihren Grund.

e. Verbrauch und Kosten von Betriebs-Materialien.

Jahr.	Verbrauch an Kohlen und Coaks. Kohlen. Ctr. 108	Coaks. Ctr. 109	Zusammen. Ctr. 110	pro Nutzmeile. ℔ 111	Kosten im Ganzen. Thlr. 112	Kosten pro Nutzmeile. Pf. 113	Holzverbrauch. Cubik-Fuß. 114	Kosten im Ganzen. Thlr. 115	Kosten pro Nutzmeile. Pf. 116	Kosten der Zugkraft im Ganzen. Thlr. 117	Kosten der Zugkraft pro Nutzmeile. Sgr. 118	Pf. 118	Bemerkungen.
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—*	—	—	—	—	—	—	—	—	* Zu Col. 111: Bis zum Jahre 1866 ist unter dem Kohlen- und Coaks-Verbrauch pro Nutzmeile der Brutto-Verbrauch, d. h. Verbrauch incl. Rangiren und Stationiren, Rangiren u. Bergfahrten, angegeben.
1849	—	8,712,450 ℔	—	225,6	—	—	—	—	—	—	—	—	
1850	—	8,468,865 „	—	234,51	20,908	190,81	—	—	—	—	—	—	
1851	—	6,933,992 „	—	188,20	17,224	151,09	11,786	—	—	—	—	—	
1852	—	7,294,100 „	—	213,4	15,654	155,59	3260 u. 2463 Stück Schanzen.	326	3,28	—	—	—	
1853	—	8,225,000 „	—	190,68	18,472	165,88	1174 u. 5850 Stück Schanzen.	118	1,00	—	—	—	
1854	—	9,421,063 „	—	199,8	24,097	197,71	477 u. 11,332 Stück Schanzen.	189	1,59	—	—	—	
1855	—	13,928,336 „	—	207,42	43,795	254,81	53 u. 17,573 Stück Schanzen.	459	2,67	—	—	—	
1856	2,226,665 ℔	16,183,638 „ **	167,366	210,06	59,556	244,69	22,828 Stück Schanzen.	812	3,37	—	—	—	** Zu Col. 109: Das Heizen mit Kohlen wurde im März 1856 versuchsweise begonnen mit Stückkohlen; demnächst war ein Versuch mit einem Gemisch von Coaks und reducirten Kohlen von günstigem Erfolge, wobei die Leistung von 120 Pfd. reducirter Kohlen die von 100 Pfd. Coaks erreichte.
1857	6,429,300 ℔	18,759,300 „	251,886	208,90	83,786	240,69	43,300 Stück Schanzen. u. 58[illegible]¼ Cubikfuß.	1709	4,01	215,944	53	9	
1858	151,858 Ctr.	105,288 Ctr.	257,146	208,17	82,501	240,59	22,104 „	1724	5,00	234,497	56	11	
1859	196,047 „	48,271 „	244,318	176,00	56,377	146,18	20,619 „	1712	4,84	221,370	47	10	
1860	304,621 „	5,289 „	309,910	207,83	44,413	107,38	22,254 „	1758	4,25	219,710	44	2	
1861	397,991 „	1,157 „	399,148	209,70	45,942	86,87	34,225 „	2114	4,00	253,460	39	11	
1862	513,345 „	475 „	513,820	195,00	56,553	77,81	42,778 „	2893	3,50	366,079	41	8,15	
1863	599,469 „	785 „	600,254	189,19	66,124	78,67	49,849 „	3226	3,60	415,888	39	3,89	
1864	700,581 „	—	700,581	201,54	78,641	84,67	53,056 „	3052	3,10	422,199	36	5,84	
1865	806,408 „	—	806,408	216,00	95,048	94,67	47,753 „	3130	3,08	497,003	39	11,96	
1866	1,107,502 „	—	1,107,502	206,00	134,123	93,01	69,896 „	4729	3,17	759,599	42	4,85	
1867	1,287,240 „	—	1,287,240	122	150,663	86,68	84,996 „	5641	3,11	1,047,161	48	0,71	
1868	1,455,919 „ I.N.B. 258,678 „*	—	1,455,919 258,678	120 195,4**	173,816 45,004	85,18 147,68	101,847 „ 62,532 „	6718	3,17	908,136 134,872	35 30	8,01 7,21	* H.N.B. bedeutet hessische Nordbahn.
1869	1,652,605 „ I.N.B. 277,362 „	—	1,652,605 277,362	118 192 **	203,584 33,073	85,48 82,68	132,754 „ 90,047 „	7830	3,18	1,025,857 126,695	34 26	8,04 3,25	** Zu Col. 111: incl. Rangiren und Stationiren, Rangiren und Bergfahrten.
1870	1,940,013 „ I.N.B. 301,406 „	—	1,940,013 301,406	124 212,4**	242,456 37,674	90,08 95,68	159,028 „ 59,940 „	9945	3,78	1,158,019 128,148	35 27	3,89 1,31	** wie vor.
1871	2,265,214 „ I.N.B. 428,307 „	—	2,265,214 428,307	139 256,6**	372,405 62,320	133,08 134,87	188,570 „ 65,508 „	11,857	4,10	1,418,145 171,000	40 30	11,04 8,76	** wie vor.
1872	3,004,311 „ I.N.B. 441,459 „	28,410 „	3,032,721 441,459	161,9 162,1	654,062 86,389	200,97 164,48	251,993 „ 60,093 „	21,504	6,38	2,091,545 296,266	51 46	8,03 11,59	
1873	4,734,552 „	In Col. 108 enthalten. 1 Ctr. Coaks gleich 1 Ctr. Kohlen gerechnet.	4,734,552	178,4	1,124,840	245,18	371,127 „	24,632	5,86	3,030,363	54 7	4,12 2,95	pro Nutz-Kilometer.

Jahr.	Für Locomotiven.							Für Wagen.								Bemerkungen.
	Verbrauch.			Schmier- und Putzkosten.				Verbrauch.				Schmier- und Putzkosten.				
	Fett im Ganzen. ℔	pro Nutzmeile. ℔	Putzwolle im Ganzen. ℔	Material für Schmieren und Putzen. Thlr.	Arbeitslohn für Putzen. Thlr.	im Ganzen. Thlr.	Durchschnittl. pro Nutzmeile. ₰	Schmiere im Ganzen. ℔	pro Achsmeile. Loth.	Putzwolle im Ganzen. ℔	pro Achsmeile. Loth.	für Schmieren incl. Lohn im Ganzen. Thlr.	pro Achsmeile. ₰	für Putzen incl. Lohn im Ganzen. Thlr.	pro Achsmeile. ₰	
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1851	11,050	0,8	—	3928	3908	7836	69,30	—	0,141	—	—	—	—	—	—	
1852	10,930	0,899	—	2383	2883	5266	52,50	—	0,311	—	—	570	0,28	566	0,28	
1853	11,435	0,844	—	2153	3110	5263	47,30	—	0,153	—	—	717	0,26	593	0,21	
1854	14,930	0,8	—	3353	3617	6970	57,30	—	0,072	—	—	817	0,28	552	0,13	
1855	27,821	0,30	13,398	7847	5061	12,858	69,51	23,469	0,447	1729	0,14	3238	0,28	1169	0,19	
1856	45,789	0,40	20,625	9917	8442	18,359	75,41	46,099	0,717	1849	0,14	7390	1,28	1078	0,20	
1857	66,897	0,555	31,046	17,950	11,677	29,627	88,40	67,707	0,411	3830	0,16	11,717	1,13	1832	0,80	
1858	58,126	0,471	27,643	15,557	12,276	27,834	81,13	64,522	0,438	2550	0,093	12,869	1,049	1662	0,21	
1859	74,023	0,559	27,150	16,531	12,956	29,487	76,50	58,317	0,348	2368	0,083	9,977	0,706	1870	0,19	
1860	85,574	0,574	29,358	18,269	13,888	32,158	77,40	59,607	0,319	3476	0,116	9,941	0,697	2485	0,80	
1861	113,463	0,606	37,957	24,754	16,770	41,524	78,60	99,854	0,423	3040	0,084	17,231	0,975	2733	0,81	
1862	144,609	0,640	54,958	34,125	22,184	56,309	76,08	137,224	0,489	4069	0,054	24,401	0,898	3856	0,61	
1863	182,174	0,574	57,257	42,226	26,022	68,248	77,49	92,868	0,259	4672	0,051	12,767	0,817	4337	0,56	
1864	212,079	0,610	63,795	44,329	28,658	72,987	57,80	90,578	0,217	4000	0,040	14,260	0,411	4585	0,55	
1865	221,890	0,591	68,091	48,912	33,242	82,154	79,57	84,166	0,189	4432	0,042	14,026	0,367	5045	0,56	
1866	301,810	0,549	103,503	68,710	46,327	115,038	77,00	149,098	0,299	8877	0,054	17,064	0,366	6538	0,47	
1867	356,290	0,545	120,208	72,930	51,435	124,366	68,47	198,606	0,238	17,314	0,065	16,465	0,252	15,040	0,880	
1868	415,097 I.N.B. 39,056*	0,546 0,295	130,203 9,586	74,679 6,725	50,969 5,002	125,647 11,727	59,51 31,90	136,796 12,780	0,149	18,015	0,079	18,024 1,642	0,235 0,110	12,593 1,053	0,668 0,450	* I.N.B. bedeutet holländische Nordbahn.
1869	438,878 I.N.B. 56,563	0,495 0,299	136,695 11,567	82,216 7,773	54,534 5,225	136,750 12,997	55,90 32,50	135,563 9,576	0,138 0,033	24,537 840	0,090 0,005	16,282 1,585	0,184 0,110	16,444 578	0,728 0,156	
1870	447,664 I.N.B. 48,028	0,466 0,209	152,570 13,271	95,648 8,817	63,144 5,388	158,793 14,206	59,40 36,00	127,911 7,685	0,119 0,037	28,845 1,314	0,099 0,006	17,883 1,644	0,190 0,096	21,272 1,662	0,973 0,10	
1871	497,742 I.N.B. 51,989	0,479 0,266	148,722 14,770	104,871 9,744	71,652 6,329	176,523 16,072	61,18 34,80	178,374 9,200	0,145 0,047	44,866 1,096	0,148 0,046	25,298 2,379	0,247 0,402	22,438 2,441	0,806 0,400	
1872	608,958 I.N.B. 82,178	0,50 0,44	192,528 18,200	130,617 13,401	103,578 7,742	234,195 21,143	69,40 40,50	233,004 10,610	0,215** 0,169	56,644 3,258	0,285** 0,032	35,073 2,346	0,290 0,220	29,728 3,636	1,150 0,200	** Zu Col. 127 u. 129: Neudeth.
1873	897,101	0,465	202,047	160,311	145,017	305,328	65,48	255,878	0,31	78,806	0,307	34,188	0,295	45,441	1,275	

III. Finanzielle Ergebnisse.

a. Einnahmen.

Jahr.	Personen-Verkehr. Gesammt-Einnahmen aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr. Thlr.	Hiervon kommen auf Binnen-Verkehr. Thlr.	Hiervon kommen auf Verbände. Thlr.	Einnahme pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittliche Einnahme pro beförderte Person. Sgr.	Durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile. Sgr.	Eilgut. Thlr.	Postgut. Thlr.
1847	19,539		—	—	—	—	—	—
1848	—	—	—	—	—	—	—	—
1849	88,431		—	11,437	4,07	2,9	—	—
1850	100,534	—	—	13,002	6,34	3,03	—	—
1851	99,010	—	—	12,805	6,21	3,41	4133	369
1852	96,384	—	—	12,466	5,74	3,32	4402	499
1853	108,477	—	—	14,029	5,56	3,25	5124	612
1854	119,493	—	—	15,454	4,89	2,89	5251	716
1855	128,196	110,799	17,397	16,580	4,64	2,54	7572	868
	B.S.* 26,530	17,505	9,025	7,719	8,86	2,67	1130	170
1856	164,217	132,454	31,763	21,239	4,46	2,21	9389	1,018
	B.S. 61,720	37,706	24,014	8,660	8,13	2,58	3208	340
1857	325,431	297,590	27,841	28,935	6,50	2,09	16,110	5845
	B.S. 75,317	56,137	19,180	10,567	7,00	2,60	4,046	387
1858	344,401	286,159	58,242	30,654	6,82	2,09	18,420	6,725
	B.S. 80,048	46,491	33,556	11,216	8,13	2,00	4,979	450
1859	460,187	410,237	49,950	21,724	7,10	2,78	25,701	7,933
1860	479,094	420,268	58,826	20,306	7,01	2,50	28,550	10,079
1861	564,034	494,646	69,388	19,297	7,20	3,00	35,924	11,205
1862	681,725	606,085	75,640	17,142	6,90	2,90	41,265	12,468
1863	801,697	724,784	76,913	17,054	6,60	2,80	48,001	13,124
1864	865,813	819,708	46,105	18,049	6,80	2,80	53,345	13,660
1865	957,604	849,780	107,824	19,888	6,80	2,70	63,739	14,497
1866	1,445,013	1,367,989	77,624	21,268	6,70	2,61	111,342	23,303
1867	1,465,457	1,304,702	160,755	20,323	6,40	2,50	123,388	24,147
1868	1,706,619	1,551,314	155,305	22,047	6,40	2,50	157,401	25,611
	B.S.** 325,109	107,908	217,201	16,403	19,10	3,40	46,427	1,197
1869	2,024,997	1,806,466	218,531	25,140	6,30	2,40	181,428	20,572
	B.S. 301,753	116,552	185,201	15,225	16,60	3,40	42,205	1,921
1870	2,278,806	2,083,702	195,104	26,244	7,00	2,40	240,046	31,727
	B.S. 346,312	202,145	144,167	17,102	11,50	2,40	61,206	1,921
1871	2,455,310	2,193,256	262,054	27,111	7,20	2,60	315,050	30,349
	B.S. 358,750	179,761	178,959	18,100	10,20	2,84	96,066	1,927
1872	2,855,092	2,575,085	280,847	28,726	7,10	2,78	279,405	35,516
	B.S. 375,109	180,830	194,279	18,850	12,07	2,91	53,515	1,927
1873	4,048,685	3,506,913	541,772	30,699	8,21	2,70	374,182	38,347

Jahr.	Güter-Verkehr. Normal-Frachtgut. Thlr.	ermäßigt Frachtgut. Thlr.	Kohlen und Coaks. Thlr.	Vieh. Thlr.	Bau-Dienstgut. Thlr.	Neben-Erträge. Thlr.	Bemerkungen.
1847	—	—	-	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	—	
1850	—	—	—	905	—	—	
1851	92,379	—	60,144	910	—	3,824	
1852	117,339	—	75,945	857	—	4,506	
1853	88,440	73,124	87,278	1,347	—	5,484	
1854	72,826	93,115	96,692	1,184	—	7,843	
1855	85,116	125,696	121,703	960	—	12,520	
	10,526	25,283	29,810	294	—	320	* D.S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
1856	87,808	164,850	132,556	1,469	—	23,019	
	25,627	71,859	72,552	373	—	1,197	
1857	172,126	281,494	207,413	3,765	—	29,582	
	36,156	91,539	94,412	2,987	—	1,712	
1858	151,242	336,518	258,701	4,791	—	26,363	
	39,727	106,800	116,439	2,800	—	2,251	
1859	192,150	448,725	408,027	11,638	5,097	29,691	
1860	214,874	514,607	468,176	11,352	5,973	49,005	
1861	269,980	637,005	611,518	11,190	6,583	72,201	
1862	259,807	840,370	761,535	15,185	3,967	106,436	
1863	259,844	1,036,806	1,046,786	18,875	33,438	102,151	
1864	347,093	1,266,145	1,327,363	28,914	4,462	120,490	
1865	334,282	1,481,686	1,546,481	37,589	23,575	170,135	
1866	553,840	1,774,632	1,943,933	68,732	124,423	277,167	
1867	426,390	2,096,171	2,305,873	69,247	149,980	234,111	
1868	371,115	2,680,838	2,534,601	79,384	40,124	276,009	
	266,432	691,102		7,050	2,231	8,210	** H.N.B. bedeutet hessische Nordbahn.
1869	354,874	3,072,068	2,835,027	89,399	47,951	319,644	
	158,926	702,425		7,697		6,786	
1870	322,633	3,284,607	2,940,972	99,462	23,701	376,745	
	139,219	672,757		6,430		6,755	
1871	376,550	4,154,480	3,113,276	132,851	37,827	449,484	
	137,984	841,162		7,899		8,624	
1872	430,854	4,905,359	3,648,333	158,826	127,837	572,695	
	109,428	768,291		7,825		11,995	
1873	774,326	6,702,982	4,536,250	213,118	178,037	759,881	

Jahr.	Güter-Verkehr. Gesammt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr. Thlr.	Hiervon kommen auf Binnen-Verkehr. Thlr.	Hiervon kommen auf Verbände. Thlr.	Einnahme pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Durchschnittliche Einnahme pro bewegten Centner. Sgr.	Durchschnittliche Einnahme pro Centner und Meile. Pf.	Einnahme aus dem Telegraphen-Verkehr. Thlr.	Sonstige Einnahmen. Thlr.	Summe der Einnahmen aus allen Verkehrs-Zweigen. Thlr.	Einnahme pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Einnahme pro Nutzmeile. Thlr.	Bemerkungen.
	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	
1847	—	—	—	—	—	—	Der Telegraphen-Verkehr wurde am 1. Juni 1848 eröffnet.	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	
1849	95,368	—	—	12,334	1,41	4,5		13,615	197,414	25,532	—	
1850	138,082	—	—	17,859	1,21	4,6		11,954	250,570	32,407	—	
1851	170,852	—	—	22,097	1,15	4,40		22,120	291,982	37,763	—	
1852	203,551	—	—	26,326	1,19	4,51		14,081	314,016	40,612	8,64	
1853	238,908	209,002	29,906	30,899	1,04	4,00		17,405	364,790	47,179	9,07	
1854	277,427	241,487	35,940	35,880	1,04	4,15		18,234	415,154	53,693	9,40	
1855	354,435	302,076	52,358	45,840	1,04	4,07		36,449	519,079	67,134	10,80	
	B.S.* 67,285	45,302	21,982	19,577	1,17	3,20		5,514	99,329	28,900		* D.S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
1856	420,653	352,333	68,320	54,404	1,01	3,50		44,706	629,577	81,425	10,12	
	B.S. 176,656	115,089	61,567	24,787	1,00	2,80		18,916	257,292	36,101		
1857	716,332	583,038	133,294	63,691	1,1	3,8		53,592	1,095,355	97,391	11,8	
	B.S. 231,239	128,614	102,625	32,445	1,1	3,4		17,946	324,499	45,531		
1858	802,762	649,350	153,412	71,452	1,0	3,9	201	52,589	1,199,953	106,805	12,8	
	B.S. 273,451	145,339	128,112	38,315	1,1	3,8	68	23,937	377,504	52,894		
1859	1,129,002	845,150	283,852	53,305	1,0	3,55	722	69,871	1,659,782	78,365	10,67	
1860	1,302,609	996,774	305,835	52,588	0,95	3,3	1,117	77,652	1,860,472	82,321	12,10	
1861	1,656,296	1,310,722	345,574	56,666	1,0	3,2	2,261	140,258	2,362,848	82,646	12,40	
1862	2,141,033	1,752,991	388,042	53,835	1,1	3,1	3,680	160,180	2,995,627	73,242	11,40	
1863	2,659,025	1,957,212	701,813	56,563	1,1	2,8	4,415	286,160	3,751,297	79,899	11,00	
1864	3,181,472	2,308,459	873,014	66,322	1,2	2,8	4,581	296,382	4,348,249	90,664	12,01	
1865	3,730,917	2,661,134	1,069,783	77,485	1,2	2,7	4,888	325,633	5,019,042	104,238	13,40	
1866	4,877,377	3,303,813	1,573,564	69,836	1,2	2,7	5,228	434,518	6,762,736	96,956	12,90	
1867	5,429,303	3,593,950	1,835,353	69,927	1,3	2,5	6,622	522,909	7,424,291	99,722	11,40	
1868	6,165,084	4,115,972	2,049,112	77,344	1,3	2,8	7,783	681,622	9,850,737	98,972	11,00	
	H.N.B.** 963,389	60,916	902,473	48,607	2,3	2,4	1,131					** H.N.B. bedeutet Hessische Nordbahn.
1869	6,960,963	4,341,505	2,619,458	83,837	1,2	2,9	10,624	773,095	10,992,507	106,879	10,70	
	H.N.B. 919,960	51,644	868,316	46,416	2,1	2,1	1,115					
1870	7,311,997	4,569,857	2,750,040	80,885	1,2	2,9	12,453	1,067,622	11,904,578	108,007	11,50	
	H.N.B. 888,288	52,533	835,755	44,818	1,9	2,1	1,203					
1871	8,609,876	5,316,175	3,293,701	90,364	1,2	2,1	14,931	1,288,082	13,822,170	120,088	11,45	
	H.N.B. 1,093,656	99,138	1,024,517	55,179	1,8	2,0	1,565					
1872	10,159,826	6,400,650	3,759,176	97,316	1,11	1,94	17,425	1,428,000	15,842,050	127,450	11,80	
	H.N.B. 1,003,975	77,814	926,161	50,451	1,08	2,14	1,783					
1873	13,577,122	7,502,161	6,074,961	99,204 13,222 pro Km.	1,35	2,00 0,28 pro C.Km.	24,591	1,095,836	18,746,234	136,973 18,263 pro Klm.	11,30.	

b. Ausgaben.

Jahr.	Für die Allgemeine Verwaltung. Im Ganzen. Thlr.	Anzahl der besoldeten Beamten.	Ausgabe pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Ausgabe pro Nutzmeile. Thlr.	In Procenten der ganzen Ausgabe.	Für die Bahn-Verwaltung. Im Ganzen. Thlr.	Anzahl der besoldeten Beamten.	Anzahl der täglich Arbeiten	Ausgabe pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Ausgabe pro Nutzmeile. Thlr.	In Prozenten der ganzen Ausgabe.	Bemerkungen.
	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	7,434	13	961	—	5,8	28,257	159	—	3,525	—	20,9	
1850	13,124	13	1697	—	6,00	62,673	159	—	8,105	—	29,11	
1851	11,254	13	1455	—	6,46	46,531	159	—	6,108	—	26,18	
1852	13,152	19	1701	0,36	7,02	45,721	164	—	5,913	1,06	26,61	
1853	13,625	20	1762	0,34	6,71	53,139	202	—	6,873	1,33	26,17	
1854	13,612	30	1760	0,31	6,14	61,754	163	—	7,987	1,41	27,84	
1855	13,402 BS.* 6,156	31	1733 1791	0,30	4,80 9,16	90,896 11,964	218	—	11,755 3,481	1,66	31,10 17,79	* D. S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
1856	17,949 BS. 14,807	43	2321 2078	0,80	5,30 10,10	107,356 37,631	235	—	13,885 5,280	1,65	32,85 25,88	
1857	27,249 BS. 16,601	69	2423 2329	0,4	5,2 9,5	190,401 44,802	368	—	16,929 6,286	1,00	36,1 25,8	
1858	26,938 BS. 16,502	74	2298 2312	0,3	4,8 8,5	186,769 56,564	390	—	16,624 7,925	2,00	33,5 29,8	
1859	46,186	79	2180	0,3	6,8	257,260	448	490	12,146	1,83	35,38	
1860	47,468	82	1916	0,3	5,84	316,610	493	514	12,786	2,18	38,08	
1861	58,063	93	2017	0,3	5,8	390,506	693	611	13,360	2,1	38,88	
1862	92,067	130	2315	0,4	6,8	480,271	820	688	12,076	1,8	35,88	
1863	110,138	148	2343	0,3	7,1	565,797	924	1027	12,036	1,8	36,38	
1864	128,745	158	2684	0,4	7,8	528,626	932	908	11,020	1,5	32,58	
1865	149,788	181	3111	0,4	7,7	654,470	1043	954	13,502	1,8	33,78	
1866	239,624	254	3431	0,4	8,3	981,013	1570	1069	14,047	1,8	34,38	
1867	262,060	307	3520	0,4	7,8	1,142,503	1883	1128	15,346	1,7	34,8	
1868	337,588	389	3390	0,4	7,8	1,346,722	2264	1670	13,523	1,5	31,8	
1869	377,795	443	3673	0,4	7,8	1,490,327	2588	2041	14,490	1,6	31,5	
1870	456,021	449	4152	0,4	8,8	1,698,498	3678	2064	15,463	1,5	30,6	
1871	531,708	519	4619	0,4	8,1	2,067,937	3280	3108	18,140	1,7	31,8	
1872	665,135	660	5351	0,47	7,88	2,645,431	3602	3193	21,282	1,83	30,33	
1873	863,770	873	6311 *41 pro Km.	0,51	7,68	3,396,506	3958	3751	24,817 3,309 pro Km.	2,08	29,48	

Jahr.	Für die Transport-Verwaltung. Im Ganzen. Thlr.	Anzahl der besoldeten Beamten.	Anzahl der ständigen Arbeiter.	Ausgabe pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Ausgabe pro Nutzmeile. Thlr.	In Procenten der ganzen Ausgabe	Summe der Betriebs-Ausgaben. Thlr.	Ausgabe in Procenten der Brutto-Einnahme.	Von der Gesammt-Ausgabe kommen auf jede Nutzmeile. Thlr.	Betrag des Ueberschusses. Im Ganzen. Thlr.	Betrag des Ueberschusses. pro Meile Bahnlänge. Thlr.	Bemerkungen.
1847	—	—	—	—	—	—	24,221	124,0	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	105,592	76	—	13,656	2,72	74,70	141,283	71,84	3,80	56,131	7260	
1850	139,508	76	—	18,042	3,86	64,80	215,305	85,83	5,80	35,265	4561	
1851	116,362	76	—	15,049	3,14	66,68	174,147	59,64	4,73	117,835	15,240	
1852	112,951	79	—	14,608	3,11	65,74	171,824	54,72	4,72	142,193	18,390	
1853	136,298	104	—	17,628	3,80	67,12	203,062	55,66	5,60	161,728	20,917	
1854	146,467	120	—	18,943	3,54	66,68	221,833	53,49	5,38	193,321	25,001	
1855	187,156 DS.* 49,152	160	—	24,205 14,300	3,82	64,81 73,66	291,454 67,273	56,15 67,19	6,02	227,625 32,056	29,439 9326	* D. S. bedeutet Dortmund-Soester Eisenbahn.
1856	207,572 DS. 92,948	186	—	26,846 13,042	3,48	62,86 63,88	332,876 145,387	52,97 56,51	6,12	296,700 111,906	38,378 15,695	
1857	309,204 DS. 112,481	324	—	27,492 15,782	3,50	58,30 64,70	526,854 173,883	49,11 53,05	5,93 5,30	568,501 150,615	50,533 21,124	
1858	343,524 DS. 120,767	367	—	30,576 16,921	3,80	61,30 62,30	557,231 193,832	46,44 51,35	6,31 6,30	642,723 183,672	56,280 25,761	
1859	425,602	381	584	20,094	3,06	58,38	729,048	43,22	5,23	930,734	43,944	
1860	448,509	418	727	18,107	3,06	55,19	812,587	43,67	5,45	1,047,885	42,345	
1861	568,918	542	930	19,464	3,00	55,80	1,018,387	43,10	5,35	1,344,462	46,090	
1862	769,821	676	1,124	19,357	2,80	57,30	1,342,159	44,20	5,60	1,653,467	41,576	
1863	885,294	753	1,379	18,832	2,80	56,70	1,561,229	41,02	4,98	2,190,068	46,587	
1864	967,814	846	1,634	20,175	2,80	50,40	1,695,185	37,36	4,66	2,723,064	56,766	
1865	1,138,252	986	1,893	23,640	3,00	58,80	1,942,510	38,76	5,09	3,076,531	63,895	
1866	1,652,744	1,424	2,576	23,665	3,10	57,20	2,873,381	42,46	5,85	3,889,355	55,762	
1867	1,951,372	1,772	2,844	26,211	3,0	58,9	3,355,935	45,20	5,18	4,068,356	54,646	
1868	2,616,167	2,182	3,524	26,269	2,9	60,8	4,300,477	43,16	5,08	5,550,260	55,765	
1869	2,932,725	2,324	3,785	28,515	2,9	61,1	4,817,727	43,88	4,88	6,174,780	60,031	
1870	3,392,703	2,585	4,058	30,888	3,1	61,9	5,547,222	46,5	5,08	6,357,356	55,329	
1871	3,937,780	3,132	4,579	34,212	3,3	60,1	6,557,425	47,46	5,44	7,264,745	63,115	
1872	5,342,662	3,604	5,606	42,981	3,8	61,14	8,653,228	54,02	6,14	7,188,822	57,894	
1873	7,291,600	4,707	6,356	53,280 7,104 pro Kmtr.	4,34	63,18	11,551,856	61,08	6,80	7,194,378	52,567	

e. Ueberschuß.

Jahr.	An dem Ueberschusse participiren Bahnstrecken mit Thlr.	Verwendung des Ueberschusses. Zur Zinszahlung. Thlr.	Auf Stamm-Actien wurde Dividende gezahlt. Thlr.	Prozent.	Betrag. Thlr.	Zur Amortisation Thlr.	Zur Ueberweisung an den Reservefonds. Thlr.	in Prozenten der Einnahme.	Erneuerungsfonds. Thlr.	in Prozenten der Einnahme.	An Eisenbahnsteuer sind an den Staat gezahlt. Thlr.	Bemerkungen.
	183	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1850	—	60,582	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1851	—	85,874	3,000,000	1	30,000	—	1,961	0,47	—	—	—	
1852	—	90,867	3,000,000	1½	45,000	—	6,325	2,01	—	—	—	
1853	—	97,089	3,000,000	2	60,000	—	9,439	3,04	—	—	1,538	
1854	—	99,068	3,000,000	2½	75,000	8,000	17,329	4,17	—	—	1,923	
1855	Col. 180	107,500 DS.* —	3,000,000	3 —	90,000 —	8,000 —	19,817 9,127	3,44 9,19	—	—	2,308	* D. S. bedeutet Dortmund-Soester Bahn.
1856	„	149,575 DS. 92,845	3,000,000	3½	100,000 16,658	24,000	20,161 1,966	3,40 0,72	—	—	2,564 427	
1857	„	225,005 DS. 100,763	4,713,000 500,000	3½ 3½	164,955 17,500	37,720	9,828 3,120	0,89 0,80	125,563 28,783	11,10 8,00	4,230 449	Remuneration für Bermiethung der Düsseldorf-Elberfelder Bahn vom 1./1.—1./7. 1857: 1200 Thlr.
1858	„	223,160 DS. 110,466	5,713,000 500,000	4	228,520 20,000	39,100	9,828 3,120	0,82 0,88	136,255 40,153	11,35 10,04	5,890 513	Zur Beschaffung von Güterwagen aus dem Dortmund-Soester Ueberschuß 9420 Thlr.
1859	Bergisch-Märkisch 698,227-I* „ „ 194,860-II Hagen-Letmathe 37,646	221,230-I 111,150-II	5,713,000 500,000	4½ 4	257,085 20,000	40,550	46,618	2,81	177,620	10,70	8,043	Von dem Dortmund-Soester Ueberschuß wurden dem Baufonds überwiesen 17185 Thlr.
1860	Bergisch-Märkisch 795,603-I „ „ 192,190-II Witten-Bochum 6,890 Hagen-Altena . . 53,203	229,460-I 111,150-II	5,713,000 500,000	5½ 4	304,493 20,000	42,085	54,948 1,300 R.S.	3,09	172,605 8,845 R.S. 465 W.B.	9,77	11,638 I 526 II	Desgleichen von Ruhr-Sieg dem Baufonds überwiesen 51,250 Thlr. * I = erste Abtheilung Elberfeld-Dortmund. II = zweite Abtheilung Dortmund-Soest.
1861	Bergisch-Märkisch 945,150-I „ „ 213,000-II Witten-Bochum 37,355 Ruhr-Sieg . . . 148,956	260,170-I 110,882-II	5,713,000 500,000	6½ 4	371,345 20,000	53,685 I 6,750 II	10,128 I 3,120 II 2,500 R.S. 1,250 W.B.	0,71	133,504 I 44,087 II 21,852 R.S. 3,731 W.B.	8,40	24,995 I 526 II	
1862	Bergisch-Märkisch 930,658-I „ „ 223,045-II Witten-Duisburg 187,912 Ruhr-Sieg . . . 311,852	248,677-I 110,323-II 491,769 R.S.	5,713,000 500,000	6½ 4	371,345 20,000	43,805 I 13,368 II	10,828 I 3,120 II 12,250 R.S. 5,000 W.D.	1,04	140,868 I 47,166 II 73,311 R.S. 43,644 W.D.	10,18	24,995 I 526 II	
1863	Bergisch-Märkisch 1,733,050 Ruhr-Sieg . . . 457,017	426,931 B.M. 572,066 R.S.	12,976,300	6½	843,450	55,263	22,871 B.M. 12,200 R.S.	0,08	286,893 B.M. 91,428 R.S.	10,08	56,771	
1864	Bergisch-Märkisch 2,123,247 Ruhr-Sieg . . . 599,817	518,011 B.M. 549,628 R.S.	13,000,000	7½	975,000	69,428	51,085 B.M. 12,485 R.S.	1,40	346,796 B.M. 103,054 R.S.	10,34	89,375	
1865	Bergisch-Märkisch 2,406,562 Ruhr-Sieg . . . 669,969	506,632 B.M. 555,795 R.S.	14,000,000	9	1,260,000	60,493	23,084 B.M. 12,580 R.S.	0,11	366,561 B.M. 112,099 R.S.	9,30	148,750	
1866	Bergisch-Märkisch 3,272,652 Ruhr-Sieg . . . 623,011 Ab die Mehrausgabe b. Viersen-Venlo 6,307	864,686 B.M. 585,828 R.S.	18,000,000	8	1,440,000	108,110 61,250	36,002 B.M. 12,580 R.S.	0,11	527,948 B.M. 122,601 R.S.	9,02	146,250	

Jahr.	An dem Ueberschusse participiren Bahnstrecken mit Thlr.	Verwendung des Ueberschusses. Zur Zinszahlung Thlr.	Auf Stamm-Actien Thlr.	wurde Dividende gezahlt: Prozent.	Betrag Thlr.	Zur Amortisation Thlr.	Zur Ueberweisung an den Reservefonds Thlr.	in % d. Einnahme.	Erneuerungsfonds Thlr.	in % d. Einnahme.	An Eisenbahnsteuer sind an den Staat gezahlt Thlr.	Bemerkungen.
1867	Berg.-Märk. . . . . 3,383,022 Ruhr-Sieg . . . . . 670,338 Styrum-Ruhrort . 19,257 = 4,072,617 Davon ab die Mehrausgabe der Strecke Haan-Opladen . . 4,261 bleibt . . 4,068,356	R.-M. 991,500 R.-S. 608,981	19,000,000	7½	1,425,000	R.-S. 122,[illegible] R.-S. 63,[illegible]	R.-S. 37,434 12,880	0,37	552,228 R.-S. 126,484	9,14	130,625	**ad 1867:** Außerdem wurden gezahlt an Superdividende . . . . . 63,970 ℛ Zur Verzinsung und Amortisation der von den Zechen zur Wagenbeschaffung geleisteten Capitals: B. M. . . . . 16,131 „ (R. S. 8151 ℛ) — An Zuschuß zu den Zinsen der Ruhr-Sieg Anlage-Capitals . . . . . 43,499 „ Durch letzteren Betrag, sowie durch einen Staatszuschuß von 106,551 ℛ wurde die Mehr-Ausgabe der Ruhr-Sieg Bahn mit 150,050 ℛ gedeckt. — Da die Zweigbahn Styrum-Ruhrort und Strecke Haan-Solingen-Opladen für Rechnung des Baufonds betrieben wurde, so gelangte der bezügliche Ueberschuß resp. die Mehr-Ausgabe bei den betreffenden Baufonds zur Verrechnung. Die Superdividenden-Zahlung beruht auf der Verpflichtung der Berg.-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft, übernommen bei Erwerbung der Rhein-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahn, an den Staat die von diesem geleisteten Zinszuschüsse bis zur Tilgung derselben in der Weise zu erstatten, daß ein Viertel des jährlichen Betriebs-Ueberschusses über 6½ % Dividende der Stamm-Actien dazu überwiesen wird.
1868	Berg.-Märk. . . . . 4,707,026 Ruhr-Sieg . . . . . 824,945 Rittershausen-Remscheid . . . . . 18,289 Sa. 5,550,260	R.-M. 1,030,551 R.-S. 611,385	20,000,000	8	1,600,000	R.-S. 154,[illegible] R.-S. 4,[illegible]	R.-S. 57,839 13,480	0,10	R.-M. 778,817 R.-S. 127,707 Rittershausen 4,383	9,24	162,500	**ad 1868:** Außerdem gezahlt: Zur Verzinsung und Amortisation der von den Zechen zur Wagenbeschaffung geleisteten Vorschüsse und Zinsen-Entschädigung an die Ruhr-Sieg Bahn für unrentabelnde Betriebsmittel: a) von Bergisch-Märkischer Bahn 23,293 ℛ b) „ Rittershausen-Remscheid 4,128 „ Demgemäß ist der Ueberschuß bei Berg.-Märk. ganz verwendet. Bei Ruhr-Sieg verbleibt noch ein Rest-Ueberschuß . . . . 67,701 ℛ „ Rittershausen-Remscheid verbleibt noch Rest-Ueberschuß 9,778 „ Ersterer Betrag fand bei Auslosung der Prioritäts-Obligationen III. Serie Litt. A. und B. in 1869 Verwendung, während letzterer dem betreffenden Baufonds überwiesen wurde.
1869	Berg.-Märk. . . . . 5,293,408 Ruhr-Sieg . . . . . 881,371 Sa. 6,174,779	R.-M. 2,093,442 R.-S. 616,773	21,000,000	8½	1,785,000	R.-S. 200,[illegible] R.-S. 7,[illegible]	R.-S. 61,162 13,905	1,00	993,810 R.-S. 171,932	10,00	196,993	**ad 1869:** Zur Verzinsung und Amortisation des zur Wagenbeschaffung von den Zechen vorgelegten Capitals und Zinsen-Entschädigung für unrentabelnde Betriebsmittel: von Bergisch-Märkischer Bahn 22,754 ℛ „ Ruhr-Sieg Bahn . . . 10,851 „
1870	Berg.-Märk. . . . . 5,421,593 Ruhr-Sieg . . . . . 871,297 Schwerte-Arnsberg 1,090 Düsseldorf-Neuß . 63,377 Sa. 6,357,357	R.-M. 2,165,402 R.-S. 620,951	21,000,000	8	1,680,000	R.-S. 208,[illegible] R.-S. 9,[illegible]	R.-S. 66,270 38,018	0,87	1,092,405 R.-S. 177,054	10,00	170,625	**ad 1870:** Wie bei 1869: von Bergisch-Märkischer Bahn 21,412 ℛ „ Ruhr-Sieg Bahn . . . 25,961 „ Außerdem an Pacht für die Strecken Warburg-Hanxbein und Kaldenkirchen-Venlo 16,201 ℛ Die auf die Strecke Schwerte-Arnsberg und Düsseldorf-Neuß entfallenden Brutto-Ueberschüsse wurden bei den betreffenden Baufonds verrechnet.
1871	Berg.-Märk. . . . . 6,339,887 Ruhr-Sieg . . . . . 911,854 Schwerte-Meschede 13,004 Sa. 7,264,745	R.-M. 2,185,592 R.-S. 620,358	R.-M. { 28,000,000 R.-S. { 12,000,000	7½ 2½	2,100,000	R.-S. 217,[illegible] R.-S. 9,[illegible]	R.-S. 152,763 76,505	1,05	1,223,062 R.-S. 176,676	10,11	125,000	**ad 1871:** Wie bei 1869: von Bergisch-Märkischer Bahn 17,262 ℛ „ Ruhr-Sieg Bahn . . . 28,673 „ An Pacht für Warburg-Hanxbein und Kaldenkirchen-Venlo von Bergisch-Märkischer Bahn 19,065 ℛ Der Brutto-Ueberschuß für Schwerte-Meschede wurde auf Baufonds verrechnet.
1872	Berg.-Märk. . . . . 6,097,911 Ruhr-Sieg . . . . . 918,958 Schwerte-Bestwig . 33,394 Düsseldorf-Kupferdreh . . . . . 138,559 Sa. 7,188,822	R.-M. 2,062,518 R.-S. 620,022	R.-M. { 35,000,000 R.-S. { 14,967,300	6 1	R.-M. { 2,100,000 { 149,673	R.-S. 300,[illegible] R.-S. 9,[illegible]	R.-S. 80,458 24,293	0,00	1,288,492 R.-S. 201,919	9,40	65,807	**ad 1872:** Wie bei 1869: von Bergisch Märkischer Bahn . . . . . 21,912 ℛ „ Ruhr-Sieg Bahn . . . . . 50,479 „ Pacht für Warburg-Hanxbein u. Kaldenkirchen-Venlo Berg.-Märk. Bahn 19,505 „ Der bei Ruhr-Sieg verbleibende Ueberschuß von 6276 ℛ wurde dem Tilgungsfonds für die Amortisation der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Litt. A. und B. zugeführt. — Die Brutto-Ueberschüsse bei Schwerte-Warburg und Düsseldorf-Kupferdreh fanden bei den betreffenden Baufonds Verrechnung.
1873	Berg.-Märk. . . . . 6,382,017 Ruhr-Sieg . . . . . 828,460 Bestwig-Warburg . 68,338 Sa. 7,278,815 Davon ab d. Mehrausgabe bei Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg 84,437 bleibt 7,194,378	R.-M. 2,790,157 R.-S. 618,671	50,000,000	3	1,500,000	R.-S. 322,[illegible] R.-S. 10,[illegible]	R.-S. 109,000 14,345	0,40	1,536,931 R.-S. 185,252	9,18	38,461	**ad 1873:** Wie bei 1869: von der Bergisch-Märkischen Bahn . . . 22,123 ℛ „ „ Ruhr-Sieg Bahn . . . . . 47,643 „ Pacht für Warburg-Hanxbein u. Kaldenkirchen-Venlo Berg.-Märk. Bahn 22,211 „ Zuschuß der Bergisch-Märkischen Bahn zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Bahn (Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen III. Serie Litt. A. und B.) . . . . . 47,789 „ Der Brutto-Ueberschuß bei Bestwig-Warburg und die Mehr-Ausgabe bei Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg fanden bei den betreffenden Baufonds Verrechnung.

d. Bergisch-Märkischer Reservefonds. | e. Bergisch-Märkischer Erneuerungsfonds.

Jahr.	Einnahmen. Rücklage. Thlr. 193	Einnahmen. Sonstige Einnahmen. Thlr. 194	Einnahmen. Ueberhaupt incl. Bestand aus dem Vorjahre. Thlr. 195	Ausgaben. Thlr. 196	Bestand. Thlr. 197	Einnahmen. Rücklage. Thlr. 198	Einnahmen. Sonstige Einnahmen. Thlr. 199	Einnahmen. Ueberhaupt incl. Bestand aus dem Vorjahre. Thlr. 200	Ausgaben. Zur Erneuerung der Bahn-Anlage. Thlr. 201	Ausgaben. Zur Erneuerung der Betriebsmittel. Thlr. 202	Ausgaben. Sonstige. Thlr. 203	Ausgaben. Summa der Ausgaben. Thlr. 203	Bestand. Thlr. 204	Bemerkungen.
1847	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1848	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1849	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1851	1,961	—	1,961	—	1,961	—	—	—	—	—	—	—	—	
1852	6,325	138	8,424	810	7,614	—	—	—	—	—	—	—	—	
1853	9,439	25,223	42,276	7,125	35,151	—	—	—	—	—	—	—	—	
1854	17,329	9,320	61,800	22,829	38,971	—	—	—	—	—	—	—	—	
1855	28,944	24,611	92,526 *	13,932	78,594	—	—	—	—	—	—	—	—	* Zu Col. 194. Der Erneuerungsfonds wurde am 1. Januar 1856 von dem Reservefonds getrennt, so daß der Reservefonds einen Bestand von 20,612 ℳ und der Erneuerungsfonds einen solchen von 57,982 ℳ übernahm.
1856	7,089	8,747	36,448	21,264	15,184	15,038	35,697	108,[illegible]	49,551	—	1,709	51,260	57,457	
1857	12,948	7,590	35,722	10,339	25,383	154,346	70,571	282,[illegible]	125,670	71,186	1,562	197,418	84,955	
1858	12,948	1,205	39,536	8,114	31,422	176,408	86,413	347,[illegible]	161,201	130,132	3,316	294,749	53,027	
1859	46,618	598	78,638	38,021	40,617	177,622	71,745	302,[illegible]	136,906	105,131	23,317	255,354	47,040	
1860	56,248	3,014	99,879	18,117	81,762	181,920	58,185	287,[illegible]	131,006	80,362	3,266	215,534	71,606 **	** Zu Col. 204. Von dem Bestande ult. 1860 machen 8 ℳ Reste niedergeschlagen und auf 1861 weniger übernommen.
1861	16,998	5,125	103,885	36,529	67,357	203,174	50,778	325,[illegible]	157,414	67,736	45	225,195	100,354	
1862	31,198	76,998	175,553	72,503	103,050 ***	304,989	236,859	642,[illegible]	163,875	171,303	100,531	435,709	206,492 ***	*** Zu Col. 196. Für die Prinz Wilhelm-Bahn wurde am 1. Januar 1863 ein Bestand von 16,761 ℳ übernommen, so daß Bestand des Reservefonds nur 119,811 ℳ. Zu Col. 204. Für die Prinz Wilhelm-Bahn wurde am 1. Januar 1863 ein Bestand von 2259 ℳ übernommen, so daß sich als Bestand ergiebt 208,751 ℳ
1863	35,071	39,473	194,355	78,574	115,781	378,321	122,062	709,[illegible]	216,440	132,965	33,658	383,072	326,065	
1864	65,347	148,201	329,329	179,644	149,685 *	449,850	263,895	1,039,[illegible]	204,830	171,046	217,851	593,727	446,084 *	* Zu Col. 196 u. 204. Januar 1865 wurde für die Ruhr-Sieg Bahn ein Reserve- und Erneuerungsfonds abgetrennt und demselben: aus dem Reservefonds überwiesen . 36,536 ℳ; „ „ Erneuerungsfonds „ . . 154,975 „; Sa. Bestand 191,511 ℳ. Davon Bestand im Berg.-Märk. Reservefonds 113,150 ℳ, im Berg.-Märk. Erneuerungsfonds 290,946 ℳ (excl. 163 ℳ, welche niedergeschlagen).
1865	23,085	10,704	146,938	28,281	118,657	366,561	75,458	732,[illegible]	231,604	165,499	2,613	399,716	333,249	
1866	36,002	120,796	336,665 **	79,418	257,247	532,501	106,032	1,210,[illegible]	549,133	264,535	42,690	856,418	353,585	** Zu Col. 194 u. 199. Von der früheren Rechte-Düsseldorf-Ruhrort-Crefelder Bahn wurde Januar 1866 übernommen: a) in den Reservefonds . . 61,201 ℳ; b) „ „ Erneuerungsfonds 296,835 „
1867	37,132	165,261	459,640	247,201	212,439	557,733	465,889	1,377,[illegible]	630,377	300,252	195,792	1,132,421	244,786	
1868	57,582	21,035	291,056	140,625	249,431	783,200	612,002	1,639,[illegible]	620,261	464,780	240,274	1,325,415	314,573	
1869	61,162	11,409	322,002	43,967	278,035	932,574	379,711	1,626,[illegible]	610,517	373,726	181,435	1,171,678	455,180	
1870	66,370	149,358	493,763	208,356	285,407	1,101,256	305,564	1,862,[illegible]	590,754	331,782	1,162	923,698	968,202	
1871	152,762	119,312	457,481	78,764	378,717	1,222,497	136,491	2,327,[illegible]	771,326	375,687	2,440	1,149,523	1,177,767	
1872	80,458	14,954	474,129	195,940	278,189	1,334,572	509,206	3,021,[illegible]	743,107	833,028	801	1,576,936	1,444,609	
1873	102,000	16,793	398,827	104,400	294,427	1,602,387	538,902	3,585,[illegible]	1,232,715	740,593	3,500	2,076,808	1,509,090	

f. Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungsfonds.

Jahr.	Einnahmen. Rücklage. Thlr. 208	Einnahmen. Sonstige Einnahmen. Thlr. 209	Einnahmen. Summa der Einnahmen incl. Bestand aus dem Vorjahre. Thlr. 207	Ausgaben. Zur Erneuerung der Bahn-Anlage. Thlr. 208	Ausgaben. Zur Erneuerung der Betriebsmittel. Thlr. 209	Ausgaben. Sonstige Ausgaben. Thlr. 210	Ausgaben. Summa der Ausgaben. Thlr. 211
1847	—	—	—	—	—	—	—
1848	—	—	—	—	—	—	—
1849	—	—	—	—	—	—	—
1850	—	—	—	—	—	—	—
1851	—	—	—	—	—	—	—
1852	—	—	—	—	—	—	—
1853	—	—	—	—	—	—	—
1854	—	—	—	—	—	—	—
1855	—	—	—	—	—	—	—
1856	—	—	—	—	—	—	—
1857	—	—	—	—	—	—	—
1858	—	—	—	—	—	—	—
1859	—	—	—	—	—	—	—
1860	—	—	—	—	—	—	—
1861	—	—	—	—	—	—	—
1862	—	—	—	—	—	—	—
1863	—	—	—	—	—	—	—
1864	—	—	—	—	—	—	—
1865	124,679	15,128	331,318*	56,259	53,743	5,456	115,458
1866	135,181	48,096	399,137	116,268	60,230	34,900	211,398
1867	139,364	185,310	512,413	233,583	64,422	166,981	464,986
1868	142,614	150,834	340,875	102,152	73,269	66,174	241,595
1869	245,837	122,501	467,618	91,175	57,215	14,120	162,510
1870	215,072	30,336	550,516	94,365	51,950	110,276	256,591
1871	253,181	54,895	602,001	101,386	52,596	54,801	208,785
1872	226,212	63,896	683,326	97,779	117,815	54,890	270,484
1873	199,597	96,060	708,499	144,892	83,334	26,729	254,955

g. Bestände aller Reserve- und Erneuerungsfonds.

Bestand. Thlr. 212	Summa der Bestände sämmtlicher Reserve- und Erneuerungsfonds. Thlr. 213	Bemerkungen.
—	—	
—	—	
—	—	
—	—	
—	1,961	
—	7,614	
—	35,151	
—	38,971	
—	78,594	
—	72,641	
—	110,338	
—	84,449	
—	87,657	
—	153,368	
—	167,711	
—	309,542	
—	441,846	
—	595,769	
215,860	667,706	
187,739	798,571	
47,427**	504,652	
99,280***	663,284	
305,108	1,038,323	
293,925	1,547,634	
393,218	1,949,702	
412,842	2,135,640	
453,544	2,257,061	

* Zu Colonne 207: Dem Ruhr-Sieg-Reserve- und Erneuerungs-Fonds wurde Januar 1865 ein Bestand von 191,511 Thlr. überwiesen.

** Zu Colonne 212: Bestand in Effecten und Einnahme-Rest . . . . . 113,501 Thlr.
ab an Vorschuß . . . . . 65,874 „
Reint Bestand . . . 47,427 Thlr.

*** Zu Colonne 212: Bestand in Effecten . . . . . 113,000 Thlr.
ab an Vorschuß . . . . . 13,720 „
Reint Bestand . . . 99,280 Thlr.

ANHANG.

Chronologische Zusammenstellung

der

Allerhöchsten Bestätigungs-Urkunden, Concessionen, Anleihe-Privilegien 2c.

für die

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft,

sowie der

Anleihe-Privilegien

für die mit derselben verschmolzenen

Eisenbahn-Unternehmungen.

28. April 1842. Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde wegen Verausgabung von 1,000,000 Thlr. vierprocentiger Prioritäts-Actien der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft.

— Gesetz-Sammlung für 1847, Seite 313—317. —

12. Juli 1844. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

— Gesetz-Sammlung für 1844, Seite 315. —

2. October 1848. Privilegium wegen Emission von 800,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (behufs vollständiger Ausführung des Unternehmens).

— Gesetz-Sammlung für 1848, Seite 315—320. —

1. April 1849. Plan für die Emission von 16,000 Stück fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft über zusammen 2,000,000 Thlr. (behufs vollständiger Herstellung der Bahn).

28. Juli 1849. Privilegium wegen Emission von 300,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (für Bauarbeiten und Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1849, Seite 339—345. —

11. März 1850. Privilegium wegen Emission von 1,300,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zur Fertigstellung der Bahn und Vervollständigung der Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1850, Seite 207—210. —

11. September 1850. Privilegium wegen Ausgabe von 400,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft (zur Verbesserung der Bahn und deren Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1850, Seite 400—403. —

14. September 1850. Bestätigungs-Urkunde betreffend die Statut-Aenderungen, welche durch den mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unter'm 23. August 1850 abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag herbeigeführt worden.

— Gesetz-Sammlung für 1850, Seite 408—410. —

14. September 1850. Allerhöchster Erlaß wegen Einsetzung der Königlichen Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

— Gesetz-Sammlung für 1850, Seite 411. —

16. November 1850. Privilegium wegen Emission von 612,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen I. Serie der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn (behufs vollständiger Ausführung und Ausrüstung der Bahn).

— Gesetz-Sammlung für 1850, Seite 503—507. —

8. November 1852. Privilegium wegen Emission von 1,600,000 Thlr. vierprocentiger Prioritäts-Obligationen I. Serie der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn (behufs vollständiger Ausführung und Ausrüstung der Bahn).

— Gesetz-Sammlung für 1852, Seite 706—711. —

6. Juli 1853. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau einer Eisenbahn von Dortmund über Hoerde, Unna und Werl nach Soest unter Bewilligung der Creirung neuer Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Littera B. im Betrage von 500,000 Thlr. und Emission von 1,350,000 Thlr. vierprocentiger Prioritäts-Obligationen I. Serie der Dortmund-Soester Eisenbahn.

— Gesetz-Sammlung für 1853, Seite 485—494. —

29. August 1853. Privilegium wegen Emission von 550,000 Thlr. vierprocentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn (behufs Vervollständigung der Betriebsmittel 2c.).

— Gesetz-Sammlung für 1853, Seite 731—736. —

9. Januar 1854. Privilegium wegen Emission von 1,500,000 Thlr. vierprocentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn (zur vollständigen Ausrüstung der Bahn).

— Gesetz-Sammlung für 1854, Seite 57—62. —

13. März 1854. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Uebertragung der Verwaltung und des Betriebs der Prinz-Wilhelm-Eisenbahn an die unter der Benennung „Königliche Eisenbahn-Direction" fortbestehende Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

— Gesetz-Sammlung für 1854, Seite 108. —

5. September 1855. Privilegium wegen Emission von 1,000,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zur Legung des zweiten Geleises auf den Strecken von Elberfeld bis Schwelm und von Hagen bis Dortmund 2c.).

— Gesetz-Sammlung für 1855, Seite 621—625. —

7. April 1856. Privilegium wegen Emission von 850,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn (behufs Ausrüstung der Bahn, Anlegung streckenweiser Doppelgeleise und Vermehrung der Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 227—230. —

7. April 1856. Privilegium wegen Emission von 850,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn (behufs Ausrüstung der Bahn, Anlegung streckenweiser Doppelgeleise und Vermehrung der Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 231—234. —

30. April 1856. Gesetz, die Bewilligung einer Zinsgarantie für das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg Eisenbahn betreffend.

— Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 329—333. —

12. Juli 1856. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Convertirung der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen I. Serie und II. Serie 1 Emission in viereinhalbprocentige und Ermäßigung der jährlichen Amortisations-Rate von 1 auf 1/2 Procent.

— Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 245. —

13. October 1856. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend die Anlage einer Eisenbahn von Hagen resp. Herdecke nach Siegen.

— Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 871—872. —

20. October 1856. Privilegium wegen Emission von 12,250,000 Thlr. dreieinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zum Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn).

— Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 874—878. —

23. März 1857. Privilegium wegen Emission von 1,270,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen II. Serie der Dortmund-Soester Eisenbahn (zum vollständigen Ausbau und zur Beschaffung ausreichender Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1857, Seite 171—174. —

9. Juni 1857. Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unter'm 22. September 1856 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

— Gesetz-Sammlung für 1857, Seite 475—480. —

21. Juni 1858. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dortmund und Witten über Bochum, Steele, Essen und Mülheim a. d. Ruhr einerseits nach Duisburg und zum Rheine, andererseits nach Oberhausen, unter Vermehrung des Stamm-Actien-Kapitals Litr. A um 5,000,000 Thlr.

— Gesetz-Sammlung für 1858, Seite 360—364. —

20. December 1858. Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unter'm 25. November 1858 beschlossenen Nachtrag zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Ausgabe von Talons zu den Dividendenscheinen.

— Gesetz-Sammlung für 1859, Seite 4. —

30. Januar 1860. Privilegium wegen Emission von 1,000,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen IV. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zum Zweck des weiteren Ausbaues der Bahn, insbesondere der Herstellung des zweiten Geleises von Schwelm bis Hagen und von Düsseldorf bis Erkrath, sowie der Vervollständigung der Stations-Anlagen und Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1860, Seite 66—72. —

5. August 1861. Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unter'm 28. Juni 1861 beschlossenen Statut-Nachtrag wegen Anlage einer Zweigbahn vom Bahnhofe Letmathe der Ruhr-Sieg Eisenbahn nach Iserlohn.

— Gesetz-Sammlung für 1861, Seite 760—762. —

31. März 1862. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Convertirung der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen II. Serie 2. Emission und IV. Serie 1. Emission, sowie der Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie in viereinhalbprocentige und die Reduction der jährlichen Amortisations-Rate der erstgedachten Anleihe von 1 auf 1/2 Procent.

— Gesetz-Sammlung für 1862, Seite 125—126. —

16. März 1862. Allerhöchster Erlaß und
17. November 1862. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unterm 28. Juni 1862 beschlossenen Nachtrag zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Anlage einer Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg Eisenbahn bei Hengstey und der Dortmund-Soester Eisenbahn bei Holzwickede.

— Gesetz-Sammlung für 1862, Seite 400—403. —

28. Mai 1862. Privilegium wegen Emission von 1,000,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen IV. Serie 2. Emission der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zum weiteren Ausbau der Bahn, insbesondere zur Fertigstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Elberfeld bis Erkrath, sowie zur Ausführung des Baues der Letmathe-Iserlohner Zweigbahn).

— Gesetz-Sammlung für 1862, Seite 173—174. —

25. August 1862. Privilegium wegen Emission von 5,750,000 Thaler dreieinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. B der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zum vollständigen Ausbau der Ruhr-Sieg Bahn, insbesondere Herstellung des zweiten Geleises, Vermehrung der Betriebsmittel 2c.).

— Gesetz-Sammlung für 1862, Seite 310—313. —

16. Februar 1863. Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unter'm 6. December 1862 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft mit dem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

— Gesetz-Sammlung für 1863, Seite 77—81. —

16. Februar 1863. Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Statut-Nachtrag wegen Umtausch der Bergisch-Märkischen Stamm-Actien Lit. B gegen Stamm-Actien Lit. A und Erhöhung des Stamm-Actien-Kapitals Lit. A um 1,287,000 Thaler (auf 13,000,000 Thlr.).

— Gesetz-Sammlung für 1863, Seite 82—83. —

23. Februar 1863. Allerhöchster Erlaß und
24. März 1863. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Statut-Nachtrag wegen des Baues einer Eisenbahn von Unna nach Hamm.

— Gesetz-Sammlung für 1863, Seite 133—134. —

24. März 1863. Privilegium wegen Emission von 4,000,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen V. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, (zur Einlösung der noch nicht amortisirten Obligationen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft, sowie zum weiteren Ausbau der Prinz-Wilhelm und Dortmund-Soester Eisenbahn und zum Bau der Verbindungsbahn zwischen Hengstey und Holzwickede).

— Gesetz-Sammlung für 1863, Seite 135—142. —

11. Mai 1863. Allerhöchster Erlaß und
4. September 1864. Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Statut-Nachtrag wegen der Anlage einer Eisenbahn von Haan nach Cöln, nebst Zweigbahn von Ohligs nach Solingen.

— Gesetz-Sammlung für 1864, Seite 591—592. —

27. Juni 1864. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Genehmigung des zwischen dem Staate und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft unter'm 7. Mai 1864 abgeschlossenen Vertrages wegen käuflicher Uebertragung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn an die gedachte Gesellschaft.

— Gesetz-Sammlung für 1864, Seite 520—524. —

14. August 1864. Allerhöchster Erlaß, die Anlage einer Eisenbahn von Styrum nach Ruhrort und dem Hafen und der Traject-Anstalt daselbst betreffend.

— Gesetz-Sammlung für 1865, Seite 73. —

24. October 1864. Privilegium wegen Emission von 4,000,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen V. Serie 2. Emission der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (behufs Ausführung der Bahn-Anlagen von Unna nach Hamm und von Haan nach Cöln mit der Zweigbahn Ohligs-Solingen).

— Gesetz-Sammlung für 1864, Seite 661—663. —

9. Januar 1865. Bestätigungs-Urkunde für den Nachtrag der Statuten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Anlage einer Eisenbahn von Rittershausen nach Lennep und Remscheid, sowie einer Eisenbahn von Styrum nach Ruhrort, und die Erhöhung des Stamm-Actien-Kapitals um 7 Millionen Thaler (auf 20 Millionen Thlr.).

— Gesetz-Sammlung für 1865, Seite 74—76. —

15. August 1865. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für den unter'm 16. März 1865 zwischen der Actien-Gesellschaft der Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Eisenbahn von Viersen nach der Preußisch-Niederländischen Landesgrenze bei Venlo abgeschlossenen Vertrag.

— Gesetz-Sammlung für 1865, Seite 911—916. —

19. Februar 1866. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Genehmigung des Vertrages vom 8. Januar 1866 über den Ankauf der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn.

— Gesetz-Sammlung für 1866, Seite 114—117. —

3. September 1866. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Genehmigung des Statut-Nachtrages wegen Zusammensetzung der Gesellschafts-Deputation.

— Gesetz-Sammlung für 1866, Seite 552—554. —

1. October 1866. Allerhöchste Concessions- und Bestätigungs-Urkunde für den Statut-Nachtrag, betreffend den Bau und Betrieb der Ruhrthal-Eisenbahn.

— Gesetz-Sammlung für 1866, Seite 619—622. —

8. December 1866. Privilegium wegen Emission von 16,618,000 Thlr. viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen VI. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zum Bau der Ruhrthal-Bahn, zur Deckung des Kaufpreises für die Strecke Viersen-Landesgrenze bei Venlo, sowie zur Vervollständigung der Bahn-Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1867, Seite 9—14. —

29. Juli 1867. Allerhöchster Erlaß, betreffend die Genehmigung zur Ausführung der Eisenbahn-Verbindung zwischen den rechts- und linksrheinischen Eisenbahnen bei Düsseldorf und Neuß nebst fester Rheinbrücke bei Hamm.

— Gesetz-Sammlung für 1867, Seite 1521. —

22. September 1867. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Zweig-Eisenbahn von Mülheim a. Rh. nach B.-Gladbach und Bensberg, sowie einer Verbindungs-Eisenbahn von Düsseldorf nach Neuß, nebst fester Rheinbrücke bei Hamm oberhalb Düsseldorf durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, und einen Nachtrag zum Statut der Letzteren, nach welchem das Stamm-Actien-Kapital um 5 Millionen Thaler erhöht wird (auf 25,000,000 Thlr.).

— Gesetz-Sammlung für 1867, Seite 1745—1747. —

17. April 1868. Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Uebergang des Betriebes, resp. des Eigenthumes des Hessischen Nordbahn-Unternehmens auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt des unter'm 7./10. März 1868 abgeschlossenen Vertrages, und einen Nachtrag zum Statute dieser Gesellschaft.

— Gesetz-Sammlung für 1868, Seite 400—405. —

26. September 1868. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Erkelenz über Jülich nach Düren, sowie einer Zweigbahn von Jülich über Eschweiler in das Stolberger Thal und einer Zweigbahn von M.-Gladbach nach Odenkirchen und weiter in der Richtung nach Neukirchen durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, und einen Nachtrag zum Statut der Letzteren.

— Gesetz-Sammlung für 1868, Seite 890—892. —

12. April 1869. Bestätigungs-Urkunde, betreffend einen Nachtrag zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Erstattung der Staatszuschüsse für die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahnstrecken.

— Gesetz-Sammlung für 1869, Seite 658—659. —

20. April 1869. Gesetz, betreffend die Anlage einer Eisenbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle im Biggethale.

— Gesetz-Sammlung für 1869, Seite 731—732. —

26. Juni 1869. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend die Anlage einer Eisenbahn von Hagen nach Brügge bei Lüdenscheid durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft und einen Nachtrag zum Statut der Letzteren.

— Gesetz-Sammlung für 1869, Seite 870—872. —

14. Februar 1870. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft und einen Nachtrag zum Statut der Letzteren.

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 108—110. —

14. Februar 1870. Privilegium wegen Emission von 3,600,000 Thlr. dreieinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. C der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zum Bau der Zweigbahn von Finnentrop nach Rothe-Mühle).

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 110—116. —

26. Februar 1870. Bestätigungs-Urkunde eines Nachtrages zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Erhöhung des Stamm-Actien-Kapitals um 25 Millionen Thaler — (auf 50 Millionen Thaler — (zur Ausführung beziehungsweise Vollendung der concessionirten Erweiterungen des Unternehmens, insbesondere der Ruhrthal-Bahnen, der Eisenbahn von Mülheim a. Rh.-B.-Gladbach-Bensberg, Odenkirchen-Jülich-Düren, der Volmethal-Bahn, Fortführung der Elberfeld-Kölner Eisenbahn von Mülheim a. Rh. nach Deutz resp. Köln, ferner zur Ergänzung der im Betriebe befindlichen Bahn-Anlagen und zur Herstellung von Anschluß-Bahnen, endlich zur Vermehrung der Betriebsmittel).

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 166—167. —

26. Februar 1870. Privilegium wegen Emission von 20,000,000 Thlr. fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen VII. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zu demselben Zwecke wie vorstehende Vermehrung des Actien-Kapitals).

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 168—172. —

2. März 1870. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Fröndenberg nach Menden durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft und einen Nachtrag zum Statut der Letzteren.

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 175—176. —

9. Mai 1870. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Aachen nach der preußischen Landesgrenze bei Gemmenich, beziehungsweise über dieselbe hinaus zum Anschlusse an die von der Königlich Belgischen Staatsregierung concessionirte Linie von Welkenraedt über Gemmenich nach der belgischen Landesgrenze durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, sowie einen Nachtrag zum Statut der Letzteren.

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 366—368. —

16. Mai 1870. Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach Köln durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, und einen Nachtrag zum Statut der Letzteren.

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 381—382. —

23. September 1870. Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Odenkirchen über Jülich nach Düren, an Stelle einer Eisenbahn von Erkelenz über Jülich nach Düren.

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 571—573. —

17. October 1870. Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lennep über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth, sowie von Barmen-Rittershausen durch das Sprockhöveler Bergwerks-Revier zur Ruhrthal-Bahn und von Letzterer nach Witten.

— Gesetz-Sammlung für 1870, Seite 587—588. —

31. December 1870. Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Hagen bis Hause und von hier einerseits nach Haßlinghausen und andererseits im Ennepethal weiter bis Altenvoerde.

— Gesetz-Sammlung für 1871, Seite 24. —

10. Januar 1871. Bestätigungs-Urkunde, betreffend einen Nachtrag zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, wegen Abänderung der Paragraphen 5 und 72 des Gesellschafts-Statuts vom 12. Juli 1844.

— Gesetz-Sammlung für 1871, Seite 22—23. —

18. September 1871. Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Deutz nach Obercassel, sowie in dem Aggerthale aufwärts bis Ründeroth nebst Anschlüssen an die rechtsrheinische und die Deutz-Gießener Eisenbahn und den Bau und Betrieb einer Eisenbahn in und durch das Emscherthal.

— Gesetz-Sammlung für 1871, Seite 574. —

4. December 1871. Nachtrag zu dem Statute der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Zweigbahn von Bochum nach Riemke mit Anschlußbahnen, die Verbindungsbahn von Dahlhausen nach Laer, die Anschlußbahn vom Bahnhof Oberhausen nach dem Walzwerk von Jacoby, Haniel & Huyssen, die von den Zechen Hannibal und Constantin angekauften Bahnen nach dem Bahnhofe Herne, die Zweigbahn vom Bahnhofe Altenessen der Cöln-Mindener Eisenbahn nach der Zeche Königin-Elisabeth, die Anschlußbahn an die Zeche Präsident von der Bochum-Riemker Bahn und an die Zechen Zollverein und Carl, von der Königin-Elisabeth Bahn, die Bahn von Deutz nach Obercassel, sowie in dem Aggerthale aufwärts bis Ründeroth nebst Anschlüssen an die rechtsrheinische und die Deutz-Gießener Eisenbahn in und durch das Emscherthal.

— Reichs- und Preußischer Staats-Anzeiger vom 3. Januar 1872, Nro. 2. —

25. März 1872. Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Abkürzungs-Bahn von Bochum nach Essen, sowie einer Verbindungsbahn von Essen nach Werden a. d. Ruhr.

— Gesetz-Sammlung für 1872, Seite 328. —

12. Juni 1872. Concessions-Urkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungs-Eisenbahn von Born nach Opladen.

— Gesetz-Sammlung für 1872, Seite 548. —

15. November 1872. Nachtrag zum Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Erhöhung des Stamm-Actien-Kapitals um den Betrag von 20 Millionen Thalern — auf 70 Millionen Thaler — (zur Ausführung beziehungsweise Vollendung der concessionirten Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, zur Ergänzung der im Betriebe befindlichen Bahn-Anlagen, Herstellung von Anschlußbahnen und zur Beschaffung von Betriebsmitteln).

— Reichs- und Preußischer Staats-Anzeiger vom 11. December 1872, Nro. 293. —

19. December 1872. Concessions-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb einer Verbindungs-Eisenbahn von Scherfede und Carlshafen über Beverungen nach Holzminden.

— Gesetz-Sammlung für 1873, Seite 46. —

7. April 1873. Concessions-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hamm nach Osnabrück.

— Gesetz-Sammlung für 1873, Seite 227—228. —

23. August 1873. Privilegium wegen Emission von 90 Millionen Mark Reichsmünze viereinhalbprocentiger Prioritäts-Obligationen VIII. Serie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (zur Ausführung beziehungsweise Vollendung der concessionirten Erweiterungen des Unternehmens, insbesondere zur Ausführung einer Eisenbahn von Scherfede und Carlshafen nach Holzminden und von Hamm nach Osnabrück, ferner für die Betheiligung beim Erwerbe der Braunschweigischen Eisenbahnen, sodann zur Ergänzung der im Betriebe befindlichen Bahn-Anlagen und zur Herstellung von Anschlußbahnen und endlich zur Beschaffung von Betriebsmitteln).

— Gesetz-Sammlung für 1873, Seite 456. —

23. Mai 1874. Concessions-Urkunde für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach der Preußisch-Niederländischen Landesgrenze zum Anschlusse an die von dort nach Antwerpen concessionirte Eisenbahn.

— Gesetz-Sammlung für 1874, Seite 279. —

Protocolle

über die

stattgehabten General-Versammlungen

der

Actionaire

der

Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche General-Versammlung vom 29. Juni 1850.

Durch Bekanntmachung des Herrn Präsidenten des Verwaltungsrathes vom 30. Mai curr., welche gemäß §. 35 des Statuts

in Nr. 125, 137 und 140 der Spenerschen Zeitung zu Berlin,
" " 125, 137 " 140 " Vossischen " das.,
" " 132, 143 " 147 " Kölnischen "
" " 130, 141 " 146 " Elberfelder "
und in Nr. 129, 140 " 147 " Barmer "

eingerückt war, wie durch die vorgelegten und zu den Acten gebrachten betreffenden Zeitungsblätter nachgewiesen, ist auf heute eine General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft angesetzt.

Da in derselben auch über die Aenderung der Organisation der Verwaltung und die dadurch bedingte Veränderung der betreffenden Bestimmungen des Statuts Beschluß gefaßt werden soll, so ist mit Rücksicht auf §. 72 des Statuts dieser Gegenstand der Verhandlung in der Bekanntmachung vom 30. Mai curr. ausdrücklich namhaft gemacht.

Es haben sich in Folge dieser Bekanntmachung im Ganzen 1631 Stimmen gemeldet, welche einschließlich der Mitglieder der Direction und des Verwaltungsrathes 5668 Actien vertraten.

Der Königliche Regierungs-Baurath Hübener, Mitglied des Eisenbahn-Commissariats zu Köln wohnt der Versammlung als Vertreter des Staates bei.

Nachdem der Herr Vorsitzende die Versammlung für eröffnet erklärt hatte, ernannte derselbe die Herren August Schöller und Beigeordneten Wortmann zu Protokollführern und die Herren Wilhelm Osteroth und P. J. Frische zu Stimmensammlern.

Der Herr Vorsitzer hieß zuvörderst den Herrn Regierungs-Baurath Hübener als Mitglied des Eisenbahn-Commissariats, als zum ersten Male in dieser Eigenschaft in der General-Versammlung anwesend, Namens derselben willkommen und sprach den Wunsch aus, daß Herr Hübener sie noch oft durch seine Anwesenheit erfreuen werde.

Hierauf wurde Seitens des Herrn Vorsitzers die General-Versammlung befragt, ob die Vorlesung des Geschäftsberichtes gewünscht werde, welche Frage verneint und also auf die Vorlesung verzichtet wurde.

Sodann frug der Herr Vorsitzer, ob Jemand zu dem Geschäftsberichte, der, wie angenommen werde, von den Anwesenden durchgelesen worden sei, Bemerkungen zu machen wünsche, worauf Niemand das Wort begehrte.

Es wurde nun zu der statutgemäßen Ergänzungs-Wahl des Verwaltungsrathes übergegangen, indem vermöge der Anciennetät aus dem Verwaltungsrath ausscheiden die Herren:

Commerzienrath Meckel zu Elberfeld,
" Ebbinghaus zu Iserlohn,
A. Weyermann zu Elberfeld und
W. Hammacher zu Dortmund.

Gewählt wurden die Herren:

Commerzienrath Meckel	mit 1829	Stimmen,
Abr. Weyermann	„ 1812	„
Commerzienrath Ebbinghaus	„ 1799	„
Hammacher	„ 1559	„

Von den Stellvertretern schieden aus respective waren in den Verwaltungsrath getreten die Herren:

Commerzienrath Boeddinghaus,
A. Weyermann,
C. Greef,
H. Wülfing und
G. Lehrkind.

Für dieselben wurden zu Stellvertretern gewählt die Herren:

C. Karthaus	mit 1729	Stimmen,
C. H. Siebel	„ 1586	„
F. Frische	„ 1653	„
Aug. de Weerth	„ 1007	„
Gust. Maurenbrecher	„ 977	„

Der Herr Vorsitzer trug vor, daß der nächste Gegenstand der Tagesordnung die Abänderung der Verwaltung sei, welche eine Abänderung des Statuts bedingen würde. Da nun nach dem Statut die für diesen Fall beschlußfähige Zahl Actionaire nicht anwesend sei, so müsse zur Erledigung des Gegenstandes in 6 Wochen eine neue General-Versammlung berufen werden. Es stehe jedoch nichts entgegen, denselben auch schon heute zu debattiren und das Resultat dieser Debatte zu Protokoll zu nehmen, wie solches auch schon früher in ähnlichen Fällen geschehen sei und welches also der General-Versammlung anheimgegeben werde. — Herr Kammergerichts-Referendar A. Meyen aus Berlin nahm das Wort zu dem Antrage, den Gegenstand heute ruhen zu lassen, da die General-Versammlung doch nicht beschlußfähig sei, dagegen die Direction um Mittheilung der mit dem Staate wegen Regulirung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft gepflogenen Unterhandlungen zu ersuchen. Der Vicepräsident des Verwaltungsrathes Herr Wever berichtete nun umfassend über die Unterhandlungen, welche mit dem Handelsministerium und der Seehandlungs-Direction gepflogen wurden, und daß der Verwaltungsrath beschlossen habe, folgende Anträge zu stellen:

Die General-Versammlung wolle beschließen:

1) Die Verwaltung der Bahn auf Zeit dem Staate anzutragen und daß von der General-Versammlung 2 Deputirte ernannt werden sollten, mit unbeschränkter Vollmacht Seitens der Gesellschaft, durch einen mit dem Staate abzuschließenden Vertrag dem Staate die Verwaltung der Bahn auf Zeit zu übertragen und die damit zusammenhängenden zeitweiligen Modificationen des Statuts zu genehmigen und festzustellen;

2) daß dieselben Deputirten auch dazu unbeschränkte Vollmacht haben sollen, mit dem Seehandlungs-Institute über eine von demselben auf die Prioritäts-Obligationen zweiter Serie vorzuschießende Anleihe zu contrahiren.

Nach dieser Mittheilung frug der Vorsitzer, ob General-Versammlung den eben vorgetragenen Gegenstand heute discutiren wolle, welche Frage einstimmig verneint und dadurch derselbe auf die zu berufende General-Versammlung vertagt wurde.

Der Herr Vorsitzer trug nun die zu dem gegenwärtigen Protokoll paraphirten Anträge von Berliner Actionären nebst den dazu von der Direction gemachten Erklärungen vor.

Der Vertreter der Anträge Herr ꝛc. Meyen nahm in Folge der von dem Herrn Vorsitzer vorgetragenen Erklärungen der Direction den ersten dieser Anträge, nämlich den auf Erhöhung der Fahrpreise zurück.

Der 2. Antrag, auf Zahlung der Zinsen von 4% für das Jahr 1849 an die Actionäre wurde durch Herrn ꝛc. Meyen durch einen umfassenden Vortrag motivirt und darin insbesondere hervorgehoben, daß nicht die vollständige Eröffnung der Bahn im Jahre 1848 stattgefunden, sondern erst im März 1849 erfolgt sei und daher nach §. 23 des

Statuts die Zinsen noch für das Jahr 1849 an die Actionäre zu bezahlen seien. Hierauf wurde von Herrn Meyen der specielle Antrag gestellt:

„General-Versammlung wolle beschließen, daß die Eröffnung des Bahnbetriebes der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nicht am 28. December, sondern am 9. März 1849 als im Sinne des §. 23 des Statutes erfolgt anzusehen sei."

Die Fonds zu der beantragten Zinszahlung seien durch Ausgabe der dazu erforderlichen Zahl von Prioritäts-Actien 2. Serie zu beschaffen.

Der Präsident der Direction Herr Advocat-Anwalt von Hurter entgegnete zunächst, daß die Prioritäts-Obligationen ihren in dem Privilegio angegebenen Zweck hätten, demgemäß sie verwendet werden müßten. Ferner würde durch diese doch eigentlich von dem Capital genommene Auszahlung der Werth der Actien gedrückt werden und endlich sei es Sache der betreffenden Staatsregierung, den Zeitpunkt der Eröffnung der Eisenbahn festzustellen und dieses sei von der Königlichen Regierung zu Arnsberg mit Bestimmung des 28. December 1848 geschehen. Herr Redner entwickelte in gründlicher umfassender Weise diese Hauptpunkte und trug auf Verwerfung des Antrages an.

Herr Spezial-Director Liebrecht unterstützte durch nähere Entwicklung einiger Motive des Herrn Vorredners dessen Aeußerungen.

Herr Banquier Daniel von der Heydt nahm das Wort, um vorzugsweise als Actionär und Bevollmächtigter anderer Berliner Actionäre gegen den Antrag zu sprechen. Hierbei wurde hervorgehoben, daß der Antrag jedenfalls zu spät komme und in der vorigjährigen General-Versammlung hätte angebracht werden müssen. Herr Redner wies nach aus dem vorjährigen Geschäftsberichte, daß damals die rückständigen Zinsenzahlungen angegeben und durch den Beschluß der General-Versammlung vom 18. Juni vorigen Jahres festgestellt worden seien.

Herr Eisenbahn-Staats-Commissar Hübener eröffnete der General-Versammlung, daß wenn unverhofften Falles der Antrag angenommen werden möchte, die mit dem Staate schwebenden Unterhandlungen sofort abgebrochen werden würden.

Herr ꝛc. Meyen suchte die Einreden in einem ferneren Vortrage zu widerlegen und der General-Versammlung zu beweisen, daß ihr das Recht zustehe, den Antrag zum Beschlusse zu erheben.

Herr von Eynern sprach gegen den Antrag, erläuterte unter weiterer Ausführung mehrere von den Vorrednern aufgestellte Motive.

Da fast einstimmig der Schluß der Debatte verlangt wurde, so stellte der Herr Vorsitzer den Antrag zur Abstimmung, welche das Resultat ergab, daß 1351 Stimmen gegen den Antrag Nr. 2 und 631 Stimmen für denselben erfolgten, so daß derselbe also verworfen wurde.

Der Antragsteller Herr Meyen zog hierauf die ferneren Anträge zurück.

Der Herr Vorsitzer stellte nun die Frage, ob noch Jemand Anträge zu stellen oder sonst noch Bemerkungen zu machen wünsche und erklärte, als hierauf Niemand das Wort begehrte, die General-Versammlung für geschlossen.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 14. August 1850.

Durch Bekanntmachung des Herrn Vice-Präsidenten des Verwaltungs-Raths vom 29. Juni cr., welche gemäß §. 35 des Statuts

in Nr. 151, 161 und 174 der Voßischen Zeitung zu Berlin,
„ „ 151, 162 „ 174 „ Spenerschen „ daselbst,
„ „ 156, 167 „ 180 „ Elberfelder Zeitung,
„ „ 158, 168 „ 181 „ Kölner „ und
„ „ 1, 11 und 26 des Barmer Anzeigers

eingerückt war, wie durch die vorgelegten und zu den Akten gebrachten betreffenden Zeitungsblätter nachgewiesen, ist auf heute eine außerordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft angesetzt.

Da in derselben auch über die Aenderung der Organisation der Verwaltung und die dadurch bedingte zeitweise Veränderung der betreffenden Bestimmungen des Statuts Beschluß gefaßt werden soll, so ist mit Rücksicht auf §. 72 des Statuts dieser Gegenstand der Verhandlung in der Bekanntmachung vom 29. Juni cr. ausdrücklich namhaft gemacht.

Es haben sich in Folge dieser Bekanntmachung im Ganzen 529 Stimmen gemeldet, welche einschließlich der Mitglieder der Direction und des Verwaltungsraths 1601 Actien vertraten.

Der Königliche Regierungs-Baurath Herr Hübener, Mitglied des Eisenbahn-Commissariats zu Köln, wohnt der Versammlung als Vertreter des Staats bei.

Nachdem der Herr Vorsitzende die Versammlung für eröffnet erklärt hatte, ernannte derselbe die Herren August Schöller und Beigeordneten Wortmann zu Protokollführern und die Herren J. F. Frische und Th. Wetschky zu Stimmensammlern.

Herr Vorsitzer theilte der General-Versammlung mit, daß der Zweck der heutigen Versammlung sei, über die in der General-Versammlung vom 29. Juni d. J. vorgelegenen Anträge:

1. die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf Zeit dem Staate anzutragen und daß von der General-Versammlung zwei Deputirte ernannt werden, mit unbeschränkter Vollmacht Seitens der Gesellschaft, durch einen mit dem Staate abzuschließenden Vertrag dem Staate die Verwaltung der Bahn auf Zeit zu übertragen und die damit zusammenhangenden Modificationen des Statuts zu genehmigen und festzustellen.
2. daß dieselben Deputirten auch dazu unbeschränkte Vollmacht haben sollen, mit dem Seehandlungs-Institute über eine von demselben auf die Prioritäts-Obligationen zweiter Serie vorzuschießende Anleihe zu contrahiren; welche in bezeichneter General-Versammlung wegen Mangels einer hinlänglichen Anzahl anwesender Actionaire nicht zum Beschluß erhoben werden konnten, heute wiederholt der General-Versammlung vorzulegen und dieselbe zur Berathung und zum Beschlusse darüber einzuladen.

Hierauf las Herr Vorsitzer die mit den betreffenden Staatsbehörden hierüber gepflogenen Verhandlungen vor und wiederholte also die bezeichneten Anträge mit dem Zusatze, General-Versammlung wolle dieselben auf Grundlage des Protokolls über die Verhandlungen zwischen dem General-Director der Seehandlung und den Deputirten der Gesellschaft, datirt Berlin, den 6. Juni 1850, sowie der vom Handels-Ministerio durch Rescript vom 22. Juni 1850 an das Eisenbahn-Commissariat mitgetheilten Bedingungen, welche diesem Protokoll beigefügt werden (Siehe unten I. und II.), genehmigen.

Auf geschehene Einladung des Herrn Vorsitzers, hierüber die Discussion zu eröffnen, verlangte Niemand das Wort und General-Versammlung genehmigte einstimmig die obigen Anträge.

Hiernach wählte General-Versammlung einstimmig die Herren Präsidenten der Direction Dr. v. Hurter und Vice-Präsidenten des Verwaltungsraths Albert Wever zu Deputirten, um im Sinne obiger Anträge gemäß dem

gefaßten Beschlusse mit dem Staate, respective mit der Seehandlung Namens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu contrahiren.

Der in der General-Versammlung anwesende, hierzu ersuchte Herr Notar Raffelsieper nahm hienach den notariellen Act über den heutigen, das Gesellschafts-Statut abändernden Beschluß auf, welcher von den anwesenden Actionairen vollzogen wurde.

Da auf geschehene Anfrage des Herrn Vorsitzers Niemand weiter das Wort begehrte, so wurde die General-Versammlung geschlossen.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Zum Protocoll der General-Versammlung vom 14. August 1850.

I.

Verhandelt Berlin, den 6. Juni 1850.

In Gegenwart

1. des Vorsitzenden der Königlichen General-Direction der Seehandlungs-Societät, Herrn Directors Bloch,
2. der Deputirten des Verwaltungsraths und der Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft:
   a. des stellvertretenden Vorsitzenden des Verwaltungsraths, Herrn Albert Wever,
   b. des Vorsitzenden der Direction, Herrn Reinhold Heinrich von Hurter.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, welche bereits außer dem Stamm-Actien-Capital von 4,000,000 Thlr. in Folge der Allerhöchsten Privilegien vom 2. October 1848 und 28. Juli 1849 resp. 800,000 Thaler und 300,000 „ 5prozentige Prioritäts-Actien emittirt hat, hat durch das Privilegium vom 11. März. d. J. (Gesetzsammlung de 1850 Seite 207) die Allerhöchste Genehmigung zur weitern Emission von annoch 1,300,000 Thlr. 5prozentiger Prioritäts-Obligationen erhalten, mit welchen der Zweck verfolgt werden soll, die Bahn gänzlich zu vollenden und mit allen für einen starken Betrieb nothwendigen Einrichtungen und Betriebsmitteln vollständig auszurüsten, und sie hofft durch die Ausführung der desfallsigen Arbeiten die Bahn derjenigen Rentabilität zuzuführen, auf welche zu rechnen die außerordentlich günstigen örtlichen Verhältnisse gestatten, verhehlt sich aber die Schwierigkeiten und Opfer nicht, welche unter den gegenwärtigen Geldverhältnissen bei einer raschen Realisirung der Prioritäts-Obligationen II. Serie entstehen würden und wünscht die einen und die andern durch die Vermittelung des Königlichen Seehandlungs-Instituts zu vermeiden.

Es sind dieserhalb bereits mehrfache Unterhandlungen gepflogen worden und hatten sich die obenbemerkten Herren Deputirten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft heute im Seehandlungs-Gebäude eingefunden und mit dem Vorsitzenden der General-Direction der Seehandlungs-Societät in Beziehung auf die gewünschte Vermittelung der Seehandlung und Bewilligung von Geld-Vorschüssen sich mündlich weiter zu besprechen.

Es wurde den Herren Deputirten durch den Vorsitzenden, Director Bloch, wiederholt eröffnet, daß die Seehandlung unter den gegenwärtigen Zeitumständen mit Rücksicht auf ihre bereits anderweitig übernommenen vielfachen Verpflichtungen veranlaßt sei, jedes Eingehen auf neue Engagements abzulehnen oder doch bei ausnahmsweiser Bewilligung von Vorschüssen mit besonderer Vorsicht zu Werke zu gehen.

So gern sie demnach auch geneigt sei, das gemeinnützige, eine günstige Weiterentwickelung versprechende Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Kräften zu unterstützen, so dürfe sie doch andererseits nicht unberücksichtigt lassen, daß ein günstiger Verkauf der Obligationen II. Serie und die Sicherheit ihrer Vorschüsse wesentlich bedingt sei von einer zweckmäßigen Verwaltung der Bahn und der bestimmungsmäßigen Verwendung der Vorschüsse, so wie nicht minder von dem Eintritte einer Steigerung der Betriebs-Einnahmen als Folge der neuen Aufwendungen.

Indem die Königliche Seehandlung diese Gesichtspunkte festhalten müsse, könne der Herr Vorsitzende Namens derselben die gewünschte Hülfe nur in dem nachstehend bezeichneten Umfange und unter folgenden Bedingungen der Gesellschaft zuführen.

1. Die Königliche Seehandlung ist bereit, den Verkauf der mittelst des Allerhöchsten Privilegii vom 11. März d. J. genehmigten 5%tigen Prioritäts-Obligationen, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung der letztern zu übernehmen und wird hierbei mit möglichster Vorsicht und umsichtiger Benutzung der Umstände im Interesse der Gesellschaft zu Werke gehen, ohne indessen die Vertretung irgend eines bestimmten Resultats zu übernehmen.
2. Nach Empfang der 1,300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen 2. Serie, und nachdem der Betrieb der Bahn durch einen Beschluß der General-Versammlung der Actionaire der Gesellschaft dem Staate mit allen statutenmäßigen Befugnissen der bisherigen Direction zur Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft übertragen und von der desfallsigen, von der Königlichen Regierung zu ernennenden Commission übernommen sein wird, ist die Königliche General-Direction der Seehandlungs-Societät bereit, die zur Vervollständigung der Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Materialien von der gedachten Commission erforderlich erachteten Vorschüsse auf deren Vorschlag im Lauf d. J. bis auf Höhe von 400,000 Thlr. gegen Verzinsung mit $4^1/_2$ % pro anno zu bewilligen.
3. Zu ihrer Sicherheit für Kapital, Zinsen und Kosten dienen die ihr zum Verkauf übergebenen 1,300,000 Thlr. 5%tige Prioritäts-Obligationen 2. Serie, deren Erlös zunächst zu ihrer Befriedigung bestimmt ist. Ferner aber ist die Gesellschaft verpflichtet, alle aus den Vorschüssen der Seehandlung bewirkten Anschaffungen und speciell die Betriebsmittel an Locomotiven, Eisenbahnwagen und andern beweglichen Gegenständen der Königlichen Seehandlung zu verpfänden und sich hierbei allen den Maaßnahmen zu unterwerfen, welche zur rechtsgültigen Constituirung des Pfandrechts der Königlichen Seehandlung an den gedachten Gegenständen erforderlich sind.
4. Die Zurückzahlung des Gesammt-Vorschusses muß spätestens bis zum 1. Juli 1851 vollständig bewirkt sein. Sollte demnach die Befriedigung der Königlichen Seehandlung aus dem Verkaufe der Prioritäts-Obligationen 2. Serie nicht schon früher stattgefunden haben, so ist die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, bis dahin anderweitig für die rechtzeitige Deckung der Königlichen Seehandlung an Kapital, Zinsen und Kosten zu sorgen.
5. So lange die Königliche Seehandlung wegen der vorgedachten Vorschüsse nebst Zinsen und Kosten aus dem Erlöse der für Rechnung der Eisenbahn-Gesellschaft verkauften Prioritäts-Obligationen 2. Serie nicht vollständig befriedigt ist, ist die Königliche General-Direction der Seehandlungs-Societät bei deren Veräußerung an irgend ein Limitum nicht gebunden. Nach vollständiger Berichtigung des Vorschusses nebst Zinsen und Kosten, wird sich dagegen die Königliche General-Direction wegen des Verkaufs des Ueberrestes für Rechnung der Eisenbahn-Gesellschaft mit derselben weiter einigen.

Der Herr Vorsitzende der Königlichen General-Direction der Seehandlungs-Societät fügte hinzu, daß von diesen Bedingungen in keinem Punkte werde abgegangen werden können und daß nur durch deren unveränderte Annahme die Königliche Seehandlung werde in den Stand gesetzt werden, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft in der gewünschten Weise nützlich zu werden.

Die Herren Deputirten werden diese Verhandlung ihren Committenten zur Beschlußfassung vorlegen und behalten sich demnächst weitere Anträge vor.

Nachträglich bemerkten die Herren Deputirten, daß die Gesellschaft dem Königlichen Ministerio für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten 250,000 Thlr. schulde und die Verpflichtung übernommen habe, dafür 300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen als Sicherheit niederzulegen. Herr Director Bloch erklärt sich damit einverstanden, daß von den 1,300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Betrag von 300,000 Thlr. zur Erfüllung dieser Verpflichtung entweder dem Königlichen Ministerio für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten direct eingeliefert, oder bei der Seehandlung zu dessen Disposition asservirt werde, worauf diese Verhandlung, von welcher die Herren Deputirten Abschrift erhielten, hiermit geschlossen wurde.

(Folgen die Unterschriften.)

II.

Bedingungen,

unter denen der Staat die Verwaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens übernehmen will.

Die Direction der Berg.-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft hat nach Maaßgabe eines mit der Seehandlungs-Societät unterm 6. Juni 1850 getroffenen vorläufigen Uebereinkommens wegen Realisirung der durch Allerhöchstes Privilegium vom 11. März 1850 genehmigten Anleihe von 1,300,000 Thaler den Antrag gestellt, daß der Staat die Verwaltung und den Betrieb der Berg.-Märk. Eisenbahn übernehmen möge. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist in Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse und das erhebliche Interesse, welches der Staat bei dem Gedeihen des Unternehmens hat, bereit auf diesen Antrag unter den nachfolgenden Bedingungen einzugehen.

§. 1.

Der Staat übernimmt die gesammte Verwaltung des Berg.-Märk. Eisenbahn-Unternehmens, sobald die General-Versammlung der Gesellschaft die Uebergabe nach den Vorschriften des Statuts rechtsverbindlich beschlossen, die Allerh. Bestätigung der dadurch bedingten Abänderungen des Statuts und die Einsetzung der Königlichen Verwaltungsbehörde erfolgt sein wird. Letztere wird unter der Firma „Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn" von dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten eingesetzt und soll innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises die Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben. Auf dieselbe gehen alle in dem Statut der Direction, dem Verwaltungsrath und der General-Versammlung (mit Ausnahme der der General-Versammlung in §. 4 vorbehaltenen Functionen) beigelegten Befugnisse über; insbesondere hat dieselbe auch die jährlich zu vertheilende Dividende festzusetzen. Sie leitet den noch nöthigen Ausbau der Bahn und den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft, so daß dieselbe in Betreff der von ihr einzugehenden Verträge und Verbindlichkeiten als Bevollmächtigte der Gesellschaft zu betrachten ist und von dem Staate eine Garantie für einen Ertrag, weder der Gesellschaft und den Actionären noch dritten Personen gegenüber übernommen wird.

Die Kosten dieser Verwaltung, insbesondere auch die der Königl. Verwaltungsbehörde selbst, werden aus den Fonds der Gesellschaft bestritten. Seitens des Staats bleibt vorbehalten, der Königlichen Direction auch die Leitung des Betriebs anschließender Bahnen mit zu übertragen, in welchem Fall die Gehälter und sonstigen Kosten der Königl. Direction nach der Meilenzahl der verwalteten Bahnen unter die verschiedenen Eisenbahn-Unternehmungen vertheilt werden.

§. 2.

Um der Gesellschaft eine fernere beiräthige Mitwirkung bei der Leitung des Unternehmens zu gewähren, soll von der General-Versammlung eine Deputation von 5 Mitgliedern aus den Actionären, welche in den an der Bahn gele-

genen Orten wohnen, gewählt werden, welche während ihrer Function drei Actien bei der Königlichen Direction zu deponiren haben. Es werden eben so viel Stellvertreter mit denselben Bestimmungen hinsichtlich des Domizils gewählt. Die zuerst Gewählten sollen bis Juni 1852 fungiren. Hiernächst scheiden alljährlich abwechselnd zwei resp. drei Mitglieder und Stellvertreter aus, das erste Mal nach dem Loose und später nach dem Amtsalter. Die Stellen der Ausscheidenden werden durch die alljährlich im Monat Juni stattfindende General-Versammlung wieder besetzt; die ausscheidenden Mitglieder sind wieder wählbar. Scheiden Mitglieder im Laufe des Jahres aus, so treten für sie zunächst nach dem Amtsalter, wo dieses nicht entscheidet, nach der Ordnung der auf sie bei der Wahl gefallenen Stimmen die Stellvertreter als wirkliche Mitglieder ein.

Die Deputation wählt aus ihrer Mitte einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter. Ihre Beschlüsse werden collegialisch gefaßt. Zur Fassung gültiger Beschlüsse müssen wenigstens drei Mitglieder anwesend sein.

Diese Deputation, welche die Rechte und Interessen der Gesellschaft, insbesondere der Kgl. Direction gegenüber wahrzunehmen hat, wird in wichtigen Angelegenheiten, insbesondere bei der Verwendung der letzten Anleihe, bei Feststellung des Fahrplans, Tarifs und der Dividende mit ihrem Gutachten gehört, und, dringend eilige Fälle ausgenommen, deren abweichende Ansicht von der Königl. Direction dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zur Entscheidung eingereicht werden. Die Deputation hat ihre Conferenzen an dem Sitze der Königl. Direction zu halten. Die auswärtigen Mitglieder erhalten für die Tage, wo Conferenzen stattfinden, drei Thaler Diäten und, soweit sie nicht auf der Bahn selbst reisen, Erstattung ihrer Reise-Auslagen.

§. 3.

Dieser Deputation (§. 2) wird die Rechnung über die noch rückständigen Bau-Ausführungen und sodann jährlich innerhalb der vier ersten Monate des folgenden Jahres die Rechnung über den jährlichen Betrieb mitgetheilt. Diejenigen Erinnerungen gegen die Rechnungen, welche nicht schon durch die Königl. Direction selbst erledigt werden, überreicht die Deputation dem Königl. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, welchem darüber die schließliche Entscheidung zusteht.

§. 4.

Die General-Versammlung wird jährlich im Juni von dem Vorsitzenden der Deputation berufen, um die Wahl der Mitglieder der Deputation zu bewirken und um den Bericht über die Lage des Unternehmens entgegen zu nehmen. Den Vorsitz in den General-Versammlungen führt der Vorsitzende der Deputation.

§. 5.

Die Dauer der Verwaltung der Bahn Seitens des Staats wird auf mindestens zehn Jahre festgesetzt. Nach Ablauf derselben soll sowohl dem Staate als der Gesellschaft die Kündigung des Verhältnisses mit einjähriger Frist zustehen, der Gesellschaft jedoch nur dann, wenn sie zuvor allen Verbindlichkeiten gegen den Staat und die Seehandlungs-Societät vollständig Genüge geleistet hat.

Eine Kündigung kann von Seiten der Gesellschaft nur in derselben Weise, wie Abänderungen des Statuts beschlossen werden (§. 71 und 72 des Statuts).

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 5. November 1850.

Nachdem die Uebergabe der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn an den Staat nach Maaßgabe des zwischen den höheren Behörden und den Bevollmächtigten der Gesellschaft am 23. August a. c. abgeschlossenen Vertrages von Sr. Majestät dem Könige unterm 14. September dieses Jahres genehmigt worden und die Uebergabe am 15. October Statt gefunden, waren die Actionaire der Gesellschaft durch den Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes Herrn Albert Wever zu einer außerordentlichen General-Versammlung durch die durch das Statut hiezu bezeichneten öffentlichen Blätter, welche als Belege zu den Acten genommen wurden, eingeladen, um die nach §. 2 des bezogenen Vertrages zu bestellende, aus fünf wirklichen Mitgliedern und fünf Stellvertretern bestehende Deputation zu wählen. Es waren hierauf erschienen: achtzehn Actionaire, welche dreihundert sieben und fünfzig Stimmen und eintausend vier und siebenzig Actien vertraten.

Der Herr Staatscommissar, Regierungsrath und Director Hübener erklärte vor der Wahl, daß der Staat in der heutigen General-Versammlung in Berücksichtigung des Gegenstandes der Verhandlungen, das ihm zustehende Stimmrecht nicht ausüben werde. —

Die hierauf vorgenommene Wahl ergab das Resultat, daß Herr Daniel von der Heydt mit dreihundert sechs und fünfzig, Herr Wilhelm Ulenberg mit dreihundert fünf und fünfzig, Herr Hermann Wülfing mit dreihundert fünf und fünfzig, Herr Wilhelm Hammacher mit dreihundert fünf und fünfzig und Herr Wilhelm Werlé mit dreihundert zwei und fünfzig Stimmen zu Mitgliedern der Deputation gewählt wurden.

Bei der hierauf vorgenommenen Wahl der stellvertretenden Mitglieder dieser Deputation wurden gewählt:

Herr Ludwig Schniewind mit dreihundert sechs und fünfzig, Herr Hermann von der Heydt mit dreihundert sechs und fünfzig, Herr Gustav Lehrkind mit dreihundert ein und fünfzig, Herr Friedrich Engels mit dreihundert ein und fünfzig und Herr P. C. Schulte mit dreihundert Stimmen.

Nachdem der Herr Vorsitzer an die General-Versammlung die Frage gerichtet, ob Jemand in Bezug auf die heutige Verhandlung etwas zu erinnern habe, und Niemand das Wort begehrte, schloß derselbe die General-Versammlung mit dem ausgesprochenen Wunsche, daß das Unternehmen nunmehr einem erfreulichen Aufschwung und Gedeihen entgegengehen werde.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 14. Juni 1851.

Durch Bekanntmachung des Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 15. Mai c., welche zweimal

in dem Staats-Anzeiger,
" der Vossischen Zeitung,
" der Elberfelder Zeitung,
" der Kölner Zeitung,
" dem Barmer Anzeiger,

gemäß der Acten und der darin befindlichen Zeitungsblätter eingerückt war, ist auf heute eine General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn anberaumt.

In Folge dieser Bekanntmachung haben sich im Ganzen 226 Stimmen gemeldet, welche 700 Stück Actien vertreten.

Der Herr Vorsitzende eröffnete die Versammlung mit einem Vortrage, welcher der gegenwärtigen Verhandlung abschriftlich beiliegt, und zu dessen Schluß derselbe erklärte, daß die Prüfung der von der Königlichen Direction vorgelegten verschiedenen Rechnungen

a) der Bau- und Betriebs-Rechnung pro 1849,
b) der Bau-Rechnung pro 1850,
c) der Betriebs-Rechnung pro 1850,

welchen die betreffenden Beläge in 61 Bänden beigegeben sind, in der Zwischenzeit seit der Vorlegung bis zum heutigen Tage nicht habe beendigt werden können, daß aber die Deputation pflichtmäßig diese Prüfung nicht allein bewirken, sondern auch der nächstfolgenden General-Versammlung Bericht erstatten werde, in welcher Weise und mit welchen Resultaten dieselbe geschehen sei.

Der Herr Regierungs- und Bau-Rath Hübener, als commissarischer Chef der Königlichen Direction, erklärte mit Bezug auf den vorhergehenden Vortrag, daß die Schwierigkeiten der Aufstellung der aufgeführten Rechnungen pro 1850 bei dem ungeordneten Zustande der Scripturen deren frühere Vollendung und deren zeitigere Vorlage an die Deputation völlig unmöglich gemacht hätten, worauf der Herr Vorsitzende der Deputation erwiderte, wie dieselbe ein Verdienst darin erkenne, daß überhaupt diese Rechnungen so früh, wie geschehen, fertig gestellt worden seien.

Der schon seit mehreren Tagen gedruckte und den anwesenden Actionairen bekannte Geschäfts-Bericht pro 1850 wurde von dem Herrn Chef der Königlichen Direction vorgelegt, und da sich keiner der Anwesenden nähere Erläuterungen zu demselben erbat, oder Bemerkungen zu erheben hatte, so wurde die General-Versammlung durch den Herrn Vorsitzenden für geschlossen erklärt.

(Folgen die Unterschriften.)

Vortrag des Vorsitzenden der Deputation der Actionaire in der General-Versammlung am 14. Juni 1851.

Geehrte Herren!

Der zwischen dem Hohen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dieser Gesellschaft im Monat August vorigen Jahres geschlossene Vertrag bestimmt unter Anderem, daß der Vorsitzende der in Gemäßheit desselben Vertrages eingesetzten Deputation der Actionaire die jährlichen General-Versammlungen berufe und in denselben den Vorsitz führe. Die letztere Bestimmung gibt mir die Ehre, das Wort an Sie zu richten und die heutigen Verhandlungen zu leiten.

Die Ankündigung der General-Versammlung, was ich zuvörderst berichte, ist rechtzeitig unterm 15. Mai und durch die vorgeschriebenen Zeitungen erfolgt. Angemeldet sind 700 Actien, welche in dieser General-Versammlung nach den Bestimmungen des Statuts, wornach die Zahl der in einer und derselben Person vereinigten Stimmen auf dreißig beschränkt ist, zu 226 Stimmen berechtigt sind.

Während wir von dieser geringen Zahl der Theilnehmer an unserer heutigen General-Versammlung Act nehmen, erfülle ich, als Vorsitzender und Mitglied des Collegiums, welches die Rechte der Actionaire zu vertreten berufen ist, eine angenehme Pflicht, an diesem Tage und an dieser Stelle unser Urtheil über die Wirkungen der völligen Umgestaltung der Gesellschaftsvorstände unumwunden und öffentlich auszusprechen. Diese Wirkungen sind solche, daß wir das Unternehmen glücklich schätzen, aus den Händen einer der Lösung der sehr schwierigen Aufgabe der Administration einer Eisenbahn, und insbesondere der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, in nothwendiger Folge der Art ihrer Zusammensetzung nicht gewachsenen Verwaltung in die Leitung einer Königlichen Direction übergegangen zu sein, deren commissarischer Chef in der kurzen Zeit seiner bezüglichen Geschäftsführung Resultate erreicht hat, welche durch vereinfachten, wohlgeordneten und übersichtlich klaren Haushalt und in weit größerem Maße, als es der Geschäftsbericht für 1850, worauf ich noch zurückkommen werde, verkündigen kann, erzielt, bereits am Schluß der ersten für den Ertrag der öffentlichen Transportmittel in der Regel ungünstigeren fünf Monate des laufenden Jahres in sehr erfreulicher Weise gegen die ganze Vergangenheit des Betriebes unserer Bahn contrastiren.

Ich spreche Ihnen, was ich ausdrücklich zu bemerken bitte, nur von den gewonnenen Resultaten, nur von dem schon Erreichten, und überlasse es gerne der weiteren Entwickelung des Jahresbetriebes, eine Befriedigung zu erhalten und zu befestigen, welche die unbefangene Prüfung der heutigen Sachlage gewährt.

Vorzugreifen auf die folgenden, meist einträglicheren Monate, ist nicht meine Absicht; aber ich glaube Ihnen nicht vorenthalten zu sollen, daß eine gegen 1850 nur mäßig vermehrte Einnahme und die stätige Verminderung der Ausgaben während der abgelaufenen fünf Monate einen solchen Ueberschuß geliefert hat, daß ein jeder der folgenden Monate des Jahres nur die Einnahme jedes der vergangenen Monate, diese durchschnittlich berechnet, zu ergeben und die Ausgabe nicht abzunehmen hat, um die Zinsen des Prioritäts-Actien-Capitals erster Serie und aller aufgenommenen bedeutenden Darlehne zu decken. Hierbei muß aber erwähnt werden, daß erfahrungsmäßig die Einnahmen während der Sommermonate sich vermehren, die Ausgaben aber sich vermindern.

Ich komme jetzt zum Geschäftsbericht über das Betriebs- und Bau-Jahr 1850. Aller in's Einzelne gehenden Bemerkungen zu demselben mich enthaltend, hebe ich nur die Thatsache hervor, daß die Königliche Direction, welche jenen Bericht erstattet, am 15. October eingesetzt, auf die Erträgnisse des Geschäfts pro 1850 irgend einen wesentlichen Einfluß bei der vorgerückten Zeit des Jahres nicht hat ausüben können. Gestehen wir es offen; — planlos, ohne Etat, ohne Controlle ist die Verwaltung durch die früheren Beamten geführt worden, so daß in Bezug auf die Geschäftsführung der denselben vorgesetzt gewesenen abgetretenen Direction, worüber mir hier weiter zu reden nicht obliegt, Ein Verdienst, ein unbestreitbares ist, dasjenige, daß sie seit ihrer Einsetzung die Nachtheile der früheren Verwaltungsformen erkannt und seit länger als einem Jahre die Uebergabe an den Staat beantragt hat, wie wir sie, ich wiederhole es, zum Glück des Unternehmens, heute in Thätigkeit sehen.

Die Rechnungen, welche von der Königlichen Direction mit Mühe aus den unklaren, unvollständigen Scripturen der Vorjahre haben aufgestellt werden können, nämlich die Baurechnung pro 1850 und die Betriebsrechnung pro 1850, sind mit einer großen Zahl Bände von Belägen begleitet.

Die Deputation der Actionaire hat in der kurzen Zeit seit deren geschehener Vorlegung bis heute die Prüfung dieser Rechnungen nicht vollenden können, und behält sich vor, nicht allein diese in zweckentsprechender Weise zu bewirken, sondern auch in der nächsten General-Versammlung Ihnen über das Ergebniß Bericht zu erstatten.

Ordentliche General-Versammlung vom 24. Juni 1852.

Nachdem durch Bekanntmachung des Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 18. Mai c., welche zweimal innerhalb der im Statut festgesetzten Zeit

in dem Staats-Anzeiger,
„ der Vossischen Zeitung,
„ „ Elberfelder Zeitung,
„ „ Kölner Zeitung,
„ dem Barmer Anzeiger

ausweise der Acten und der darin befindlichen Zeitungs-Blätter eingerückt war, auf heute eine General-Versammlung der Actionaire genannter Bahn anberaumt worden, haben sich im Ganzen 346 Stimmen gemeldet, welche 1052 Stück Actien vertreten. Die General-Versammlung wurde in Gemäßheit des mit dem Staate geschlossenen Vertrages durch den Herrn Vorsitzenden der Deputation eröffnet.

Derselbe bemerkte zunächst, daß zu seinem Bedauern der Vorsitzende der Königlichen Direction, Herr Ministerial-Rath Hübener, dienstlich verhindert sei, der General-Versammlung beizuwohnen.

Sodann wurde den anwesenden Herren Actionairen bekannt gemacht, daß Herr Hübener zum Königlichen Ministerial-Bau-Rathe und vortragenden Rathe im Königl. Ministerio für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ernannt worden und diesem Berufe demnächst folgen werde. Zu seinem Nachfolger sei der Königl. Eisenbahn-Director Herr Dihm designirt, welcher jedoch inzwischen schwer erkrankt und dadurch verhindert sei, die Verwaltung der Königl. Direction schon jetzt zu übernehmen. Bis dahin, daß dies geschehen könne, habe des Herrn Handels-Ministers Excellenz die Verwaltung der Königl. Direction dem als Vertreter derselben anwesenden Staats-Anwalt und Mitgliede der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn Herrn Ostermann übertragen, und hierdurch die hohe Fürsorge für das Gedeihen des Unternehmens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wiederum bethätigt.

Der Abgang des Herrn Hübener sei ein großer Verlust für das Unternehmen, um welches sich derselbe durch eine ausgezeichnete Verwaltung und mit Besiegung der großen damit verbundenen Schwierigkeiten so hoch verdient gemacht. Die schon in so kurzer Zeit erzielten Erfolge gäben hiervon lautes Zeugniß. Man könne indessen der festen Hoffnung sich hingeben, daß die Leitung des Unternehmens in den bewährten Händen, denen dieselbe jetzt anvertraut, in der bisherigen Weise und mit weiter günstigem Erfolge fortgeführt werde. Das Unternehmen habe auch den kürzlich erfolgten Tod des als Justitiar und Grunderwerbungs-Commissar fungirenden Appellations-Gerichts-Assessors Herrn Stammelbach zu beklagen, dessen Wirksamkeit namentlich für die schwierige Regulirung der Grunderwerbs-Angelegenheiten von großem Nutzen gewesen.

Zum Geschäfts-Berichte für das verflossene Jahr 1851 übergehend, knüpfte der Herr Vorsitzende der Deputation an seinen Vortrag in der vorigjährigen General-Versammlung vom 14. Juni 1851 an.

Darin sei die Erwartung ausgesprochen, daß die Betriebs-Einnahmen des Jahres 1851 zur Deckung der Betriebs-Ausgaben und der sämmtlichen Zinsen von Prioritäts-Obligationen und von den aufgenommenen Darlehen ausreichen würden.

Diese Erwartung sei aber nicht nur völlig in Erfüllung gegangen, sondern es sei, wie aus dem Rechenschafts-Berichte ersichtlich, ein bei Weitem günstigeres Resultat erzielt worden. Danach habe der vorigjährige Betrieb gegen 1850 eine Mehr-Einnahme von 41,412 Thlr. 12 Sgr. 3 Pfg. und eine Weniger-Ausgabe von 41,157 Thlr. 8 Sgr. 1 Pfg., und nach Abzug aller zu zahlenden Zinsen einen Netto-Ueberschuß von 31,961 Thlr. 10 Sgr. 10 Pfg., und unter Hinzurechnung des zu 7141 Thlr. 1 Sgr. 2 Pfg. berechneten, am Schlusse des Jahres verbliebenen, bereits bezahlten Materialien-Bestandes, von 39,102 Thlr. 12 Sgr. ergeben.

Aus diesem Ueberschusse sei bekanntlich mit Genehmigung des Königl. Ministerii für Handel 2c. auf die im Privatbesitze befindlichen 3,000,000 Thlr. Stamm-Actien eine Dividende von 1 % mit 30,000 Thlr. vertheilt und der Ueberschuß dem Reservefonds überwiesen worden.

Daß der Verkehr auf der Bahn in der begonnenen Entwickelung fortschreite, gehe schon daraus hervor, daß wie im Geschäfts-Berichte Seite 6 gesagt, in den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres eine Mehr-Einnahme von 15,460 Thlr. gegen die Einnahme derselben Monate des Jahres 1851 sich ergeben habe. Diese Mehr-Einnahme resultire allein aus dem Güter-Verkehre, indem der Personen-Verkehr in seinem Ertrage ziemlich derselbe geblieben.

Auf Anregung des Königl. Ministerii werde demnächst ein ermäßigter Personengeld-Tarif mit dem Systeme von Personalkarten für die an demselben Tage erfolgende Hin- und Rückreise zum 1½fachen Satze der gewöhnlichen Fahrpreise, — und ebenso ein in der Classificirung abgeänderter und in den Frachtsätzen theilweise ermäßigter Güter-Tarif auf der Bahn eingeführt werden.

Die Wirkungen dieser Tarif-Aenderungen seien zwar nicht genau vorher zu übersehen; es werde aber dadurch beim Güter-Verkehre, auch wenn eine Vermehrung der Transportmassen nicht die Folge davon sein sollte, eine irgend erhebliche Minder-Einnahme nicht eintreten.

Gegenwärtig aber beginne eine wesentliche Voraussetzung, welche bei der Gründung des Unternehmens gehegt worden, diejenige nämlich, daß die Bergisch-Märkische Bahn ein gleichberechtigtes Glied einer großen Eisenbahn-Kette bilden werde, durch die bevorstehende Vollendung der Aachen-Düsseldorfer Bahn auf der einen, und den nunmehr gesicherten Bau einer Bahn von Dortmund nach Soest auf der andern Seite in Erfüllung zu gehen.

Daß mit der Vollendung dieser beiden Bahnen eine neue Aera für die Bergisch-Märkische Eisenbahn beginnen und derselben namentlich ein bedeutender durchgehender Verkehr zufließen werde, werde einer näheren Ausführung nicht bedürfen. In Bezug auf die finanziellen Verhältnisse sei zu bemerken, daß von den Prioritäts-Obligationen II. Serie inzwischen eine Summe von 189,000 Thlr. ziemlich zum Pari-Course verkauft und der Erlös zur theilweisen Deckung des Guthabens der Seehandlung verwendet, daß der Rest dieses Guthabens, sowie dasjenige des Staats ad 250,000 Thlr. aus einem bei der Königl. Bank zu 4 % Zinsen aufgenommenen Darlehn von rund 727,000 Thlr. zurückgezahlt worden und der Weiter-Verkauf eines Theils der dagegen deponirten 1,111,000 Thlr. Prioritäts-Actien zum Course von 102½ angeordnet sei.

Was nun endlich die Jahres-Rechnungen über Betrieb und Bau pro 1851 betreffe, so seien solche rechtzeitig von der Königl. Direction der Deputation mitgetheilt. Nach einer von der Letzteren vorgenommenen materiellen Revision sei die specielle und formelle Revision beider Rechnungen im Einverständnisse mit der Kgl. Direction einem rechnungskundigen Königl. Beamten übertragen und von diesem zur Zufriedenheit der Deputation auch bewirkt worden.

Irgend nennenswerthe Erinnerungen seien dabei nicht zu machen, vielmehr sei das Resultat auch dieser bis in die kleinsten Details gegangenen Revision ein durchaus befriedigendes gewesen. Eine solche specielle Revision der Rechnung pro 1850 habe jedoch bis heute nicht stattgefunden, weil ein hierzu geeigneter Mann früher nicht habe gewonnen werden können. Die Revision habe nunmehr bereits begonnen und werde über das Resultat der nächsten ordentlichen oder außerordentlichen General-Versammlung Bericht erstattet werden.

Nach Beendigung dieses Vortrages und da von den Anwesenden Niemand zu dem gedruckt vorliegenden und ihnen bereits bekannten Geschäfts-Berichte pro 1851 Bemerkungen zu machen hatte, erhob sich Herr Staats-Anwalt Ostermann, um Namens des abwesenden Herrn Ministerial-Raths Hübener dessen Dank für das ihm in so großem Maaße bewiesene Vertrauen, für die Anerkennung, die seine Wirksamkeit so reichlich gefunden und für die herzliche Theilnahme, die ihm beim Scheiden aus dem ihm lieb und werth gewordenen Wirkungskreise geschenkt werde, auszusprechen, und um zugleich für sich selbst das ihm als interimistischen Nachfolger eines so ausgezeichneten Mannes um so nöthigere Vertrauen zu erbitten.

Der Herr Vorsitzende bemerkte sodann, daß nach dem mit dem Staate geschlossenen Vertrage in diesem Jahre zwei Mitglieder der Deputation und zwei Stellvertreter durch das Loos auszuscheiden hätten, aber wieder wählbar seien. Das Loos habe die Herren W. Hammacher in Dortmund und W. Ulenberg hier als Mitglieder und die Herren G. Lehrkind zu Haspe und L. Schniewind hier als Stellvertreter getroffen.

Die mittelst Stimmzettel erfolgte Wahl ergab

für Herrn W. Hammacher als Mitglied 203 Stimmen,
" " W. Ulenberg " " 203 "

für Herrn Meckel als Mitglied 1 Stimme,
" " L. Schniewind " Stellvertreter 208 "
" " G. Lehrkind " " 218 "

Es sind demnach die Herren Hammacher und Ulenberg als Mitglieder der Deputation und die Herren L. Schniewind und G. Lehrkind als Stellvertreter wiedergewählt.

Nachdem schließlich noch Herr Meckel die Frage stellte, ob die Betriebs-Ausgaben pro 1852 diejenigen des Jahres 1851 voraussichtlich übersteigen würden, und der anwesende Herr Betriebs-Inspector Malberg diese Frage dahin beantwortet, daß der vorigjährige Procentsatz auch in diesem Jahre wahrscheinlich nicht überschritten werden würde, wurde die General-Versammlung durch den Herrn Vorsitzenden der Deputation für geschlossen erklärt.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 21. Mai 1853.

Da in der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 6. April a. c., welche einberufen war, um wegen Uebernahme der projectirten Eisenbahn von Dortmund nach Soest resp. Betheiligung an diesem Unternehmen, sowie wegen der dadurch bedingten Ergänzung resp. Abänderung des Statuts Beschluß zu fassen, nicht die dazu statutgemäß erforderlichen drei Viertheile sämmtlicher Actien vertreten waren, so ist nach Vorschrift des §. 27 des Gesellschafts-Statuts durch Bekanntmachung der Königlichen Direction und des Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 6. April c. auf heute eine neue General-Versammlung anberaumt worden.

Diese Einberufung ist nach Vorschrift des §. 35 des Statuts erfolgt; auch sind in derselben die oben bezeichneten Gegenstände der Beschlußnahme in Gemäßheit des §. 72 des Statuts ausdrücklich angeführt worden. Es haben sich in Folge dessen im Ganzen 250 Stimmen gemeldet, welche zusammen 753 Stück Actien vertreten.

Von denselben waren die auf der ersten Seite genannten Herren anwesend.

Der Herr Deputations-Vorsitzende und in dieser Eigenschaft zugleich Vorsitzender der heutigen General-Versammlung eröffnete die letztere durch einen einleitenden und erläuternden Vortrag über den Zweck der heutigen Versammlung, wie derselbe oben näher angegeben, hob die ungemeine Wichtigkeit dieses Zweckes, die Uebernahme der Dortmund-Soester Eisenbahn näher hervor, und verlas ein von der Königlichen Direction angefertigtes Promemoria über die Vortheile dieser Uebernahme für die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Dieses Promemoria lag gedruckt vor und wurde davon ein Exemplar den anwesenden Herren Actionairen überreicht.

Ein Exemplar desselben ist hier beigefügt. (Siehe unten sub I.) Demnächst stellte der Herr Vorsitzende folgende Frage an die General-Versammlung:

> Genehmigt dieselbe die Zeichnung der an dem Stamm-Actien-Capital Lit. B. ad 500000 Thlr. noch fehlenden Summen bis zum Betrage von höchstens 75000 Thlr. zu der von dem Herrn Minister für Handel 2c. genehmigten Bedingungen?

Diese Frage wurde von den Herren Actionairen einstimmig bejaht.

Es wurde sodann die zweite Frage wegen Zulassung der Zeichner der Actien Lit. B. mit ihren Zeichnungen unter den denselben zu Grunde gelegten Bedingungen als Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gestellt und ebenfalls einmüthig genehmigt.

Herr Regierungsrath Ostermann verlas demnächst den angefertigten Entwurf zu einem Nachtrage des Gesellschafts-Statuts.

Der Herr Vorsitzende stellte die Frage, ob General-Versammlung mit dem Inhalte und der Fassung dieses Entwurfs einverstanden sei?

Herr Wilh. Beltz erklärte hierauf, die Bestimmung in §. 21 wegen Erwerbung des Eigenthums der gesammten Bahn Seitens des Staats nicht im Interesse der Besitzer der Stamm-Actien Lit. A. finden zu können, da es unbillig sein werde, — im Falle der Cours dieser Actien sich über pari steigern möchte und in diesem Falle dürfte allein der Staat zum Ankaufe übergehen, — den Inhabern der Actien, welche bisher nur Nachtheil erlitten, einen möglichen Cours-Gewinn zu entziehen.

Herr Beltz schlug deshalb vor, dem Staate nur das Recht der Amortisation des Anlagekapitals mit jährlich höchstens 1 Prozent sammt darauf fallenden Dividenden vorzubehalten.

Sodann glaubte Herr W. Budde, daß der Schlußparagraph des Entwurfs noch einen Zusatz erhalten müsse, durch welchen festgestellt werde, daß die nicht abgeänderten Bestimmungen des Statuts auf die Actien Lit. B. und deren Besitzer Anwendung finden.

Nachdem sowohl der Herr Deputations- als der Herr Directions-Vorsitzende sich mit beiden Vorschlägen einverstanden erklärt, ein Gleiches auch Seitens der übrigen Herren Actionaire geschehen, auch sonst nichts gegen den verlesenen Entwurf zu erinnern gefunden, stellte der Herr Deputations-Vorsitzende die in der Anlage 2 (siehe unten sub II.) verzeichneten Fragen sub Nr. 3, 4 und 5, welche sämmtlich einstimmig genehmigt wurden.

Der Herr Notar Raffelsieper nahm über den Vorgang Akt auf.

(Folgen die Unterschriften.)

Zum Protocoll der General-Versammlung vom 21. Mai 1853.

I.

Nachdem die Entscheidung über die Richtung der Köln-Mindener Bahn entgegen den Erwartungen der Gegend am Hellwege getroffen war, machten die Bewohner derselben große Anstrengungen, einen Ersatz für die ihnen entgangene Köln-Mindener durch eine andere Eisenbahn zu erlangen.

Die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist diesen Bestrebungen stets mit großem Interesse gefolgt, wohl erwägend, daß eine solche Bahn, als unmittelbare Fortsetzung der eignen einen großen und günstigen Einfluß auf diese äußern müsse.

Jene Anstrengungen führten endlich zu einem gewünschten Resultate. Die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 3. Juni 1852 ertheilte die Konzession für eine Eisenbahn von Dortmund über Hörde, Unna, Werl nach Soest im Anschlusse an die Bergisch-Märkische, Köln-Mindener und Westfälische Eisenbahn.

Zwei Wege boten sich zur Realisirung des Projects: die Bildung einer eignen Gesellschaft, oder die Verschmelzung dieses mit einem benachbarten Eisenbahn-Unternehmen.

Wegen der Ausführung auf dem letztern Wege trat das leitende Comité mit uns in Verbindung. Unter Zustimmung Ihrer Deputation und unter Vorbehalt Ihrer Genehmigung wurde dann eine Vereinigung beider Unternehmen beschlossen und die Actienzeichnungen mit Genehmigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten unter den folgenden Bedingungen eröffnet:

1. Die Bahn soll in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 3. Juni 1852 (G.-S. Seite 304) von Dortmund über Hörde, Unna und Werl nach Soest im Anschlusse an die Bergisch-Märkische, die Köln-Mindener und die Westfälische Eisenbahn geführt werden.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn nimmt nach vorheriger Berufung einer General-Versammlung, welche darüber zu beschließen hat, und unter dem Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung die Strecke von Dortmund über Hörde, Unna und Werl nach Soest als integrirenden Theil ihres Eisenbahnunternehmens in die Bergisch-Märkische Eisenbahn auf, deren Name unverändert bleibt.

2. Dem Staat soll der Bau dieser Bahn, so wie nach vollendetem Bau die Verwaltung und der Betrieb des Unternehmens unter den noch festzustellenden der Allerhöchsten Genehmigung unterliegenden Bedingungen für immer überlassen werden.

3. Das Grund-Capital wird in Gemäßheit des Allerhöchsten Erlasses vom 3. Juni 1852 auf 1,850,000 Thlr. geschrieben: Eine Million acht Hundert fünfzig Tausend Thaler festgesetzt. Dasselbe wird:

   a. mit 500,000 Thlr. durch 5000 Stück Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Litr. B. eine jede zu 100 Thlr.

   b. mit 1,350,000 Thlr. durch 13,500 Stück Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn III. Serie, eine jede zu 100 Thlr. beschafft.

4. Auf die Zeichnungen zu dem Stamm-Actien-Capital Lit. B. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn finden die Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 (G.-S. Seite 505) über die Eisenbahn-Unternehmungen und des Gesetzes vom 9. November 1843 (G.-S. Seite 341) über die Actien-Gesellschaften Anwendung.

5. Die Einzahlungen auf das gedachte Stamm-Actien-Capital Lit. B. erfolgen in Raten von 10 %.

   Jedem Zeichner steht es indeß frei, mehrere Raten auf einmal zu erlegen.

   Die erste Rate ist mit 10 % sogleich bei der Zeichnung einzuzahlen. Zwischen 2 Einzahlungen muß ein Zeitraum von wenigstens 2 Monaten liegen.

6. Das Capital der Serie III. der Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen wird mit 4 %, das der Stamm-Actien Lit. B. mit 4 %, von dem ersten Tage des auf die Einzahlung folgenden Monats, bis zum Ende der Bauperiode, d. h. 1. Januar des auf die vollständige Betriebseröffnung folgenden Jahres verzinset.

7. Den Prioritäts-Obligationen III. Serie wird ein Zins von 4 % zugesichert, welche Zinsen zunächst aus dem Brutto-Ueberschuß der Einnahmen der Dortmund-Soester Strecke über die sämmtlichen, vom Betrieb auf dieser genannten Strecke erforderten Kosten gedeckt werden sollen.

   Wenn aber der Fall eintreten möchte, daß der Brutto-Ueberschuß der Dortmund-Soester Strecke, Bergisch-Märkischer Eisenbahn nicht ausreichte, um den Prioritäts-Obligationen III. Serie 4 % Zinsen zu zahlen, so soll der aus dem Betrieb der Bergisch-Märkischen Bahn, Elberfeld-Dortmunder Strecke, nach erfolgter Zinszahlung und planmäßiger Amortisation der Prioritäts-Obligationen I. und II. Serie für die Privat-Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (Statut für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft §. 10. §. 23.) verbleibende Ueberschuß zur Ergänzung der stipulirten Zinsen verwandt werden, ehe aus solchem Ueberschuß eine Dividende an den ursprünglichen Privat-Stamm-Actien zur Vertheilung kommt.

   Die dem Staate zustehenden Ansprüche auf Dividende von dem von ihm übernommenen vierten Theil des ursprünglichen Stamm-Actien-Capitals (künftig Stamm-Actien Lit. A. der Bergisch-Märkischen Eisenbahn) werden hierdurch nicht alterirt, und wird den Stamm-Actien Lit. B. vor diesem eine Zinspriorität nicht eingeräumt.

8. Nachdem die Zinsen der Prioritäts-Obligationen III. Serie bezahlt sind, wird der vorhandene Ueberschuß weiter mit einem halben Procent vom Gesammt-Prioritäts-Capital ad 1,350,000 Thlr. zur Gründung eines speciell für die Prioritäts-Obligationen III. Serie bestimmten Amortisationsfonds verwandt.

9. Den Stamm-Actien Lit. B. werden Dividendenscheine beigegeben.

10. Der nach erfolgter Zahlung der Zinsen der Prioritäts-Obligationen III. Serie und nach Hinterlegung des dem Amortisations-Fonds zuerkannten Betrags vom Brutto-Ueberschuß der Dortmund-Soester Strecke noch verbleibende Rest, soll demnächst bis zum Satz von 4 %, oder von 4 Thlr. für je 100 Thlr., als Dividende an die Besitzer der Stamm-Actien Lit. B. vertheilt und bezahlt werden.

Wenn jedoch der Ueberschuß der Dortmund-Soester Strecke nicht hinreichen möchte, um 3½ % als Dividende an die Stamm-Actien B. zu zahlen, so soll doch bis zu diesem Satz die den Stamm-Actien B. zu gewährende Dividende niemals geringer sein können, als die auf die Privat-Stamm-Actien Lit. A. fallende Dividende; zu welchem Behuf dem Ueberschuß aus dem Betrieb der Elberfeld-Dortmunder Strecke Bergisch-Märkischer Eisenbahn, vor Feststellung der an die Privat-Stamm-Actien Lit. A. zu vertheilenden Dividende, diejenige Summe, welche erforderlich ist, um den Stamm-Actien Lit. B. eine Dividende zu gewähren, die nicht geringer sei, als diejenige der Privat-Stamm-Actien Lit. A. insoweit entnommen wird, als dies ohne Verkürzung des dem Staate nach §. 23 seqq. des Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zustehenden Anspruchs auf Dividende thunlich ist.

11. Nachdem aus dem Ertrags-Ueberschuß der Dortmund-Soester Strecke folgende Zahlungen entnommen sein werden:

    a. die Zinsen des Prioritäts-Kapitals der Obligationen III. Serie,
    b. die zum Amortisationsfonds zu hinterlegende Summe,
    c. die Dividende von 4 % an die Stamm-Actien B.

    wird der vorhandene weitere Ueberschuß zur ferneren Amortisation der Prioritäts-Obligationen III. Serie verwandt.

12. Nach Amortisation der Prioritäts-Obligationen III. Serie werden die Ueberschüsse der Dortmund-Soester und der Elberfeld-Dortmunder Strecke zu verhältnißmäßig gleichen Theilen unter die Stamm-Actien A. und B. vertheilt.

13. In den General-Versammlungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft genießen die Stamm-Actien Lit. B. gleiche Rechte mit denjenigen Lit. A.

14. Die Deputation der Bergisch-Märkischen Actionaire wird um 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter vermehrt, deren Wahl allein den Stamm-Actionairen Lit. B. zusteht.

15. Der Betrieb und die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wird unter Verzichtleistung auf das im §. 5. des Vertrages vom 14. September 1850 vorbehaltene Kündigungsrecht für immerwährende Zeit auf den Staat übertragen.

16. Dem Staat wird das Recht vorbehalten, gegen Erstattung des vollen Nominalwerthes sowohl die Actien Lit. A. als auch die Actien Lit. B. allmälig, oder auch auf einmal einzulösen, und dadurch das Eigenthum der ganzen Bahn nebst Zubehör zu erwerben.

Zu den vorstehenden Bedingungen ist bis jetzt auf das Stamm-Actien-Kapital Lit. B. eine Summe von über 425,000 Thlr. gezeichnet und fehlen mithin an den festgestellten 500,000 Thlr. noch ppr. 75,000 Thlr.

Wenn gleich zu erwarten ist, daß noch mehrere Zeichnungen eingehen werden, so ist doch andererseits nicht vorauszusetzen, daß der ganze noch fehlende Betrag noch werde beschafft werden.

Bei der ungemeinen Wichtigkeit des Unternehmens für die Bergisch-Märkische Eisenbahn nehmen wir keinen Anstand, Ihnen vorzuschlagen, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sich mit der noch fehlenden Summe bis zum Betrage von höchstens 75,000 Thlr. bei dem Stamm-Actien-Kapital Lit. B. betheilige.

Die hierzu nöthige Summe kann durch Emission einer entsprechenden Anzahl von Prioritäts-Obligationen II. Serie, von welcher nach dem vorjährigen Geschäfts-Bericht 300,000 Thlr. nicht zur Verausgabung kommen sollten, verfügbar gemacht werden.

Wenn Sie hiermit einverstanden, so würden wir Ihnen ferner anheim geben, die von den Zeichnern zu dem Stamm-Actien-Kapital Lit. B. gestellten Bedingungen, wie sie oben wiedergegeben sind, zu acceptiren, und auf Grund derselben die Dortmund-Soester Verbindungsbahn als integrirenden Theil in die Bergisch-Märkische Eisenbahn, sowie die Stamm-Actionaire Lit. B. unter dieser Benennung als Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft aufzunehmen.

Ueber die im Falle des Einverständnisses erforderlich werdenden Modificationen des Statuts würden wir uns sodann beehren, Ihnen den Entwurf zu einem Nachtrag desselben vorzulegen, und zugleich bitten, uns zu ermächtigen,

die zur Ausführung der gefaßten Beschlüsse erforderlichen Maßnahmen zu treffen, auch, falls in dem einen oder andern Punkte Abänderungen oder Zusätze räthlich erscheinen möchten, darüber mit dem Königl. Ministerium zu verhandeln, und Ihre Deputation zu autorisiren, dazu Namens Ihrer die Genehmigung zu ertheilen.

Zur Rechtfertigung dieser Anträge erachten wir es nun noch für nothwendig, mit einigen Worten auf den Einfluß hinzuweisen, den das Unternehmen auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn äußern wird.

Zur Zeit ist die letztere nichts, als eine Zweigbahn der Köln-Mindener. Sie ist eben dadurch von dieser abhängig, und nicht in der Lage, ihren Verkehr so zu entfalten, wie die wohlhabende und industriereiche Gegend, welche sie durchschneidet, sonst mit Recht erwarten ließe.

Die Dortmund-Soester Verbindungsbahn macht sie zu einem selbständigen Glied eines großen westöstlichen Eisenbahnsystems.

Dadurch erst wird es gelingen, einen durchgehenden Verkehr zu erlangen, welcher der Köln-Mindener Eisenbahn über 40 % ihrer Einnahme einträgt.

Die Verbindung der beiden Unternehmen vermindert die Generalkosten für die Bergisch-Märkische Eisenbahn um mindestens 10,000 Thlr. Sie erschließt ihr eine reiche Gegend, welche großen Ueberfluß an Korn, Salz, Kohlen und Eisen besitzt.

Die Köln-Mindener Eisenbahn durchschneidet keine Gegend, welche die von Elberfeld bis Soest an Wohlhabenheit der Bewohner und ober- und unterirdischem Reichthum des Bodens überträfe. Dennoch ertrug die Köln-Mindener Eisenbahn im Jahr 1852 pro Meile Bahnlänge 64,000 Thlr., während die Bergisch-Märkische Eisenbahn nur 40,000 Thlr. einbrachte.

Von wie großem Einfluß somit der durchgehende Verkehr ist, leuchtet ein. Legt man aber nur die jetzigen Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn als Maaßstab für die Dortmund-Soester Verbindungsbahn an, ohne den künftigen durchgehenden Verkehr in Berechnung zu ziehen, so stellt sich als unbedenkliches Resultat heraus, daß nach Abzug der Betriebskosten, der Beiträge zum Amortisations- und Reservefond und der Verzinsung des ganzen Anlagekapitals mit 4 % noch eine nicht unerhebliche Dividende zur Vertheilung kommen wird.

Elberfeld, den 20. Mai 1853.

Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

II.

1. Genehmigt die General-Versammlung die Zeichnung der an dem Stamm-Actien-Capital Lit. B. ad 500,000 Thaler noch fehlende Summe bis zum Betrage von höchstens 75,000 Thlr. zu den von dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, genehmigten Bedingungen?

2. Acceptirt die General-Versammlung die in den von dem Comité der Dortmund-Soester Eisenbahn übergebenen Zeichnenscheinen von den betreffenden Zeichnern gemachten Anerbieten und Bedingungen?

Will sie zu diesen Bedingungen die Dortmund-Soester Eisenbahn als integrirenden Bestandtheil des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens aufnehmen, und die Zeichner zu dem Stamm-Actien-Capital Lit. B. als Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft anerkennen?

3. Genehmigt die General-Versammlung den so eben verlesenen Entwurf zu einem Nachtrag des Gesellschafts-Statuts mit der Maaßgabe daß

1) der §. 21 statt der gewählten folgende Fassung erhalte:

„dem Staate wird das Recht vorbehalten, jährlich bis zu 1 % des Anlage-Capitals sammt darauf fallenden Dividenden zur Amortisation durch Verloosung zu verwenden und dadurch das Eigenthum der ganzen Bahn nebst Zubehör zu erwerben."

2) daß am Schlusse des §. 23 noch folgender Zusatz gemacht werde:

„und finden sowohl auf die Dortmund-Soester Eisenbahn als die Stamm-Actien Lit. B. und deren Besitzer volle Anwendung."

und will die General-Versammlung, daß der erwähnte Entwurf von nun an verbindliche Kraft erhalte?

4. Will die General-Versammlung für den Fall, daß und in so weit diese Aenderungen des Entwurfs zum Nachtrage des Statuts die Genehmigung der Staats-Regierung nicht erhalten möchten, diesen Entwurf ohne dieselben genehmigen, und will sie, daß derselbe von nun an verbindliche Kraft erhalte?

5. Ermächtigt die General-Versammlung die Königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die zur Ausführung ihrer Beschlüsse erforderlichen Maaßnahmen zu treffen, und bevollmächtigt sie ihre Deputation, in etwaige weitere Abänderungen und Modificationen, welche die Staats-Regierung noch für nothwendig erachten möchte, Namens der Gesellschaft die Einwilligung zu geben?

Ordentliche General-Versammlung vom 15. Juni 1853.

Die heutige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist in Gemäßheit des §. 4 des Vertrages vom 23. August 1850 wegen Uebergabe der Verwaltung der genannten Eisenbahn an den Staat, sowie auf Grund des Gesellschafts-Statuts (§. 65) von dem Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch Bekanntmachung vom 9. Mai d. J. berufen. Diese Bekanntmachung ist innerhalb der im Gesellschafts-Statut festgesetzten Zeit zwei Mal

in den Staats-Anzeiger;
„ die Vossische Zeitung;
„ „ Elberfelder Zeitung;
„ „ Kölner Zeitung;
„ das Barmer Bürgerblatt

nach Ausweis der Acten und der darin befindlichen Zeitungsbeläge eingerückt worden.

Es haben sich zur heutigen General-Versammlung im Ganzen 175 Stimmen gemeldet, welche 526 Stück Stamm-Actien vertreten.

Der Herr Deputations-Vorsitzende und in dieser Eigenschaft auch Vorsitzende der heutigen General-Versammlung eröffnete die Letztere, indem derselbe den von der Kgl. Direction für das Jahr 1852 zu erstattenden Geschäftsbericht vorlegte. Zu demselben wurde von keiner Seite eine Bemerkung gemacht.

Nach §. 2 des oben erwähnten Vertrages scheiden gegenwärtig von der Deputation die drei Mitglieder:

Herr D. von der Heydt
„ Wilh. Werlé aus Barmen
und „ H. Wülfing von hier

und die drei Stellvertreter:

Herr H. von der Heydt
„ Friedr. Engels in Barmen
und „ P. C. Schulte in Gevelsberg aus,

deren Stellen durch die heutige General-Versammlung wieder zu besetzen sind.

Der Herr Vorsitzende veranlaßte die Wahl, welche die Wiederwahl sämmtlicher genannten Ausscheidenden in ihrer bisherigen Eigenschaft als Mitglieder resp. stellvertretende Mitglieder der Deputation mit sämmtlichen, heute vertretenen 109 Stimmen zur Folge hatte.

Da sich heute weiter nichts zu verhandeln fand, so ist die heutige Versammlung durch den Herrn Deputations-Vorsitzenden geschlossen worden.

(Folgen die Unterschriften.)

General-Versammlung der Actionaire der Dortmund-Soester Eisenbahn.

Dortmund, den 13. August 1853.

Seitens der Königl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn war durch öffentliche Blätter eine General-Versammlung der Actionaire der Dortmund-Soester Eisenbahn auf heute zusammen berufen worden, um zunächst nach Vorschrift des §. 20 des durch Allerhöchste Urkunde vom 6. Juli 1853 bestätigten Nachtrags zum Statute der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Deputation deren Actionaire zwei Mitglieder und zwei Stellvertreter zu wählen.

Von den Actionairen der Dortmund-Soester Bahn waren 72 Personen erschienen, welche nach §. 67 des Gesellschafts-Statuts vom 12. Juli 1844 im Ganzen 2116 Stimmen repräsentirten.

Nachdem dem Comité für die Dortmund-Soester Bahn für seine erfolgreiche Thätigkeit in Gründung und Weiterführung des für den Staat im Ganzen und für die hiesige Gegend im Besonderen so wichtigen Unternehmens der Dortmund-Soester Bahn der wohlverdiente Dank ausgesprochen, und nachdem nunmehr die Wirksamkeit des Comités für erloschen erklärt worden, wurde zur Wahl zunächst der zwei Mitglieder der Deputation Seitens der vorher durch den Herrn Regierungsrath Ostermann für eröffnet erklärten General-Versammlung geschritten. Es erhielten die meisten Stimmen:

1) Herr Bürgermeister Schulenburg zu Soest mit 622 Stimmen;
2) „ Ludwig von Papen zu Werl mit 583 Stimmen.

Beide Herren wurden sonach als Mitglieder der Deputation proclamirt. Die demnächst vorgenommene Wahl zweier Stellvertreter ergab die Stimmenmehrheit:

1) für Herrn Bürgermeister von Schell zu Unna mit 891 Stimmen und
2) für Herrn W. von Hoevel zu Dortmund mit 622 Stimmen.

Herr Regierungs-Rath Ostermann proclamirte daher die vorgenannten beiden Herren als stellvertretende Deputations-Mitglieder.

Sämmtliche Gewählte nahmen die auf sie gefallene Wahl an.

Da nun die Zeit zu weit vorgeschritten war, um den zweiten Zweck der heutigen General-Versammlung: die Aushändigung der Quittungsbogen über die eingezahlten ersten zehn Procent auf das Stamm-Actien-Kapital an die resp. Zeichner, heute noch zur Ausführung zu bringen, so wurde beschlossen, dieses Geschäft auszusetzen und demnächst durch die Specialkassen vermitteln zu lassen.

Hiermit wurde die heutige General-Versammlung geschlossen.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 21. Juni 1854.

Die heutige ordentliche General-Versammlung ist durch Bekanntmachung des Herrn Deputations-Vorsitzenden vom 13. Mai, welche in den statutgemäß vorgeschriebenen öffentlichen Blättern zweimal inserirt worden, berufen. Zu derselben sind im Ganzen 708 Stück Actien, welche 228 Stimmen repräsentiren, angemeldet.

Der Herr Deputations-Vorsitzende übernahm in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 23. August 1850 den Vorsitz der heutigen General-Versammlung und eröffnete dieselbe, unter Bezugnahme auf den genannten Vertrag durch Verlesung des von der Königlichen Eisenbahn-Direction vorgelegten Rechenschaftsberichts für das verflossene Jahr 1853.

Außer einigen von dem Directions-Vorsitzenden gegebenen mündlichen Erläuterungen wurden Bemerkungen zu jenem Berichte nicht gemacht.

Der Herr Deputations-Vorsitzende theilte nunmehr mit, daß nach Vorschrift des §. 2 des genannten Vertrages vom 23. August 1850 aus der Deputation:

die beiden Mitglieder Herren Wilh. Ulenberg von hier und Wilh. Hammacher von Dortmund und

die beiden Stellvertreter Herren Ludwig Schniewind von hier und Gustav Lehrkind von Haspe ausscheiden und für dieselben eine Neu- resp. Wieder-Wahl zu erfolgen habe.

Die vorgenommene Wahl ergab, daß die Herren Ulenberg und Hammacher zu Deputations-Mitgliedern wieder und die Herren G. Lehrkind und van Braam zu Stellvertretern wieder resp. neugewählt wurden.

Weiter fand sich, da auf die diesfällige Frage des Herrn Vorsitzenden Niemand das Wort begehrte, nichts zu verhandeln und wurde deshalb die General-Versammlung geschlossen und die gegenwärtige Verhandlung nach deren Vorlesung unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 23. Juni 1855.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn war auf heute durch den Herrn Deputations-Vorsitzenden nach den Vorschriften des Gesellschafts-Statuts (§. 18) rechtzeitig berufen. In Folge dessen waren im Ganzen 991 Actien mit 317 Stimmen angemeldet.

Nachdem der Herr Deputations-Vorsitzende die General-Versammlung eröffnet und im Allgemeinen die Lage des Unternehmens dargestellt, wurde an Stelle der nach dem Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage ausscheidenden

1) Deputations-Mitglieder: Herr D. von der Heydt
„ H. Wülfing und
„ W. Werlé.

2) Stellvertreter: Herr H. von der Heydt
„ Fr. Engels in Barmen
„ P. C. Schulte in Gevelsberg

eine neue Wahl vorgenommen.

Abgegeben wurden bei der Wahl der Mitglieder 283 Stimmen, welche sämmtlich auf die Wiederwahl der ausscheidenden drei Mitglieder lauteten.

Bei der Wahl der Stellvertreter wurden 313 Stimmen abgegeben. Gewählt wurden:

Herr H. von der Heydt mit 313
„ P. C. Schulte mit 267 und
„ Fr. Engels in Barmen mit 193 Stimmen.

Sodann wurde durch das Loos von den beiden Dortmund-Soester Herren Deputations-Mitgliedern Herr L. von Papen als ausscheidend bezeichnet.

Derselbe wurde mit 313 Stimmen wiedergewählt.

Der durch das Loos ausscheidende Herr Wilh. von Hoevel wurde als stellvertretendes Mitglied mit 313 Stimmen ebenfalls wiedergewählt.

Der Herr Deputations-Vorsitzende trug sodann die Gründe vor, aus welchen die Beschaffung weiterer Geldmittel für die Bergisch-Märkische Bahn nothwendig ist und theilte mit, daß die Königl. Direction im Einverständnisse der Deputation beabsichtige, zunächst von dem im §. 6 des Allerhöchsten Privilegii vom 11. März 1850 wegen Emission von 1,300,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen II. Serie vorbehaltenen Rechte der Emission von einer weiteren Summe ad 1,000,000 Thlr. dieser Prioritäts-Obligationen ohne Verzug Gebrauch zu machen. Die General-Versammlung er-

klärte sich mit dieser Absicht einstimmig einverstanden. Seitens des Herrn Deputations-Vorsitzenden wurde nunmehr von dem Geschäftsberichte, welcher gedruckt vorlag, auszugsweise Mittheilung gemacht und hinzugefügt, daß die Dortmund-Soester Bahn zum 1. Juli c. vollständig betriebsfähig hergestellt sein und voraussichtlich am 9. Juli dem allgemeinen Verkehre werde eröffnet werden.

Da Niemand etwas Weiteres zu bemerken fand, so wurde die General-Versammlung von dem Herrn Vorsitzenden der Deputation geschlossen und gegenwärtige Verhandlung nach deren Vorlesung unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 5. Januar 1856.

Durch Bekanntmachung des Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 21. November v. J., welche der im §. 35 des Statuts enthaltenen Bestimmung gemäß in den Staatsanzeiger, in die Kölner, Elberfelder und Vossische Zeitung, sowie in den Barmer Anzeiger eingerückt worden, wie die vorgelegten und zu den Acten gebrachten betreffenden Blätter nachweisen, ist auf heute eine außerordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einberufen, in der Bekanntmachung auch gemäß §. 72 des Statuts ausdrücklich bemerkt worden, daß über, das letztere bedingende, im §. 71 l. c. angedeutete Gegenstände Beschluß gefaßt werden solle.

Es haben sich in Folge dieser Bekanntmachung im Ganzen 868 Stimmen gemeldet, welche 11,976 Actien vertreten.

Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction waren davon Vorsitzender Regierungsrath Ostermann und der Eisenbahn-Bauinspector Weishaupt anwesend.

Nachdem der Herr Vorsitzende die Versammlung für eröffnet erklärt hatte, ernannte derselbe die Herren Staats-Anwalt Zur Nedden aus Bochum und Rechtsanwalt Rauschenbusch aus Altena zu Protokollführern und die Herren Rechtsanwalt Bohnstedt aus Essen und Hugo Haniel aus Ruhrort zu Stimm-Sammlern.

Der Herr Vorsitzende ergriff zunächst das Wort und entwickelte in einem ausführlichen Vortrage die Vorlagen über welche die heutige General-Versammlung Beschluß zu fassen berufen ist. Dieselben gehen dahin:

„ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen sei"

1) auf die Herstellung einer Eisenbahn von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Siegen, falls die hohe Staatsregierung unter angemessenen, näher zu vereinbarenden Bedingungen eine Zinsgarantie für das Anlage-Capital bewilligen möchte,

2) auf die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung sowohl von Witten, als von Dortmund aus über Bochum einerseits nach Steele zum Anschluß an die Prinz-Wilhelm Eisenbahn, und andererseits nach Oberhausen zum Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn, nebst einer Verbindung Mülheim an der Ruhr, und ob zu dem Ende die Deputation der Actionaire zu bevollmächtigen, mit der Staatsregierung eine endgültige, die Gesellschaft bindende Vereinbarung, sowohl rücksichtlich der Garantie- und Concessions-Bedingungen, als wegen der etwa erforderlichen Statut-Aenderungen, zu treffen —

und hat in der General-Versammlung vom 21. November pr. wegen Mangels einer hinreichenden Anzahl anwesender Actionaire darüber eine Berathung und Beschlußfassung nicht erfolgen können.

Nach stattgefundener Diskussion stellte der Herr Vorsitzende zunächst folgende Frage:

Beschließt die General-Versammlung, das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf die Herstellung einer Eisenbahn von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Siegen, falls die hohe Staats-Regierung unter angemessenen näher zu vereinbarenden Bedingungen eine Zinsgarantie für das Anlage-Capital bewilligen möchte, und will sie zu dem Ende

die Deputation der Actionaire bevollmächtigen, mit der Staats-Regierung eine endgültige die Gesellschaft bindende Vereinbarung, sowohl rücksichtlich der Garantie- und Concessions-Bedingungen, als wegen der etwa erforderlichen Statuts-Aenderungen zu treffen.

Nachdem von den ernannten Scrutatoren die Stimmzettel gesammelt und demnächst eröffnet worden ergab sich, daß die Frage von 480 Stimmen bejaht worden und daß vier Stimmen als verloren zu erachten. Der Herr Vorsitzende brachte sodann zur Abstimmung die zweite Frage, dahin lautend:

Beschließt die General-Versammlung das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung sowohl von Witten, als von Dortmund aus über Bochum einerseits, nach Steele zum Anschluß an die Prinz-Wilhelm Eisenbahn und andererseits nach Oberhausen zum Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn, nebst einer Verbindung Mülheim an der Ruhr,

und will sie zu dem Ende die Deputation der Actionäre bevollmächtigen mit der Staatsregierung eine endgültige, die Gesellschaft bindende Vereinbarung, sowohl rücksichtlich der Concessions-Bedingungen, als wegen der etwa erforderlichen Statuts-Aenderungen zu treffen?

Die Stimmzettel wurden von den Scrutatoren gesammelt und demnächst eröffnet. Das Resultat der Abstimmung war, daß die Frage mit 844 Stimmen bejaht worden.

Die General-Versammlung hat sich demnach einstimmig für die Ausdehnung des Berg.-Märk. Eisenbahn-Unternehmens in proponirter Art ausgesprochen. Da weiter nichts zu verhandeln war, so ist die Verhandlung geschlossen und das gegenwärtige, darüber aufgenommene Protokoll von dem Vorsitzenden und den Mitgliedern der Deputation, von den Mitgliedern der Königlichen Eisenbahn-Direction, sowie von den am Schlusse der Verhandlung noch anwesenden Actionairen, nach Vorlesung und Genehmigung wie folgt, unterschrieben worden.

(Folgen die Unterschriften.)

Zur außerordentlichen General-Versammlung vom 5. Januar 1856.

Vortrag des Vorsitzenden der Deputation der Actionaire.

Ich heiße Sie, hochgeehrte Herren, im Namen der Deputation der Gesellschaft zu den heutigen Verhandlungen willkommen. Berufen, um nach dem Ihnen zustehenden Recht über eine zwiefache Ausdehnung unseres Unternehmens endgültig für die Gesellschaft zu entscheiden, erwarten Sie billig, von unserer Seite durch eine vollständige und getreue Darlegung aller Absichten, welche wir durch die projectirte Erweiterung namentlich in Betracht der finanziellen Wirkung derselben auf unsere Gesellschaft zu erreichen glauben, in den Stand gesetzt zu werden, Ihr Urtheil mit aller Sachkenntniß abzugeben.

Wir gedenken diese uns obliegende Pflicht nach unserem besten Wissen rückhaltlos zu erfüllen, und hoffen sodann zuversichtlich, daß Sie, die geehrten anwesenden Theilhaber in der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, mit uns, die wir außerhalb der General-Versammlungen Sie zu vertreten berufen sind, übereinstimmend anerkennen werden, daß unsere Vorschläge solche sind, deren Ausführung den Vortheil unserer Gesellschaft zu fördern, aber zugleich über reich gesegnete Theile des Vaterlandes die Wohlthaten des vollendetsten Verkehrsmittels auszubreiten verheißt.

Die heutige General-Versammlung ist mittelst der unterm 21. Novbr. v. J. vorschriftsmäßig ergangenen Einladung berufen; die Einladung selbst ist durch die im Statut bestimmten Zeitungen veröffentlicht worden. Die Beläge liegen zu Ihrer Prüfung vor.

In Erwägung, daß unsere Propositionen auf eine Erweiterung des Unternehmens dieser Gesellschaft (§. 71 ad 3 des Statuts) und auf eine Vermehrung des Gesellschafts-Capitals durch Ausgabe neuer Actien oder durch Contrahirung von Anleihen (§. 71. al. 2 ibid.) gerichtet sind, folglich nach dem angeführten §. 71 nur durch einen Beschluß der General-Versammlung erledigt werden können, in fernerer Erwägung, daß gemäß §. 72 des Statuts solche Anträge, wie die so eben bezeichneten, ausdrücklich in dem Einberufungsschreiben erwähnt werden müssen, in Erwägung, daß in Uebereinstimmung mit diesen Vorschriften des Statuts eine General-Versammlung der Actionaire dieser Gesellschaft zum

21. Novbr. v. J. berufen gewesen ist, in Erwägung, daß in den vorgenannten Fällen die Beschlüsse einer General-Versammlung nur dann Gültigkeit haben, wenn in derselben drei Viertel aller Actien vertreten sind (§. 72 des Statuts), daß in jener General-Versammlung vom 21. Novbr. also 33,750 Actien vertreten sein mußten, um ihren Beschlüssen Gültigkeit zu geben, daß aber nur 1301 Actien vertreten waren, — in Erwägung endlich, daß auf Grund des §. 72 nach einer solchen wegen ungenügender Vertretung der Actien unberechtigten General-Versammlung nach sechs Wochen eine neue General-Versammlung berufen werden soll, welche dann nach Stimmenmehrheit der Actionaire definitiv entscheidet, und daß zu diesem Ende durch die Einladung vom 21. Novbr. die heutige General-Versammlung berufen ist, beehre ich mich diese wie für eröffnet, so für competent zu erklären, über die in dem Einladungsschreiben veröffentlichten Anträge nach der Stimmenmehrheit der hier anwesenden Actionaire endgültig zu entscheiden.

Es sind zur heutigen Verhandlung 11,976 Actien mit 868 Stimmen angemeldet.

Außerdem begrüßen wir unter den Anwesenden die verehrten Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direction, die Herren Regierungsrath Ostermann und Eisenbahn-Bau-Inspektor Weishaupt, von welchen der Erstere zugleich als Commissarius den Staat in heutiger Verhandlung vertritt

Ich ersuche die Herren Staatsanwalt Zur Nedden aus Bochum und Rechtsanwalt Rauschenbusch aus Altena das Protokoll führen, die Herren Rechtsanwalt Bohnstedt aus Essen und Hugo Haniel aus Ruhrort als Stimmsammler fungiren zu wollen.

Vorbericht.

Bevor wir zu der Entwickelung der Gründe übergehen, womit wir unsere Anträge vor Ihnen zu rechtfertigen beabsichtigen, erscheint es nur angemessen, in Anbetracht der folgenreichen Beschlüsse, welche zu fassen die General-Versammlung berufen ist, auf die Vergangenheit unserer Gesellschaft einen kurzen Rückblick zu werfen, auch ihre heutige Lage wohl in's Auge zu fassen; Sie werden dadurch um so leichter im Stande sein, unsere Vorschläge und deren Annehmbarkeit zu würdigen.

Vor etwa eilftehalb Jahren, am 12. Juli 1844, haben Seine Majestät der König die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft Allerhöchst bestätigt. Ihr Zweck war zunächst die Erbauung und der Betrieb einer Eisenbahn, welche in Elberfeld anfangend, über Barmen längs Schwelm, Hagen und Witten nach Dortmund führe und einerseits mit der Düsseldorf-Elberfelder, andererseits mit der Köln-Mindener Eisenbahn in unmittelbare Verbindung zu bringen sei. Zur Ausführung der Bahn mit einem Geleise, jedoch mit ausgedehnten Ausweichestrecken, zur Grunderwerbung für eine doppelspurige Bahn, und zur Anschaffung der nöthigen Transportmittel wurde vorläufig ein Kapital von Vier Millionen Thalern für ausreichend erachtet. Dieses Capital wurde durch 40,000 Actien zu je 100 Thalern repräsentirt. Der Staat, in Anerkenntniß, wie die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde erklärt, der Wichtigkeit dieser Eisenbahn-Verbindung für die allgemeinen Landesinteressen, übernahm den Vierten Theil des Capitals mit Einer Million Thalern, die übrigen Drei Millionen Thaler wurden durch Privat-Actionaire gezeichnet und eingezahlt. Eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn nach beiden Richtungen, sowie der Bau von Zweigbahnen wurden der Gesellschaft, unter der Bedingung der staatlichen Genehmigung, durch das Statut gestattet.

Einem der gewerbreichsten Theile der Rheinprovinz und Westfalens, den Schwerpunkten der Bergischen und Märkischen industriellen, bergbaulichen und agriculturellen Interessen, wurde die unentbehrliche Verkehrsstraße und zwar mit den Anschlüssen in Elberfeld an die Düsseldorf-Elberfelder Bahn, in Dortmund an die Köln-Mindener Bahn geschaffen.

Die Bahn wurde vor sieben Jahren, am 29. December 1848, dem Gütertransport übergeben; — etwas später, am 9. März 1849, dem Personen-Verkehr.

Für die Bewegung großer Transportmassen hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn auf ihrer ursprünglichen Länge von $7^3/_4$ Meilen (genau 7,73 Meilen) vom Beginne des Betriebs an bis zum heutigen Tage Ansehnliches geleistet. — Im Jahre 1854 betrug das beförderte Transport-Quantum 8,027,550 Centner, also im Durchschnitt pro Meile

1,038,512 Centner; beispielsweise betrug dasselbe im gleichen Jahre 1854 auf der Köln-Mindener Bahn bei einer Länge von 37 Meilen 27,733,941 Centner, oder 749,565 Centner pro Meile. Im Jahre 1855 hat das Transport-Quantum auf unserer Bahn (Strecke Elberfeld-Dortmund) 9,875,392 Centner, d. i. 1,277,540 Centner pro Meile betragen.

Schon im Juni 1849 berichtete die damalige Direction der Gesellschaft in der General-Versammlung der Actionaire unter andern projectirten Bahnen über eine beabsichtigte Bahn von Dortmund über Unna und Werl nach Soest. Es bedurfte jedoch in Folge der ernsten und schweren Verhältnisse der damaligen Zeit einiger Jahre, um das Project der Ausführung näher zu bringen. — Am 6. Juli 1853 ertheilten des Königs Majestät unserer Gesellschaft Allerhöchst Ihre Landesherrliche Zustimmung zu der von uns beantragten Ausführung jener Dortmund-Soester Bahn und zur Einverleibung dieser Linie in unser Unternehmen. Die Eröffnung der Bahn ist am 9. Juli v. J. erfolgt; ihre Länge beträgt 7,13 Meilen. Das Capital für den Bau dieser Bahnstrecke wurde auf Thlr. 1,850,000 festgesetzt, und mit Thlr. 500,000 durch 5000 Stück Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Lit. B zu je 100 Thlr., mit Thlr. 1,350,000 durch 13,500 Stück Prioritäts-Obligationen zu 4 % jährlicher Zinsen, genannt Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen, zu je 100 Thlr., beschafft. —

Die ursprüngliche Länge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist durch die Dortmund-Soester Strecke verdoppelt worden. Wir haben das längs der Elberfeld-Dortmunder Bahnlinie liegende Centrum Bergisch-Märkischer Bewegung mit dem altberühmten Hellwege und seinen blühenden Städten in unmittelbare Verbindung gebracht; es ist nunmehr der reichsten Kornkammer Westfalens, einem ausgedehnten Gewerbebetrieb, den Producten eines mächtig steigenden Bergbaues, und der Königlichen Westfälischen Bahn, gleichwie deren Fortsetzungen nach Thüringen und den Landen am Main die kürzeste Verbindung mit dem Bergisch-Märkischen Lande und eine neue Verbindung mit der Köln-Mindener Bahn hergestellt worden.

Die Richtung der Köln-Mindener Eisenbahn über Duisburg und Hamm hatte die Folge, den weitaus bevölkertsten und betriebsamsten Theil der rechtsrheinischen Rheinprovinz und Westfalens von der unmittelbaren Verbindung mit dem linken Rheinufer und mit dem Rheine bei Deutz und mit dem Innern des Landes auszuschließen. Die Höhen und Thäler von Berg und Mark wurden umgangen, dem großen Verbindungsweg zwischen dem Osten und Westen des Staats wurde durch wenig bevölkerte und vergleichsweise verkehrsarme Ebenen längs des nordwestlichen Abhanges des Berglandes von Wupper und Ruhr eine neue Bahn vorgezeichnet. Der Staat garantirte den Erbauern und Unternehmern dieser Bahn einen Jahreszins von 3½ vom Hundert. Die Verbindung der Köln-Mindener Bahn mit Kurhessen und Thüringen wurde sogar später von Hamm bis Warburg auf Staatskosten ausgeführt.

Die Verbindungsbahn von Berlin nach dem Rheine wurde nicht über Elberfeld und Hagen gebaut, weil die Bau- und Betriebskosten dieser Richtung abschreckten, obschon zu deren Deckung dem durchgehenden Verkehr der örtliche hinzugekommen sein würde. Es leuchtet also ein, daß die Unternehmer der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Werk begannen, dessen Schwierigkeiten sie vielleicht nicht von vorn herein vollständig würdigten. Der Staat, obwohl die gewerbliche Bedeutung von Berg und Mark, obwohl der ungeheure Nachtheil erwogen worden sein mag, den die Umgehung reicher Städte und Landschaften denselben nachhaltig zufügte, wich vor der Ausführung zurück. Ehre und Dank haben sich um so mehr die Männer aus unserer Mitte erworben, welche nichts desto weniger das Werk auszuführen unternahmen. Ihr Pflichtgefühl und ihr Gemeinsinn ließen sie nicht ruhen, bis des Königs Majestät zum Bau der Elberfeld-Dortmunder Bahn die Allerhöchste Concession ertheilt hatten. Gewiß war, daß, während dem Staat die Erträge des durchgehenden Verkehrs vom Osten des Landes zum Rheine und des hinzukommenden örtlichen Verkehrs von Elberfeld bis Dortmund für eine angemessene Rente dieser Linie nicht genügten, die Unternehmer der Localbahn nicht nur die gleichen Baukosten zu tragen, nicht nur lediglich aus dem örtlichen Verkehr einen Ertrag zu erwarten hatten, sondern daß ihnen selbst der Vortheil einer Ausgleichung der sehr hohen Kosten der Gebirgsbahn entging, welchen der Staat, d. i. die Unternehmer der Deutz-Mindener Bahn, denen er sich zum Zinsgaranten stellte, im wohlfeileren Preise anderer Strecken der Ebene gefunden hätten.

Der Bau der Bergisch-Märkischen Eisenbahn stieß auf ungeheure Schwierigkeiten. Der Grund und Boden wurde in den engen Thälern der Bahnlinie nur gegen maaßlose Entschädigungs-Ansprüche abgetreten, die Gebirgs- und Boden-Formation bot unvorhergesehene Hindernisse, eine seltene Theuerung der Lebensmittel erhöhte unmittelbar und ansehnlich die veranschlagten Tagelöhne; ja, die Auflösung der Bande der Ordnung brach im Jahre 1848 als neues Unglück über das Unternehmen herein, um das Maaß der Schwierigkeiten voll zu machen.

Im Laufe des Jahres 1848 beschloß eine außerordentliche General-Versammlung, ein Darlehen von 800,000 Thalern mittelst Prioritäts-Obligationen aufzunehmen, und dessen spätere Erhöhung um weitere 300,000 Thaler vorzusehen. So entstand die durch Allerhöchste Privilegien vom 2. October 1848 und 28. Juli 1849 sanctionirte Schuld der Ersten Serie der Prioritäts-Obligationen à 5 % p. a. zur Summe von 1,100,000 Thalern.

Schon weiter oben ist der Eröffnung des Verkehrs auf der Bahn erwähnt worden, als welche am 29. December 1848 erfolgte. Die Bahn war damals buchstäblich unvollendet. Zu gleicher Zeit wurde die Direction der Gesellschaft vollständig, der Verwaltungsrath zum größten Theile durch neue Persönlichkeiten besetzt.

Hierzu kamen die chaotischen Verwirrungen in Staat und Gemeinde zu Anfang von 1849, die Tage des in unsere Stadt hineinorganisirten Aufruhrs, die Stockung aller gewerblichen Verhältnisse, insbesondere der Eisenindustrie, hiezu kam endlich die noch bis in's Jahr 1851 thätige Concurrenz der allbekannten hiesigen Frachtunternehmer, welche mit großen Mitteln ausgerüstet, namentlich zu Anfang des Jahres 1849 und noch in 1850 durch sehr niedrige Futterpreise unterstützt, ein von Jahrhunderten her dem Fuhrwerk anvertrautes Transportgeschäft nicht so leicht aufgaben.

Wäre die Ueberwindung dieser Hindernisse selbst einer kräftigen, tüchtigen Leitung schwer und zum Theil unmöglich gewesen, so erwies sich augenfällig, daß die damals dem Bau und Betrieb vorgesetzte Behörde ihrer Aufgabe nicht gewachsen war. Die Ausgaben für den Betrieb waren nicht zu controliren, dazu fehlte es an jeder Ordnung des Dienstes, und dem Verkehr entzog sich alles Vertrauen. In der inneren Verwaltung kamen Anmeldungen von Forderungen Dritter und ein Heer von Prozessen zum Vorschein, über welche sich ein klares Urtheil zu verschaffen unmöglich war.

Welche Wirkung ein solcher Zustand, dessen Einzelnheiten oft nach weiten Kreisen bekannt wurden, auf das Vertrauen der Actionaire und der Börse in die Rentabilität des Unternehmens ausübte, ist unschwer zu ermessen. Es sind im Jahre 1849 und 1850 und selbst noch später die Actien unseres Unternehmens zu sehr niedrigen Preisen verkauft worden.

Was war zu jener Zeit die Aufgabe der Direction? Zusammengesetzt aus Persönlichkeiten, welche in die Verwaltung einer normalen Eisenbahn in Zeiten der Ruhe und des geordneten Verkehrs erst sich hätten hineinarbeiten und hineinleben müssen, konnte sie erwarten, der Aufgabe gerecht zu werden, in Bezug auf Bau, Betrieb und Transportverwaltung dieser schwierigsten Bahn die würdigsten Beamten zu finden, die Verantwortung für alle Zweige des Dienstes zu tragen, das unfertige Werk mit Ehren zum Schluß zu führen? — Obgleich irgend ein Anschlag der annoch nothwendigen Summen für Bau und Betrieb, obschon eine Rechnung über das Vollendete, welche auf eine Revision sich gestützt hätte, nicht vorlag, man täuschte sich wenig über die wahre Lage des Unternehmens zu jener Zeit.

Damals, in den ersten Monaten von 1849, war es, daß in der Direction der formelle Antrag auf Revision der Bahn, zunächst zwischen Rittershausen und Hagen, namentlich auf Messung der Steigungen gestellt wurde. Schon diese erste Revision zeigte Abweichungen vom Bauplan und erhebliche Mängel. Um so eifriger wurde nun in der Direction der Antrag gestellt, daß das Königliche Ministerium für Handel 2c. ersucht werden möge, eine vollständige Revision der Bahn zu verordnen. Dies geschah. Die Revision wurde ausgeführt in den Monaten Juli bis September 1849. Im October 1849 erstattete der Commissarius, damalige Regierungs-Baurath Henz seinen verdienstvollen Bericht, dessen nächster Zweck die Erkenntniß des Uebels, dessen bessere Frucht aber die Anzeige des Weges zur Abhülfe sein sollte.

Es trat dann eine Zeit der ernstlichen Behandlung, der in der Direction schon öfter angeregten Frage der Uebergabe der Verwaltung an den Staat ein. „Sollte", so wurde vorgestellt, „eine Direction, wie sie statutgemäß zusammengesetzt war aus vier Directoren und einem Spezial-Director, sollte ein solches Collegium, bestehend zum größten Theile aus Männern, deren eigentlicher Beruf ihre besten Kräfte anderwärts in Anspruch nahm, welchen eine Vorbildung und Erfahrung für dieses Amt nicht geworden war, welche sich nach dem Statut einmal wöchentlich regel-

mäßig versammelten, sollte es die Verantwortung übernehmen wollen, die Wahl der geeignetsten Beamten für alle Zweige des Dienstes zu treffen, alle Beamten zu überwachen, den Bau und den Betrieb durch sie zu leiten? Wenn von Allem, was unsere Lage schwierig machte, das Gegentheil bestanden, wenn der Betrieb des Ersten Jahres einen guten Ertrag geliefert und das Anlage-Capital verzinst hätte, wenn die Bahn planmäßig im Bau fertig gestellt gewesen wäre, hätte nicht die Betrachtung ihre völlige Berechtigung, daß von allen Verwaltungen öffentlicher Verkehrs-Anstalten keine eine so große Zahl fähiger Beamten zu stündlicher Verfügung hat, keine dem Publikum eine solche Gewähr vor Willkühr bietet, keine selbst den Actionairen eine treuere Wahrnehmung ihrer Interessen verbürgt, als eine Preußische Staats-Verwaltung? Aber es komme hinzu, daß unsere Bahn als Zweigbahn an die Köln-Mindener Bahn und an eine von der letzteren ausgehende Zweigbahn anschließe, daß an beiden Endpunkten der Verkehr ein schwieriger sei, den voraussichtlich nur eine staatliche Verwaltung mit größerer Leichtigkeit ordnen könne. Es komme hinzu, daß im Bahnbereich der Credit des Betriebs vernichtet, und daß es augenscheinlich nothwendig sei, alle Theile des Dienstes zu reorganisiren. Da nach dem Bericht des Ministerial-Commissarius die fertige Meile unserer Bahn voraussichtlich mehr als 800,000 Thlr. kosten werde, da der Betrieb im Jahre 1849 selbst nur die Zinsen der bis dahin contrahirten geringen Schuld mehr auf dem Papier, als in Wirklichkeit erbracht habe, da große neue Darlehen zu negoziiren seien, könne noch ein Zweifel bestehen über den im wohlverstandenen Interesse der Actionaire einzuschlagenden Weg?"

Im Frühling des Jahres 1850 stellte die Direction an die Staatsregierung den förmlichen Antrag, die Verwaltung der Bahn übernehmen und die Vermittelung der Geldgeschäfte der Gesellschaft damit verbinden zu wollen; — ein Entschluß, wichtig genug, in seinen Folgen bedeutend genug, als daß es nicht geeignet erschienen wäre, Ihnen genau zu schildern, unter welchen Verhältnissen er entstanden ist.

Im Mai 1850 legte die Direction dieser Gesellschaft den Actionairen in ordentlicher General-Versammlung die Resultate des von dem Minister mitgetheilten Berichtes des Ministerial-Commissarius vor. Sie erklärte, daß die Anfangs 1849 abgetretene frühere Direction und der Gesellschafts-Vorstand überhaupt durch die irrigen Angaben des abgegangenen ersten Technikers über das wahre Baubedürfniß getäuscht worden sei, bis durch die Seitens des Commissarius des Staates vorgenommene Revision die wahre Sachlage aufgedeckt worden.

Schon in den außerordentlichen General-Versammlungen vom 11. October und 29. November 1849, unmittelbar nach dem Eingang des Revisions-Berichts des Ministerial-Commissarius, war die Beschaffung des, außer dem Stamm-Actien-Capital von 4,000,000 Thalern und dem Capital der Prioritäts-Obligationen I. Serie von 1,100,000 Thalern zufolge jenes Berichts annoch nöthigen, ansehnlichen Geldbedarfs durch Kreirung von Prioritäts-Obligationen II. Serie zur Summe von 1,300,000 Thalern beschlossen worden. Die Allerhöchste Genehmigung dieses Anlehens erfolgte am 11. März 1850.

Unterm 14. September 1850 ertheilten Seine Majestät der König dem Vertrag der Gesellschaft mit dem Staat, die Betriebs-Ueberlassung betreffend, und den durch diesen Vertrag herbeigeführten Abänderungen des Statuts unserer Gesellschaft Allerhöchst Ihre Landesherrliche Bestätigung.

Am 15. October 1850 übernahm zuerst der jetzige Geheime Baurath Hübener commissarisch die Verwaltung der Bahn.

Was seit jener Zeit die Königliche Eisenbahn-Direction für unser Unternehmen geleistet hat, darüber geben Ihnen, hochgeehrte Herren, theils die Jahresberichte, theils die heutige Lage unseres Geschäfts einen vollständig genügenden Nachweis. Wir, Ihre Deputation, berufen die Gesellschaft gegenüber der Direction und dem Staate zu vertreten, haben zu jeder Zeit und unter allen Beziehungen die Gesellschaft nur glücklich schätzen können, die Verwaltung ihres schwierigen Unternehmens in die mächtige Hand des Staats niedergelegt und dergestalt eine Administration erlangt zu haben, welche nach allen Seiten Achtung gebietet.

Von den Betriebs-Resultaten theilen wir Ihnen in kürzestem Auszuge das Folgende mit:

Zusammenstellung
der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in den Jahren 1849—1855.

Jahr.	Personen-Verkehr.				Güter-Verkehr.					Diverse Einnahme.			Total der Einnahme.			Total der Ausgabe.		
	Personen-Frequenz.	Ertrag.			Gewichts-Quantum.		Ertrag.			Betrag.								
		Thlr.	Sgr.	Pf.	Ctr	℔	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
1849	553,027	88,504	9	—	2,023,727	95	95,294	20	10	13,614	22	5	197,413	22	3	141,283	10	5
1850	483,186	100,533	18	5	3,424,640	—	138,081	24	4	11,954	14	7	250,569	27	4	215,304	18	10
1851	477,651	99,103	26	—	4,455,017	49	177,244	10	7	13,887	19	2	290,235	25	9	172,747	10	9
1852	502,882	96,494	18	2	5,432,385	83	202,260	4	8	13,469	16	9	312,224	9	7	171,321	27	4
1853	585,241	108,476	28	10	6,896,165	21	238,908	—	2	17,404	22	3	364,789	21	3	196,761	22	9
1854	719,001	119,492	15	8	8,027,550	41	277,427	15	8	18,233	16	5	415,153	17	—	221,832	26	7
1855	792,669	127,346	—	—	9,875,392	—	352,226	—	—	24,792	—	—	504,369	—	—	—	—	—

Sodann ist in finanzieller Beziehung noch zu erwähnen, daß den Privat-Stamm-Actien pro 1849 und 1850 keine Dividende, aber eine Dividende

pro 1851 von 1 %
„ 1852 „ 1½ %
„ 1853 „ 2 %
„ 1854 „ 2½ %

gezahlt wurde, und daß der Reservefonds Ende 1854 mit einem Bestande von 39,000 Thalern schloß.

Endlich ist zu berichten, daß die General-Versammlung vom 23. Juni 1855 die Emission von noch 1 Million Thaler II. Serie genehmigte, deren Kreirung mit den Rechten der Ersten Emission der Prioritäts-Obligationen II. Serie ad 1,300,000 Thlr. in dem betreffenden Allerhöchsten Privilegio vorgesehen war. Die Allerhöchste Genehmigung zu dieser zweiten Emission erfolgte unterm 5. September vorigen Jahres.

Aus diesem Vorbericht haben Sie nunmehr den vollständigen Nachweis erhalten, wie unser Unternehmen von 7¾ Meilen Bahnlänge auf eine Bahnlänge von 15 Meilen angewachsen, und daß das ursprüngliche Capital von 4 Millionen Thaler durch

1,100,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen I. Serie à 5 %
1,300,000 „ } „ „ II. „ à 5 %
1,000,000 „ }
500,000 „ Stamm-Actien Lit. B.
1,350,000 „ Prioritäts-Obligationen à 4 % (Dortmund-Soest)

im Ganzen auf Thaler 9,250,000 angewachsen ist.

Die Kosten unserer Bahn ergeben sich pro Meile für die Elberfeld-Dortmund-Strecke auf rund Thlr. 800,000, — für die Dortmund-Soest-Strecke auf rund Thlr. 350,000.

Die Einnahme pro Meile auf der Elberfeld-Dortmund-Strecke haben pro 1855 Thlr. 65,000 erreicht; und überstiegen im vierten Betriebsmonat (November 1855) der Dortmund-Soest-Strecke das Verhältniß von 34,000 Thlr. pro Meile und Jahr.

Anträge der Deputation.

I. Ruhr-Sieg Bahn.

Wir sind nunmehr im Falle, Ihnen die Anträge zu verlesen, deren schon unsere Einladung Erwähnung thut, und den Einen wie den Anderen näher zu begründen. Der erste dieser Anträge lautet wie folgt:

Antrag.

Die General-Versammlung wolle beschließen:

das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf die Herstellung einer Eisenbahn von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Siegen, falls die Hohe Staats-Regierung unter angemessenen näher zu vereinbarenden Bedingungen eine Zins-Garantie für das Anlage-Capital bewilligen möchte;

und zu dem Ende

die Deputation der Actionaire bevollmächtigen, mit der Staats-Regierung eine endgültige, die Gesellschaft bindende Vereinbarung, sowohl rücksichtlich der Garantie- und Concessions-Bedingungen, als wegen der etwa erforderlichen Statut-Aenderungen zu treffen.

Keinem unter Ihnen kann die Theilnahme unbekannt geblieben sein, welche sich in weiten Kreisen seit Jahren dem Bau einer Ruhr-Sieg-Bahn zugewandt hat. Die Hohe Staats-Regierung fand sich schon seit mehreren Jahren geneigt, die Gewährung einer Zinsgarantie für das Anlage-Capital in Erwägung zu nehmen. Von vielen Seiten sind Einleitungen zur Bildung einer Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Bahn getroffen worden; stets ohne Erfolg.

Unterm 21. September vorigen Jahres entwarf die Deputation dieser Gesellschaft die Bedingungen, unter welchen sie dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ihre Bereitwilligkeit erklärte, die Bahn für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen; diese Bedingungen sind folgende:

Propositionen
für
die Uebernahme der Ruhr-Sieg Eisenbahn Seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

1. Die Kosten des gesammten Grunderwerbs für die Ruhr-Sieg Eisenbahn mit allem Zubehör, namentlich auch für die Bahnhöfe, tragen die von der Bahnlinie berührten Kreise.

   Es bleibt der Wahl der Letzteren überlassen, ob sie der Bauverwaltung den erforderlichen Grund und Boden in natura überweisen, oder ihr die wirklichen Erwerbskosten bei Bedarf zur Verfügung stellen wollen.

2. Das Anlage-Capital für die Bahn und deren Betriebsmittel, welche vorläufig auf 12,500,000 Thaler angenommen wird, wird durch Ausgabe von Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen (III. Serie Lit. A.) beschafft, deren Zinsfuß auf $3^1/_2$ % festgesetzt wird.

3. Jeder Mehrbedarf an Anlage-Capital:
   a) für den Bau der Bahn nebst Zubehör;
   b) für das Betriebsmaterial;
   c) für den Cours-Verlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen;
   d) für die Einlösung der bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn dem Betriebe übergeben ist, verfallenen Zins-Coupons der Prioritäts-Obligationen,

   welcher sich unter Festsetzung des Königlichen Handels-Ministeriums als nothwendig ergibt, wird durch weitere Ausgabe Bergisch-Märkischer Prioritäts-Obligationen (III. Serie Lit. B.) unter denselben Bedingungen, wie solche hinsichtlich der ad 2 genannten Summe maßgebend sind, beschafft.
4. Für den Fall, daß der Reinertrag der Ruhr-Sieg Eisenbahn nicht hinreicht, um die Zinsen der nach den §§. 2 und 3 emittirten Prioritäts-Obligationen unter Aurechnung eines Viertel Procents, dessen Risico die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft allein trägt, vollständig zu decken, wird vom Staate der nöthige Zuschuß gewährt.
5. Der Staat verzichtet bis zur vollständigen Amortisation der Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. A. und B. zu Gunsten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf die nach §. 23 des Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und §. 8 des Nachtrags zu demselben ihm etwa zufließende Dividende von dem durch ihn übernommenen vierten Theil der ursprünglichen Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn Lit. A. bis zur Höhe von einschließlich einem halben Procent des Gesammt-Betrages der Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. A. und B., welches zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. A. und B. verwendet werden soll.
6. Zur Amortisation des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn werden jährlich ferner verwendet:
   a) der Reinertrag über die volle Verzinsung des Anlage-Capitals dieser Bahn bis zur Höhe eines halben Procents derselben;
   b) die Zinsen der mit den Beträgen ad 5 und dem vorstehend ad a bezeichneten Ertrage amortisirten Obligationen.
7. Der, 4 % des Anlage-Capitals übersteigende Ertrag der Ruhr-Sieg Eisenbahn fließt:
   a) bis zu 5 %
      der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft,
   b) über 5 %
      mit 1/3 dem Staate,
      mit 2/3 der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu.

Elberfeld, 21. September 1855.

Die Deputation
der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Es scheint uns angemessen, Rechenschaft von den Gründen zu geben, die uns bewogen, Vorschläge zur Uebernahme der Ruhr-Sieg Eisenbahn einzureichen. Diese Gründe sind:

Erstlich unser Bestreben, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Mitten der gesteigerten Bewegung im Eisen- und Kohlen-Verkehr den bedeutenden Zuwachs an Transportmassen zu verschaffen, welchen eine Sieg-Ruhr Bahn in sichere Aussicht stellt.

Wir zweifeln zwar nicht, daß auch ohne unser Zuthun die Ruhr-Sieg-Bahn zur Ausführung kommen wird und muß; die Zeit kann sich verziehen, aber kommen wird sie, daß der Preußische Staat das verbindende Glied baue, welches die unerschöpflichen Schätze von Eisenerzen und Steinkohlen, womit die Vorsehung das Siegener Land und das Ruhrthal in kaum irgend übertroffener Fülle beschenkt hat, auf kürzestem Wege zusammenführen wird. Unabsehbar werden für die Hebung des National-Reichthums die Folgen solchen Verbindungsweges sein; und diese glänzende Zukunft wird übereinstimmend so zweifellos von allen Sachverständigen erwartet, daß Hand an das Werk gelegt werden

wird. Aber das Werk ist schwierig. Selbst die vom Staat in Aussicht gestellte Zinsgarantie hat bis jetzt die Ausführung nicht ermöglicht. Da nun aber die Bahn in die unsrige münden und mit ihr große Transportmassen austauschen wird, so fühlen wir uns berufen, das was unsere Finanzlage erlaubt, zur Förderung des Werks beizutragen; zunächst um desto eher unserer Bahn die ansehnliche Vermehrung des Verkehrs zu verschaffen, welche die Ruhr-Sieg Bahn ihr zuführen wird.

Zum Andern leitet uns in unseren Vorschlägen die Absicht, unserer Gesellschaft zu ihrem Theil den großen Vortheil zuzuwenden, welchen der Betrieb der beiden Bahnen durch Eine und dieselbe Königliche Verwaltung jeder Einzelnen sichert. — Nicht allein, daß die allgemeinen Verwaltungskosten, auf beide Bahnen vertheilt, die Einzelne in geringerem Verhältniß belasten; auch die Betriebskosten vermindern sich, wenn die Betriebsmittel, die Werkstätten, die Reserven u. s. w. den beiden Bahnen gemeinsam dienen; sodann ist der große Vortheil ins Auge zu fassen, welcher auf zwei Bahnen, die so bedeutende Massen zu bewegen haben, die Feststellung eines einheitlichen Fahrplans und Tarifs im allgemeinen Interesse und finanziell für die aufgewendeten Kapitalien gewährt.

Betrachten wir ferner, in welch' hohem Grade die Elberfeld-Dortmunter Bahn den Wohlstand Seiner Majestät Unterthanen in den von ihr berührten Bezirken durch den erleichterten Transport der Personen und der Verkehrs- und Verbrauchs-Gegenstände gehoben hat und fortwährend hebt, so müssen wir uns getrieben fühlen, ein Unternehmen zu unterstützen, welches, wie wir schon oben andeuteten, berufen ist, weiten Kreisen eine neue Quelle von Segnungen zuzuführen.

Schließlich erscheint es uns recht eigentlich als unsere große Aufgabe, die auf unserer schwierigen Bahn gesammelten Erfahrungen in weiterer Ausdehnung der Provinz und dem Lande nützlich zu machen, und wie überhaupt allmählig mit der Ausführung und Uebernahme von solchen Bahnen, welche von der unsrigen ausgehend, nach verschiedenen Richtungen projectirt oder fertig sind, so jetzt zur Ausführung der Ruhr-Sieg Bahn vorzugehen. Zeuge ist die Dortmund-Soester Bahn, mit welcher Leichtigkeit eine Direction, welche die Betriebsschwierigkeiten einer Elberfeld-Dortmunder Bahn überwinden lernte, neue Strecken sofort nach ihrer Eröffnung auszubeuten und rentabel zu machen versteht. Ein solches System der Ausdehnung aus einem Centrum überwältigter Hindernisse und fester Stellung ist weise und zeitgemäß.

Aber diese Erwägungen allein würden uns nicht bewogen haben, uns zum Bau und Betrieb der Ruhr-Sieg Bahn zu den durch uns vorgeschlagenen Bedingungen zu erbieten, hätte uns nicht die heutige Finanzlage unserer Gesellschaft erlaubt, das mit der Uebernahme verbundene Risico einzugehen.

Wir nehmen an, daß das bis jetzt aufgewendete Gesammt-Anlage-Capital der Elberfeld-Dortmund-Soester Bahn, zerfallend in:

Thlr. 4,000,000	Stamm-Actien, wovon Thlr. 3,000,000 Privat-St.-Actien voraussichtlich pro 1855 eine Dividende von 3 % in Minimo erhalten werden mit	Thlr.	90,000
„ 500,000	Stamm-Actien Lit. B. zu 4 %.	„	20,000
„ 2,400,000	Prioritäts-Obligationen I. u. II. Serie à 5 % . . .	„	120,000
„ 1,350,000	in Dortmund-Soester à 4 %	„	54,000
Thlr. 8,250,000,	wofür eine Summe von	Thlr.	284,000

an Zinsen und Dividenden bezahlt werden wird, — daß, sagen wir, jenes Capital pro 1855 eine Durchschnitts-Rente von $3^1/_2$ %, genau von $3^{44}/_{00}$ % empfangen wird. Die neuerdings emittirte Priorität II. Serie im Betrag von 1,000,000 Thlr. ändert voraussichtlich diesen Ertrag eher zum Vortheil des pro 1855 in Aussicht stehenden Reingewinns, da die aus jener Million zu bestreitenden Bauten und Anschaffungen, die Legung des zweiten Geleises, die Erweiterung der Bahnhöfe, einige Ergänzungsbauten und die Vergrößerung unseres Besitzstandes an Locomotiven und Wagen den Verkehr bedeutend heben werden, welchem in seinen heutigen Ansprüchen wir zu genügen außer Stande sind. Auch tritt der Rein-Ertrag der Dortmund-Soester Strecke, soweit er 4 % für Prioritäten und Stamm-Actien B. übersteigt, zur Hälfte der Dividende sämmtlicher Stamm-Actien hinzu; — nachdem schon der erste Betriebs-Monat 4 %,

der zweite 5 %, der dritte und vierte 6 % jährlichen Reingewinns nach dem Prorata je eines Monats ergeben haben, sind die Aussichten, die wir bei der Uebernahme dieser Strecke hegten, und welche uns leiteten, völlig verwirklicht und eröffnen eine glänzende Zukunft.

In unseren Propositionen vom 21. September ist es (§. 4) ausgesprochen, daß der Staat denjenigen Zuschuß gewähren möge, welcher erforderlich sein wird, um den Prior.-Capitalien, wenn der Rein-Ertrag der Ruhr-Sieg Bahn dazu nicht hinreicht, und nachdem in diesem Falle die Berg.-Märkische Gesellschaft $^1/_4$ % aus ihrer Kasse dazu hergegeben hat, einen Zins von $3^1/_2$ % zu gewähren. Hieraus folgt, daß der Staat für höchstens $3^1/_4$ % sich verpflichtet, daß aber unsere Gesellschaft sich für $^1/_4$ % und für die Kosten des Betriebs, so weit die Einnahmen sie nicht decken, verpflichtend voranstellt.

Demnach ist es möglich, daß unsere Gesellschaft eine Einbuße erleide:

1. Zu dem Betrage eines Viertel Prozents auf einer Summe, die wir heute im Verhältniß des seit der Aufstellung unserer Propositionen vom 21. Septbr. v. J. genauer ermittelten nöthigen Capitals an baarem Gelde und des jetzigen Courses für garantirte $3^1/_2$ % Prioritäten auf etwa $13^1/_2$ Millionen Thaler veranschlagen, also zum Betrage von 33,750 Thlr.
2. Zum Betrag des Ueberschusses der Betriebskosten über die Einnahmen.

Es wäre zu gewagt, über die in den ersten Betriebsjahren zu erwartende Rentabilität der Ruhr-Sieg Bahn eine Vermuthung auszusprechen, welche den Werth einer motivirten Vorausberechnung hätte. Vieles ist in Denkschriften aus Siegen, Olpe u. a. O. über diesen Gegenstand geschrieben.

Ohne der Erfahrung vorgreifen zu wollen, halten wir dafür, daß zum Beginn des Betriebs die großen Betriebskosten der Ruhr-Sieg Bahn, als einer Gebirgsbahn, schwer in das Gewicht fallen werden, daß es möglich ist, daß unmittelbar nach der Eröffnung die Einnahmen nicht sehr bedeutend seien, und daß die Eventualität eines etwelchen Ausfalles an den Einnahmen neben großen Ausgaben in der ersten Zeit denkbar ist.

Hingegen wird zur Berechnung einer späteren nachhaltigen Rentabilität in's Auge zu fassen sein, wie die Eisen-Industrie und der Steinkohlen-Bergbau sich in riesigen Proportionen zu einer Höhe erhoben haben, welche eben so wenig selbst vor der jüngsten Zeit geahnt, noch auch ihrem Endziel irgend nur nahe gekommen ist. Hochöfen und Puddlingswerke einerseits, Tiefbauten auf mächtigsten Kohlenlägern andererseits öffnen für die Ruhr-Sieg Bahn eine Zukunft, welche ganz andere Transportmassen erbringen wird, als die jetzt im Bahntract bewegten Mengen. Eine Eigenthümlichkeit des voraussichtlichen Ruhr-Sieg Bahn-Verkehrs ist in dem Transport der Kohlen von Ruhr zu Sieg und des Eisens und Eisensteins von Sieg zur Ruhr zu erkennen; d. i. schwerste Transportmassen werden sich in beiden Richtungen durch die Gesammt-Bahnlänge bewegen. Um wie vieles durch dieses glückliche Verhältniß die Rentabilität erleichtert wird, ist einleuchtend. Betrachten wir die Steele-Vohwinkel Bahn, welche beinahe nur in der Richtung von Steele nach Vohwinkel große Massen befördert; sie erbrachte in 1854 pro Meile 29,402 Thlr. an Brutto-Einnahmen. Würde die Ruhr-Sieg Bahn zum ersten Beginn des Betriebs diese Einnahme erreichen, also je die Hälfte des Steele-Vohwinkel-Verkehrs nach beiden Richtungen bewegen, oder das daran Fehlende im großen Verkehr der kleineren Strecken innerhalb des Bahntracts empfangen, so wäre die durchschnittliche Höhe (23,908 Thlr.) der Betriebs-Ausgaben Preußischer Eisenbahnen pro Meile in 1854 gedeckt und ein Ueberschuß von 5494 Thlr. pro Meile vorhanden.

Das doppelte Risico des Betriebskosten- und des Zins-Zuschusses dürfen wir als Vertreter unserer Actien-Gesellschaft nicht ohne eine entsprechende Aussicht auf Gewinn, und nicht ohne eine Rückgarantie übernehmen. Als eine solche Aussicht auf Gewinn genügt uns aber keineswegs die gehoffte Verkehrs-Zunahme auf unserer jetzigen Bahn, noch auch die durch einheitliche Verwaltung gesicherte Verminderung der Verwaltungs- und Betriebskosten; diese Vortheile sind nicht solche, die wir mit Geld zu erkaufen für angemessen halten, denn die Ruhr-Sieg Bahn, welcher wir den Preis würden zahlen müssen, zieht aus ihrer Fusion mit unserem älteren, organisirten Unternehmen größere Vortheile, als wir.

Wir haben demgemäß

a) von den Kreisen,
b) von den Staats-Stamm-Actien,
c) von dem 4 % übersteigenden Ertrag der Bahn

geheischt, daß wir einen unseren großen Leistungen entsprechenden Ersatz darin, oder durch sie zu erwarten haben. Je wahrscheinlicher oder selbst sicherer unsere Zuschüsse sind, — denn für alles an der Deckung der Betriebskosten und an der Verzinsung Fehlende stehet unsere Gesellschaft in Erster Linie, — desto gewisser haben wir auf sichere Rückgaranten und, was den Bahn-Ertrag betrifft, um wieviel er 4% übersteigt, auf einen verhältnißmäßig um so höheren Antheil an demselben zu sehen, als diese Einnahme in einiger Ferne erscheint und manches Zuschußjahr der Periode voller Rentabilität vorhergehen kann.

Der General-Versammlung haben wir Weiteres zur Begründung unserer Proposition nicht hinzuzufügen. Mit der aufrichtigen Absicht, unserem Unternehmen einen neuen Zuwachs an Ertrag zu verschaffen, aus der Ueberzeugung eine ehrenvolle Aufgabe und Pflicht unserer Gesellschaft durch die Uebernahme der Ruhr-Sieg Bahn zu erfüllen, empfehlen wir Ihnen die Annahme unseres Antrags.

Die Deputation wird es für ihre Schuldigkeit betrachten, die günstigstmöglichen Bedingungen mit dem Staate zu vereinbaren. Wenn Schwierigkeiten aus der einen oder anderen Bestimmung unserer „Propositionen" entstehen möchten, so hoffen wir dieselben nach Maaßgabe derjenigen Vorgänge beseitigt zu sehen, welche uns einige andere vom Staat mit Privat-Gesellschaften geschlossene Verträge bieten, Verträge, welche unter ähnlichen Umständen die Uebernahme von solchen Bahnen betreffen, für deren Anlage-Capital der Staat einen Zins gewährleistet hat.

II. Bochumer Eisenbahn.

Der zweite Theil unser Anträge betrifft die

Bochumer Bahnen.

Schon im Jahre 1854 richtete die Deputation dieser Gesellschaft an die Hohe Staatsregierung das Gesuch,

Zur Anlage einer Eisenbahn von Dortmund über Bochum nach Steele der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zu ertheilen.

Heute sind die Verhandlungen so weit gediehen, daß es nur noch Ihrer Ermächtigung für die Deputation bedarf, um die definitive Concessionirung nachzusuchen.

Unser Antrag lautet:

Antrag.

Die General-Versammlung wolle beschließen:

das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung sowohl von Witten als von Dortmund aus über Bochum einerseits nach Steele zum Anschluß an die Prinz-Wilhelm Eisenbahn und andererseits nach Oberhausen zum Anschluß an die Köln-Mindener Eisenbahn, nebst einer Verbindung Mülheim's an der Ruhr,

und zu dem Ende

die Deputation der Actionaire bevollmächtigen, mit der Staats-Regierung eine endgültige, die Gesellschaft bindende Vereinbarung, sowohl rücksichtlich der Concessions-Bedingungen, als wegen der etwa erforderlichen Statut-Aenderungen zu treffen.

Unser Plan läßt sich in folgender Weise ausdrücken:

Wir wollen den, nach Süden durch den Ruhrstrom und, mit alleiniger Ausnahme einer Begrenzung im Osten auf zwei Meilen durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn, nach allen übrigen Richtungen von der Köln-Mindener Eisenbahn umschlossenen, überwiegend reichsten Steinkohlen-Revieren der Bergämter Bochum und Essen von dem Centrum dieses also begrenzten Districts, nämlich von Steele aus, erstlich in östlicher Richtung über Bochum eine Eisenbahn nach Dortmund und eine andere nach Witten, zweitens in westlicher Richtung eine Eisenbahn über Essen und über Mülheim an der Ruhr an die Köln-Mindener Eisenbahn bauen. Wir werden die Verbindung mit dem Rhein als den Abschluß dieses Systems betrachten.

Oder mit andern Worten:

Wir wollen eines der reichsten Kohlen-Reviere der Monarchie, dessen Erzeugnisse bis jetzt entweder mittelst der Zweigbahnen einzelner Zechen, oder vermittelst des Landfuhrwerks auf unvollkommenen Landstraßen, oder mittelst der

Ruhrschifffahrt eine ungenügende Abfuhr finden, und dessen Schätze aus diesem Grunde bis jetzt nur zum geringeren Theile ausgebeutet werden, durch eine neue Eisenbahn, von Dortmund und von Witten ausgehend, in der Richtung von Ost nach West in seiner ganzen Ausdehnung aufschließen; wir wollen dem gewaltig angewachsenen und von Monat zu Monat wachsenden Bergbau dieser Reviere die unmittelbaren Anschlußbahnen:

1) nach Dortmund für die Verbindung in den Richtungen von Soest, Minden und Rheine,
2) nach Witten für die Verbindung in den Richtungen von Elberfeld und von Siegen,
3) nach Steele für die Verbindung in der Richtung von Elberfeld, von Solingen-Remscheid und von Düsseldorf,
4) an die Köln-Mindener Bahn bei Oberhausen,
5) an den Rhein

herstellen.

Die ganz außerordentlichen Transportmassen, welche von der betriebsamen und dichten Bevölkerung des oben beschriebenen Bochum-Essen'schen Reviers täglich bereit gestellt werden und noch für längere Zeit ansehnlich vermehrt werden können, sichern dem Unternehmen eine befriedigende Rente. Eine genaue Berechnung der Rentabilität dieser Bahn haben wir nicht anfertigen mögen; — wir würden zu hoch oder zu niedrig greifen. Uns genügt zu wissen, daß diese Eisenbahn von etwa zehn Meilen Länge durch die ganze Bahnlänge schwerste Lasten aufzunehmen und nach verschiedenen Richtungen zu befördern bestimmt ist, und daß ihrer ein Verkehr wartet, dessen Erträgnisse das aufzuwendende Anlage-Kapital ausreichend zu verzinsen versprechen.

Es sei Ihnen, hochgeehrte Herren, nicht vorenthalten, daß die Bewohner des reichen Kohlengebiets, welches durch unsere Bochumer Bahn wir zu durchschneiden beabsichtigen, Ihren Beschlüssen mit einer Spannung entgegensehen, wovon wir umsonst versuchen würden, Ihnen eine treue Schilderung zu geben. — Auch ist es nach der begeisterten Stimmung unserer Nachbarn längs der projectirten Linie, bei den großen in jenen Gegenden durch den Bergbau und die Industrie errungenen Reichthümern und in Betracht des unberechenbaren Vortheils, welchen unsere Bahn diesen Gegenden bereiten wird, nicht auffallend, daß Städte, Corporationen und Privaten sich bereit finden lassen, das Unternehmen durch starke Zeichnungen in Stamm-Actien unserer Gesellschaft zu unterstützen. Diese Bereitwilligkeit zur Betheiligung mit großen Summen an dem Anlage-Kapital kommt unseren Intentionen entgegen, da wir beabsichtigen, mindestens die Hälfte des für diese Bahn erforderlichen Anlage-Kapitals von ohngefähr 4,500,000 Thalern durch Stamm-Actien, die andere Hälfte durch Prioritäts-Obligationen zu beschaffen. Angemessen wird es sein, Ihrer Deputation in Betreff der Höhe des in Stamm-Actien zu beschaffenden Kapitals, in Betreff des Zinsfußes der zu creirenden Prioritäts-Obligationen, auch in Betreff der nothwendigen Abänderung des Gesellschafts-Statuts völlig freie Hand zu geben und Vollmacht zu ertheilen, mit der Hohen Staatsregierung das Erforderliche zu verhandeln und festzustellen.

Es ist uns unmöglich, weder Ihnen heute eine bestimmte Bahnrichtung vorzuschlagen, noch in Bezug auf eine solche an bindenden Beschlüssen in der heutigen General-Versammlung uns zu betheiligen. Denn von mehreren Seiten sind für die Bahn ostwärts und westwärts von Steele verschiedene Linien vorgeschlagen worden; die Königl. Direction hat sie sämmtlich so vollständig geprüft, als es zur Vorbereitung einer definitiven Entscheidung nothwendig ist, oder sie wird sich diese Prüfung in Betreff einiger in neuester Zeit eingegangenen Anträge ebenso vollständig angelegen sein lassen. Alle Vorschläge, alle Anträge werden demnächst mit den generellen Vorarbeiten der Staatsregierung eingereicht werden, deren Geneigtheit so viele und so ansehnliche Interessen wie immer möglich zu fördern und in diesem Sinne die Bahnlinie zu bestimmen, nicht erst hervorgehoben zu werden braucht.

Wir sind jedoch durch ein näheres Eingehen auf die unabweislichen Bedingungen einer befriedigenden Transport-Verwaltung und Rentabilität der Bochumer Eisenbahn, während der Beschäftigung mit den Vorverhandlungen zu Ihrer heutigen Versammlung, zu der entschiedenen Ueberzeugung gelangt, daß wir unsere Bahn an den Rhein weiter führen müssen. Da diese Weiterführung in meinem Einberufungs-Schreiben nicht erwähnt, demnach die heutige General-Versammlung zur Fassung eines gültigen Beschlusses über eine solche Weiterführung an den Rhein nicht competent ist, so werden Sie, hochgeehrte Herren, in kürzester Frist zu einer außerordentlichen General-Versammlung berufen werden, um auch über diese additionelle Erweiterung des Unternehmens zu beschließen.

Wir beabsichtigen, den Rhein in Ruhrort und in Duisburg mittelst selbstständiger Bahnen zu gewinnen.

Imgleichen ist uns, seitdem unsere erste Einladung zur General-Versammlung vom 21. November an Sie erging, der Vorschlag gemacht worden, eine Eisenbahn,

ausgehend von Station Kupferdreh der Prinz-Wilhelm-Bahn, die Ruhr an derselben Stelle überschreitend,

fortgehend durch das Ruhrthal längs Werden und Kettwig, und in Mülheim endigend,

in unser Unternehmen aufzunehmen. Die Bedingungen, von welchen dieser Vorschlag begleitet war, scheinen uns völlig geeignet, als Grundlage einer weiteren Verhandlung zu dienen.

Auch diese neue Erweiterung behalten wir uns vor, Ihnen in nächster General-Versammlung des Weiteren zu entwickeln.

Schlußwort, Ankündigung des beabsichtigten Baues der Elberfeld-Deutz-Bahn.

Bevor wir schließen, ermangeln wir nicht, mit einigen kurzen Andeutungen der Folgen zu gedenken, welche sich für unsere Gesellschaft voraussichtlich an die Ausführung der Ihnen heute vorgeschlagenen Bauprojecte knüpfen werden, und Ihnen unsere weiteren Absichten für die nächste Zukunft kund zu geben.

Unsere ursprüngliche, die Wasserscheide der Flüsse Wupper und Ruhr übersteigende, zwischen zwei Eisenbahnen eingezwängte und an jeder freien Bewegung behinderte Bahn, das Werk des Muths der Gründer dieser Gesellschaft und der allerersten Gesellschaftsvorstände, allmälig zu einer fast beispiellosen Größe des nur örtlichen, im Bahnbereich entspringenden oder endigenden Verkehres und zu mäßiger Rente herangereift, ist seit sechs Monaten in nordöstlicher Richtung um das Volle der ersten Meilenzahl verlängert worden. Dieser bis Soest reichende Arm eröffnete uns die unmittelbare Verbindung mit der Königlichen Westfälischen Eisenbahn und den Ländern des mittleren Deutschlands; dieselben Verbindungen und diejenigen mit unserer Bahn, imgleichen über Dortmund hinaus mit der Köln-Mindener Eisenbahn dem mit Bezug auf Ackerbau, Bergbau, Eisen-Industrie und Salzproduction in seltenem Grade wohlhabenden Gebiet zu beiden Seiten der Bahn selbst.

Aus der Mitte der alten Bahn, aus dem Centrum märkischer Industrie und aus der unmittelbaren Nähe der reichsten Kohlenfelder Westfalens führt uns in südöstlicher Richtung die Ruhr-Sieg Bahn aufwärts durch das Thal der Lenne in das reiche Gebiet der Siegenschen Eisen- und Stahlberge. Vierzehn Meilen Weges durch ein höchst angebautes, betriebsames Thal werden eine Verbindung schaffen, welche seit einer Reihe von Jahren gewünscht, seit der Erbauung von Eisenbahnen in anderen Landestheilen für die Erhaltung der Siegen'schen Eisenwerke und für die bergbauliche und gewerbliche Entwickelung der Ruhrgegend unentbehrlich geworden war.

In westlicher Richtung von Dortmund ausgehend wird unsere etwa zehn Meilen lange Bochumer Eisenbahn eine Anzahl namhafter Städte, und unter ihnen mehrere Kreisstädte berühren und einen Verkehr aufnehmen, dessen Größe sich bald nach der Eröffnung derjenigen der hervorragendsten Bahnen nahe stellen wird. Die Prinz-Wilhelm (Steele-Vohwinkel) Bahn wird durch die Ruhr-Ueberbrückung bei Steele in unmittelbare Verbindung mit den Bochum-Essen'schen Bahnen treten, zu beiderseitigem großem Vortheil.

Durch die Dortmund-Soester Strecke, deren Kosten pro Meile 350,000 Thlr. betragen, stellten sich durchschnittlich die Anlage-Kosten pro Meile der jetzigen ganzen Länge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf 575,000 Thlr.; denn die etwa gleiche Entfernung von Elberfeld bis Dortmund kostet 800,000 Thlr. pro Meile. — Der jetzige Durchschnittspreis unserer 15 Meilen Bahnlänge ist höher als voraussichtlich die Meile der Bochumer Bahn im Durchschnitt kosten wird, so daß nach deren Vollendung diese 25 Meilen Bergisch-Märkischer Bahn durchschnittlich den Preis von 500,000 Thlr. an Anlage-Kosten pro Meile nicht viel übersteigen werden.

Wenn zugleich angenommen wird, daß unsere Bahn auf allen Strecken eine der bedeutendsten Verkehrsbewegungen vermitteln wird, so ist an einer ausreichenden Einnahme zur vortheilhaften Verzinsung des ganzen Stamm-Actien-Capitals der Bergisch-Märkischen Gesellschaft nicht zu zweifeln.

Von der Ruhr-Sieg Bahn kann hier abgesehen werden; denn die Zinsen für das große Bau-Kapital garantirt der Staat, wenn wir sie übernehmen.

Sobald diesen Unternehmungen die Sanction Seiner Majestät des Königs zu Theil geworden sein wird, aber jedenfalls in der allernächsten Zeit, beabsichtigen wir, uns mit den Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Elberfeld durch das untere Wupperthal nach Deutz zu beschäftigen. Diese Bahn, deren bereitwillige Concessionirung durch die Regierung Seiner Majestät des Königs wir mit voller Zuversicht erwarten, wird dem Mittelpunkt Bergisch-Märkischen Verkehrs und seiner großen Bevölkerung den lang entbehrten geraden Weg nach Köln wieder eröffnen. Sie wird die Städte Elberfeld und Barmen für ihre Verbindung mit Köln und dem Oberrhein von dem ebenso theuren als unbequemen und zeitraubenden Umwege über Düsseldorf unabhängig machen, und dem ganzen Bergisch-Märkischen Lande eine neue befruchtende Verkehrsader öffnen. Remscheid und Solingen und die Prinz-Wilhelm Eisenbahn werden durch diese Bahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn und mit dem Rheine in directe Verbindung gebracht und viele Verhältnisse von Bedeutung wiederhergestellt werden, welche früher, vor der Eröffnung der Eisenbahnen, vermittelst der beiden von hier nach dem Rheine, nach Köln und nach Düsseldorf, führenden Landstraßen seit undenklichen Zeiten bestanden hatten, aber empfindlich verletzt wurden, seitdem nur in Einer dieser Richtungen eine Eisenbahn von hier zum Rheine gebaut wurde.

Gleichwie die Elberfeld-Deutzer Bahn die Aufgabe lösen wird, die Bergisch-Märkische Eisenbahn in südlicher Richtung an den Rhein zu verlängern, so erübrigt uns alsdann noch der directe Anschluß von Dortmund aus in nördlicher Richtung nach Rheine, an die Hannoversche zur Nordsee führende Westbahn. Für eine solche Eisenbahn hat sich ein Comité aus den Gemeindebehörden und angesehenen Bewohnern der Städte Dortmund, Lünen, Lüdinghausen, Dülmen, Coesfeld und Burgsteinfurt gebildet, welches die generellen Vorarbeiten ausführen ließ und die Concession nachgesucht hat. Diese Bahn wird etwa 14 Meilen lang werden, und sind die Anlagekosten auf Vier Millionen Thaler berechnet. Wir wünschen dem Unternehmen des benannten Comités den glücklichsten Fortgang, und wenn es ihm gelingt, eine angemessene Summe des Anlage-Kapitals in Stamm-Actien durch die bei der Bahn interessirten Kräfte zeichnen zu lassen, so würde es uns zur Befriedigung gereichen, Ihnen unter annehmbaren Bedingungen die Aufnahme auch dieser Strecke in unsere Gesellschaft vorzuschlagen.

Binnen welcher Frist alle diese Bahnlinien ausgeführt werden können, läßt sich auch nur annähernd nicht bestimmen. Wir wollten jedoch bei der heutigen Veranlassung nicht auf eine Kundgebung unserer weiteren Pläne verzichten, und vertrauen mit Zuversicht, daß unter dem glorreichen Friedens-Regiment Seiner Majestät des Königs der Zeitpunkt der vollständigen Ausführung nicht ferne sein wird. Alsdann wird dem betriebsamen Lande von Berg und Mark nach den Hauptrichtungen hin ein unabhängiges Eisenbahn-System gegeben und der Bevölkerung der Flußgebiete von Ruhr und Wupper die Aufgabe erleichtert sein, in dem allgemeinen Ringen des Fleißes auf den verschiedensten Feldern der Arbeit den wohlerworbenen Platz zu behaupten.

Außerordentliche General-Versammlung vom 2. April 1856.

Der Vorsitzende der Deputation Herr Daniel von der Heydt eröffnete die Versammlung, indem er ihr zuerst von dem am 16. v. M. erfolgten Hinscheiden des bisherigen Vorsitzenden der Königlichen Direction, Herrn Regierungsraths Ostermann, Mittheilung machte und zugleich von den Beschlüssen Kenntniß gab, wodurch die Deputation der Bergisch-Märkischen und der Prinz-Wilhelm Eisenbahn für die Wittwe und Waisen des Hinterbliebenen durch Aussetzung

von Pensionen Sorge getragen haben. Auf den Antrag eines Mitgliedes der Versammlung erklärte dieselbe einmüthig in Anerkennung der großen Verdienste des Vorstorbenen ihre Befriedigung über diese Beschlüsse der Deputation und gab solches durch Erhebung von ihren Sitzen zu erkennen.

Der Herr Vorsitzende machte sodann der Versammlung Mittheilung von der inzwischen erfolgten Ernennung des Herrn Regierungsraths Danco zum commissarischen Vorsitzenden und des Herrn Bau-Inspektors Plange zum technischen Mitgliede der Königlichen Direction und begrüßte diese Herren Namens der Gesellschaft.

Zur Tagesordnung übergehend, entwickelte der Herr Vorsitzende in ausführlichem Vortrage die nachstehend formulirten Anträge:

Die General-Versammlung wolle beschließen:

1. Die gemäß Beschluß der General-Versammlung vom 5. Januar in den Richtungen von Dortmund und Witten nach Mülheim und Oberhausen zu bauende Eisenbahn von Mülheim an der Ruhr aus bis Duisburg an den Rhein weiter zu führen.
2. Ueber den Antrag des Comités für den Bau einer Eisenbahn von Kupferdreh über Werden und Kettwig nach Mülheim an der Ruhr auf die Uebernahme des Baues und Betriebes dieser Eisenbahn in einer späteren General-Versammlung Beschluß zu fassen.
3. Behufs Beschaffung der Geldmittel a. zum Bau der von Dortmund und Witten nach Duisburg und Oberhausen zu bauenden Eisenbahnen nebst Zweigbahn nach Laer mit Einschluß der Betriebsmittel; b. zur Ergänzung des Grundkapitals für die Dortmund-Soester Bahnstrecke; c. zur weiteren Ergänzung des Grundkapitals für die Elberfeld-Dortmunder Bahnstrecke wird das Gesellschafts-Kapital der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft um Thlr. 3,250,000 in Stamm-Actien, welche von den Corporationen und Privaten im Bereich der zu a. beschriebenen Bahn durch Zeichnung zu übernehmen und demnächst einzuzahlen sind, und um Thlr. 6,000,000 in Prioritäts-Obligationen zu 4 Procent jährlicher Zinsen vermehrt. Es ist der Deputation überlassen, alle Bedingungen in Betreff dieser Kapitalvermehrung, namentlich alle nöthigen Aenderungen des Statuts mit der hohen Staatsregierung zu vereinbaren.

ad a. Nach Beendigung der Discussion über den ersten Antrag ward derselbe zur Abstimmung gebracht. Das Resultat war folgendes: Nach Ungültigkeits-Erklärung eines Stimmzettels wurden im Ganzen abgegeben 932 Stimmen; davon stimmten 912 für, 20 gegen den Antrag, der somit angenommen ist.

ad b. Der zweite Antrag ward demnächst zur Discussion gestellt und ohne Abstimmung einstimmig durch Acclamation angenommen.

ad c. Der dritte Antrag rief keine Discussion hervor; die Abstimmung ergab folgendes Resultat: Es wurden abgegeben 928 Stimmen, die sämmtlich für den Antrag waren.

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln, so ward hiernach die Versammlung durch den Herrn Vorsitzenden geschlossen.

(Folgen die Unterschriften.)

Vortrag des Vorsitzenden der Deputation der Actionaire Herrn D. von der Heydt in der General-Versammlung vom 2. April 1856.

Aufs neue heiße ich Sie, hochgeehrte Herren, im Namen der Deputation willkommen an diesem Ort, wo Sie am verflossenen fünften Januar zuletzt in außerordentlicher General-Versammlung anwesend waren, um Ihre Beschlüsse über die Anträge Ihrer Deputation auf eine zwiefache Ausdehnung unseres Unternehmens zu fassen, Beschlüsse, welche den Beginn einer neuen Periode in der Geschichte unserer Gesellschaft zu bezeichnen geeignet sind.

Bevor wir mit dem geschäftlichen Theil unserer heutigen Aufgabe beginnen, erfüllen wir die schmerzliche Pflicht in dieser Versammlung den schweren Verlust zu verkünden, welcher uns getroffen hat.

Wilhelm Ostermann, Königlicher Regierungsrath, Vorsitzender der hier eingesetzten Königlichen Eisenbahn-Direction, ist uns am 16. vor. Monats nach kurzer Krankheit von wenigen Tagen durch einen unerwarteten Tod entrissen worden. Seit nicht vollen vier Jahren in seinen hiesigen Wirkungskreis versetzt, hatte der Verstorbene in dieser kurzen Zeit für die weitere Entwickelung der Angelegenheiten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf dem von seinem verdienstvollen, zu höherer Stellung berufenen Vorgänger, dem Geh. Baurath Herrn Hübener, gelegten festen Grunde rastlos gewirkt; allen Zweigen der vielseitigen Verwaltung hatte er mit gleichem Eifer und mit glücklichem Erfolge vorzustehen verstanden; eine benachbarte Bahn, die Prinz-Wilhelm Eisenbahn, war unter seiner oberen Leitung nach kurzer Zeit durch geordnete Administration von dem Untergang gerettet worden, welchem sie anscheinend unrettbar entgegeneilte, und das erste Jahr eines Ertrages dieser Bahn war kaum verflossen; — die Bergisch-Märkische Eisenbahn hatte vor zwei Jahren in Folge seiner persönlichen, unermüdlichen Bemühungen die Mittel zur Weiterführung der Linie von Dortmund nach Soest gefunden und noch war seit der Eröffnung dieser wichtigen Strecke kein Jahr verflossen; in den beiden letzten Jahren waren es die Entwürfe zur Uebernahme der Ruhr-Sieg Bahn und der Anschluß-Bahnen der Bochumer und Essen'schen Kohlenreviere gewesen, welche seine beharrliche Ausdauer ihrer Verwirklichung näher führte, und gerade jetzt waren die großen Vorarbeiten zu den beiden großen Werken zum Abschluß gediehen; neue Plane gingen ihrer Bearbeitung entgegen. In Mitten dieser verdienstvollen Thätigkeit, auf der Schwelle zum Eintritt in den bedeutend erweiterten Kreis der Verwaltung, in frischer Manneskraft wird er abberufen aus dem Leben der Mühe und Arbeit; seine irdische Hülle haben Viele unter uns zur Grabesruhe geleitet.

Es ist außer der verdienstvollen Thätigkeit des Verstorbenen um die steigende Blüthe der seiner Leitung anvertrauten Unternehmungen die Hochherzigkeit seines biedern, edlen Charakters, die Rechtschaffenheit und der Ernst seiner deutschen Gesinnung, die Anmuth seines Umganges, welche ihm das Vertrauen und die Herzen derer gewannen, welche das Glück hatten, in näherer Beziehung zu ihm zu stehen; und, um dem schwachen Bilde des seltenen Mannes, den wir beweinen, nur noch Eines hinzuzusetzen, er verstand es, die Autorität und Ehre des Königlichen Dieners nicht durch Worte oder zur Schau, sondern unter allen Umständen durch eine ehrenfeste, achtunggebietende und humane Amtsführung zu begründen und aufrecht zu erhalten.

Die Denkmale der Verdienste des Verstorbenen um unser Unternehmen werden dauern, so lange die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft bestehen wird.

Gehen wir über zu den Geschäften des Tages.

Die heutige General-Versammlung ist mittelest der unterm 20. Februar d. J. vorschriftsmäßig ergangenen Einladung berufen; die Einladung selbst ist durch die im Statut bestimmten Zeitungen veröffentlicht worden. Die Beläge liegen zu Ihrer Prüfung vor.

In Erwägung, daß unsere Propositionen auf eine Erweiterung des Unternehmens dieser Gesellschaft (§. 71. al. 3 des Statuts) und auf eine Vermehrung des Gesellschafts-Kapitals durch Ausgabe neuer Actien oder durch Contrahirung von Anleihen (§. 71. al. 2 ibid.) gerichtet sind, folglich nach dem angeführten §. 71 nur durch einen Beschluß der General-Versammlung erledigt werden können, in fernerer Erwägung, daß gemäß §. 72 des Statuts solche Anträge, wie die so eben bezeichneten, ausdrücklich in dem Einberufungsschreiben erwähnt werden müssen, in Erwägung, daß in Uebereinstimmung mit diesen Vorschriften des Statuts eine General-Versammlung der Actionaire dieser Gesellschaft zum 20. Februar d. J. berufen gewesen ist, in Erwägung, daß in den vorgenannten Fällen die Beschlüsse einer General-Versammlung nur dann Gültigkeit haben, wenn in derselben drei Viertel aller Actien vertreten sind (§. 72. des Statuts), daß in jener General-Versammlung vom 20. Februar also 33,750 Actien vertreten sein mußten, um ihren Beschlüssen Gültigkeit zu geben, daß aber nur 863 Actien vertreten waren, — in Erwägung endlich, daß auf Grund des §. 72

nach einer solchen wegen ungenügender Vertretung der Actien unberechtigten General-Versammlung nach sechs Wochen eine neue General-Versammlung berufen werden soll, welche dann nach Stimmenmehrheit der Actionaire definitiv entscheidet, und daß zu diesem Ende durch die Einladung vom 20. Februar die heutige General-Versammlung berufen ist, beehre ich mich diese wie für eröffnet, so für competent zu erklären, über die in dem Einladungsschreiben veröffentlichten Anträge nach der Stimmen-Mehrheit der hier anwesenden Actionaire endgültig zu entscheiden.

Es sind zur heutigen Verhandlung 12,082 Actien mit 932 Stimmen angemeldet.

Unsern ehrerbietigen Gruß entbieten wir den in dieser Versammlung anwesenden Mitgliedern der Königlichen Eisenbahn-Direction, dem von Sr. Excellenz dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zum commissarischen Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction ernannten Regierungsrath Danco, dem ersten technischen Mitgliede der Direction, Königlichen Eisenbahn-Bau-Inspector Herrn Weishaupt, und dem von Sr. Excellenz dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zum zweiten technischen Mitgliede der Königlichen Eisenbahn-Direction ernannten Königlichen Eisenbahn-Bau-Inspector Herrn Plange.

Mit Dank verehren wir in diesen neuen Ernennungen die stets von des Herrn Ministers Excellenz bewiesene kräftige Fürsorge für die Interessen dieser der Verwaltung des Staats übergebenen Gesellschaft.

Ich ersuche die Herren Bürgermeister Oechelhäuser von Mülheim an der Ruhr und Dr. Voß von Steele das Protokoll führen und die Herren Arnold Bönninger von Duisburg und Julius Liebrecht von Ruhrort das Scrutinium wahrnehmen zu wollen.

Unter den Anträgen, welche Ihrer heutigen Beschlußfassung unterliegen, steht in erster Linie:

I.

die Verlängerung der von Dortmund und von Witten über Bochum, Steele und Essen mit einer Verbindung Mülheim's an der Ruhr nach Oberhausen zu bauenden Bahnen bis an den Rhein.

Schon in der General-Versammlung vom 5. Januar erklärten wir Ihnen, durch ein näheres Eingehen auf die unabweislichen Bedingungen einer befriedigenden Transport-Verwaltung und Rentabilität der Witten-Mülheimer Bahnen zu der entschiedenen Ueberzeugung gelangt zu sein, unsere Bahn an den Rhein weiter führen zu müssen. Wir sprachen unsere Absicht aus, in kürzester Frist eine außerordentliche General-Versammlung, wie es geschehen ist, zu diesem Zwecke zu berufen, und wir fügten hinzu, es sei unsere Absicht, den Rhein in Ruhrort und in Duisburg mittelst selbstständiger Bahnen zu gewinnen.

Die Eisenbahnen, hochgeehrte Herren, welche, von Dortmund in südwestlicher, von Witten in nordwestlicher Richtung ausgehend, östlich von Bochum zusammentreffend, über Bochum, Steele und Essen nach Mülheim an der Ruhr und nach Oberhausen werden geführt werden, haben die Bestimmung, die reichsten Steinkohlen-Lager Preußens der Länge nach zu durchschneiden und an fünf Endpunkten die Abfuhr der Kohlengewinnung zu vermitteln. In Dortmund bringen unsere neuen Bahnen ihre Lasten zur Bergisch-Märkischen (Dortmund-Soester) Bahn und zur Köln-Mindener Bahn, in Witten zur Bergisch-Märkischen Bahn nach Barmen-Elberfeld, später weiter nach Deutz, und zur Ruhr-Sieg Bahn, in Steele zur Prinz-Wilhelm Bahn, in Oberhausen zur Köln-Mindener Bahn für Ruhrort und Niederlande, in Mülheim an der Ruhr zur Ruhr und mittelbar zum Rheine.

In Dortmund, in Witten und in Steele, d. i. an drei Endpunkten treffen demnach unsere neuen Bochumer-Essen'schen Bahnen zusammen mit unseren eigenen, oder durch die gleiche Königliche Eisenbahn-Direction verwalteten Bahnen. — Bis Soest, bis Siegen, bis Elberfeld und später bis Deutz werden unsere nach den genannten Endpunkten gebauten oder projectirten Bahnen ein zusammenhängendes Ganze, einen strahlenförmig die bedeutendsten Orte und Linien des Bergischen und Märkischen Verkehrs berührenden, von der Bahn zwischen Elberfeld und Dortmund als dem Kern und Centrum ausgehenden Stern darstellen. Diese Consolidirung verschiedener Bahnen ist es, welche durch ein-

Endlich

C. bedarf die Bahnstrecke Elberfeld-Dortmund für die Legung des zweiten Geleises an Erdarbeiten, Brücken, Oberbau, Gebäulichkeiten, Einfriedigungen, Nebenanlagen u. s. w. und Vermehrung der Betriebsmittel eine Summe von Thlr. 2,000,000, welche zur Hälfte mittelst der zweiten Emission unserer Prioritäts-Obligationen II. Serie mit Thlr. 1,000,000 beschafft worden ist.

Fassen wir die zu A. B. C. genannten Summen

	A. Thlr.	6,125,000	wovon
	„	3,250,000	wie schon gemeldet durch Stamm-Actien zu beschaffen sind, folglich noch zu beschaffen bleiben
Rest A.	Thlr.	2,875,000	
B.	„	1,213,500	
C.	„	1,000,000	
zusammen, so sind	Thlr.	5,088,500	

durch Prioritäts-Obligationen zu beschaffen, welche wir beabsichtigen mit vier Procent jährlicher Zinsen zu dotiren, und mit Rücksicht auf den zu erwartenden Coursverlust und auf einen geringen Mehrbetrag für Unvorhergesehenes zur Summe von Thlr. 6,000,000

als Prioritäts-Obligationen IV. Serie anzuleihen.

Was zunächst die neu zu creirenden Stamm-Actien im Betrage von Thlr. 3,250,000 betrifft, so ist an die reichen Reviere und Städte im Bereich unserer von Dortmund und Witten über Bochum, Steele, Essen und Mülheim nach Duisburg und Oberhausen führenden Bahnen die bestimmte Forderung zu stellen, diese Summe zum Vollen binnen einer zu bestimmenden kurzen Frist ohne irgend welche Bedingung zu zeichnen. Die Termine zur Einzahlung werden sich auf mehrere Jahre vertheilen lassen, mit der Maaßgabe, daß die volle Einzahlung des Actienbetrages durch jeden Zeichner sofort oder zu irgend einer Zeit vor der Ausschreibung der letzten Raten-Zahlung geschehen könne, wogegen Actien-Dokumente verabfolgt werden, welchen (und zwar bis zum 1. Januar des auf die Eröffnung der Bahn folgenden Jahres aus dem Baufonds) die gleichen Dividenden bezahlt werden, welche die übrigen Bergisch-Märkischen Stamm-Actien Lit. A. genießen.

Wer von dieser Bestimmung keinen Gebrauch machen will, bezieht von seinen Raten-Einzahlungen während der Bauzeit den Zinsfuß von vier Procent.

Ferner wird auch die in Prioritäts-Obligationen zu 4 % jährlicher Zinsen zu beschaffende Summe von Thlr. 6,000,000 nur nach und nach, jährlich mit etwa Thlr. 2,000,000 bis Thlr. 3,000,000, auf Grund des voraussichtlichen Jahresbedarfs beschafft werden. Hierbei wird insbesondere zu berücksichtigen sein, die Negoziirung im gleichen Verhältniß zu verzögern, als die Zeichner der Stamm-Actien von der ihnen eingeräumten Befugniß der vollen Einzahlung Gebrauch machen, damit nicht der Bau-Fonds über den Etat hinaus durch Zinszahlung beschwert werde.

Wir finden schließlich noch hinzuzufügen, daß die heute Ihnen vorgeschlagene Vermehrung des Gesellschafts-Kapitals durch Creirung neuer Actien und Prioritäts-Obligationen die Dividenden unsers Unternehmens mittelbar zu erhöhen verspricht.

Des Herrn Handelsministers Excellenz haben aus dem Reinertrag der Elberfeld-Dortmund Strecke pro 1855 eine Dividende von 3 Procent für die ursprünglichen Privat-Stamm-Actien auszuzahlen mittelst so eben eingehenden Reskripts verfügt. — Die neuen Bahnen durch die Reviere Bochum und Essen an den Rhein und nach Oberhausen sind berechtigt, nach Maaßgabe der von den Königlichen Bergbehörden bereitwilligst angegebenen gegenwärtigen Förderungsmassen der längs unserer Bahn belegenen, nicht durch Zweigbahnen mit einer Eisenbahn verbundenen Zechen eine volle Verzinsung zu erwarten, welche zu einer sehr günstigen gesteigert werden wird, wenn die im Bau begriffenen Anlagen längs der Bahn vollendet sein werden. — Die für die Dortmund-Soest und die Elberfeld-Dortmunder Strecken zu verwendenden Summen sind bestimmt, die Bedingungen der Bewältigung des stets wachsenden Verkehrs dieser Bahnstrecke zu erfüllen; es werden demnach diese neuen zur Verzinsung gelangenden Summen die Möglichkeit bereiten, die Einnahmen in mindestens gleichem Verhältniß zu vermehren; zumal zur Zeit der Vollendung unserer neuen Bahnen die Endpunkte Soest, Duisburg, Oberhausen, Siegen und Elberfeld-Deutz einem sehr großen innern Verkehr langgedehnte Strecken bieten.

Nachdem, hochgeehrte Herren, Ihre Beschlüsse vom 5. Januar d. J. den Bau zweier Eisenbahnen vorbereitet haben, welchen die Größe ihrer Zwecke eine hohe nationale Bedeutung beilegt, ist Ihre heutige Versammlung der weitern Ausführung der einen dieser Unternehmungen gewidmet, während die andere die letzten verfassungsmäßigen Stadien vor den beiden Häusern des Landtags der Monarchie durchschreitet.

Wir hoffen, nach kurzer Zeit alle Vorbereitungen beendigt und den Bau beginnen zu sehen.

Mit der Verwirklichung unserer Ihnen bekannten weiteren Plane werden wir alsdann ungesäumt vorgehen.

Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1856.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist Seitens des Herrn Deputations-Vorsitzenden auf heute berufen und die desfallsige Einladung durch Insertion in die im Statut vorgeschriebenen Zeitungen zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden.

Es sind im Ganzen 949 Actien mit 278 Stimmen angemeldet.

Der Herr Deputations-Vorsitzende übernahm in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 23. August 1850 den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung und erklärte dieselbe für eröffnet.

Bevor zur Wahl der an Stelle der heute ausscheidenden neu zu wählenden Mitglieder der Deputation und deren Stellvertreter übergegangen wurde, machte der Herr Deputations-Vorsitzende darauf aufmerksam, daß es nach der Fassung des §. 20 des Statut-Nachtrages vom 21. Mai 1853 zweifelhaft erscheine, ob die Ersatzwahl derjenigen beiden Mitglieder und Stellvertreter der Deputation, um welche letztere in Folge der Erbauung der Dortmund-Soester Eisenbahn vermehrt worden, lediglich den Stamm-Actionairen Lit. B. zustehe oder ob dieselbe gemeinsam von den Actionairen Lit. A. und B. vollzogen werden könne.

Nach stattgefundener Discussion hierüber, in welcher hervorgehoben wurde, daß der ersteren Annahme die Bestimmung im §. 23 des Statut-Nachtrages entgegen stehe, und daß nur für die erstmalige Wahl den Actionairen Lit. B. jene ausschließende Befugniß habe zugestanden werden sollen, sprachen sowohl die heute anwesenden Herren Inhaber von Stamm-Actien Lit. B. selbst, als auch die übrigen Herren Actionaire sich dahin aus, daß, wie auch im vorigen Jahre geschehen, die Wahl sämmtlicher neu zu wählenden Mitglieder und Stellvertreter gemeinsam von den Actionairen Lit. A. und B. bewirkt werden müsse.

Es wurde hiernächst zu dieser Wahl geschritten.

Nach dem Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage scheiden heute aus:

a. die Mitglieder der Deputation

Herr W. Ulenberg,
„ W. Hammacher,
„ Bürgermeister Schulenburg;

b. die Stellvertreter

Herr G. Lehrkind,
„ van Braam,
„ Bürgermeister von Schell.

ergangen, einer ferneren außerordentlichen General-Versammlung zu dem oben bemerkten Zwecke am heutigen Tage beizuwohnen.

In Folge solcher den Vorschriften des Statuts gemäß publicirten Einladung sind überhaupt 740 Stimmen angemeldet, welche im Ganzen 13,196 Actien vertreten.

Die Königliche Eisenbahn-Direction wird in der heutigen Versammlung durch die Mitglieder derselben, Herrn Regierungsrath Danco, Vorsitzender, Herrn Regierungs- und Baurath Weishaupt und Herrn Eisenbahn-Bau-Inspector Plange vertreten.

Der Herr Vorsitzende der Deputation übernahm demnächst den Vorsitz der heutigen General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte die Herren Hermann Schwabe und Wilhelm Buchholz zu Scrutatoren, die Herren Werner Dahl und H. Utermann zu Protokollführern. Derselbe trug demnächst den, den Gegenstand der heutigen Tagesordnung bildenden Vortrag wegen Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn unter Mittheilung der Unterhandlungen, welche den Abschluß des Vertrages vorbereitet haben, vor und eröffnete sodann die Discussion über denselben.

Da Niemand das Wort begehrte, so wurde Seitens des Herrn Vorsitzenden der General-Versammlung der folgende Antrag:

„Die General-Versammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beschließt, unter dem Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung, daß eine Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen in der Art, daß die Actionäre der ersteren für drei ihrer Actien fünf Bergisch-Märkische Actien erhalten, wogegen das Activ- und Passiv-Vermögen der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft an die Bergisch-Märkische Gesellschaft übergeht, stattfinde, und ertheilt zum Zwecke dieser Fusion der Königlichen Eisenbahn-Direction und der Gesellschafts-Deputation die Vollmacht, den hierauf bezüglichen Vertrag zu vollziehen, beziehungsweise den bereits vorhandenen Vertrag nach ihrem Ermessen abzuändern.

Sie beschließt, daß in Folge dessen die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft

1. es übernimmt, die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör so lange, bis sämmtliche Prioritäts-Gläubiger und sonstige Forderungsberechtigte der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft befriedigt sein werden, als einen getrennten Vermögens-Complex zu verwalten und durch ordnungsmäßige Unterhaltung, namentlich durch entsprechende Ergänzung aller Abgänge vor einer Werthverminderung zu bewahren.
2. daß allen Gläubigern der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Inhabern der zufolge der Allerhöchsten Privilegien vom 28. April 1842 und 11. September 1850 emittirten Prioritäts-Obligationen, auf den Ertrag der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, sowie auf diese Bahn und deren Zubehör selbst, das Vorzugsrecht, sowie es ihnen vor der Fusion zugestanden hat, vor den Stamm-Actionären und allen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ausdrücklich vorbehalten bleibt; ferner
3. daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere auch für die unterm 28. April 1842 und 11. September 1850 Allerhöchst genehmigten Prioritäts-Anleihen als Selbstschuldnerin eintritt, dergestalt, daß die Inhaber dieser Forderungen wegen Capital, Zinsen und Kosten, unbeschadet des Vorzugsrechts der durch die Allerhöchsten Privilegien vom 2. October 1848, 11. März 1850, die Concessions-Urkunde vom 6. Juli 1853 und die Privilegien vom 5. September 1855 und 20. October 1856 genehmigten Prioritäts-Anleihen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, sich auch an das gesammte Vermögen dieser Gesellschaft halten können; endlich
4. genehmigt die General-Versammlung, daß jedem Actionair der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, welcher nicht in Bergisch-Märkischen Stamm-Actien abgefunden sein will, eine Baar-Abfindung im Betrage von 145 Thlr. pro Actie offerirt werde"

zur Abstimmung gebracht.

Die Herren Scrutatoren nahmen die Stimmzettel in Empfang, nach deren Eröffnung sich ergab, daß überhaupt 656 Stimmen abgegeben worden, (Sechshundert sechs und fünfzig Stimmen) welche sämmtlich für die Genehmigung des vorstehenden Antrages sich aussprachen.

Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction wurde sodann noch der General-Versammlung mitgetheilt, daß, da die augenblicklichen Geldverhältnisse der Emittirung der zum Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn auszugebenden Prioritäts-Obligationen Schwierigkeiten bereiten, die Königliche Direction sich veranlaßt gesehen habe, wegen eventueller Erhöhung des Zinsfußes jener Obligationen, soweit dieselbe zur Erreichung des Zweckes unbedingt erforderlich erscheine mit der Königlichen Staatsregierung Unterhandlungen anzuknüpfen.

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln war, so ist das Protokoll vorgelesen und nach Genehmigung unterschrieben wie folgt.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 11. Februar 1857.

Durch die nach Vorschrift des Statuts zur öffentlichen Kenntniß gebrachte Einladung vom 10. Januar cr., erlassen von dem Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, sind die Actionaire der letzteren zu einer außerordentlichen General-Versammlung auf heute einberufen, um über eine eventuelle Erhöhung des Zinsfußes der durch Allerhöchstes Privilegium vom 20. October 1856 genehmigten Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie zu berathen und zu beschließen und die Königliche Eisenbahn-Direction und die Gesellschafts-Deputation mit der entsprechenden Vollmacht zu versehen.

Es sind überhaupt 324 Stimmen angemeldet, welche 11,117 Actien vertreten.

Der Herr Vorsitzende der Deputation erklärte die Versammlung für eröffnet und ernannte den Actionair H. Utermann zum Protocollführer und die Herren R. Paniel und M. Stambke zu Stimmen-Sammlern.

Als protocollirender Notar fungirt der Herr C. Schüller.

Der Herr Deputations-Vorsitzende hielt demnächst Vortrag über den Gegenstand der heutigen Tagesordnung, eröffnete die Discussion darüber und wurde sodann, nachdem die letzere geschlossen, der nachfolgende Antrag:

> Die General-Versammlung beschließt, daß die der Deputation der Actionaire zufolge Beschlusses vom 5. Januar 1856 ertheilte Vollmacht für eine endgültige Vereinbarung mit der Königlichen Staats-Regierung rücksichtlich der Garantie und Concessions-Bedingungen für die Ruhr-Sieg Eisenbahn auf eine Abänderung des durch den Vertrag vom 13. und 14. Februar 1856 festgesetzten Zinsfußes, sowie der Garantie-Bedingungen auszudehnen sei, dieselbe ermächtigt demzufolge die Deputation und die Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit der Königlichen Staats-Regierung dieserhalb weiter zu unterhandeln und eine verbindliche Einigung mit derselben abzuschließen,

zur Abstimmung gebracht.

Bei Eröffnung der von den Herren Scrutatoren eingesammelten Stimmzettel ergab sich daß überhaupt 306 (dreihundert und sechs) Stimmen abgegeben worden, welche sämmtlich mit Ja gestimmt, demzufolge den vorstehend formulirten Antrag einstimmig genehmigt haben.

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln war, so ist die Versammlung durch den Herrn Vorsitzenden für geschlossen erklärt und dieses darüber verhandelte Protocoll nach Vorlesung und Genehmigung, wie folgt, unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 27. Juni 1857.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist Seitens des Herrn Deputations-Vorsitzenden auf heute einberufen und die desfallsige Einladung durch Insertion in den im Statut vorgeschriebenen Zeitungen zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Es sind im Ganzen 1370 Actien mit 326 Stimmen angemeldet.

An Stelle des zu erscheinen behinderten Vorsitzenden der Deputation, Herrn Commerzienraths D. v d. Heydt übernahm dessen Stellvertreter Herr W. Werlé in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 23. August 1850 den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung und erklärte die letztere für eröffnet.

Der Herr Vorsitzende ernannte demnächst zu Protocollführern die Herren Beigeordneten Wortmann von Düsseldorf und H. Utermann von hier, sowie zu Stimmensammlern die Herren P. C. Schulte von Gevelsberg und W. Osterroth von Barmen, und wies sodann darauf hin, daß die heutige Versammlung gemäß §. 4 des vorbezogenen Vertrages berufen sei, die Wahl der Mitglieder der Deputation an Stelle der in diesem Jahre ausscheidenden 4 Mitglieder und 4 Stellvertreter zu bewirken und den Bericht der Kgl. Verwaltung über die Lage des Unternehmens entgegen zu nehmen. Betreffs des ersten Gegenstandes der Tagesordnung erklärte der Herr Vorsitzende, daß er mit Rücksicht auf die inmittelst erfolgte landesherrliche Bestätigung des unterm 22. September 1856 abgeschlossenen Vertrages wegen Verschmelzung des Unternehmens der Düsseldorf-Elberfelder mit dem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft seiner Ansicht nach angemessen erscheine, die Ersatzwahl heute auszusetzen, und daß deshalb seinerseits im Einverständnisse mit der Königl. Eisenbahn-Direction der Vorschlag gemacht werde, jene Wahl zugleich mit der Wahl von zwei Mitgliedern und zwei Stellvertretern, um welche die Deputation in Gemäßheit des Fusions-Vertrages zu vermehren, in der zu diesem Ende einzuberufenden besonderen General-Versammlung unter Mitwirkung der zu dieser ebenfalls einzuladenden Actionaire der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn vorzunehmen resp. bis dahin zu vertagen, demgemäß die Deputation in ihrer jetzigen Zusammensetzung bis zu dem vorbemerkten Zeitpunkt fungiren zu lassen.

Nach stattgefundener Discussion, an welcher sich die Herren Dr. Schlegtendahl, W. Osterroth und Wortmann betheiligten, erklärte die General-Versammlung mit dem Vorschlage des Herrn Vorsitzenden sich überall und einstimmig einverstanden und beschloß demzufolge die Vertagung der Ersatzwahl.

Es ergriff hiernächst der Herr Vorsitzende der Königl. Eisenbahn-Direction das Wort und erstattete über die gegenwärtige Lage des Unternehmens, sowie über die vorjährigen Ergebnisse des Betriebes auf beiden Abtheilungen der Bahn Bericht, wie folgt:

Indem wir Ihnen den Jahresbericht über die Verwaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens pro 1856 übergeben, laden wir Sie ein, einen Zeitraum der bedeutendsten inneren und äußeren Entwickelung jenes Unternehmens zu überschauen.

Anlangend die Bauthätigkeit auf der im Betriebe befindlichen Bahn, heben wir die Anlage eines zweiten Geleises auf der Strecke Elberfeld-Schwelm und Witten-Dortmund, im Ganzen 3,2 Meilen, hervor, für welchen Zweck im Jahre 1856 21,400 Schachtruthen Boden zur Ergänzung des Bahnkörpers bewegt, 8 eiserne Brücken-Fahrbahnen von verschiedenen Dimensionen, darunter die der Ruhrbrücke von 436 Fuß Länge und 120¾ Zoll Höhe (521,522 Pfd. Schmiedeeisen, 26,505 Pfd. Gußeisen für den Verdingpreis von 67,500 Thlr.), der Wupperbrücke von 142 Fuß Länge und 52½ Zoll Höhe (81,147 Pfd. Schmiedeeisen, 4138 Pfd. Gußeisen zum Kostenbetrage von 11,500 Thlr.) beschafft und aufgestellt, 6,782,158 Pfd. Schienen und 49,915 Schwellen angeschafft wurden.

Bis zum Anfange dieses Monats ist die Strecke Elberfeld-Schwelm vollständig fertig gestellt und in Betrieb genommen; die Strecke Witten-Dortmund ist soweit hergestellt, daß die Inbetriebnahme in einigen Tagen erfolgen kann. Ferner sind fast auf sämmtlichen Bahnhöfen Erweiterungsbauten ausgeführt, namentlich zu Elberfeld durch Anlegung eines dritten Geleises in der Länge des Bahnhofes, Hagen, Dortmund, Gevelsberg, Witten durch Herstellung neuer Schienenstränge; Barmen durch Erweiterung des Bahnhofsterrains, wodurch der dringend nothwendige Umbau der Güterstation ermöglicht ist.

Auf der Dortmund-Soester Strecke wurden 49 Bahnwärterhäuser ausgeführt, zur vollständigen Verfüllung des Schienengeleises 500 Schachtruthen Bettungsmaterial beschafft und verwendet, auf dem gemeinschaftlichen Bahnhofe Soest der Locomotivschuppen um zwei Stände erweitert, das provisorische Stationsgebäude durch einen Anbau vergrößert und die Aufführung eines definitiven Stations-Hauses vorbereitet.

Die sich allenthalben entfaltende Industrie hat die Ausführung und Erweiterung verschiedener Anschluß-Bahnen und Neben-Geleise zur Folge gehabt, namentlich für die Zechen Carlsglück, Dorstfeld, Wallfisch, für das Puddlings- und Walzwerk der Herren Funcke u. Elbers, die Hochöfen bei Hoerde; verschiedene andere Anschlüsse sind durch den Abschluß der bezüglichen Verträge und Feststellung der Projecte vorbereitet.

Wenngleich diese Anschlüsse die Bahn in der Benutzung der vorhandenen Räumlichkeiten wesentlich und vortheilhaft entlasten, so ist gleichwohl für die Ausdehnung der Bahnhöfe noch Vieles zu thun, da die gewaltige Vermehrung der Transportmassen fast überall eine entsprechende und fortschreitende Vermehrung der Ladestränge, Lagerhäuser 2c. erforderlich macht. Für die wichtigeren Bahnhöfe zu Hagen, Herdecke und Witten werden uns in dieser Beziehung die neuen Unternehmungen der Ruhr-Sieg und der Witten-Duisburger Bahn wesentlich zu Hülfe kommen, da der Anschluß dieser neuen Linien ohnehin die Erweiterung und einen dem künftigen Bedürfnisse entsprechenden Umbau dieser Stationen nothwendig machen wird.

Die Zahl der Betriebsmittel ist, der Entwickelung des Verkehrs folgend, bedeutend vermehrt. Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig 36 Locomotiven und Tender und ca. 900 Wagen. Wir dürfen behaupten, daß die Bergisch-Märkische Bahn in dieser Hinsicht vortrefflich ausgerüstet ist.

Die Bahnunterhaltung erforderte bedeutende Verwendungen zur Erneuerung des Oberbaues; auf der Strecke Elberfeld-Dortmund 4980 Schienen nebst dem zugehörigen Befestigungseisenzeug, 30 Weichen, 1000 Schachtruthen Kies. Die Summe der Unterhaltungskosten belief sich auf 58,288 Thlr. auf der alten, 31,800 Thlr. auf der Dortmund-Soester Bahn, wovon 22,366 Thlr. noch dem Baufonds dieser Strecke zur Last fallen.

Der Betriebsdienst wurde auf beiden Bahnstrecken mit vollständiger Regelmäßigkeit gehandhabt.

Die Ergebnisse des Verkehrs, gehoben durch die bedeutende industrielle Entwickelung des ganzen Bahngebietes, weisen eine ansehnliche Vermehrung der Transportmassen nach.

Es sind befördert worden:

a) Personen:

1. auf der Strecke Elberfeld-Dortmund unter Zurechnung der Personal-Karten: 1,032,720 gegen 815,351 des Vorjahres mit einer Geldeinnahme von 161,654 Thlr. gegen 126,033 Thlr., also mehr: 217,369 Personen und 35,620 Thlr.;
2. auf der Strecke Dortmund-Soest 206,353 Personen gegen 88,437 der 6 Monate des Betriebsjahres 1855 mit einer Einnahme von 60,542 Thlr. gegen 26,087 Thlr.

Die Einnahme für Gepäck- und Hundetransport betrug 2563 Thlr. 13 Sgr. auf der alten, 1178 Thlr. 3 Sgr. auf der neuen Strecke mit einem Plus von 1136 Thlr. 13 Sgr.

Die Vermehrung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre betrug 28,08 % gegen das Vorjahr.

b) Der Güterverkehr

bewältigte eine Transportmasse:

1. auf der alten Strecke von 12,534,889 Ctr. gegen 10,190,573 Ctr. des Vorjahres mit einer Einnahme von 420,653 Thlr. gegen 354,435 Thlr., also Zunahme: 2,344,316 Ctr. und 66,218 Thlr.;
2. auf der Strecke Dortmund-Soest 5,037,764 Ctr. gegen 1,722,910 Ctr. der vorhergegangenen 6 Betriebs-Monate mit einer Einnahme von 176,656 Thlr. gegen 67,285 Thlr.

Die gesammte Einnahme-Vermehrung betrug auf der alten Strecke 16,67 %. Einen wesentlichen Antheil an derselben hatte der directe Verkehr, dessen Entwickelung namentlich im Rheinisch-Thüringischen Verbande in erfreulicher Weise fortschreitet. Die ältere Strecke ist inmittelst in den Ostfriesisch-Rheinischen Verband für directe Personen- und Güter-Expedition zwischen den Endpunkten Elberfeld und Emden mit der Königl. Hannover'schen, Westfälischen und

Köln-Mindener Eisenbahn eingetreten, um den Verkehr mit dem Münsterlande und Ostfriesland, sowie einen überseeischen Verkehr über die hannöverschen Häfen Emden und Leer möglichst zu erleichtern.

Jeder Centner Gut hat durchlaufen auf der älteren Strecke 3,3 Meilen, auf der Strecke Dortmund-Soest 5,9 Meilen. Die Zahl der Centnermeilen war dort: 42,976,189, hier: 22,228,406. Die extraordinaire Einnahme brachte auf der Strecke Elberfeld-Dortmund 44,705 Thlr. 23 Sgr. 4 Pf., auf der Dortmund-Soester Bahn 18,916 Thlr. 6 Sgr. 4 Pf. auf.

Die Gesammtsumme der Einnahme betrug somit:

a) auf der Strecke Elberfeld-Dortmund 629,576 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf.,

b) auf der Strecke Dortmund-Soest 257,292 Thlr. 15 Sgr. 5 Pf.,

im Ganzen also auf einer Strecke von 14,8 Meilen: 886,869 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf., also pro Meile Bahn der älteren Strecke 81,446 Thlr., der Strecke Dortmund-Soest 36,086 Thlr., durchschnittlich 59,683 Thlr.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben belief sich im vergangenen Jahre auf 332,876 Thlr. 15 Sgr. für die ältere, 145,386 Thlr. 22 Sgr. 5 Pf. für die neue Strecke, welche letztere vertragsmäßig an den allgemeinen Verwaltungskosten nach der Länge der Bahn, an den Transportkosten nach der Zahl der Locomotiv- und Achsmeilen participirt.

In Procenten der Einnahme betrugen dieselben: für die Strecke Elberfeld-Dortmund 52,87, für die Strecke Dortmund-Soest 56,51 %. Sie vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 5,39 resp. 10,19 %; Bahnverwaltung mit 32,25 resp. 25,88 %; Transportverwaltung mit 62,36 resp. 63,93 %.

Für die Locomotiv-Nutzmeile betragen die Transportkosten 3 Thlr. 20 Sgr. 2 Pf., beziehungsweise 2 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf.

Die Gesammt-Ausgabe 5 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf., beziehungsweise 4 Thlr. 20 Sgr. 1 Pf., letztere machen für die Achsmeile 5 Sgr. 9 Pf., beziehungsweise 4 Sgr. 6 Pf. aus.

Von dem Brutto-Ueberschusse ad 296,700 Thlr. 2 Sgr. 11 Pf. und 111,905 Thlr. 23 Sgr. sind zunächst die Zinsen- und Amortisationsbeträge der Prioritäts-Anleihen mit 173,975 Thlr. 25 Sgr. 11 Pf. und 92,844 Thlr. 15 Sgr. 4 Pf. zu berichtigen, so daß ein reiner Ueberschuß verbleibt von 122,724 Thlr. 7 Sgr. und 19,061 Thlr. 7 Sgr. 8 Pf., aus welchem zum Reseve-Fonds beider Strecken 7089 Thlr. 8 Sgr. 3 Pf., zum Erneuerungs-Fonds 15,038 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf. zurückgelegt, der Rest nach Abzug der Staats-Eisenbahn-Steuer zur Vertheilung einer Dividende von 3 1/3 Prozent für die Actionaire Lit. A und B verwendet wird.

Das Ergebniß dieses Betriebsjahres muß um so mehr als ein befriedigendes angesehen werden, als die Ausgabe gegen das Vorjahr um den bedeutenden Amortisations-Betrag von 20,477 Thlr., sowie um die reglementsmäßigen Zuschüsse zu den Beamten-Pensions- und Krankenkassen eine außerordentliche Steigerung erfahren hat. Die fortschreitende Entwickelung des Bergisch-Märkischen Unternehmens zeigt sich am evidentesten in der Steigerung der Einnahme auf der älteren Betriebsstrecke von 7 1/2 Meilen, welche im Jahre 1850 nur 250,570 Thlr., im vorigen Jahre dagegen 629,576 Thlr. betrug und somit in einem Zeitraume von 7 Jahren um 151 Procent, in den letzten Jahren aber regelmäßig um mehr als 100,000 Thlr. zunahm. Die Einnahme während der ersten fünf Monate des laufenden Jahres auf der Strecke Elberfeld-Dortmund 278,610 Thlr. gegen 242,423 Thlr. des Vorjahres, auf der Strecke Dortmund-Soest 118,924 Thlr. gegen 97,472 Thlr. des Vorjahres, im Ganzen also Mehr-Einnahme: 57,639 Thlr., stellt für dieses Jahr mindestens eine gleiche Mehr-Einnahme in Aussicht. — Unter den neuen Unternehmungen der Gesellschaft hat die Ruhr-Sieg Eisenbahn, nachdem der Vertrag wegen Uebernahme des Baues vom 13./14. Februar v. J. die Allerhöchste Bestätigung erlangt hat, und das Privilegium für die Emission des Baucapitals in 3 1/2 procentigen Prioritäts-Obligationen emanirt ist, in Angriff genommen werden können; da indessen die Beschaffung der erforderlichen Baugelder zu dem durch das Kgl. Handels-Ministerium festgesetzten Verkaufscourse unter den gegenwärtigen Verhältnissen des Geldmarktes nicht zu ermöglichen, so waren wir genöthigt, die Bauarbeiten auf die allerdringendsten Angriffspunkte zu beschränken und selbst hier wird die Einstellung der Arbeit eine unabwendbare Nothwendigkeit, wenn nicht die zunächst und hauptsächlich interessirten Kreise und Industriellen uns, wie wir hoffen dürfen, in der Beschaffung der Baumittel unterstützen werden.

Die Concessionirung der Bahn von Dortmund und Witten nach Oberhausen und dem Rheine bei Duisburg ist zunächst abhängig von der Aufbringung des gesammten Anlagekapitals in Actien unserer Gesellschaft. Die lebhafte

Betheiligung der Gegend, welche lediglich vom Interesse für die neue Bahn geleitet und ohne die Hülfsmittel der Agiotage den größten Theil des Kapitals bereits gezeichnet hat, läßt die vollständige Erfüllung dieser Bedingung hoffen und bietet zugleich die unzweifelhafte Bürgschaft für die Wichtigkeit und die Erfolge der neuen Bahn.

Die Vorarbeiten für eine directe Verbindung zwischen Elberfeld und Deutz werden fortgesetzt.

Schließlich erwähnen wir noch eines Ereignisses von der allergrößten Wichtigkeit für die Bergisch-Märkische Bahn, nämlich der durch Allerhöchsten Erlaß vom 9. d. Mts. genehmigten Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, welche in wenigen Tagen zur Ausführung gelangen wird. Durch sie erlangt die Bergisch-Märkische Bahn eine erhöhte Lebens- und Entwickelungsfähigkeit, ihre Vollberechtigung als zweite große Handelsstraße zwischen Westfalen und dem Rhein; mit einem selbstständigen Rheinhafen und ihren Verzweigungen über den wichtigsten Bergbau- und Fabrik-Distrikt unseres Vaterlandes wird sie ein Bahnsystem darstellen, welches täglich eine größere Bedeutung für das industrielle Leben seines reichen Gebietes gewinnen und alsbald auch lohnendere Erträge gewähren wird.

Der Herr Vorsitzende der General-Versammlung erklärte nach Erstattung des vorstehenden Berichts, daß er im Sinne der General-Versammlung zu handeln glaube, wenn er der Königl. Eisenbahn-Direction für die umfassende Darlegung des Standes des Unternehmens, wie sie in dem vorgetragenen Berichte und dem gedruckt vorliegenden Verwaltungsberichte gegeben sei, den Dank und die Anerkennung der General-Versammlung hiermit ausspreche, womit die letztere sich völlig einverstanden erklärte.

Sodann beantragte ferner der Herr W. Osterroth, daß die Versammlung der Königl. Eisenbahn-Direction und allen Denjenigen, welche für die Herbeiführung der Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn thätig gewesen, ihren Dank ausspreche und diesen durch Aufstehen bethätige, welchem Antrage von der General-Versammlung einmüthig entsprochen wurde.

Da Niemand weiter das Wort begehrte, so wurde die Versammlung für geschlossen erklärt und diese Verhandlung demnächst nach Vorlesung genehmigt und unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 12. April 1858.

Zufolge Einladung des Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 10. März cr. ist eine außerordentliche General-Versammlung der Actionaire auf heute berufen, um

1. die Zufolge des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 23. August 1850 sowie des Fusions-Vertrages vom 22. September 1856 erforderliche Ergänzungswahl der Deputations-Mitglieder vorzunehmen, und
2. darüber Beschluß zu fassen, ob das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Witten und Dortmund über Bochum und Essen nach Duisburg und an den Rhein, sowie nach Oberhausen, deren Aufführung durch die General-Versammlung vom 2. April 1856 bereits beschlossen worden, durch eine Vermehrung des Stamm-Actien-Capitals Lit. A. zu beschaffen, auch die Deputation der Gesellschaft zu bevollmächtigen sei mit der Königlichen Staats-Regierung wegen der Concessions-Bedingungen und der erforderlichen Statut-Aenderungen zu verhandeln und solche schließlich festzustellen.

Die diesfällige Bekanntmachung ist nach Vorschrift des Statuts durch zweimalige Insertion in zwei Berliner, die Kölner und Elberfelder Zeitung, sowie in das Barmer Bürgerblatt zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Nach dem heute abgeschlossenen Stimmen-Verzeichniß sind im Ganzen 1833 Actien mit 577 Stimmen angemeldet.

Der Staat wird rücksichtlich seiner Betheiligung am Actien-Capital im Auftrage des Königlichen Handels-Ministeriums durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction Herrn Regierungsrath Danco vertreten.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation Herr Commerzienrath D. v. d. Heydt übernahm den Vorsitz in der General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte zu Protocollführern die Herren Beigeordneten Wortmann von Düsseldorf und H. Utermann von hier, sowie zu Stimmensammlern die Herren P. C. Schulte von Gevelsberg und F. W. Osterroth zu Barmen.

Derselbe ersuchte die Versammlung in Erledigung des ersten Gegenstandes der Tagesordnung zur Wahl der Deputations-Mitglieder zu schreiten, wobei darauf hingewiesen wurde, daß in der vorjährigen ordentlichen General-Versammlung vom 27. Juni 1857 mit Rücksicht auf die damals eingetretene Vereinigung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beschlossen worden, die Ergänzungswahl für die zu jener Zeit ausscheidenden Mitglieder und Stellvertreter auszusetzen und in einer besonders zu berufenden General-Versammlung und unter Mitwirkung der dazu ebenfalls einzuladenden Actionaire der früheren Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn jene Ersatzwahl gleichzeitig vorzunehmen mit der Wahl von zwei Mitgliedern und zwei Stellvertretern, um welche in Gemäßheit des Art. 6 des Fusions-Vertrages vom 22. Sept. 1856 die Gesellschafts-Deputation zu vermehren sei. Demzufolge seien, da im vorigen Jahre aus der Deputation nach dem Amtsalter

von den Mitgliedern

die Herren D. v. d. Heydt, H. Wülfing, W. Werlé, L. v. Papen

und von den Stellvertretern

die Herren H. v. d. Heydt, Fr. Engels, P. C. Schulte und W. v. Hövel

hätten ausscheiden müssen, heute überhaupt 6 Mitglieder der Deputation und 6 Stellvertreter zu wählen, wobei der Herr Vorsitzende darauf aufmerksam machte, daß nach der ausdrücklichen Bestimmung im Art. 6 des Fusions-Vertrages wenigstens ein Mitglied und ein Stellvertreter im Kreise Düsseldorf seinen Wohnsitz haben müsse.

Es wurde hiernächst zur Wahl und zwar zunächst der sechs Deputations-Mitglieder geschritten und ergab sich bei Eröffnung der gesammelten Stimmzettel, daß überhaupt 475 Stimmen und zuzüglich der von dem Herrn Vertreter des Staats für diesen abgegebenen 90 Stimmen im Ganzen 565 Stimmen abgegeben worden.

Rücksichtlich der Betheiligung des Staats wird hierbei bemerkt, daß von dem Herrn Vertreter desselben statt des im §. 68 des Gesellschafts-Statuts festgesetzten dritten Theils der vertretenen Stimmen, nachdem inmittelst das Gesammt-Actien-Capital der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf 6,213,000 Thlr. sich erhöht hat, das Stimmrecht für den Staat nur nach Verhältniß der Betheiligung zum Gesammt-Capital, mithin auf Höhe von 19,18 Procent, in der heutigen Versammlung also nur für 90 Stimmen in Anspruch genommen und ausgeübt worden.

Von den abgegebenen Stimmen haben erhalten:

Herr	D. v. d. Heydt	537
„	H. Wülfing	517
„	W. Werlé	537
„	v. Papen	427
„	W. Wortmann (von Düsseldorf)	457
„	J. Schimmelbusch zu Hochdahl	469
„	H. Löhr	39
„	W. Pieper	164
„	P. C. Schulte	6
„	W. Frische	36
„	Dr. Schlegtendahl	58

Herr F. W. Osterroth	46
„ H. v. d. Heydt	30
„ Bürgermeister Hammers zu Düsseldorf	27

Es wurden sodann behufs der Wahl der Stellvertreter die Stimmzettel ausgegeben, demnächst gesammelt, und ergab sich bei der Eröffnung daß 481 Stimmen und zuzüglich der 83, welche für den Staat abgegeben, im Ganzen 564 Stimmen abgegeben worden, wovon erhalten haben:

Herr H. v. d. Heydt	564	Stimmen
„ P. C. Schulte	506	„
„ Dr. Schlegtendahl	72	„
„ W. Pieper zu Hochdahl	564	„
„ P. F. Frische	72	„
„ H. Löhr zu Düsseldorf	506	„
„ A. Meininghaus zu Dortmund	420	„
„ W. v. Hövel	42	„
„ W. Osterroth	16	„
„ P. Hüttemann	58	„
„ Commerzienrath Haniel	30	„
„ Fr. Engels	534	„

Es sind hiernach erwählt resp. wieder gewählt worden:

1. als Mitglieder der Deputation
   die Herren D. v. d. Heydt, F. H. Wülfing, W. Werle, L. v. Papen, W. Wortmann, Fr. Schimmelbusch,
2. als Stellvertreter
   die Herren H. v. d. Heydt, P. C. Schulte, Fr. Engels, W. Pieper, H. Löhr und A. Meininghaus

welche sämmtlich mit Ausnahme des Herrn Meininghaus anwesend waren und auf Befragen des Herrn Vorsitzenden zur Annahme der Wahl sich bereit erklärten. —

Uebergehend zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung eröffnete der Herr Vorsitzende der General-Versammlung, daß, da die zur Fassung gültiger Beschlüsse nach dem Statut erforderliche Anzahl von Actien heute nicht vertreten, der Gegenstand nicht zur Beschlußfassung gestellt werden könne, daß vielmehr zu diesem Behufe eine neue General-Versammlung vorab berufen werde.

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln war, so ist das Protocoll vorgelesen, genehmigt, und wie folgt unterzeichnet worden.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 27. Mai 1858.

Nachdem in der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, welche auf den 12. vor. Monats berufen gewesen, um außer einer zu thätigenden Ersatzwahl von Deputations-Mitgliedern darüber Beschluß zu fassen

„ob das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Witten und Dortmund über Bochum und Essen nach Duisburg „und an den Rhein, sowie nach Oberhausen, deren Ausführung durch General-Versammlung vom 2. April „1856 bereits beschlossen worden, durch eine Vermehrung des Stamm-Actien-Capitals Lit. A. zu beschaffen, „auch die Deputation der Gesellschaft zu bevollmächtigen sei, mit der Königlichen Staats-Regierung wegen „der Concessionsbedingungen und der erforderlichen Statut-Aenderungen zu verhandeln und solche schließlich „festzustellen",

der vorgedachte Gegenstand zur Beschlußfassung nicht hat gestellt werden können, weil die nach Vorschrift des Statuts zur Fassung gültiger Beschlüsse erforderliche Anzahl von Actien nicht vertreten gewesen, — ist zufolge Einladung des Herrn Vorsitzenden der Deputation vom 12. vor. Monats eine neue General-Versammlung auf heute berufen, um nunmehr nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire über diese Angelegenheit endgültig zu beschließen.

Die diesfällige Bekanntmachung ist in der im Statut vorgeschriebenen Weise, durch zweimalige Einrückung in zwei Berliner, die Kölner und Elberfelder Zeitung, sowie in das Barmer Bürgerblatt zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Nach dem heute abgeschlossenen, dieser Verhandlung beigefügten Stimmen-Verzeichniß sind im Ganzen 12,926 Actien mit 1124 Stimmen angemeldet. Anwesend waren die Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direction und der Gesellschafts-Deputation, außerdem hatten die Actionaire sich zahlreich eingefunden.

Der Staat wird rücksichtlich seiner Betheiligung am Actien-Capital durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction Herrn Regierungsrath Danco vertreten.

Der Herr Vorsitzende der Deputation übernahm den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte zu Protocollführern die Herren Rechtsanwalt Brockhold zu Mülheim und H. Utermann zu Elberfeld, zu Stimmensammlern die Herren W. Osterroth zu Barmen und Commerzienrath Carl Bönninger zu Duisburg.

Derselbe entwickelte demnächst in ausführlichem Vortrage den auf die vorliegende Angelegenheit bezüglichen, von der Gesellschafts-Deputation im Einverständniß mit der Königlichen Eisenbahn-Direction zu stellenden nachstehend formulirten Antrag:

Die General-Versammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wolle beschließen:

„daß das Anlage-Capital einer Eisenbahn von Witten und Dortmund über Bochum-Steele, Essen und Mülheim einerseits nach Duisburg und an den Rhein, andererseits nach Oberhausen — deren Ausführung und Aufnahme in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen die Gesellschaft in der General-Versammlung vom 2. April 1856 beschlossen hat — durch Emittirung neuer Stamm-Actien Lit. A. im Betrage von fünf Millionen Thaler, auch — insofern dies demnächst von der Gesellschafts-Deputation für nothwendig erkannt werden möchte — einer weiteren Million Thaler zu beschaffen."

Dieselbe wolle ferner beschließen:

„der Deputation der Gesellschaft die Vollmacht zu ertheilen, wegen der Concessions-Bedingungen für die erwähnte Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens und wegen der erforderlichen Statut-Aenderungen mit der Königlichen Staats-Regierung zu verhandeln und dieselben schließlich festzustellen,"

und stellte denselben zur Discussion.

Da nur von einem der Herren Actionaire eine Erläuterung rücksichtlich der auszuführenden Linien erbeten, im Uebrigen das Wort nicht ergriffen wurde, so brachte der Herr Vorsitzende den Antrag zur Abstimmung, indem derselbe mit Rücksicht darauf, daß von keiner Seite ein Widerspruch laut geworden, die Versammlung ersuchte, die Annahme des Antrages durch Erhebung von den Sitzen auszusprechen.

Diesem Ansuchen wurde von der Versammlung, in welcher 920 Stimmen aus Privat-Actien und zuzüglich der Staatsbetheiligung überhaupt 1096 Stimmen vertreten waren — wie solches durch Aufruf nach dem Stimmenverzeichniß festgestellt — einmüthig entsprochen, so daß demnach der oben formulirte Antrag als einstimmig angenommen anzusehen.

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln war, so ist das Protocoll nach Vorlesung und Genehmigung, wie folgt, vollzogen worden.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 26. Juni 1858.

Zufolge Einladung des Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation vom 20. v. Mts., ist die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute einberufen und die diesfällige Bekanntmachung in statutgemäßer Weise durch zweimalige Einrückung in den Staats-Anzeiger, in die Berliner Börsenzeitung, in die Kölner und Elberfelder Zeitung, so wie in das Barmer Bürgerblatt, zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden.

Nach dem heute abgeschlossenen Stimmen-Verzeichniß sind hier im Ganzen 1471 Actien mit 487 Stimmen angemeldet.

Der Staat wird vermöge generellen Auftrags des Königlichen Handels-Ministeriums durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction Herrn Regierungsrath Danco vertreten.

Der stellvertretende Vorsitzende der Deputation, Herr W. Ulenberg übernahm in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 23. August 1850 den Vorsitz in der General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte zu Scrutatoren die Herren J. Schimmelbusch und F. W. Pieper zu Hochdahl, zu Protokollführern die Herren P. Hüttemann zu Düsseldorf und H. Utermann zu Elberfeld.

Die General-Versammlung ist berufen, um den Bericht der Königlichen Eisenbahn-Direction über die Lage des Unternehmens entgegen zu nehmen und die Wahl der Deputations-Mitglieder und deren Stellvertreter an Stelle der in diesem Jahre ausscheidenden, zu bewirken.

Zu ersterem Zwecke ergriff der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herr Regierungs-Rath Danco, das Wort und berichtet, wie folgt:

„An der Spitze unseres Geschäfts-Berichtes für das Jahr 1857, den wir Ihnen hiermit übergeben, erwähnen wir der in Folge des Fusions-Vertrages vom 22. September 1856 mit dem 1. Juli v. J. geschehenen Uebernahme der Düsseldorf-Elberfelder Bahn als eines Ereignisses von der größten Bedeutung für die Gestaltung und Entwickelung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, welches dadurch — abgesehen von der eigenen Produktivität der übernommenen Bahnstrecke — eine selbstständige Verbindung mit dem Rheine sowie mit den Nachbarbahnen diesseits und jenseits des Rheines und unzweifelhaft eine neue Bürgschaft für die fortschreitende Belebung aller, in so reichem Maaße vorhandenen Verkehrs-Elemente innerhalb des Bahngebiets erhielt.

Die stetige Zunahme der Transport-Massen und Betriebs-Einnahmen in den wenigen Monaten seit der Vereinigung der Bahnstrecken und in einer Zeit, welche mancherlei Schwierigkeiten und ungünstige Momente für den Eisenbahn-Verkehr überhaupt darbot, sichert der Zukunft der Bergisch-Märkischen Bahn aus jener Erweiterung die vortheil-

haftesten Ergebnisse, welche die Gegenleistungen der Gesellschaft reichlich lohnen werden. Zwar hat die Einnahme von der neuen Strecke während des vergangenen Jahres und während der ersten fünf Monate des laufenden Jahres eine Verminderung hinsichtlich des Güter-Verkehrs erlitten; dieselbe ist aber durch die Vermehrung der Gesammt-Einnahme auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund aufgewogen und hat ihre bestimmt erkennbaren Ursachen theils in der Herabsetzung der Frachten für die in ganzen Wagenladungen zu befördernden Güter, denen durch eine angemessene und gleichmäßige Tarifirung ein ausgedehnterer Markt verschafft werden mußte, theils in der Erschwerung der Rheinschifffahrt, welche die Zufuhr nach Düsseldorf erheblich verminderte.

Auch haben wir die neue Bahnstrecke in einem Zustande übernehmen müssen, welcher die beiden ersten Betriebsjahre, das vergangene und das laufende mit erheblichen Kosten belastet und die wirthschaftlichen Vortheile der vereinigten Verwaltung vorläufig beschränkte.

Schienen und Schwellen befanden sich auf der Strecke von Elberfeld bis Erkrath in dem letzten Stadium der Haltbarkeit und bedurften der unverzüglichen Erneuerung, theils aus Rücksichten der Sicherheit des Betriebes, theils zu dem Zwecke um den unnützen und nachtheiligen Wechsel der Locomotiven auf der Gesammtstrecke Düsseldorf-Soest zu vermeiden.

Die Bahnhöfe Düsseldorf, Erkrath, Hochdahl, Elberfeld bedürfen der Erweiterung und Ergänzung, um einen geregelten Betrieb zu ermöglichen.

Jene Erneuerungen, so wie die nothwendigsten Ergänzungen der Bahnhofs-Anlagen sind sofort nach der Uebernahme begonnen und werden in diesem Jahre zu Ende geführt werden; die Mittel des Erneuerungsfonds reichen aus, um die Beschaffung der erforderlichen neuen Schienen und Schwellen zu bewirken, der Betrieb mußte mit erheblichen Auslagen an Tagelohn, Kies und Befestigungs-Material belastet werden — Ausgaben die sich für die folgenden Betriebsjahre durch Verminderung der Bahnunterhaltungs- und Transportkosten nutzbar machen und den Reinertrag der Bahn erheblich steigern werden.

Für eine Traject-Anstalt bei Düsseldorf, die den Uebergang beladener Eisenbahn-Wagen von der einen auf die andere Seite des Rheines ermöglichen und offenbar den Verkehr auf unserer Westfälisch-Rheinischen Route bedeutend fördern wird, sind in Gemeinschaft mit der Königlichen Direction der Aachen-Düsseldorfer Bahn die nöthigen Einleitungen getroffen; wir hoffen, daß die Ausführung mit vereinten Kräften der betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften und der Stadt Düsseldorf, deren Interessen wesentlich dadurch berührt werden, bald folgen wird.

Unter den Bauten, welche zur Vervollständigung der Bahn ausgeführt sind, heben wir die Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Elberfeld-Schwelm und Dortmund-Witten, zusammen 6645 Ruthen oder circa $3^1/_4$ Meilen hervor;

Die Strecke Witten-Hagen, welche in den Felseinschnitten bei Witten große Schwierigkeiten darbietet, gedenken wir in diesem Jahre fertig zu stellen.

Neue Schienen-Anschlüsse wurden für fünf verschiedene Etablissements gebaut.

Die Zahl der Betriebsmittel wurde durch die Uebernahme der Düsseldorf-Elberfelder Bahn auf 57 Locomotiven und 1049 Wagen vermehrt.

Uebergehend zu den Betriebs-Resultaten befinden wir uns in der angenehmen Lage, wiederum eine erhebliche Steigerung der Transportmassen und Einnahme berichten zu können, welche hauptsächlich aus dem innern, von den größeren Handels-Conjuncturen unabhängigen Verkehre hervorgegangen ist.

Die Zahl der beförderten Personen betrug auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund 1,473,392 gegen 1,253,133 des Vorjahrs, die Einnahme 319,556 gegen 277,380 Thlr., auf der 2. Abtheilung (Dortmund-Soest) 281,537 Personen gegen 206,353, die Einnahme 74,037 Thlr. gegen 60,542 Thlr. des Jahres 1856.

Die Einnahme aus dem Gepäck- und Hundetransport und sonstigen Neben-Erträgen war auf der ersten Abtheilung 5,874 Thlr. gegen 7,635 Thlr. (also Minder-Einnahme: 1,761 Thlr. in Folge der Einführung des Freigepäcks auf der Düsseldorf-Elberfelder Strecke); auf der 2. Abtheilung 1,276 Thlr. gegen 1,178 Thlr. Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr ergab somit auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund ein Mehr von 40,415 Thlr., auf der Strecke Dortmund-Soest ein solches von 13,593 Thlr., die Vermehrung dieser Einnahme betrug also auf der ersten Abtheilung $14_{,17}$, auf der zweiten $22_{,02}$ Procent gegen das Vorjahr.

Der Güter-Verkehr bewältigte im vergangenen Jahre auf der ersten Abtheilung 20,454,627 Centner gegen 18,945,111 Centner des Jahres 1856 mit einer Einnahme von 716,332 Thlr. gegen 673,525 Thlr., also mit einem Plus von 1,509,516 Centner und 42,807 Thlr. Die Steigerung besteht hauptsächlich im Kohlen-Verkehr, welcher an jenem Plus mit 1,166,750 Centner und 30,724 Thlr. betheiligt ist.

Sämmtliches Gut legte 68,937,944 Centner-Meilen, jeder Centner durchschnittlich 3,37 Meilen zurück und brachte eine Einnahme von 12,6 Pfg.

Unter den verschiedenen Arten des Verkehrs absorbirte der innere Verkehr das gesammte Plus mit seiner Mehreinnahme von 54,509 Thlr., die Mehreinnahme im Rheinisch-Thüringischen Verkehr betrug 14,383 Thlr., wogegen die Einnahme aus dem Rheinisch-Bergischen Verbande, — Verkehr zwischen den Endpunkten Köln und Hagen — um die Summe von 32,968 Thlr. dadurch abgenommen hat, daß der Verkehr zwischen den früheren Düsseldorf-Elberfelder und Bergisch-Märkischen Stationen aus jenem Verbande ausgeschieden und dem innern Verkehre zugefallen ist.

Die Vermehrung der Einnahme aus dem Güter-Verkehr betrug 6,35 Procent.

Verhältnißmäßig viel erheblicher war die Zunahme des Güter-Verkehrs auf der Dortmund-Soester Abtheilung.

Hier betrug die Summe der Güter 6,138,478 Centner gegen 4,970,289 mit einer Einnahme von 231,239 Thlr. gegen 176,656 des Vorjahrs, also mit einem Plus von 1,168,189 Centner und 54,583 Thlr. Einnahme, die Vermehrung der letzteren somit 30,8 Procent. Die Steigerung zeigte sich auch auf dieser Strecke hauptsächlich im Kohlen-Verkehre und in den übrigen Rohproducten.

Erheblich mehr betheiligt bei der Mehr-Einnahme war auf dieser Strecke der durchgehende Verkehr nach Westfalen und Thüringen nämlich mit 41,058 Thlr. oder 75 Procent der ganzen Mehr-Einnahme, wogegen der innere Verkehr ein Plus von 13,483 Thlr. hatte.

Während also die ältere Bahnstrecke wesentlich aus der innern Verkehrsentwickelung, aus der eigenen Industrie, ihre Einnahme gewinnt, vermittelt die Dortmund-Soester Strecke bei weniger bedeutendem eigenen Verkehre den durchgehenden Verkehr der Rheinisch-Thüringischen Route. Die Zahl der Centner-Meilen stieg von 22,030,965 auf 24,474,938, jeder Centner hat eine Strecke von 3,99 Meilen durchlaufen und 13 Pfg. Einnahme gebracht.

Die Gesammt-Einnahme der ersten Abtheilung, 1,095,354 Thlr. 21 Sgr. hat gegen die des Vorjahres von 1,016,850 Thlr. 10 Sgr. und 7,72 Procent zugenommen, die der zweiten Abtheilung im Betrage von 324,499 gegen 257,292 Thlr. 15 Sgr. des Vorjahres dagegen um 26,12 Procent.

Es bedarf keiner Erläuterung, daß auf einer Bahnstrecke, deren Verkehr nach zehnjährigem Betriebe sich in allen Richtungen hin entwickelt und so bedeutende Dimensionen bereits angenommen hat, eine Steigerung in gleichem Verhältnisse, wie auf einer neuen Strecke, deren Verkehrs-Elemente in den ersten Jahren des Betriebes sich rasch entfalten, nicht zu erwarten ist.

Die Betriebs-Ausgaben betrugen für die erste Abtheilung 526,854 Thlr. 22 Sgr., für die zweite 173,883 Thlr. 26 Sgr., für jene 48,1 (gegen 53,58 im Jahre 1856) Procent der Einnahme, für diese 50,57 Procent (gegen 56,51 Procent des Vorjahres); die Zunahme der Ausgaben gegen das Jahr 1856 betrug dort 2,26 Procent bei der zweiten Abtheilung 19,60 Procent.

Auf die Haupt-Abschnitte des Betriebs-Etats vertheilen sich die Ausgaben bei der ersten Abtheilung mit 5,17 Procent auf die allgemeine Verwaltung, 36,14 Procent auf die Bahn-Verwaltung, 58,69 Procent auf die Transport-Verwaltung; bei der zweiten Abtheilung auf dieselben Abschnitte mit 9,55 Procent, 25,76 Procent beziehungsweise 64,69 Procent.

Die bedeutenden vorübergehenden Ausgaben der Bahn-Verwaltung auf der ersten Abtheilung wurden durch eine umfangreiche Erneuerung des Oberbaues (4341 laufende Ruthen Geleise) veranlaßt.

Die Kosten der Transport-Verwaltung betrugen für die Locomotivmeile auf der ersten Abtheilung 3 Thlr. 14 Sgr. 4 Pfg. (gegen 3 Thlr. 20 Sgr. 2 Pfg. beziehungsweise 5 Thlr. 6 Sgr. des Vorjahres) auf der zweiten Abtheilung 3 Thlr. 16 Sgr. 9 Pfg. gegen 2 Thlr. 29 Sgr. 7 Pfg. des Vorjahres.

Die höhere Belastung der zweiten Abtheilung ist das Ergebniß der vertragsmäßigen Vertheilung der Transportkosten auf beide Abtheilungen nach der Summe der Achs- und Locomotiv-Meilen.

Die Kosten der Zugkraft betrugen für die Locomotiv-Nutzmeile 1 Thlr. 23 Sgr. 9 Pfg.

Der Reinertrag aus dem Betriebe betrug für die erste Abtheilung 6 Sgr. (gegen 5 Sgr. 2 Pfg.) auf die Achsmeile, 6 Thlr. 11 Sgr. 5 Pfg. auf die Nutzmeile (gegen 5 Thlr. 7 Sgr. 6 Pfg.), und 50,534 Thlr. auf die Bahnmeile (gegen 38,383 Thlr. des Vorjahres), für die zweite Abtheilung 4 Sgr. 2 Pfg. (gegen 3 Sgr. 5 Pfg.), 4 Thlr. 23 Sgr. (gegen 3 Thlr. 17 Sgr. 9 Pfg. beziehungsweise 21,124 Thlr. (gegen 15,695 Thlr. im Jahre 1856).

Von dem Rein-Ertrage ad 568,499 Thlr. 18 Sgr. 10 Pfg. der ersten, und 150,615 Thlr. 4 Sgr. 2 Pfg. der zweiten Abtheilung nimmt die Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihen dort 262,725, hier 100,762 Thlr. 23 Sgr. 11 Pfg. in Anspruch. Aus dem sich alsdann ergebenden Netto-Ueberschusse wurde den bestehenden allgemeinen Vorschriften, sowie dem muthmaßlichen Bedarfe der nächsten Betriebsjahre entsprechend zum Reservefonds die Summe von 9,827 und 3,120 Thlr., zum Erneuerungsfonds für Oberbau, Ruhrbrücke und Betriebsmittel 125,562 und 28,783, für beide Fonds im Ganzen die bedeutende Summe von 167,294 Thlr. zurückgelegt, aus dem Reste den Actionairen Litr. A. und B. eine Dividende von 3½ Procent gezahlt.

Die neuen Unternehmungen der Gesellschaft wurden unter den ungünstigen Verhältnissen des vergangenen Jahres leider nicht in solchem Maße gefördert, als dies im Interesse sowohl des Verkehres, wie des Bergisch-Märkischen Gesammt-Unternehmens zu wünschen war.

Der Verkauf der für die Ruhr-Sieg Eisenbahn creirten 3½ prozentigen Prioritäts-Obligationen konnte zu dem durch den Herrn Handels-Minister vertragsmäßig festgesetzten Verkaufs-Limitum auf dem gewöhnlichen Börsen-Wege nicht bewirkt werden, der Einzel-Verkauf gelang nur in beschränktem Umfange und unter Zuhülfenahme derjenigen Mittel, die uns von Interessenten des Unternehmens, den Kreisen Iserlohn und Altena sowie von einsichtvollen Industriellen an der Bahn, — zum Theil unter vergleichsweiser Umwandlung früherer Zusagen und Verpflichtungen bezüglich des Grundschadens jener Bahn, — gewährt wurden.

Der Versuch durch Convertirung eines Theiles der 3½ procentigen Papiere in ein Effect mit höherem Zinsfuße die Beschaffung der Baarmittel zu erleichtern, blieb vorläufig ohne Erfolg.

Demzufolge mußte die Bauausführung, welche neben der Vollendung der erforderlichen Projectirungs-Arbeiten und den sonstigen technischen und administrativen Vorbereitungen, im Herbste des Jahres 1856 eingeleitet wurde, auf die dringendsten Angriffspuncte namentlich auf die Tunnels und einige Brückenbauten beschränkt werden; der Umfang der bis Ende 1857 ausgeführten Arbeiten beläuft sich auf 106,000 Schachtruthen bewegter Bodenmasse, 1175 Schachtruthen Fundament-Aushebung und 700 Schachtruthen Mauerwerk.

Der Grunderwerb wurde nach Bedarf gefördert.

Nachdem mit dem Anfange dieses Jahres eine Besserung in den Geldverhältnissen eingetreten und unter Mitwirkung der Provinzial-Verwaltungs-Behörden eine größere Summe des Baubedarfs gesichert war, durfte ein verstärkter Arbeitsbetrieb auf den wichtigeren Punkten der Linie eingeführt, und für die Bauausführung des laufenden Jahres diejenige Disposition getroffen werden, nach welcher, neben dem möglichst kräftigen Betriebe der die Vollendung der Bahn innerhalb des vertragsmäßigen Zeitraumes bedingenden größeren Arbeiten, die erste Anschlußstrecke von Hagen bis Letmathe vor dem Ende dieses und die fernere Strecke bis Altena bis zum Schlusse des künftigen Jahres betriebsfähig hergestellt werden soll. —

Für die nicht minder wichtige und durch Allerhöchsten Erlaß vom 24. August v. Js. bereits genehmigte Bahn, welche von Witten und Dortmund aus das Märkische und Essen-Werden'sche Kohlen-Gebiet durchschneidet, bei Duisburg an den Rhein, bei Oberhausen an den wichtigsten Knotenpunkt des Rheinischen Eisenbahn-Systems sich anschließt, dürfen wir, nachdem das Anlage-Kapital gesichert und durch die Beschlußnahme der General-Versammlung vom 27. v. Mts. die formellen Bedingungen der Concessionirung erledigt worden, die baldige Ertheilung der Allerhöchsten Concession erwarten.

Für eine dritte Linie der Bahn von Elberfeld nach Deutz, welcher lebhafte Sympathien in den bedeutendsten industriellen Kreisen Rheinlands und Westfalens zur Seite stehen, haben wir auf Veranlassung der Gesellschafts-Deputation und mit Genehmigung des Königlichen Handels-Ministeriums die Vorarbeiten soweit vervollständigt, daß sie zur passenden Zeit als geeignetes Material für die Beschlußnahme der Gesellschaft und der Behörden nutzbar gemacht werden können."

Es wurde sodann zur Wahl der Deputations-Mitglieder und deren Stellvertreter geschritten. Nach dem Amtsalter scheiden in diesem Jahre aus:

1. von den Mitgliedern der Deputation

Herr W. Ulenberg,
„ W. Hammacher,
„ Bürgermeister Schulenburg.

2. von den Stellvertretern die Herren:

G. Lehrkind,
J. J. van Braam,
Bürgermeister von Schell.

Außerdem ist an Stelle des Herrn A. Meininghaus, welcher die auf ihn gefallene Wahl abgelehnt hat, ein vierter Stellvertreter heute zu erwählen.

Nachdem zunächst für die Wahl der Deputations-Mitglieder die Stimmzettel ausgehändigt, wieder gesammelt und eröffnet waren, ergab sich, daß Stimmen erhalten hatten:

Herr W. Hammacher	272	Stimmen
„ W. Ulenberg	303	„
„ Bürgermeister Schulenburg	244	„
„ Dr. Schlegtendahl	31	„
„ P. Hüttemann	31	„

wonach die bisherigen Mitglieder wiedererwählt worden.

Behufs Wahl der Stellvertreter wurden hiernächst die Stimmzettel ausgetheilt. Nach Sammlung und Eröffnung derselben ergab sich, daß auf die nachgenannten Herren und zwar:

Herrn G. Lehrkind	272	Stimmen
„ J. J. van Braam	244	„
„ Bürgermeister von Schell	231	„
„ Gutsbesitzer C. Overweg zu Letmathe	117	„
„ F. W. Osterroth zu Barmen	91	„
„ Dr. Schlegtendahl hier	78	„
„ Dr. Müser zu Dortmund	78	„
„ P. Hüttemann zu Düsseldorf	37	„
„ F. A. Feldhoff zu Langenberg	30	„
„ A. Neuburg hier	12	„

gefallen waren, daß demnach die vier erst genannten Herren als Stellvertreter erwählt resp. wiedergewählt worden.

Die erwählten Mitglieder der Deputation und deren Stellvertreter, welche mit Ausnahme der Herren W. Hammacher, Bürgermeister v. Schell und C. Overweg anwesend waren, erklärten zur Annahme der Wahl sich bereit.

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln war, so ist die General-Versammlung für geschlossen erklärt und das gegenwärtige darüber verhandelte Protokoll nach Vorlesung und Genehmigung, wie folgt, unterschrieben worden.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 9. October 1858.

Zufolge Einladung des Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation vom 7. vor. Mts., welche nach Vorschrift des Statuts durch zweimalige Einrückung in zwei Berliner, die Kölner und Elberfelder Zeitung, sowie in das Barmer Bürgerblatt, ausweise der vorliegenden Belegblätter, zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden, ist auf heute eine außerordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft berufen, um über eine Abänderung der §§. 28 und 30 des Statuts zu berathen und Beschluß zu fassen.

Dieselbe ist gemäß §. 72 des letzteren als Gegenstand der heutigen Verhandlung in der Einladung ausdrücklich bezeichnet worden und dahin gerichtet, daß:

1. Den neuen und den künftig auszugebenden Serien von Dividendenscheinen zu den Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Stamm-Actien eine Anweisung zum Empfang der folgenden Serie beigefügt, und
2. Die Mortificirung von Dividendenscheinen für unzulässig erklärt werde, wobei jedoch demjenigen, welcher den Verlust von Dividendenscheinen vor Ablauf der Verjährungsfrist bei der Kgl. Eisenbahn-Direction anmeldet und den stattgehabten Besitz der Dividendenscheine durch Vorzeigung der Actien oder sonst in glaubhafter Weise darthut, nach Ablauf der Verjährungs-Frist der Betrag der angemeldeten und bis dahin nicht realisirten Dividendenscheine gegen Quitung auszuzahlen.

Es haben sich in Folge dieser Bekanntmachung nach dem beglaubigten Verzeichnisse im Ganzen 393 Stimmen angemeldet, welche einschließlich der Staats-Betheiligung 10,970 Actien vertreten.

Als Vertreter des Staats wohnt in Folge genereller Ermächtigung der heutigen Versammlung der Herr Regierungsrath Danco, Vorsitzender der Königl. Eisenbahn-Direction, bei.

Bei Behinderung des Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation übernahm dessen Stellvertreter Herr W. Werlé in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 23. August 1850 den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte die Herren W. Ulenberg und H. Utermann zu Protokollführern und die Herren F. H. Wülfing und W. Wortmann zu Stimmsammlern.

Da in der heutigen Versammlung unter 3/4 der Actien vertreten sind, so ist dieselbe nach den diesfälligen Bestimmungen des Statuts nicht beschlußfähig. Es wird deßhalb, wie Seitens des Herrn Vorsitzenden den anwesenden Actionairen eröffnet wurde, innerhalb der statutenmäßigen Frist eine zweite General-Versammlung berufen werden und diese nach der Stimmenmehrheit der alsdann anwesenden Actionaire über die obengedachte Statut-Abänderung endgültig beschließen.

Vor dem Schlusse der Versammlung ergriff sodann noch der Vorsitzende der Königl. Eisenbahn-Direction Herr Regierungsrath Danco das Wort, um über die dermalige Lage des Unternehmens sich wie folgt auszusprechen:

„Es wird den anwesenden Herrn Actionairen nicht unwillkommen sein, einige Bemerkungen über die gegenwärtige Lage des Bergisch-Märkischen Unternehmens und dessen Entwickelung im laufenden Geschäftsjahre entgegen zu nehmen. Wir knüpfen dieselben zunächst an die Einnahme-Uebersicht für den Monat September, welche eine Einnahme für die Strecke Düsseldorf-Soest ergiebt pro September im Betrage von 147,700 Thlr., für die drei ersten Quartale 1,148,583 Thlr., eine Mehreinnahme für den Monat September im Betrage von 18,576 Thlr, für die verflossenen 9 Monate im Betrage von 107,615 Thlr. für eine Bahnstrecke von 18½ Meilen. An dieser Mehreinnahme partizipiren die Strecke Düsseldorf-Elberfeld mit 9180 Thlr., die Strecke Elberfeld-Dortmund mit 62764 Thlr., die Strecke Dortmund-Soest mit 35,671 Thlr.

Wir dürfen diesem Ergebnisse eine um so größere Bedeutung beilegen und halten durch dasselbe die Erwartung einer überaus günstigen weiteren Verkehrs-Entwicklung um so mehr für begründet, als die Mehreinnahme im Wesentlichen aus dem inneren Verkehre unter den bekannten ungünstigen Conjuncturen des größeren Geschäftsverkehres hervorgegangen ist, somit eine entschieden selbstständige Unterlage hat: die Industrie, die Production und die Consumtion des eigenen Bahngebietes. Eine große Ausdehnung gewann der Verkehr von und nach dem Rheine, belebt durch die seit der Vereinigung der früher getrennten Strecken ermöglichte größere Leistungsfähigkeit des Betriebes und durch die Ermäßigung der Frachten auf der Düsseldorf-Elberfelder Strecke, welche zwar in den ersten Monaten eine

Verminderung der eigenen Einnahme, zugleich aber augenscheinlich eine bedeutende Verkehrserweiterung auf der alten Strecke Elberfeld-Soest und schließlich auch eine erhebliche Einnahmevermehrung auf der ersteren Strecke veranlaßte. Die Bauthätigkeit der Betriebsverwaltung erstreckte sich im Wesentlichen auf die Herstellung des zweiten Geleises von Witten bis Hagen, welche bekanntlich durch die schwierige Erweiterung des Bahneinschnittes bei Witten und durch die Aufstellung einer neuen Brückenfahrbahn bei Wetter bedingt ist. Bis auf die letztere, welche im Frühjahr künftigen Jahres erfolgen wird, werden diese Arbeiten noch in diesem Jahre vollendet, die ganze Geleisstrecke somit im folgenden Jahre dem Betriebe übergeben werden können.

Eine zweite bedeutende Arbeit war die vollständige Erneuerung des Oberbaues auf der Strecke Düsseldorf-Elberfeld und Barmen-Rittershausen; die Mittel hierfür hat der Erneuerungsfonds, für die erstere Arbeit der noch vorhandene Baufonds gewährt.

Anlangend die neuen Unternehmungen der Gesellschaft, so konnten, nachdem die Geldverhältnisse im Anfange des Jahres eine günstige Wendung nahmen, die Bau-Ausführungen der Ruhr-Sieg Bahn auf den schwierigeren Punkten der ganzen Linie, sowie auf der ersten Strecke von Hagen ab mit derjenigen Kraft in Angriff genommen werden, welche nothwendig ist, um die ganze Bahn bis zum Schlusse des Jahres 1860, die Strecke Hagen-Letmathe in diesem, die fernere Strecke bis Altena bis zum Schlusse künftigen Jahres betriebsfähig herzustellen.

Die Erledigung dieser Aufgabe dürfen wir in der Voraussetzung, daß der Baufonds für die folgenden Jahre flüssig gemacht werden wird, in diesem Augenblicke noch mit Zuversicht in Aussicht nehmen; insbesondere walten keine Bedenken ob, um die Inbetriebnahme der erwähnten Anschlußstrecke von Hagen bis Letmathe vor dem Schlusse des Jahres als gesichert anzusehen. — Für die Bahn von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen wurde durch Allerhöchsten Erlaß vom 21. Juni d. J. die landesherrliche Concession ertheilt. Die Ausführung dieser Linie, welche von der Gesellschaft als die vortheilhafteste Ergänzung des Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystems mit vollem Rechte betrachtet wird, ist durch die lebhafte Betheiligung der Gegend an den Actien-Zeichnungen und durch das Interesse der großartigen bergbaulichen und sonstigen industriellen Unternehmungen, für die sie eine Nothwendigkeit ist, gesichert. Wir haben die Arbeiten bei Duisburg begonnen und die Vorbereitungen für einen kräftigen Baubetrieb auf den übrigen Strecken getroffen, um noch in diesem Jahre die Arbeiten auf den anderen wichtigeren Puncten in Angriff zu nehmen.

Die General-Versammlung nimmt diese Mittheilungen mit Befriedigung entgegen und spricht sich auf den Antrag des Herrn Vorsitzenden einstimmig und anerkennend dahin aus, wie sie aus dem vernommenen Berichte die volle Ueberzeugung geschöpft habe, daß der gegenwärtige Stand des Unternehmens als ein durchaus günstiger zu bezeichnen, und daß insbesondere das in dem laufenden Jahre erzielte Betriebsresultat als ein alle Erwartungen übertreffendes zu erachten sei.

Da keiner der Anwesenden noch etwas vorzutragen hatte, so ist die Versammlung für geschlossen erklärt und dieses darüber verhandelte Protokoll, wie folgt, unterzeichnet worden.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche General-Versammlung vom 25. November 1858.

Durch die unterm 7. September cr. erlassene nach Vorschrift des Gesellschafts-Statuts zur öffentlichen Kenntniß gebrachte Einladung des Herrn Vorsitzenden der Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde die letztere auf den 9. vor. Mts. zu einer außerordentlichen General-Versammlung berufen, um über einen

Antrag auf Abänderung der §§. 28 und 30 des Statuts zu berathen und zu beschließen, welcher Antrag dahin gerichtet ist, daß

1) den neuen und den künftig auszugebenden Serien von Dividendenscheinen zu den Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Stamm-Actien eine Anweisung zum Empfange der folgenden Serie beigefügt, und
2) die Mortificirung von Dividendenscheinen für unzulässig erklärt, dabei jedoch verordnet werde, demjenigen, welcher den Verlust von Dividendenscheinen vor Ablauf der Verjährungsfrist bei der Königl. Eisenbahn-Direction anmeldet und den stattgehabten Besitz der Dividendenscheine durch Vorzeigung der Actien oder sonst in glaubhafter Weise darthut, nach Ablauf der Verjährungsfrist den Betrag der angemeldeten und bis dahin nicht realisirten Dividendenscheine gegen Quittung auszuzahlen.

Da in der vorgedachten Versammlung die zur Beschlußfassung nach §. 72 des Statuts erforderliche Anzahl von Actien nicht vertreten gewesen, so ist zufolge fernerer Einladung des Herrn Vorsitzenden der Deputation vom 9. vor. Mts. eine neue General-Versammlung auf heute berufen, um nunmehr nach Stimmenmehrheit der heute anwesenden Actionaire über den vorbemerkten Antrag endgültig zu beschließen.

Die diesfällige Bekanntmachung ist in der im Statut vorgeschriebenen Weise durch ausdrückliche Bezeichnung des Gegenstandes der Berathung und durch zweimalige Einrückung in zwei Berliner, die Kölner und Elberfelder Zeitung, sowie in das Barmer Bürgerblatt, zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Es haben sich in Folge dieser Bekanntmachung nach dem heute abgeschlossenen Verzeichnisse im Ganzen 421 Stimmen angemeldet, welche einschließlich der Staatsbetheiligung 11,110 Actien vertreten.

Der Staat wird rücksichtlich seiner Betheiligung am Actiencapitale im Auftrage des Königl. Handelsministeriums durch den Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction, Herrn Regierungsrath Danco, vertreten.

Der Herr Vorsitzende der Deputation übernahm den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte zu Protokollführern die Herren J. Schimmelbusch zu Hochdahl und H. Utermann zu Elberfeld, zu Stimmsammlern die Herren W. Wortmann zu Düsseldorf und Fr. Engels zu Barmen.

Derselbe theilte sodann der General-Versammlung den Zweck der Berufung durch Vorlesung des auf die oben-erwähnte Statut-Abänderung gerichteten Antrages mit und ersuchte die General-Versammlung, im Falle der Genehmigung des Antrages, zugleich der Gesellschafts-Deputation die Ermächtigung zu ertheilen, den über die Statut-Aenderung abzufassenden Statut-Nachtrag, wie derselbe in der zu dieser Verhandlung paraphirten, durch Vorlesung der Versammlung mitgetheilten Anlage formulirt event. in der mit der Staatsregierung zu vereinbarenden Form zu vollziehen.

Da Niemand das Wort begehrte, so wurde von dem Herrn Vorsitzenden der nachstehende Antrag:

„Die General-Versammlung wolle mit der ihr vorgeschlagenen Statut-Abänderung sich einverstanden erklären und zugleich der Gesellschafts-Deputation unbeschränkte Vollmacht ertheilen, den Behufs der vorgeschlagenen Statut-Aenderung abzufassenden Statut-Nachtrag nach bestem eigenen Ermessen zu redigiren resp. mit der Königl. Staatsregierung zu vereinbaren und zu vollziehen"

zur Abstimmung gebracht und wurde derselbe von den anwesenden Actionairen, welche im Ganzen 957 Actien mit 287 Stimmen vertraten, so daß bezüglich der Staatsbetheiligung heute 10,957 Actien mit 341 Stimmen vertreten sind, einstimmig genehmigt.

Da der Gegenstand der Tagesordnung damit erledigt, so wurde die General-Versammlung von dem Herrn Vorsitzenden für geschlossen erklärt und das gegenwärtige, hierüber verhandelte Protokoll nach Vorlesung und Genehmigung, wie folgt, unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 29. Juni 1859.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist gemäß der Einladung des Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation auf heute einberufen und die diesfällige Bekanntmachung durch Insertion in die im Gesellschaftsstatut vorgeschriebenen Blätter zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Nach dem Stimmenverzeichniß sind im Ganzen 2173 Actien angemeldet, welche 480 Stimmen vertreten.

Seitens der Königl. Eisenbahn-Direction und der Gesellschafts-Deputation sind die zur Seite genannten Mitglieder anwesend. Der Staat wird rücksichtlich seiner Actien-Betheiligung vermöge genereller Ermächtigung des Herrn Handelsministers durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herrn Regierungs-Rath Danco, vertreten.

Der Vorsitzende der Deputation, Herr Commerzienrath v. d. Heydt, übernahm in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in der General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte zu Stimm-Sammlern die Herren P. Hüttemann und C. Besenbruch, zu Protocollführern den Herrn Aug. Neuburg und Bureau-Vorsteher H. Utermann.

Die heutige Versammlung ist berufen, um den Bericht der Königlichen Eisenbahn-Direction über die Lage des Unternehmens entgegenzunehmen und um die Wahl der Mitglieder der Deputation, an Stelle der ausscheidenden, zu bewirken. Zu ersterem Zweck ergriff der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herr Regierungsrath Danco das Wort zu nachstehendem Vortrage.

Das Jahr 1858, über welches wir Ihnen unseren Geschäftsbericht vorlegen, war das erste, in welchem die Bergisch-Märkische Bahn in ihrer Gesammt-Ausdehnung von Düsseldorf bis Soest unter unserer Verwaltung vereinigt war. Die Ergebnisse des Betriebes haben trotz den einer lebhaften Verkehrs-Entwickelung ungünstigen allgemeinen industriellen Verhältnissen denjenigen Erwartungen entsprochen, welche sich auf die Erweiterung der ursprünglichen Linie in der Richtung nach dem Rheine und nach Westfalen gründeten.

Die Frequenz betrug auf Strecke Düsseldorf-Dortmund im Personenverkehre 1,494,709 Personen mit einer Einnahme von 344,400 Thlr. im Güterverkehr 23,963,569 Centner, welche eine Einnahme brachten von 802,762 Thlr. Die Einnahme steigerte sich gegen die des Vorjahres 1857 um 5,5 Procent im Personen- und um 12,06 Procent im Güterverkehr.

Auf der Strecke Dortmund-Soest betrug die Frequenz im Personen-Verkehre 290,216 Personen mit einer Einnahme von 80,048 Thlr., im Güterverkehre 7,332,250 Centner mit 273,450 Thlr. Einnahme, letztere stieg somit im Personen-Verkehre auf der letzteren Strecke um 6,1 Procent, im Güterverkehr um 18 Procent. Die Einnahmen aus dem Gepäck-Verkehr nahmen auf der Düsseldorf-Dortmunder Strecke in Folge der Einführung des Freigewichts auf der Düsseldorf-Elberfelder Strecke um 1456 Thlr. ab, auf der Dortmund-Soester um 105 Thlr. zu. Unter den verschiedenen Gegenständen und Arten des Güterverkehres weisen unsere Tabellen die größte Steigerung nach im Kohlen- und Koaks-Transporte, welche auf der älteren Strecke um 2,530,192 Centner, auf der neueren (Dortmund-Soest) um 801,283 Centner, ferner in den sonstigen als Wagenladungen tarifirten Gütern, Rohproducten und dergl., welche auf der ersten Strecke um 928,239, auf der zweiten um 241,405 Centner zugenommen hat. Auf jener war der innere Verkehr am bedeutendsten, nämlich mit 75,7 Procent, auf dieser der durchgehende Verkehr im Rheinisch-Thüringischen Verbande, nämlich mit 60,38 Procent an der gesammten Mehreinnahme betheiligt. Der Ostfriesisch-Rheinische Verkehr hauptsächlich zwischen den Emshäfen Emden und Leer und den Stationen Barmen und Elberfeld, hatte eine Frequenz von 358,234 Centner gegen 178,656 Centner im Jahre 1857 und eine Einnahme von 17,322 Thlr. gegen 8119 Thlr., also eine Mehreinnahme von 9203 Thlr. oder 113 Procent. In Frequenz und Einnahme überhaupt war der Binnen-Verkehr auf beiden Strecken von überwiegender Bedeutung, indem derselbe auf der alten Strecke 86,95 Procent der Frequenz und 80,05 Procent der Gesammt-Einnahme, auf der jüngern Strecke 70,95 und beziehungsweise 52,98 Procent ausmachte. Neben dem inneren war der Rheinisch-Thüringische Verkehr von großer Wichtigkeit, da er dort 4,73 und 9,36, hier sogar 29 und 46,85 Procent der Gesammt-Frequenz und Einnahme bildete, ein Beweis, daß die Dortmund-Soester Strecke wesentlich durch den durchgehenden Verkehr alimentirt wird, während auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund die eigenen

und inneren Quellen des Verkehrs, die Industrie, sowie die gesammte Production und Consumtion an der Bahn von überwiegender Bedeutung sind und dasjenige Element bilden, welches der Bergisch-Märkischen Bahn eine selbstständige und vortheilhafte Verkehrs-Entwickelung sichert.

Auf jede Meile Bahnlänge enttheilt sich das angegebene Transportquantum der Düsseldorf-Elberfeld-Dortmunder Strecke mit 2,139,604 Centner, die Einnahme mit 71,675 Thlr., auf der Dortmund-Soester Strecke mit 1,018,368 Centner, resp. 37,979 Thlr.

Jeder Centner durchlief auf der ersten Strecke $3^1/_4$ Meilen und brachte Einnahme von $11,_7$ Pfg. (für den Centner und die Meile $3,_{59}$ Pfg.), auf der Dortmund-Soester Bahn $4,_{28}$ Meilen mit einer Einnahme von $13,_3$ Pfg. ($3,_4$ Pfg. pro Centner und Meile); die Summen der Centner-Meilen betrug auf jener Strecke: 77,704,278, auf dieser 31,399,456 gegen 68,937,944 beziehungsweise 24,474,938.

Einen neuen Verkehrszweig bildete seit dem Juni vorigen Jahres die Beförderung von Privat-Depeschen mittelst des Eisenbahn-Telegraphens, welche auf sämmtlichen Stationen eingeführt wurde und eine Gesammt-Einnahme für 709 beförderte Depeschen erzielte von 200 Thlr. 25 Sgr. für die erste Abtheilung der Bahn und 68 Thlr. 7 Sgr. für die Dortmund-Soester Strecke.

Die Personen-Wagen, 51 Stück, durchliefen auf eigener und fremder Bahn $788,866^1/_2$ Achsmeilen, pro Achse 5156 Meilen, fremde Personenwagen auf diesseitiger Bahn 33,686 Achsmeilen.

Die Reparatur- und Erneuerungskosten betrugen für die Achsmeile $7,_{37}$ Pfg. Schmier- und Putzmaterial kostete pro Achsmeile $1,_{37}$ Pfg. Die Gepäck- und Güterwagen 1137 Stück durchliefen auf eigener und fremder Bahn 3,616,576 Achsmeilen oder pro Achse 1510 Meilen, fremde Wagen hatten auf diesseitiger Bahn 1,516,912 Achsmeilen. Reparatur und Erneuerung kosteten einschließlich der extraordinairen Kosten des Umbaues an 108 Stück alter Transportwagen $11,_{45}$ Pfg., ohne diese Kosten $7,_{68}$ Pfg. pro Achsmeile; die laufende Reparatur für sich $3,_{01}$ Pfg., der Verbrauch an Schmiermaterial $1,_{19}$ Pfg. pro Achsmeile.

Die im Dienste gewesenen Locomotiven durchliefen 130,188 Meilen und verbrauchten 126,304 Scheffel Kohlen und 152,881 Centner Coaks, der Verbrauch der ersteren im Vergleich mit den Coaks wird fortwährend gesteigert. Der Geldwerth des Brennmaterials betrug pro Nutzmeile $245^1/_2$ Pfg., für Schmieren und Putzen wurde $81,_{12}$ Pfg. verausgabt. Die Unterhaltungskosten einschließlich Erneuerung betrugen $17^1/_2$ Sgr. für die Locomotivmeile. Die Gesammtkosten der Zugkraft beliefen sich auf 1 Thlr. 26 Sgr. 11 Pfg. pro Nutzmeile.

Die Gesammt-Einnahme der Bergisch-Märkischen Bahn betrug 1,577,457 Thlr. 13 Sgr. 2 Pfg. auf einer Betriebsstrecke von $18^1/_3$ Meilen, also für die Meile Bahn 85,870 Thlr. (Die durchschnittliche Einnahme auf den Preußischen Bahnen betrug in dem günstigeren Jahre 1857: 61,809 Thlr. pro Meile.)

Auf den einzelnen Abtheilungen betrug die Einnahme auf Düsseldorf-Dortmund 1,199,952 Thlr. oder 106,757 Thlr. pro Meile, auf Dortmund-Soest: 377,504 Thlr. oder 52,946 Thlr. pro Meile Bahn; die Zunahme der Einnahme gegen das Jahr 1857 auf jener Abtheilung 104,598 Thlr., oder $9^1/_2$ Procent, auf dieser: 53,005 Thlr. oder $16^1/_3$ Procent.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben belief sich auf 751,063 Thlr. 1 Sgr. 6 Pfg., von welcher Summe die erste Abtheilung (Actien Littr. A.) 557,230 Thlr., die zweite (Actien Littr. B.) 193,832 Thlr. zu tragen hatten, also $46,_{44}$ beziehungsweise $51,_{34}$ Procent der Einnahme, gegen $48,_1$ beziehungsweise $53,_{58}$ Procent des Vorjahres.

Von dem Ueberschusse der ersten Abtheilung ad 642,722 Thlr. 12 Sgr. 7 Pfg. wurde für die Verzinsung und Amortisation der Anleihen 262,260 Thlr. für die Staatssteuer 5,859 Thlr. 14 Sgr. 7 Pfg., zu den Rücklagen für die Reserve- und Erneuerungsfonds 146,082 Thlr. 28 Sgr. einschließlich einer extraordinairen Rücklage für die im laufenden Jahre bereits ausgeführte Erneuerung des Oberbaues über die Ruhrbrücke bei Wetter von 13,147 Thlr.; von dem Saldo der zweiten Abtheilung wurde für die Verzinsung der Anleihe 110,466 Thlr., für die Staatssteuer 512 Thlr. 24 Sgr. 7 Pfg., für die Reserve- und Erneuerungs-Fonds 43,272 Thlr., außerdem für die Ergänzung der Betriebsmittel der Betrag von 9,420 Thlr. 11 Sgr. 1 Pfg.

Der Gesammtrest des Saldos beider Abtheilungen im Betrage von 248,520 Thlr. mit Genehmigung der Gesellschafts-Deputation und des Königlichen Handels-Ministeriums zur Zahlung einer 4procentigen Dividende verwendet,

gegen 3½ Procent des Jahres 1857, ein Fortschritt in der Rentabilität des Unternehmens, der um so höher anzuschlagen ist, als bei der Vertheilung einer 4 procentigen Dividende die dem Staate gehörenden eine Million Actien, und zwar zum ersten Male, zur Betheiligung gelangte.

Uebersehen wir schließlich die Ergebnisse der letzten fünf Jahre des Betriebes auf der Strecke Düsseldorf-Elberfeld, so ergiebt sich, daß innerhalb dieses Zeitraumes die Einnahme von 685,607 Thlr. auf 1,199,953 Thlr. also um 75 Procent, der Netto-Ueberschuß von 165,188 Thlr. auf 380,462 Thlr. also um 130 Procent gestiegen ist.

Auf der Dortmund-Soester Strecke, welche mit dem Schlusse des Jahres 1858 drei volle Betriebsjahre zurückgelegt hat, stieg die Einnahme von 257,292 Thlr. auf 377,504, also um 47 Procent, der Netto-Ueberschuß von 19,061 Thlr. auf 73,206 Thlr., also um 284 Procent.

Der Bestand des Reserve-Fonds betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 31,422 Thlr., der des Erneuerungs-Fonds, welcher in den beiden letzten Jahren für eine sehr umfangreiche Auswechselung von Schienen und Schwellen und für die Erneuerung von Wagen in ganz außerordentlicher Weise in Anspruch genommen wurde: 53,027 Thlr.

Ueber die Bauthätigkeit auf der Betriebsstrecke giebt der vorgelegte Bericht detaillirte Auskunft; die bedeutendsten Arbeiten bestanden in erheblichen Ergänzungs- und Verbesserungsbauten auf verschiedenen Bahnhöfen, ferner in der Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Hagen-Witten, welche die Erweiterung des Fels-Einschnittes in der den Wittener Köpfen, sowie des Einschnittes vom Herdecker Bahnhofe und die Herstellung eines neuen eisernen Ueberbaues über die Ruhrbrücke statt des vorhandenen hölzernen nothwendig machte. Es ist die Absicht, diese Strecke des zweiten Geleises im laufenden Jahre zu vollenden. Die Herstellung des vollständigen zweiten Geleises auf der Strecke Hagen-Schwelm und Elberfeld-Düsseldorf muß, so sehr dieselbe im Interesse eines regelmäßigen Betriebes nothwendig und wünschenswerth erscheint, einer besseren Zukunft überlassen bleiben, da dieselbe ein erhebliches Kapital in Anspruch nimmt, dessen Beschaffung unter den gegenwärtigen Verhältnissen unmöglich ist.

Die Bauthätigkeit auf der Ruhr-Sieg Bahnlinie gewann im Laufe des vergangenen Jahres denjenigen erweiterten Umfang, welcher durch die erleichterte Beschaffung der erforderlichen Baufonds ermöglicht und durch die uns gestellte Aufgabe — Betriebsfähige Herstellung der Strecke Hagen-Letmathe gegen Ende des Jahres 1858, Letmathe-Altena bis zum Schlusse des Jahres 1859, Altena-Siegen bis Ende 1860 bedingt wurde. Der erste Theil dieser Aufgabe wurde im Wesentlichen erledigt, indem die Strecke bis Letmathe bis zum Jahresschlusse fahrbar gestellt und mit dem 21. März dieses Jahres dem öffentlichen Betriebe übergeben wurde. Wir können es uns nicht versagen, die vergleichsweise sehr befriedigenden Ergebnisse des Betriebes dieser Strecke hier zu erwähnen. Dieselbe hatte in der Zeit vom 21. März bis Ende Mai (2⅓ Monate) eine Einnahme im Personen-Verkehr von . . . . . 6,150 Thlr.

im Güter-Verkehre	 11,045	„
sonstige Einnahmen	 710	„
also im Ganzen	. . . 17,905	„

und pro Meile und Monat 2,755 Thlr.: ein Ergebniß, welches mit Rücksicht auf die traurigen Zeitverhältnisse und im Vergleich mit allen neu eröffneten Strecken der westlichen Provinzen des Staates als ein durchaus beruhigendes, sogar als ein glänzendes betrachtet werden darf, selbst wenn man erwägt, daß die erste Anschlußstrecke der Ruhr-Sieg Bahn die ergiebigste Strecke der letzteren für den inneren Verkehr bilden wird. Auf den übrigen Strecken dieser neuen Linie wurden alle schwierigen Angriffspunkte, namentlich die zahlreichen Tunnels und Brücken, sowie die bedeutenderen Auf- und Abträge in Betrieb genommen resp. fortgeführt.

Bis Ende des Jahres 1858 waren 301,955 Schachtruthen (großentheils Felseinschnitte) Erdmassen bewegt, 9248 Quadratruthen Böschungen, 369 Schachtruthen Trockenmauern, ferner 5,339 Schachtruthen Fundament-Aushebung, 1766 Schachtruthen Fundament-Mauerwerk, 2530 Schachtruthen aufgehendes und 275 Gewölbmauerwerk bewältigt, desgleichen 667 laufende Ruthen Tunnel-Richtstollen nebst 166 Ruthen Vollausbruch ausgeführt. Der Grunderwerb folgte dem Bedarf und waren bis Ende 1858 bereits 817 Morgen 32 Ruthen Grund und Boden — für eine Entschädigungs-Summe von 364,049 Thlr. (also durchschnittlich pro Morgen 445 Thlr.) 51 Gebäude für 88,609 Thlr. theils durch gütlichen Ankauf theils durch Expropriation erworben.

Leider hat die seit dem Beginn dieses Jahres eingetretene, den Frieden und die Werke des Friedens aufs Ernst-

lichste bedrohende Wendung der politischen Verhältnisse die Gewinne und Sicherung der weiter erforderlichen Baufonds in solchem Grade erschwert, daß jede irgend mögliche Beschränkung der Bauthätigkeit als nothwendig geboten erschien. Eine Folge davon war, daß wir von der bereits eingeleiteten kräftigeren Inbetriebnahme der Bau-Objecte der Strecke Letmathe-Altena, sowie des Zweiges von Herdecke bis zum Vereinigungspunkte der Hagener Anschlußlinie, Abstand nehmen und uns im Wesentlichen auf die Abwickelung der bereits abgeschlossenen Arbeits- und Lieferungsverträge, sowie auf diejenigen Ausführungen beschränken mußten, welche zur Erhaltung der begonnenen Werke erforderlich sind, eine Einschränkung des Baubetriebes, die zwar die Fertigstellung der Strecke Letmathe-Altena in diesem Jahre schon jetzt nicht mehr möglich macht, jedoch die Erreichung der Gesammt-Aufgabe, Vollendung der ganzen Bahn bis Ende 1860, nur um ein Geringes hinausschieben würde, wenn alsbald eine Besserung der Verhältnisse zu hoffen wäre.

Für die andere Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems, die Bahn von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen, wurde unter dem 21. Juni v. J. endlich die landesherrliche Concession erlangt. Es wurden seitdem die Projectirungs-Arbeiten fortgeführt und die generellen Bauprojecte zur landespolizeilichen und ministeriellen Festsetzung befördert; diese ist bis auf diejenige kurze Strecke erfolgt, welche durch die Lage des Duisburger Bahnhofes und durch den Ruhr-Uebergang bei Styrum bedingt ist, über welche beide Punkte noch Verhandlungen schweben.

Gleichzeitig war der Angriff der Arbeiten auf den genehmigten Bahnstrecken durch Verdingsausschreibungen vorbereitet, jedoch erregte das Ergebniß der inmittelst stattgefundenen Einzahlungen auf die ersten Actien-Raten an entscheidender Stelle Bedenken, die dem wirklichen Arbeits-Angriff bis zum Frühjahr dieses Jahres verzögerten. Gegenwärtig ist deshalb auf den meisten der wichtigeren Arbeitsstellen im Gange, soweit es möglich war, die erforderlichen Grundstücke mit Hülfe des Expropriations-Verfahrens disponibel zu stellen, da eine gütliche Verständigung mit den Grundbesitzern durchgehends an deren übertriebenen Entschädigungsforderungen scheiterte. So wenig günstig der jetzige Zeitpunkt allen neuen Unternehmungen auch erscheint und so sehr auch die in dem Kurse der Actien sich darstellende Werthe und Erwartungen seit der Aufnahme dieser neuen Strecke sich geändert haben; wir dürfen auch diese neue Linie, welche von der Gesellschaft als eine nothwendige Ergänzung des Bergisch-Märkischen Bahnnetzes angesehen wurde, als gesichert betrachten, sowohl durch ihre unzweifelhafte Rentabilität, als durch die vielfachen sonstigen Interessen, die ihre beschleunigte Ausführung zu einer Nothwendigkeit machen.

Nach dem Operationsplane, welcher mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse vorläufig festgesetzt ist, werden mit den durch die ersten drei Ratenzahlungen verfügbaren Mitteln die auf der ganzen Linie verdungenen Erd- und Maurer-Arbeiten in diesem Jahre fertig gestellt werden. Eine neue Zahlungsausschreibung erscheint vorläufig nicht zweckmäßig oder möglich; soweit jedoch die Interessenten der einzelnen Bahnstrecken sich bereit finden, die weiteren Mittel für die schleunige Vollendung betriebsfähiger Abschnitte zu beschaffen, werden wir denselben im Einvernehmen mit der Gesellschafts-Deputation und mit Genehmigung des Herrn Handels-Ministers auf jede Weise entgegenkommen. Auf erfolgte Rundfrage Seitens des Herrn Vorsitzenden der General-Versammlung waren besondere Bemerkungen nicht zu machen.

Zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung übergehend, wurde der General-Versammlung mitgetheilt, daß von den Mitgliedern der Deputation heute nach dem Amtsalter resp. nach dem Loose ausscheiden, und zwar:

1. von den Mitgliedern die Herren:

D. v. d. Heydt,
W. Werlé,
F. H. Wülfing,
L. v. Papen,
W. Wortmann,

2. von den Stellvertretern die Herren:

H. v. d. Heydt,
Fr. Engels,
P. C. Schulte,
F. W. Pieper,
H. Löhr,

Die Stimmzettel wurden zunächst für Wahl der Deputations-Mitglieder ausgegeben. Die demnächstige Eröffnung des Scrutiniums ergab, daß die bisherigen Mitglieder der Deputation einstimmig und zwar mit 444 Stimmen wiedergewählt worden. Dieselben erklärten sich zur Annahme der Wahl bereit.

Es wurde demnächst zur Wahl der stellvertretenden Mitglieder geschritten. Das Resultat derselben war, daß auch die ausscheidenden Vertreter einstimmig, und zwar ebenfalls mit 444 Stimmen wiedererwählt worden.

Bemerkt wird hierbei, daß bei der ersten und zweiten Wahl von den anwesenden Actionairen 373 und für die im Besitz des Staats befindlichen Actien nach dem früher festgesetzten Theilnahme-Verhältniß 71 Stimmen abgegeben wurden

Da ein Weiteres nicht zu verhandeln war, so ist die General-Versammlung für geschlossen erklärt und das Protokoll nach Verlesung und Genehmigung, wie folgt, unterschrieben worden, nachdem vorab auf Antrag des Herrn Vorsitzenden der General-Versammlung dieselbe durch Aufstehen der Königlichen Eisenbahn-Direction ihren Dank für deren erfolgreiche Verwaltung des Unternehmens ausgesprochen hatte.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1860.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist gemäß der Einladung des Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation auf heute einberufen und die diesfällige Bekanntmachung durch Insertion in die im Gesellschafts-Statut vorgeschriebenen Blätter zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Nach dem Stimmen-Verzeichniß sind im Ganzen 2691 Actien angemeldet, welche 849 Stimmen vertreten. Der Staat wird rücksichtlich seiner Actien-Betheiligung vermöge genereller Ermächtigung des Herrn Handels-Ministers durch den Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction, Herrn Regierungsrath Danco, vertreten.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Commerzienrath Daniel von der Heydt, übernahm in Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in der General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte zu Stimm-Sammlern die Herren W. Osterroth und R. Weyermann, zu Protokollführern die Herren Dr. Müser und Büreau-Vorsteher H. Utermann.

Die heutige Versammlung ist berufen, um den Bericht der Königl. Eisenbahn-Direction über die Lage des Unternehmens entgegen zu nehmen und um die Wahl der Mitglieder der Deputation und deren Stellvertreter, an Stelle der ausscheidenden, zu bewirken.

Zu ersterem Zwecke ergriff der Vorsitzende der Königl. Eisenbahn-Direction, Herr Regierungsrath Danco, das Wort zu nachstehendem Vortrage:

Indem wir unsern Geschäftsbericht für das verflossene Jahr übergeben, gestatten wir uns, diejenigen Momente hervorzuheben, welche die Ergebnisse jenes Zeitraumes und die gegenwärtige Lage des Bergisch-Märkischen Unternehmens charakterisiren:

Betrachten wir zunächst die Betriebsergebnisse, so dürfen wir dieselben mit großer Genugthuung als befriedigende bezeichnen, da sie in ihrem Endresultate trotz der ungünstigen allgemeinen Verhältnisse, die die Entwickelung des Verkehrs im vergangenen Jahre überall beengten und bei den meisten Eisenbahnen Mindereinnahmen zur Folge hatten, eine

abermalige Steigerung der Einnahme und eine verhältnißmäßig noch bedeutendere Erhöhung des Reinertrages nachweisen. In erhöhtem Maße war dies bei der älteren Bahnstrecke von Düsseldorf bis Dortmund, deren Ertrag die Rentabilität des ursprünglichen Actiencapital von 5,713,000 Thalern bedingt, während die zweite, Dortmund-Soester Abtheilung — Actienkapital von 500,000 Thalern, — unter der allgemeinen Kalamität unsrer Zeit und namentlich unter dem auf der Eisen-Industrie und dem Bergbau lastenden Drucke sichtlich zu leiden, und das befriedigende Endergebniß nicht einer Steigerung der Einnahme, vielmehr wesentlich nur der Verminderung der Ausgaben zu verdanken hatte.

Die Personenfrequenz belief sich auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund auf 1,601,425 gegen 1,494,709 im Jahre 1858, die Einnahme aus dem Personenverkehre auf 357,026 Thaler gegen 344,400 Thaler des Vorjahres; auf der Strecke Dortmund-Soest wurden befördert 283,860 Personen mit einer Einnahme von 80,836 Thalern gegen 290,216 Personen und 80,048 Thaler Einnahme des Jahres 1858. Es ergibt sich aus diesen Zahlen, daß auf der älteren Strecke die Frequenz um 106,716 Personen oder um 7,14 Procent, die Einnahme um 12,626 Thaler oder um 3,67 Procent gestiegen, auf der neuen Strecke die Frequenz um 6356 Personen oder 2,19 Procent gegen das Vorjahr zurückgeblieben, dagegen die Einnahme um 788 Thaler oder 0,9 Procent vermehrt ist. Die Vergleichung mit den Vorjahren seit 1855 ergiebt eine fortwährende Steigerung der Frequenz und Einnahme auf der älteren Strecke in einem Maße, wie sie kaum irgend anderwärts vorkommen dürfte, nämlich von beinahe 1/2 Million Personen und ca. 120,000 Thaler Einnahme, und zwar gehört die Gesammtfrequenz und deren Steigerung überwiegend dem innern Verkehre an, ein Beweis, daß die Elemente des Verkehrs dem innern Gebiete der Bahnstrecke angehören, so daß dieselben nicht allein den Schwankungen des größeren Geschäftsverkehrs weniger unterworfen sind, sondern auch der natürlichen fortlaufenden Entwickelung ungestört folgen.

Weniger erheblich war bisher die Zunahme an Frequenz und Ertrag auf der Dortmund-Soester Strecke; jene hatte sogar im letzten Jahre ein Minus. Die Verhältnisse dieser Bahnstrecke, welche bekanntlich innerhalb des größeren Theiles ihres Gebietes eine überwiegend landwirthschaftliche Bevölkerung hat, erklären dies vollständig. In der verhältnißmäßigen Frequenz der einzelnen Wagenklassen hat sich eine erhebliche Veränderung nicht bemerklich gemacht; die Verminderung der Frequenz in der zweiten Wagenklasse und Vermehrung in der vierten Klasse deutet darauf hin, daß die bessere Einrichtung der Wagen vierter Klasse einen Theil des Publikums aus der dritten in die vierte, aus der zweiten in die dritte nach sich gezogen hat, jedoch mögen die gedrückten industriellen Verhältnisse ebenfalls ihren wesentlichen Antheil an dieser Erscheinung haben. In Folge der Mobilmachung war die Frequenz an Militär eine ungewöhnlich bedeutende: 20,244 Personen oder 1,26 Procent der Gesammtfrequenz, wenngleich die erwarteten größeren Truppentransporte über die Thüringische und Hessische Linie ausblieben, nachdem die nothwendigen Vorbereitungen für dieselben getroffen waren. Zeitweise wirkte auf die Personenfrequenz ungünstig und im höchsten Grade deprimirend der Ausbruch der Cholera, welche unsere Hauptorte Elberfeld und Barmen seit dem Juli heftig heimsuchte. Der direkte Verkehr mit den Nachbarbahnen war auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund mit 9,45, auf Dortmund-Soest mit 26,11 Procent an der Gesammtfrequenz betheiligt; leider ist es bis jetzt nicht gelungen, für die Thüringer Reise-Route, die einen lohnenden Verkehr versprechen würde, einen zweckmäßigen, allen berechtigten Anforderungen des Reisepublikums entsprechenden Tageszug zu Stande zu bringen.

Für die Meile Bahnlänge betrug die Frequenz auf der ersten Strecke 142,984, auf der zweiten 39,425 Personen, die Einnahme 31,877 beziehungsweise 11,227 Thlr.

Der Güterverkehr weiset eine Gesammt-Masse der Transporte nach:

1) auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund von 25,851,124 Ctr. gegen 23,963,569 Ctr. des Vorjahres mit einer Einnahme von 815,280 Thlr. gegen 802,762 Thlr. des Vorjahres, somit eine Steigerung der Frequenz um 1,887,555 Ctr. und der Einnahme um 12,518 Thlr., oder um 7,87 resp. 1,56 Procent.
2) Die Dortmund-Soester Strecke hatte ein Transportquantum von 8,382,221 Ctr. gegen 7,332,250 Ctr. und eine Einnahme von 268,117 Thlr. gegen 273,451 Thlr., also 1,049,971 Ctr. mehr, dagegen an Einnahme 5334 Thlr. weniger.

Die Frequenz betrug per Meile Bahn: für die erste Abtheilung 2,308,136 Ctr., für die zweite 1,164,197 Ctr., die Einnahme des Güterverkehrs pro Meile Bahn dort 72,793 Thlr., hier 37,238 Thlr.

Die Frequenzvermehrung betraf auf beiden Strecken hauptsächlich den Kohlen- und Koaks-Verkehr, welcher auf der ersten Abtheilung um 1,251,043 Ctr., auf der zweiten um 804,260 Ctr. zugenommen hat; ferner hatten beide Abtheilungen eine sehr bemerkenswerthe Frequenz und Einnahme-Vermehrung im Viehtransport, in jener mehr als 100 Proc., in dieser nahezu 100 Proc. Ein Ausfall in der Frequenz und Einnahme zeigte sich auf der ersten Abtheilung in den Gütern der Normalklasse, auf der zweiten in den Gütern der ermäßigten Klasse mit Ausnahme der Kohlen. Die durchschnittliche Einnahme für den Centner Gut betrug auf der ersten Abtheilung 11,02 Pfg. gegen 11,7 Pfg., die durchschnittliche Transportweite 3,21 Meilen gegen 3,25 Meilen; auf der zweiten Abtheilung die durchschnittliche Einnahme pro Centner 11,34 Pfg. gegen 13,30 Pfg., die Transportweite 3,89 Meilen gegen 4,28 Meilen des Jahres 1858. Die Verkürzung der Transportweiten und die Verminderung der durchschnittlichen Einnahme auf der Strecke Dortmund-Soest ist hauptsächlich eine nachtheilige Folge der nach Osten gerichteten Erweiterung der Kohlengruben, die in gleicher Richtung die Transportstrecken verkürzt, ein Nachtheil, der sich nur durch vermehrte Transportmassen ausgleichen kann. Um diese zu erzielen, bedarf es einer Ermäßigung der Frachten nach Hessen und Thüringen, die wir bei den Verwaltungen der Hessischen Nordbahn und Thüringer Bahn bis jetzt nicht erreichen konnten, oder aber des Ausbaues der Buke-Kreienser Bahn, die den Westfälischen Gruben einen zweiten Weg nach dem Osten und Norden und somit die Vortheile einer Concurrenzstrecke gewähren wird. An den seit einiger Zeit eingerichteten Kohlenzügen nach Magdeburg mit den ermäßigten Frachtsätzen der norddeutschen Route (1 Pfg. pro Meile und 2 Thlr. Expeditionsgebühren) partizipiren die Zechen an der Bergisch-Märkischen Bahn mit zehn Doppelwagen, die sie den Kohlen-Extrazügen in Dortmund beigeben.

Unter den Richtungen und Arten des Verkehrs war für die ältere Strecke wie im Personenverkehr so auch beim Gütertransport der Eigen- oder Binnenverkehr von überwiegender Wichtigkeit, indem derselbe an der gesammten Frequenz mit 87,27, an der Gesammt-Einnahme mit 81,05 Procent betheiligt war, während der Rheinisch-Thüringische Verkehr 5,28 Procent der Frequenz und 8,33 Procent der Einnahme, der Rheinisch-Bergische mit den Endpunkten Köln und Duisburg resp. Witten mit 5,71 Procent und resp. 7,75 Procent, der Ostfriesisch-Rheinische nur mit 1,5 und 2,02 Procent betheiligt war. Wesentlich anders vertheilen sich Frequenz und Einnahmen bei der Dortmund-Soester Bahn, indem hier der Binnenverkehr an der Frequenz mit 68,9, an der Einnahme mit 52,85, der direkte Rheinisch-Thüringische Verkehr an der Frequenz mit 31,06, an der Einnahme dagegen mit 46,94 Procent betheiligt ist, ein Beweis, daß auch im Güterverkehr die alte Strecke wesentlich aus ihren eignen Lebens- und Verkehrselementen alimentirt wird, während Dortmund-Soest bei weniger entwickeltem eigenem Verkehr auf den durchgehenden Verkehr nach den Stationen der Westfälischen sowie der Hessischen und Thüringischen Bahn hingewiesen ist. Das Erliegen der Aplerbecker Hütte und des Hochofens der Gesellschaft Teutonia an der Westfälischen Station Willibadessen waren bemerkenswerthe Momente, welche den inneren wie den durchgehenden Verkehr erheblich benachtheiligten.

An der Einnahme aus dem Telegraphen-Verkehre für 2471 Privatdepeschen, welche auf sämmtlichen Stationen der Bergisch-Märkischen und der Prinz-Wilhelm Bahn aufgegeben wurden, participirte die Düsseldorf-Dortmunder Abtheilung mit rot. 493 Thalern, die Dortmund-Soester Strecke mit 192 Thalern.

Die Gesammtsumme der Betriebs-Einnahme belief sich für die Düsseldorf-Dortmunder Bahnstrecke auf 1,217,840 Thaler gegen 1,199,953 Thaler des Jahres 1858, also mit einem Plus von 17,887 Thalern, oder 1,49 Procent der vorjährigen Einnahme, für die Dortmund-Soester Strecke auf 369,487 Thaler gegen 377,504 Thaler des Vorjahres, also mit einem Minus von 8017 Thalern oder 2,12 Procent. Unser Jahresbericht recapitulirt die Einnahme der letzten 6 Jahre für die erste Abtheilung, welche in diesem Zeitraume ihre Gesammt-Einnahme um 77,63 Procent, und der vier Jahre seit der Betriebseröffnung der Dortmund-Soester Strecke, deren Einnahme in diesem Zeitraume sich um 43,6 Procent steigerte.

Diesen Einnahmesummen stehen gegenüber die Betriebsausgaben 1) der Düsseldorf-Dortmunder Strecke: mit 519,613 Thalern oder 42,66 Procent der Einnahme gegen 557,230 Thaler oder 46,44 Procent des Jahres 1858; 2) der Dortmund-Soester Bahn: mit 174,627 Thalern oder 47,26 Procent der Einnahme gegen 193,832 Thalern oder 51,34 Procent ex 1858.

Das überaus günstige Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben ist den erheblichen Ersparnissen, welche namentlich bei der Transportverwaltung durch ausgedehntere Verwendung der Steinkohle statt Koaks eingeführt werden

konnten, theils dem günstigen Einflusse zuzuschreiben, welchen die neu hinzutretenden Betriebsstrecken schon jetzt bei Vertheilung der General- und der Transportkosten zum Vortheile der älteren Strecke ausüben. Diesen letzteren Umstand glauben wir hier ganz besonders hervorheben zu müssen, weil dadurch in Verbindung mit den neu hinzutretenden Verkehrsmassen die Verpflichtungen und Garantieen der alten Strecke zu Gunsten des Ruhr-Sieg Baukapitals ihre Ausgleichung mit Sicherheit erlangen werden.

Aus den sich ergebenden Ueberschüssen von 698,227 Thalern und 194,860 Thalern wurden die Zinsen und Amortisationsquoten der Anleihekapitalien, sodann die etatsmäßigen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds mit zusammen 185,192 Thalern bestritten, und ferner aus dem Ueberschusse der älteren Strecke die Summe von 32,651 Thalern zum Reservefonds, aus dem der Dortmund-Soester Strecke 17,185 Thaler zum Baufonds extraordinair überwiesen. Die letztere Summe mußte für dringend wünschenswerthe Verbesserungen der Stationsanlagen in Hörde und Aplerbeck in Anspruch genommen werden, und wurde im Einvernehmen mit der Gesellschafts-Vertretung um so mehr für diesen Zweck bestimmt, als der Betrag sonst hätte zur Hälfte für die vorzeitige Amortisation der ersten Anleihe und nur mit rot. $^1/_{10}$ Procent zu Gunsten der Actionaire verwendet werden müssen.

Die extraordinaire Rücklage zu dem Reservefonds Seitens der ersten Abtheilung, deren Betrag allerdings zur Zahlung einer 5procentigen statt einer $4^1/_2$procentigen Dividende ausgereicht hätte, fand ihre Rechtfertigung in dem Umstande, daß der Reservefonds für größere Ausgaben, namentlich für die Herstellung einer eisernen statt der vollständig unbrauchbaren hölzernen Ueberbrückung der Ruhr bei Wetter in ungewöhnlichem Maße in Anspruch genommen war, und einer Aufbesserung dringend bedurfte. Mit Hinzurechnung der extraordinairen Rücklagen sind somit für das vergangene Jahr 235,028 Thaler aus den Ueberschüssen der Bergisch-Märkischen Betriebsstrecke zur Dotirung der Reserve- und Erneuerungs- resp. Baufonds verwendet worden. Der Bestand des Reservefonds betrug am Schlusse des Jahres 40,617 Thaler, der des Erneuerungsfonds 47,040 Thaler. Aus dieser letzteren Summe ergibt sich zwar, daß die angeführten bedeutenden Rücklagen zum größten Theile für die laufenden Bedürfnisse der Erneuerung wieder verwendet werden mußten; es ist aber zu berücksichtigen, daß die ältere Strecke sich in der nunmehr bald überstandenen schlimmsten Periode des Erneuerungsbedarfes befindet, und daß das Verhältniß sich alsbald durch den Hinzutritt der neuen Betriebsstrecken vollständig und zu Gunsten des gesammten Unternehmens umgestalten wird, indem dadurch die Kapital-Ansammlung ermöglicht werden wird.

Der schließlich verbleibende Netto-Ertrag gewährte die Mittel zur Vertheilung einer $4^1/_2$procentigen Dividende für das Actien-Kapital Litr. A. und einer 4procentigen für die Actien Litr. B. außer der Staatssteuer im Gesammt-Betrage von 8043 Thlrn. 12 Sgr. 8 Pfg.

Die Bauthätigkeit auf der Betriebsstrecke beschäftigte sich außer den laufenden Unterhaltungsarbeiten im Wesentlichen mit der Erneuerung des Oberbaues, wofür die im Berichte (Seite 10) aufgeführten Massen verschiedenartiger Materialen — darunter allein ca. 6000 Schienen — verwendet wurden, ferner mit erheblichen Verbesserungen der Stations-Anlagen, und sodann mit der Vollendung des zweiten Geleises auf der Strecke zwischen Dortmund und Hagen und zwischen den Bahnhöfen bei Elberfeld. Für die schwierige Strecke zwischen Hagen und Schwelm, nach deren Vollendung die ganze alte Bergisch-Märkische Strecke Elberfeld-Dortmund mit dem unentbehrlichen zweiten Geleise versehen sein wird, sind die erforderlichen Geldmittel in der letzten 5procentigen Anleihe von 1 Million Thalern vorgesehen, und die Arbeiten sowie die Anlieferung der Oberbau-Materialien im Gange.

Auf den im Bau begriffenen Linien wurden unter dem störenden Einflusse, den die im Laufe des Jahres immer drohender herantretende Kriegsgefahr und die dadurch veranlaßten Schwankungen in den finanziellen Verhältnissen aller großen Unternehmungen nothwendig ausübten, folgende Resultate erzielt:

1) Auf der Ruhr-Sieg Eisenbahn wurde betriebsfähig hergestellt und mit dem 21. März vorigen Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben die 2,8 Meilen-lange Strecke von Hagen bis Letmathe. Die Betriebsergebnisse dieser Strecke, welche vorläufig die Stationen Hagen, Limburg und Letmathe enthält und binnen Kurzem eine weitere Zwischen-Station in der im Bau begriffenen Haltestelle Cabel erhalten wird, haben den Erwartungen vollständig entsprochen.

Es wurden bis zum Schlusse des Jahres befördert 105,131 Personen und 1,811,709 Centner Frachtgut aller Art, hauptsächlich Kohlen und andere Rohprodukte; die Gesammt-Einnahme betrug 72,453 Thlr., pro Meile Bahnlänge

25,876 oder auf ein volles Jahr berechnet: 32,858 Thlr. Nach Abzug der Betriebs-Ausgaben einschließlich des Antheils an den vorschriftsmäßigen Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, jedoch ausschließlich der dem Baufonds zur Last fallenden Bahn-Unterhaltungskosten, verblieb zu Gunsten des Baufonds ein Ueberschuß von 31,250 Thalern.

Die Arbeiten auf der Strecke von Letmathe bis Siegen wurden überall an den wichtigeren Bauobjecten, namentlich den Tunnels, größeren Brücken und Fels-Einschnitten, mit demjenigen Erfolge fortgesetzt, der uns gestattet, die Vollendungstermine dieser Strecke nunmehr mit der überhaupt möglichen Wahrscheinlichkeit und Bestimmtheit hinzustellen. Es wurden bis zum Schlusse des vergangenen Jahres überhaupt gefördert: 505,112 Schachtruthen Boden, hauptsächlich Felsmasse, fertiggestellt eine Planumsstrecke von 10,462 Ruthen; in kleineren Brückenbauwerken wurden 5,168 Schachtruthen Mauerwerk, 9,642 Kubikfuß an verlegten Deckplatten; in den größeren Brücken 251 Schachtruthen Beton und 2,780 Schachtruthen Mauerwerk ausgeführt.

Die Arbeiten in den Tunnels, welche eine Gesammtlänge von 1109,8 laufende Ruthen haben, wurden, mit Ausnahme eines unbedeutenden, überall mit voller Kraft betrieben, und sind bis zum Schlusse des Jahres 925,25 Ruthen Richtstollen, 459,34 laufende Ruthen Vollausbruch, 218,97 Ruthen Fundament-, 160,97 Ruthen Widerlags-, 113,91 Ruthen Gewölbe-Mauerwerk hergestellt.

Der Grunderwerb folgte dem Bedarf, und waren bis zum Jahresschlusse 957½ Morgen Fläche in 2348 Parzellen zum Preise von 421,643 Thlrn. (also pro Ruthe 2 Thlr. 23 Sgr. 5 Pfg.), 74 Gebäude für einen Kaufpreis von 105,843 Thalern angekauft.

An Betriebsmitteln wurden für Rechnung des Baufonds bis dahin 7 Locomotiven und Tender, 100 offene Güterwagen von 100 und 50 desgleichen von 200 Ctr. Tragfähigkeit, sodann 8 Personenwagen beschafft.

Diese Arbeiten und Anschaffungen erforderten einschließlich der Zinsen und Verwaltungskosten zufolge des im Geschäftsberichte enthaltenen Abschlusses eine Ausgabe von 4,046,779 Thlrn., wovon durch den Verkauf der Obligationen und einige Nebeneinnahmen gedeckt wurde die Summe von 3,925,288 Thlrn., so daß durch Vorschüsse aus sonstigen Fonds nicht mehr als 121,490 Thlr. zu beschaffen waren. An Obligationen wurden verkauft bis zum Schlusse des Jahres 1859: 5,014,600 Thlr., bis Ende Mai dieses Jahres: 5,915,700 Thlr. Der Durchschnittskurs, welcher bis zu dem letzteren Zeitpunkte erzielt wurde, beträgt — abgesehen von den Zuschüssen der Gemeinden und Industriellen zum Kurs-Differenz-Fonds — 75,54 Procent.

Die Zielpunkte, welche der Bauthätigkeit auf der Ruhr-Sieg Bahn vorgezeichnet sind, und deren Erreichung wir in diesem Augenblicke, unter der Voraussetzung, daß die politischen und die darauf beruhenden Geldverhältnisse nicht wiederum gestört werden, hoffen und in der Aussicht stellen dürfen, haben sich nach den bisherigen Fortschritten des Baues und nach dem noch übrigen Arbeitsquantum, sowie entsprechend den geschlossenen Arbeits- und Lieferungs-Verträgen derart gestaltet, daß die betriebsfähige Herstellung der Strecke von Letmathe bis Altena, zugleich die Fertigstellung der direkten Linie von Herdecke nach der Ruhr-Sieg Bahn im nächsten Monate, die durch Fertigstellung der längeren Tunnels bedingte Vollendung der Strecke von Altena bis Siegen im Juli künftigen Jahres mit aller Wahrscheinlichkeit erwartet werden darf.

2) Auf der Witten-Duisburger Linie durften die Arbeiten erst im Laufe des vergangenen Jahres, und in größerer Ausdehnung erst dann in Angriff genommen werden, nachdem die durch den Ausfall der ersten Raten-Einzahlungen hervorgerufenen Bedenken sich einigermaßen beruhigt hatten und durch die überwiegende Rücksicht auf die Nothwendigkeit und Nützlichkeit des Unternehmens in den Hintergrund gedrängt waren. Von der bis zum Schlusse des Jahres durch die eingeforderten drei Raten und durch Vollzahlungen eingekommenen Summe der Einnahme ad 1,313,017 Thlr. wurden bis zu demselben Zeitpunkte verwendet 474,938 Thlr.

Hauptsächlich beschränkte sich die Bauthätigkeit auf die Strecke von Dorstfeld bis zur Zeche Germania, welche bis zum Februar dieses Jahres auf Grund eines besonderen Abkommens mit den zunächst betheiligten Zechen betriebsfähig hergestellt wurde, ferner auf die Bahnstrecke vom Duisburger Bahnhofe nach den großen Etablissements des Duisburger Hochfeldes, welche ebenfalls bereits fertig gestellt und auf Grund besonderer Vereinbarung vorläufig der Köln-Mindener Verwaltung zum Betriebe für die betheiligten Etablissements übergeben ist, außerdem auf die Strecke vom Wittener Bahnhofe bis Bochum und bis zur Zeche Engelsburg, endlich auf drei wichtigere Angriffspunkte der Strecke zwischen

Bochum und Mülheim. Erst im laufenden Jahre wurden wir, nachdem auch die Projektirungs-Arbeiten im Wesentlichen festgestellt waren, zur Inangriffnahme der ganzen Linie ermächtigt und sind seitdem die bedeutenderen Erdarbeiten, sowie die Mauerarbeiten auf der Strecke bis Mülheim in Verding gegeben; auch werden die noch rückständigen Arbeiten in nächster Zeit derart eingeleitet werden, daß die Inbetriebsetzung der gesammten Linie im künftigen Jahre erwartet werden darf, während die Strecke von Witten nach Bochum und die Zeche Engelsburg bis zum Herbst dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden wird, eine Bahnstrecke, welche neben der zu erwartenden eigenen Rentabilität für die in ihrer Nähe liegenden bedeutenden Kohlengruben, für die Märkischen Fabrikorte und für die Bergisch-Märkische Betriebsstrecke von großem Interesse ist, und namentlich der letzteren einen nicht unerheblichen Zuwachs an Verkehr in Aussicht stellt.

Auf erfolgte Rundfrage waren besondere Bemerkungen aus der General-Versammlung nicht zu machen. Auf den Antrag des Herrn Vorsitzenden beschließt General-Versammlung einmüthig, und zwar durch Erhebung von den Sitzen, der Königl. Eisenbahn-Direction wegen der treuen Verwaltung des Unternehmens ihren Dank auszusprechen.

Es wurde sodann zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung, der Ersatzwahl für die ausscheidenden Deputations-Mitglieder und Stellvertreter, übergegangen.

Der General-Versammlung wurde mitgetheilt, daß in diesem Jahre

1) von den Deputations-Mitgliedern die Herren

W. Ulenberg,
W. Hammacher,
J. Schimmelbusch,
Bürgermeister Schulenburg, welcher Letztere auch bereits verstorben,

2) von den stellvertretenden Mitgliedern die Herren

G. Lehrkind,
J. J. van Braam,
Bürgermeister v. Schell,
C. Overweg,

ausscheiden und daß außerdem das stellvertretende Mitglied Herr Fr. Engels von Barmen verstorben sei, daß demnach heute

für 4 Mitglieder der Deputation und
„ 5 stellvertretende Mitglieder

die Ersatzwahl zu thätigen sei.

Die Stimmzettel wurden sodann zunächst behufs der Wahl der Deputations-Mitglieder ausgegeben. Nach Eröffnung derselben ergab sich, daß Stimmen erhalten hatten:

Herr W. Hammacher . .	760	Stimmen,
„ Dr. Müser	727	„
„ J. Schimmelbusch .	681	„
„ W. Ulenberg . .	672	„
„ W. Osterroth . . .	90	„
„ Hüttemann . . .	60	„
„ J. J. van Braam .	58	„
„ R. Weyermann . .	19	„

und daß danach die Herren W. Hammacher, Dr. Müser, J. Schimmelbusch und W. Ulenberg erwählt resp. wiedergewählt worden.

Es wurden sodann die Stimmzettel zur Wahl der Stellvertreter ausgegeben. Das Ergebniß des Scrutiniums wurde dahin constatirt, daß Stimmen erhalten hatten:

Herr van Braam	592	Stimmen,
„ C. Overweg . . .	788	„

Herr von Schell . . .	581	„
„ R. Weyermann . .	461	„
„ Aug. Engels . . .	433	„
„ Aug. Müller . . .	237	„
„ v. d. Becke	119	„
„ Bürgermeister Greve .	237	„
„ P. J. Frische . . .	27	„
„ A. Weyermann . .	28	„
„ Dr. Schlegtendahl .	106	„
„ Kost	30	„
„ W. Osterroth . . .	90	„
„ L. Baerst	90	„

Demnach sind die fünf zuerst genannten Herren als stellvertretende Mitglieder erwählt resp. wiedererwählt.

Von denselben und den erwählten Mitgliedern waren die Herren W. Ulenberg, Dr. Müser, van Braam und R. Weyermann in der General-Versammlung anwesend und erklärten sich auf Befragen des Herrn Vorsitzenden zur Annahme der Wahl bereit.

Da auf erfolgte Rundfrage keiner der anwesenden Actionaire noch etwas zu bemerken hatte, so wurde die General-Versammlung für geschlossen erklärt und dieses darüber verhandelte Protokoll, nach Vorlesung und Genehmigung, wie folgt unterschrieben.

(Folgen die Unterschriften.)

Außerordentliche und ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1861.

Die auf heute einberufene General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, in welcher überhaupt 12,304 Actien mit im Ganzen 1023 Stimmen vertreten waren, hatte in außerordentlicher Versammlung nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire darüber zu beschließen, ob die Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Zweigbahn vom Bahnhofe Letmathe der Ruhr-Sieg Eisenbahn nach Iserlohn übernehmen und die Königliche Eisenbahn-Direction sowie die Deputation der Actionaire mit entsprechender Vollmacht versehen wolle. Nach dem Vortrage der Königl. Eisenbahn-Direction wurden mit der Stadt Iserlohn, welche zur Erlangung einer Eisenbahn-Verbindung erhebliche Opfer zu bringen bereit ist, über die Wahl der Linie und über die Beschaffung des Anlagekapitals Verhandlungen eingeleitet, welche zu einer Verständigung dahin führten, daß man als den geeigneten Weg zur Erzielung jener Verbindung eine Zweigbahn vom Bahnhofe der Station Letmathe der Ruhr-Sieg Eisenbahn nach Iserlohn erkannte und sich mit Genehmigung des Königl. Handels-Ministeriums für die Ausführung dieser directen Verbindungs-Linie entschied. Sodann ist mit der Stadt und der Königl. Staats-Regierung ein Abkommen folgenden Inhalts zu Stande gekommen:

1. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt den Bau und Betrieb einer Zweigbahn vom Bahnhofe Letmathe der Ruhr-Sieg Eisenbahn aus nach Iserlohn;

2. Die Stadt Iserlohn zahlt als Beitrag zu dem auf 530,000 Thlr. ermittelten Anlagekapitale dieser Zweigbahn ein niemals zurückzuzahlendes und nicht zu verzinsendes Kapital von 150,000 Thlr.;
3. Der Rest des Anlagekapitals ad 380,000 Thlr. wird unter der Voraussetzung, daß dasselbe nicht durch einen Antheil an den Baukosten des Bahnhofes Letmathe und an den Beschaffungskosten der vorhandenen Betriebsmittel erhöht wird, von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beschafft;
4. Um die Verzinsung dieses von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu beschaffenden Anlagekapitals zu erzielen, wird der Letzteren mit Rücksicht auf die vergleichsweise größere Kostspieligkeit des künftigen Betriebes gestattet, einen höheren als den der Entfernung und dem bestehenden Bergisch-Märkischen Tarife entsprechenden Fahrpreis und Frachtsatz für die Zweigbahn anzuwenden, welcher für die nächsten vier Jahre nach der Betriebs-Eröffnung den Durchschnittssatz von 3½ Sgr. für jede Person und 4 Pfg. für den Centner Frachtgut nicht übersteigen soll; auch ist es derselben gestattet, von vier zu vier Jahren eine Revision und anderweite Festsetzung des Tarifes zu dem Zwecke eintreten zu lassen, um die Verzinsung des Anlagekapitals zu sichern, wenn solche in der vorhergegangenen Periode nicht erreicht sein sollte, welche Erhöhung jedoch über die angegebenen Durschnittssätze um 20 % nicht hinausgehen wird;
5. Nach Eröffnung des Betriebes der gedachten Zweigbahn, auf welcher die vierte Wagenklasse nicht eingeführt zu werden braucht, wird dieselbe mit Rücksicht darauf, daß sie unmittelbar an die Ruhr-Sieg Eisenbahn anschließt und eine vortheilhafte Rückwirkung zunächst und hauptsächlich auf deren Betrieb und Rentabilität unzweifelhaft äußern wird, als eine Strecke der Ruhr-Sieg Eisenbahn behandelt und für deren Rechnung verwaltet, unterhalten und betrieben. Die Gesammt-Brutto-Einnahme wird zwischen dieser und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (I. Abtheilung, Stamm-Actien-Kapital Litr. A) derart getheilt, daß der Ruhr-Sieg Eisenbahn für die Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten der Strecke 55 % zufließen, während die übrigen 45 % der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für die Verzinsung des durch die Einzahlung der Stadt Iserlohn nicht gedeckten Anlagekapitals ad 380,000 Thlr. überwiesen werden. Auf Verlangen derselben kann dieses Theilungs-Verhältniß ebenfalls von vier zu vier Jahren einer Revision unterworfen werden.

Die Deputation und die Direction empfahlen der General-Versammlung dieses Abkommen so wie überhaupt die Uebernahme des Baues und Betriebes der bezeichneten Bahn zur Genehmigung, weil eine günstige Rückwirkung der letzteren auf die Frequenz sowohl der Bergisch-Märkischen, als der Ruhr-Sieg Bahn in Folge des Anschlusses der Stadt Iserlohn und ihrer Umgegend unzweifelhaft zu erwarten sei, das der Gesellschaft zur Last fallende und von derselben zu verzinsende Anlage-Kapital nicht mehr als 380,000 Thlr. betragen werde, und in Folge der angedeuteten Festsetzungen über die Vertheilung des Brutto-Ertrages der Bahn das Risiko des Unternehmens auf die Ruhr-Sieg und die Bergisch-Märkische Eisenbahn resp. auf die vom Staate garantirten Obligationen und das Actien-Kapital Litr. A. derart vertheilt werde, daß zur Zinsenzahlung jedenfalls ein Theil der Einnahme verfügbar bleibe und allem Vermuthen nach der sich im ungünstigen Falle ergebende Ausfall durch den für die Hauptbahn zu gewinnenden größeren Verkehr Deckung erlangen werde.

Nach einer Mittheilung der Königl. Direction auf der Grundlage möglichst zuverlässiger Materialien würden beispielsweise der Zinsen-Ausfall bei einer Brutto-Einnahme von ca. 49,000 Thlr. pro Meile nicht mehr als 1300 Thlr. und selbst bei einer Einnahme von nur 25,000 Thlr. für die Strecke, welche die Erwartungen allerdings durchaus nicht befriedigen werde, nicht mehr als 7750 Thlr. betragen und durch den für die Hauptbahn zu gewinnenden Verkehr zu decken sein.

Die ungünstigen Betriebs-Verhältnisse der projectirten Linie seien bei den geführten Verhandlungen nicht unbeachtet geblieben, sie würden im Hinblick auf die Erfahrungen, welche mit Rücksicht auf die fortschreitende Verbesserung der Betriebsmittel anderwärts gemacht seien, nicht als ein entscheidendes Hinderniß betrachtet, ihre wirthschaftlichen Nachtheile würden in Folge der erwähnten Festsetzungen über die Verwendung der Brutto-Einnahme der Bergisch-Märkischen Gesellschaft nicht zur Last fallen.

Der oben angeführte Antrag wurde zur Abstimmung gestellt und einstimmig zum Beschluß erhoben.

In ordentlicher General-Versammlung wurde demnächst der Bericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das abgelaufene Geschäftsjahr entgegengenommen und die Ersatzwahl der in diesem Jahre ausscheidenden Deputations-Mitglieder:

Herr D. von der Heydt,
„ F. H. Wülfing,
„ W. Werlé,
„ L. von Papen und
„ W. Wortmann

und Stellvertreter:

Herr H. von der Heydt,
„ P. C. Schulte,
„ F. W. Pieper und
„ H. Löhr

bewirkt.

Der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herr Regierungsrath Danco, erstattete der General-Versammlung über den Bau und Betrieb des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens den nachstehenden Bericht:

Indem wir der geehrten Versammlung unsern Geschäftsbericht über das Jahr 1860 überreichen, befinden wir uns in der glücklichen Lage, abermals eine fortschreitende Entwickelung des Verkehrs und des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens zu constatiren; wir gestatten uns, die wesentlichsten Resultate des beendigten Geschäftsjahres mit folgenden Bemerkungen hervorzuheben.

Die im Betriebe befindliche Bahnstrecke erweiterte sich um Strecke der Ruhr-Sieg Bahn von Letmathe nach Altena, welche nebst der Verbindungs-Linie zwischen dem Bahnhof Herdecke und der Hauptbahn bei Einhaus am 16. Juli, um die Strecke von der Zeche Dorstfeld bis zur Zeche Germania, welche am 1. Februar, und um die Strecke von Witten nach Bochum, welche am 26. October v. J. dem Betriebe übergeben wurden, so daß die ganze im Betriebe befindliche Länge der Bergisch-Märkischen Bahn am Ende des Jahres 24¾ Meilen betrug. Das zweite Geleise auf der älteren Bahn wurde um die Strecke Hagen-Gevelsberg, und seit dem Anfange dieses Jahres um die weitere Strecke von Gevelsberg bis Milspe verlängert, so daß augenblicklich nur noch die Strecke von Milspe nach Schwelm im Rückstande ist, welche wegen der nöthigen Erweiterung großer Fels-Einschnitte und Aufträge eine längere Zeit in Anspruch nimmt, aber ebenfalls vor dem Schlusse dieses Jahres mit dem Doppelgeleise versehen sein wird. Die Gesammtlänge der vorhandenen Schienengeleise betrug zu Ende des Jahres einschließlich der Anschlußgeleise 86,387 Ruthen oder 43,19 Meilen. Zur Ergänzung der Bahnhofs-Anlagen wurden, um den Bedürfnissen der Verkehrs-Entwickelung zu folgen, verschiedene Bauten ausgeführt beziehungsweise begonnen; unser Rechnungs-Abschluß weiset für diesen Zweck eine Verwendung aus dem Betriebsfonds im Betrage von 24,495 Thlr. nach.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres 64 Locomotiven, 66 Personenwagen, 1403 Gepäck- und Güterwagen, letztere mit einer Gesammtladefähigkeit von 197,095 Centner vorhanden, so daß also auf die Meile Bahn 7960 Centner kamen, während sämmtliche Preußische Eisenbahnen Ende 1859 im Durchschnitt 4538 Centner Ladefähigkeit in Gepäck- und Güterwagen pro Meile Bahn hatten. Augenblicklich sind in der Ablieferung begriffen, die für die neuen Linien bestellten Gepäck- und Güterwagen mit einer Gesammtladefähigkeit von 109,550 Centner und werden außerdem noch 200 Wagen à 200 Centner in Bestellung gegeben werden, so daß die Bergisch-Märkische Bahn bis zur Winterkampagne einen Fuhrpark mit einer Ladefähigkeit von 346,645 Centner besitzen wird. Das Anlage-Kapital der Bergisch-Märkischen Bahn ist im Laufe des verflossenen Jahres durch eine fünfprocentige Anleihe IV. Serie im Betrage von einer Million vermehrt worden, wovon bis Ende 1860 592,500 Thlr. placirt waren. Verausgabt war bis dahin im Ganzen für die Strecke Düsseldorf-Dortmund 10,118,777 Thlr. oder pro Meile 900,648 Thlr., Dortmund-Soest 2,788,797 Thlr., pro Meile 390,752 Thlr. Das auf die Fusion der Düsseldorf-Elberfelder Bahn bezügliche Conto kann nunmehr völlig abgewickelt werden, indem diejenigen 419,333⅓ Thlr. Bergisch-Märkische Actien, welche für die gezahlte Baar-Abfindung von 376,950 Thlr. in den Besitz der Gesellschaft übergegangen waren, unter Benutzung der

seit dem Frühjahr eingetretenen Besserung des Kurses, mit Vortheil wieder verkauft und nur noch 600 Thlr. Düsseldorf-Elberfelder Actien so wie 9 Stück der ausgegebenen 1/3 Bons rückständig sind.

Ferner bemerken wir, daß die Convertirung der ersten Serie und der ersten Emission zweiter Serie fünfprocentiger Prioritäts-Obligationen in 4½procentige bei gleichzeitiger Ermäßigung der Amortisationsquote von 1 auf ½ Procent eingeleitet ist. Die glückliche Durchführung dieser Maßregel wird eine jährliche Ersparniß von 22,000 Thlr. herbeiführen.

Die Bahnunterhaltung erforderte wegen der starken Schienen-Auswechselung, wofür der Arbeitslohn, sowie die Kosten der Kies-Beschaffung und des zu erneuernden Kleineisenzeuges dem Betriebe zur Last fallen, erhebliche Kosten, pro Meile Geleise auf der I. Abtheilung 4700 Thlr., auf der II. Abtheilung 2341 Thlr.

Im Fahrplane wurden wesentliche Veränderungen nicht eingeführt; außer den fünf Personenzügen auf der ersten, drei der zweiten Abtheilung nebst einem gemischten Zuge der letzteren, bewegten sich auf jener 4 Güter- und 4 Kohlenzüge, auf dieser 2 Güter- und 2 Kohlenzüge. Auf der neuen Strecke Hagen-Altena wurde der Dienst mit 4 combinirten und 2 Güterzügen, auf Witten-Bochum mit 4 combinirten Zügen betrieben. Insgesammt fuhren täglich 40,22 Züge über die Bahn. Ungeachtet der auch im vorigen Jahre noch immer vorwaltenden Unsicherheit der politischen Zustände zeigten Frequenz und Einnahme auf der I. Abtheilung eine wesentliche Steigerung und eine fortschreitende Entwicklung, hauptsächlich im innern Verkehre des eigenen Bahngebietes, weniger im Durchgangsverkehre. Die Personen-Frequenz auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund steigerte sich auf 1,644,348 Personen, von 1,601,425 Personen des vorhergehenden Jahres, also um 42,923 Personen oder um 2,68 Procent, die Einnahme aus dem Personen-Verkehre auf 368,988 Thlr. von 357,026 Thlr. des Jahres 1859, also um 11,702 Thlr. oder 3,28 Procent.

Jede Person durchfuhr durchschnittlich eine Strecke von 2,38 Meilen und zahlte 6 Sgr. 7,8 Pfg. oder auf die Meile 2 Sgr. 9,5 Pfg. Auf den innern Verkehr von Station zu Station kamen von der Gesammt-Frequenz 89,78 Procent, von der Einnahme 79,22 Procent, auf den directen Verkehr im Verbande mit anderen Bahnen von der Frequenz 10,22 Procent, von der Einnahme 20,78 Procent. Auf der Strecke Dortmund-Soest betrug die Gesammt-Frequenz 246,846 Personen — 37,014 Personen weniger als im vorhergehenden Jahre — die Einnahme 72,038 Thlr. gegen 79,428 Thlr. des Vorjahres oder 7390 weniger, so daß die Frequenz um 13,04 Procent, die Einnahme um 9,30 Procent sich vermindert hat. Der innere Verkehr war an der Frequenz mit 69,07 (1859 mit 73,89), der durchgehende mit 30,93 (1859 mit 26,11) an der Einnahme, der innere Verkehr mit 52,56, der directe Verkehr 47,44 Procent betheiligt.

Die Verminderung traf also hauptsächlich den innern Verkehr und zwar mit 4,82 Procent, eine Erscheinung die sich nur aus der Flauheit der Eisen- und Kohlengeschäfte an der Dortmund-Soester Strecke erklären läßt, da zur Hebung des Verkehrs im vergangenen Jahre sogar ein neuer Zug von Dortmund nach Soest und zurück eingelegt ist.

Auf der Strecke Hagen-Altena wurden im vergangenen Jahre 141,261 Personen mit einer Einnahme von 33,530 Thlr., auf der Strecke Witten-Bochum während des zweimonatlichen Betriebes 16,083 Personen mit einer Einnahme von 2700 Thlr. befördert. Auf die Meile Bahn kam eine Frequenz bei Düsseldorf-Dortmund von 146,489, bei Dortmund-Soest 34,650, eine Einnahme von 32,872 Thlr. beziehungsweise 10,307 Thlr., Zahlen, welche die Verkehrsverhältnisse der beiden Abtheilungen insgesammt bezeichnen.

Im Güter-Verkehr betrug die Gesammt-Frequenz der Abtheilung Düsseldorf-Dortmund 28,671,989 gegen 25,851,124 Centner, die Einnahme 930,584 Thlr. gegen 815,280 Thlr. des vorhergehenden Jahres; die Frequenz vermehrte sich somit um 10,91 %, die Einnahme um 14,14 %.

Die größte Steigerung in Frequenz und Einnahme zeigte sich bei dem Verkehr in ganzen Wagenladungen, welcher um 1,162,008 Ctr. und 44,378 Thlr., ferner im Kohlen- und Coaks-Verkehr, welche um 1,139,495 Ctr. und 39,661 Thlr. zugenommen hat. Weniger erfreulich waren die Betriebs-Ergebnisse im Güter-Verkehr der Dortmund-Soester Bahnstrecke, welche insgesammt 8,341,371 Ctr. gegen 8,382,221 Ctr. im Jahre 1859 mit einer Einnahme von 272,942 Thlr. gegen 268,117 Thlr. transportirte, also an Frequenz 40,850 Ctr. weniger, an Einnahme 4825 Thlr. mehr als im vorhergehenden Jahre. Die Verminderung der Frequenz traf überwiegend die Güter der ermäßigten Klasse, mit Ausnahme der Kohlen und Koaks, letztere hatten sogar eine Steigerung in der Frequenz um 278,920 Ctr.

in der Einnahme um 2,577 Thlr. Eine Einnahme-Verminderung zeigte sich im Gute der Normal-Klasse mit 1,053, und in den Viehtransporten mit 437 Thlr.

Jeder Centner Gut brachte durchschnittlich auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund eine Einnahme von 11,26 Pf., für einen Weg von 3,30 Meilen, also pro Meile 3,41 Pf. gegen 3,43 des vorhergehenden Jahres; auf der Strecke Dortmund-Soest 11,57 Pf. für einen Weg von 3,84, Meilen, also pro Meile 3,01 Pf.

Unter den verschiedenen Verkehrsarten prävalirte auf der ersten Abtheilung ganz entschieden der innere Verkehr, indem derselbe an der ganzen Transportmasse von 28,671,000 Ctr. einen Antheil von 24,595,636 Ctr., also von 85,79 %, an der gesammten Mehreinnahme von 115,304 Thlr. einen solchen von 93,794 Thlr. = 81,34 % hatte.

Weniger entschieden war das Uebergewicht des Binnen-Verkehrs auf der Dortmund-Soester Bahnstrecke, welche bei weniger großem, innern Reichthum wesentlich auf den Durchgangs-Verkehr nach Westfalen, Thüringen 2c. angewiesen ist. Hier wurden von der Gesammtmasse des Verkehrs — 8,341,371 Ctr. — im Binnen-Verkehre 6,055,906 Ctr. befördert, also 72,60 %, und ergab sich gegen das vergangene Jahr zwar eine Steigerung der Transportmasse im Kohlen-Verkehre, dagegen in den übrigen Transport-Gegenständen, mit Ausnahme des Dienstgutes, eine Verminderung und in den Einnahmen eine Abnahme um 1,777 Thlr. Der Rheinisch-Thüringische Verkehr, welcher unter dem durchgehenden oder Verband-Verkehr wegen seiner großen Bedeutung für beide Abtheilungen die erste Stelle einnimmt, förderte ein Transportquantum von 534,105 Ctr. mit einer Einnahme von 76,049 Thlr. für die erste, und ein Quantum von 2,241,174 Ctr. mit einer Einnahme von 131,777 Thlr. für die zweite Abtheilung.

Nach Jahre langem Unterhandeln unter den verschiedenen mitbetheiligten Eisenbahn-Verwaltungen ist endlich vor Kurzem eine Ermäßigung der Kohlenfrachten auf den Satz von 2 Pf. pro Ctr. und Meile für Transporte nach Cassel und Carlshafen und für 1¾ Pf. für Transporte nach Thüringen, ferner die Durchführung des seither nur für die Concurrenzstation Leipzig zugestandenen Satzes von 3 Pf. erlangt; wir dürfen hoffen, daß diese Frachtermäßigungen auf die Belebung des Verkehrs einwirken werden.

Das Kohlenquantum, welches im vergangenen Jahre in diesem Verkehre nach Westfalen und Thüringen gegangen, betrug für beide Abtheilungen 1,998,230 Ctr., wofür an Fracht erhoben wurde 57,177 Thlr.

Im Rheinisch-Bergischen Verkehr zwischen den Endpunkten Deutz, Duisburg, Witten, Altena wurden auf der Strecke Düsseldorf-Witten 1,917,652 Ctr. mit einem Frachtenantheil von 71,850 Thlr., (gegen das vorhergehende Jahr 8655 Thlr. mehr) auf der Strecke Hagen-Altena außerdem noch 85,746 Ctr. mit 3545 Thlr. Fracht befördert.

Im Ostfriesisch-Reinischen Verkehre endlich wurden 493,011 Ctr. mit einer Einnahme von 20,725 Thlr. (gegen das Vorjahr 4250 Thlr. mehr) transportirt.

Auf die Meile Bahnlänge betrug für die Strecke Düsseldorf-Dortmund das Transportquantum 2,554,297 Ctr. die Einnahme aus dem Güterverkehre 82,903 Thlr., für die Dortmund-Soester Strecke 1,170,883 Ctr. resp. 38,313 Thlr. Der Depeschendienst weiset eine Steigerung in der Anzahl der Depeschen von 2471 auf 3593, in der Netto-Einnahme von 797 Thlr. auf 1217 Thlr. nach. Mit der Verbesserung der Apparate wurde weiter vorgegangen.

Die Gesammt-Einnahme aus den erwähnten Dienstzweigen und die Neben-Einnahmen von Pächten, Wagenmiethe 2c. betrug für die erste Abtheilung 1,339,084 Thlr., pro Meile 120,079 Thlr., für die zweite Abtheilung 367,290 Thlr., pro Meile 51,557 Thlr., für die ganze Strecke Düsseldorf-Soest 1,706,374 Thlr., pro Meile Bahn 93,495 Thlr. gegen 86,400 Thlr. des Vorjahres.

Dieser Einnahme gegenüber steht eine eigentliche Betriebsausgabe ausschließlich der Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds und außer den zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen erforderlichen Summen von 553,481 beziehungsweise 175,100 Thlr., so daß diese Betriebs-Ausgaben bei der I. Abtheilung 41,03 (1859: 42,66), bei der II. Abtheilung 47,67 (gegen 47,26) % der Einnahme ausmachen.

Der sich ergebende Ueberschuß hat im Einverständniß mit der Gesellschafts-Deputation und mit Genehmigung des Königlichen Handels-Ministeriums die auf Seite 27 unseres Berichtes zusammengestellte Verwendung erhalten.

Unter den Ausgaben betrugen die Kosten der Zugkraft im Ganzen 219,710 Thlr., oder pro Nutzmeile 1 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf. gegen 1 Thlr. 17 Sgr. 10 Pf. im Jahre 1859. Auf die verschiedenen Haupt-Abschnitte des Ausgabe-Etats vertheilten sich die Ausgaben bei der ersten Abtheilung mit 4,62 % auf die allgemeine Verwaltung, 39,63 %

auf die Bahn-Verwaltung, 55,75 % auf die Transport-Verwaltung, bei der zweiten Abtheilung mit 8,97 % — 31,53 % — 59,5 %.

Die Rücklage zu dem Reservefonds wurde um den Betrag von 42,000 Thlr. verstärkt, um die Beschaffung von Betriebsmitteln aus denselben zu ermöglichen, die Rücklage zum Erneuerungsfonds erfolgte nach Vorschrift der darüber durch das Königliche Handels-Ministerium festgestellten Principien im Betrage von 130,713 Thlr. resp. 41,891 Thlr., so daß die Gesammtrücklage zur Reserve und Erneuerung für beide Bahn-Abtheilungen 227,552 Thlr. nebst einer weiteren Rücklage zu den Kosten der Bahnhofs-Erweiterung in Dortmund von 40,687 Thlr. betragen hat. Wenn ungeachtet dieser bedeutenden Rücklage der Abschluß des Erneuerungsfonds in Folge der bedeutenden Ausgaben der letzten Jahre nur ein Bestand von 71,606 Thlr. (gegen 47,040 Thlr. des Jahres 1859) nachweiset, so darf dies wegen der Leistungsfähigkeit dieses Fonds durchaus nicht besorgt machen, da die ältere Strecke, wofür seither die vorhandenen Mittel in erhöhtem Maße in Anspruch genommen werden mußten, mit dem Schlusse dieses Jahres die schlimmste Periode des Erneuerungsbedarfes überstanden haben wird, und bereits im folgenden Jahre die Ruhr-Sieg und Witten-Duisburger Bahn mit ihrer ganzen Länge beitragspflichtig und ebensowohl wie die alten Strecken für die vollständige Dotirung des Fonds sorgen werden.

Von den neuen Betriebsstrecken hat die Ruhr-Sieg Bahn Hagen-Altena schon im verflossenen ersten Betriebs-Jahre mit einer Einnahme von 132,584 Thlr. oder 30,898 Thlr. pro Meile und einem Ueberschusse von 53,203 Thlr. ein Ergebniß geliefert, welches die besten Erwartungen für die neue Linie begründet.

Von der Witten-Duisburger Bahn war außer der lediglich zur Kohlenabfuhr von den Zechen Borussia und Germania benutzten Strecke Dorstfeld-Germania nur die 1,6 Meilen lange Strecke von Witten bis Bochum und zur Zeche Engelsburg und nur während des Zeitraums von zwei Monaten im Betriebe, die einen Ueberschuß von 6890 Thlr. gewährte.

Von den im Bau begriffenen neuen Linien ist die Ruhr-Sieg Eisenbahn im vergangenen Jahre so weit gefördert, als es der uns vorgesetzte Vollendungs-Termin der einzelnen Abschnitte erforderte. Demgemäß ist die Strecke bis Altena, an welchem Punkte der größte Tunnel der Bahn dem weiteren Vordringen entgegentritt, im Juli vorigen Jahres dem Betriebe eröffnet, und hoffen wir nach dem jetzigen Stande der Arbeiten vor Ende des nächsten Monates die ganze Ruhr-Sieg Bahn dem Verkehre übergeben zu können.

Der Grunderwerb wurde nach Bedarf und mit günstigem Erfolge weiter gefördert. Es ist bis jetzt erworben eine Fläche von 1,267 Morgen in 3,205 Parzellen zum Durchschnittspreise von 2 Thlr. 16 Sgr. pro Ruthe, außerdem 109 Gebäude für 131,955 Thlr. und zwar hauptsächlich im Wege des Vertrages.

An Erdarbeiten waren bis Ende des Jahres 770,604 Schachtruthen hauptsächlich Felsen bewegt, an kleineren Brücken 241 Stück mit 6,792 Schachtruthen Mauerwerk und 13,676 Kubikfuß Deckplatten u. s. w. vollendet, in 26 größeren Brücken 6584 Schachtruthen Mauerwerk nebst 448 Schachtruthen Beton und an eisernem Ueberbau ein Gewicht von 2,507,174 Pfd. hergestellt. Die 11 Tunnels, welche zusammen eine Länge von 1136,1 Ruthen haben, sind im Ausbruch und in der Ausmauerung, welche in allen Tunnels vollständig oder streckenweise erfolgen muß, kräftig weiter gefördert. Die Oberbaumaterialien wurden sämmtlich verdungen und sind bereits größtentheils angeliefert, die Betriebsmittel für den muthmaßlichen ersten Bedarf bestellt.

Der Kassen-Abschluß des Ruhr-Sieg Baufonds weiset Ende 1860 eine Einnahme von 6,178,202 Thlr., eine Ausgabe von 7,001,218 Thlr. nach; von dem Prioritäts-Kapital war Ende 1860 die Summe von 7,934,500 Thlr., Ende Mai dieses Jahres die Summe von 9,180,000 Thlr. placirt.

Von der Witten-Duisburger Eisenbahn wurde im Jahre 1860 außer der Bahnstrecke im Hochfelde bei Duisburg die Strecke von Dorstfeld bis Germania behufs des Kohlentransportes von den Zechen Germania und Borussia auf Grund eines besonderen Abkommens mit den letzteren, sodann die Strecke Witten-Bochum fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehre übergeben, und im Uebrigen der Grunderwerb sowie die Bauarbeiten, welche letztere übrigens auch hier sehr bedeutende Massen in den Erdarbeiten und außer dem großen Bauwerke der Ruhrbrücke bei Altstaden von 5 Fluthöffnungen à 100 Fuß nebst 2 Fluthbrücken von 11 Oeffnungen à 32 Fuß, 142 kleinere und größere Bauwerke umfassen, so weit gefördert, daß wir die Vollendung der Bahn bis zum Jahresschlusse in Aussicht stellen dürfen.

Erst in neuester Zeit ist der Druck, welcher in Folge mangelhafter Einzahlungen auf das Actien-Kapital und in Folge der dadurch hervorgerufenen Bedenken auf dem Unternehmen lastete und der Bauthätigkeit enge Schranken auferlegte, durch die erhebliche Besserung der Actiencourse gehoben und uns für den Bauangriff auf allen Punkten mit Ausnahme der durch die Lage des Duisburger Bahnhofes bedingten Endstrecke die nothwendige freie Bewegung gestattet. Ueber diesen Bahnhof dürfen wir der schließlichen Festsetzung ebenfalls binnen kurzer Frist entgegen sehen.

Werfen wir noch einen Blick auf die Ergebnisse des laufenden Jahres, so eröffnet sich auch hier die Aussicht auf glückliche Ergebnisse aus dem Betriebe, da die Frequenz im Personen- wie im Güter-Verkehr während der ersten 5 Monate des Jahres erheblich gestiegen ist und für die Düsseldorf-Dortmunder Strecke bereits eine Mehreinnahme von 55,600, für die Dortmund-Soester Strecke eine solche von 7,009 Thlr. erzielt ist.

Wir glauben auf diese Ergebnisse die Erwartung einer fortschreitenden Entwickelung der vorhandenen Verkehrs-Elemente auch für die fernere Zukunft stützen zu dürfen, wenn nicht Störungen in der allgemeinen politischen Lage eintreten, die einen allgemeinen Rückgang in dem Verkehrsleben zur Folge haben möchten.

Zum Schlusse gestatten wir uns noch einige Bemerkungen über die bekannten dringenden Anträge einiger Industriellen auf Ermäßigung der Frachten für Kohlen und Eisen, Anträge, welche gleichzeitig an das Königliche Handels-Ministerium, an des Königs Majestät, an das Abgeordnetenhaus gerichtet, und zugleich an die Oeffentlichkeit gebracht wurden, unterstützt durch mancherlei Angriffe auf die Verwaltung und durch die Ankündigung, daß die Antragsteller den Betrieb ihrer Werke einstellen würden, wenn nicht in bestimmter Frist eine erhebliche Ermäßigung der Frachten eintreten werde.

Vor Allem können wir derartigen Anträgen in der Form eines mit der erwähnten Ankündigung begleiteten Verlangens irgend welche Berechtigung überhaupt nicht zugestehen, da eine Eisenbahn-Verwaltung auf Grund des Gesetzes und der bestehenden Ordnung der industriellen Verhältnisse innerhalb bestimmter Grenzen ihre Preise ebensowohl zu normiren befugt ist, wie das die Industrie für sich ohne Rücksicht in Anspruch nimmt. Was aber sodann die angebliche übermäßige Höhe der Frachten angeht, aus welcher die Beschwerdeführer die Anklage herleiten, daß wir die uns zustehenden gesetzlichen Befugnisse zu ihrem Nachtheile mißbrauchten, so dürfen wir behaupten, daß unsere Frachtsätze für diejenigen Gegenstände, auf die es hier ausschließlich ankommt, Kohlen, Roheisen, fabricirtes Eisen, auf gleiche Entfernungen nicht höher sind, als die der meisten anderer deutschen Eisenbahnen, mit Ausnahme solcher einzelner Strecken, welche durch ganz bestimmte Concurrenzrücksichten zu besonders mäßigen Transportsätzen genöthigt sind. Im Vergleich mit der Köln-Mindener Bahn sind die Frachtsätze unserer Bahnen für Kohlen und fabricirtes Eisen höher um etwa 5 bis 20 % bei gleichen Entfernungen; dagegen transportiren wir Roheisen, Erze, Kalksteine seither durchgehends billiger.

Es kann aber in der That nicht zweifelhaft sein, daß jene Differenz in den Verhältnissen durchaus begründet ist, und zwar durch alle diejenigen Factoren, welche einer verständigen Tarifirung überhaupt zu Grunde gelegt werden müssen. Die Bergisch-Märkische Bahn (Düsseldorf-Dortmund, auf die es hier zuvörderst ankommt) transportirt ihre Güter durchschnittlich auf einer Strecke von 3,3 Meilen, die Köln-Mindener Bahn auf 7,5 Meilen. Die Transporte der Bergisch-Märkischen Bahn sind hiernach mit den generellen Kosten des Expeditions- und Stationsdienstes, sowie mit den Kosten für die Vorhaltung der nöthigen Wagen mehr als doppelt so hoch belastet, als die der Köln-Mindener Bahn. Nehmen wir die Generalkosten des einzelnen Transportes nicht zu 2 Thlr., wie solche gegenwärtig für die Kohlen-Transporte nach den norddeutschen Stationen, auch nicht zu 1 Thlr. 15 Sgr. für die Ladung von 100 Ctr., wie solche anderwärts ermittelt sind, sondern nur zu 1 Thlr. bis 25 Sgr., wie sie nach unseren eigenen Berechnungen mindestens zu veranschlagen sind, so verschwindet jene Differenz vollständig und derart zu unseren Gunsten, daß wir mit vollem Rechte behaupten können, die Bergisch-Märkische Bahn transportirt im Verhältniß zu den Selbstkosten erheblich billiger als jene Nachbarbahn.

Hierzu kommt ein weiteres Moment, bestehend in den schwierigen Betriebs-Verhältnissen der Bahn, wir beschränken uns in dieser Hinsicht auf die Bemerkung, daß im verflossenen Jahre bei Köln-Minden auf jede Locomotivmeile 44,5, bei der Bergisch-Märkischen dagegen nur 31,1 Achsmeilen kommen, der Nutz-Effect der Zugkraft bei der letzteren somit um ca. 30 % geringer war.

Zur weiteren Rechtfertigung jener an sich nicht bedeutenden Fracht-Differenzen wird es hiernach kaum nothwendig sein, noch zu erwähnen, daß das Anlage-Kapital, welches aus den Betriebs-Einnahmen verzinset werden muß, bei der Bergisch-Märkischen älteren Strecke um ca. 200,000 Thlr. pro Meile höher ist, als bei der Köln-Mindener Bahn, daß somit zu den Generalkosten der Transporte mit Recht noch 10,000 Thlr. Zinsen pro Meile Bahnlänge zu rechnen sind. Stellt man die Frage wegen der Frachten so: Ist dem Bergisch-Märkischen Actionair zuzumuthen, sich eine Verkürzung seiner Rente gefallen zu lassen, zum Vortheile der unter ungünstigen Conjuncturen leidenden Eisen-Industrie — und so stellt sich in der That die Frage, — so darf man mit Recht darauf verweisen, daß der Actionair im Verlaufe der zehn verflossenen Jahre, für welche überhaupt eine Dividende gezahlt worden, nicht mehr als $3^1/_{15}$ % pro Jahr von seinem Kapital als Dividende erhalten hat, und daß somit jenes Verlangen unzweifelhaft ein ungerechtes ist.

Will man uns entgegnen, daß die Herabsetzung der Frachten den Verkehr und die Einnahmen vermehren werde, so dürfen wir hierauf repliciren, daß die stetige Zunahme des Bergisch-Märkischen Verkehres selbst in einer Zeit, welche der Mehrzahl der übrigen Bahnen erhebliche Minder-Einnahmen brachte, den sicheren Beweis geliefert hat, daß die bestehenden Güter-Tarife die Entwickelung des Verkehrs keineswegs gehemmt haben.

Wenn wir hiernach vollständig berechtigt waren, die Zumuthung der erwähnten Antragsteller und Ankläger nach Form und Wesen zurückzuweisen, so sind wir andererseits weit davon entfernt, die staatswirthschaftliche Wichtigkeit der von uns verwalteten Bahnen und die hierauf beruhenden Verpflichtungen zu verkennen; noch weniger sind wir darüber in Zweifel, daß eine angemessene und möglichst niedrige Tarifirung derjenigen Güter, welche die Elemente für das industrielle Leben des Bahngebietes bilden, sich dauernd lohnt durch die Belebung des gesammten Verkehres. Wir haben deshalb stets dahin zu wirken gesucht, daß dem durchgehenden Verkehre jede mögliche Frachtermäßigung zu Theil werde; wir werden auch bei der durch die Eröffnung unserer neuen Strecke veranlaßten Tarifirung die bei pflichtmäßiger Erwägung aller Interessen als zulässig erkannte Ermäßigung der Frachten in Vorschlag bringen, da eine vortheilhafte Ausgleichung in den erweiterten Transportstrecken erwartet werden darf; wir freuen uns, auch in dieser wichtigen Frage des Einverständnisses der Gesellschafts-Vertretung sicher zu sein.

Die General-Versammlung nahm diesen Bericht mit lebhafter Befriedigung und ungetheilter Anerkennung entgegen und wählte, zum letzten Gegenstand der Tagesordnung übergehend, zu Deputations-Mitgliedern die Herren:

D. von der Heydt,
F. H. Wülfing,
W. Werlé,
L. von Papen,
W. Wortmann

und zu Stellvertretern die Herren:

H. von der Heydt,
F. W. Pieper,
H. Löhr und
P. C. Schulte

wieder.

Sämmtliche erwählte Deputations-Mitglieder und Stellvertreter, welche in der General-Versammlung anwesend waren, erklärten sich zur Annahme der auf sie gefallenen Wahl bereit.

Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1862.

Die nach der Einladung des Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, Herrn Geheimen Commerzien-Raths Daniel von der Heydt, vom 10. v. Mts. auf heute anberaumte General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, in welcher überhaupt 12,426 Actien mit 876 Stimmen vertreten waren, hatte in außerordentlicher Versammlung nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire darüber Beschluß zu fassen, ob die Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen der Ruhr-Sieg und der Dortmund-Soester Eisenbahn übernehmen und die Deputation der Actionaire sowie die Königl. Eisenbahn-Direction mit der nöthigen Vollmacht wegen der Feststellung des Statut-Nachtrags und Beschaffung des erforderlichen Bau-Capitals versehen wolle.

Nach Constituirung der Versammlung ergriff zunächst der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herr Regierungsrath Danco, das Wort zu nachstehendem Vortrage:

Durch den von der Königlichen Staats-Regierung in Verbindung mit der Herzoglich Braunschweigischen Regierung beschlossenen Bau einer Verbindungsbahn von Altenbeken (Buke) nach Kreiensen ist eine neue Verkehrs-Route von Berlin nach den westlichen Provinzen und dem Rheine gesichert worden. Die Concurrenzfähigkeit dieser neuen Route erschien indessen wesentlich dadurch beeinträchtigt, daß sie, so lange der Weg über Wolfenbüttel genommen werden muß, noch etwa $1^2/_3$ Meilen länger blieb, als die jetzige Route über Braunschweig, Hannover und Minden. Dieser Umstand veranlaßte die Königliche Staats-Regierung, auf den Bau einer Bahn von Jerxheim nach Boerssum hinzuwirken, wodurch eine Abkürzung von etwa 3 Meilen erzielt würde. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nahm jedoch Anstand, sich zum Bau dieser Bahn zu verpflichten, wenn nicht die Strecke westlich von Altenbeken auf Preußischem Gebiet ebenfalls um eine gleiche Länge abgekürzt werde.

Bei dem hervorragenden Interesse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an der Herstellung einer neuen concurrenzfähigen Verkehrsroute nahm der Herr Handelsminister Veranlassung, die Aufmerksamkeit der Gesellschafts-Vertretung auf diesen Gegenstand zu lenken und anzudeuten, daß die gewünschte Abkürzung sich durch eine directe Verbindung zwischen Unna resp. Aplerbeck und Hagen und zwar um etwa $3^1/_2$ Meilen werde erzielen lassen. Eine allgemeine Untersuchung des Terrains zwischen Hagen und Unna, sowie die schon früher ausgeführten generellen Nivellements ergaben, daß zwischen der Ruhr-Sieg und der Dortmund-Soester Bahn eine Verbindungsbahn mit mäßigen Kosten und mit verhältnißmäßig günstigen Steigungen — in max. 1:150 — auszuführen sei.

In Rücksicht, daß mit dem Bau einer solchen etwa $2^1/_2$ Meilen langen Verbindungsbahn der Eisenbahnweg zwischen Hagen und Holzwickede an der Dortmund-Soester Bahn von 6,41 auf 3,06, mithin um 3,35 Meilen abgekürzt, dabei die Kopfstation in Dortmund vermieden, daß die 2300 Ruthen lange Bahnstrecke von der Ruhr-Sieg Bahn bis Schwerte einem Anschlusse des oberen Ruhrthales entgegen kommen, und daß endlich bei Herstellung dieser Abkürzung die Herzoglich Braunschweigische Regierung zur Ausführung der, eine gleiche Abkürzung erzielenden Strecke von Boerssum nach Jerxheim sich veranlaßt sehen würde, wurde die spezielle Bearbeitung des Projects veranlaßt und demnächst die Aufnahme der Verbindungsbahn als Theil des Bergisch-Märkischen Unternehmens zum Gegenstande eingehender Berathungen mit der Gesellschafts-Vertretung gemacht. In Folge dessen und nach reiflicher Prüfung aller in Betracht kommenden Umstände hat die Deputation der Actionaire im Einverständnisse mit der Königlichen Direction sich schließlich dahin entschieden, daß die bezeichnete Verbindungs-Eisenbahn eine nützliche und zweckmäßige Erweiterung des Bergisch-Märkischen Unternehmens, und daß demgemäß die Ertheilung der landesherrlichen Concession, unter denjenigen Bedingungen, welche im Interesse der Gesellschaft nothwendig erscheinen, für wünschenswerth zu erachten sei.

Was nun zunächst die Rückwirkung der projectirten Verbindung auf die im Betriebe befindliche Linie von Hagen über Witten und Dortmund nach Soest und auf den jetzigen Verkehr dieser Strecke angeht, so besteht solche zunächst allerdings in dem Verluste, welchen die Strecke von Hagen bis zu dem Vereinigungspunkt an der Dortmund-Soester Bahn bei Holzwickede durch die Ablenkung des Verkehrs auf eine kürzere Linie erleiden wird.

Unter Zugrundlegung der Ergebnisse des Jahres 1860 berechnet sich dieser Verlust für die Strecke Hagen-Dortmund ohne Station Hoerde auf 51,432 Thlr. und mit

Hoerde auf	78,236 Thlr.
für Dortmund-Soest auf	28,583 „
für beide Strecken also auf	106,819 Thlr.

Der neuen Strecke von Hengstey bis Holzwickede würde dagegen ein Verkehr zufallen, der eine Einnahme von 35,531 Thlr. brächte und der ganzen Linie

Hagen-Holzwickede eine Einnahme von	51,451 „
so daß ein Verlust von	55,368 Thlr.

verbliebe, welchem noch die Zinsen des Anlagecapitals und die Betriebskosten der neuen Strecke hinzutreten werden. Demnach kann also das Motiv für die Uebernahme der Bahn nur bestehen in der Aussicht, daß der Verkehr zwischen dem Rheine und Westfalen der Bergisch-Märkischen Bahn von Düsseldorf bis Soest in demselben Maße gesichert werde, als die Linie im Vergleich mit der concurrirenden Köln-Mindener Bahn abgekürzt, daß die aus der Abkürzung des Weges hervorgehende Erleichterung des Verkehrs eine Vermehrung desselben nach sich ziehen, daß für den durchgehenden Verkehr zwischen dem Rhein und dem Norden die Concurrenzfähigkeit der neuen Linie gegenüber der Norddeutschen wesentlich vermehrt und durch den hierdurch gewinnenden Zuwachs sowohl für den localen wie für den durchgehenden Verkehr eine vortheilhafte Ausgleichung gegen jenen Verlust alsbald zu gewinnen sei. Nebenher kommt auch der erhebliche Vortheil in Betracht, daß die Bahnstrecke von Hagen bis Dortmund innerhalb des Märkischen Kohlen- und Industrie-Gebiets und insbesondere die überaus schwierige und sehr stark belastete Station Dortmund durch Ablenkung eines erheblichen Antheiles an dem Verkehre wesentlich erleichtert werden wird. Endlich sichert die Bergisch-Märkische Gesellschaft sich durch die Ausführung einer Verbindungsbahn gegen die Concurrenz einer in Folge der erwähnten Anregung von anderer Seite lebhaft betriebenen directen Bahn zwischen Soest und Hagen.

Der Capitalbedarf für die Bahn, welche $2^1/_2$ Meilen lang ist und auf dieser kurzen Strecke in der Ruhr-Brücke bei Cabel und einem 200 Ruthen langen Tunnel erhebliche technische Schwierigkeiten darbieten wird, ist einschließlich der Kosten eines durchgehenden zweiten Geleises, sowie einer sehr bedeutenden Erweiterung des Bahnhofs bei Holzwickede zu rot. 2 Millionen Thalern veranschlagt.

Die Bedingungen, welche die Gesellschafts-Vertretung, nachdem das Königliche Handels-Ministerium jede Staats-Betheiligung an dem Bau-Capitale abgelehnt, an den Bau der Bahn geknüpft hat, beziehen sich im Wesentlichen auf eine zweckmäßige Regelung der Transporte, welche von der Bergisch-Märkischen Bahn auf die neue Linie und auf die Dortmund-Soester Bahn übergehen, und des Verhältnisses zwischen der Gesellschaft und dem Fiscus als Actionair. Es ist in dieser Hinsicht von Seiten der Gesellschafts-Vertretung gefordert und Seitens der Staats-Verwaltung in Aussicht gestellt:

1) daß der Verkehr zwischen den Stationen der Düsseldorf-Dortmunder und Witten-Duisburger Eisenbahn einerseits und der Dortmund-Soester Bahnstrecke sowie der anzulegenden Verbindungsbahn andererseits für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft (Actien-Capital Lit. A.) verwaltet und betrieben und daß zu diesem Zwecke die Mitbenutzung der Ruhr-Sieg Bahnstrecke von Hagen und Herdecke bis zu dem Trennungspunkte bei Hengstey zu Gunsten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gestattet werde, gegen Uebernahme der Hälfte der Unterhaltungs- und Bewachungs-Kosten, sowie der Hälfte der Anlage-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der an dem Trennungspunkte herzustellenden Stations-Anlagen, — an Stelle eines der Ruhr-Sieg Bahn zu berechnenden Bahngeldes; —

2) daß die Königl. Staats-Regierung Namens des Eisenbahn-Fiscus auf die in den Statut-Nachträgen vom 6. Juli 1853 und 21. Juni 1858 zu Gunsten des Letzteren als Inhabers von 1 Million Thaler Actien festgesetzten Vorbehalte und Vorrechte vor den Privat-Actionairen verzichte.

Ohne die erste Bedingung würde die Ruhr-Sieg Bahn an dem Verkehre von einer Bergisch-Märkischen Station nach einer Station der Dortmund-Soester Bahn mit der Strecke von Hagen bis zum Trennungspunkte bei Hengstey betheiligt sein. Wollte jene diese Betheiligung durch Gutschrift des der Strecke zufallenden Einnahme-Theiles resp. durch Belastung mit den auf derselben haftenden Transportkosten zur Ausführung bringen, so würde dies eine Theilung der

Einnahme und der Betriebskosten nothwendig machen, welche das ohnehin complicirte Rechnungswesen der Bergisch-Märkischen Verwaltung noch complicirter und schwieriger machen würde.

Für die Wahl der Linie, welche bei dem Orte Hengstei an der Ruhr-Sieg Bahn die letztere verläßt, den Ruhrfluß unter Hohensyburg überschreitet, alsdann bei der Stadt Schwerte vorbeiführend über die Wasserscheide geht und bei Holzwickede mit der Dortmund-Soester Bahn sich wieder vereinigt, waren sowohl technische Rücksichten als der Zweck des Unternehmens entscheidend, welcher dahin geht, mittelst einer möglichst kurzen Verbindungslinie die möglichst größte Abkürzung in der Entfernung zwischen Hagen und Soest zu erreichen. Eine von dem Comité der Ruhr-Bahn befürwortete Linie von Cabel direct nach Soest, welche das Ruhrthal aufwärts bis zum Orte Waltringen verfolgen und einer Bahn nach Arnsberg und der obern Ruhr Vorschub leisten, zugleich auch den Vortheil darbieten würde, daß sie neben einer fast gleichen Abkürzung der fast größeren Verkehrsstraße, daß Ruhrthal von Schwerte bis Waltringen für den Eisenbahn-Verkehr aufschließen würde, ist zwar in Erwägung genommen, sie konnte jedoch um deswillen nicht gewählt werden, weil sie in technischer Beziehung entschieden unvortheilhafter ist, als die Linie Hengstey-Holzwickede, weil sie sogar das Project für eine Bahn nach der obern Ruhr technisch wesentlich benachtheiligen, endlich weil sie einen Mehr-Aufwand an Capital erfordern würde, welcher nicht allein ausreichen würde, die Linie nach Holzwickede und eine Zweigbahn von Schwerte nach Waltringen, sondern sogar eine um $1^1/_3$ Meilen längere Bahn im Ruhrthal aufwärts, von Schwerte bis etwa nach Neheim herzustellen.

Ebensowenig schien es zulässig, die von Industriellen in Hörde und Aplerbeck gewünschte Linie, welche den Anschluß an die Dortmund-Soester Bahn in Aplerbeck gewinnt, zu wählen, weil sie den Zweck der Abkürzung wesentlich beeinträchtigen, und ungeachtet einer kürzeren Baustrecke ein höheres Baucapital in Anspruch nehmen, außerdem aber in technischer Beziehung mancherlei Schwierigkeiten und wesentliche Uebelstände mit sich führen würde.

Im Einverständniß mit der Deputation der Actionaire richten wir demnach an die verehrliche General-Versammlung den Antrag, dieselbe wolle sich damit einverstanden erklären, daß der Bau und Betrieb einer directen Verbindung zwischen der Ruhr-Sieg Bahn bei Hengstey und der Dortmund-Soester Bahn bei Holzwickede in das Bergisch-Märkische Unternehmen aufgenommen werde; sie wolle ferner der Deputation der Actionaire und der Direction Vollmacht ertheilen, die Bedingungen, unter welchen diese Erweiterung des Bergisch-Märkischen Unternehmens Statt zu finden habe, mit der Königlichen Staats-Regierung zu vereinbaren und festzustellen, die Statuten der Gesellschaft entsprechend zu ergänzen und die erforderliche Vermehrung des Stamm-Capitals, sei es durch Erweiterung des Actien-Capitals oder durch eine Anleihe, zu bewirken.

Da aus der General-Versammlung Niemand das Wort begehrte, so stellte der Herr Vorsitzende den angeführten Antrag zur Abstimmung und wurde derselbe einstimmig zum Beschlusse erhoben.

In ordentlicher General-Versammlung wurden zunächst die Herren

W. Hammacher,
W. Ulenberg,
Dr. Müser,
J. Schimmelbusch,

zu Mitgliedern, und die Herren

August Engels,
Rud. Weyermann,
C. Overweg,
Landrath Keßler, und
C. Ruëtz

zu stellvertretenden Mitgliedern der Deputation der Actionaire wieder- beziehungsweise neugewählt, und demnächst von dem Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herrn Regierungs-Rath Danco, über den Bau und Betrieb des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens während des Geschäftsjahres 1861 der nachstehende Bericht erstattet.

Die Betriebsstrecke der Bergisch-Märkischen Bahn wurde im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres, dessen Resultate in unserem Berichte niedergelegt sind, um die Strecke von Altena bis Siegen, also ungefähr um 10 Meilen ver-

längert, so daß am Schlusse des vergangenen Jahres die im Betriebe befindliche Bahn 35¼ Meilen lang war. Der Zutritt jener Strecke hat bereits in den wenigen Monaten, welche seit der Betriebs-Eröffnung auf der Ruhr-Sieg Bahn verflossen sind, eine vortheilhafte Rückwirkung auf den Verkehr der ganzen Bahn geäußert. Wir beschränken uns darauf, aus unserem Berichte die Haupt-Ergebnisse hier hervorzuheben.

Die Personen-Frequenz betrug im vergangenen Jahre 2,329,464 Personen, wofür die einzelnen Bahnstrecken folgende Einnahmen erzielten:

die Strecke Düsseldorf-Dortmund 399,006 Thlr. gegen 368,988 Thlr. in 1860,
„ „ Dortmund-Soest . . 83,625 „ „ 73,426 „ in 1860,
„ Ruhr-Sieg Bahn . . . 67,012 „
„ Witten-Duisburger Bahn . 14,390 „

Die Neben-Einnahmen des Personen-Verkehrs für Gepäck, Hunde u. s. w. beliefen sich auf 7,900 Thlr. Für die Meile Bahn betrug die Einnahme der älteren Bahnstrecken, welche seit längeren Jahren vollständig im Betriebe sind, aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr für die Strecke

Düsseldorf-Dortmund 35,436 Thlr.
Dortmund-Soest 11,680 „

Der durchgehende Verkehr war in der Frequenz und Einnahme nur mäßig, nämlich mit 5,02 % der Frequenz mit 12,3 % der Einnahme betheiligt, der Rest der Frequenz und Einnahme gehört dem inneren Verkehre an, welcher die Bergisch-Märkische Bahn hauptsächlich alimentirt. Die Gesammt-Masse des Güterverkehrs belief sich auf 41,030,631 Centner, wofür eine Einnahme erzielt wurde von 1,656,296 Thalern, also für den Centner 1 Sgr. 2,53 Pfg.

Auf die einzelnen Bahnstrecken für sich gerechnet betrug die Frequenz:

1) auf der Strecke Düsseldorf-Dortmund:
33,446,424 Centner gegen 28,591,894 Centner des vorhergehenden Jahres;
(die Einnahme: 1,061,989 Thlr. gegen 930,584 Thlr. in 1860.)

2) auf der Strecke Dortmund-Soest:
10,095,508 Centner gegen 8,304,758 Centner.
(die Einnahme: 310,080 Thlr. gegen 272,942 Thlr. des Vorjahres.)

An Kohlen und Coaks wurden transportirt im Ganzen 21,632,329 Centner und auf den einzelnen Strecken:

1) auf Düsseldorf-Dortmund 19,048,860 Centner gegen 15,239,880 Centner, also mehr: 3,808,980 Centner oder 25 %.

2) auf Dortmund-Soest 5,447,846 Centner gegen 4,391,270 Ctr., also mehr; 1,056,576 Ctr. oder 24 %.

Die Einnahme pro Centner und Meile excl. der Nebenerträge betrug im verflossenen Jahre: 2,96 Pfg., während sie im vorhergehenden Jahre betrug auf der

Düsseldorf-Dortmunder Strecke 3,41 Pfg., und der
Dortmund-Soester Strecke 3,02 Pfg.

Für Kohlen und Coaks betrug die Durchschnitts-Einnahme pro Centner und Meile 2,55 Pfg., im vorhergehenden Jahre 2,86 beziehungsweise 2,50 Pfg. Die Verminderung der Durchschnitts-Beträge pro Meile und Centner ist veranlaßt theils durch eine überwiegend starke Vermehrung der Kohlenversendungen, im Verhältniß zu den übrigen Transporten, theils durch die im Laufe des Jahres erfolgte weitere Herabsetzung der Kohlenfrachten.

Die Einnahme im Güterverkehr betrug für die Meile Bahn für die Strecke Düsseldorf-Dortmund 94,315 Thlr.
gegen 82,903 Thlr.
„ Dortmund-Soest . . . 43,307 Thlr.
gegen 38,313 Thlr.
des Vorjahres
„ die Ruhr-Sieg Bahn . . 28,131 Thlr.
auf der Witten-Bochumer Strecke 34,915 Thlr.

Für die ältere, Bergisch-Märkische Bahn betrug die Zunahme gegen das Vorjahr: in der Frequenz und Einnahme, auf Düsseldorf-Dortmund 16,9 % beziehungsweise 14,1 %.

„ Dortmund-Soest 21,6 und 13,5 %

Außer den Kohlen und Coaks glauben wir noch besonders die Kartoffel-Transporte hier hervorheben zu müssen, welche seit dem October v. J. zu einem ermäßigten Satze ausgeführt wurden, der auf Anregung des Herrn Handels-Ministers und mit Rücksicht auf das gänzliche Mißrathen dieser Frucht in Rheinland und Westfalen im Betrage von 1 Pfg. pro Centner und Meile nebst einer Expeditions-Vergütung von 1 Thlr. bis 15 Sgr. für eine Wagenladung von 100 Centnern bewilligt wurde. Bis zum Ende des Jahres wurden 520,692 Centner, bis zum Anfange des laufenden Monats ungefähr 1 Million Centner hauptsächlich aus den Provinzen Preußen und Posen und aus Thüringen, zum Theile auch vom Oberrhein nach den Stationen unserer Bahnen transportirt; es wurde somit der gesammte Bedarf für eine Bevölkerung von mehr als 300,000 Menschen zum größten Theile aus weiter Ferne mittelst der Eisenbahnen eingeführt und dadurch einem Nothstande vorgebeugt, welcher auf andere Weise kaum hätte beseitigt werden können.

Der innere Verkehr hatte auch unter den Güter-Transporten eine überwiegende Bedeutung, indem derselbe 86,58 Procent der Frequenz und 78,45 % der Einnahme ausmachte.

Die Benutzung des Eisenbahn-Telegraphen für den Depeschen-Verkehr hat im vergangenen Jahre erheblich zugenommen: es wurden im Ganzen befördert: 6620 Depeschen mit einer Netto-Einnahme von 2261 Thlr. gegen 1117 Thlr. des vorhergehenden Jahres.

Der Fuhrpark der Bergisch-Märkischen Bahn wurde mit Berücksichtigung der hinzutretenden neuen Betriebsstrecken auch im vergangenen Jahre erheblich verstärkt, nämlich durch 28 Locomotiven, wodurch deren Gesammtzahl bis ultimo 1861 auf 90 Stück gebracht wurde, ferner durch die Anschaffung von 31 Personenwagen, deren bis Ende des vergangenen Jahres 97 mit 5222 Plätzen, und durch 751 Gepäck- und Güterwagen, deren bis Ende des Jahres 2154 Stück mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 326,965 Centnern vorhanden waren. Um den gesteigerten Anforderungen, namentlich der Steinkohlen-Gruben auf den alten und neuen Betriebsstrecken soweit als möglich entsprechen zu können, sind die Anschaffungen im laufenden Betriebsjahre, namentlich an Kohlenwagen, noch ganz erheblich verstärkt, auch sind außer den für Rechnung der Gesellschaft angeschafften Wagen im vergangenen Jahre 75 Stück, im Ganzen bis Ende 1861: 106 Stück Wagen für Rechnung von Kohlenzechen beschafft worden und ist neuerdings in gleicher Weise die Anschaffung von noch 75 Wagen vertraglich gesichert worden, auf Grund von Bedingungen, welche im Wesentlichen darin bestehen, daß das Capital für die Wagen von den Zechen beschafft, und Seitens der Eisenbahn-Gesellschaft mittelst des für deren Benutzung zu zahlenden Meilengeldes verzinset und amortisirt, woneben die Instandhaltung außerdem durch die Gesellschaft bewirkt wird.

An Wagenmiethe wurde für unsere Wagen vereinnahmt die Summe von 45,077 Thlr. 16 Sgr., dagegen für fremde Wagen, welche auf unserer Bahn liefen, gezahlt die Summe von 57,021 Thlr. 26 Sgr. 8 Pfg.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben belief sich gegenüber einer Gesammt-Einnahme von 2,362,849 Thlr. auf 1,018,388 Thlr. und zwar:

1) für die Abtheilung Düsseldorf-Dortmund bei einer Gesammt-Einnahme von 1,536,804 Thlr. und einer Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr von 187,720 Thlr. auf 591,654 Thlr. oder 38,172 Thlr. mehr als im Vorjahre, somit auf 38,5 % der Einnahme gegen 41,03 % im vorhergehenden Jahre;
2) bei der Abtheilung Dortmund-Soest bei einer Einnahme von 421,289 Thlr. und einer Mehr-Einnahme gegen das Vorjahr von 53,999 Thlr., auf 208,290 Thlr., also gegen das Vorjahr mehr: 33,189 Thlr., und somit 49,44 % gegen 47,67 % des vorhergehenden Jahres.

Bei den im Laufe des Jahres eröffneten neuen Strecken betrug die Ausgabe 53,45 bis 55,95 %. Die ungünstigere Gestaltung des Verhältnisses der Ausgabe zur Einnahme bei der Dortmund-Soester Abtheilung hatte ihren Grund in den Mehrkosten, welche die Instandhaltung der Bahn mit einem Betrage von 5,221 Thlr. erforderte und in der dieser Abtheilung zur Last fallenden Vergütung für die Benutzung der der älteren Strecke und der Ruhr-Sieg Eisenbahn gehörigen Betriebsmittel.

Für die erste Abtheilung gestaltete sich das Verhältniß in Folge des Zutrittes neuer Bahnstrecken dadurch erheblich günstiger, daß diese an den Kosten der allgemeinen und der Transport-Verwaltung zu participiren haben.

Die in unserem Berichte enthaltene vergleichende Uebersicht der Betriebsresultate der letzten 6 bis 8 Jahre ergiebt, daß für die Strecke Düsseldorf-Dortmund die Einnahme seit dem Jahre 1854 um 124,15 % gestiegen, die Ausgaben im Verhältniß zu der Einnahme von 51,36 auf 38,50 also um 12,86 % heruntergegangen, für die Dortmund-Soester Strecke die Einnahme seit dem ersten vollen Betriebsjahre 1856 um 63,74 % gestiegen und die Ausgaben von 56,51 auf 49,44, also um 7,7 % sich vermindert haben.

Aus dem Ueberschusse der Strecke Düsseldorf-Dortmund im Betrage von 945,150 Thlr. wurden zunächst die Zinsen und Amortisation der Anleihen mit einem Betrage von 313,855 Thlr., ferner die Kosten der im vergangenen Jahre ausgeführten Convertirung der 5-procentigen Prioritäts-Obligationen I. und II. Serie mit 25,439 Thlr., alsdann die Rücklage zu dem Reserve- und Erneuerungsfonds nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften mit 143,631 Thlr. gedeckt, der weitere Ueberschuß mit 371,345 Thlr. zur Vertheilung einer 6½-procentigen Dividende sowie zur Zahlung der Staats-Steuer mit 24,994 Thlr., der Rest mit 65,885 Thlr., theils zur Bestreitung von Rest-Ausgaben für verschiedene, im laufenden Jahre zu vollendende Ergänzungsbauten, theils zur Neubeschaffung von Personen- und Güter-Wagen reservirt.

Aus dem Ueberschusse der Dortmund-Soester-Strecke von 213,000 Thlr. wurden 117,632 Thlr. zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen in Anspruch genommen, alsdann die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds mit 47,207 Thlr., ferner die Staatssteuer mit 526 Thlr., eine 4-procentige Dividende mit 20,000 Thlr. gezahlt und der alsdann sich noch ergebende Ueberschuß im Betrage von 27,634 Thlr. als Beitrag zu den Umbaukosten des Dortmunder Bahnhofes dem Baufonds überwiesen.

Die Ueberschüsse der neuen Betriebsstrecken sind mit 124,604 Thlr. dem Baufonds der Ruhr-Sieg Bahn und mit 32,374 Thlr. dem Witten-Duisburger Baufonds überwiesen. Wenngleich die Ergebnisse dieser neuen Linien noch keinen sichern Maaßstab für die Beurtheilung ihrer Zukunft abgeben können und die Reinerträge des vergangenen Jahres zur Verzinsung des Anlage-Capitals selbstredend nur einen mäßigen Beitrag gewährt haben, so sind die Anfänge der Verkehrsentwickelung doch schon jetzt als günstige und erfreuliche zu bezeichnen. Insbesondere ist dies der Fall hinsichtlich der Witten-Duisburger Bahn. Dieselbe ist in ihrer ganzen Länge — mit Ausnahme der Strecke Langendreer-Dortmund — erst seit dem 1. Mai dieses Jahres im Betriebe, jedoch werden die Transportpreise schon jetzt nach der directen Entfernung berechnet. Die Einnahme der Witten-Bochumer Strecke betrug im vergangenen Jahre pro Meile Bahn 34,471 Thlr. Der Monat Mai, als erster Betriebsmonat der ganzen Strecke von Witten bis Duisburg und Oberhausen brachte, obwohl der Verkehr noch in den ersten Anfängen der Entwickelung begriffen ist, und die Anschlüsse an die Zechen und Etablissements noch unvollständig, die Beziehungen mit den Nachbar-Verwaltungen noch in vielen wesentlichen Punkten zu ordnen sind, bereits eine Einnahme, welche pro Meile und Jahr ungefähr 50,000 Thlr. beträgt; es läßt sich auf dieses Ergebniß mit Zuverlässigkeit die Erwartung gründen, daß diese neue Bahnstrecke im künftigen Jahre, mit welchem das Stamm-Capital derselben dem ursprünglichen Actien-Capitale mit gleicher Berechtigung zutreten wird, mindestens eine angemessene Verzinsung des Anlage-Capitals — wenn auch nicht den nämlichen Reinertrag, wie die alte Strecke aufbringen wird. Was die Bau-Ausführungen auf dieser Bahn und deren Kosten betrifft, so erlauben wir uns, auf den Bericht zu verweisen und hier nur noch zu bemerken, daß zur Deckung des durch den Hinzutritt der Verbindungsbahn mit der Prinz-Wilhelm Eisenbahn und einer Zweigbahn vom Bahnhofe bei Königssteele nach Dahlhausen, ferner durch die Beschaffung einer größeren Zahl von Locomotiven und Wagen erforderlichen Mehrbedarfs die im Statute vorgesehene 6. Million Actien emittirt und bereits zum größten Theile durch Verkauf zu günstigerem Course verwerthet ist.

Ueber die Bauten und Kosten der Ruhr-Sieg Bahn giebt ebenfalls der in ihren Händen befindliche Bericht specielle Auskunft. Die im Vertrage vorgesehene definitive Festsetzung des gesammten Bau-Capitals ist vorbereitet, und wird im Laufe dieses Jahres erfolgen. Abgesehen von dem in den Kosten-Anschlägen nicht berücksichtigten Bedarfe für ein durchgehendes zweites Geleise und von der wünschenswerthen Reserve für Betriebsmaterial, sowie von dem durch ungünstige Zeitverhältnisse während der Bauzeit veranlaßten Cours-Verluste, ergiebt die Vergleichung zwischen dem mit der Summe

von 10,500,000 Thlr. abschließenden Voranschlage und der wirklich verwendeten Bausumme, daß der erstere nur in einzelnen Positionen, hinsichtlich deren eine zuverlässige Veranschlagung überhaupt unmöglich, im Endresultate um die Summe von 700,000 Thaler überschritten ist, von welcher Summe jedoch nur 250,000 Thlr. die Bau-Ausführung, der Rest den Grunderwerb, Bauzinsen u. s. w. betrifft.

Die Zweigbahn von Letmathe nach Iserlohn endlich, deren Bau in der außerordentlichen General-Versammlung vom 28. Juni v. J. beschlossen und durch Allerhöchsten Erlaß vom 5. August concessionirt wurde, ist inmittelst kräftig in Angriff genommen worden. Neue Projectirungsarbeiten, welche im Einvernehmen mit der Deputation in Angriff genommen sind, betreffen eine directe Verbindung zwischen Elberfeld und Köln mittelst einer Bahn von Station Haan nach Deutz und eine Verbindung mit den linksrheinischen Bahnen mittelst einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf. Die bezüglichen Vorarbeiten werden in Kürze so weit vollendet sein, daß wir auf Grund derselben mit der Gesellschaftsvertretung und mit dem Königlichen Handelsministerium weiter verhandeln und die Entschließung der Gesellschaft herbeiführen können.

Die General-Versammlung nahm diesen Bericht mit Interesse entgegen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 29. November 1862.

Die von dem Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, Geheimen Commerzienrath Dan. von der Heydt, auf den 11. v. M. berufene außerordentliche General-Versammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche über die Uebernahme der Prinz-Wilhelm Eisenbahn, die Umwandlung der für die Dortmund-Soester Bahn emittirten Bergisch-Märkischen Stamm-Actien Litr. B. in solche Litr. A., Vermehrung der Gesellschafts-Deputation um 2 Mitglieder, ferner über die Ausdehnung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Elberfeld resp. Haan nach Deutz und Köln, einer Bahn von Unna nach Hamm und einer festen Eisenbahnbrücke bei Düsseldorf zur Verbindung mit dem linksrheinischen Bahnnetze Beschluß zu fassen hatte, war nach Maaßgabe der statutarischen Bestimmungen nicht beschlußfähig. Durch die Bekanntmachung vom nämlichen Tage waren daher die Actionaire zu einer zweiten außerordentlichen General-Versammlung auf heute eingeladen, um über die vorbezeichneten Gegenstände endgültig, nach Stimmenmehrheit der von den Anwesenden repräsentirten Actien zu beschließen.

Nach dem abgeschlossenen Stimmen-Verzeichnisse waren 21,490 Privat-Stamm-Actien angemeldet, mit überhaupt 7076 Stimmen, außer der Betheiligung des Staates, welcher durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction vertreten wird.

Den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung übernahm statutgemäß der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Geheimer Commerzienrath D. von der Heydt, welcher die Anwesenden in einem einleitenden Vortrage Namens der Gesellschafts-Vorstände bewillkommnete, sodann die Protocollführer und Stimmsammler ernannte, und die Tages-Ordnung für die heutige Versammlung dahin festsetzte, daß

1. die Herstellung einer Eisenbahn von Elberfeld resp. Haan nach Deutz resp. Köln,
2. der Bau einer festen Eisenbahn-Brücke bei Düsseldorf zur Verbindung mit den linksrheinischen Bahnen,
3. die Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm,
4. die Umwandlung der für den Bau der Dortmund-Soester Eisenbahn emittirten Bergisch-Märkischen Stamm-Actien Litr. B. in solche Litr. A.,

5. die Uebernahme des gesammten Vermögens der Prinz-Wilhelm Eisenbahn durch die Bergisch-Märkische Bahn zu dem Zwecke, um die Prinz-Wilhelm Eisenbahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn als einen integrirenden Theil der letztern zu vereinigen,
6. die Bevollmächtigung der Deputation der Actionaire und der Königlichen Eisenbahn-Direction zum Abschluß der Verhandlungen und der Statut-Abänderungen, sowie zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel durch Emission von Stamm-Actien, oder Prioritäts-Obligationen, und endlich
7. die Vermehrung der Gesellschafts-Deputation um 2 Mitglieder

zur Berathung und Beschlußfassung zu stellen sei. Zu dem ersten Gegenstande der Tagesordnung übergehend, ergriff der Vorsitzende der General-Versammlung das Wort, indem er die Wichtigkeit der zu berathenden neuen Unternehmungen, welche in der Einladung bezeichnet sind, hervorhob und die diesem Protocolle beigefügte Denkschrift, soweit sie die direkte Verbindung zwischen Elberfeld und Köln betrifft, vortrug, worauf die Discussion über diese Vorlage eröffnet ward. Aus der General-Versammlung meldete sich Niemand zum Worte und wurde demnach zur Abstimmung geschritten, die das Resultat ergab, daß einschließlich der Stimmenzahl des Staats, die Herstellung einer direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Elberfeld und Deutz resp. Köln mit 6207 Stimmen gegen 1443 Stimmen beschlossen wurde.

Sodann wurde über den zweiten Gegenstand der Tages-Ordnung, die Errichtung einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf ebenfalls nach Anleitung der erwähnten Denkschrift Vortrag erstattet und alsdann die Discussion eröffnet, an welcher sich die Herren Bürgermeister Schlegtendahl und vom Rath zu Duisburg, indem sie die Ansicht vertraten, daß eine Verbindung zwischen den rechts- und linksrheinischen Bahnen bei Duisburg den localen und Gesellschafts-Interessen mehr entsprechen werde, als die Düsseldorfer Brücke, sodann der Vorsitzende der General-Versammlung und der Regierungsrath Danco betheiligten, nach Beendigung der Discussion wurde die Abstimmung vorgenommen, welche 5852 Stimmen für den Vorschlag der Deputation und Direction, 1669 gegen denselben ergab.

Sodann erstattete der Vorsitzende der General-Versammlung Vortrag über den dritten Gegenstand der Tages-Ordnung, die Herstellung einer Eisenbahn von Unna nach Hamm. Aus der General-Versammlung wünschte Niemand das Wort und beschloß dieselbe unter ausdrücklicher Verzichtleistung auf die Abgabe von Stimmzetteln einstimmig die Herstellung dieser Eisenbahn-Verbindung.

Demnächst schritt die General-Versammlung zur Berathung der Fusions-Anträge der Gesellschafts-Vertretung, worüber der Gerichts-Assessor Duddenhausen Namens der Königlichen Eisenbahn-Direction Bericht erstattete, und zwar zunächst über den im Wege der freiwilligen Verständigung zu bewirkenden Austausch der Actien Litr. B. gegen Litr. A. Die General-Versammlung acceptirte die Proposition und erhob dieselbe einstimmig zum Beschlusse.

Alsdann wurde über den fünften Gegenstand der Tages-Ordnung, die Frage, ob und unter welchen Bedingungen die Bergisch-Märkische Eisenbahn das gesammte Vermögen der Prinz-Wilhelm Eisenbahn übernehmen solle, durch Herrn ꝛc. Duddenhausen Vortrag erstattet, in welchem derselbe die Nothwendigkeit und Nützlichkeit der Verschmelzung, den Gang der bezüglichen Verhandlungen und die Angemessenheit des von den beiderseitigen Gesellschafts-Deputationen adoptirten Abfindungsmodus ausführte. An der demnächst eröffneten Discussion, welche sich hauptsächlich auf den vorgeschlagenen Abfindungsmodus bezog, betheiligten sich die Herren Coupienne, Lindemann, Hanau, König, sodann der Vorsitzende der General-Versammlung, der Referent und der Regierungsrath Danco. Die sodann erfolgende Abstimmung ergab die Annahme der Fusion mit 5169 Stimmen gegen 1621.

Der General-Versammlung wurde alsdann der Antrag zur Berathung vorgelegt, die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction unbeschränkt zu bevollmächtigen, zur Erledigung der unter Nr. 1—5 beschlossenen Gegenstände die nöthigen Vereinbarungen und Statut-Abänderungen herbeizuführen und die erforderlichen Kapitalien durch Emission von Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen. Die General-Versammlung verzichtete per acclamationem auf Abstimmung durch Stimmzettel und faßte einstimmig den Beschluß, daß die erwähnte Vollmacht zu ertheilen.

Zum letzten Gegenstande der Tages-Ordnung, die Vermehrung der Gesellschafts-Deputation um 2 Mitglieder, war von den Herren Bürgermeistern zu Essen, Duisburg und Mülheim der Antrag gestellt, die Deputation um 3

Mitglieder und 3 Stellvertreter zu vermehren, welche in denjenigen Orten wohnen müßten, die von der von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen führenden Bahnstrecke berührt werden.

Der Vorsitzende der General-Versammlung theilte Namens der Gesellschafts-Vorstände mit, daß sie bereit seien, den ursprünglichen Vorschlag dahin zu modificiren, daß 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter zu der Deputation, und zwar aus denjenigen Orten hinzu zu wählen seien, welche von der von Witten nach Dortmund nach Duisburg und Oberhausen führenden Bahnstrecke berührt werden, so daß das Collegium der Deputation, verstärkt durch das in dem Fusions-Vertrage mit der Prinz-Wilhelms Bahn vorgesehene und durch die erwähnten beiden neuen Mitglieder nebst Stellvertretern künftig aus 12 Mitgliedern und 12 Stellvertretern bestehen werde.

Die Antragsteller erklärten sich mit dieser Modification des ursprünglichen Antrages einverstanden, worauf die General-Versammlung unter Verzicht auf Zettel-Abstimmung denselben einstimmig genehmigt.

Hiermit wurde die General-Versammlung, nachdem dieselbe ihrem Vorsitzenden für die Leitung der Verhandlungen ihren lebhaften Dank ausgesprochen, geschlossen.

Vortrag

über die in der außerordentlichen General-Versammlung am 29. Novbr. 1862 zu berathenden neuen Unternehmungen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Unsere Vorschläge für die in der Tagesordnung bezeichneten neuen Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems haben zur gemeinsamen Grundlage die Erwägung der gesammten Lage dieses Eisenbahn-Systems und der Anforderungen und Bedürfnisse, welche sich in einzelnen Verkehrs-Richtungen ganz besonders fühlbar gemacht haben. Die Bergisch-Märkische Bahn umfaßt das industriereiche Gebirgsland von Westfalen und Rheinland; das reiche Kohlengebiet der Ruhr und die Industrie des Volme-, Ruhr- und Lenne-, sodann des Wupperthales werden durch sie unter einander und mit der Wasserstraße des Rheines, sowie mit der großen Verkehrsstraße der Köln-Mindener und der links-rheinischen Bahnen verbunden. Es giebt in unserem deutschen Vaterlande schwerlich eine andere Bahn, die einen solchen Reichthum von Verkehrs-Elementen besitzt, als die unserige. Gleichwohl gehörten viele Jahre einer großen Entwickelung in allen Zweigen der Industrie dazu, um nur eine mäßige Rentabilität des in dem Unternehmen angelegten Kapitals zu erzielen: der Grund davon lag in der trotz dem Reichthum an Verkehrs-Elementen keineswegs günstigen Lage der Bahn, und namentlich darin, daß sie die Verkehrsmassen zwar aufzunehmen aber nach allen Richtungen nur auf kurze Strecken zu transportiren und an andere Bahnen abzugeben hat, welche zum Theile andere, und mit den Bergisch-Märkischen nicht übereinstimmende Interessen haben. Der Mangel an Transportlängen und an Selbstständigkeit drückte das Unternehmen und bildet auch heute noch dessen Schwäche, obwohl inmittelst durch den Bau der Dortmund-Soester und Ruhr-Sieg Bahn und durch die Uebernahme der Düsseldorf-Elberfelder Strecke nach zwei Richtungen Luft geschaffen und die Schranke, die sich in der dritten Richtung entgegenstellte, gefallen ist. Auch heute noch bewegen sich Personen- und Gütertransporte der Bergisch-Märkischen Bahn nur auf einer verhältnißmäßig kleinen Strecke — im Jahre 1861 durchfuhr jede Person eine Strecke von 2,38, jeder Centner Gut eine solche von 4,69 Meilen, gegen 5,28 und 7,9 Meilen der Köln-Mindener, 4,79 beziehungsweise 7,04 Meilen der Rheinischen Bahn — noch heute hat die Bergisch-Märkische Bahn den Verkehr aus ihrem Gebiete aufzunehmen und zum größten Theile an die Nachbarbahnen abzugeben, ohne daß sie in der Lage wäre, sich die Transporte nutzbar zu machen: Und dieses Ueberwiegen der kleinen Transportstrecken ist finanziell um so nachtheiliger, als die Ungunst des Terrains die Kosten des Betriebes erhöht und die Höhe des Kapitals den Reinertrag vermindert. Was aber die finanziellen Ergebnisse des Transport-Unternehmens beeinträchtigt, das vermindert auch dessen staatswirthschaftliche Erfolge und beeinträchtigt seine Gemeinnützlichkeit. Die generellen Kosten der Transporte lasten auf jeder Transportstrecke, und jeder Uebergang der Personen und der Frachtgüter von der einen auf die andere Bahn verursacht Unbequemlichkeiten, Zeitverlust und Kosten.

Diese eigenthümliche Lage der Bergisch-Märkischen Bahn weiset die Verwaltung darauf hin, eine Erweiterung der Transportlängen und zugleich die mögliche Unabhängigkeit in denjenigen Verkehrs-Richtungen anzustreben, in wel-

chen sich die Transportmassen aus dem eigenen Gebiete und im Transit-Verkehre bewegen. Um so mehr tritt diese Aufgabe gerade jetzt an die Verwaltung der Bahn heran, als durch den bereits beschlossenen Bau einer abgekürzten Linie zwischen Hagen und Soest die Möglichkeit einer größeren Betheiligung an dem durchgehenden Verkehre und zugleich die Nothwendigkeit gegeben ist, für den Verlust, den die Abkürzung der eigenen Linie herbeiführen wird, Ersatz zu suchen. Alle drei Projekte, welche Ihrer Beschlußnahme unterbreitet werden, verfolgen diese Aufgabe; jedes einzelne derselben ist außerdem durch seine besondere Wichtigkeit gerechtfertigt.

1. Eine directe Verbindung zwischen dem bergischen Lande und Köln ist seit dem Bestehen der Eisenbahnen der dringende Wunsch der betheiligten Gegend gewesen, und nicht leicht dürfte das Verlangen nach einer directen, zuverlässigen und bequemen Eisenbahn-Verbindung irgendwo mehr berechtigt sein, als hier, wo die Bevölkerung und Industrie der bedeutenden Orte Elberfeld, Barmen dieser Verbindung mit dem größten Handels-Emporium der westlichen Provinzen und mit dem Oberrhein so lange entbehrt; und nicht allein das Wupperthal, sondern das nicht minder bedeutende Industrie-Gebiet der angrenzenden Mark, das Ennepe-, Volme-, Ruhr- und Lenne-Thal theilt das Verlangen nach einer geeigneten Verbindung mit derjenigen Stadt des Rheinthales, die durch ihren Eigen- und Speditionshandel, als Wohnsitz der bedeutendsten Geld-Institute und der größten Kapitalkräfte, als Wohnsitz großartiger Fabrikthätigkeit und als Centrum der bedeutendsten Communications-Anstalten eine überwiegende Wichtigkeit für die Rheinlande und Westfalen, für die internen und internationalen Beziehungen unserer Industrie besitzt. Die vorhandene Eisenbahn-Verbindung über Düsseldorf genügt dem Bedürfnisse für den Personen- und Güterverkehr nicht, weil der Uebergang von einer Bahn auf die andere einen unverhältnißmäßigen Aufwand an Zeit und Geld erfordert, dann aber auch, weil der Weg über Düsseldorf ein bedeutender Umweg ist. Die unverkennbare Mangelhaftigkeit der vorhandenen Verbindung war die Veranlassung, weshalb die Bergisch-Märkische Gesellschaft seit ihrer Gründung den Bau einer direkten Bahn nach Deutz als eine nothwendige Ergänzung nicht allein der vorhandenen Communications-Mittel überhaupt, sondern gerade ihrer Bahn von Elberfeld nach Dortmund angesehen und deren Herstellung schon zu einer Zeit angestrebt hat, welche die innere Kraft des Unternehmens noch nicht erprobt hatte. Die Entfernung zwischen Elberfeld und Köln beträgt auf dem Wege über Düsseldorf $8^3/_4$ Meilen, die Entfernung auf dem durch unsere technischen Vorarbeiten ermittelten direkten Wege nicht mehr als $5^3/_4$ Meilen, dieser kürzt die Entfernung somit um 3 Meilen, also um circa $^1/_3$ des jetzigen Weges ab. Mit directem Billet sind im Jahre 1861 expedirt zwischen Elberfeld und Deutz oder Köln 23,447 Personen in den drei ersten Wagenklassen, man rechnet nicht zu kühn, wenn man annimmt, daß mindestens die gleiche Anzahl von Personen ohne directe Expedition und in der 4. Wagenklasse zwischen beiden Orten, also im Ganzen etwa 47,000 Personen befördert sind, welche hiernach $^1/_3$ ihres Weges vergeblich zurückgelegt haben, mit großem Verluste an Zeit und Geld. Aehnliche Zahlen ergeben sich für die übrigen Orte an der Bergisch-Märkischen Bahn und nicht minder bedeutend ist der Verlust, den die Güterbeförderung, theils durch Mehrkosten, theils und noch mehr an Zeit erlitten hat. An die staatswirthschaftliche Nützlichkeit der directen Verbindung knüpft sich von selbst die finanzielle Vortheilhaftigkeit ihrer Ausführung. Für die Beurtheilung des Effektes, welchen die neue Verbindung in dieser Richtung verspricht, gewähren die Ergebnisse der Vergangenheit einigen Anhalt. Im Jahre 1861 wurden zwischen Köln, Deutz und denjenigen Stationen unserer Bahn, welche eine directe Expedition mit Köln-Mindener oder Rheinischen Stationen haben, in den drei ersten Wagenklassen 45,229 Personen mit durchgehenden Billets expedirt: an Fracht-Gütern verschiedener Art wurden in demselben Jahre von den Bergisch-Märkischen Stationen Vohwinkel bis Witten, Steele und Altena nach Deutz, und in umgekehrter Richtung 1,835,368 Centner direct expedirt. Diese Zahlen stellen jedoch nur einen Theil desjenigen Verkehrs dar, welcher factisch schon jetzt sich zwischen den Stationen unserer Bahnen und Deutz-Köln bewegt, weil sie nur die direct expedirten Personen und Güter und nur den Verkehr umfassen, welcher von der Bergisch-Märkischen Strecke Vohwinkel bis Witten, nicht den Verkehr, welcher von der Strecke Witten bis Soest nach Deutz-Köln ging. Von eben so großer Wichtigkeit, als derjenige Verkehr, an welchen die Bergisch-Märkische und die Prinz-Wilhelms Bahn bereits betheiligt sind, ist aber ohne Zweifel der Verkehr, für welchen die neue Linie und die vorhandene Bahn mit der Köln-Mindener Bahn in Mitbewerbung treten wird, nämlich der Verkehr zwischen Dortmund-Hamm, der Westfälischen, Ostfriesischen und der Hessischen Bahn und Köln, ein Verkehr, der nur durch die directe Verbindung mit Köln gewonnen werden kann und dessen Ge-

winnung möglich werden wird, weil die Linie von Dortmund über Elberfeld nach Köln gegen die jetzige Entfernung von 16 Meilen um 3 Meilen, die Entfernung zwischen Köln und Hamm von 20 Meilen, sofern die Linie Unna-Hamm zur Ausführung kommt, um rot. 4½ Meilen, die Entfernung zwischen Soest und Deutz von 23½ Meilen um rot. 6 Meilen abgekürzt wird, welche Abkürzung die Mitwerbung der Bergisch-Märkischen Bahn trotz der viel günstigeren Betriebs-Verhältnisse der Concurrenz-Linie ermöglichen wird. Zwar wird der bereits vorhandene und der neuen Verbindungs-Linie zuzuweisende Verkehr der Strecke Haan-Düsseldorf (2,18 Meilen) entzogen, der Gewinn ist aber auch hier noch ein bedeutender, weil die Strecke Haan-Köln noch einmal so lang ist als jene.

Wenn man die angedeuteten Momente in's Auge faßt, und wenn man ferner berücksichtigt, daß eine so erhebliche Erleichterung des Verkehrs, wie solche durch die directe Verbindung gewonnen werden wird, eine Steigerung des vorhandenen Verkehrs zur Folge haben muß, so kann es nicht zweifelhaft erscheinen, daß die neue Linie sofort einen großen Verkehr an sich ziehen und ebensowohl durch diesen ihren eigenen Verkehr als durch die Rückwirkung auf die älteren Strecken der Bergisch-Märkischen und der Prinz-Wilhelms Bahn sich lohnen wird. Die letztere insbesondere darf von der directen Verbindung mit Deutz-Köln eine günstige Umgestaltung ihrer Verhältnisse erwarten, weil unter der oben angegebenen Transportmasse der Kohlentransport von der Prinz-Wilhelms Bahn schon im Jahre 1861 mit circa 1,200,000 Centner betheiligt war und die Entfernung von Steele nach Deutz ebenfalls um 3 Meilen verkürzt, somit den Zechen an der Prinz-Wilhelms Bahn die Concurrenz gegen die Essener Zechen für den Verkehr nach Köln und dem Oberrhein erheblich erleichtert werden wird, ferner weil auch die Bochumer Kohlen mittelst der Prinz-Wilhelms Bahn und der projectirten Linie eine directe und kürzere Verbindung mit Köln u. s. w. gewinnen werden. Für die Bergisch-Märkische Bahnstrecke Düsseldorf-Soest ist die directe Verbindung mit Köln von ganz besonderer Bedeutung, nachdem der Bau einer abgekürzten und directen Linie zwischen Hagen und Soest beschlossen worden ist, indem sie das Mittel bietet, der zweiten, durch die Braunschweigische, Westfälische und Bergisch-Märkische Linie nach Herstellung der Strecken Jerxheim-Boerssum, Buke-Kreiensen und Hengstey-Holzwickede gebildeten Verkehrsstraße zwischen Berlin und dem Rheine einen Antheil an dem Kölnischen und Ober-Rheinischen Verkehre zuzuwenden.

Endlich wollen wir noch erwähnen, daß die Bahn in Verbindung mit Hengstey-Holzwickede die kürzeste unter den in neuerer Zeit projectirten Linien zwischen den Punkten Köln-Soest, beziehungsweise Köln-Hagen darstellt, und somit der Bergisch-Märkischen Bahn zugleich die Concurrenz gegen eine neue Eisenbahn zwischen denselben Endpunkten in der vortheilhaftesten Weise sichert.

Als die geeignetste Linie für die Verbindung zwischen Elberfeld und Köln hat sich durch die technischen Vorarbeiten bis jetzt eine Linie ermittelt, welche bei der Station Haan der Düsseldorf-Elberfelder Strecke abzweigt und an dem Gehänge des Gebirges allmählig ins Rheinthal hinabfällt, welches sie bei Opladen erreicht, von wo sie bis nach Mülheim auf der linken Seite der Köln-Mindener Bahn verbleibt und die letztere alsdann überschreitet, um unterhalb dieser Stadt einen geeigneten Uebergangspunkt über den Rhein zu suchen beziehungsweise bis nach Deutz weiter zu gehen. Als Zielpunkt ist neben der geeigneten Verbindung mit der Köln-Mindener und Köln-Gießener Bahn auf dem rechten Rheinufer die Stadt Köln und der dortige Central-Bahnhof in's Auge gefaßt, indem wir von der Ueberzeugung durchdrungen sind, daß die Bahn ihre Zwecke und Leistungsfähigkeit vollständig nur dann erreichen wird, wenn sie Köln selbst zu ihrem Ausgangspunkte nimmt und dort mit der linksrheinischen Bahn in unmittelbare und den Anforderungen eines großen Verkehrs überall entsprechende Verbindung tritt. Wesentlich erleichtert wird ihr diese Verbindung durch die Bereitwilligkeit, womit die Verwaltung der Rheinischen Bahn die Aufnahme der neuen Verbindung in ihren Centralbahnhof unter geeigneten Bedingungen bereits zugesagt hat. Zwar wird das Anlage-Capital der Bahn durch die Aufnahme eines selbstständigen Rheinüberganges und durch ihre Einführung in die Stadt Köln um etwa 2 Million Thaler gegen eine Bahn nach Deutz erhöht, wir sind jedoch im Einvernehmen mit Ihrer Deputation der Meinung, daß es sich unbedingt empfehle, die vollkommenste Verbindung als das Ziel unserer Vorschläge ins Auge zu fassen, und nur dann, wenn sich übergroße Schwierigkeiten dem entgegenstellen möchten, vorläufig und bis zur Beseitigung der letztern, Deutz als Endpunkt zu wählen, von wo ab die Verbindung mit Köln mittelst der stehenden Brücke, wenngleich in viel unvollkommener Weise, hergestellt werden würde. Darauf, daß der unmittelbare Uebergang von Eisenbahn-Fahrzeugen über die vorhandene Rheinbrücke zu erlangen, würde in diesem Falle von vornherein nicht zu rechnen sein, indem die Köln-

Mindener Eisenbahn-Gesellschaft als Eigenthümerin der Brücke deren Mitbenutzung für eine zweite Gesellschaft zur Zeit entschieden abgelehnt hat.

Die bis jetzt ermittelte Linie von Haan nach Köln hat eine Länge von 4,3, die nach Deutz eine solche von 4,1 Meilen, sie hat im Ganzen und im Vergleich mit den Betriebs-Verhältnissen der älteren Strecke durchweg günstige Verhältnisse, die größte Steigung beträgt 1:160, die engste Kurve hat einen Radius von 250 Ruthen. Die Bau-Verhältnisse der Gebirgsstrecke von Haan bis Opladen sind schwierig, die der Thalstrecke von Opladen bis zum Rheine durchaus günstig.

Im Allgemeinen unterliegt jedoch das Project der Prüfung und Festsetzung Seitens der höheren Staatsbehörden, so daß für die Beschlußnahme der General-Versammlung im Wesentlichen nur der Endzweck des Unternehmens maßgebend sein darf und die Feststellung der Linie auf Grund der der Gesellschafts-Vertretung zu verleihenden Vollmacht und nach Maßgabe der bestehenden gesetzlichen Vorschriften den Verhandlungen mit den verschiedenen betheiligten Interessenten beziehungsweise der competenten Staats-Behörde zu überweisen bleibt.

Der Capitalbedarf ist für die projectirte Linie überschläglich ermittelt, und zwar für eine Linie von Haan nach Köln, einschließlich einer Rheinbrücke und der Anlagen in und bei Köln zu 5,000,000 Thaler für eine Linie nach Deutz zu 2,600,000 Thaler.

Die Frage, wie dasselbe zu beschaffen, kann nur im Zusammenhange mit den übrigen neuen Unternehmungen geprüft und entschieden werden. Im Allgemeinen ist nur zu bemerken, daß, abgesehen von dem Capital der Ruhr-Sieg-Bahn, dessen Verzinsung das Bergisch-Märkische Stamm-Unternehmen bekanntlich nur mit einem eventuellen Zinsenzuschusse von 1/4 Procent belastet, das Stamm-Actien-Capital zu dem durch Anleihe beschafften Capitale in einem günstigen Verhältnisse steht, indem ersteres gegenwärtig 11,713,000, das Anleihe-Capital 6,800,000 Thlr. beträgt, wovon bis ult. 1862 bereits 372,500 Thlr. amortisirt sind. Wird die Fusion der Prinz-Wilhelms Bahn und der projektirte Austausch der Actien Litr. B. gegen Litr. A. ausgeführt, so wird das Actien-Capital eine Summe von rot. 13 Millionen erreichen, gegenüber einem Anleihe-Kapital von rot. 10 Millionen. Auf dieser überaus günstigen Grundlage wird es der Gesellschaftsvertretung nicht schwer fallen, für entschieden vortheilhafte Erweiterungsprojecte die Geldmittel zu beschaffen.

2. Eine gleich große Bedeutung wie der direkten Verbindung mit Köln legt die Gesellschaftsvertretung dem Projekte einer Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und den links-rheinischen Bahnen mittelst einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf bei. Die Wichtigkeit dieses Projekts beruht auch hier ebenso wohl auf dem bereits vorhandenen Verkehre und dessen anzustrebender Erleichterung als auf den berechtigten Hoffnungen einer großen Verkehrsentwickelung, für welche die Verbindung eine unerläßliche Vorbedingung ist. Schon jetzt sind die Verkehrs-Beziehungen zwischen dem bergischen Lande und der linksrheinischen Industrie mannigfaltig und bedeutend. Neuß, Gladbach, Rheydt, Viersen und Crefeld, ferner das ganze Gebiet der Aachen-Düsseldorfer Bahn haben mit Düsseldorf und mit den Bergisch-Märkischen Orten einen lebhaften Verkehr, der durch den Mangel einer Schienenverbindung und überhaupt eines unbedingt zuverlässigen Communikations-Mittels wesentlich benachtheiligt und beschränkt wird. Das vorhandene Mittel einer stehenden Schiff-Brücke genügt hier so wenig, wie an den übrigen größeren Plätzen des Rheinstroms, die Nachtheile der mangelhaften Verbindung werden bei Düsseldorf nicht minder empfunden, als dies bei Köln, Coblenz und Mainz der Fall war oder ist. Die Erwartungen einer lebhaften Entwickelung waren oder sind vielleicht an keinem der erwähnten anderen Punkte mehr berechtigt als bei Düsseldorf. Betrachten wir zunächst die locale Bedeutung der Brücke, so bietet der Verkehr der Aachen-Düsseldorfer Bahn den Anhalt, um zu beurtheilen, welcher Verkehr der Brücke sofort und unzweifelhaft zufallen wird. Es ist dies der Verkehr der Station Obercassel, welcher im Jahre 1861: 342,664 Personen, 1,080,992 Centner Frachtgut, 26,467 Stück Vieh 2c. umfaßte. Der direkt expedirte Uebergangsverkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen und der Aachen-Düsseldorfer Bahn umfaßte nach unserem Geschäftsberichte für das Jahr 1861: 13,363 Personen, die direkt expedirten Güter der Normalklasse, incl. Eilgut: 102,675 Centner.

Im Verkehre mit der Rheinischen Bahn über Obercassel, Neuß nach Köln und weiter wurden 5240 Personen expedirt.

Diese Zahlen repräsentiren denjenigen Verkehr, welcher nothwendig auf die neue Verbindung übergeht. Welcher weiteren Entwickelung dieselbe fähig ist, geht daraus hervor, daß beispielsweise 265,880 Centner Kohlen und Coaks hauptsächlich oder ausschließlich von den rechtsrheinischen Bahnen auf die Aachen-Düsseldorfer Bahn übergegangen sind, trotz der ganz enormen Schwierigkeit des Umladens und Fuhrwerkstransports bei Düsseldorf und Obercassel. Ohne Zweifel wird der Kohlenverkehr von der Prinz-Wilhelm und von der Bergisch-Märkischen Bahn durch eine feste Schienenverbindung ein neues Absatzgebiet auf dem linken Rheinufer gewinnen, dessen Ausdehnung selbst bis nach Belgien bei der vortrefflichen Qualität unserer Kohle keineswegs dem Reiche der Phantasie angehört. Von dem internationalen Verkehre mit Belgien, Holland und Frankreich darf in Folge des Brückenbaues bei Düsseldorf eine besonders reiche Entwickelung erwartet werden, da gerade dieser Verkehr in dem Mangel einer geeigneten Verbindung mit dem rechten Rheinufer ein großes Hinderniß fand. Die Brücke bei Düsseldorf wird das nothwendige und geeignete Mittel sein, um sowohl der Aachen-Düsseldorfer Bahn als der in Düsseldorf anschließenden Verkehrsroute nach dem Norden denjenigen Antheil an dem internationalen Verkehre zuzuweisen, für welchen die letztere durch den Anbau der Strecken Hengstey-Holzwickede und Buke-Kreiensen concurrenzfähig wird. Gerade in dieser Richtung wird die Verbindung um so mehr eine große Wichtigkeit erlangen, als das belgische und holländische Eisenbahn-System durch eine zweite Verbindung mit Antwerpen, beziehungsweise mit den Häfen der holländischen Westküste weiter ausgebildet und diesseits des Rheines eine zweite concurrenzfähige Verbindung zwischen dem Rheine und dem Norden hergestellt werden wird.

Ein genau definitirtes Project für eine bestimmte Verbindungslinie kann auch hier der Beschlußnahme der General-Versammlung nicht unterbreitet werden. Die technischen Vorarbeiten und die mit der Rheinstrom-Direction gepflogenen Verhandlungen haben verschiedene Projecte ergeben, unter denen zwei auf eine vorzugsweise Inbetrachtnahme zu rechnen haben werden, eine Linie, welche den Rhein bei Hamm überschreitet und sich bei Neuß an die Aachen-Düsseldorfer und Köln-Crefelder Bahn anschließt, und eine zweite Linie, welche den Uebergangspunkt unterhalb der Stadt Düsseldorf nimmt und sich an die Aachen-Düsseldorfer Bahn zwischen Obercassel und Neuß anschließt. Welche von beiden Linien zu wählen ist, wird außer den technischen, wesentlich durch die strategischen Rücksichten, ferner durch die dabei in Betracht kommenden sonstigen Interessen bedingt, und schließlich durch die Festsetzung der hohen Staats-Behörde entschieden werden müssen; die Vertretung der Gesellschaft wird bemüht sein, die Interessen der letzteren bei der Wahl des Projectes in allen Richtungen wahrzunehmen.

Der Capitalbedarf für den Rheinübergang und die dadurch bedingten sonstigen Anlagen kann bei der Unbestimmtheit des Projectes noch nicht genau angegeben werden.

Die Vorarbeiten ergeben in dieser Hinsicht Folgendes:

Die Baukosten der Linie über Hamm einschließlich eines eigenen und großen Bahnhofes bei Neuß sind für zweigeleisige Bahn und Brücke zu 3 Millionen, die Kosten der unterhalb Düsseldorf über den Rhein zu führenden, vor dem Heerdter Loch in die Aachen-Düsseldorfer Bahn einmündenden Linie ausschließlich der Erweiterung des Bahnhofs Neuß und des zweiten Geleises von Neuß bis zum Vereinigungspunkte zu 2,870,000 Thlr. veranschlagt, welche Summe für die Ueberbrückung des Heerdter Loches noch 480,000 Thlr. hinzutreten würden, wenn eine wasserfreie Bahnhöhe gewonnen werden soll. Die letztere Linie würde 845 Ruthen länger sein als der Uebergang bei Hamm.

Für den Fall, daß die unterhalb Düsseldorf den Rhein überschreitende, mit der Aachen-Düsseldorfer Bahn sich bei Obercassel vereinigende Linie gewählt wird, ist von der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft eine Betheiligung an dem Anlage-Capitale mit einer Million Thaler angeboten. Diese Betheiligung ist an Bedingungen geknüpft, welche bei der Wahl und Festsetzung der Linie zur näheren und reiflichen Erwägung gelangen werden.

3. Das zweite Erweiterungsproject, eine directe Verbindung zwischen der Dortmund-Soester Bahn bei Unna und der Westfälischen und Köln-Mindener Bahn bei Hamm ist in baulicher Hinsicht das unbedeutendste; gleichwohl legt die Gesellschafts-Vertretung demselben die größte Wichtigkeit bei für die finanzielle und gemeinnützige Entwickelung der Bergisch-Märkischen Bahn, namentlich von dem im Eingange unseres Vortrages entwickelten Gesichtspunkte aus. Es kam in Anregung, nachdem der Bau der Bahn von Hengstey nach Holzwickede beschlossen worden war, indem es als höchst wünschenswerth erkannt wurde, den Vortheil, welcher dem Verkehr unserer Bahn durch jene Abkürzungslinie in der Richtung nach Soest u. s. w. erwächst, auch auf den Verkehr nach den jenseits Hamm belegenen Stationen der

Köln-Mindener, der Hannoverschen Bahn, namentlich nach Bremen und Hamburg, ferner auf den Verkehr nach der Westf. Bahn von Hamm nach Rheine und der Hannoverschen Westbahn nach Emden und Osnabrück auszudehnen die Leistungsfähigkeit der Berg.-Märk. Bahn auch in den angegebenen, wichtigen Richtungen wesentlich zu erhöhen. Wie sehr dieser Zweck durch die projectirte Linie erreicht werden wird, ergiebt sich zunächst aus einer Vergleichung der sich durch dieselbe gestaltenden Veränderung in den Entfernungen zwischen den Punkten Hagen und Hamm.

Die Linie Unna-Hamm ist	2,5	Meilen,
die Entfernung von Hagen nach Holzwickede beträgt	3,0	„
von Holzwickede nach Unna	0,9	„
die ganze Entfernung von Hagen nach Hamm also	$6^1/_3$	Meilen,

während die Entfernung von Hagen nach Dortmund 4,12, Dortmund-Hamm 4,2, also von Hagen über Dortmund nach Hamm circa $8^1/_3$ Meilen beträgt. Es werden somit alle Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn von Düsseldorf bis Hagen, ferner alle Stationen der Ruhr-Sieg Bahn und folgeweise die jenseits Siegen belegenen Stationen der Deutz-Gießener Bahn 2c. der Station Hamm um 2 Meilen näher gerückt. Finanziell ist von großer Bedeutung, daß wir die Personen und Güter, welche bisher in Dortmund an die Köln-Mindener und die norddeutsche Route übergingen, künftig bis nach Hamm bringen, also ab Hagen auf einer Strecke von $6^1/_3$, statt auf einer solchen von 4 Meilen transportiren werden. Noch augenscheinlicher ist der Vortheil, den die Dortmund-Soester Strecke und insbesondere die Stationen Hörde, Aplerbeck, Holzwickede, Unna, welche gegenwärtig eine Verbindung mit Hamm nur auf dem Umwege über Dortmund haben, erreichen werden. Die Eisen-Industrie bei Hörde und Aplerbeck, ganz besonders aber der Kohlenbergbau im Hörder Reviere erlangt dadurch die kürzeste Verbindung mit dem Norden, und — was besonders wichtig — eine direkte Verbindung mit der Westfälischen Bahn und dadurch mit den Nordsee-Häfen bei Emden und Leer; sie gewinnen dadurch ein neues Absatzgebiet, welches ihnen durch den weitern Weg, durch die Concurrenz der an der Köln-Mindener Bahn belegenen Zechen und durch die bisherige Nothwendigkeit einer Vermittelung der letzteren so gut wie abgeschnitten war. Aber auch für dasjenige Kohlenrevier, welches den nächsten Weg nach Hamm über Dortmund hat und behalten wird, stehen Vortheile in Aussicht, indem die Fracht gegenwärtig durch den Minimal-Frachtsatz der Bergisch-Märkischen und durch die verhältnißmäßig höhere Fracht der Köln-Mindener Bahn für die Strecke Dortmund-Hamm vertheuert wird und eine nicht unwesentliche Ermäßigung der Frachten nach Hamm für die nahe bei Dortmund belegenen Bergisch-Märkischen Kohlen-Stationen, namentlich Barop, Annen, Langendreer und Marten, trotz des Umweges in Aussicht genommen werden darf, weil die Transportkosten selbst auf der längeren Strecke sich erheblich billiger stellen werden, als auf der kürzeren, an welcher zwei verschiedene Eisenbahnen betheiligt sind. Für die Transporte nach den Emshäfen und nach den Stationen der Westfälischen und Hannoverschen Bahn werden die sämmtlichen Kohlenstationen unserer Bahn ohne Zweifel wesentlich günstiger situirt werden, weil die den Transport vertheuernde Vermittelung einer mit vier Meilen betheiligten Verwaltung in Zukunft vermieden werden kann.

Aus dem vorhandenen statistischen Materiale vermerken wir hier nur, daß die Station Dortmund hauptsächlich zum Uebergang auf die Köln-Mindener Bahn im Jahre 1861: 4,003,000 Centner Kohlen empfing, und daß im Verkehre zwischen unseren Stationen und denen der Bahn von Hamm bis Emden in demselben Jahre 1859 Personen und 428,209 Centner Gut expedirt wurden, von welchen Verkehrsmassen die erste zum größeren Theile, die zweite vollständig nicht allein für die neue Linie, sondern auch für eine lange Strecke der alten Bahn gewonnen werden wird. Im Verkehre zwischen unserer Bahn und den Stationen des norddeutschen Verbandes wurden von unserer Station Dortmund der Köln-Mindener Bahn 117,522 Centner Gut der Normalfrachtklasse übergeben, 54,545 Centner in Empfang genommen; auch dieser Verkehr wird größtentheils für die neue Linie und für die längere Strecke gewonnen werden können. Durch die anderen Neubauprojecte, die direkte Verbindung mit Köln und mit dem linken Rheinufer bei Düsseldorf wird die Wichtigkeit der Linie natürlich sehr gesteigert. Kurz, die Gemeinnützigkeit und die finanzielle Bedeutung der projectirten Bahnstrecke ist nicht zweifelhaft, die Vortheile, die sie in sichere Aussicht stellt, sind um so größer, als das Project in baulicher Beziehung so überaus günstig ist. Die ermittelte Linie vom Bahnhof Unna bis an den Bahnhof der Westfälischen Eisenbahn bei Hamm ist 2,4 Meilen lang, die Tracirung durchaus günstig und das Bau-

Capital nicht höher als circa 900,000 Thlr., einschließlich eines angemessenen Beitrages zur Vermehrung der vorhandenen Betriebsmittel etwa 1,100,000 Thlr.

Die schleunige Ausführung dieser Linie, welche hinsichtlich der Projectirung keine Schwierigkeiten bietet, scheint uns im höchsten Grade wünschenswerth und glauben wir die entsprechende Beschlußnahme der General-Versammlung auf's Dringendste empfehlen zu müssen.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Die Deputation der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche General-Versammlung vom 27. Juni 1863.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hatte durch Einladung vom 28. v. Mts. auf heute die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Entgegennahme des Geschäftsberichts für das abgelaufene Betriebsjahr, sowie zur Vornahme der statutgemäßen Neu- und Ergänzungswahl der Deputationsmitglieder berufen, in deren Folge einschließlich der Staatsbetheiligung 18,969 Actien mit 3097 Stimmen angemeldet waren. Die Versammlung wurde durch den Vorsitzenden der Deputation eröffnet und die Skrutatoren und Protokollführer bezeichnet. Alsdann erstattete der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herr Regierungsrath Danco, welcher als Commissar des Königl. Handels-Ministers den Actien-Antheil des Staates vertritt, über den Bau und Betrieb des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens während des verflossenen Jahres den nachfolgenden Bericht:

Das verflossene Geschäftsjahr hat die innere und äußere Entwickelung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens wesentlich gefördert und in beiden Beziehungen befriedigende und bedeutsame Resultate erzielt.

Durch die Vollendung der Witten-Duisburger Bahn erweiterte sich die im Betriebe befindliche Bahn von 35,2 Meilen, welche Ende 1861 im Betriebe waren, zu 42,4 Meilen, also um 7,2 Meilen, die Länge der Nebengeleise auf den Bahnhöfen von 14,3 zu 17,2 Meilen. Außer den im Statut-Nachtrage vom 21. Juni 1858 vorgesehenen und im Jahre 1862 vollendeten Linien des Witten-Duisburger Unternehmens wurden die auf Grund desselben Statut-Nachtrages und unter Mitwirkung der Betheiligten übernommenen Linien, die Verbindungsbahn und Ruhrbrücke bei Steele und die Steele-Dahlhauser Zweigbahn im Bau weiter fortgeführt, und ist inmittelst die erstere Strecke bereits vollendet und mit dem 1. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben, die zweite nahezu fertig gestellt. Die Verbindung mit dem Duisburger Hafen befindet sich im Bau, ihre Vollendung ist von der Fertigstellung des Hafens abhängig, dessen Unternehmer uns den Raum und Unterbau für die zu bauenden Geleise-Anlagen bereit zu stellen haben; inmittelst sind die Geleise an der bis jetzt zugänglichen Seite des Hafens so weit vervollständigt, um eine vorläufige Verbindung des Eisenbahn- mit dem Rheinschifffahrts-Verkehre zu ermöglichen.

Der Rechnungs-Abschluß für das Witten-Duisburger Unternehmen pro Ende 1862 ergibt eine Einnahme aus dem Actien-Kapital und an Extraordinarien von 6,056,377 Thlr., eine Ausgabe von 5,234,341 Thlr., also einen Kassenbestand von 822,936 Thlr.

Die Iserlohner Zweigbahn wurde in ihrer ungewöhnlich schwierigen Bau-Ausführung so weit gefördert, daß die Vollendung derselben noch in diesem Jahre erwartet werden darf.

Als fernere Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystems sind von den zu diesem Zwecke einberufenen General-Versammlungen der Gesellschaft beschlossen worden:

1) der Bau einer Zweigbahn von Hengstei nach Holzwickede, wofür die landesherrliche Genehmigung inmittelst ertheilt worden;
2) der ebenfalls concessionirte Bau einer Bahn von Unna nach Hamm;
3) die Herstellung einer direkten Verbindung mit Köln mittelst einer Zweigbahn von Haan nach Deutz resp. Köln, wofür die landesherrliche Concession durch Allerhöchsten Erlaß vom 11. Mai d. J. unter dem Vorbehalte der näheren Festsetzung hinsichtlich des Endpunktes der Bahn in Deutz beziehungsweise Köln ertheilt worden;
4) der Bau einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf behufs einer direkten Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen Bahn und den linksrheinischen Bahnen.

Die Gesellschaft hat diese in ihrer Gesammtheit bedeutenden Linien als eine nothwendige und den Bedürfnissen des Bergisch-Märkischen Industrie-Gebietes entsprechende Vervollständigung ihres Eisenbahnsystems erkannt, die zugleich auch den sichersten Schutz gegen die mannigfaltigen Concurrenz-Projecte gewähren wird, welche, getragen von localen Bestrebungen und Verkehrs-Bedürfnissen, sowie von der Möglichkeit der Verwendung ausländischen Kapitals in neuerer Zeit aufgestellt sind. Eine Gefährdung des Bergisch-Märkischen Unternehmens glauben wir übrigens in diesen Projecten, wenn sie zu Stande kommen, nicht befürchten zu müssen, weil die Lebensfähigkeit unserer Bahn vollständig auf den innern Verkehr, beziehungsweise auf denjenigen Verkehrs-Elementen an der Bahn beruht, welche durch die Concurrenz nicht beeinträchtigt werden, und weil der Transit-Verkehr gegenwärtig nur eine verhältnißmäßig geringe Zugabe des inneren Verkehres bildet, welche durch den unmittelbaren Anschluß der Punkte Köln, Hamm, beziehungsweise durch die Verbindung mit dem linken Rheinufer bei Düsseldorf unbedingt mehr gewinnen wird, als sie durch Concurrenzlinien möglicherweise verlieren kann.

In dem Stadium der Unterhandlung befinden sich die Projekte einer Zweigbahn-Verbindung mit Lennep und Remscheid und mit Ruhrort. Beide werden demnächst der Beschlußnahme einer General-Versammlung unterbreitet werden.

Nicht minder bedeutungsvoll sowohl für die äußere Begränzung als auch für die innere Gestaltung des Unternehmens waren die inmittelst ebenfalls mit der erforderlichen landesherrlichen Genehmigung versehenen und bereits in der Ausführung begriffenen Beschlüsse der Gesellschaft wegen der Erwerbung der Prinz-Wilhelms Eisenbahn und des Umtausches der Actien Lit. B. (Dortmund-Soester Actien im Gesammt-Betrage von 500,000 Thlr.) gegen gleichberechtigte ältere Stamm-Actien. Die Erwerbung der Prinz-Wilhelms Bahn ist gegen Uebernahme der sämmtlichen Verpflichtungen dieser, nunmehr aufgelösten Gesellschaft und gegen eine den Actionairen zu gewährende Geldabfindung im Betrage von 40 Thlr. oder eine Actien-Abfindung im Verhältniß von 5 zu 3 erfolgt und der Actien-Austausch bereits zum größten Theile ausgeführt. Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen, im Ganzen 1,100,000 Thlr., ist gekündigt und ihnen gleichzeitig statt des Baarbetrages der Obligationen ein gleicher Betrag in Bergisch-Märkischen Obligationen V. Serie angeboten worden. Die Erwerbung der Prinz-Wilhelms Bahn war eine Nothwendigkeit, um die in dem eigenen Bereiche des gesammten Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetzes bestehende Spaltung und Concurrenz zu beseitigen und deren Verwaltung von den Fesseln einer sachwidrigen Berücksichtigung getrennter Interessen und von nutzlosen Verwaltungs-Formalien zu befreien. Sie sowohl als die Verwandlung der Actien Lit. B. in solche Lit. A. hat eine überaus nützliche Consolidation des Bergisch-Märkischen Unternehmens bewirkt, indem nun das Gesammt-Kapital der Gesellschaft in 13 Millionen gleichberechtigter Actien und einschließlich der Prinz-Wilhelms Anleihen in 13,420,000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen besteht, in welchem letzteren Betrage jedoch der Bedarf für die neue Linie Hengstei-Holzwickede, für die Iserlohner Zweigbahn und für den zweigeleisigen Ausbau der Dortmund-Soester, Düsseldorf-Elberfelder und Prinz-Wilhelms Bahn mit etwa 3 Millionen Thlr. bereits enthalten ist, welcher erst in den nächsten Jahren zur Verwendung kommen wird. Nach Verwendung dieses Kapitals wird somit das gesammte Stamm-Kapital für 36 Meilen Bahn aus 26,420,000 Thlr. Actien und Prioritäten bestehen, so daß auf die Meile

733,900 Thlr. kommen, ohne Rücksicht auf die bis jetzt stattgefundene Amortisation, welche im Ganzen bereits 457,300 Thlr. umfaßt.

Durch die von der Gesellschaft beschlossenen Maßregeln hat sich somit das Stammkapital derselben in einer günstigen, den Credit des Unternehmens keineswegs übermäßig belastenden Weise gestaltet; eigenthümlich, jedoch an und für sich unschädlich ist nur das aus der allmähligen Bildung und Zusammensetzung des Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystems hervorgegangene ungewöhnlich umfangreiche Register einzelner Prioritäts-Anleihen von kleinem Betrage.

Das Kapital der Ruhr-Sieg Bahn ist zur vollständigen Deckung des Bedarfes einschließlich eines in Zukunft zu bauenden zweiten Geleises der ganzen Bahn und einer weiteren Ergänzung der Betriebsmittel um $5^3/_4$ Millionen $3^1/_2$ procentiger Obligationen von völlig gleicher Berechtigung wie die der 1. Emission erhöht worden, so daß das Gesammt-Kapital dieser Linie gegenwärtig nominell 18 Millionen beträgt. Die Summe der Bau-Ausgaben für die Ruhr-Sieg Bahn betrug bis ultimo 1862: 11,089,620 Thlr. baar.

Die im Jahre 1861 und 1862 stattgefundene Convertirung von im Ganzen 4,800,000 Thlr. 5 procentiger Obligationen in $4^1/_2$ procentige ist mit günstigem Erfolge durchgeführt, indem die nicht convertirten Beträge durchgängig mit einem Gewinn von $^1/_4$ bis 1 % wieder placirt wurden. Die Ersparniß an Zinsen beträgt für jene Kapitalsumme 24,000 und an der gleichzeitig von 1 auf $^1/_2$ % reducirten Amortisations-Quote 17,000 Thlr., dazu kommt noch die Zinsen-Ersparniß bei der Prinz-Wilhelms Bahn mit $^1/_2$ % von 1,100,000 Thlr. oder 5,500 Thlr., so daß im Ganzen eine Zinsen- und Amortisations-Reduction im Gesammtbetrage von 46,500 Thlr. erzielt ist.

Die Bauthätigkeit auf der Betriebsstrecke hat sich während des vergangenen Geschäftsjahres auf die Vorarbeiten für das zweite Geleise zwischen Düsseldorf und Elberfeld, ferner auf erhebliche Ergänzungsbauten der verschiedenen Bahnhöfe erstreckt. Besonders erwähnenswerth ist die Brücke am hiesigen Bahnhofe, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Stadt Elberfeld und der Gesellschaft, und mit einem Zuschusse des Königlichen Wegebaufiscus von 10,000 Thlr. im vergangenen Jahre in Angriff genommen und im Wesentlichen vollendet wurde, ferner die umfassenden Bauten auf den Bahnhöfen Dortmund und Witten, welche behufs Aufnahme der Witten-Duisburger Bahn einer bedeutenden Erweiterung und eines theilweisen Umbaues bedurften. Ein Werk von hervorragender allgemeiner Bedeutung ist die Reparatur-Werkstätte zu Witten, welche im Jahre 1862 begonnen ist und im laufenden Jahre vollendet werden wird. Die Anlage dieses umfangreichen Etablissements wurde nothwendig, weil die auf den Bedarf von kleinen Localbahnen berechneten Werkstätten zu Elberfeld und Düsseldorf dem Bedürfnisse eines großen Eisenbahnnetzes, welches nach seiner Eigenthümlichkeit stets eine besonders große Masse von Betriebsmaterial erfordern wird, nicht mehr entsprachen und eine Concentration der Werkstätten an einem wegen der Circulation der Betriebsmittel geeigneten Punkte der Bahn unumgänglich erschien. Die bebaute Fläche einschließlich der Wohnung nebst Büreau für den Ober-Maschinenmeister und von vorläufig 20 Wohnungen für Werkmeister und Arbeiterfamilien enthält ungefähr $6^2/_3$ Morgen.

In der Vervollständigung der Betriebsmittel sind wir dem Bedürfnisse derart gefolgt, daß die früher häufigen Klagen über Mangel an Betriebsmaterial im Wesentlichen vermieden wurden. Die Gesellschaft besaß ultimo 1862: 100 Locomotiven, 91 Tender, 97 Personen-Wagen mit 5244 Plätzen außer dem Antheile an 6 Personenwagen 1. und 2. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes, 3270 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 542,740 Ctrn., worunter 231 Kohlenwagen, welche für Rechnung von Kohlenzechen beschafft wurden. Das gesammte Beschaffungs-Kapital für diese Locomotiven und Wagen belief sich auf die Summe von 5,070,698 Thlr. (ohne Reservestücke) oder pro Meile Bahn 108,348 Thlr., während ultimo 1861 die sämmtlichen preußischen Bahnen durchschnittlich 72,6[illegible]3 Thlr. pro Meile für Betriebs-Mittel verwendet hatten.

Bei der Betrachtung der Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1862 ist vor Allem zu berücksichtigen, daß während des ganzen Jahres nur die alte Strecke Düsseldorf-Soest und die Ruhr-Sieg Bahn im Betriebe waren, während von der neuen Linie Witten-Duisburg die einzelnen Strecken im Laufe des Jahres, die letzte Strecke erst im Oktober dem Verkehre übergeben, so daß eine Vergleichung mit der Vergangenheit nicht geeignet ist, ein richtiges Urtheil über die Verkehrs-Entwickelung zu begründen. Im Allgemeinen waren die industriellen Verhältnisse des Jahres 1862 für den Eisenbahn-Verkehr nicht ungünstig, indem die größere Thätigkeit im Kohlen- und Eisengeschäfte die nachtheilige Einwirkung der unglücklichen amerikanischen Zustände auf verschiedene Industriezweige unseres Gebietes bei Weitem überwog.

Die Zahl der auf der gesammten Bahn beförderten Personen betrug 2,952,263 gegen 2,329,464 im Vorjahre, also 622,799 Personen mehr, die Einnahme aus dem Personentransport 681,725 Thlr. gegen 564,034 Thlr., also 117,691 Thlr. mehr; die Einnahme für die Strecke Düsseldorf-Dortmund 403,222 Thlr. gegen 399,006 Thlr., also mehr 4,216 Thlr., für die Strecke Dortmund-Soest 79,263 Thlr. gegen 83,625 Thlr., also weniger 4,362 Thlr., welche Minder-Einnahme sich daraus erklärt, daß die kirchlichen Festlichkeiten zu Werl im Jahre 1861 zeitweise eine ungewöhnliche Frequenz zur Folge gehabt hatten; ferner auf der Ruhr-Sieg Bahn 102,387 Thlr., auf der Witten-Duisburger Bahn 96,851 Thlr. Wie verschieden die Frequenzverhältnisse auf den verschiedenen Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn gerade im Personenverkehre sind, geht aus der in unserem Jahresberichte S. 33 enthaltenen Aufstellung über die Streckenfrequenz hervor, wonach die Strecke von Vohwinkel bis Elberfeld von den meisten, nämlich 512,239, die Strecke der Ruhr-Sieg Bahn von Welschenennest bis Creuzthal nur von 46,066 Personen, also nicht ganz von 9 Procent jener Summe durchfahren wurde. Der innere Verkehr war auf allen Strecken überwiegend, nämlich 95,6 % in der Frequenz und 88,9 % in der Einnahme gegen den direkten und Transit-Verkehr, welcher nicht mehr als 4,4 % in der Frequenz und 11,1 % in der Einnahme ausmacht.

An Gütern wurden transportirt im Jahre 1862: 51,743,736 Centner gegen 1861: 41,030,631 Ctr., also mehr 10,713,105 Ctr. oder 26,1 Procent mit einer Einnahme von 2,141,033 Thlr. gegen 1,656,296 Thlr., also 29,3 Procent mehr, welche Erhöhung der Einnahme in der Vergrößerung der durchschnittlichen Transportlänge von 4,69 auf 4,8 Meilen neben der bedeutenden Vermehrung der Transportmassen ihren Grund hat. An Centnermeilen wurden zurückgelegt 247,693,464 gegen 191,919,671, also pro Meile Bahnlänge 6,228,149 gegen 5,628,143 des Jahres 1861. Das Transportquantum von Kohlen und Coaks betrug 24,562,427 gegen 21,632,339 Centner des vorhergehenden Jahres. An den Kohlensendungen nach dem Norden zu dem Einpfennigs-Tarif des norddeutschen Verbandes betheiligten sich die Bergisch-Märkischen Stationen mit 4,649 Doppelwagen oder 929,800 Centnern; nach den Emshäfen wurden über Soest von diesseitigen Stationen 2 Extrazüge mit je 30 Doppelwagen expedirt. Die größte Steigerung der Transportmassen fand statt in den Gütern der ermäßigten Tarifclasse außer Kohlen, nämlich von 13,533,434 auf 19,530,849 Centner, also um nahezu 6 Millionen Centner oder 44,3 %, und unter den Gütern dieser Klassen waren hauptsächlich die Erze, Schwefelkiese und Erden mit 4,292,653 gegen 1,681,949 Ctr., sodann Roh-Eisen mit 3,262,443 gegen 2,057,363, Eisen- und Eisenwaaren mit 3,394,870 gegen 3,050,827 Ctr. an der Vermehrung der Transportmassen betheiligt, so daß sich hier unverkennbar der Einfluß geltend machte, welchen die Ruhr-Sieg Bahn auf die Verkehrsentwickelung überhaupt ausgeübt hat.

Auch bei den Gütern ist es wiederum der innere Verkehr der Bahn, welcher in Frequenz und Einnahme — 45,286,046 Ctr. oder 87,52 % des ganzen Transportquantums und 1,740,523 Thlr. oder 81,29 % der Gesammt-Einnahme in der erfreulichsten Weise prävalirt und eine Steigerung um 27,5 beziehungsweise 33,9 genommen hat.

An der Einnahme participirt: die ältere Strecke Düsseldorf-Dortmund mit 1,100,914 Thlr. und einem Plus von 38,925 Thlr., Dortmund-Soest mit 330,721 Thlr. und einem Plus von 20,641 Thlr.; die Strecke Hagen-Siegen mit 473,146, Witten-Duisburg mit 236,252 Thlr.

Der Centner Gut brachte im Durchschnitt eine Einnahme von 1 Sgr. 2,9 Pfg. gegen 1 Sgr. 2,53 und pro Centner und Meile wie im Vorjahre 3,1 Pfg.

Der Telegraphen-Verkehr brachte eine Einnahme von netto 3,680 Thlr. für 13,067 Depeschen gegen 2,261 Thlr. resp. 6,620 Depeschen des vorhergehenden Jahres.

Die Gesammtsumme der Einnahme beträgt für sämmtliche Linien 2,995,626, die der Betriebs-Ausgaben 1,342,159 Thlr., so daß sich ein Ueberschuß ergibt von zusammen: 1,653,467 Thlr. und die Gesammt-Ausgabe von der Gesammt-Einnahme 44,8 Procent ausmacht gegen 43,1 Procent des vorhergehenden Jahres.

Unter die Haupt-Titel des Ausgabe-Etats vertheilt sich die Summe der Ausgaben, wie folgt:

allgemeine Verwaltung	92,067 Thlr.	oder	6,86 Procent,
Bahn-Verwaltung . . .	480,271 „	oder	35,78 „
Transport-Verwaltung	769,821 „	oder	57,36 „

die älteren Strecken participirten an den Ausgaben, und zwar: die Strecke Düsseldorf-Dortmund mit 26,480 Thlr. oder 4,04 Procent an der allgemeinen, 258,819 Thlr. oder 39,50 Procent an der Bahn-Verwaltung, 369,981 Thlr. oder 56,46 Procent an der Transport-Verwaltung, in Summa mit 655,280 Thlr. oder 41,32 Procent der Einnahme gegen 38,5 Procent im vorhergehenden Jahre. Das ungünstigere Verhältniß zwischen Ausgabe und Einnahme erklärt sich durch die stärkeren Ausgaben für Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen, wofür im Jahre 1862 27,134, im Jahre 1861 nur 12,524 Thaler verausgabt wurden, nach Abzug welcher Summe sich 39,6 gegen 37,7 Procent ergeben würden, ferner durch die größere Ausgabe für die Unterhaltung der Bahnhofs-Anlagen, welche 10,416 Thlr. mehr in Anspruch nahmen, als im vorhergehenden Jahre, endlich durch die Mehrkosten für die Unterhaltung der Locomotiven und Wagen, insgesammt: 160,203 Thaler gegen 117,737 Thaler des Jahres 1861, welche Mehrkosten hauptsächlich durch die größere Inanspruchnahme der Locomotiven und die sehr bedeutende Vermehrung des Wagenparks veranlaßt wurden. Im Allgemeinen jedoch ist auch nicht zu verkennen, daß die Zertheilung der Bergisch-Märkischen Bahn in eine Menge zum Theil kleiner Zweige ungünstig auf die Betriebs-Ausgaben einwirkt, indem die Menge der Fahrkurse selbstredend einen viel größeren Aufwand an Material und Personal in Anspruch nimmt, als die größere in einer Linie sich erstreckende Längenausdehnung. Dieser Umstand, sowie die verhältnißmäßig geringe Länge der Transportstrecken, welche die generellen Kosten der Transporte ungewöhnlich hoch gestaltet, wird den Betrieb der Bergisch-Märkischen Bahn stets vertheuern.

Die Locomotiven haben 263,498 Nutzmeilen und 17,323 leere Meilen, im Ganzen 280,821 Locomotiv-Meilen durchfahren, außerdem sind 181,890 Rangirstunden geleistet, und somit, wenn die letzteren zu einer Locomotiv-Meile gerechnet werden, im Ganzen 462,711, von jeder Maschine 5029 Meilen gefahren. Auf jede der 280,821 Locomotiv-Meilen kommen 35,9 Achsmeilen. An Heiz-Material erforderte die Nutzmeile 195 Pfd. Kohlen gegen 209,7 im Jahre 1861, welche 70,28 gegen 90,89 Pfg. kosteten. Die Unterhaltung der Locomotiven und Tender kostete nach Abzug des Werthes an altem Material für die Nutzmeile 14 Sgr. gegen 13,4 Sgr. des Vorjahres, an Schmier-Material und Putzen 76,9 Pfg. gegen 78,5; die gesammte Unterhaltung einschließlich Schmieren und Putzen 245,5 gegen 239,8 Pfg. für die Nutzmeile. Die Personenwagen erforderten an Reparatur- und Schmierkosten per Achsmeile 6,97 gegen 7,18 Pfg., die Güterwagen 4,4 gegen 4 Pfg. Die Kosten der Zugkraft betrugen per Nutzmeile 1 Thlr. 11 Sgr. 8,1 Pfg. gegen 1 Thlr. 9 Sgr. 11 Pfg.

Die Gesammt-Kosten der Transport-Verwaltung betrugen für die Locomotiv-Nutzmeile:

auf der ersten Abtheilung:	3	Thlr.	15	Sgr.	4	Pfg.	gegen	3	Thlr.	7	Sgr. 5 Pfg.
„ Dortmund Soest:	3	„	11	„	—	„	„	3	„	6	„ 5 „
„ der Ruhr-Sieg Bahn:	2	„	9	„	9	„	„	2	„	9	„ 1 „
„ der Witten-Duisburger Bahn:	2	„	3	„	10	„	„	1	„	29	„ 11 „

Die Kosten des Rangir-Dienstes belasteten je 100 Centner Güter mit 21 Sgr., die Unterhaltungskosten der Bahnhofs-Geleise, Krahnen, Drehscheiben 2c. mit 5 Sgr. 9,8 Pfg., die gesammten Expeditionskosten ohne Zinsen des Anlagecapitals für Stationen mit 1 Thlr. 5½ Sgr., oder jeden Centner mit 4,26 Pfg.

Der Netto-Ueberschuß betrug für die Abtheilung Düsseldorf-Dortmund 930,658 Thlr. Aus demselben wurde verwandt zur Verzinsung und Amortisation einschließlich des Betrages zur Verzinsung des Ruhr-Sieg Kapitals ad 35,126 Thlr. und der Convertirungskosten im Betrage von 3,154 Thlr. die Summe von 330,823, zu den vorschriftsmäßigen Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds 151,695 Thlr., zur Deckung des Kosten-Antheils für den hiesigen Brückenbau 30,000 Thlr., zur Beschaffung von Betriebsmitteln 21,801 Thlr., zur Vertheilung von 6½ Procent Dividende 371,345 Thlr., zur Berichtigung der Staatssteuer 24,994 Thlr.

Aus den Ueberschüssen der Dortmund-Soester Strecke im Betrage von 223,045 Thlr. wurden gedeckt die Zinsen und Amortisation mit 123,691 Thlr., die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds mit 50,286, der Beitrag zu den Umbaukosten des Dortmunder Bahnhofes mit 28,542 Thlr., eine 4 % Dividende mit 20,000 Thlr. und die Staatssteuer mit 526 Thlr.

Der Ueberschuß für die Ruhr-Sieg Bahn im Betrage von 311,852 Thlr. (= 2,54 Procent des Stammcapitals von 12¼ Millionen) gewährte außer den vorschriftsmäßigen Rücklagen im Betrage von 85,561 Thlr. zur Deckung

der Capitalzinsen einen Beitrag von 226,291 Thlr. oder 1,84 Procent des ursprünglichen Capitals, so daß zur vollständigen Deckung der Capitalzinsen die Bergisch-Märkische Gesellschaft vertragmäßig mit 1/4 Procent oder 35,126 Thlr., der Staat mit einem Zuschusse von 230,352 Thlr., in Anspruch zu nehmen war.

Der Ueberschuß aus dem Betriebe der Witten-Duisburger Strecke betrug nach Abzug der Beiträge zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds ad 48,644 Thlr. noch 139,268 Thlr., welche dem Baufonds zu überweisen waren, der für das Jahr 1862 noch die Dividende des Witten-Duisburger Actien-Capitals zu tragen hatte.

Der gemeinschaftliche Reservefonds der Bergisch-Märkischen Linie schloß Ende 1862 ab mit einem Bestande in Effecten von 72,700 Thlr., hauptsächlich 3 1/2 % Prioritäts-Obligationen III. Serie und in Baar: 30,350 Thlr., der Erneuerungsfonds mit einem Bestande in 3 1/2 % Prioritäts-Obligationen III. Serie ad 117,700 und in Baar von 88,792 Thlr.

Die Pensions- und Unterstützungs-Casse der nicht definitiv angestellten Beamten schließt per ult. 1862 ab mit einem in Obligationen der eigenen Bahn und Staatspapieren zinsbar angelegten Capitalbestande von 189,575 Thlr. und 230 Thlr. baar; der Pensionsfonds der definitiv angestellten Beamten mit einem Capitalfonds in Staatsschuldverschreibungen und Obligationen von 23,600 Thlr. und 77 Thlr. baar; endlich die Kranken- und Unterstützungs-Casse der Beamten und Arbeiter mit einem Capitalbestande in 4 1/2- und 3 1/2 procentigen Obligationen von 6,200 und baar 2,650 Thlr.

Betrachten wir schließlich die Ergebnisse der ersten 5 Monate des laufenden Jahres, dessen Netto-Ertrag zum erstenmale auf das gesammte Actien-Capital von 13 Millionen Thaler zu vertheilen sein wird, so berechtigen solche unzweifelhaft zu der Erwartung eines günstigen Endresultats, indem die Gesammt-Einnahme für die Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelms Bahn 1,105,765 Thlr., also pro Meile Bahn und für 5 Monate 34,118 Thlr. betrug, während solche im vorhergehenden Jahre sich auf 962,213 oder für die Meile der durchschnittlichen Bahnlänge auf 34,169 Thlr. belief, so daß die ganze Bahn einschließlich der neu hinzutretenden Strecken den Ertrag der älteren Linie nahezu bereits erreicht hat; auf der Ruhr-Sieg Bahn betrug die 5monatliche Einnahme 303,651, pro Meile Bahn: 21,102 Thlr. gegen 246,088 beziehungsweise 17,101 Thlr. des vorhergehenden Betriebsjahres, so daß hier bereits eine Steigerung um 23,4 Procent eingetreten ist.

Der General-Versammlung wurde demnächst unter Hinweisung der in dem Betriebsüberlassungs-Vertrage und den bezüglichen Statut-Nachträgen enthaltenen Bestimmungen, welche verlesen wurden, mitgetheilt, daß an Stelle der nach dem Amtsalter ausscheidenden 5 Mitglieder und 4 Stellvertreter der Gesellschafts-Deputation eine Ersatzwahl vorzunehmen, und ferner, in Ausführung des Vertrages über die Verschmelzung des Prinz-Wilhelm Eisenbahn-Unternehmens mit dem der Bergisch-Märkischen Gesellschaft ein Mitglied und ein Stellvertreter endlich nach dem Statut-Nachtrage vom 16. Februar d. J. noch fernere 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter in die Gesellschafts-Deputation neu zu wählen seien. Das Ergebniß der vorgenommenen drei Wahl-Acte war folgendes:

Die ausscheidenden Mitglieder, Herren: Daniel von der Heydt,
F. H. Wülfing,
Wilh. Werlé,
Lud. von Papen und
Wilh. Wortmann;

sowie die ausscheidenden Stellvertreter, die Herren:
Herm. von der Heydt,
P. C. Schulte,
F. W. Pieper,
H. Loehr,

wurden wieder gewählt; sodann sind gewählt die Herren:
F. A. Feldhoff,
C. A. Kuhfuß und
Landrath Keßler

als Mitglieder, und die Herren:

E. Colsmann,
Bürgermeister Lindemann und
Bürgermeister Greve

als stellvertretende Mitglieder der Deputation.

Durch die Wahl des bisherigen stellvertretenden Mitgliedes, Herrn Landrath Keßler, zum wirklichen Mitgliede der Deputation wurde an Stelle desselben eine Neuwahl erforderlich, welche auf den Herrn den Tex fiel und womit die Versammlung geschlossen wurde.

Außerordentliche General-Versammlung vom 31. October 1863.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation hatte auf den 12. September c. eine außerordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft berufen, um Beschluß zu fassen:

1) über die Herstellung einer Zweigbahn-Verbindung zwischen Styrum und Ruhrort;
2) desgleichen zwischen Barmen-Rittershausen und Lennep und Remscheid;
3) desgleichen zwischen der Elberfeld-Kölner Linie und der Stadt Solingen;
4) über die Bevollmächtigung der Gesellschaft-Vorstände zu Verhandlungen Behufs der Verschmelzung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.

Diese General-Versammlung war nach Maaßgabe der statutarischen Bestimmungen nicht beschlußfähig, weshalb die Actionaire durch Bekanntmachung vom 18. ej. auf heute zu einer zweiten außerordentlichen General-Versammlung eingeladen wurden, um über die vorbezeichneten Gegenstände nach einfacher Stimmenmehrheit der repräsentirten Actien endgültig zu beschließen.

Nach dem abgeschlossenen Stimmen-Verzeichniß hatten sich 19,130 Privat-Stamm-Actien mit 6159 Stimmen angemeldet, so daß zuzüglich der Actien-Betheiligung des Staates, welcher durch den Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction vertreten wird, in der heutigen General-Versammlung überhaupt 29,130 Actien mit 6672 Stimmen vertreten waren.

Der Vorsitzende der Deputation, welcher statutgemäß den Vorsitz in der General-Versammlung führt, eröffnete die Versammlung, indem er die anwesenden Actionaire willkommen hieß, und sodann zu Protokollführern die Herren E. Hasenclever und Bureau-Vorsteher Vormann, zu Stimmsammlern die Herren Hugo Haniel und Landrath Melbeck ernannt. Nachdem somit das Bureau constituirt worden, ergriff der Vorsitzende das Wort zu folgendem Vortrage:

Meine Herren!

Auch heute, wie beständig seit den schwachen Anfängen unseres Unternehmens, haben wir wieder uns mit Ihnen Glück zu wünschen zu einer stetigen Entwickelung und Zunahme des Verkehrs unserer Bahnen. Unsere Aufgabe, meine Herren, ist groß; sie ist von vorne herein als eine zwiefache von uns aufgefaßt worden. Die eine Seite ist die Führung und Weiterführung unserer Bahnen in die Gebiete und an die Orte eines regen Verkehrs, die Verbindung der Hauptbahnen mit seitwärts liegenden Städten durch Zweigbahnen, die Aufnahme nachbarlicher Bahnen in unser System und deren Verschmelzung mit demselben; die andere Seite besteht in der ehrenvollen Ordnung der Finanz-Angelegen-

heiten, und in der, den öffentlichen und den Gesellschafts-Interessen gleich sehr Rechnung tragenden Verwaltung des Betriebs. — Der beständig wachsende Verkehr in diesem unserem, seit Jahrhunderten in der Geschichte deutscher Gewerbsthätigkeit rühmlich hervortretenden Verkehrsgebiet läßt uns nicht Ruhe noch Rast. Wenn wir langsam vorgehen, um dem Bestehenden und dem Zuwachs die Zeit zur Entwickelung zu belassen, so treibt uns doch die Macht des Verkehrs zur unaufhaltsamen Weiterführung unserer Thätigkeit, so daß Bahnen, deren Bedürfniß längst gefühlt, auf deren Herstellung längst die Anträge der Betheiligten gerichtet waren — auch wenn wir die Nothwendigkeit derselben schon lange Zeit anerkennen mußten, aber den Bau nicht unternehmen konnten, weil ihre Zeit noch nicht gekommen war — endlich auch die Aufmerksamkeit der Landesregierung in dem Maße auf sich zogen, daß dieselbe unsere Gesellschafts-Vorstände aufforderte, deren Bau in Betracht zu nehmen.

Auf sämmtliche, heute Ihrer Beschlußfassung, meine Herren Actionaire, unterliegenden vier Vorlagen bezieht sich, in mehr oder minder ausgesprochener Form, was ich so eben andeutete.

Allerdings ist die Zeit gekommen, die altberühmten Sitze bergischen Gewerbfleißes und Welthandels — Solingen, Remscheid und Lennep — durch Zweigbahnen in den Mitgenuß der Vortheile einer Eisenbahnverbindung zu bringen. Das Bedürfniß für diese Städte bestand, seitdem naheliegende an den Bahnen belegene Orte unverhältnißmäßige Vortheile in der Mitbewerbung fanden. Die Anträge jener Orte sind so alt, wie die Geschichte unserer Gesellschaft.

Die Verbindung mit Ruhrort ist am Tage des Beschlusses der Witten-Duisburger Bahn angeregt und als eine Nothwendigkeit anerkannt worden. Sie erschließt uns einen zweiten, in mächtiger Entwickelung begriffenen, schon jetzt den bedeutendsten Kohlen-Hafen am Rheine. — Und schon sind mit Rücksicht auf die Zeit des Bestehens unserer Gesellschaft lange Jahre verstrichen, seitdem wir unser ernstes Augenmerk auf die Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn richteten. Aber seit jener Zeit drängte sich Aufgabe an Aufgabe. Während mehrerer Jahre fühlte überdies unser Unternehmen den hemmenden Druck der staatlichen oder finanziellen Gefahren und Störungen, wie diese in der nordamerikanischen Krisis, in dem orientalischen und italienischen Kriege noch in lebhafter Erinnerung stehen.

Mit dem wieder erwachenden Muth schritten auch wir weiter in unserem Werk, und bekundeten durch den Beschluß des Baues einer stehenden Rheinbrücke bei Düsseldorf unsere Absicht der ununterbrochenen Verbindung mit dem linken Rheinufer, wenn wir auch über die Art der Ausführung dieser Verbindung einen Plan nicht entworfen hatten, noch auch Ihnen darüber Eröffnungen hätten machen können. Denn es sind die beiden einzigen Bahnen, welche wir als solche in Betracht ziehen durften, welche mit unserem Unternehmen durch Fusion zu verbinden waren, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Eisenbahn-Gesellschaft einer Königlichen Verwaltung übergeben, so daß ohne Zweifel eine ernste Erörterung dieser Frage eine unberechtigte war, so lange wir die Absichten der Hohen Staatsregierung nicht kannten.

Und wir kannten diese Absichten nicht, als ich die Ehre hatte, in einer früheren außerordentlichen General-Versammlung eine Erklärung in Bezug auf die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahnen abzugeben. Nicht allein aber Das. Sondern wir hatten auch in dem Schooß der Deputation diese Frage nicht besprochen; denn es schien die Thatsache der Verwaltung jener beiden Bahnen durch eine Königliche Eisenbahn-Direction Bürgschaft genug, um uns eine zweckdienliche Vereinbarung für die Zukunft zu sichern.

Aber seit dem Tage jener General-Versammlung gewann die Sache eine andere Gestalt. Unsere Zurückhaltung mußte ihr Ende erreichen, ein entschlossenes Vorgehen wurde Pflicht, — Pflicht gegen unsere Bergisch-Märkische Gesellschaft, Pflicht nicht minder — nach unserer vollen Ueberzeugung — in Betracht des öffentlichen Wohls.

Ihre Deputation, meine Herren Actionaire, darf mit voller Zuversicht Ihre Zustimmung zu den heutigen Vorschlägen erwarten, und übergibt dieselben jetzt Ihrer genaueren Beurtheilung durch die Mittheilung der folgenden speziellen Berichte.

1. Zweigbahn von Ohligs nach Solingen.

Eine Eisenbahn-Verbindung für die Stadt und denjenigen Theil des Kreises Solingen, der wegen seiner ungünstigen Gebirgslage bis dahin dieses Communikationsmittels entbehrt, wurde zunächst in einer Zweigbahn von Solingen nach der Köln-Mindener Bahn gesucht; als aber der Bau der Linie Haan-Köln zur ernsten Erwägung kam, erschien

dieselbe wesentlich erleichtert, und zweckmäßiger mittelst einer Zweigbahn dieser letzteren Linie erreichbar. Die Vertreter der Stadt haben sich demgemäß mit dem dringenden Antrage an uns gewendet, daß eine Zweig-Eisenbahn von dem Bahnhofe Ohligs an der Haan-Kölner Bahn nach Solingen in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufgenommen werden möge.

Wir haben diesen Antrag geprüft und die Ueberzeugung erlangt, daß jene Zweigbahn-Verbindung eine nützliche und dem Interesse der Bergisch-Märkischen Bahn entsprechende Ergänzung der Haan-Kölner Linie ist, deren Aufnahme wir der Gesellschaft empfehlen dürfen.

Die Stadt Solingen ist der Mittelpunkt einer Bevölkerung von etwa 40,000 Seelen, die auf einem kleinen Gebiete eine weltbekannte Industrie betreibt; ihre Lage rechtfertigt die Erwartung, daß der gesammte Bedarf dieser Industrie und Bevölkerung an Rohstoffen und Lebensbedürfnissen aller Art, wie die Fabrikate des Bezirks der Bahn zufallen, und daß diese durch die Bewegung einer dichten industriellen Bevölkerung in ungewöhnlicher Weise belebt werden wird. Die Art der Industrie — bekanntlich Messer- und Waffenfabrikation u. dgl. — sichert der Bahn erhebliche Transporte an Kohlen und Metallen, überhaupt an solchen Waaren, die in's Gewicht fallen.

Nach dem statistischen Material, welches der Herr Kreis-Landrath nach amtlichen Quellen dargeboten, sind die Transportmassen, welche der Bahn zufallen werden, auf 3,282,000 Centner, die zu erwartende Personen-Frequenz auf circa 183,000 Personen berechnet; die Summe der dafür zu erhebenden Fracht- und Personengelder zum Durchschnittssatze von 3 Pfg. pro Centner und 3 Sgr. pro Person auf rot. 45,300 Thlr., welche Gesammtsumme im Vergleich mit den Ergebnissen der Bergisch-Märkischen Bahn für eine Strecke von circa $^3/_4$ Meilen keineswegs hoch gegriffen scheint, da die gesammte Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelms Bahn im Jahre 1862 pro Meile eine Einnahme von circa 70,000 Thlr. hatte, und die Gesammt-Verhältnisse der neuen Linie durchschnittlich nicht ungünstiger sind, als die der älteren Bahn.

Die Bau- und Betriebs-Verhältnisse der Linie sind nach den vorliegenden Vorarbeiten nicht günstig, indem zwischen dem Bahnhofe bei Ohligs, wo die Bahn von der Haan-Kölner Linie abzweigt, und dem projectirten Bahnhofe bei Solingen eine Höhendifferenz von circa 240 Fuß liegt, welche auf einer Länge von 1500 Ruthen mit einem fortlaufenden Steigen von 1 : 60 zu überwinden ist. Das Terrain ist für die Bau-Ausführung nicht besonders schwierig; die Kosten sind ausschließlich des Grunderwerbs und einschließlich des nöthigen Bedarfs der für diese Zweigbahn anzuschaffenden Locomotiven und Wagen zu rot. 400,000 Thlr. ermittelt.

Unter diesen Umständen kann aus der angegebenen muthmaßlichen Einnahme eine mäßige Verzinsung des Anlage-Capitals nur durch die Ausgleichung erzielt werden, die das große Stamm-Unternehmen dem kleineren in den Betriebskosten und in der Mitbenutzung des bereits vorhandenen Materials zu Gute kommen läßt, während jenes von der vortheilhaften Einwirkung profitirt, die der Verkehr der Zweigbahn auf die älteren Linien übt. In dieser Rückwirkung auf den Verkehr der übrigen Linien ist der Vortheil und Nutzen zu suchen, den die Linie finanziell für das gesammte Bergisch-Märkische Unternehmen in Aussicht stellt, und der den Bau derselben rechtfertigt. Es läßt sich mit Bestimmtheit erwarten, daß sie das Mittel bilden wird, den Verkehr, welcher sonst von Solingen direkt an den Rhein und an die Köln-Mindener Bahn übergehen würde, für die Bergisch-Märkische Bahn zu gewinnen, Kohlen und andere Güter, welche die Bergisch-Märkische Bahn seither nur bis zur Station Vohwinkel, als nächsten Anschlußpunkt benützten, der längeren Linie über Haan bis Ohligs und Solingen, also um 2—$2^1/_2$ Meilen länger unsere Bahn zu erhalten. Mit Rücksicht auf die Ausgleichung, welche die günstigeren Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn in dem Verhältniß der Einnahmen zu den Betriebs-Ausgaben möglich machen, würde die angegebene Brutto-Einnahme von 45,300 Thlr. einen Netto-Ueberschuß von etwa 18,000 Thlr. erwarten lassen, womit eine mäßige Verzinsung des Anlage-Capitals gegeben wäre.

In dem Anlage-Capital, wie solches vorhin angegeben, sind die Kosten des Grunderwerbs für die Bahn und die beiden Bahnhöfe bei Ohligs und bei Solingen nicht enthalten, weil darauf gerechnet ist, daß dieselben von der Gemeinde Solingen getragen werden. Wir glauben die Uebernahme des Grunderwerbs als Minimum Dessen in Anspruch nehmen zu müssen, was die Gemeinde zu dem Gesammt-Baucapital beizutragen hat. Ist sie zu derjenigen Leistung bereit, welche sich hieraus und aus der schließlichen genauen Festsetzung des Capitalbedarfs als nothwendig und an-

gemessen ergeben wird, so ist das Unternehmen nach unserer Meinung ein nützliches; wir schlagen ihnen demgemäß vor, zu beschließen:

unter der Voraussetzung einer entsprechenden Leistung Seitens der Gemeinde die Zweigbahn von Ohligs nach Solingen in das Bergisch-Märkische Unternehmen aufzunehmen und die Deputation und Direction mit der erforderlichen Vollmacht zur Unterhandlung und Contrahirung mit der Gemeinde sowie zur Abänderung und Ergänzung der Statuten und zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel zu bevollmächtigen.

2. Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort.

Die Verbindung mit Ruhrort wurde als eine wesentliche Ergänzung unserer Witten-Duisburger Bahn bereits in Anregung gebracht, als über den Bau der letzteren und deren Interessenten verhandelt wurde. Die General-Versammlung vom 2. April 1856 beschloß auf die bezüglichen Anträge hauptsächlich wegen der Schwierigkeiten, welche damals die Geldbeschaffung für diese Erweiterung des Witten-Duisburger Unternehmens voraussichtlich gefunden hätte, von diesem Bau Abstand zu nehmen und die Beschlußnahme darüber einer späteren General-Versammlung vorzubehalten. Inmittelst ist die Duisburger Linie vollendet und seit Jahresfrist in vollständigem Betriebe; die Bedeutung, welche eine Verbindung mit Ruhrort für dieselbe haben wird, ist durch die Erfahrungen dieses Betriebsjahres zur lebendigen Anschauung gelangt. Alle zunächst Betheiligten, namentlich die Gewerken, und der Gemeinde-Vorstand von Ruhrort, die Handelskammern von Mülheim und Essen, die Vertreter der Ruhrort-Crefelder Bahn haben sich bei uns und bei dem Königlichen Handels-Ministerium wegen der Herstellung jener Verbindung lebhaft verwendet, die Königliche Regierung zu Düsseldorf hat die Anträge wiederholt unterstützt, das Königliche Handels-Ministerium hat uns im Interesse des Verkehrs und der Industrie mehrfach aufgefordert, den Bau der Zweigbahn alsbald in ernste Erwägung zu nehmen; wir selbst sind zu der Ueberzeugung gelangt, daß das Unternehmen ein zweckmäßiges und nützliches ist, und halten daher die vorbehaltene Beschlußnahme der Gesellschaft nunmehr für wünschenswerth, um so mehr, als die Herstellung jener Zweigbahn eine fernere besondere Bedeutung erlangt hat, durch die Absicht, die Ruhrort-Crefelder und Aachen-Düsseldorfer Bahn für die Bergisch-Märkische Gesellschaft zu erwerben.

Bei der Beurtheilung der Nützlichkeitsfrage kommt in Betracht der eigene Verkehr von Ruhrort und von den Ruhrorter Häfen und ferner der Verkehr, welchen Ruhrort durch seine Verbindung mit der Ruhrort-Crefelder Bahn, durch seine Traject-Anstalten, vermittelt. In der ersten Beziehung besteht die größere Bedeutung Ruhrorts in dem Rhein-Verkehre, der den Verkehr der Stadt und der benachbarten Etablissements bedeutend überwiegt, ganz besonders aber in dem Kohlen-Verkehre, den die Ruhrorter Häfen rheinauf- und abwärts vermitteln. Der Jahres-Bericht der Köln-Mindener Bahn pro 1862 giebt uns ein anschauliches Bild von dem Verkehre, welcher augenblicklich schon vorhanden ist.

Es wurden im Jahre 1862 transportirt von Ruhrort nach Stationen der Köln-Mindener Bahn und weiter und zwar

von der Hafenstation	708,176 Ctr.
„ „ Kohlenstation	2,371,574 „
Summa	2,079,750 Ctr.
nach Ruhrort:	
nach der Hafenstation	5,224,100 Ctr.
„ „ Kohlenstation	11,922,768 „
zusammen	17,146,868 Ctr.
darunter Steinkohlen und Coaks	
nach der Hafenstation	4,233,600 Ctr.
„ „ Kohlenstation	11,435,850 „
zusammen	15,669,450 Ctr.

Bekanntlich vermittelt Ruhrort einen großen Theil des Kohlendebits auf dem Rheine und namentlich nach Holland.

Es wurden zu Schiffe versandt im Jahre 1862 Kohlen

rheinaufwärts		8,546,520 Ctr.
rheinabwärts		9,419,160 „
	im Ganzen	17,965,680 Ctr.

während vom Duisburger Hafen abgingen

rheinaufwärts		10,254,155 Ctr.
rheinabwärts		3,021,873 „
	Summa	13,276,028 Ctr.

Ruhrort war also entschieden überwiegend im Kohlenversandt nach Holland. Daß unsere Station Duisburg und der Hafen bei Duisburg, nachdem die Vergrößerung des letztern vollendet ist, für diesen Rhein-Verkehr außerordentlich viel leisten werde, ist nicht zu bezweifeln; allein zunächst gewährt ein zweiter Hafen für den Verkehr den Vortheil eines zweiten, factisch sehr bedeutenden Absatzweges und einer Concurrenz, und außerdem befindet sich Ruhrort thatsächlich überwiegend im Besitze des Kohlenhandels nach Hollend und aller derjenigen Verbindungen, die für die Entwickelung eines lebhaften Verkehrs nothwendig sind. Unbestreitbar fallen in dieser Hinsicht die Gemeinschaftlichkeits- und Besitz-Verhältnisse, welche das Bergwerks-Eigenthum mit der Schifffahrt verbinden, die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen zwischen Ruhrort als dem bedeutendsten Stapelplatze und zwischen den Bergwerks-Eigenthum wesentlich in's Gewicht. Die Verbindung mit Ruhrort wird daher vortheilhaft auf unseren Verkehr einwirken, nicht allein weil sie uns für den Absatz unserer Kohlen einen der wichtigsten Marktorte öffnet, sondern auch deshalb, weil durch sie die Gruben in der Nähe der Witten-Duisburger Bahn veranlaßt werden, die Verbindung mit der letzteren zu suchen, welche erst in ihrer Fortsetzung bis nach Ruhrort im Stande sein wird, dem Gruben-Besitzer in dieser Richtung gleiche Vortheile zu gewähren, wie die Köln-Mindener Bahn. Den Zechen des Essen'schen Reviers wird die nothwendige Verbindung mit der Eisenbahn augenblicklich von zwei Bahnen, der Köln-Mindener, welche sich hauptsächlich im Besitze des Verkehrs befindet, von der Witten-Duisburger Bahn, die den Verkehr sucht und demnächst noch von einer dritten Bahn der Rheinischen geboten; die Concurrenz auf diesem Gebiete ist also eine so bedeutende, daß es wesentlich darauf ankommen wird, welche der drei Haupt-Bahnen die größeren Vortheile zu gewähren im Stande ist, und in dieser Hinsicht erscheint uns die unmittelbare Verbindung mit Ruhrort unentbehrlich. Durch die vorhandene mittelbare Verbindung, die Oberhausen-Ruhrorter Bahn, wird dem Bedürfniß nicht abgeholfen, weil die Fracht für diese Lokalstrecke zu hoch ist und wahrscheinlich auch in Zukunft zu hoch sein wird, um die Concurrenz der Zechen an unserer Bahn mit denen der Köln-Mindener bestehen zu können. Augenblicklich beträgt die Differenz zwischen der Lokalfracht und der Fracht von den weiter liegenden Kohlenstationen 16 bis 20 Sgr. für 100 Ctr., um welchen, bei den jetzigen Kohlenpreisen erheblichen, Betrag die Stationen der Witten-Duisburger Bahn gegen die der Köln-Mindener Bahn im Nachtheil stehen. Bei dieser Lage der Dinge halten wir es nicht für zweifelhaft, daß die projectirte Linie eine wesentliche Betheiligung unserer Zechen und Kohlenstationen an den großen Kohlenversendungen von Ruhrort ermöglichen wird, welche Betheiligung nicht allein der neuen Zweigbahn, sondern auch der Hauptbahn eine bedeutende Frequenz in Aussicht stellt.

Der übrige Verkehr zwischen Ruhrort und denjenigen Stationen der Köln-Mindener Bahn mit denen die Stationen der Witten-Duisburger Bahn concurriren, betrug im Jahre 1862 3,274,717 Ctr. Auch an diesem Verkehre können unsere Stationen und Strecken erst dann participiren, wenn die directe Linie bis nach Ruhrort hergestellt ist. Ebenso verhält es sich mit dem Verkehre, welcher über Ruhrort nach der Ruhrort-Crefelder und Aachen-Düsseldorfer Bahn beziehungsweise von der linken Rheinseite nach dem Osten übergeht, und welcher Verkehr an Kohlen 2,249,890 Ctr., an sonstigen Gütern 1,489,112 Ctr. betrug.

Unsere Zechen und Stationen sind hinsichtlich dieses Verkehres um die eben angegebene Fracht-Differenz im Nachtheile, und der Verkehr in der Richtung von Westen nach Osten ist für die Witten-Duisburger Strecke, so weit sie nicht nach Stationen dieser Bahn bestimmt sind, überhaupt nicht zu gewinnen, so lange die Güter nicht direkt von der Aachen-Düsseldorfer Bahn übernommen werden können, die Mitbewerbung für diesen Verkehr ist also ebenfalls durch die Anlage der Ruhrorter Bahn bedingt. Nach diesen Daten erscheint aber auch die Rentabilität der Bahn kaum

zweifelhaft; sie würde in dem Gesammt-Erfolge für die neue und für die alte Linie schon dann gesichert sein, wenn — abgesehen von allem sonstigen Verkehr — nur etwa 3 Millionen Centner Kohlen für den localen und für den Uebergangs-Verkehr mit einer gesammten Transportlänge von je 4 Meilen gewonnen würden. Bei den angeführten großen Massen, welche durch die Köln-Mindener Bahn gegenwärtig nach Ruhrort geschafft werden, ist die Annahme nicht sanguinisch, daß jenes Quantum sofort nach Fertigstellung der Bahn für unseren Verkehr gewonnen werden dürfte, da bis dahin die Verbindungen mit den Zechen ohne Zweifel genügend entwickelt sein werden.

Ein Moment, welches der Verbindung mit Ruhrort und beziehungsweise mit der Ruhrort-Crefelder Bahn eine besondere Bedeutung verleiht, ist neuerdings durch die als gesichert zu betrachtende Verbindung mit Venlo und den holländischen Häfen hinzugetreten, indem dieselbe den Kohlen des Ruhrgebiets einen weiteren und wichtigen Absatzweg darbietet, zu dessen Aneignung die neue Verbindung mit dem Uebergangspunkte bei Ruhrort im höchsten Grade wünschenswerth erscheint.

Zu einer unbedingten Nothwendigkeit endlich wird die Zweigbahn offenbar, wenn die Vereinigung der Ruhrort-Crefelder und Aachen-Düsseldorfer Bahn mit der Bergisch-Märkischen zur Ausführung kommt, indem sie alsdann die beiden zusammengehörigen Theile des Bergisch-Märkischen Bahnsystems zu einem Ganzen verbinden wird. In demselben Maße, wie sich in diesem Falle die Nothwendigkeit der Verbindung steigert, wird sich aber auch die Gemeinnützlichkeit derselben und der Vortheil für unsere Gesellschaft vermehren, indem dann der Linie Aachen-Gladbach-Ruhrort-Essen-Dortmund die Möglichkeit zufällt, nicht allein mit der Köln-Mindener Linie zu concurriren, sondern billiger als diese zu transportiren.

Die Projectirung hat hauptsächlich wegen der wiederholten Ueberschreitung der Köln-Mindener Bahn und wegen der Geleis-Anlagen bei Ruhrort für die Verbinduug mit der Traject-Anstalt ihre großen Schwierigkeiten, die Ergebnisse der Vorarbeiten beweisen indessen, daß sie nicht unlöslich sind.

Der Capitalbedarf für die im Ganzen 1¼ Meilen lange, bei Styrum von der Mülheimer-Duisburger Linie sich abzweigende Bahn ist unter Berücksichtigung dieser Schwierigkeiten auf 800,000 Thlr. veranschlagt.

Die Aufwendung dieses Capitals, welches sich um einen zinsfreien Beitrag der Stadt Ruhrort von 25,000 Thlr. vermindern wird, wird eine zweckmäßige und im Falle der Genehmigung unseres Fusions-Vorschlages völlig unentbehrliche Ergänzung des Bergisch-Märkischen Bahnsystems zu Wege bringen; wir beantragen demnach, daß die General-Versammlung dahin Beschluß fasse, daß:

> die Bergisch-Märkische Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Bahn von Styrum nach Ruhrort in ihr Unternehmen aufnehme, und daß demgemäß der Gesellschafts-Vertretung die nöthige Vollmacht zur entsprechenden Abänderung der Statuten und Beschaffung der erforderlichen Geldmittel ertheilt werde.

3. Zweigbahn von Barmen-Rittershausen nach Lennep und Remscheid.

Eine Eisenbahn-Verbindung für die südlich der Bergisch-Märkischen Bahn belegenen Industrie-Gebiete von Lennep und Remscheid ist seit langen Jahren das Streben ihrer Vertretung und einsichtsvoller Interessenten gewesen, weil in der verbesserten Communication das Mittel erkannt wurde, die Nachtheile auszugleichen, unter denen die Industrie in ungünstigerem Terrain zu leiden hat, die Entwerthung großer, in den vorhandenen Etablissements angelegter Capitalien zu verhindern, und eine zahlreiche Bevölkerung in dem Besitze ihres Vermögens und ihrer Lebensbedingungen zu erhalten. Schließlich wurden von einem Comité, welches jenem Zwecke mit allem des Zieles würdigen Eifer seine Thätigkeit widmete, Anträge an die Vertreter des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens gerichtet, welche dahin zielen, daß diese Gesellschaft sich entschließe, von Rittershausen ab eine Zweigbahn nach Lennep und Remscheid zu bauen.

In Folge dessen wurden mit den Vertretern dieser Orte und mit der Königlichen Staats-Regierung Unterhandlungen gepflogen, deren Ergebniß heute zur Beschlußfassung vorliegt.

Die Vertretung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft hat sich vorbehaltlich dieser Beschlußnahme bereit erklärt, eine Zweigbahn von Barmen nach Lennep und Remscheid in das Bergisch-Märkische Unternehmen aufzunehmen, unter der Bedingung, daß die betheiligten Gemeinden beziehungsweise der Staat einen unverzinslichen Beitrag zu dem Baucapital

leiste im Betrage von 500,000 Thlr., und daß der Gesellschaft weder hinsichtlich der Richtung der Linie und der Lage der Bahnhöfe, noch hinsichtlich der in Folge des Baues erforderlich werdenden Wege und Chausseen zu den Bahnhöfen Verpflichtungen auferlegt, in letzterer Beziehung vielmehr die Vertretung Seitens der Gemeinden übernommen werde, endlich, daß das für die Bahn in Anspruch zu nehmende Gemeinde-Eigenthum unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde. Wir glauben der Gesellschaft den Bau unter diesen Bedingungen empfehlen zu dürfen.

Die speziellen technischen Vorarbeiten für das Project sind noch nicht zum Abschlusse gelangt. Die von dem Comité aufgestellten Vorarbeiten ergeben eine Linie, welche, circa 2⅓ Meilen lang, vom Bahnhof Barmen-Rittershausen abzweigt, zunächst dem Wupperthale folgt und sich alsdann an dem Gehänge aufwärts über Olpe nach Lennep und Remscheid wendet. Die Steigungsverhältnisse der Bahn werden, da die Endpunkte eine Höhendifferenz von mehr als 500 Fuß zwischen sich haben, durchgehends ungünstig sein; auch ist anzunehmen, daß die Bau- und Betriebs-Verhältnisse erhebliche Schwierigkeiten bieten werden. Außer dieser Linie ist eine zweite, von der Wupper durch das Marscheider Thal hinauf führende, und schließlich eine dritte Linie in Anregung gebracht, die das Wupperthal weiter bis etwa Krebsoege verfolgt und von hier aufwärts nach Lennep führt. Die im Gange befindlichen Vorarbeiten haben die Aufgabe, die technisch und finanziell zweckmäßigste und dem Verkehrbedürfnisse entsprechende Baulinie zu ermitteln und die Wahl derselben vorzubereiten. Voraussichtlich werden die Baukosten der directen Linie einschließlich des Aufwandes für die unbedingt nothwendigen Maschinen und Wagen auf ungefähr 1,500,000 Thlr. sich belaufen, so daß zu Lasten der Gesellschaft eine Million zu beschaffen und zu verzinsen sein würde.

Die Aussichten auf Frequenz dürfen, was den künftigen Personenverkehr betrifft, als günstige bezeichnet werden, da sowohl die Hauptorte Lennep und Remscheid mit einer industriellen Bevölkerung von circa 24,000 Einwohnern, als auch die nähere und entferntere Umgegend nach dem gegenwärtigen Postverkehr eine lebhafte und genügende Personenbewegung erwarten läßt. Weniger ist dies im Allgemeinen beim Güter-Verkehr der Fall, da man nach der Eigenthümlichkeit der Industrie die großen Massen, welche den Bergisch-Märkischen Verkehr auf allen Linien auszeichnen, hier nicht in Aussicht nehmen darf. Nach dem statistischen Material, welches die Herren Bürgermeister der Städte Lennep und Remscheid nach amtlichen Ermittelungen an die Hand gegeben, darf man als wahrscheinlich ein Transport-Quantum

	von etwa 1,650,000 Ctr.	für Remscheid,
	1,750,000 „	„ Lennep,
im Ganzen also .	3,400,000 Ctr.,	

darunter etwa 2,000,000 Ctr. Kohlen annehmen. Aus diesem Transport-Quantum und den muthmaßlich zu durchfahrenden Strecken würden sich circa 6 Millionen Centnermeilen und zum Durchschnittssatze von ⅓ Sgr. für den Centner und die Meile eine Einnahme von 72,433 Thlr., ferner für den Personen-Verkehr bei einer Frequenz von zusammen 80,000 Personen mit einer Durchschnitts-Einnahme von 3 Sgr. pro Meile eine Einnahme von 14,250 Thalern erwarten lassen, so daß auf eine Gesammt-Betriebs-Einnahme von rot. 86,700 Thlr. zu rechnen wäre, welche Summe nach Verhältniß der Ergebnisse der Bergisch-Märkischen Linien pro 1862 einen Netto-Ueberschuß, nach Abzug der Betriebskosten und vorschriftsmäßigen Rücklagen von 38,142 Thlr., also die Verzinsung desjenigen Capitals, welches der Gesellschaft mit 1 Million zur Last fallen würde, mit 3,8 Procent in Aussicht stellt. Dieser unzureichende Zins-Ertrag würde in der Vermehrung und Erhaltung des Verkehrs auf den alten Strecken voraussichtlich seine Ergänzung finden; denn darin ist allerdings der wesentlichste Vortheil für unsere Bahn zu suchen, daß den alten Strecken durch den Seiten-Anschluß und durch die Erhaltung der Industrie in dem angrenzenden Gebiete neuer Verkehr zugeführt und der vorhandene gesichert werde.

Demgemäß beantragen wir, daß die General-Versammlung beschließe:

> Den Bau und Betrieb einer Bahn von Barmen-Rittershausen nach Lennep und Remscheid unter der Voraussetzung, daß die Königliche Staatsregierung und die genannten Gemeinden einen unverzinslichen Beitrag zu den Baukosten von 500,000 Thlr. leisten, als Theil der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu übernehmen und der Gesellschafts-Deputation und der Königlichen Direction die Vollmacht zu ertheilen, die erforderliche Einigung mit der Königlichen Staats-Regierung und den Gemeinden zu treffen, das Gesellschafts-Statut entsprechend zu vervollständigen und die nöthigen Geldmittel zu beschaffen.

4. Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Als wir den Bau einer Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen und der Aachen-Düsseldorfer Bahn mit fester Rheinbrücke bei Düsseldorf der Gesellschaft zur Beschlußnahme empfahlen, gingen wir von der Voraussetzung aus, daß die innige Verbindung beider Bahnen auch in ihrer einheitlichen Verwaltung als gesichert angenommen werden dürfe, und daß die thatsächliche Vereinigung derselben zu einer gemeinschaftlichen Verwaltung als der nothwendigen Folge des unmittelbaren Zusammenhanges und der vollständigen Uebereinstimmung der beiderseitigen Interessen bald von selbst führen werde. Inmittelst hat sich uns die Ueberzeugung aufgedrängt, daß es nothwendig sei, diese formelle Einheit der Bahnen durch eine Verschmelzung beider Verwaltungen und schließlich durch die Verschmelzung der Gesellschaften dauernd zu befestigen. In der Hoffnung, daß die General-Versammlung der Actionaire ihre Zustimmung aussprechen werde, sind daher die nächsten Schritte geschehen, um die Vereinigung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn mit der Bergisch-Märkischen mittelst der Erwerbung der ersteren herbeizuführen.

Wir halten diese Erweiterung des Bergisch-Märkischen Bahnnetzes sowohl im Interesse der Gesellschaften als des Verkehrs aus folgenden Gründen für nützlich und wünschenswerth:

1) Um das naheliegende und bereits erwähnte Moment sogleich näher zu erörtern, so ist es unzweifelhaft, daß die von der Gesellschaft beschlossene und in der Vorbereitung begriffene Brücken-Anlage bei Düsseldorf beziehungsweise das in diesem großen Bauwerke anzulegende Capital sich als Theil einer Bahn von Aachen nach Soest, als Theil eines zusammengehörigen und einigen Unternehmens vortheilhafter rentiren wird, denn als das Ende der Bergisch-Märkischen Bahn, daß die Verzinsung dieses neuen Capitals eine viel leichtere sein wird, wenn die Vortheile, die den Bahnen diesseits und jenseits des Rheines durch die Brücke zufallen, das Eigenthum einer Gesellschaft werden, als zweier Gesellschaften, von denen die eine im Wesentlichen die ganze Last des Capitals zu tragen hat. Im Tractus einer größeren Bahn gewinnt die Brücke eine größere Bedeutung für die bauende Gesellschaft; ja es dürfte seine Berechtigung haben, wenn die Ausführung der Brücke überhaupt als bedenklich in dem Falle aufgefaßt wird, daß aus strategischen oder sonstigen Gründen ein solcher Uebergangspunkt gewählt werden müßte, der die Brücke gerade zum Endpunkte der Bergisch-Märkischen Bahn und eine selbstständige Verbindung dieser mit beiden links-rheinischen Bahnen an dem Kreuzungspunkte Neuß unmöglich macht.

2) Dieselben Gründe, welche zu dem Entschlusse führen, die Brücke bei Düsseldorf zu bauen, sprechen auch für die finanzielle und administrative Vereinigung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter und der Bergisch-Märkischen Bahn.

In dem links- und rechtsrheinischen Industriegebiete sind die Elemente eines lebendigen Verkehres reichlich vorhanden. Die Orte der linken Rheinseite Aachen, Gladbach, Crefeld, Neuß 2c. beziehen ihren Bedarf an Kohlen, Materialien und Rohstoffen jeder Art zum größten Theile von dem rechten Rheinufer; sie können und werden sie beziehen mit der Bergisch-Märkischen Bahn, sobald die Verbindung bei Düsseldorf und bei Ruhrort hergestellt sein wird, sie werden am vortheilhaftesten von dieser unserer Bahn beziehen, wenn beide Bahnen in der Verwaltung und in ihren Finanzen völlig eins sind. Für die Bergisch-Märkische Bahn hat die Verschmelzung die große Bedeutung, daß ihr der ganze Verkehr von den genannten Orten nach dem Osten zufallen wird, und daß sie für den Verkehr von dem Osten nach den Stationen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn concurrenzfähig wird, was sie in diesem Augenbick für alle Güter, welche nicht umgeladen werden können, keineswegs ist. Eine ganz besondere Betrachtung bedarf unter diesen Verkehrs-Massen

3) der Steinkohlen-Verkehr, der das wichtigste Element unseres gesammten Güter-Verkehrs bildet, — im Jahre 1862 44¼ Procent der Gesammt-Frequenz und 37½ Procent der ganzen Einnahme. — Die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahn haben im Jahre 1862 an Kohlen aus dem Essen'schen Reviere theils über Düsseldorf und Neuß, theils über Homberg bezogen; die erstere 1,241,297, die Ruhrort-Crefelder 3,390,994, beide zusammen über 4½ Millionen Centner; an diesen Versendungen waren die Zechen

und Stationen unserer Bahn mit 286,900 Ctr. von der Steele-Vohwinkeler Strecke über Düsseldorf und außerdem mit einem sehr geringen Quantum über Ruhrort betheiligt. Der gesammte Kohlentransport nach Station Oberhausen, welche die Verbindung mit der Ruhrort-Crefelder Bahn vermittelt, betrug in 10 Monaten des Jahres 1862 nicht mehr als 36,900 Ctr. Diese geringe Betheiligung unserer Stationen und Zechen an dem bedeutenden Kohlenbedarf des rechten Rheinufers erklärt sich vollständig aus der großen Belastung der Transporte mit den Local-Frachten dreier verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen, die sich gegenwärtig in die kurze Strecke von dem Kohlen-Reviere bis zu den Consumtionsorten Crefeld, Viersen, Gladbach, Rheydt, im Durchschnitt etwa 6 bis 8 Meilen theilen, und von welchen jede sich die Generalkosten des Transportes zu berechnen hat. Ist diese Transport-Strecke in einer Hand, so kann bei weitem billiger und demnach mit größerem Nutzen transportirt werden.

Eine erhebliche und sogar die überwiegende Betheiligung der Kohlenzechen unserer Bahn an dem Kohlenbedarf des linken Rheinufers darf somit von der Verschmelzung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter mit der Bergisch-Märkischen Bahn ohne Zweifel erwartet werden, und sie allein dürfte schon geeignet sein, die Opfer, welche für die Erwerbung der links-rheinischen Bahn gebracht werden müssen, vollständig zu lohnen, zumal eine Steigerung der Kohlen-Transporte über die gegenwärtigen Quantitäten mit allem Rechte in Aussicht genommen werden darf, sobald die Frachten ermäßigt werden. Als Beispiel für die unverhältnißmäßig hohe Belastung der Kohlentransporte führen wir nur an, daß augenblicklich eine Sendung von 100 Centner Kohlen von unserer Station Essen über Oberhausen und Ruhrort nach Viersen im Ganzen 7,89, und wenn der Traject zu 2 Meilen in Ansatz gebracht wird, 9,89 Meilen — an die drei betheiligten Bahnen eine Fracht von 9 Thlr. 8 Sgr. zu zahlen hat, welche sich nach Herstellung der Bahn von Styrum bis Ruhrort und nach den Grundsätzen unseres gegenwärtigen Tarifes unter Zurechnung der gegenwärtigen Trajectgebühren auf etwa 6 Thlr. 6 Sgr. stellen würde.

Bei der Versorgung des linken Rheinufers mit Kohlen concurriren in diesem Augenblicke die Köln-Mindener und die Bergisch-Märkische Bahn, jene mit dem bessern Erfolge, weil sie die Uebergangsstrecke Oberhausen-Ruhrort besitzt; zu diesen beiden Concurrenten wird die Rheinische Gesellschaft hinzutreten, nachdem sie ihre Bahn von Osterath-Uerdingen nach Essen gebaut hat. Das Uebergewicht unter diesen drei Concurrenten wird derjenige erlangen, der die gesammte Transportstrecke von den Kohlenzechen bis zu den Consumtionsstellen besitzt, weil seine Transportstrecke nur mit den Generalkosten einer Verwaltung belastet, und weil der Reinertrag nur einem Geschäfte zufließen wird.

So wie nur die Köln-Mindener Bahn die Transporte nach Holland und nach dem Osten beherrscht, wie die Rheinische Gesellschaft für ihre lange Transportstrecke rheinauf- und abwärts die Kohlen an dem Ursprungsorte aufzunehmen sich bestrebt, ebenso ist uns die Aufgabe gestellt, das links-rheinische, durch die Ruhrort-Crefelder und Aachen-Düsseldorfer Bahn erschlossene Gebiet für unsere Kohlen-Industrie zu gewinnen. — Bekanntlich wird das Westfälische Kohlen-Gebiet sowohl von der Bergisch-Märkischen älteren Strecke als von der Witten-Duisburger Bahn in solcher Art berührt, daß ein großer Theil der Transportmassen von den Aufgabe-Stationen bis zur Köln-Mindener Bahn oder bis zum Rheine nur eine sehr kurze Strecke zu durchlaufen haben, wodurch die Transporte vertheuert werden, ohne nur einen mäßigen Reinertrag zu gewähren. Die durchschnittliche Transportweite betrug im Jahre 1862 selbst nach Eröffnung der Ruhr-Sieg Bahn, welche größere Transportstrecken zuerst gebracht hat, nicht mehr als 4,27 Meilen, während sie für die Köln-Mindener Bahn bei Kohlen 7, bei Koaks circa 13 Meilen betrug. Eine Verlängerung der Transportstrecken ist daher das berechtigte Verlangen und wird ein Bedürfniß für unser Unternehmen, auf dessen Befriedigung die Brücke bei Düsseldorf und die Ruhrorter Bahn und ebenso die Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn wesentlich hinwirken werden.

4) Sehr gesteigert wird der große Werth, welchen die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn als eine vortheilhafte Verlängerung unserer Bahn hat, in nächster Zukunft durch den Ausbau des holländischen Eisenbahnsystems, welches mittelst der von preußischer Seite bereits concessionirten Bahn von Venlo nach Viersen an die

Ruhrort-Crefelder Bahn angeschlossen werden wird. Dadurch erlangt unsere Bahn eine directe Verbindung mit den holländischen und belgischen Häfen bei Vließingen und Antwerpen, die unserm internationalen Verkehre und wiederum ganz besonders dem Kohlenbergbau eine große Zukunft verspricht.

5) Was den wirthschaftlichen Erfolg der Verschmelzung beider Bahnen angeht, die nach ihrer Richtung und nach der Gleichmäßigkeit der Verkehrs-Interessen zu einander gehören, so dürfen wir die Erfahrung anrufen, die im Allgemeinen darüber entschieden hat, daß größere Systeme durch die Vereinigung ihrer materiellen und persönlichen Kräfte, durch Vereinfachung ihres Haushaltes und leichtere Vermittelung der verschiedenen Interessen ohne Zweifel für den Verkehr wie für den Unternehmer mehr zu leisten im Stande sind, als die getrennten kleineren Bahnen; wir dürfen außerdem aber auch die Erfolge erwähnen, die durch die Consolidirung des Bergisch-Märkischen Bahnsystems, durch die Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Bahn bereits erzielt wurden. Seit dem Jahre 1857, in welchem diese beiden Bahnen vereinigt wurden, hat sich der Verkehr der Düsseldorf-Elberfelder Strecke im Personen-Verkehr von 408,588 auf 652,697 Personen, also um nahezu 60 Procent; der Güter-Verkehr von 7,231,506 auf 14,359,059 Ctr. oder um $98^1/_2$ Procent gehoben, während die Fracht von durchschnittlich $5^1/_4$ Pfg. auf $3^1/_{10}$ Pfg. pro Centner und Meile, also um mehr als 40,95 Procent ermäßigt, die Dividende der Actionaire dagegen von 6 auf $(6^1/_2 \times 1^2/_3)$ $10^5/_6$ Procent erhöht ist.

6) Die Nützlichkeit der Verschmelzung für den Verkehr überhaupt beruht theils auf der größeren Leistungsfähigkeit des größeren Bahnsystems überhaupt, theils aber darauf, daß gerade in dem vorliegenden Falle eine zweite concurrenzfähige Route von dem Osten nach dem Westen hergestellt wird, welche unter gleichartiger Verwaltung die westlichen Provinzen des Staates von der braunschweigischen und hessischen bis zur belgischen und holländischen Grenze durchschneidet, im Anschlusse an die braunschweigischen und hessischen Bahnen, welche durch gleiche Verkehrs-Interessen mit uns verbunden sind, und gegenüber der anderen großen Linie über Köln, beziehungsweise über Gießen, der sie das Gleichgewicht zu halten vermag, wenn die Lücken bei Ruhrort und Düsseldorf ergänzt sind.

Wenn nun nach den vorstehenden Bemerkungen die Nützlichkeit der Verschmelzung an und für sich nicht bezweifelt werden kann, so handelt es sich ferner um die finanzielle Seite der Frage.

Die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn umfaßt bekanntlich die Linien von Düsseldorf bis Aachen und von Homberg bis Gladbach zusammen 17 Meilen eingeleisige Bahn nebst einer Traject-Anstalt bei Homberg, welche die Verbindung mit dem rechten Rheinufer bei Ruhrort herstellt. Das Anlage-Capital beträgt:

1) für die Linie Aachen-Düsseldorf

in Actien	4,000,000	Thlr.
in 4 Procent Prioritäten	1,500,000	„
in $4^1/_2$ Procent	2,450,000	„
	7,950,000	Thlr.

2) für die Ruhrort-Crefeld Kreis Gladbacher Bahn:

in Actien	1,500,000	Thlr.
in 4 Procent Prioritäien	550,000	„
in $4^1/_2$ Procent	1,462,000	„
	3,512,000	Thlr.

Die gesammten wirklich verwendeten Baukosten betragen bis Ende 1862: 10,842,168 Thlr., darunter für Betriebsmittel: 1,797,204 Thlr., es kostete also die Meile Bahn ohne Betriebsmittel 522,196 Thlr., mit Betriebsmittel 625,955 Thlr.

Die Bestände der Reserve- und Erneuerungs-Fonds werden im Jahresberichte für das Jahr 1862 aufgeführt

mit	37,531	Thlr.	10	Sgr.	2	Pf.
und	193,752	„	25	„	3	„
Summa	231,284	Thlr.	5	Sgr.	5.	Pf.

Die Bestände der Baufonds betrugen . . . . . 66,217 Thlr.
und 3,439 „
sind 69,656 Thlr.

und waren ult. 1862 außerdem von den $4^1/_2$ Procent Prioritäts-Obligationen noch 318,900 Thlr. vorhanden und disponibel.

Die Betriebs-Ergebnisse von 1862 waren folgende:

1) Die Aachen-Düsseldorfer Bahn hatte nach Abzug der Betriebskosten, der bestimmungsgemäßen Rücklagen zu dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds und Deckung der Prioritäts-Zinsen und Amortisations-Quoten einen Netto-Ueberschuß von 85,540 Thlr. 28 Sgr. 7 Pf. oder $2,_{14}$ Procent des Anlage-Capitals, so daß der Staat zur Deckung der garantirten $3^1/_2$ Procent des Anlage-Capitals einen Zuschuß von 54,459 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf. leisten mußte.

2) Die Ruhrort-Crefelder Bahn dagegen gewährte in gleicher Weise den Actionairen eine Dividende von $4^1/_2$ Procent, dem Staate ein Präcipuum von 5,800 Thlr., im Ganzen somit einen Netto-Ueberschuß von 75,351 Thlr. 21 Sgr. 9 Pf. oder $5,_{02}$ Procent des Actien-Capitals.

Der Gesammt-Ueberschuß beider Bahnen betrug demnach 160,893 Thlr. oder $2,_{925}$ Procent des gesammten Actien-Capitals. Nimmt man nun an, daß zur Erwerbung der Bahn ein Capital von gleichem Betrage wie das gesammte Actien-Capital erforderlich ist, welches mit $4^1/_2$ % zu verzinsen ist, so muß zur Erzielung dieser vollen Verzinsung ein Ueberschuß aufgebracht werden, welcher den des letzten Betriebsjahres um 86,607 Thlr. übersteigt, wozu bei der Annahme, daß die Mehr-Einnahme über den jetzigen Ertrag mit etwa 35 Procent Betriebskosten belastet sein werde, eine Brutto-Einnahme von 116,320 Thlr. gehören würde, welcher Betrag von der Brutto-Einnahme der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter und Bergisch-Märkischen Bahn (ausschließlich der Ruhr-Sieg Bahn) pro 1862 nicht mehr als $3,_4$ Procent ausmacht. Daß diese Mehr-Einnahme nach kurzer Frist gewonnen werden kann, glauben wir — unter der Voraussetzung des baldigen Baues der Düsseldorfer Brücke und der Ruhrorter Zweigbahn — unbedenklich annehmen zu dürfen, weil der Vortheil der Verschmelzung nicht allein der links-rheinischen Bahn, sondern der gesammten Bergisch-Märkischen Bahn zu Gute kommt und weil die Aufgabe jener Einnahme- und Frequenz-Steigerung einem Eisenbahn-System von zusammen 50 Meilen — ohne die Ruhr-Sieg Bahn — zufällt, ferner weil bei jener Rechnung die wirthschaftlichen Erfolge der Verschmelzung, bestehend in der Verminderung der Generalkosten und besseren Ausnutzung des Materials gar nicht in Anschlag gebracht sind.

Das Mittel für die Ausführung der Verschmelzung bietet die in dem Vertrage wegen der Betriebs-Uebernahme zwischen den Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaften und dem Staate vom 26. und 29. September 1849 dem letztern zugestandene Befugniß dar, die beiden Bahnen durch Aufkündigung der Actien gegen deren Nominalwerth zu erwerben. Bei den vorläufigen Unterhandlungen, welche dieserhalb mit der Königlichen Staats-Regierung gepflogen wurden, hat sich dieselbe geneigt gefunden, von jenem Rechte zu dem Zwecke Gebrauch zu machen, um die beiden Bahnen an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu übertragen, unter der Bedingung, daß die letztere das zur Rückzahlung der Actien zum Nominalbetrage erforderliche Capital beschaffe und daß sie sich verpflichte, die bis ult. 1862 auf 1,205,609 Thlr. sich belaufende Summe der bisherigen Staatszuschüsse zur Verzinsung der Actien aus dem Ertrage des gesammten Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens über $6^1/_2$ Procent und zwar mit $^1/_4$ dieses Ertrages zu erstatten. Wir halten dafür, daß diese Bedingungen dem beiderseitigen Interesse entsprechen und daß der Kaufpreis, den wir solchergestalt zu zahlen haben, dem Werthe entspricht, welcher einer überaus nützlichen Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Netzes beizulegen ist.

Durchdrungen von der Nützlichkeit dieses Fusions-Projectes beantragen wir, daß die General-Versammlung beschließe, ihrer Deputation und der Königlichen Eisenbahn-Direction die Vollmacht zu ertheilen, die angeknüpften Verhandlungen über die Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn weiter, und nach ihrem besten und gewissenhaften Ermessen zum Abschlusse zu führen, eventuell den Vertrag der Königlichen Staats-Regierung zu thätigen, die statutarischen Bestimmungen entsprechend zu ändern und zu vervollständigen und die nöthige Capital-Beschaffung zu bewirken.

Der Vorsitzende der General-Versammlung eröffnete über die einzelnen Gegenstände der Tagesordnung, nachdem der bezügliche Abschnitt des Berichtes verlesen worden war, die Discussion, indem er die Versammlung fragte, ob Einer der Anwesenden das Wort über die vorliegenden Gegenstände zu nehmen wünsche.

Nachdem sich Niemand zum Worte gemeldet, erhob General-Versammlung, indem sie auf ausdrückliches Befragen des Herrn Vorsitzenden erklärte, auf Abstimmung durch Stimmzettel zu verzichten, die vorgedachten Anträge der Gesellschafts-Vorstände einstimmig zu ihrem Beschlusse.

Die General-Versammlung wurde hierauf, und nachdem dieselbe ihrem Herrn Vorsitzenden ihren lebhaften Dank ausgesprochen, geschlossen.

(Folgen die Unterschriften.)

Ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1864.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hatte durch Einladung vom 31. v. M. auf heute die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Entgegennahme des Geschäfts-Berichts für das abgelaufene Betriebs-Jahr, sowie zur Vornahme der statutgemäßen Neuwahl der Deputations-Mitglieder berufen, und hatten sich in Folge dessen, einschließlich des Antheils des Staates, welcher durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction vertreten wird, 14,111 Actien mit 1443 Stimmen angemeldet.

Die Versammlung wurde durch den Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, welcher statutgemäß den Vorsitz in den General-Versammlungen der Actionaire führt, eröffnet, indem er dieselbe willkommen hieß und sodann die Scrutatoren und Protokollführer ernannte; die Tages-Ordnung wurde dahin festgesetzt, daß zunächst die Neuwahl der Deputations-Mitglieder und darauf die Vorlage des Geschäfts-Berichts zu erfolgen habe.

In Bezug auf die Neuwahl der Gesellschafts-Deputation erstattete der Vorsitzende der Versammlung Vortrag über die vertragmäßige, durch die Statut-Nachträge vom 16. Februar 1863 modificirte Zusammensetzung der Ersteren und erklärte sich die Versammlung ausdrücklich und einstimmig damit einverstanden, daß heute eine Neuwahl für die im Jahre 1862 gewählten vier Mitglieder und Stellvertreter zu erfolgen habe, während es der Beschlußnahme einer außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire vorzubehalten sei, neben der Regelung der Domizilfrage den Wahlturnus für die Gesellschafts-Deputation festzusetzen, nachdem die schließliche Entscheidung über die Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn, sowie über die für diesen Fall in Aussicht genommene Erweiterung der Deputation ergangen sein werde.

Der General-Versammlung wurde demnächst mitgetheilt, das hiernach eine Neuwahl vorzunehmen sei für die aus der Gesellschafts-Deputation ausscheidenden Mitglieder:

Herrn Wilh. Ulenberg,
„ Dr. Müser,
„ J. Schimmelbusch und
den inmittelst verstorbenen Herrn Wilh. Hammacher,

ferner für die Stellvertreter:

Herrn Commerzienrath Engels,
„ R. Weyermann,
„ C. Ruëtz,
„ C. Overweg.

Die Wahl wurde sodann gethätigt, und ergab sich als Resultat der beiden Wahl-Akte, daß als Mitglieder die Herren Ulenberg, Müser und Schimmelbusch, sowie der Herr Carl Overweg, und als Stellvertreter die Herren Engels, Weyermann und Ruëß, und ferner der Herr Commerzienrath Wiesehahn zu Hoerde wieder-, beziehungsweise neugewählt waren.

Zum zweiten Gegenstande der Tages-Ordnung übergehend, erstattete der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction über den Betrieb und Bau des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens während des verflossenen Geschäftsjahres den nachfolgenden Bericht:

Im Laufe des vergangenen Geschäftsjahres hat das Bergisch-Märkische Unternehmen durch die Aufnahme der Prinz-Wilhelm Bahn, durch die Vollendung der Verbindung zwischen dieser und der Witten-Duisburger Bahn bei Steele, durch den Ausbau der Steele-Dahlhauser Zweigbahn eine erhebliche Erweiterung und Umgestaltung seines äußeren Umfanges wie seiner inneren Grundlagen erfahren; außerdem sind durch die Beschlüsse der Gesellschaft über den Bau wichtiger neuer Strecken und über die Erwerbung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn neue Erweiterungen vorbereitet und zum Theile bereits in der Ausführung begriffen.

Wir berichten zunächst über die Ergebnisse des Bahnbetriebes, indem wir Ihnen die wesentlichsten Momente der Betriebs-Resultate nach Anleitung des Jahresberichtes vorführen.

Dem Betriebe neu eröffnet wurde am 1. Juni v. J. die erwähnte Verbindungsbahn mit Ruhr-Uebergang bei Steele, am 21. September die zunächst nur für den Kohlenverkehr der Zechen Vereinigte Hafenwinkel und General-Erbstollen und der auf dem linken Ruhrufer belegenen, mittelst Pferdebahn und eigener Ruhrbrücke angeschlossenen Altendorfer Zeche Gelria benutzte Zweigbahn vom Bahnhofe zu Steele bis Dahlhausen; außerdem wurden im Duisburger Hafen die Geleise an der nördlichen Seite des alten Hafens fertig gestellt und dem Betriebe übergeben. Die gesammte Länge der Bergisch-Märkischen Bahn betrug am Schlusse des Jahres 47,42 Meilen, die Länge der Schienengeleise einschließlich des zweiten Geleises auf der Strecke Elberfeld-Dortmund und der Nebengeleise auf den Bahnhöfen 74,86 Meilen, ohne die Geleise der Privat-Anschluß-Anlagen, deren Gesammtzahl sich auf 114 beläuft. Die durchschnittliche Länge der Betriebs-Strecke war im Jahre 1863: 47,01 gegen 43,95 Meilen des Jahres 1862, eingerechnet die Prinz-Wilhelm Bahn.

Der Bestand der Betriebsmittel mußte, um den Anforderungen des Verkehrs zu folgen, bedeutend vermehrt werden. Die Zahl der Locomotiven wurde einschließlich der von der Prinz-Wilhelm Bahn übernommenen 8 Maschinen um 23 Stück vermehrt, so daß die Gesammtzahl Ende 1863 sich auf 123 belief. Der Zuwachs an Personenwagen betrug einschließlich 6 Prinz-Wilhelm Wagen 21 Stück, so daß Ende 1863 vorhanden waren 118 Personenwagen mit 6546 Sitz- und Stehplätzen, außer dem Antheile an 6 Personenwagen 1. und 2. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes. An Gepäck- und Güterwagen wurden von der Prinz-Wilhelm Bahn 410 übernommen, und 216 neu beschafft, so daß im Ganzen vorhanden waren 3896 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 625,230 Centnern, einschließlich der von Zechen angeschafften 319 Kohlenwagen, welche durch allmälige Amortisation des Anschaffungs-Capitals Eigenthum der Gesellschaft werden. Die enorme Zunahme des Kohlenverkehrs, welche ganz besonders in neuester Zeit alle Erwartungen überstieg, macht alljährlich neue Anschaffungen in außergewöhnlichem Umfange nothwendig, zumal es ohne Beeinträchtigung des Verkehres unmöglich ist, den Uebergang unserer Wagen auf fremde Bahnen einzuschränken, wofür eine Ausgleichung durch die Benutzung fremder Betriebsmittel in ausreichender Weise bisher leider nicht zu erlangen war, da die Transportmassen überwiegend von dem Gebiete unserer Bahn ausgehen. Die Gepäck- und Güterwagen durchliefen auf eigener Bahn 7,032,816, auf fremden Bahnen 4,170,989, wogegen fremde Wagen auf unserer Bahn nicht mehr als 1,998,411 Achsmeilen durchliefen, so daß mehr als die doppelte Anzahl unserer Wagen auf fremder Bahn, als fremde Wagen auf unserer Bahn ausgenutzt wurden. Die Vergütung, welche von fremden Bahnen für unsere Wagen gezahlt wurde, belief sich einschließlich der Conventionalstrafen für verspätete Rückgabe auf 101,882 Thlr., während wir für fremde Wagen zu zahlen hatten 50,741 Thlr. Für die überhaupt vorhandenen 123 Locomotiven, 118 Personen- und 3896 Gepäck- und Güterwagen betragen die Beschaffungskosten 6,013,557 Thlr., so daß bei 47,42 Meilen, welche ult. 1863 im Betriebe waren, auf jede Meile Bahn 126,815 Thlr. kommen.

Das gesammte Stamm-Capital der Bergisch-Märkischen Gesellschaft erreichte — abgesehen von der Ruhr-Sieg Bahn — in Folge der Uebernahme der Prinz-Wilhelm Bahn und verschiedener Neubaulinien bis Ende vorigen Jahres nominell

die Summe von 26,420,000 Thlr. und zwar in Stamm-Actien 13 Millionen, in Prioritäts-Obligationen (4 und 4½ procentigen) 13,420,000 Thlr. Von dem letzteren Capitale ist indessen durch die alljährliche Amortisation bereits getilgt der Betrag von 457,100 Thlr., auch ist in jener Summe der Capitalbedarf für die im Bau befindliche Linie Hengstei-Holzwickede und für die Letmathe-Iserlohner Zweigbahn mit rot. 2,380,000 Thlr. enthalten. Wirklich verausgabt war für die Bergisch-Märkische Bahn (Düsseldorf-Elberfeld, Prinz-Wilhelm Bahn und Witten-Duisburg) aus Baufonds die Summe von 21,961,122 Thlrn. oder pro Meile Bahn 664,884 Thlr., darunter für Betriebsmittel 3,492,252 Thlr., pro Meile Bahn 105,730 Thlr.

An dem Ueberschusse der Betriebs-Einnahme participiren für das Jahr 1863 12,987,100 Thlr. in Stamm-Actien, einschließlich des nur noch 10,800 Thlr. betragenden Restes von Actien Litt. B., welche sich über den Austausch gegen Stamm-Actien Litt. A. noch nicht erklärt haben, ausschließlich des Betrages von 23,700 Thlr. Actien, welche noch nicht begeben sind.

Für die Ruhr-Sieg Bahn beläuft sich das concessionirte Capital auf 18 Millionen 3½ procentiger Obligationen, einschließlich der Reserve für das zweite Geleise und sonstige Ergänzungs-Bauten. Wirklich verwendet ist in Baar die Summe von 11,844,503 Thlr., wofür zuzüglich eines Baarbestandes von 213,095 Thlr. an Obligationen verkauft wurden 15,429,100 Thlr. zum Durchschnitts-Course von 77,76 Procent. Für die Meile Bahn wurde verwendet die Summe von 823,107 Thlr. einschließlich des Anschaffungs-Capitals für Locomotiven und Wagen im Gesammtbetrage von 1,744,903 Thlr. oder für die Bahnmeile 121,258 Thlr.

Die allgemeinen Verkehrs- und gewerblichen Verhältnisse waren im vergangenen Jahre, obwohl die amerikanischen Zustände auf einzelne Fabrikationszweige noch immer nachtheilig einwirkten, günstig.

Das Kohlengeschäft hat in Folge des erweiterten Absatzes und vermehrten Consums einen unverkennbaren Aufschwung erfahren; die Eisen-Industrie war vollauf beschäftigt. Beide Hauptfactoren des Bergisch-Märkischen Verkehres förderten in dem Streben, durch Massenproduction günstigere Resultate zu erzielen, die Bewegung auf allen Strecken unserer Bahn, namentlich in denjenigen Transportgegenständen, welche hauptsächlich ins Gewicht fallen.

Der Personen-Verkehr hat sich durch den Zutritt der neuen Witten-Duisburger Strecken, durch die verbesserte Verbindung bei Steele und in Folge der innern Verkehrs-Entwickelung außerordentlich stark vermehrt: Es wurden befördert 3,574,304 Personen gegen 3,119,122, welche im Jahre 1862 auf der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm Bahn gefahren wurden, also mehr: 455,182 oder 14,6 Procent. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 801,697 Thlr. und 91,136 Thlr. oder 12,8 Procent mehr als im Vorjahre. Die Einnahme für jede Person und eine durchschnittliche Fahrstrecke von 2,41 Meilen betrug 6 Sgr. 7,5 Pf., für die Person und Meile 2 Sgr. 8,97 Pf. Die Haupt-Frequenz war in der vierten Wagenklasse mit 1,879,570 Personen oder 52,59 Procent — 34,72 Procent der Einnahme — und in der dritten Wagenklasse mit 1,305,052 Personen = 36,51 Procent der Frequenz und 42,12 Procent der Einnahme. Verhältnißmäßig gering ist fortwährend die Benutzung der ersten Klasse mit 0,39 Procent der Frequenz und 1,32 Procent der Einnahme und der zweiten Klasse mit 10,02 Procent der Frequenz und 21,02 Procent der Einnahme. Um das Verhältniß der Wagenklassen gegeneinander zu verbessern, sind vom November des vergangenen Jahres ab versuchsweise Retourkarten für die erste und zweite Wagenklasse eingeführt, welche den Inhabern neben der Bequemlichkeit im Billetlösen eine Preisermäßigung von ca. 25 Procent der Schnellzugssätze gewähren. Ueber den Erfolg dieser Maßregel läßt sich noch nicht urtheilen.

Von der Gesammtfrequenz gehörten ungeachtet der ausgedehnten directen Expedition 96,73 Procent, vom Ertrage 90,58 Procent dem Lokal-, der Rest von 3,27 und 9,42 Procent dem durchgehenden Verkehre an. Ueber die Bewegung auf den verschiedenen Strecken gibt die Seite 62 und 63 befindliche Zusammenstellung ein anschauliches Bild. Die größte Frequenz war auf der Strecke Elberfeld-Vohwinkel mit 589,561 Personen insgesammt oder 122,62 per Zug; ferner Elberfeld-Barmen mit 506,200 Personen im Ganzen und 105,2 per Zug; die geringste auf der Strecke Welschenennest-Creuzthal mit 49,548 insgesammt oder 19,87 per Zug.

Die Einnahme aus dem Gepäck- und Hunde-Transport 2c. betrug 12,099 Thlr. Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr belief sich pro Meile Bahn auf 17,589 Thlr.

Die Menge des transportirten Gutes betrug im Ganzen 65,608,204 Centner einschließlich 3,253,886 Centner

frachtfrei befördertes Dienstgut und 1,375,269 Centner Baugut, welches zu einem um 30 Procent ermäßigten Satze transportirt wurde; gegen das vorhergegangene Jahr wurden 10,285,832 Centner mehr transportirt, so daß eine Vermehrung der Transportmassen um 18,59 Procent eingetreten ist. Die bedeutendste Zunahme zeigte sich im Kohlenverkehre. Es wurden zur tarifmäßigen Fracht an Kohlen 30,878,199, an Coaks 1,951,434, im Ganzen also an Kohlen und Coaks 32,829,633 Centner gegen 25,870,727 Centner des Vorjahres, also mehr: 6,958,906 oder 26,9 Procent befördert.

Die Einnahme aus dem Güterverkehr betrug 2,659,026 Thlr. gegen 2,302,896 Thlr., welche im Jahre 1862 auf der Bergisch-Märkischen und Prinz-Wilhelm Bahn vereinnahmt wurden, also mehr 356,130 Thlr. oder 15,46 Procent, für die Meile Bahn ergab sich eine Einnahme von 56,563 Thlr. gegen 52,398, für jeden Centner Gut 1 Sgr. 2,76 Pfg., für den Centner und die Meile 2,72 Pfg.

Der innere Verkehr war auch hier überwiegend, indem derselbe mit 77,34 Procent an der Frequenz und mit 73,11 an der Einnahme betheiligt war. Ihm zunächst steht der „Westfälische Verkehr" mit der Köln-Mindener, Westfälischen und Hannoverschen Bahn mit 15,89 und 14,38 Procent, sodann der Rheinisch-Thüringische Verkehr mit 5,84 und 10,45 Procent. Im Kohlenverkehr betrug die Betheiligung des Binnenverkehrs an Frequenz und Einnahme sogar 80,71 beziehungsweise 80,16 Procent. An den Extrazügen des Norddeutschen Verbandes zu dem Pfenningstarife waren die Zechen an der Bergisch-Märkischen Bahn mit 1,367,600 Ctrn. betheiligt, gegen 929,800 Ctr. des vorhergehenden Jahres.

Der Telegraphenverkehr brachte für 15,567 Depeschen eine Einnahme von 4,415 Thlrn. gegen 3,832 Thlr. für 13,067 Depeschen des Vorjahres.

Die Gesammtsumme der diversen Einnahmen, welche alle Einnahmen außer dem Personen- und Güterverkehr umfaßt, betrug 290,575 Thlr., die Hauptposten darunter sind die Wagenmiethen mit 101,882 und Zinsen für Baarbestände, sowie die rückvereinnahmten und ersparten Zinsen mit 106,238 Thlr.

Die Gesammtsumme aller Einnahmen aus den verschiedenen Dienstzweigen belief sich auf 3,751,297 Thlr. 19 Sgr. 2 Pfg., also für die Bahnmeile 79,798 Thlr., im Jahre 1862: 3,222,594 Thlr. 27 Sgr. 4 Pfg. und für die Meile 73,324, die Mehreinnahme auf 528,702 Thlr. 21 Sgr. 10 Pfg. oder 16,41 Procent, für die Meile Bahn auf 6,474 Thlr. oder 8,83 Procent. Unter diesen Einnahmesummen brachte der Personenverkehr im Jahre 1863 21,37, im Jahre 1862 22,08, der Güterverkehr 70,88, beziehungsweise 71,46 Procent, so daß beide Verkehrszweige fast eine gleichmäßige Entwickelung gezeigt haben.

An der Gesammteinnahme des Unternehmens ist die Bergisch-Märkische Bahn (repräsentirt durch das Actien-Capital Litt. A. und B.) mit 2,944,400 Thlrn., die Ruhr-Sieg Bahn mit 806,897 Thlrn., an der gesammten Mehreinnahme von 528,703 Thlr. die erstere mit 341,269 Thlr. = 13,11 Procent, die Ruhr-Sieg Bahn mit 187,434 Thlr. = 30,26 Procent gegen das Vorjahr betheiligt. Für die Meile Bahn hatte jene eine Einnahme von 90,264 oder ein Plus von 2,201 = 2,49 Procent, die Ruhr-Sieg Bahn eine Einnahme von 56,073 Thlr., also ein Plus von 13,025 oder 30,26 Procent. Besonders augenfällig ist die aus diesen Zahlen-Angaben hervorgehende Entwickelung des Verkehrs auf der Ruhr-Sieg Bahn, welche alle Erwartungen übertroffen hat; nicht minder günstig sind aber die Ergebnisse der Bergisch-Märkischen Abtheilung, weil hier die neu hinzugetretenen Strecken die Gesammtergebnisse nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern sogar an einer erheblichen Steigerung derselben participirt haben. Seit dem Jahre 1859 ist durch den Hinzutritt der Witten-Duisburger Bahn die Länge der Bergisch-Märkischen Bahn von 22,79 auf 33,03 Meilen gestiegen; die Einnahme pro Meile Bahn gestaltete sich unter Hinzurechnung der Prinz-Wilhelm Bahn in folgender Weise:

1859:	22,79	Meilen	Einnahme	pro	Meile	79,497 Thlr.
1860:	23,86	"	"	"	"	82,623 "
1861:	25,64	"	"	"	"	89,049 "
1862:	29,56	"	"	"	"	88,063 "
1863:	32,62	"	"	"	"	90,264 "

Es hat somit — abgesehen von dem geringen Zurückgehen in der Einnahme des Jahres 1862, welches in der verminderten Einnahme der Prinz-Wilhelm Bahn seinen Grund hatte — ein fortwährendes Steigen der Einnahme,

also eine fortschreitende Verkehrs-Entwickelung trotz dem Hinzutreten der neuen Strecken stattgefunden und sind dadurch die Erwartungen, wozu das neu erschlossene Gebiet berechtigte, in der erfreulichsten Weise verwirklicht worden.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben betrug 1,561,229 Thlr. 27 Sgr. 2 Pf. und absorbirte somit 41,62 % der gesammten Einnahmen gegen 45,72 % des vorhergehenden Jahres. Einschließlich der Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungs-Fonds betrug dieselbe 1,974,598 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf. oder 52,64 % der Einnahme gegen 57,25 % des Vorjahres oder 4,61 % weniger. Von der Mehr-Einnahme wurden durch die Mehr-Ausgabe einschließlich der Rücklagen 24,51 % in Anspruch genommen. Auf die Haupt-Abschnitte der Verwaltung vertheilten sich die Ausgaben in nachfolgender Weise:

Allgemeine Verwaltung	110,138	Thlr.
Bahn-Verwaltung	565,798	„
Transport-Verwaltung	885,294	„

Die Kosten der Bahn-Unterhaltung nahmen, soweit sie dem Betriebs-Etat zur Last fallen, pro Meile Bahn 5,657, pro Meile Schienenstrang 3,553 Thlr. und einschließlich der Erneuerung von Schwellen, Schienen, Klein-Eisenzeug pro Meile Bahn 9,138,9, pro Meile Geleise 5,788,3 Thlr. in Anspruch. Insgesammt sind die Kosten gegen das Vorjahr um 30,291 Thlr. gestiegen, hauptsächlich weil die Prinz-Wilhelm Bahn eine verstärkte Erneuerung des Gestränges erforderte.

Die Kosten der Transport-Verwaltung umfassen die persönlichen und sachlichen Ausgaben des gesammten Fahr- und Expeditionsdienstes; sie vermehrten sich gegen das Vorjahr um den Betrag von 36,114 Thlr., hauptsächlich an Besoldung für das Fahrpersonal der vermehrten und verstärkten Züge und an der Unterhaltung der Locomotiven und Wagen. Die Locomotiven haben im vergangenen Jahre 317,271,8 Nutzmeilen und zwar auf der Bergisch-Märkischen Bahn 237,012, auf der Ruhr-Sieg Bahn 80,259,8 Meilen, dazu leer 23,801,3, im Ganzen also 341,073,1 Locomotiv-Meilen zurückgelegt; ferner sind von denselben 209,331 Rangirstunden, und somit, wenn die letzteren einer Locomotiv-Meile gleichgerechnet werden, im Ganzen 550,404,1 Locomotiv-Meilen geleistet worden. Von 46,867 Zügen wurden 12,160,384 Achsmeilen gefördert, so daß auf jede Nutzmeile 38 Achsen kommen. Für jede Nutzmeile wurden 189,19 Pfd. Kohlen zum Werthe von 78,69 Pfg. verwendet. Die Reparaturkosten der Locomotiven betrugen pro Nutzmeile nach Abzug des Werthes für altes Material 15,5 Sgr. gegen 14 Sgr. des vorhergehenden Jahres. Für Schmieren und Putzen wurden 77,44 Pfg. per Nutzmeile verwendet, und betrugen die Gesammt-Unterhaltungkosten für Reparatur, Schmieren und Putzen für jede Nutzmeile 263,06 Pfg. gegen 245,51 Pfg. des Vorjahres, für jede Wagen-Achsmeile 7,56 Pfg. gegen 6,91 Pfg. Der Mehrbetrag erklärt sich durch die größere Durchschnittsleistung der Locomotiven, sowie dadurch, daß manche größere Reparatur auf die im vergangenen Jahre stattgefundene Eröffnung der neuen Werkstätte in Witten hinausgeschoben war. Die Summe der verausgabten Reparatur- und Erneuerungskosten betrug nach Abzug des rückvereinnahmten Materialwerthes 163,590 Thlr.

An Wagen-Achsmeilen wurden auf der Bahn von eigenen Wagen .		8,681,612,4
von fremden Wagen		2,098,717,4
von eigenen Wagen auf fremden Bahnen	4,086,809,1,	
also auf Bergisch-Märkischer Bahn		10,780,329,8

von Bergisch-Märkischen Wagen auf eigener und fremder Bahn 12,883,234,5 Achsmeilen zurückgelegt. Die Unterhaltungskosten betrugen für die Personenwagen 28,085 Thlr., für die Achsmeile 6,02 Pfg., die Kosten des Schmierens und Putzens 4,779 Thlr., für die Achsmeile 0,98 Pfg.

Die Gepäck- und Güterwagen haben 122,028 Thlr. oder für die Achsmeile 3,92 Pfge. gegen 3,46 Pfg. an Unterhaltungskosten erfordert. Die Schmierkosten betrugen 0,42 Pfg. für die Achsmeile. Die außerordentlich starke Vermehrung des Betriebs-Materials machte die Errichtung eines neuen und großen Werkstätten-Etablissements in Witten nothwendig, welches im Laufe vorigen Jahres dem Betriebe übergeben wurde und bereits im December 341 Arbeiter beschäftigte. Nach einiger Zeit werden sich hoffentlich die verbesserten Einrichtungen durch eine Verminderung der Unterhaltungskosten lohnen.

Die Kosten der Zugkraft betrugen für die Nutzmeile 1 Thlr. 9 Sgr. 4 Pfg., gegen 1 Thlr. 11 Sgr. 8 Pfg. des vorhergehenden Jahres. Von der Gesammtsumme der Transportkosten ausschließlich der aus Reserve- und Erneuerungs-

Fonds bestrittenen Ausgaben entfallen auf die Nutzmeile 2 Thlr. 23 Sgr. 9 Pfg. gegen 2 Thlr. 28 Sgr. 7 Pfg., auf die Wagen-Achsmeile 2 Sgr. 5 Pfg. gegen 2 Sgr. 7 Pfg. des Jahres 1862; und von der Summe der Betriebs-Ausgaben auf die Nutzmeile der Bergisch-Märkischen Abtheilung 5 Thlr. 3 Sgr. 4 Pfg. gegen 5 Thlr. 13 Sgr. 10 Pfg, auf die Nutzmeile der Ruhr-Sieg Bahn 4 Thlr. 10 Sgr. 9 Pfg. gegen 4 Thlr. 4 Sgr. 4 Pfg., auf die Achsmeile 4 Sgr. 3 Pfg. und 4 Sgr. 2 Pfg. gegen 4 Sgr. 5 Pfg. des vorhergehenden Jahres.

Nach Abzug der Betriebs-Ausgaben ergibt sich ein Ueberschuß

1. Für die Bergisch-Märkische Bahn von 1,733,150 Thlr. 8 Sgr. 1 Pfg., wovon verwendet wurde zu den vorschriftsmäßigen Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds 309,763 Thlr. 18 Sgr. 7 Pfg., zur Verzinsung der Anleihen 426,931 Thlr. 15 Sgr., zur Amortisation derselben 55,262 Thlr. 15 Sgr., zur Deckung des Zinsen-Ausfalles an der Ruhr-Sieg Bahn-Anlage mit $^1/_{14}$ der ganzen Zinsen-Ausgabe die Summe von 40,861 Thlr. 25 Sgr. 1 Pfg., der Staatssteuer 56,771 Thlr. 9 Sgr. 5 Pfg. und zur Vertheilung einer $6^1/_2$ procentigen Dividende 843,459 Thlr. 15. Sgr.
2. Für die Ruhr-Sieg Bahn betrug der Ueberschuß 457,017 Thlr. 13 Sgr. 11 Pfg., wovon zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds 103,628 Thlr. 7 Sgr. 7 Pfg. zurückgelegt wurden. Der Rest von 353,389 Thlr. 6 Sgr. 4 Pfg. reichte zur Verzinsung des gesammten Anlage-Capitals nicht aus, vielmehr mußte zu diesem Zwecke vertragsmäßig von Seiten der Gesellschaft der angegebene Betrag, von Seiten des Staates die Summe von 177,814 Thlr. 19 Sgr. 5 Pfg. beigetragen werden. Im Jahre 1862 belief sich der Zuschuß der Gesellschaft auf 35,126 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf., der des Staates auf rot. 230,352 Thlr., so daß sich der erstere in Folge des erhöhten Anlagecapitals um 5,735 Thlr. 13 Sgr. 7 Pfg. höher und der des Staates trotz des um 1,141,000 Thlr. erhöhten Capitals bereits um 52,537 Thlr. 10 Sgr. 6 Pfg., oder um 22,$_{81}$ Procent niedriger stellte.

Der Reservefonds der Bahn schloß am Ende des Jahres ab mit einem Bestande in Effecten von 117,000 zu einem Ankaufswerthe von 103,307 Thlr. (nach Abzug einer Mehrausgabe in Baar von 1219 Thlr. 14 Sgr.), der Erneuerungsfonds mit einem Baarbestande von 177,964 Thlr. 16 Sgr. 6 Pfg. und einem Effectenbestande von 148,100 Thlr. nominell zu einem Ankaufswerthe von 130,445 Thlr. 16 Sgr. 6 Pfg., im Ganzen also baar 308,409 Thlr. 16 Sgr. 6 Pfg. gegen 1862 mehr: 117,313 Thlr.

Die Pensionscasse der bei dem Unternehmen beschäftigten Beamten hatte ultimo 1863 einen Vermögensbestand und zwar die Pensions- und Wittwen-Casse der nicht im Staatsdienste definitiv angestellten von 223,112 Thlr., die Pensions-Casse der definitiv angestellten von 28,943 Thlr., ferner die Kranken-Casse der Beamten und ständigen Arbeiter einen solchen von 11,558 Thlr.

Die bedeutendsten Objecte der Bauthätigkeit auf den Betriebsstrecken bestanden außer den Ergänzungen und Erweiterungen der Bahnhofsanlagen, welche bei der fortwährenden Zunahme des Verkehrs alljährlich sehr bedeutende Mittel in Anspruch nehmen, in dem Werkstätten-Etablissement zu Witten, der gemeinschaftlichen Haupt-Reparatur-Werkstätte für alle Abtheilungen des Unternehmens, welche im Laufe des vergangenen Jahres betriebsfähig hergestellt wurde, sodann in den Arbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Düsseldorf-Elberfeld, deren Vollendung im Laufe dieses Jahres erwartet werden darf.

Die Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, beschlossen durch die außerordentlichen General-Versammlungen vom 29. November 1862 und 31. October 1863, sind im vergangenen Jahre soweit gefördert worden, als es die zum Theil überaus schwierigen Verhältnisse gestattet haben:

1. Die Zweigbahn von Letmathe nach Iserlohn, zu deren Baucapital die Stadt Iserlohn einen unverzinslichen Beitrag von 150,000 Thlr. geleistet hat, ist im vergangenen Jahre soweit vollendet worden, daß am 21. Dezember v. J. die Locomotive zum erstenmale den Bahnhof Iserlohn erreichte und die Eröffnung des Betriebes am 31. März d. J. erfolgen konnte. Die Summe der Bau-Ausgaben ohne Betriebsmittel belief sich bis Ende vorigen Jahres auf 401,788 Thlr.
2. Für die Zweigbahn von Unna nach Hamm, welche 2,$_{45}$ Meilen lang ist und unter ungewöhnlich günstigen Steigungs- und Krümmungs-Verhältnissen eine voraussichtlich sehr vortheilhafte directe Verbindung zwischen der Dortmund-Soester Bahnstrecke und der Westfälischen und Köln-Mindener Bahn bei Hamm herstellen

wird, ist die landesherrliche Concession unter dem 24. März 1863 ertheilt und die Feststellung des speciellen Bauprojectes am 25. April d. J. erfolgt. Die Arbeiten sind alsdann sofort in Angriff genommen und darf die betriebsfähige Vollendung der Strecke im Anfang künftigen Jahres erwartet werden. Die Baukosten sind ohne Betriebsmittel zu 930,000 Thlr., also pro Meile zu 379,592 Thlr. veranschlagt.

3. Auf der Verbindungsbahn zwischen Hengstei und Holzwickede, welche 2½ Meilen lang, die Punkte Hagen und Soest gegen den jetzigen Umweg über Dortmund um beinahe 3½ Meilen einander näher bringen wird, sind vorläufig nur die Voreinschnitte zu dem Tunnel auf der Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher in Angriff genommen, indem uns die Inangriffnahme der übrigen zum Theile sehr bedeutenden Bau-Objecte mit Rücksicht auf die Verhandlungen wegen der Abkürzungslinie auf herzoglich braunschweigischem Gebiete noch nicht gestattet war. Voraussichtlich werden diese Behinderungen in der allernächsten Zeit beseitigt sein und wird alsdann mit der Ausführung der Arbeiten kräftig vorgegangen werden.

4. Für die Linie Haan-Köln ist die landesherrliche Genehmigung zur Ausführung durch Allerhöchsten Erlaß vom 11. Mai 1863 ertheilt, unter dem Vorbehalte der näheren Entscheidung wegen des Endpunktes der Linie in Deutz oder Köln; die Baupläne für die schwierigste Strecke Haan-Opladen, 2,37 Meilen, sind inmittelst festgesetzt und wird mit der Bau-Ausführung nunmehr begonnen werden. Für die Zweigbahn vom Bahnhofe bei Ohligs bis Solingen ist die Concession ebenfalls nachgesucht, unter der Voraussetzung, daß die Gemeinde Solingen die Grundentschädigung für jenen Bahnhof sowohl als für die Zweigbahn übernehmen werde.

5. Für die etwa 2¼ Meilen lange Zweigbahn von Rittershausen nach Lennep und Remscheid, zu deren Bau-Capital ein Staats- und Gemeinde-Zuschuß von 500,000 Thlr. in Aussicht steht, sind die Vorarbeiten im Gange; die Schwierigkeiten der Projectirung sind theils wegen der Terrain-Verhältnisse, theils wegen der sehr divergirenden Wünsche der betheiligten Gegend außerordentlich groß, indem es sich um die Ermittelung derjenigen Linie handelt, welche durch den Aufschluß eines möglichst ausgedehntes Gebietes und durch die Verminderung allzu ungünstiger Betriebsverhältnisse dem Interesse der Gesellschaft entspricht, ohne die Gemeinden, welche für das Zustandekommen der Bahn so bedeutende Opfer zu bringen haben, zu benachtheiligen. Nachdem zuletzt noch eine Linie, welche auch die Gemeinden Ronsdorf und Lüttringhausen berührt, untersucht ist, kann die Wahl unter den verschiedenen in Frage stehenden Linien in kurzer Frist getroffen werden.

6. Für die Verbindung mit Ruhrort, welche im Interesse des Witten-Duisburger Verkehrs als nothwendig erkannt worden, ist die Concession nachgesucht und der Bau-Angriff noch in diesem Jahre in Aussicht genommen.

7. Wegen des Rheinüberganges bei Düsseldorf haben wir vor Allem die Allerhöchste Entscheidung über die Zulässigkeit des Brückenbaues bei Düsseldorf und der in Frage kommenden Uebergangs-Linien zu erwarten.

8. Wegen der Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahn schweben die Verhandlungen zwischen dem Königlichen Handels-Ministerium und der Gesellschaft, deren Abschluß alsbald erwartet werden darf.

Die Reihe der aufgeführten Erweiterungs-Projecte möge Ihnen den Beweis liefern, daß die Vertretung der Gesellschaft bemüht war, das Nachbargebiet der Bahn in allen Richtungen, welche eine Verkehrs-Entwickelung in Aussicht stellen, an- und aufzuschließen und durch Gewinnung längerer, zugleich einen lebhaften innern Verkehr bereits besitzenden oder versprechenden Betriebsstrecken die staatswirthschaftlichen und finanziellen Erfolge des Transportgeschäftes zu verbessern. Diese Aufgabe der Gesellschaft darf nach der Lage der Bergisch-Märkischen Bahn keineswegs als abgeschlossen und erfüllt betrachtet werden, vielmehr wird dieselbe fortschreitend mit der äußeren Entwicklung und innern Kräftigung des vorhandenen Eisenbahn-Systems auch künftig die Aufmerksamkeit der Gesellschafts-Vertretung in Anspruch nehmen.

Ein Weiteres war nicht zu verhandeln und wurde hiermit die Versammlung geschlossen.

Außerordentliche und ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1865.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geh. Commerzien-Rath Daniel von der Heydt, hat durch Einladung vom 18. v. Mts. auf heute eine General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft berufen, um

1. in außerordentlicher General-Versammlung nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire — in der am 11. v. Mts. stattgefundenen ersten Versammlung war die zur Fassung eines Beschlusses erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten — zu beschließen:
   a) über die Erwerbung der Eisenbahn von Viersen bis zur Preußisch-Niederländischen Grenze bei Venlo und über die Uebernahme des Betriebes auf der anschließenden Niederländischen Eisenbahnstrecke von der Landesgrenze bis Venlo für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft,
   b) über den Bau einer Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig, Werden ruhraufwärts im Anschluß an die Witten-Duisburger oder Prinz-Wilhelm Bahn, von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, ferner von Schwerte ruhraufwärts über Arnsberg nach Westwich bei Ramsbeck,
2. in ordentlicher General-Versammlung den Geschäfts-Bericht für das abgelaufene Betriebsjahr entgegenzunehmen, sowie die statutgemäße Neuwahl der Deputationsmitglieder vorzunehmen.

In Folge dieser Einladung hatten sich, einschließlich des Antheils des Staates, welcher durch den Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction, Herrn Geheimen Regierungs-Rath Danco vertreten wird, 19,089 Actien mit 2,539 Stimmen angemeldet.

Die Versammlung wurde durch den Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, welcher nach den Festsetzungen des mit der Staats-Regierung abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in den General-Versammlungen der Actionaire führt, eröffnet, indem er dieselbe willkommen hieß und die Scrutatoren und Protokollführer ernannte.

Zum ersten Gegenstande der Tagesordnung der außerordentlichen General-Versammlung erstattete sodann über die Erwerbung der Viersen-Venloer Eisenbahn die Königliche Eisenbahn-Direction den nachfolgenden Vortrag:

Nachdem für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft der Erwerb der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Gladbacher Eisenbahn gesichert ist, muß es unser Streben sein, diesen neuen Linien unseres Bahnsystems durch Herstellung directer Anschlüsse an das Belgische und Holländische Eisenbahn-Netz, womit bis jetzt nur die Rheinische und Köln-Mindener Bahn in unmittelbarer Schienenverbindung stehen, neue Verkehrsquellen zu eröffnen. Den nächsten für uns in Betracht kommenden Anschlußpunkt an das Holländische Netz bietet die Holländische Eisenbahn-Station Venlo dar, welche eine hervorragende Bedeutung gewonnen hat, seitdem von der Holländischen Regierung der Ausbau des südlichen holländischen Eisenbahn-Netzes, insbesondere der Linien Venlo-Rotterdam, Venlo-Mastricht und der besonders wichtigen Linie von Venlo nach Vlissingen (dem einzigen zu jeder Jahreszeit offenen und mittelst zwölfstündiger Ueberfahrt von dem Weltmarkte London zu erreichenden Nordseehafen) beschlossen und in Angriff genommen ist.

In richtiger Voraussicht, daß für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Gladbacher resp. die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Ausdehnung ihres Schienenwegs bis zu diesem wichtigen Knotenpunkte der Holländischen Bahnen als unumgängliches Bedürfniß anerkannt werden würde, hat die Actien-Gesellschaft der Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn inmittelst bereits die Ausführung einer vom diesseitigen Bahnhofe Viersen sich abzweigenden und über Dülken, Boisheim, Breyell, Lobberich, Kaldenkirchen bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Venlo führenden Eisenbahn übernommen, und sich nunmehr bereit erklärt, dieselbe an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft gegen Zahlung eines Preises im Betrage von 90 % des für die Vollendung der Bahn aufgestellten Kosten-Anschlages zu verkaufen und noch in diesem Jahre betriebsfähig fertig gestellt zu übergeben.

Durch den Erwerb dieser, von Viersen bis Venlo $3^1/_{10}$ Meilen langen Bahnstrecke, wird unsere Gesellschaft einen zweifelsohne bedeutenden, von England und Holland nach unserem Bahn-Gebiete und darüber hinaus sich bewegenden internationalen Verkehr gewinnen, und die desfallsige Concurrenz mit unseren Nachbarbahnen mit Erfolg aufnehmen können. Unsere Route Vlissingen-Venlo, Gladbach-Düsseldorf wird beispielsweise circa 17 Meilen kürzer sein, als

die Route **Ostende**-Mecheln-Köln-Düsseldorf, imgleichen unsere Route Rotterdam-**Venlo**-Gladbach-Düsseldorf einen 5 Meilen kürzeren Weg bilden als Rotterdam-**Utrecht**-**Arnheim**-Düsseldorf. Nicht minder darf der locale, innere Verkehr nicht unterschätzt werden, da die Bahn, welche mit unwesentlichen Abweichungen den Lauf der Köln-Venloer Bezirksstraße — der bisherigen Haupt-Verkehrs-Ader des Gladbacher Handelsbezirks — verfolgt, einen fruchtbaren und reichbevölkerten Landestheil durchschneidet, worin Landwirthschaft und die verschiedenartigsten Handels- und Industrie-Zweige (große Flachs-Spinnereien und Leinen-Zwirnereien, Fabriken in baumwollenen und seidenen Stuhl-Waaren, Eisengießereien, Oel- und Mahl-Mühlen, Brennereien und Essigfabriken ꝛc.) in langjährigem blühenden Betriebe sind.

Bei den dieserhalb von uns angeknüpften näheren Verkaufs-Unterhandlungen ergab sich aus der Mitbewerbung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ein angemessenes Arrangement in der Weise, daß die Actien-Gesellschaft der Verbindungsbahn ihre Rechte auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Venlo nach Kempen an die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft überträgt, daß der Bahnhof Kaldenkirchen (worin die Kempen-Venloer und die Viersen-Venloer Strecken einmünden werden) gemeinschaftliches Eigenthum und ein Geleise von Kaldenkirchen bis Venlo Eigenthum der Rheinischen, das andere Eigenthum der Bergisch-Märkischen Gesellschaft wird.

Im Uebrigen wird die Vorlesung des vorbehaltlich Ihrer Genehmigung bereits notariell abgeschlossenen Kaufvertrags ergeben, daß wir das Interesse unserer Gesellschaft bei den einzelnen Modalitäten des Geschäfts nach Kräften zu wahren gesucht haben.

Falls die Erwerbung dieser Bahn Ihre Genehmigung erhält, kommt ferner in Betracht, daß nach dem Preußisch-Holländischen Staats-Vertrage vom 14. März v. J. der Betrieb auf einer jeden der beiden Linien Venlo-Viersen und Venlo-Kempen auf der Preußischen und auf der Holländischen Strecke womöglich ungetrennt ausgeführt und in die Hand nur je eines Unternehmers gelegt werden soll. Demzufolge sind wir mit der Holländischen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft in Unterhandlung getreten, wobei dieselbe sich vorbehaltlich der Genehmigung der Holländischen Staats-Regierung bereit erklärt hat, auf der kurzen Holländischen Strecke von der Landesgrenze bis Venlo den Betrieb an uns resp. an die Rheinische Gesellschaft abzutreten, wodurch zweifelsohne der Verkehr erleichtert und die Errichtung einer Zwischenstation auf der Landesgrenze unnöthig wird.

Wir stellen demnach folgenden Antrag:

Die General-Versammlung ertheilt der Königlichen Eisenbahn-Direction und der Deputation der Actionaire uneingeschränkte Vollmacht, die Preußisch-Niederländische Verbindungsbahn für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu erwerben, die erforderlichen Geldmittel zu beschaffen, den Betrieb auf der anschließenden Holländischen Eisenbahn-Strecke von der preußischen Grenze bis Venlo für Rechnung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen und die erforderlichen Verträge und Statut-Nachträge mit den betreffenden Interessenten und der Königlichen Staats-Regierung zu vereinbaren.

Der Herr Vorsitzende der General-Versammlung eröffnete die Discussion, indem er an die Anwesenden die Frage richtete, ob Jemand das Wort zu ergreifen wünsche; da dies nicht der Fall, wurde der in dem Vortrage der Königlichen Eisenbahn-Direction gestellte Antrag der Versammlung zur Beschlußnahme unterbreitet, welche denselben mit Einstimmigkeit zu ihrem Beschlusse erhob.

Ueber den zweiten Gegenstand der außerordentlichen General-Versammlung, den Bau einer Ruhrthal-Bahn betreffend, erstattete die Königliche Eisenbahn-Direction den nachfolgenden Bericht:

Das Project einer Ruhrthalbahn, wie es der Beschlußnahme der außerordentlichen General-Versammlung unterbreitet worden, umfaßt zwei Bahnstrecken, nämlich:

1) die Linie von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden nach einem noch näher festzustellenden Punkte der Witten-Duisburger beziehungsweise der Prinz-Wilhelm Bahn in der Richtung nach Steele, nebst einer Abzweigung von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr;

2) die Linie von Schwerte ruhraufwärts über Arnsberg bis nach Westwich.

Länge und Anlage-Capital sind überschläglich für die erste zu 6 Meilen und 3,550,000 Thlr., pro Meile circa 600,000 Thlr., ermittelt; für die 2. Linie beträgt die Länge 9¼ Meilen, das Anlage-Capital 4,770,000 Thlr. oder pro Meile circa 515,000 Thlr.

Die Gesammtlänge der zur Beschlußfassung gestellten Linien erstreckt sich somit auf 15¼ Meilen Bahn mit einem Anlage-Capital von 8,320,000 Thlr. ohne Betriebsmittel.

Ein Theil der ersten Linie, die Verbindung zwischen der Prinz-Wilhelm Bahn und Mülheim a. d. Ruhr über Werden und Kettwig, ist bereits bei der Aufnahme der Witten-Duisburger Linie in Folge dringender Anträge der Betheiligten zur Erwägung gekommen, die Beschlußnahme über den Bau jedoch damals vertagt worden, weil die Schwierigkeiten, die sich der Concessionirung und Ausführung der Witten-Duisburger Bahn in den Weg stellten, die Aufnahme dieser Erweiterung ebensowenig zuließen, als die Ausdehnung der Hauptlinie bis nach Ruhrort. Die Beweggründe, welche die Gesellschaftsvertretung veranlassen, gegenwärtig sowohl jene Verbindungslinie, und zwar in ihrer Durchführung nach Düsseldorf, als eine im Ruhrthale aufwärts gehende Linie zur Aufnahme in das Bergisch-Märkische Unternehmen zu empfehlen, bestehen theils in den günstigen Erfolgen der vorhandenen Betriebsstrecken, deren Steigerung durch die in der Ausführung begriffenen Erweiterungen voraussichtlich noch gefördert werden wird, und welche der Gesellschaft die weitere Verfolgung ihrer Aufgaben unbedenklich gestatten, theils in den auf der Bedeutung des aufzuschließenden Gebietes beruhenden Aussichten auf eine erhebliche Entwickelung des Verkehrs, theils endlich in der Befürchtung nachtheiliger Beeinträchtigung des vorhandenen Verkehrs von Seiten eines Concurrenz-Unternehmens, welches bereits eine bestimmte Gestaltung angenommen.

Die Linie Düsseldorf-Mülheim-Steele — wie wir sie ohne Präjudiz für die zu wählenden Anschlußpunkte nennen — wird das Ruhrthal zwischen Steele und Mülheim mit den Städten Kettwig und Werden und mit einem bis jetzt lediglich auf den Wassertransport verwiesenen Theile des Ruhrkohlen-Gebiets aufschließen und ihm die lange gewünschte Verbindung mit dem Rheine wie mit den rechts- und linksrheinischen Eisenbahn-Linien verschaffen; sie nimmt ferner die Stadt Ratingen und die in der Nähe liegenden bedeutenden Kalksteinlager auf und verkürzt die vorhandene Eisenbahnverbindung von Steele über Vohwinkel nach Düsseldorf um nahezu 2 Meilen mittelst einer im Vergleich mit dieser Linie günstigeren Thalbahn. Sie wird es ermöglichen, den Verkehr von Dortmund, Bochum und von dem unteren Theile der Prinz-Wilhelm Bahn direct und auf einem wesentlich abgekürzten Wege nach Düsseldorf zu bringen, wogegen der Prinz-Wilhelm Bahn der Verkehr nach Köln, sowie nach Elberfeld, Barmen u. s. w. verbleibt. Unsere Stationen Mülheim und Essen erhalten eine bis dahin vollständig mangelnde directe Verbindung mit der Stadt Düsseldorf, deren industrielle Bedeutung bekanntlich wächst.

Die Bedeutung dieser Linie wird noch weiter gesteigert werden durch die Rheinbrücke bei Düsseldorf, indem dadurch das Essener Revier eine zweite Verbindung mit den linksrheinischen Bahnen erhält, die den Störungen und der Unsicherheit des Trajectes bei Ruhrort nicht unterworfen sein wird.

Wenngleich die zweite Abtheilung der Ruhrthalbahn, die Strecke Schwerte-Westwich, eine gleich erhebliche Bereicherung des Verkehrs anscheinend nicht in Aussicht nehmen läßt, da das obere Ruhrthal augenblicklich eine hervorragende industrielle Bedeutung nicht besitzt, so lassen gleichwohl die Orte Menden, Wickede, Neheim, Hüsten, Arnsberg, Meschede, Ramsbeck von vorneherein einen nicht unbedeutenden Verkehr erwarten, und unzweifelhaft berechtigen die Ruhr und ihre Seitenthäler, namentlich das Hönne-, Röhr- und Wenne-Thal, zu der Hoffnung einer Verkehrs-Entwickelung, wie solche überall rasch hervorgetreten, wo die Verbindung zwischen dem Kohlengebiete und den Elementen der Eisen-Industrie und des Bergbaues hergestellt wurde.

Diese Elemente sind in dem Ruhrthale und den erwähnten Seitenthälern ohne Zweifel vorhanden; Holz, Eisenerze, Schiefer und andere Mineralien werden in großen Mengen zum Transport kommen; die bestehenden Etablissements, welche durch den Mangel geeigneter Communications-Mittel in der Entwickelung behindert wurden, verbürgen die Grundbedingungen einer großen Industrie und einer lebhaften Transportbewegung.

Als bekannte Factoren des zu erwartenden Güterverkehrs treten hervor die Industrie von Menden, Wickede, Hüsten, Ramsbeck, welches letztere Werk allein zwischen seinen Etablissements in Ramsbeck, Dortmund und Stolberg eine Gütermasse von mehr als ½ Million Centner auf langen Strecken der Bahn zubringen wird; ferner der Holzreichthum des Herzogthums Westfalen, der eine erhebliche Ausfuhr nach den Kohlengruben und nach dem Rheine in Aussicht stellt, die Schieferbrüche bei Nuttlar, welche geeignet sind, den größten Theil des Bedarfs für Westfalen und die Rheinlande zu decken. Von der allergrößten Wichtigkeit nicht allein für die Güterbewegung auf der neuen Linie, sondern durch

ihre Rückwirkung auf den Verkehr und die industrielle Entwickelung der alten Linie, sind jedoch die Eisenerze, deren Gewinnung in dem Gebiete der Bahn erwartet werden darf.

Die bewährtesten Fachmänner und das Königliche Ober-Bergamt in Bonn haben sich dahin ausgesprochen, daß das Gebiet der Bahnlinie große Massen von Eisenerzen besitze, daß insbesondere das Revier Arnsberg, hauptsächlich aus den Districtsfeldern Wildewiese, Landsberg, Velen und Bracht, sodann die Reviere Meschede, Stadtberge, vorzüglich aber das von Olsberg an über Hoppecke, Messinghausen, Bredelar, Giershagen sich erstreckende mächtige Erzvorkommen, große Quantitäten Eisenstein für die Bahn liefern werde.

Das Comité für eine Ruhrthalbahn, welche die Städte Arnsberg, Neheim, Menden mit der Dortmund-Soester Bahn in Verbindung setzen sollte, berechnete im Jahre 1859 die Gütermassen, die dieser Bahn zufallen würden, auf nahezu 6 Millionen Centner; das Königliche Ober-Bergamt veranschlagt die Transportmassen unserer Ruhrlinie auf $1^1/_2$ Millionen Centner für die Meile.

Neben der localen Wichtigkeit der Linie und der mit allem Recht zu erwartenden günstigen Einwirkung auf den Verkehr der alten Strecken machte sich schließlich ein Moment geltend, welches die Gesellschafts-Vertretung verpflichtete, der Ausführung des Projects selbst zu einer Zeit näher zu treten, in welcher die Gesellschaft für bedeutende noch im Bau begriffene Erweiterungen des Unternehmens engagirt ist, nämlich eine Concurrenz, deren Bedeutung für das Letztere nicht unbeachtet bleiben kann, weil sie das Verkehrs-Gebiet der Bergisch-Märkischen Bahn in nachtheiliger Weise einzuschränken droht. Es bildete sich unter der Betheiligung angesehener Interessenten und Kapitalisten ein Comité für den Bau einer Bahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig nach Cassel, von Köln nach Meschede im Anschluß an die erstere Linie; dasselbe erhielt vom Königlichen Handels-Ministerium, welches dieser Unternehmung eine hervorragende staatswirthschaftliche Wichtigkeit beilegte, die Zusage der Concession unter der Bedingung, daß das erforderliche Kapital in bestimmter Frist nachgewiesen werde. Die Hauptlinie dieses Projects stimmt im Wesentlichen mit dem Tractus unserer Linie überein und würde somit die von der ältesten Bergisch-Märkischen Linie Soest-Düsseldorf, und von der Witten-Duisburger Bahn begrenzte Gegend in der durch den Ruhrfluß bezeichneten Linie durchschneiden, und vermöge der durch sie zu bewirkenden Abkürzung der Entfernungen geeignet sein, in der einen wie in der anderen Richtung einen Theil des jetzigen Bergisch-Märkischen Verkehrs an sich zu ziehen, während die von Köln abgehende Linie das Gebiet der Bergisch-Märkischen Bahn im Süden enge begrenzen und namentlich die im Bau begriffene directe Verbindung mit Köln beeinträchtigen würde. Ohne Zweifel ist die Bergisch-Märkische Gesellschaft im Stande, die staatswirthschaftlichen Zwecke dieses neuen Unternehmens vermöge ihrer bereits vorhandenen oder in der Ausführung befindlichen Verbindungen mit den Hauptquellen des Verkehrs, namentlich mit den Gruben und den Etablissements des Märkischen Kohlen- und Industrie-Gebiets, sowie vermöge ihres reichen Besitzes an Betriebs-Mitteln vollständiger und mit geringerem Kapital-Aufwande unter Vermeidung der dem Concurrenten voraussichtlich in den Weg tretenden Schwierigkeiten zu erfüllen; und da es auf der anderen Seite dem Interesse der Gesellschaft entspricht, sich die Zukunft einer nützlichen Verkehrs-Erweiterung zu sichern, so konnte es nicht zweifelhaft erscheinen, daß die sich darbietende Gelegenheit zu einer Transaction mit dem gedachten Comité zu dem Zwecke zu benutzen wäre, um die als nützlich erkannte Linie unter Beseitigung einer nachtheiligen Concurrenz für das Bergisch-Märkische Unternehmen zu gewinnen. Diese Transaction wurde die Veranlassung, der neuen Linie die in der Tagesordnung bezeichnete Abgrenzung zwischen den Endpunkten Düsseldorf und Westwich zu geben, obwohl auch nach der Auffassung der Gesellschafts-Vertretung dieser letzte Punkt nicht als endlicher Abschluß der Linie zu betrachten, vielmehr eine Fortführung derselben und zwar, wenn irgend möglich bis nach Cassel in Aussicht zu nehmen ist, um dem Projecte seine volle Nützlichkeit zu sichern. Die Erstreckung der Ruhrthal-Linie bis Westwich genügte dem Comité, weil dadurch die durch Letzteres vertretenen Interessen befriedigt waren; sie genügte zunächst der Gesellschafts-Vertretung, weil sie das Gebiet der Ruhr aufschließt, und mit einem mäßigen Kapital fertig zu stellen ist, während jenseits des vorläufigen Endpunktes die größeren Terrain-Schwierigkeiten beginnen, endlich weil es ungewiß scheint, ob die Concessionirung der im Auslande belegenen Strecken gleichzeitig zu erlangen und somit die Befürchtung nahe liegt, daß die Ausführung der ersten und dringend gewünschten Strecken durch die Schwierigkeiten auf der weiteren Strecke behindert werde.

Die hohe Staatsregierung hat nun das getroffene Abkommen nicht sofort genehmigt, vielmehr mittelst eines nach Berufung der vorbereitenden ersten General-Versammlung ergangenen Erlasses vom 7. Mai die Ertheilung der Concession nur für den Fall in Aussicht gestellt, daß die Gesellschaft sich zu dem Bau der Bahn bis nach Cassel und bedingungsweise auch der Anschluß-Linie von Köln bereit erkläre.

Bei dieser Lage der Dinge dürfen wir uns nicht verhehlen, daß ein Beschluß der General-Versammlung nach Maßgabe der publicirten Tagesordnung in seinem Erfolge hinsichtlich der von der hohen Staats-Regierung zu erbittenden Concession zweifelhaft erscheint, wie es andererseits zweifellos ist, daß, sofern der Bau der Linie bis nach Westwich beschlossen und die landesherrliche Concession dazu ertheilt werden möchte, die Fortführung der Linie bis nach Cassel alsbald in Erwägung genommen werden wird; der Bau nach Cassel ist somit in jedem Falle als eine mehr oder weniger nahe Eventualität anzusehen, welche sich an den Bau der Linie bis Westwich von selbst anknüpfen wird, und für deren ernste Erwägung die Gesellschaftsvertretung sich mit voller Klarheit und Entschiedenheit bestimmt hat.

Auf dem weiteren Wege nach Cassel wird die Bahn jenseits Westwich bei Brilon die Wasserscheide zwischen Ruhr und Diemel überschreiten und aus dem Diemelthale in das Waldeck'sche und sodann in das Hessische Gebiet übertreten, sie enthält die schwierigste Parthie einer Düsseldorf-Casseler Linie auf einer Länge von $12^1/_4$ Meilen, deren Anlagekosten nach dem vorhandenen Material auf etwa 7,950,000 Thlr., also 650,000 Thlr. für die Meile, ohne Betriebsmittel, zu veranschlagen sind. Sie ist demnach eine theure Bahnstrecke, deren Uebernahme nur gerechtfertigt werden kann durch die Nützlichkeit einer directen Verbindung mit Cassel; und diese ist in der That in solchem Maße vorhanden, daß die Höhe des Anlage-Kapitals die Aufnahme der Gesammt-Linie nicht hindern darf; die nächste Strecke von Westwich bis zur Waldeck'schen Landesgrenze hat wegen der reichen Erzlager des Hapkethals und der Gegend von Bredelar und Stadtberge, die erst jenseits der Wasserscheide vollständig erreicht werden, eine große Wichtigkeit; das Waldeck'sche und Hessische Gebiet verspricht für den Localverkehr geringere Erfolge, dagegen hat Cassel, außer seiner localen Bedeutung, für den gesammten deutschen Eisenbahn-Verkehr eine so hervorragende Wichtigkeit, daß hierdurch die Fortsetzung bis zu diesem Punkte vollständig gerechtfertigt erscheint. In Cassel vereinigen sich schon jetzt vier Eisenbahnen, welche den Verkehr von Westen nach dem Osten und von Norden nach dem Süden für einen großen Theil von Deutschland vermitteln; eine neue Richtung und eine reiche Gegend wird durch die im Bau begriffene Linie Cassel-Nordhausen-Halle aufgeschlossen, welche zugleich die Entfernung zwischen den Endpunkten gegen die vorhandene Thüringische Linie abkürzt.

Die Entfernung zwischen Witten und Cassel wird durch die neue Linie von $30^1/_2$ auf $24^3/_4$, also um beinahe 6 Meilen abgekürzt; von Schwerte aus gerechnet wird die neue directe Linie gegen die Linie Schwerte-Soest-Cassel um etwa $5^1/_2$ Meilen abgekürzt. Dieselbe Abkürzung erlangt der Weg nach Leipzig-Dresden u. s. w. durch Thüringen, und mittelst der Bahn von Cassel über Nordhausen nach Halle wird im Ganzen nach Halle eine Abkürzung von $11^1/_4$, nach Leipzig von 8 Meilen gewonnen. Es wird darnach möglich werden, der neuen Linie den bereits vorhandenen Verkehr von Bergisch-Märkischen Stationen nach Cassel und allen jenseits Cassel belegenen thüringischen Stationen, ferner nach Sachsen, Schlesien, Oesterreich u. s. w. zuzuführen, und selbst der Weg nach Berlin über Cassel, Nordhausen, Halle wird gegen den jetzigen Weg nur um $3^1/_3$ Meilen länger sein, so daß die Concurrenz wenigstens für den Güterverkehr von den Binnen-Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nicht ausgeschlossen sein wird, zumal derselbe auf der neuen Linie durch die geringe Zahl der Theilhaber an der nämlichen weit ausgedehnten Transportstrecke außerordentlich erleichtert werden wird. Die Linie Schwerte-Cassel gewährt also der Bergisch-Märkischen Bahn außer der Beseitigung einer bedeutenden Concurrenz und außer dem Local-Verkehre in einem an den Grundlagen für große Massentransporte reichen Gebiete den großen Vortheil, daß sie mit einer neuen Strecke von $21^1/_2$ Meilen an der Güterbewegung zwischen dem Rheinisch-Westfälischen Industrie-Gebiete und dem Osten sich wird betheiligen können; sie wird das Mittel sein, um die Güter, welche an der Bergisch-Märkischen Bahn in reicher Fülle zum Transporte aufgenommen werden oder für dieselbe bestimmt sind, für lange und lohnende Transportstrecken zu erhalten oder zu gewinnen. Zwar wird ein Theil des Verkehrs von der vorhandenen Linie Schwerte-Soest abgeleitet werden; dieser, sowie der Linie Schwerte-Hamm verbleibt jedoch der Verkehr nach dem Norden, sowie nach den Stationen der Westfälischen, Köln-Mindener, Hannoverschen und Braunschweigischen Bahnen, und der Verlust trifft eine Linie von $4^1/_2$ bis 6 Meilen, während der Gewinn einer Strecke von $21^1/_2$ Meilen zufallen wird. Die Summe des jetzigen durchgehenden Güterverkehrs, welcher

dieser Linie bestimmt zufallen, beziehungsweise für welche dieselbe in Mitbewerbung treten würde, läßt sich nach specieller, auf den Betriebs-Ergebnissen der Jahre 1863 und 1864 beruhenden Ermittelung auf circa 5 Millionen Centner überschlagen, abgesehen von dem Personen-Verkehr, den wir gar nicht erwähnt haben, weil die Güterbewegung offenbar von entschiedener Bedeutung für die Linie sein wird, und weil die günstigeren Betriebsverhältnisse der nördlichen Route die Concurrenz im durchgehenden Verkehre erschweren werden.

Aus diesen Ausführungen glaubt die Gesellschafts-Vertretung folgern zu dürfen, daß die Fortführung der vorgeschlagenen Linie bis nach Cassel eine vortheilhafte und unausbleibliche Erweiterung des Bergisch-Märkischen Unternehmens sein wird; sie empfiehlt daher der General-Versammlung zunächst die Aufnahme der in der Tages-Ordnung bezeichneten Linie bis Westwich in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen, selbst unter der Voraussicht, daß dieselbe bis nach Cassel durchgeführt werden muß und beantragt demgemäß:

die außerordentliche General-Versammlung wolle beschließen:

1) daß eine Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden im Anschluß an einen noch zu bestimmenden Punkt der Steele-Vohwinkler beziehungsweise Witten-Duisburger Bahnstrecke nebst einer Zweigbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr, sowie eine Bahn von Schwerte über Arnsberg nach Westwich in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen;

2) daß die Gesellschafts-Deputation und die Königl. Eisenbahn-Direction zu bevollmächtigen, die bezüglichen Verhandlungen mit der Königlichen Staats-Regierung und sonstigen Betheiligten fortzuführen und zum Abschlusse zu bringen, die Concession zum Bau und Betriebe der vorstehend bezeichneten Linien nachzusuchen, die erforderliche Abänderung der Gesellschafts-Statuten endgültig festzustellen und zur Ausführung aller von der General-Versammlung beschlossenen Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Unternehmens, sowie insbesondere zur Vervollständigung des Betriebs-Materials das erforderliche Kapital zu beschaffen.

Der Vorsitzende der General-Versammlung ergriff sodann das Wort, um anlehnend an den Vortrag der Königlichen Eisenbahn-Direction der Versammlung die Annahme der gestellten Anträge zu empfehlen und eröffnete demnächst die Discussion.

Einer der anwesenden Actionaire nahm das Wort zu einem Antrage, dahin gehend, die Berathung über den Bau der Ruhrthal-Bahn als noch nicht zur Beschlußfassung reif zu vertagen und Mittheilung darüber zu machen, in welcher Art und Weise das Anlage-Kapital beschafft werden solle. Hierüber entstand eine längere Discussion, an welcher sich außer dem Antragsteller und dem Vorsitzenden der Versammlung mehrere Actionaire betheiligten und nach deren Schluß den Antragsteller seinen Vorschlag zurücknahm.

Es wurde demnächst der in dem Vortrage der Königlichen Eisenbahn-Direction gestellte Antrag der Versammlung zur Beschlußnahme unterbreitet und von derselben ebenfalls einstimmig zum Beschlusse erhoben.

In gleicher Weise wurde der von dem Herrn Bürgermeister Obertüschen zu Mülheim gestellte Antrag, daß

die General-Versammlung die Gesellschafts-Vorstände dringend ersuche, baldmöglichst bei dem Königlichen Handels-Ministerium und der Kurfürstlich Hessischen Staats-Regierung die Concession resp. Erlaubniß zum Bau der heute bis Westwig beschlossenen Ruhrthal-Bahn in ihrer Fortführung bis nach Cassel nachzusuchen,

von der General-Versammlung einstimmig angenommen.

Hiermit war die Tagesordnung der außerordentlichen General-Versammlung erschöpft und wurde zu der ordentlichen übergegangen und zwar zunächst zur Wahl der Deputations-Mitglieder, welcher Wahl-Act durch den Herrn Vorsitzenden der General-Versammlung mit einem Vortrag über die Zusammensetzung der Deputation, wie sich solche nach den ursprünglichen und demnächst mehrfach modificirten vertraglichen und statutarischen Festsetzungen gestaltet hat, eingeleitet wurde.

Der General-Versammlung wurde mitgetheilt, daß aus der Deputation ausscheiden:

Die Mitglieder:

Herr Daniel von der Heydt,

„ F. H. Wülfing,

Herr W. Werlé,
„ Lud. von Papen,
„ W. Wortmann.
„ F. A. Feldhoff,
„ C. A. Kuhfus,
„ Landrath Kessler.

Die Stellvertreter:

Herr H. von der Heydt,
„ P. C. Schulte,
„ F. W. Pieper,
„ H. Loehr,
„ den Ter,
„ E. Colsmann,
„ Bürgermeister Lindemann,
„ „ Greve.

Die Wahl wurde in zwei besonderen Wahl-Acten gethätigt, und ergab sich, daß die ausscheidenden Mitglieder und beziehungsweise Stellvertreter sämmtlich wieder gewählt waren.

Uebergehend zum letzten Gegenstand der Tagesordnung erstattete der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction über den Betrieb und Bau des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens während des verflossenen Geschäftsjahres den nachfolgenden Bericht:

Die Betriebsstrecke der Bergisch-Märkischen Bahn wurde im vergangenen Geschäftsjahre um die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn verlängert, und betrug die Gesammtlänge der Bahn am Schlusse des Jahres 48,15 Meilen gegen 47,42 Meilen in 1863, die Länge der Schienengeleise einschließlich des zweiten Geleises und der Nebengeleise auf den Bahnhöfen 77,849 Meilen gegen 74,867 Meilen, ohne die Geleise der Privat-Anschluß-Anlagen, deren Gesammtzahl sich auf 122 belief.

Die durchschnittliche Länge der Betriebsstrecke war im Jahre 1864: 47,97 gegen 47,01 Meilen des Jahres 1863.

Die Ergebnisse des Bahnbetriebes sind in dem Ihnen übergebenen Geschäftsberichte niedergelegt und beehren wir uns, Ihnen die wesentlichsten Momente derselben in Folgendem vorzuführen:

Die bedeutendsten Objecte der Bauthätigkeit auf den Betriebsstrecken bestanden außer vielfachen Ergänzungen und Erweiterungen der Bahnhofs-Anlagen in dem vollendeten Ausbau des Werkstätten-Etablissements, der Beamten- und Arbeiterwohnungen, sowie einer eigenen Gas-Anstalt auf Bahnhof Witten, welche gegen den Schluß des Jahres in Betrieb gesetzt werden konnte, ferner in dem Bau eines Directorial-Wohngebäudes hierselbst, sodann in dem Ausbau des zweiten Geleises auf der Strecke Düsseldorf-Elberfeld, welcher soweit gefördert wurde, daß die Inbetriebnahme auf der ganzen Strecke nunmehr erfolgen kann; auf der Dortmund-Soester Strecke wurden die Erdarbeiten zum zweiten Geleise auf den schwierigeren Punkten in Angriff genommen.

Der Bestand der Betriebsmittel mußte, um den Anforderungen des Verkehrs zu folgen, wiederum erheblich vergrößert werden.

Die in Auftrag gegebenen Locomotiven kamen vor dem Ende des Jahres nicht zur Ablieferung, dagegen wurden 18 Personenwagen neu beschafft, so daß am Schlusse des Jahres 136 Personenwagen mit 7,478 Sitz- und Stehplätzen vorhanden waren, außer dem Antheile an 6 Personenwagen 1. u. 2. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

An Gepäck- und Güterwagen wurden neu beschafft: 2 combinirte Post- und Gepäckwagen, 120 bedeckte und 478 offene Güterwagen, sowie 9 offene Viehwagen, überhaupt 609 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 117,480 Ctrn. Am Schlusse des Jahres waren vorhanden 4505 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 742,710 Ctrn., einschließlich der von Zechen angeschafften 319 Kohlenwagen, welche durch allmälige Amortisation des Anschaffungs-Kapitals Eigenthum der Gesellschaft werden.

Für die überhaupt vorhandenen 122 Locomotiven, 136 Personen- und 4,505 Gepäck- und Güterwagen betragen die Beschaffungskosten 6,590,782 Thlr., also für jede Meile Bahn 136,880 Thlr.

Die Gepäck- und Güterwagen durchliefen auf eigener Bahn 8,116,055,0, auf fremden Bahnen 4,915,714,7 Achsmeilen, dagegen fremde Wagen auf unserer Bahn 2,221,870,1 Achsmeilen, so daß mehr als die doppelte Anzahl unserer Wagen auf fremder Bahn als fremde Wagen auf unserer Bahn ausgenutzt wurden, ein Beweis, daß unser Wagenpark den Ansprüchen des Verkehrs zu genügen im Stande sein würde, wenn die Verwaltungen der übrigen Bahnen die Transportmittel der Betheiligung an diesem Verkehre entsprechend gestellten. Die Vergütung, welche von fremden Bahnen für unsere Wagen gezahlt wurde, betrug einschließlich der Conventionalstrafen für verspätete Rückgabe 121,983 Thlr., während wir für fremde Wagen zu zahlen hatten 56,248 Thlr.

Das gesammte Stamm-Kapital der Bergisch-Märkischen Gesellschaft erreichte — abgesehen von der Ruhr-Sieg Bahn — bis Ende vorigen Jahres nominell die Summe von 30,420,000 Thlr. und zwar in Stamm-Actien 13 Millionen, in 4- und 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen 17,420,000 Thlr., wovon indessen in Stamm-Actien 23,700 Thlr. und in Obligationen 4,682,800 Thlr. noch nicht begeben und durch die vorschriftsmäßige Amortisation bereits 514,100 Thlr. getilgt waren. Wirklich verausgabt war für die Bergisch-Märkische Bahn aus Baufonds die Summe von 22,962,907 Thlr. oder pro Meile Bahn 680,181 Thlr., darunter für Betriebsmittel 3,498,161 Thlr. An dem Ueberschusse der Betriebs-Einnahmen participiren für das Jahr 1864: 13,000,000 Thlr. in Stamm-Actien, einschließlich des nur noch 5,300 Thlr. betragenden Restes von Actien Lit. B., welche sich über den Austausch gegen Actien Lit. A. noch nicht erklärt haben. Für die Ruhr-Sieg Bahn beläuft sich das concessionirte Anlage-Capital einschließlich der Reserve für das zweite Geleise und sonstige Ergänzungsbauten auf 18 Millionen 3½ procentiger Obligationen, wovon bis zum Schlusse des Jahres 1864 placirt waren 15,714,600 Thlr. zum Durchschnittscourse von 77,79 %.

Wirklich verwendet wurden in Baar: 12,006,966 Thlr. oder pro Meile Bahn 834,396 Thlr. einschließlich des Anschaffungs-Kapitals für Locomotiven und Wagen im Betrage von 1,744,903 Thlr.

Für den Verkehr hat das verflossene Geschäftsjahr im Allgemeinen günstige Verhältnisse dargeboten, indem die nachtheiligen Einwirkungen der amerikanischen und sonstigen politischen Zustände auf einzelne Fabrikationszweige gegen die allgemeine Entwickelung der Verkehrsbedingungen und insbesondere gegen die überwiegende, stetig fortschreitende Entfaltung der Kräfte auf dem Gebiete der Bergwerks- und Eisen-Industrie vollständig in den Hintergrund traten.

Es wurden befördert 3,757,903 Personen gegen 3,574,304 in 1863, also mehr 183,599 Personen oder 5,14 % und betrug die Einnahme überhaupt 865,813 Thlr. gegen 801,697 Thlr. in 1863, also mehr 64,116 Thlr. oder 8,0 %, pro Person bei einer durchschnittlichen Fahrstrecke von 2,38 gegen 2,41 Meilen in 1863: 6 Sgr. 10,0 Pfg. gegen 6 Sgr. 7,5 Pfg., und pro Person und Meile 2 Sgr. 10,51 Pfg. gegen 2 Sgr. 8,97 Pfg. in 1863.

Die Zunahme in der Personen-Bewegung hat sich vorzugsweise in der I. und II. Wagenklasse bemerkbar gemacht, indem in I. Klasse 17,786 Personen gegen 13,932 Personen also mehr 3,854 Personen, oder 27,7 % und in II. Klasse 495,190 Personen gegen 358,007 Personen, also mehr 137,183 Personen oder 38,3 % befördert wurden.

Diese im Vergleich zu den Vorjahren günstigen Aenderungen sind wesentlich herbeigeführt durch die Einführung von Retourbillets zu um 25 % ermäßigten Fahrpreisen, deren überhaupt 120,777 Stück, also für 241,554 Reisen abgegeben wurden. Davon kommen auf den Localverkehr 6,788 Reisende I. Klasse oder 49,0 %, 225,682 Reisende II. Klasse oder 51,16 % von den 13,956 resp. 441,157 Personen, welche in diesen Klassen überhaupt befördert wurden.

In der III. Wagenklasse sind 100,775 Personen oder 7,7 % mehr, in der IV. Klasse dagegen 68,926 Personen weniger als in 1863 befördert und erklärt sich diese Verminderung einmal dadurch, daß die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen in den Vorjahren der IV. Klasse beigezählt, jetzt aber getrennt nachgewiesen sind, sowie dadurch, daß aus dem ersten und letzten Zuge zwischen Düsseldorf und Soest, seitdem solche ohne Wagenwechsel nach resp. von Leipzig durchgeführt werden, die IV. Wagenklasse ausgeschieden und auf andere neu eingelegte Züge übertragen werden mußte, welche für den Localverkehr weniger günstig liegen.

Die relative Frequenz der einzelnen Wagenklassen hat sich für die drei ersten derselben günstiger gestaltet, indem solche

in I. Klasse	0,47	gegen	0,30	
„ II. „	13,18	„	10,02	
„ III. „	37,41	„	36,51	
„ IV. „	48,18	„	52,59	

betrug.

Die Schülerbillets erfreuten sich der fortdauernden Gunst des Publikums; Extrazüge zu um 50 % ermäßigten Preisen nach Limburg, Letmathe, Iserlohn, Altena, Wetter, Witten und Deutz fanden eine rege Theilnahme.

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

Der durchgehende Verkehr war in der Frequenz mit 3,4 % und in der Einnahme mit 9,96 % betheiligt.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr betrug pro Meile Bahn 18,753 Thlr. gegen 17,589 Thlr., also mehr 1,164 Thlr. oder 6,6 %.

Die Menge des transportirten Guts betrug 79,515,275 Ctr. einschließlich 3,148,824 Ctr. frachtfrei befördertes Betriebs-Dienstgut und 224,952 Ctr. Dienstbaugut, welches zu einem um 30 % ermäßigten Frachtsatze transportirt wurde. Gegen das Vorjahr zeigt sich eine Zunahme von 13,907,072 Ctr. oder 21,2 %, welche mit 10,305,138 Ctr. oder 74,1 % dem Binnen-Verkehr zufiel, obwohl dieser im verflossenen Jahre durch die Ausdehnung directer Expeditionen wiederum erheblich beschränkt wurde.

An Centner-Meilen wurden zurückgelegt: 427,896,148 gegen 351,958,296, also mehr 75,937,852 Meilen oder 21,58 % und pro Meile Bahn 8,920,078 Meilen gegen 7,486,882 Meilen, also mehr 1,433,196 Meilen. Jeder Centner hat durchschnittlich wie im Vorjahr 5,42 Meilen durchfahren und excl. Neben-Erträge 14,43 Pfg. gegen 14,76 Pfg. und pro Meile 2,66 gegen 2,72 Pfg. aufgebracht. Die Gesammt-Einnahme betrug 3,181,473 Thlr. gegen 2,659,025 Thlr., also mehr 522,448 Thlr. oder 19,65 % und pro Meile Bahn 66,322 Thlr. gegen 56,563 Thlr. in 1863, also mehr 9,759 Thlr.

Von allen Transportmassen sind die Kohlen von hervorragendster Bedeutung. Es wurden befördert: zu tarifmäßigen Frachten 39,522,950 Ctr. gegen 30,878,199 Ctr., also mehr 8,644,751 Ctr. oder 28,0 % und außerdem frachtfrei zum eigenen Gebrauch 616,150 Ctr., von Zechen nach nahe belegenen gewerblichen Etablissements zu besonders vereinbarten Frachten 778,900 Ctr., auf der Hochfeld- und Hafenbahn bei Duisburg (Uebergang von Köln-Mindener Stationen) 1,511,500 Ctr., überhaupt 42,429,500 Ctr. oder 48,08 % von dem im Dortmunder Ober-Berg-Amts-Bezirk überhaupt zur Bahn beförderten Quantum von 105,860,951 Ctr.

An den Kohlen-Extrazügen des Norddeutschen Verbandes haben sich diesseitige Zechen mit 10,229 Doppel-Wagen oder 2,045,800 Ctr., und an den Kohlen-Extrazügen nach Holland (seit April) mit 56,750 Ctr. betheiligt. Die Kohlen- und Coaks-Sendungen haben durchschnittlich wie im Vorjahre 4,69 Meilen durchfahren und pro Ctr. 11,15 Pfg. gegen 11,48 Pfg., pro Ctr. und Meile 2,38 Pfg. gegen 2,45 Pfg. aufgebracht.

Nächst den Kohlen wurden befördert:

Steine roh und bearbeitet . .	5,571,166	Ctr.
Roh- und Brucheisen . . .	5,099,056	„
Eisenerze	4,649,206	„
Gyps, Kreide, Lehm, Kies, Sand	3,169,261	„
Bau- und Nutzholz europäisches	1,955,126	„
Eisen- und Stahlwaaren . .	1,754,052	„
Getreide	1,456,902	„
Eisen verarbeitet	1,189,207	„
Eisenbahnschienen	911,120	„

Auch bei den Gütern ist es wiederum der innere Verkehr der Bahn, welcher in Frequenz und Einnahme — 61,047,664 Ctr. oder 76,77 % des ganzen Transportquantums und 2,294,799 Thlr. oder 72,13 % der Gesammt-Einnahme — in der erfreulichsten Weise prävalirt und sich um 20,31 resp. 18,04 % gesteigert hat. Ihm zunächst steht der „Westfälische Verkehr" mit der Köln-Mindener, Westfälischen und Hannoverschen Bahn mit 16,15 resp. 15,30 % und sodann der Rheinisch-Thüringische Verkehr mit 6,03 resp. 10,13 %.

Der Telegraphen-Verkehr brachte für 16,972 Depeschen eine Einnahme von 4,581 Thlr. gegen 4,415 Thlr. für 15,576 Depeschen des Vorjahrs.

Die Gesammtsumme der diversen Einnahmen, welche alle Einnahmen außer dem Personen- und Güter-Verkehr umfaßt, betrug 300,963 Thlr., darunter für Wagenmiethe und Conventionalstrafen 121,983 Thlr., Zinsen und Dividenden der Baarbestände mit 95,692 Thlr.

Die Gesammtsumme aller Einnahmen aus den verschiedenen Dienstzweigen belief sich auf 4,348,249 Thlr. 7 Sgr. 7 Pfg., also für die Bahnmeile 90,645 Thlr., im Jahre 1863: 3,751,297 Thlr. 19 Sgr. 2 Pfg., und für die Meile Bahn 79,798 Thlr. und ergab sich somit eine Zunahme gegen 1863 von 596,951 Thlr. 18 Sgr. 5 Pfg. oder 15,91 % und pro Meile Bahn von 10,847 Thlr. oder 13,59 %, gegen 1862 von 1,125,654 Thlr. 10 Sgr. 3 Pfg. oder 34,93 % und pro Meile Bahn von 17,321 Thlr. oder 23,62 %. Von diesen Einnahmesummen brachte der

Personenverkehr	im Jahre	1864:	19,91 %.
„	„ „	1863:	21,37 „
„	„ „	1862:	22,08 „
der Güterverkehr	„ „	1864:	73,17 „
„	„ „	1863:	70,88 „
„	„ „	1862:	71,46 „

An der Gesammt-Einnahme des Unternehmens ist die Bergisch-Märkische Bahn (repräsentirt durch das Actien-Kapital Lit. A und B) mit 3,343,641 Thlr. oder 76,90 % gegen 2,944,400 Thlr. oder 78,49 %, die Ruhr-Sieg Bahn mit 983,552 Thlr. oder 22,62 % gegen 806,897 Thlr. oder 21,51 %, die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn mit 21,056 oder 0,48 % betheiligt, wonach sich ausschließlich des Antheils an dem Brutto-Ertrage der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn eine Mehreinnahme ergiebt:

für die Bergisch-Märkische Bahn von	399,241	Thlr.	oder 13,56 %.
pro Meile Bahn von	10,966	„	„ 12,15 „
für die Ruhr-Sieg Bahn von . .	176,655	„	„ 21,89 „
pro Meile Bahn von	12,277	„	„ 21,89 „

An der Brutto-Einnahme der Letmathe-Iserlohner Bahn participirt nach den bezüglichen statutarischen Festsetzungen die Bergisch-Märkische Bahn mit 45 %, die Ruhr-Sieg Bahn mit 55 %, für welche Antheile die Bergisch-Märkische Bahn die Zinsen des Anlage-Kapitals, die Ruhr-Sieg Bahn dagegen die sämmtlichen Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der gedachten Zweigbahn zu übernehmen hat.

Von der Gesammt-Einnahme derselben, welche 21,055 Thlr. 18 Sgr. 6 Pfg. und pro Meile Bahn 38,283 Thlr. betrug, brachte der Personenverkehr 46,55 %, der Güter-Verkehr 46,10 % und haben von derselben überwiesen erhalten:

die Bergisch-Märkische Bahn	9,475	Thlr.	— Sgr.	10 Pfg.
die Ruhr-Sieg Bahn . .	11,580	„	17 „	8 „

Zur Verzinsung des Anlage-Capitals von rot. 400,000 Thalern außer dem zinslosen Betrage der Stadt Iserlohn reichte der Netto-Ertrag somit nicht aus, vielmehr war hierzu ein Zuschuß aus Bergisch-Märkischen Einnahmen im Betrage von 8,525 Thalern erforderlich.

Durch den Hinzutritt der Witten-Duisburger und Prinz-Wilhelm Bahn ist die Länge der Bergisch-Märkischen Bahn (excl. Letmathe-Iserlohn) seit 1859 von 22,79 auf 33,03 Meilen gestiegen und betrug die Einnahme unter Hinzurechnung der Prinz-Wilhelm Bahn pro Meile Bahn im Jahre

1859	bei 22,79	Meilen	79,497	Thlr.
1860	„ 23,86	„	82,623	„
1861	„ 25,64	„	89,049	„
1862	„ 29,56	„	88,063	„
1863	„ 32,62	„	90,264	„
1864	„ 33,03	„	101,230	„

Es hat somit — abgesehen von dem geringen Zurückgehen in der Einnahme des Jahres 1862, welches in dem Minder-Ertrage der Prinz-Wilhelm Bahn seinen Grund hatte, — ein fortwährendes Steigen der Einnahme und somit eine fortschreitende Verkehrs-Entwickelung stattgefunden, durch welche die Erwartungen, zu denen das neu erschlossene Gebiet berechtigt, in erfreulicher Weise verwirklicht wurden.

Auf der Ruhr-Sieg Bahn ist die Verkehrs-Entwickelung eine alle Erwartungen übertreffende gewesen. Es betrug die Einnahme seit dem Jahre 1862, in welchem zum ersten Male alle Strecken im Betriebe waren und zwar:

in 1862	überhaupt	619,464	Thlr.,	pro	Meile	Bahn	43,048	Thlr.,
„ 1863	„	806,897	„	„	„	„	56,073	„
„ 1864	„	983,552	„	„	„	„	68,350	„

im Jahre 1864 gegen 1862 somit mehr überhaupt 364,088 Thaler und pro Meile Bahn 25,302 Thlr. oder 58,77 %.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben betrug 1,625,184 Thlr. 27 Sgr. 2 Pfg gegen 1,561,229 Thlr. 27 Sgr. 2 Pfg., und absorbirten dieselben 37,38 % gegen 41,62 % der Gesammt-Einnahme, so daß sich zwar eine Mehrausgabe von 63,955 Thlr. ergab, die Gesammt-Ausgabe aber 4,24 % weniger von der Einnahme in Anspruch nahm.

Einschließlich der gewöhnlichen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungs-Fonds betrug dieselbe 2,066,898 Thlr. 15 Sgr. 2 Pfg. oder 47,53 % der Einnahme gegen 1,974,598 Thlr. 21 Sgr. 2 Pfg. oder 52,64 % der Einnahme des Vorjahres, also bei einer Mehrausgabe von 92,299 Thlr. 24 Sgr. 5,11 % weniger von der Einnahme.

Ausschließlich der Rücklagen absorbirte die Mehr-Ausgabe 10,71 % und einschließlich derselben 15,46 % der Gesammt-Mehr-Einnahme.

Auf die Haupt-Abschnitte der Verwaltung vertheilen sich die Ausgaben in nachfolgender Weise:

Allgemeine Verwaltung	128,745	Thlr.
Bahn-Verwaltung	528,626	„
Transport-Verwaltung	967,814	„

Die Kosten der Bahn-Unterhaltung haben, soweit sie dem Betriebs-Etat zur Last fallen, betragen pro Meile Bahn 5,393 Thlr. gegen 5,657 Thlr., pro Meile Schienenstrang 3,323 Thlr. gegen 3,553 Thlr., also weniger pro Meile Bahn 264 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 230 Thlr. und einschließlich der Erneuerung von Schwellen, Schienen, und Klein-Eisenzeug pro Meile Bahn 8,894,8 Thlr. gegen 9,138,9 Thlr. und pro Meile Geleise 5,501,5 gegen 5,788,3 Thlr.

Die Kosten der Transport-Verwaltung, welche die persönlichen und sachlichen Ausgaben des gesammten Fahr- und Expeditionsdienstes umfassen, betrugen von der Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr 23,91 % gegen 25,58 %, woran betheiligt waren der Personen-Verkehr mit 5,11 gegen 5,93 % und der Güter-Verkehr mit 18,80 gegen 19,65 %.

Die Locomotiven haben im vergangenen Jahre 347,617,8 Nutzmeilen, davon auf der Bergisch-Märkischen Bahn 260,732,3, auf der Ruhr-Sieg Bahn 83,301,3 und auf der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn 3,584,2 Meilen, außerdem leer 30,809,4, im Ganzen also 378,427,2 Locomotivmeilen zurückgelegt und ferner sind von denselben 154,539 Rangirstunden geleistet, so daß sich, wenn jede Rangirstunde gleich 1 Locomotivmeile gerechnet wird, die Gesammtleistung auf 532,966,2 Locomotivmeilen ergiebt.

Gefahren wurden 51,909 Züge incl. 1,181 Arbeitszüge und mit denselben überhaupt 14,331,108 Achsmeilen zurückgelegt, so daß auf jede der gefahrenen 347,617,8 Nutzmeilen 41,2 Achsmeilen gegen 38,0 in 1863 entfallen.

Für jede Nutzmeile wurden 201,54 Pfund Kohlen im Werthe von 84,60 Pfg. verwendet.

Die Reparaturkosten der Locomotiven betragen nach Abzug der Rück-Einnahmen für altes Material 140,282 Thlr. oder pro Nutzmeile — 12,1 Sgr. gegen 15,5 Sgr. in 1863.

Die Unterhaltung im Schmieren und Putzen erforderte pro Nutzmeile an Schmiermaterial 0,61 Pfund und an Kosten 75,59 Pfg. und betrugen die Gesammt-Unterhaltungskosten für Reparatur, Schmieren und Putzen 220,87 Pfg. gegen 263,96 Pfg. pro Nutzmeile, also weniger 42,19 Pfg., und 6,14 Pfg. gegen 7,56 Pfg. pro Wagenachsmeile, also weniger 1,42 Pfg.

An Wagenachsmeilen wurden auf der Bahn

von eigenen Wagen	9,848,254,6
von fremden Wagen	2,385,568,6
sind	12,233,823,2

dagegen von eigenen Wagen auf fremden Bahnen 5,030,345,9 und somit von Bergisch-Märkischen Wagen auf eigner und fremder Bahn 14,878,600,5 oder 2,644,777,3 mehr zurückgelegt, als von den eigenen und fremden Wagen auf der Bergisch-Märkischen Bahn überhaupt gefördert sind.

Von den Personenwagen wurden überhaupt 1,846,830,8 Achsmeilen durchlaufen, und berechnet sich unter Berücksichtigung der successiven Inbetriebnahme der im Laufe des Jahres beschafften Wagen die Durchschnittsleistung pro Jahr und Achse auf 5,384,2 Meilen und pro Tag und Achse auf 14,7 Meilen.

Die Unterhaltung der Personenwagen erforderte für Ersatzstücke und Reparaturen überhaupt 27,994 Thlr. oder 5,46 Pfg. pro Achsmeile gegen 6,02 Pfg., zum Schmieren 13,736 Pfund Material und 2,162 Thlr. Kosten also pro Achsmeile 0,217 Loth Schmiere und 0,40 Pfg. Kosten, zum Putzen 2,535 Pfund Putzwolle, 1,268 Pfund Seife und an Kosten 2,906 Thlr. oder pro Achsmeile 0,040 Loth Putzwolle, 0,020 Loth Seife und 0,552 Pfg. Kosten gegen 0,567 Pfg.

Die Gepäckwagen haben überhaupt 861,947,1, die Güterwagen 12,169,822,6 Achsmeilen durchlaufen und ergiebt sich eine Durchschnittsleistung von 4,2 Meilen pro Tag und Achse.

Für die Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen sind nach Abzug von 7,310 Thlr. Rückeinnahme für altes Material verausgabt überhaupt 200,970 Thlr. oder 5,55 Pfg. pro Achsmeile.

In den verschiedenen Werkstätten wurden durchschnittlich 732 Handwerker und 137 Handarbeiter beschäftigt, welche theils in Tagelohn, theils in Accord 268,971 Tagewerke leisteten und dafür 214,419 Thlr. 14 Sgr. 1 Pfg. oder durchschnittlich pro Tag 23,9 Sgr. Lohn erhielten.

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

Von der Gesammtsumme der Transportkosten entfallen auf die Locomotiv-Nutzmeile 2 Thlr. 23 Sgr. 6 Pfg. gegen 2 Thlr. 23 Sgr. 9 Pfg. und auf die Wagenachsmeile 2 Sgr. 4 Pfg. gegen 2 Sgr. 5 Pfg. in 1863 und von der Summe der Betriebs-Ausgaben bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf die Nutzmeile 4 Thlr. 21 Sgr. 6 Pfg. gegen 5 Thlr. 3 Sgr. 4 Pfg., auf die Achsmeile 3 Sgr. 11 Pfg. gegen 4 Sgr. 3 Pfg., bei der Ruhr-Sieg Bahn auf die Nutzmeile 4 Thlr. 16 Sgr. 6 Pfg. gegen 4 Thlr. 10 Sgr. 9 Pfg., auf die Wagen-Achsmeile 3 Sgr. 10 Pfg. gegen 4 Sgr. 2 Pfg. des vorhergehenden Jahres.

Nach Abzug der Betriebs-Ausgaben ergiebt sich ein Ueberschuß:

1. für die Bergisch-Märkische Bahn von 2,123,247 Thlr., wovon verwendet wurden:

zur Verzinsung der Prioritäts-Anleihen 518,010 Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg., zur Amortisation 69,428 Thlr., zur Deckung der Kosten für die Convertirung der Bergisch-Märkischen und für den Umtausch der Prinz-Wilhelm Obligationen, zur Verzinsung und Amortisation der von den Zechen 2c. zur Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Kapitalien und endlich zur Zinsenvergütung für die Benutzung der aus den Fonds der Ruhr-Sieg Bahn beschafften Betriebsmittel überhaupt 34,293 Thlr. 14 Sgr., zur Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds 398,880 Thlr. 20 Sgr. 7 Pfg., zur Deckung des Zinsenausfalls an der Ruhr-Sieg Bahn-Anlage mit 1/14 der ganzen Zinsen-Ausgabe die Summe von 39,259 Thlr. 3 Sgr. 9 Pfg., zur Staatssteuer 89,375 Thlr. und zur Vertheilung einer 7½ procentigen Dividende 975,000 Thlr.;

2. für die Ruhr-Sieg Bahn betrug der Ueberschuß:

599,817 Thlr. 9 Sgr. 7 Pfg., wovon zum Reserve- und Erneuerungsfonds 115,539 Thlr. 6 Sgr. 4 Pfg. zurückgelegt wurden.

Der Rest von 484,278 Thlr. 3 Sgr. 3 Pfg. reichte zur Verzinsung des gesammten Anlage-Kapitals nicht aus, vielmehr mußte zu diesem Zwecke vertragsmäßig von Seiten der Gesellschaft der angegebene Betrag, von Seiten des Staates die Summe von 26,090 Thlr. 15 Sgr. 6 Pfg. beigetragen werden.

Bis zum Schlusse des Jahres haben zur Verzinsung des Anlage-Kapitals der Ruhr-Sieg Bahn Zuschüsse geleistet werden müssen:

	von der Berg.-Märk. Gesellschaft:	vom Staate:	überhaupt:
im Jahre 1862	35,126 Thlr. 11 Sg. 6 Pf.	230,351 Thlr. 29 Sg. 11 Pf.	265,478 Thlr. 11 Sg. 5 Pf.
„ „ 1863	40,861 „ 25 „ 1 „	177,814 „ 19 „ 5 „	218,676 „ 14 „ 6 „
„ „ 1864	39,259 „ 3 „ 9 „	26,090 „ 15 „ 6 „	65,349 „ 19 „ 3 „
sind	115,247 Thlr. 10 Sg. 4 Pf.	434,257 Thlr. 4 Sg. 10 Pf.	549,504 Thlr. 15 Sg. 2 Pf.

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

Die bisher für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg Eisenbahn gemeinschaftlich bestandenen Reserve- und Erneuerungsfonds haben mit Rücksicht auf die Bestimmungen des mit der Staats-Regierung unterm 13./14. Februar 1856 wegen des Baues der Ruhr-Sieg Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages für beide Abtheilungen des Unternehmens getrennt werden müssen. Hiernach sind am Schlusse des vorigen Jahres statt der bisherigen Fonds eingerichtet worden:

für die Bergisch-Märkische Bahn: ein Reservefonds, ein Erneuerungsfonds,
„ „ Ruhr-Sieg „ „ Reserve- und Erneuerungsfonds.

Der Bergisch-Märkische Reservefonds schloß ab mit einem Baarbestande von 42,549 Thlr. 18 Sgr. 8 Pfg. und einem Effectenbestande zum Ankaufswerthe von 68,530 Thlr., im Ganzen also mit einem Bestande von 111,079 Thlr. 18 Sgr. 8 Pfg. Der Erneuerungsfonds mit einem Baarbestande von 209,796 Thlr. 1 Sgr. 1 Pfg. und einem Effectenbestande zum Ankaufswerthe von 77,817 Thlr. 15 Sgr., im Ganzen also mit einem Bestande von 287,613 Thlr. 16 Sgr. 1 Pfg.

Der Reserve- und Erneuerungsfonds der Ruhr-Sieg Bahn hat am Schlusse des Jahres einen Baarbestand von 110,927 Thlr. 20 Sgr. 4 Pfg. und einem Effectenbestand zum Ankaufswerthe von 77,745 Thlr., im Ganzen also einen Bestand von 188,672 Thlr. 20 Sgr. 4 Pfg.

Da die Trennung der Fonds die Anforderungen an die Bergisch-Märkische Abtheilung nothwendig erhöhte, so schien es rathsam, dieselben durch eine größere Rücklage als bisher zu verstärken und ist demzufolge dem Reservefonds eine Summe von 28,000 Thlr., dem Erneuerungsfonds eine solche von 43,706 Thlr. 8 Sgr. 11 Pfg. aus den Bergisch-Märkischen Betriebs-Ueberschüssen extraordinair zugeführt worden.

Die Pensions- und Unterstützungs-Kasse der nicht definitiv im Staatsdienste angestellten Beamten besaß ein Vermögen von 255,410 Thlr. 13 Sgr. 4 Pfg., die Pensions-Kasse der definitiv angestellten Beamten ein solches von 34,941 Thlr. 5 Sgr. 4 Pfg. und die Krankenkasse der Beamten und Arbeiter einen Kapitalbestand von 14,394 Thlr. 26 Sgr. 5 Pfg.

Was die zur Ausführung beschlossenen Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Unternehmens betrifft, so nähern sich

1) die Bauarbeiten auf der Zweigbahn von Unna nach Hamm, welche nach Feststellung des Special-Bauplanes im Frühjahr 1864 auf mehreren Punkten in Angriff genommen wurden, ihrem Abschlusse, so daß die Betriebseröffnung dieser Strecke bis zum Herbste dieses Jahres in Aussicht genommen werden kann.

   Zum Zwecke der Bahnanlage waren 309 Parzellen zur Größe von 262 Morgen 19 Ruthen 69 Fuß und zum Entschädigungsbetrage von 111,881 Thlr. 27 Sgr. 1 Pfg. erworben und bis zum Schlusse des Jahres überhaupt an Baukosten 344,776 Thlr. verausgabt.

2) Auf der Verbindungsbahn zwischen Hengstei und Holzwickede ist die Bauthätigkeit im Wesentlichen auf die Arbeiten an dem in einer Länge von 228 Ruthen durch die Wasserscheide bei Ostberge zu führenden Tunnels beschränkt geblieben, dessen Bauzeit den für die Ausführung der ganzen Bahn erforderlichen Zeitraum bestimmt.

Daneben ist die Erwerbung des Terrains zur Bahnanlage weiter gefördert; auch hat in der zweiten Jahreshälfte der Verding der gesammten Erd- und Planirungsarbeiten einschließlich der Brücken und Durchlaßbauten stattgefunden, deren Inangriffnahme demnächst gegen den Schluß des Jahres auf verschiedenen Punkten erfolgt ist.

Bis zum Ende 1864 waren zur Bahnanlage erworben 374 Parzellen zur Größe von 142 Morgen 7 Ruthen 89 Fuß und zum Entschädigungsbetrage von 60,465 Thlr. 2 Sgr. 7 Pfg. und betrugen die Bauausgaben bis zum Jahresschlusse 43,066 Thlr.

3) Für die Linie von Haan nach Köln nebst der Zweigbahn von Ohligs nach Solingen folgte der am 11. Mai 1863 ertheilten landesherrlichen Genehmigung unterm 4. September 1864 die Allerhöchste Concession und Bestätigung des bezüglichen Statut-Nachtrages. Am 27. September 1864 sind sodann die Bauarbeiten begonnen und seitdem in ununterbrochenem Gange geblieben.

Ueber die Führung der Linie jenseits Opladen und ihren Endpunkt hat auch bis jetzt eine Entscheidung nicht erzielt werden können, da die Frage des Rheinüberganges bei Köln noch ihrer definitiven Lösung entgegensieht.

Auf der Zweigbahn Ohligs-Solingen, zu deren Baukapital die Stadt Solingen die Kosten des gesammten Grunderwerbs beisteuert, steht der Bauangriff nächstens bevor.

Die bis zum Schlusse des Jahres für die Hauptbahn verausgabten Baukosten belaufen sich auf 14,400 Thlr.

4) Zur Ausführung der gegen Ende vorigen Jahres ebenfalls in Angriff genommenen Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort wurde am 14. August 1864 die landesherrliche Genehmigung ertheilt. Die Linie zweigt sich an der Stelle, wo die beiden nach Oberhausen und nach Duisburg führende Geleise sich trennen, von der Witten-Duisburger Bahn ab, durchschneidet die Köln-Mindener Hauptbahn sowie die Oberhausen-Ruhrorter Zweigbahn und führt sodann zum Ruhrorter Hafen und dem rechtsseitigen Hebethurm der Traject-Anstalt, deren Betrieb nach erfolgter Uebernahme der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn uns zufallen wird. Die Länge der Bahn wird einschließlich des zwischen dem Bahnhofe Mülheim und dem Abgangspunkte bei Styrum anzulegenden besonderen Geleises 1,53 Meilen betragen.

Die Erdarbeiten wurden im Dezember 1864 an vier Punkten in Angriff genommen.

5) Die Frage über die zweckmäßigste Führung der Zweigbahn von Rittershausen über Lennep nach Remscheid ist nach gründlicher Führung der verschiedenen Linien und Interessen schließlich zu Gunsten der Richtung über Ronsdorf und Lüttringhausen, zumal diese beiden Gemeinden ihr Interesse an der Erlangung einer Eisenbahn-Verbindung durch das Anerbieten eines unverzinslichen Kapital-Beitrages bekundeten, gelöst worden. Diese Richtung hat die höhere Genehmigung erhalten und hoffen wir noch im Laufe dieses Jahres mit der Ausführung des Baues kräftig beginnen zu können.

6) Zu dem Bau einer Rheinbrücke bei Düsseldorf hat, obwohl sich der Mangel dieser Verbindung zum großen Nachtheil des Verkehrs täglich und in immer größerem Maße fühlbar macht, die landesherrliche Concession wegen entgegenstehender strategischer Bedenken bis jetzt noch nicht erlangt werden können, jedoch dürfen wir hoffen, daß die entgegenstehenden Schwierigkeiten bald beseitigt werden.

7) Bezüglich der Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn haben die mit der Königlichen Staats-Regierung gepflogenen Verhandlungen zu dem durch Aberhöchsten Erlaß vom 27. Juni v. J. landesherrlich bestätigten Vertrage vom 7. Mai v. J. geführt, dessen Ausführung im laufenden Jahre stattfinden wird, so daß die Uebernahme dieser Bahnen mit dem Anfange künftigen Jahres in Aussicht steht.

Wir dürfen demnach die Ergebnisse des vergangenen Geschäftsjahres, sowohl was die finanziellen Ergebnisse des Betriebes als was die äußere Entwickelung des Unternehmens angeht, als günstige bezeichnen, und im Hinblicke auf die Resultate des laufenden Jahres schließlich die Hoffnung aussprechen, daß die Erfolge dieses Unternehmens den Anforderungen und Erwartungen seiner Theilhaber wie des Publikums immer mehr entsprechen werden.

Außerordentliche und ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1866.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geh. Commerzienrath Daniel von der Heydt, hat durch Einladung vom 16. v. Mts. auf heute eine General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft berufen, um

1. in außerordentlicher General-Versammlung nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire — in der am 11. v. Mts. stattgefundenen ersten Versammlung war die zur Fassung eines gültigen Beschlusses erforderliche Anzahl von Actien nicht vertreten — zu beschließen:
   a) ob die Bergisch-Märkische Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden, sodann im Ruhrthal aufwärts über Schwerte, Arnsberg und Meschede bis Westwich und weiter in der Richtung von Cassel oder bis Cassel, nebst Zweigbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr und den zur Entwickelung des Verkehrs, nach dem Ermessen der Gesellschafts-Vorstände und der Königlichen Staats-Regierung, erforderlichen Anschlußbahnen übernehmen, und die Allerhöchste Concession unter den mit der Königlichen Staats-Regierung vereinbarten oder noch zu vereinbarenden Bedingungen nachsuchen wolle, welche Bedingungen sich auf den eventuellen Bau einer Bahn von Finnentrop nach Olpe und weiter in der Richtung nach Köln, oder im Anschluß an eine von Köln nach Meschede zu bauende Eisenbahn-Linie, endlich auf die Uebernahme der Ausführung dieser letzteren oder aber die Abtretung der Strecke Meschede-Cassel an einen anderweiten Unternehmer einer Eisenbahn von Köln nach Meschede und Cassel erstrecken;
   b) ob die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction zum Abschluß dieser Vereinbarung, zur Beantragung der Allerhöchsten Concession, sowie zur Beschaffung der nöthigen Geldmittel in der vortheilhaftesten Weise mit Vollmacht der Gesellschaft zu versehen;
2. in ordentlicher General-Versammlung den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1865 entgegenzunehmen und die Ergänzungswahl der Deputation zu vollziehen.

Durch Bekanntmachung vom 30. v. Mts. waren die Actionaire ferner zur eventuellen Beschlußnahme in außerordentlicher General-Versammlung darüber eingeladen worden,

ob die Westfälische Staats-Eisenbahn für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu erwerben und ob die Gesellschafts-Deputation und Königliche Eisenbahn-Direction mit der zum Abschlusse des bezüglichen Vertrages, sowie zur Beschaffung der nöthigen Geldmittel erforderlichen Vollmacht zu versehen.

In Folge dieser statutmäßig und rechtzeitig bekannt gemachten Einladungen hatten sich 5,609 Stück Actien angemeldet, welche insgesammt 1,819 Stimmen vertraten.

Die Versammlung wurde durch den Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, welcher nach dem mit der Staats-Regierung abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage in den General-Versammlungen der Actionaire den Vorsitz führt, eröffnet, indem er dieselbe willkommen hieß und die Protocollführer und Stimmsammler ernannte.

Bezüglich des ersten Gegenstandes der Tagesordnung, Erwerbung der Westfälischen Staats-Eisenbahn durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft war eine Beschlußfassung nicht statthaft, weil die nach den Vorschriften des Statuts zu einer gültigen Beschlußfassung erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten war; der General-Versammlung wurde danach eröffnet, daß eine neue General-Versammlung berufen werden würde, die alsdann nach einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire entgültig zu entscheiden habe.

Demnächst gelangten die in der erwähnten Einladung vom 16. v. Mts. angeführten Gegenstände der beschlußfähigen außerordentlichen und der ordentlichen General-Versammlung zur Verhandlung und zwar zuerst die Ergänzung und Abänderung der statutarischen Bestimmungen über Domicil und Wahlturnus der Mitglieder und Stellvertreter der Gesellschafts-Deputation, zu deren anderweiten Regelung der nachfolgende Entwurf statutarischer Festsetzungen vorgelegt und erörtert wurde.

Die statutarischen Bestimmungen, welche die durch den mit dem Staate am 23. August 1850 abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrag eingesetzte Deputation der Actionaire betreffen, werden hierdurch, wie folgt, declarirt und ergänzt.

§. 1.

Zu Mitgliedern und Stellvertretern der Deputation werden 3 Mitglieder und 3 Stellvertreter aus den an der linksrheinischen Bergisch-Märkischen Bahnstrecke einschließlich Ruhrort 1 Mitglied und 1 Stellvertreter aus den im Kreise Düsseldorf, 5 Mitglieder und 5 Stellvertreter aus den an der Bahnstrecke Elberfeld-Soest,

1 Mitglied und 1 Stellvertreter aus den an der Bahnstrecke Bohwinkel-Steele,

2 Mitglieder und 2 Stellvertreter aus den an der von Witten resp. Dortmund nach Duisburg und Oberhausen führenden Bahnstrecke

wohnenden Actionairen gewählt, während für die Wahl von noch 3 Mitgliedern und 3 Stellvertretern aus den Actionairen keinerlei Domicil-Beschränkung stattfindet.

Die Wahl geschieht auf drei Jahre.

Tritt wegen Ausscheidens eines Mitgliedes oder Stellvertreters während seiner Amtsdauer etwa die Nothwendigkeit einer Neuwahl ein, so fungirt der für die bezügliche Kategorie Neuzuwählende nur für die Periode, wofür sein ausgeschiedener Vorgänger gewählt worden war.

§. 2.

Der Vorsitzende der Deputation ist befugt, für den Fall der Behinderung der wirklichen Mitglieder an der Ausübung ihrer Funktionen aus der Zahl der Stellvertreter die alsdann in Funktion tretenden Substituten zu bezeichnen.

Die Beschlüsse der Depution werden nach Stimmenmehrheit in Versammlungen gefaßt und erfordern zu ihrer Gültigkeit die Mitstimmung von wenigstens 8 Mitgliedern; im Falle der Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden der Deputation resp. dessen Stellvertreters.

In dringlichen Fällen ist der Vorsitzende der Deputation resp. dessen Stellvertreter befugt, die Vota der Deputations-Mitglieder schriftlich einzuholen.

§. 3.

Im Uebrigen bewendet es bei den die Verfassung der Deputation betreffenden Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrags.

§. 4.

Behufs Vermittelung des Uebergangs von der bisherigen zur 3jährigen Amtsdauer werden für die Jahre 1866 bis 1869 incl. folgende transitorische Bestimmungen erlassen:

In der diesjährigen General-Versammlung findet nur die Wahl von 3 Mitgliedern und 3 Stellvertretern für die linksrheinische Strecke incl. Ruhrort, sowie eines Mitgliedes an Stelle eines für die Witten-Duisburger Bahn ausgeschiedenen Mitgliedes statt. Jene 3 Mitglieder und Stellvertreter bleiben bis zur Neuwahl im Jahre 1869 in Funktion.

Die übrigen 12 Mitglieder und Stellvertreter fungiren einstweilen fort. Aus ihnen werden je 5 im Jahre 1867, imgleichen nochmals je 5 im Jahre 1868 durch Ausloosung ausgeschieden; in beiden Jahren findet für die durch die Ausloosung betroffenen, in §. 1 festgesetzten Kategorien eine entsprechende Neuwahl und Ergänzung bis zu der im §. 1 bestimmten Anzahl statt. Im Jahre 1869 geschieht die Neuwahl für die Deputations-Mitglieder der linksrheinischen Strecke incl. Ruhrort, sowie für die 2 alsdann ebenfalls ausscheidenden bisherigen Deputations-Mitglieder, welche durch die im Jahre 1867 und 1868 bewirkte Ausloosung nicht betroffen wurden.

General-Versammlung hatte zu diesem Entwurfe keine Erinnerungen zu machen und erklärte sich auf gehaltene Umfrage einstimmig mit demselben einverstanden.

Der Vorsitzende der General-Versammlung stellte demnächst die Beschlußfassung über den Bau der Ruhrthalbahn und die entsprechende Bevollmächtigung der Gesellschafts-Vorstände zur Verhandlung; der General-Versammlung wurde bezüglich dieses Gegenstandes Seitens der Königl. Eisenbahn-Direction der nachfolgende Bericht erstattet:

Vor Jahresfrist hatten wir die Ehre, der Gesellschaft die Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens durch die Aufnahme einer Linie von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden zum Anschluß an die

Witten-Duisburger oder Prinz-Wilhelm Bahn bei Steele, von Kettwig nach Mülheim, sodann von Schwerte im Ruhrthal aufwärts bis Westwich vorzuschlagen. Wir waren schon damals genöthigt, die Fortführung dieser Linie bis nach Cassel als eine von der Staatsregierung gestellte Bedingung für die Concessionirung derselben in Aussicht zu nehmen und der General-Versammlung mitzutheilen, daß diese Concession nur erwartet werden dürfe, wenn die Gesellschaft durch eine fernere Beschlußfassung sich bereit erkläre, auf diese bedeutende Erweiterung der Vorlage einzugehen. Die General-Versammlung vom 30. Juni v. J. faßte unter einmüthiger Billigung des Vorschlages der Gesellschafts-Vertretung den Beschluß, die gedachte Bahnlinie Düsseldorf-Westwich, deren einzelne Strecken wir unter der Bezeichnung der Ruhrthalbahn zusammenfassen, in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen, indem dieselbe zugleich die Aufforderung an die Gesellschafts-Vorstände richtete, daß die Concession für die Ruhrthalbahn mit ihrer Fortsetzung bis nach Cassel bei der zuständigen Staatsregierung nachgesucht werde.

Wenn wir heute, unter Umständen, welche die Aufnahme neuer und großer Unternehmungen fast als eine Unmöglichkeit erscheinen lassen, der Gesellschaft zumuthen, auf jene, unter den glänzendsten, durch die Erfolge der letzten Vergangenheit vollständig gerechtfertigten Aussichten gefaßten Beschlüsse zurückzukommen und sie der Ausführung entgegenzuführen, so geschieht dies in dem ungeschwächten Vertrauen auf die weitere Entwickelungsfähigkeit des Bergisch-Märkischen Unternehmens und in der berechtigten Absicht, dieser Entwickelung ein bedeutendes und weites Terrain zu sichern, selbstredend unter der vollständigen Würdigung derjenigen Schwierigkeiten, welche ein unmittelbares und beschleunigtes Vorgehen zur Ausführung in der nächsten Zeit verhindern werden.

Die Verhandlungen mit der Königlichen Staatsregierung über die Bedingungen, unter welchen die Concessionirung der Ruhrthalbahn erwartet werden darf, sind nach der gedachten Beschlußnahme der Gesellschaft fortgesetzt und haben dahin geführt, daß solche im Wesentlichen, wie folgt, festgestellt worden sind. Die Staatsregierung fordert von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft:

1. daß die Bahn über Westwich hinaus durch das Waldeck'sche und Kurhessische Gebiet bis nach Cassel direct oder im Anschlusse an eine in diesen Gebieten nach Cassel durchzubauende Eisenbahn fortgeführt werde, nachdem durch Staats-Verträge mit den betheiligten Staatsregierungen die Durchführung der Linie ermöglicht oder gesichert sein werde;

2. daß die Gesellschaft auf Verlangen des Staates bereit sei, eine Bahn von Finnentrop (Station der Ruhr-Siegbahn) nach Olpe oder über Olpe hinaus im Anschlusse an eine Bahn von Köln nach Cassel als Zweigbahn der Ruhr-Sieg Eisenbahn und mit einem Capitale zu bauen, dessen Verzinsung und Amortisation event. auf den Reinertrag der Ruhr-Sieg Bahn und von der Verzinsung und Amortisation des Ruhr-Sieg-Capitals verrechnet wird;

3. daß die Bergisch-Märkische Gesellschaft, wenn sich künftig ein Unternehmer für den Bau und Betrieb einer directen Bahn von Köln über Meschede nach Cassel finden werde, diese Bahn entweder selbst baue oder aber auf die Concession für die Strecke Meschede-Cassel, beziehungsweise auf diese Bahnstrecke selbst gegen Erstattung der Anlagekosten zu Gunsten jenes Unternehmers verzichte.

Ueber die Nützlichkeit der Ruhrthalbahn Düsseldorf-Westwich, um die es sich auch nach den erwähnten Concessions-Bedingungen zunächst handelt, hat sich die Gesellschaft in ihrer vorjährigen General-Versammlung mit solcher Einmüthigkeit und Entschiedenheit bereits ausgesprochen, daß es uns gestattet ist, in aller Kürze zu wiederholen, was die Gesellschafts-Vorstände dazu bestimmt hat, der Gesellschaft die Aufnahme dieser Bahn in das Bergisch-Märkische Unternehmen mit voller Ueberzeugung zu empfehlen.

Wir halten die Linie in ihrer ganzen Erstreckung von Düsseldorf bis ins obere Ruhrthal für eine Erweiterung des Bergisch-Märkischen Bahnsystems, die durch die Wichtigkeit des aufzuschließenden Gebietes, durch die vorhandenen Etablissements, durch den Reichthum der Gegend an Kohlen, Erzen und anderen Elementen des Verkehres staatswirthschaftlich und finanziell vortheilhaft ist, für eine Ergänzung des Verkehrsgebietes, dessen alljährlich steigende Bedeutung auf dem Bergbau und der Eisen-Industrie, sowie auf dem Gewerbefleiße einer zahlreichen Bevölkerung sicher begründet und dessen Erweiterung durch neue Transportwege ebensowohl Bedürfniß ist, als sie günstige Resultate verspricht. Die weitere Ausbildung unseres Bahnsystems, wie sie durch die Witten-Duisburger Linie und durch die Ruhr-Siegbahn mit dem besten Erfolge angestrebt wurde, ist eine Aufgabe, der sich die Gesellschaftsvertretung nicht entziehen kann, ohne die wesentlichsten Gesellschafts-Interessen zu verletzen. Das untere Ruhrthal ist so reich an Verkehr und Industrie, daß

seine directe Verbindung mit Düsseldorf und — nach der endlich ohne Zweifel doch zu Stande kommenden Herstellung eines festen Rheinüberganges — mit dem linken Rheinufer sich unzweifelhaft als ein eminent nützliches Unternehmen empfiehlt, besonders der Bergisch-Märkischen Gesellschaft, weil sie zugleich eine günstigere und kürzere Verbindung zwischen der Bochumer und Dortmunder Gegend und dem Rheine bei Düsseldorf bildet, durch deren Bau die Gesellschaft einer nachtheiligen Concurrenz entgegentritt. Das obere Ruhrthal oberhalb Schwerte ist zwar weniger belebt, seine Eisen-Industrie hat wegen des Mangels einer Eisenbahn vielfach Schaden gelitten, allein die an verschiedenen Punkten vorhandene Industrie und Etablissements lassen von vorneherein einen nicht unbedeutenden Verkehr erwarten.

Die Erzlager, Schiefer und andere Mineralien, die großen Holzvorräthe, welche die Ruhr und ihre Seitenthäler besitzen, machen bei der Nähe des Kohlengebietes die Ruhrgegend zu einer ähnlichen Entwickelung geeignet, wie solche in überraschender Weise durch die Ruhr-Sieg Bahn an der Lenne und Sieg hervorgerufen ist. Die äußersten Punkte des auf preußischem Gebiete aufzuschließenden Terrains versprechen durch die dort, bei Ramsbeck, Nuttlar, Olsberg, Brilon, Marsberg vorhandenen Verkehrs-Elemente lohnende Transporte auf den längsten Bahnstrecken. Endlich erinnern wir noch daran, daß die Weiterführung der Witten-Duisburger Linie ruhrabwärts nach Kettwig und Werden bereits bei den Verhandlungen über die Witten-Duisburger Bahn ins Auge gefaßt und lebhaft befürwortet, jedoch mit Rücksicht auf die schwierige Lage dieses Unternehmens ausgesetzt wurde.

Eine Vervollständigung des Projects für die Ruhrthalbahn ist bei der Fortsetzung der Vorarbeiten in soweit ins Auge gefaßt, als wir es für rathsam halten, nicht allein die Möglichkeit eines Anschlusses der von Düsseldorf ausgehenden Linie in der Richtung sowohl nach Essen als nach Steele, sondern auch die Fortsetzung dieser Linie im Ruhrthale aufwärts über Hattingen, Blankenstein, Bommern bis nach Herdecke vorzusehen, indem die Strecke Steele-Herdecke, welche sich theils auf dem rechten, theils auf dem linken Ruhrufer bis zu dem Anschlußpunkte bei dem Bahnhof Herdecke erstrecken würde, vermöge ihrer Etablissements, unter denen die Henrichs-Hütte bei Hattingen eine überwiegende Bedeutung hat, sowie wegen der Zechen in der Gegend bei Herbede, Blankenstein, Bommern, Sprockhövel und Wenigern von Wichtigkeit ist. Nach einer zuverlässigen Aufstellung belief sich die Production der Gruben in den aufzuschließenden Revieren zwischen Dahlhausen und Herdecke im Jahre 1865 auf 9,658,000 Centner an Kohlen und Eisensteinen, wozu jedenfalls noch ein großes Quantum an sonstigen Rohproducten und Transport-Gegenständen kommen wird.

Die Länge der gesammten Baulinie zwischen Düsseldorf und Westwich wird durch den Hinzutritt dieser Strecke von $15^1/_4$ auf etwa 19 Meilen, das Anlage-Capital, welches zu 8,320,000 Thalern überschlagen war, auf etwa $10^1/_2$ Millionen steigen.

Indem wir zu der näheren Erwägung der Concessions-Bedingungen übergehen, dürfen wir, was die zuerst erwähnte und wichtigste — die Fortführung der Bahn bis nach Cassel — betrifft, nach der vorigjährigen Erklärung der General-Versammlung das Einverständniß der Gesellschaft hinsichtlich der Wichtigkeit einer directen Verbindung mit Cassel, als dem bedeutendsten Centrum der mitteldeutschen Eisenbahnlinien voraussetzen. Einigen Anhalt für die Beurtheilung des durch diese Linie zu gewinnenden Verkehrs gewähren diejenigen Zahlen, welche sich aus dem vorjährigen Betriebe für den Personen- und Güter-Verkehr zwischen den Stationen unserer Bahn und den Stationen Cassel und weiter bis nach Leipzig ergeben. Es wurden hiernach von und nach den thüringischen Stationen 7,881 Personen, von und nach Bergisch-Märkischen Stationen ohne die Aachen-Düsseldorfer Strecke expedirt, an Frachtgütern: 3,137,141 Ctr. Aus diesen Zahlen — so gering sie auch erscheinen im Vergleich mit den Zahlen des inneren Verkehrs unserer Bahn — ergibt sich für den zu erwartenden durchgehenden Verkehr sofort ein nicht unbedeutendes Transportquantum, welches dadurch besonders ins Gewicht fällt, daß es der ganzen Bahnstrecke von Schwerte bis Cassel, also einer Transportstrecke von etwa 22 Meilen statt einer solchen von etwa $5^3/_4$ Meilen zufallen wird; auch darf dasselbe nur als der Anfang eines Verkehrs betrachtet werden, der sich durch die directe Verbindung mit Hessen und Thüringen entwickeln wird. Rechnen wir hierzu den ungleich wichtigeren Localverkehr, den das preußische Gebiet jenseit Westwich durch den Bergbau und die metallurgische Industrie bei Brilon, Bredelar, Marsberg in Aussicht stellt, so erscheint die Erwartung eines lebhaften Verkehrs auch auf der Strecke jenseits Westwich durchaus gerechtfertigt.

Die bautechnischen Verhältnisse dieser eventuellen Verlängerung der Ruhrthalbahn sind keineswegs günstig. Die Linie wird nach den vorhandenen Materialien eine Länge von etwa $12^1/_2$ Meilen haben und wegen der schwierigen

Terrain-Verhältnisse ein Bau-Capital von etwa 8 Millionen Thalern in Anspruch nehmen; die Betriebs-Verhältnisse derselben werden voraussichtlich ungünstig sein, indem die eine der bis jetzt untersuchten Linien auf eine Länge von $9^1/_4$, die andere auf eine solche von $6^2/_3$ Meilen eine Steigung von 1:100 erhalten würde.

Diese Schwierigkeiten haben dazu geführt, neben der directen Linie nach Cassel auch den Anschluß an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in der Nähe von Warburg in Erwägung zu nehmen, der die Entfernung zwischen Westwich und Cassel zwar um 2,4 bis 3,2 Meilen vergrößern, jedoch die Länge der zu bauenden Linie um 4 bis 5 Meilen verkürzen und das Bau-Capital um etwa 3 Millionen ermäßigen, außerdem auch für den Verkehr nach Cassel entschieden günstigere Betriebs-Verhältnisse darbieten würde, da die preußische Strecke ein Maximal-Gefälle von 1:100 nur auf einer Länge von $4^2/_3$ Meilen hat, während die vorhandene Friedrich-Wilhelms-Nordbahn ein eben solches Maximalgefälle auf $1^1/_4$ Meilen Länge darbietet. Durch den technisch ausführbaren Bau einer Abkürzungslinie zwischen den Stationen Liebenau und Mönchehof würde es überdies möglich sein, den eben angegebenen Entfernungsunterschied auf 1 bis 1,8 Meilen zu reduciren. Von einer Verständigung mit der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn wegen eines selbstständigen Betriebes bis nach Cassel würde die Aufnahme der Linie Westwich-Warburg statt der directen Linie Westwich-Cassel unter allen Umständen abhängig zu machen sein; unter der Voraussetzung eines derartigen Arrangements empfiehlt sich jedoch die Wahl dieser Linie bei der Fortführung der Verhandlungen einer eingehenden Erwägung.

Es kommt nothwendig noch in Frage, welche Bedeutung eine eigene Bahn nach Cassel in dem Falle gewinnen wird, daß die eingeleiteten Unterhandlungen über die Erwerbung der Westfälischen Eisenbahn zum Abschlusse gelangen, ob der Bau einer Bahn nach Cassel neben der Bahn nach Warburg als Eigenthum der Bergisch-Märkischen Gesellschaft nützlich erscheint.

Wir halten dafür, daß die directe Casseler Linie durch die Erwerbung der Westfälischen Bahn nicht wesentlich berührt werden, vielmehr ihren Werth behalten wird, weil beide Bahnen als Theile zweier durchgehender Verkehrsrouten verschiedenen Richtungen angehören werden, die westfälische Linie der Richtung nach Braunschweig-Magdeburg und Berlin, die Casseler Linie der Richtung nach dem mittleren und südlichen Deutschland, namentlich nach Hessen, Thüringen, Sachsen u. s. w. Nur in den weitesten Verkehrsgebieten würden beide möglicherweise als Concurrenten sich begegnen können, und dürfte eine Ausgleichung dieses Nachtheiles von vorneherein in der Vermeidung jeder möglichen Collision der Interessen und in den sonstigen Vortheilen der Vereinigung beider Bahnen, sowohl für den Verkehr als für die Gesellschaft unzweifelhaft gegeben sein. Auch verbleibt der westfälischen Bahn der von der Köln-Mindener Bahn, sowie von der Strecke Rheine-Münster, von Holland u. s. w. ausgehende Verkehr nach dem mittleren Deutschland, für welchen Verkehr die Casseler Linie nicht in Concurrenz treten könnte.

Durch die zweite Anforderung des Staates wird der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, als Zweigbahn der Ruhr-Sieg Bahn eine Bahn von Finnentrop nach Olpe und über Olpe hinaus im Anschlusse an eine von Köln direct nach Meschede und Cassel zu bauende Eisenbahn herzustellen, jedoch mittelst eines Capitals, welches zwar nicht direct mit der Zins-Garantie des Staates versehen, dessen Verzinsung und Amortisation jedoch nöthigenfalls durch Zuschüsse aus dem Ertrage der Ruhr-Sieg Bahn von der Verzinsung und Amortisation des Ruhr-Sieg Capitals, unbeschadet der Rechte der Gläubiger, ganz oder theilweise bewirkt werden soll. Der Bau einer Zweigbahn im Biggethale aufwärts ist vom Kreise Olpe auf's dringendste wiederholt beantragt worden, seitdem die Frage wegen Führung der Hauptbahn selbst, wofür das Biggethal gegen das Hundemthal in Concurrenz getreten, zu Gunsten des letzteren — hauptsächlich aus technischen Gründen — entschieden worden war. Sie verfolgt den Zweck, den Städten Attendorn und Olpe und den zahlreichen kleineren Etablissements des Biggethals, sowie den nach dem Gutachten der Bergbaubehörde nicht unbedeutenden Eisensteingruben, Schiefer und Marmorbrüchen bei Olpe einen Abfuhrweg zu schaffen, dessen Mangel ihre Existenz bedroht; sie würde ferner, falls eine Bahn von Köln über Olpe und Meschede zu Stande kommen sollte, in den Tractus dieser Linie fallen. Eine günstige Rückwirkung auf den Verkehr der Ruhr-Sieg Eisenbahn läßt sich von der Linie ohne Zweifel erwarten; dagegen darf die Verzinsung des auf etwa zwei Millionen Thaler zu überschlagenden Anlage-Capitals der Bahn aus dem eigenen Verkehr derselben als selbstständigen Unternehmens nicht gehofft werden. Wird sie als eine Zweigbahn der Ruhr-Sieg Bahn ausgeführt und dem Capitale indirect die Zins-Garantie dieser Bahn zu Theil, so daß der etwaige Ausfall an der Verzinsung und Amortisation die Gesellschaft nur mit $^1/_{14}$ des Deficits

belastet, so erscheint die Uebernahme dieser Linie für die Gesellschaft nicht gefährlich, vielmehr mit Rücksicht auf ihre staatswirthschaftliche Nützlichkeit und auf den Verkehr, den sie der Ruhr-Sieg Bahn zuführen wird, gerechtfertigt und wünschenswerth. Die gestellte Bedingung ist demnach annehmbar.

In gleicher Weise hält die Gesellschafts-Vertretung die dritte Bedingung nicht für bedenklich, wonach die Bergisch-Märkische Gesellschaft auf Verlangen des Staates, falls sich ein Unternehmer für den Bau einer Bahn von Köln nach Cassel finden möchte, binnen einer von der Regierung zu stellenden Frist zur Ausführung dieser Bahn sich selbst bereit zu erklären und den Bau auszuführen hat, oder aber jenem dritten Unternehmer die Bahnstrecke von Meschede nach Cassel gegen Erstattung des Bau-Capitals abzutreten hat. Die Anforderung der Regierung ist um deswillen nicht für gefährlich gehalten worden, weil die Bahnlinie von Köln nach Meschede als Gebirgsbahn von ungünstigen Bau-Verhältnissen ein verhältnißmäßig bedeutendes Anlage-Capital erfordert, dessen Rentabilität durch den zu erwartenden inneren Verkehr nicht gesichert erscheint, vielmehr hauptsächlich aus dem durchgehenden Verkehr erwartet werden muß, so daß es von vorneherein nicht wahrscheinlich ist, daß sich leicht ein Unternehmer für diese schwierige und theuere Linie finden wird; ferner weil die Gesellschaft eventuell von der Linie Düsseldorf-Cassel lediglich das für den inneren Verkehr am wenigsten ergiebige und theuerste, im Verkehre wie im Betriebe weniger günstige, Stück aufgeben müßte gegen vollständige Erstattung des Anlage-Capitals, während der Nachfolger im Besitze durch gleiches Interesse mit uns verbunden und darauf hingewiesen sein wird, dem Verkehre von der Bergisch-Märkischen Strecke als seiner besten Einnahme-Quelle möglichen Vorschub zu leisten.

Auch hier ist die volle Rücksichtnahme auf die derzeitigen Verhältnisse des Geldmarktes und die Lage des Bergisch-Märkischen Unternehmens ausbedungen und zugesagt, so daß eine reifliche Abwägung der Vortheile bei der unserer Gesellschaft gestellten Wahl möglich und durch die inmittelst eingetretene Entwickelung der Verkehrs-Verhältnisse in dem aufgeschlossenen Ruhrthale erleichtert sein wird. Die Gesellschafts-Vertretung ist demnach der Ansicht, daß die von der Staats-Regierung für die Concessionirung einer unzweifelhaft vortheilhaften Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens gestellten Bedingungen und Anforderungen dem Interesse der Gesellschaft in keiner Beziehung widerstreben, vielmehr annehmbar erscheinen, sie trägt daher auch heute kein Bedenken, der General-Versammlung den Bau der Ruhrthalbahn bis Westwich und eventuell eine Fortführung derselben bis nach Cassel oder aber im Anschluß an eine nach Cassel führende Bahn, sowie den Bau der Zweigbahn von Finnentrop nach Olpe unter den gedachten durch weitere Unterhandlungen mit der Staats-Regierung schließlich festzusetzenden Bedingungen zu empfehlen; wir beantragen demgemäß bei der General-Versammlung, zu beschließen:

1. daß eine Eisenbahn von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig und Werden, sodann im Ruhrthal aufwärts über Schwerte, Arnsberg und Meschede bis Westwich und weiter in der Richtung von Cassel oder bis Cassel, nebst Seitenbahn von Kettwig nach Mülheim a. d. Ruhr und den zur Entwickelung des Verkehrs, nach dem Ermessen der Gesellschafts-Vorstände und der Königl. Staats-Regierung erforderlichen Zweig- und Anschluß-Bahnen als Theilen des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens und für Rechnung der Gesellschaft zu bauen und in Betrieb zu nehmen, und daß die Allerhöchste Concession unter den mit der Königlichen Staats-Regierung vereinbarten oder noch zu vereinbarenden Bedingungen nachzusuchen, welche Bedingungen sich auf den eventuellen Bau einer Bahn von Finnentrop nach Olpe und weiter in der Richtung nach Köln oder im Anschlusse an eine von Köln nach Meschede zu bauende Eisenbahnlinie, endlich auf die Uebernahme der Ausführung dieser letzteren oder die Abtretung der Strecke Meschede-Cassel an einen anderweiten Unternehmer einer Eisenbahn von Köln nach Meschede erstrecken;
2. daß die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction bevollmächtigt werde, die landesherrliche Concession zur Ausführung dieser Eisenbahnen einzuholen, die Bedingungen derselben sowie die erforderliche Ergänzung des Gesellschafts-Statuts durch Verhandlung mit der Königl. Staats-Regierung endgültig festzustellen, auch die zur Ausführung der gedachten Unternehmungen erforderlichen Geldmittel nach ihrem Ermessen in vortheilhaftester Weise zu beschaffen.

Demnächst wurde die Versammlung zur Beschlußfassung über den am Schlusse dieses Berichts gestellten Antrag aufgefordert, und der letztere, wie die gehaltene Umfrage constatirte, einstimmig zum Beschluß erhoben.

Hiermit waren die Gegenstände der außerordentlichen General-Versammlung erledigt und wurde nunmehr zur Tagesordnung der diesjährigen ordentlichen General-Versammlung übergegangen.

Der Herr Vorsitzende theilte der Versammlung mit, daß nach dem heute gefaßten Beschlusse über die Zusammensetzung der Gesellschafts-Deputation zunächst drei Mitglieder und drei Stellvertreter in die Gesellschafts-Deputation zu wählen seien, welche in den von den linksrheinischen Bahnstrecken einschließlich Ruhrort berührten Orten ihren Wohnsitz hätten, und daß ferner an Stelle eines mit Tode abgegangenen Mitgliedes aus den an der Bahnstrecke von Witten resp. Dortmund nach Duisburg und Oberhausen wohnenden Actionairen eine Neuwahl vorzunehmen sei.

Die in zwei besonderen Wahlacten gethätigte Wahl ergab, daß

als Mitglieder die Herren:

Landrath Leysner zu Crefeld,
Commerzienrath Dubois de Luchet zu Aachen,
Hugo Haniel zu Ruhrort und
Bürgermeister Obertüschen zu Mülheim a. d. Ruhr,

und als Stellvertreter die Herren:

Gustav Thum zu Dülken,
Commerzienrath Scheibler zu Aachen,
Handels-Gerichts-Präsident W. Prinzen zu Gladbach

gewählt sind.

Nach Erledigung dieses Gegenstandes der Tagesordnung wurde Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction über den Bau und Betrieb des abgelaufenen Jahres der nachfolgende Bericht erstattet:

Die Ergebnisse des Bahnbetriebes für das verflossene Jahr sind in dem Ihnen übergebenen Geschäftsberichte niedergelegt; wir beehren uns Ihnen nach Anleitung desselben die wesentlichsten Momente vorzuführen.

Neue Bahnstrecken sind im Jahre 1865 dem Verkehre nicht übergeben.

Die Gesammtlänge der Bahn betrug am Schlusse des Jahres 48,15 Meilen, die Länge der Schienengeleise einschließlich des zweiten Geleises und der Nebengeleise auf den Bahnhöfen 83,6 Meilen gegen 77,8 Meilen. Außerdem waren 132 Anschluß-Anlagen für industrielle Etablissements vorhanden, deren Gesammtlänge 19,794,60 Ruthen oder 9,9 Meilen umfaßt.

Die Bauthätigkeit erstreckte sich auf umfassende Ergänzunger und Erweiterungen der Bahnhofs-Anlagen, auf den Ausbau des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Düsseldorf-Elberfeld, welches am 22. Juni dem Verkehr übergeben werden konnte, auf die Erdarbeiten für das zweite Geleise der Strecke Dortmund-Soest, sowie auf die Inangriffnahme des zweiten Geleises auf einzelnen Strecken der Dortmund-Duisburger und Ruhr-Sieg Bahn.

Sämmtliche Bauten sind durch die erhebliche Verkehrszunahme hervorgerufen und diese machte ferner auch eine bedeutende Vermehrung des Betriebs-Materials nothwendig.

Zu den ultimo 1864 vorhandenen 122 Locomotiven sind im Laufe des Jahres 29 gekuppelte Lastzug-, 2 Personenzug- und 4 Schnellzugmaschinen, überhaupt 35 Locomotiven beschafft.

An Personen-Wagen sind 6 Stück 1. und 2. Klasse und 6 Stück 3. Klasse beschafft, und ferner ist ein Wagen 1. und 2. Klasse in einen solchen 3. Klasse umgebaut. Am Schlusse des Jahres waren 144 Personenwagen mit 5,212 Sitz- und 2772 Stehplätzen vorhanden, außerdem Antheile an 6 Personenwagen 1. und 2. Klasse des Rheinisch-Thüringischen Verbandes.

Den ultimo 1864 vorhandenen Gepäck- und Güterwagen sind hinzu getreten durch Neubeschaffung: 9 Gepäckwagen à 150 Ctr., 7 bedeckte Güterwagen à 150 Ctr., 32 Holzwagen à 200 Ctr. und 347 offene Güterwagen à 200 Ctr., und durch Um- resp. Neubau ein Gepäckwagen à 150 Ctr. und 2 bedeckte Güterwagen 150 Ctr., überhaupt 398 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 78,650 Ctr.

Am Schlusse des Jahres waren vorhanden 4,898 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 820,910 Ctr.

Für das gesammte Betriebs-Material betragen die Beschaffungskosten 7,465,862 Thlr., also für jede Meile Bahn 155,054 Thlr.

Das gesammte Stamm-Capital der Bergisch-Märkischen Gesellschaft erreichte — abgesehen von der Ruhr-Sieg Bahn — bis Ende vorigen Jahres nominell die Summe von 37,420,000 Thlr. und zwar in Stamm-Actien 20 Millionen, in 4 und 4½procentigen Prioritäts-Obligationen 17,420,000 Thlr., so daß im Jahre 1865 eine Vermehrung des Stamm-Actien-Capitals um 7,000,000 Thlr. stattgefunden hat, welche nach dem unterm 9. Januar 1865 Allerhöchst bestätigten Statut-Nachtrage für den Bau einer Eisenbahn von Barmen-Rittershausen nach Lennep und Remscheid, von Styrum nach Ruhrort und von Haan nach Köln, sowie für die Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Eisenbahn bestimmt sind.

Von dem concessionirten Anlage-Capital ad 37,420,000 Thlr. waren bis zum Schlusse des Jahres noch nicht begeben 3,440,300 Thlr. Stamm-Actien und 1,417,700 Thlr. Obligationen V. Serie; amortisirt waren von dem Anleihe-Capital 574,700 Thlr.

Wirklich verausgabt waren für die Bergisch-Märkische Bahn ohne die im Bau befindlichen Strecken aus Baufonds 23,538,381 Thlr., oder pro Meile Bahn 697,233 Thlr.

Für die Ruhr-Sieg Bahn beläuft sich das concessionirte Anlage-Capital einschließlich der Reserve für das zweite Geleise und der sonstigen Ergänzungsbauten auf 18 Millionen 3½ procentiger Obligationen, wovon bis zum Schlusse des Jahres 1865 placirt waren 15,951,600 Thlr. zum Durchschnitts-Course von 77,9 %.

Von den aus dem Baufonds geleisteten Ausgaben waren bis ultimo 1865 definitiv verrechnet: baar 12,141,171 Thlr. oder 843,723 Thlr. pro Meile Bahn.

Für den Verkehr hat das verflossene Jahr wiederum günstige Verhältnisse und Resultate dargeboten und zwar hauptsächlich in Folge der stetigen Entwickelung auf dem Gebiete der Bergwerks- und Eisenindustrie, welche durch Einrichtung neuer directer Verkehre und durch mannichfache Erleichterungen in den bestehenden Verbänden unterstützt wurde.

Mit der Königlich Niederländischen Dampfschifffahrtsgesellschaft zu Amsterdam sind directe Frachtsätze für den Versand nach deren Linienstationen vereinbart, um der heimischen Industrie die Concurrenz des durch billige Seefrachten begünstigten Auslandes zu erleichtern.

Ferner bot die Eröffnung der Strecke Altenbeken-Holzminden-Kreiensen eine neue Verkehrsroute nach Norddeutschland dar, welche in den letzten Monaten des verflossenen Jahres nur erst für den Kohlenversand nutzbar gemacht werden konnte, deren Einfluß sich aber voraussichtlich geltend machen wird, besonders nach der Vollendung der im Bau begriffenen Bahnlinien Haan-Deutz-Hengstei-Holzwickede im diesseitigen Bahngebiet und der Strecke Boersum-Jerrheim auf Braunschweigischem Gebiete.

Im Personenverkehr wurden die Verkehrsbeziehungen mit den Nachbarbahnen erweitert durch directe Expeditionen, welche zwischen diesseitigen Stationen und der Linie Altenbeken-Holzminden, sowie Köln-Mindener Bahn eingerichtet sind.

Für den inneren Verkehr wurden vom 1. August ab versuchsweise Abonnementskarten zu ermäßigten Fahrpreisen für die zwei ersten Wagenklassen mit einer Gültigkeitsdauer von einem resp. drei Monaten eingeführt, welche die darin bezeichneten Personen während der angegebenen Zeit zur Benutzung aller fahrplanmäßigen Personenzüge ermächtigen.

Ueberhaupt wurden befördert 4,189,432 Personen gegen 3,757,903 Personen in 1864, also mehr 431,529 Personen oder 11,5 %.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 957,603 Thlr. 20 Sgr. 9 Pfg. gegen 865,813 Thlr. 6 Sgr. 6 Pfg. in 1864, also mehr: 91,790 Thlr. 14 Sgr. 3 Pfg. oder 10,60 %, pro Person bei einer durchschnittlichen Fahrstrecke von 2,54 Meilen (gegen 2,38 Meilen) 6 Sgr. 9,3 Pfg. gegen 6 Sgr. 10 Pfg.; pro Person und Meile 2 Sgr. 8,05 Pfg. gegen 2 Sgr. 10,51 Pfg. in 1864. Der Ertrag pro Person und pro Person und Meile hat sich zwar in Folge der mannichfachen Ermäßigungen um ein Geringes vermindert, diese Einbuße ist jedoch durch die Vermehrung der Frequenz ausgeglichen und namentlich hat die Ausgabe von Retourbillets für die ersten beiden Wagenklassen eine günstige Rückwirkung auf die Benutzung derselben geäußert.

Gegen das Jahr 1863 ist in der I. Klasse eine Zunahme von 48,7 %, in der II. Klasse von 54,3 % eingetreten und während von der Gesammt-Personen-Zahl im Jahre 1861 die erste Klasse 0,41 %, die zweite Klasse 10,57 % benutzten, kamen davon im Jahre 1865 auf die erste Klasse 0,50 %, auf die zweite Klasse 13,19 %.

An Retourbillets wurden ausgegeben 143,577 Stück, also für 287,154 Reisende gegen 241,554 Reisende in 1864 und kamen davon auf den Binnenverkehr 8,230 Personen I. Klasse oder 39,72 % und 266,060 Personen II. Klasse oder 48,16 % von den in diesen Klassen im Binnenverkehr überhaupt beförderten Personen.

An Schülerbillets wurden 116 Stück mit einer Gültigkeit von 5,325 Tagen und mit einem Ertrage von 617 Thlr. 27 Sgr. 6 Pfg. und an Abonnementskarten 30 Stück für 80 Monate mit einem Ertrage von 411 Thlr. verausgabt.

Von dem Gesammt-Personenverkehr fallen 4,021,297 Personen oder 95,99 % mit einem Ertrage von 841,411 Thlr. oder 88,9 % auf den Binnenverkehr, welcher sich gegen das Vorjahr in der Frequenz um 392,018 Personen oder 10,8 % und im Ertrage um 70,938 Thlr. oder 9,2 % gesteigert hat.

Der durchgehende Verkehr war in der Frequenz mit 4,01 % und in der Einnahme mit 11,1 % betheiligt. Wie verschieden die Frequenzverhältnisse auf den verschiedenen Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn im Personenverkehr sind, geht aus der in unserem Jahresbericht Seite 56 enthaltenen Aufstellung über die Strecken-Frequenz hervor, wonach die Strecke Vohwinkel-Elberfeld von den meisten nämlich 708,431 Personen und pro Zug 172,54 Personen, die Strecke Welschenennest-Creuzthal von 43,974 und pro Zug von 21,39 Personen, also um 6 % jener Summe durchfahren wurde.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug pro Meile Bahn 20,660 Thlr. gegen 18,753 Thlr. also mehr 1907 Thlr. oder 10,2 %.

Die Menge des transportirten Gutes belief sich auf 98,198,873 Ctr. einschließlich 5,594,380 Ctr. frachtfrei befördertes Betriebs-Dienstgut und 1,555,486 Ctr. Bau-Dienstgut, welches zu einem um 30 % ermäßigten Frachtsatze transportirt wurde.

Gegen das Vorjahr zeigt sich eine Zunahme von 18,683,598 Ctr. oder 23,50 %, welche mit 13,918,043 Ctr. oder 74,5 % dem Binnenverkehr angehört.

Die specifische Güter-Frequenz hat um 1,798,510 Centnermeilen oder 20,16 %, die Gesammt-Einnahme um 549,444 Thlr. oder 17,27 % und pro Meile Bahn um 11,163 Thlr. oder 16,83 % zugenommen, und betrug letztere bei einer durchschnittlichen Transportlänge von 5,26 gegen 5,38 Meilen pro Ctr. 13,68 Pfg. gegen 14,40 Pfg. und pro Ctr. und Meile 2,60 Pfg. gegen 2,68 Pfg.

Von allen Transportmassen sind die Kohlen von hervorragendster Bedeutung. Es wurden befördert: zu tarifmäßigen Frachten 47,788,079 Ctr. gegen 39,522,950 Ctr., also mehr 8,265,129 Ctr. oder 20,9 % und außerdem frachtfrei zum eigenen Gebrauch 976,974 Ctr.; von Zechen nach nahe gelegenen gewerblichen Etablissements zu besonders vereinbarten Frachtsätzen 873,450 Ctr. und auf der Hochfeld- resp. Hafenbahn bei Duisburg (Uebergang von Köln-Mindener Stationen) 2,222,750 Ctr. Das gesammte Transportquantum an Kohlen betrug somit 51,861,253 Ctr. oder 42,18 % von dem im Dortmunder Ober-Bergamts-Bezirk zur Eisenbahn beförderten Quantum.

Wegen Einrichtung von Kohlen-Extrazügen nach Frankfurt und Süddeutschland zum Pfennigsatze wurden die Versendungen mit den Nachbarbahnen fortgeführt und konnte die Einführung im Laufe dieses Jahres erfolgen. An den Kohlen-Extrazügen des Norddeutschen Verbandes haben sich die diesseitigen Zechen mit 2,000,600 Ctr., an denen nach Holland via Oberhausen mit 117,800 Ctr. betheiligt.

Auf der Preußisch-Braunschweigischen Route ist der Pfennigtarif nicht auf Extrazüge beschränkt, er findet vielmehr schon bei Quantitäten von 200 Ctr. Anwendung; seine Einführung hatte zur Folge, daß die bisherigen Transporte größtentheils sich von der Norddeutschen Route abwandten und der Route via Soest-Holzminden zufielen, und daß die Betheiligung diesseitiger Zechen an den Kohlen-Extrazügen des Norddeutschen Verbandes, welche in den Monaten August, September und October noch 1037, 1268 und 1196 Doppelwagen betrug, in den Monaten November und December auf 554 und 245 Doppelwagen für diejenigen Stationen, die auf der südlichen Route nicht zu erreichen waren, sich verminderte.

Die Kohlen- und Coaks-Transporte haben durchschnittlich 4,73 gegen 4,69 Meilen durchfahren und pro Ctr. 10,89 Pfg. gegen 11,15 Pfg. und pro Ctr. und Meile 2,30 Pfg. gegen 2,38 Pfg. aufgebracht.

Nächst den Kohlen wurden befördert in Quantitäten von über 1 Million Ctr.:

Steine, einschließlich Kalkstein . . .	7,192,918 Ctr.
Eisenerze	6,877,885 „
Roheisen	5,224,277 „

Gyps, Kreide, Traß, Lehm, Kies, Sand	3,835,498	Ctr.
Coaks	3,354,101	„
Abfälle	3,246,674	„
Bauholz	2,448,271	„
Eisen und Stahlwaaren	2,054,622	„
Eisenbahn-Schienen	1,613,776	„
Eisen, verarbeitetes	1,418,412	„
Getreide	1,395,390	„

Auch bei den Gütern ist es der innere Verkehr der Bahn, welcher in Frequenz und Einnahme mit 76,34 % r70,94 % in der erfreulichsten Weise prävalirt.

Der Telegraphen-Verkehr brachte für 18,126 Depeschen eine Einnahme von 4,888 Thlr. gegen 4,581 Thlr. für 16,974 Depeschen des Vorjahres.

Die Summe der diversen Einnahmen, welche alle Einnahmen außer denen des Personen- und Güterverkehrs umfaßt, betrug 330,521 Thlr., darunter für Wagenmiethe und Conventionalstrafe 151,992 Thlr., Zinsen und Dividenden der Baarbestände 84,459 Thlr.

Die Gesammtsumme aller Einnahmen aus den verschiedenen Dienstzweigen belief sich auf 5,019,041 Thlr. 15 Sgr. 8 Pfg. oder pro Meile Bahn auf 104,238 Thlr. gegen 90,645 Thlr. in 1864 und 79,798 Thlr. in 1863, so daß gegen das letztere Jahr in den Einnahmen pro Meile Bahn eine Steigerung von 24,440 Thlr. oder 30,7 % eingetreten ist.

An der Gesammt-Einnahme des Unternehmens ist die Bergisch-Märkische Bahn ohne die Ruhr-Sieg Bahn mit 3,863,219 Thlr. oder 76,97 % gegen 3,343,641 Thlr. oder 76,90 %, die Ruhr-Sieg Bahn mit 1,128,720 Thlr. oder 22,49 % gegen 983,552 Thlr. oder 22,62 %, die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn mit 27,102 Thlr. oder 0,54 % gegen 21,056 Thlr. oder 0,48 % betheiligt, wonach sich ausschließlich des Antheils an dem Brutto-Ertrage der Zweigbahn Letmathe-Iserlohn eine Mehr-Einnahme ergiebt:

für die Bergisch-Märkische Bahn von 519,578 Thlr. und pro Meile Bahn von 15,731 Thlr. oder 15,54 %
für die Ruhr-Sieg Bahn von 145,168 Thlr. und pro Meile Bahn von 10,088 Thlr. oder 14,76 %.

An der Brutto-Einnahme der Letmathe-Iserlohner Bahn participirt nach den bezüglichen statutarischen Festsetzungen die Bergisch-Märtische Bahn mit 45 %, die Ruhr-Sieg Bahn mit 55 %, für welche Antheile die Bergisch-Märtische Bahn die Zinsen des Anlage-Capitals, die Ruhr-Sieg Bahn dagegen die sämmtlichen Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der gedachten Zweigbahn zu übernehmen hat.

Von der Gesammt-Einnahme derselben, welche 27,102 Thlr. 1 Sgr. 10 Pfg. betrug, brachte der Personen-Verkehr 46,15 %, der Güter-Verkehr 44,70 % und haben von derselben überwiesen erhalten:

die Bergisch-Märtische Bahn 12,195 Thlr. 27 Sgr. 10 Pfg.,
die Ruhr-Sieg Bahn 14,906 Thlr. 4 Sgr.

Zur Verzinsung des Anlage-Capitals, welches nach Abzug des zinslosen Beitrages der Stadt Iserlohn von 150,000 Thlr. noch rot. 422,100 Thlr. betrug, reichte somit der der Bergisch-Märkischen Gesellschaft überwiesene Antheil an der Einnahme nicht aus, vielmehr mußte ein Zuschuß von rot. 6,800 Thlr. geleistet werden.

Die Länge der Bergisch-Märkischen Bahn (excl. Letmathe-Iserlohn und Ruhr-Sieg) ist seit 1859 von 22,79 auf 33,03 Meilen gestiegen, und betrug die Einnahme pro Meile Bahn im Jahre:

1859	bei	22,79	Meilen	= 79,497	Thlr.
1860	„	23,86	„	= 82,623	„
1861	„	25,64	„	= 89,049	„
1862	„	29,56	„	= 88,063	„
1863	„	32,62	„	= 90,264	„
1864	„	33,03	„	= 101,230	„
1865	„	33,03	„	= 116,961	„

so daß eine fortwährende Steigerung der Einnahme (1865 gegen 1859 um 47,1 %) stattgefunden hat, die zugleich die Entwickelung des industriellen Lebens im Bereiche der Bahn veranschaulicht.

Noch erheblicher und alle Erwartungen übertreffend ist die Verkehrs-Entwickelung auf der Ruhr-Sieg Bahn gewesen. Seit dem Jahre 1862, in welchem zum ersten Male alle Strecken im Betriebe waren, betrug die Einnahme und zwar:

in 1862 —	619,464 Thlr.	oder pro Meile Bahn	43,048 Thlr.
„ 1863 —	806,897 „	„ „ „	56,073 „
„ 1864 —	983,552 „	„ „ „	68,350 „
„ 1865 —	1,128,720 „	„ „ „	78,438 „

in 1865 gegen 1862 somit mehr überhaupt 509,256 Thlr. und pro Meile Bahn 35,390 Thlr. oder 82,2 %.

Die Summe der Betriebsausgaben betrug 1,942,510 Thlr. gegen 1,625,185 Thlr. und absorbirten dieselben 38,70 % gegen 37,38 % der Gesammteinnahme, so daß sich gegen das Vorjahr eine Mehrausgabe von 317,325 Thlr. oder 19,53 % ergab, und die Betriebskosten 1,32 % mehr von der Einnahme in Anspruch nahmen.

Einschließlich der gewöhnlichen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungsfonds betrug die Betriebs-Ausgabe 2,427,459 Thlr. oder 48,37 % der Einnahme gegen 2,066,898 Thlr. oder 47,53 %.

Ausschließlich der Rücklagen absorbirte die Mehrausgabe 47,31 % und einschließlich der Rücklagen 53,75 % der gesammten Mehreinnahme.

Vertheilt auf die Hauptabschnitte der Verwaltung ergaben sich

für die Allgemeine Verwaltung	149,788 Thlr.	oder	7,71 %
„ „ Bahn- „	654,470 „	„	33,69 %
„ „ Transport- „	1,138,252 „	„	58,60 %

Die Kosten der Bahnunterhaltung haben, soweit sie dem Betriebsfonds zur Last fallen, betragen pro Meile Bahn 7,439 gegen 5,393 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 4,284 Thlr. gegen 3,323 Thlr. also mehr 2,046 resp. 961 Thlr. und einschließlich der Erneuerung von Schienen und Schwellen pro Meile Bahn 12,110,5 Thlr. gegen 8,894,8 Thlr. und für die laufende Route Bahngeleis 3,49 Thlr. gegen 2,85 Thlr., welche sehr bedeutende Steigerung wesentlich hervorgerufen ist durch die vermehrte Erneuerung von Schienen und Schwellen, sowie durch den größeren Aufwand für Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen.

Die Kosten der Transportverwaltung, welche die persönlichen und sachlichen Ausgaben des gesammten Fahr- und Expeditionsdienstes umfassen, betrugen von der Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr 24,28 % gegen 23,91 % und war daran der Personenverkehr mit 4,96 % gegen 5,11 %, der Güterverkehr mit 19,32 % gegen 18,80 % betheiligt.

Die Locomotiven haben im verflossenen Jahre 373,330,6 Nutz-, 34,775,1 leere und daher 408,105,7 Locomotiv-meilen zurückgelegt und außerdem 145,923 Rangirstunden geleistet, so daß, die Rangirstunde gleich einer Locomotiv-Meile gerechnet, die Gesammtleistung sich auf 554,028 Locomotiv-Meilen ergiebt.

Gefahren wurden, incl. 124 Extra-Personen-, 2855 Extra-Güter- und 2612 Arbeitszügen, überhaupt 59,027 Züge, also täglich 162 Züge und mit denselben 16,321,735 Achsmeilen zurückgelegt, so daß auf jede Nutzmeile 43,7 gegen 41,2 Achsmeilen fallen.

Für jede Nutzmeile wurden 216 Pfd. Kohlen im Werthe von 94,67 Pfg. verbraucht, und betrugen die Gesammt-Unterhaltungskosten für Reparatur, Schmieren und Putzen pro Nutzmeile 226,96 Pfg. gegen 220,87 Pfg. und pro Wagen-achsmeile 6,05 Pfg. gegen 6,14 Pfg., also pro Nutzmeile 6,09 Pfg. mehr und pro Wagenachsmeile 0,09 Pfg. weniger.

An Wagenachsmeilen wurden auf der Bahn

von eigenen Wagen . .	10,637,378,4
von fremden Wagen . .	3,028,108,3
sind	13,665,486,7

von eigenen Wagen auf fremder Bahn 6,092,317,5 und somit von den Bergisch-Märkischen Wagen auf eigener und auf fremder Bahn 16,729,695,9 oder 3,064,209,2 mehr zurückgelegt als von den eigenen und fremden Wagen auf eigener Bahn überhaupt gefördert sind.

Als Durchschnittsleistung ergaben sich pro Tag und Achse für die Personenwagen 14,5 (gegen 14,7) Meilen und für die Gepäck- und Güterwagen 4,2 (gegen 4,2) Meilen und betrugen die Unterhaltungskosten:

a) bei den Personenwagen für Reparatur und Ersatzstücke pro Achsmeile 5,13 Pfg. gegen 5,46 Pfg., für Schmieren pro Achsmeile 0,361 Pfg. gegen 0,411 Pfg. und für Putzen pro Achsmeile 0,568 Pfg. gegen 0,552 Pfg.;

b) bei den Gepäck- und Güterwagen für Reparatur 2c. pro Achsmeile 6,56 Pfg. gegen 5,55 Pfg.

In den verschiedenen Werkstätten wurden durchschnittlich 850 Handwerker und 167 Handarbeiter beschäftigt, welche theils in Tagelohn, theils in Accord 307,989 3/4 Tagewerke leisteten und dafür 254,811 Thlr. oder durchschnittlich pro Tag 24,8 Sgr. Lohn erhielten.

Die Kosten der Zugkraft haben überhaupt 497,002 Thlr. 29 Sgr. 2 Pfg. gegen 422,198 Thlr. 17 Sgr. 7 Pfg. und pro Nutzmeile 1 Thlr. 9 Sgr. 11,26 Pfg. gegen 1 Thlr. 6 Sgr. 5,24 Pfg., also mehr pro Nutzmeile 3 Sgr. 6,02 Pfg. betragen.

Von der Gesammtsumme der Transportkosten entfallen auf die Locomotiv-Nutzmeile 3 Thlr. 1 Sgr. 5 Pfg. (gegen 2 Thlr. 23 Sgr. 6 Pfg.) und auf die Wagenachsmeile 2 Sgr. 5 Pfg. (gegen 2 Sgr. 4 Pfg.) und von der Summe der Betriebs-Ausgaben bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf die Nutzmeile 5 Thlr. 6 Sgr. 4 Pfg. (gegen 4 Thlr. 21 Sgr. 6 Pfg.) auf die Wagenachsmeile 4 Sgr. 2 Pfg. (gegen 3 Sgr. 11 Pfg.), bei der Ruhr-Sieg Bahn auf die Nutzmeile 5 Thlr. 5 Sgr. 5 Pfg. gegen 4 Thlr. 16 Sgr. 6 Pfg., auf die Wagenachsmeile 4 Sgr. 3 Pfg. gegen 3 Sgr. 10 Pfg. des vorhergehenden Jahres.

Nach Abzug der Betriebs-Ausgaben ergibt sich ein Ueberschuß:

1) Für die Bergisch-Märkische Bahn von 2,406,562 Thlr. 1 Sgr. 9 Pfg., wovon verwendet wurden: zur Verzinsung der Prioritäts-Anleihen 506,632 Thlr. — Sgr. 5 Pfg., zur Amortisation 60,492 Thlr. 15 Sgr., zur Verzinsung und Amortisation der von den Zechen 2c. zur Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Capitalien, sowie zur Zinsenvergütung für die Benutzung der aus den Fonds der Ruhr-Sieg Bahn beschafften Betriebsmittel überhaupt 30,536 Thlr. 24 Sgr. 7 Pfg., zur Dotirung des Reserve- und Erneuerungs-Fonds 389,645 Thlr. 28 Sgr. 6 Pfg., zur Deckung des Zinsenausfalls an der Ruhr-Sieg Bahn-Anlage bis zu 1/14 der ganzen Zinsen-Ausgabe die Summe von 10,504 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg., zur Staatssteuer 148,750 Thlr. und zur Zahlung einer Dividende von 9 % auf ein Stamm-Actien-Capital von 14 Mill. die Summe von 1,260,000 Thlr.

2) Für die Ruhr-Sieg Bahn von 669,969 Thlr. 17 Sgr. 6 Pfg., aus welchem zur Dotirung des Reserve- und Erneuerungs-Fonds 124,679 Thlr. 18 Sgr. 3 Pfg. verwendet wurden. Der Rest von 545,289 Thlr. 29 Sgr. 3 Pfg. reichte zur Deckung der 555,794 Thlr. 22 Sgr. 6 Pfg. betragenden Zinsen des Anlage-Capitals nicht aus, vielmehr mußte aus den Mitteln der Bergisch-Märkischen Gesellschaft der bereits erwähnte Zuschuß von 10,504 Thlr. 23 Sgr. 3 Pfg. geleistet werden, während eine Betheiligung des Staats aus der übernommenen Zins-Garantie nicht eintrat.

Bis zum Schluß des Jahres haben zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Bahn die Bergisch-Märkische Bahn 125,752 Thlr. 3 Sgr. 7 Pfg., der Staat 434,257 Thlr. 4 Sgr. 10 Pfg. Zuschüsse geleistet, und haben solche bisher überhaupt 560,009 Thlr. 8 Sgr. 5 Pfg. betragen.

Die Reserve- und Erneuerungs-Fonds der Bergisch-Märkischen Bahn haben einen Bestand von 116,587 Thlr. 6 Sgr. 2 Pfg. und 330,466 Thlr. 26 Sgr. 8 Pfg., also zusammen von 447,054 Thlr. 2 Sgr. 10 Pfg.; die gleichen Fonds der Ruhr-Sieg Bahn einen Bestand von 213,205 Thlr. 6 Sgr. 7 Pfg.

Die Pensions- und Unterstützungs-Kasse der nicht definitiv angestellten Beamten besaß ein Vermögen von 296,343 Thlr. 3 Sgr. 3 Pfg., die Pensions-Kasse der definitiv angestellten Beamten ein solches von 42,254 Thlr. 14 Sgr. 10 Pfg. und die Krankenkasse der Beamten und Arbeiter einen Capitalbestand von 15,332 Thlr. 20 Sgr. 2 Pfg.

Die auf Bahnhof Witten errichtete Gasanstalt hat an Betriebskosten im verflossenen Jahre 1824 Thlr. 13 Sgr. 6 Pfg. erfordert und 2,929,110 Kubikfuß Gas producirt.

Das von den einzelnen Bahnressorts consumirte Gas wird diesen mit 1 Thlr. 15 Sgr. per 1000 Kubikfuß in Rechnung gestellt und wird der sich hieraus nach Deckung der Betriebskosten ergebende Ueberschuß, sowie der Erlös aus den gewonnenen Nebenproducten zur Tilgung des Anlage-Capitals verwendet.

Letzteres beträgt 26,672 Thlr. 22 Sgr. 5 Pfg. und konnten darauf bis zum Schluß des Jahres 1939 Thlr. 23 Sgr. abgeschrieben werden. Die Productionskosten berechneten sich bei einer Verzinsung des Anlage-Capitals zu 5 % auf 1 Thlr. 2 Sgr. 4 Pfg., ohne eine solche Verzinsung auf 13 Sgr. 8 Pfg. pro 100 Kubikfuß.

Was die zur Ausführung beschlossenen Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Unternehmens betrifft, so bleibt zu bemerken:

1) Die Zeigbahn von Unna nach Hamm ist fertig gestellt und am 18. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben; bis zum Schluß des Jahres waren für dieselbe verausgabt: 751,651 Thlr.

2) Die Verbindungsbahn zwischen Hengstei und Holzwickede wird, wenn nicht unvorhergesehene Störungen eintreten, noch im laufenden Jahre vollendet und dem Betriebe übergeben werden können. Bis zum Schluß des Jahres waren 472 Parzellen zur Größe von 273 Morgen 116 Ruthen 19 Fuß für die Entschädigungssumme von 125,073 Thlr. 6 Sgr. 3 Pfg., also zum durchschnittlichen Preise von 2 Thlr. 13 Sgr. 7 Pfg. pro Ruthe erworben und war für Rechnung des Baufonds überhaupt gezahlt die Summe von 497,765 Thlr.

3) Auf der Linie von Haan nach Köln wurden die Bauarbeiten im Herbste 1864 begonnen und sind dieselben bisher auf die Strecke Haan-Opladen beschränkt geblieben. Die Vollendung dieses schwierigen Abschnitts steht im Wesentlichen bis zum Schluß dieses Jahres zu erwarten. Da über die Führung der Linie jenseit Opladen und ihren Endpunkt eine Entscheidung bisher nicht zu ermöglichen gewesen, so sind zunächst die nöthigen Einleitungen getroffen, um die Bauthätigkeit auf die 5/8 Meilen lange Strecke von Opladen bis zur Grenze des Regierungs-Bezirks Köln auszudehnen, und da die weitere Strecke bis zu dem bei Mülheim a. Rhein anzulegenden Bahnhofe keine erheblichen Terrainschwierigkeiten darbietet, so wird es voraussichtlich zu ermöglichen sein, nach der Vollendung der Gebirgsabtheilung die Linie Haan-Mülheim durch Eröffnung des Betriebes vorläufig nutzbar zu machen. Die letztere glauben wir, wenn die schwierigen Verhältnisse der Gegenwart die Fortführung der Bauten nicht überhaupt unmöglich machen, für die ersten Monate des künftigen Jahres in Aussicht nehmen zu dürfen.

Bis zum Schluß des Jahres waren 562 Parzellen zur Größe von 360 Morgen 100 Ruthen für die Entschädigungssumme von 128,564 Thlr. 5 Sgr. 1 Pfg., also zum Durchschnittssatze von 1 Thlr. 29 Sgr. 5 Pfg. pro Ruthe und außerdem 15 Gebäude erworben.

Die verausgabten Baukosten beliefen sich auf 611,735 Thlr.

4) Auf der 3/4 Meilen langen Zweigbahn von Ohligs nach Solingen begann die Bauthätigkeit im Juli v. J.; der Grunderwerb, dessen Kosten die Stadt Solingen deckt, ist im Wesentlichen als beendigt anzusehen, und kann die Vollendung der Strecke und deren Eröffnung bis zum Frühjahr k. J. in Aussicht genommen werden.

Die bis zum Jahresschlusse aus diesseitigen Fonds geleisteten Bauausgaben betrugen 37,250 Thlr.

5) Die Bauarbeiten auf der Verbindungsbahn von Mülheim (Styrum) nach Ruhrort nähern sich ihrem Abschluß, die Eröffnung dieser Strecke ist jedoch noch von der Beendigung der schwebenden Verhandlungen über das einzurichtende Gemeinschaftlichkeits-Verhältniß mit den in Ruhrort bereits etablirten Bahnen und von der Vollendung verschiedener Anlagen und Geleiseanschlüsse abhängig.

Für Bahnzwecke waren bis zum Schlusse des Jahres 277 Parzellen zur Größe von 87 Morgen 59 Ruthen für eine Entschädigungssumme von 108,107 Thlr. 10 Sgr. 4 Pfg., also zu einem Durchschnittssatze von 6 Thlr. 26 Sgr. 4 Pfg. pro Ruthe erworben und belief sich die Summe der geleisteten Bauausgaben auf 178,018 Thlr.

6) Für die Zweigbahn von Rittershausen über Lennep nach Remscheid ist die Baulinie unterm 15. August v. J. festgesetzt. Dieselbe verfolgt in fast direkter südlicher Richtung zunächst das Wupper- und Blombach-Thal, überschreitet an den Quellen der Blombach die Wasserscheide, wird sodann in die Nähe von Ronsdorf geführt und begleitet von dort aus in ihrem Zuge über Lüttringhausen und Lennep bis nach Remscheid die durch diese Städte markirte Wasserscheide unter mehrfacher Durchbrechung derselben. Die Arbeiten sind unmittelbar nach der Festsetzung des Bauplans in Angriff genommen und hat der Bauoperationsplan die betriebsfähige Vollendung der Bahn bis zum Spätherbste 1867 zum Ziele.

7) Wegen der erbetenen Concession für den Bau einer festen Rheinbrücke bei Düsseldorf ist die Allerhöchste Entscheidung noch nicht ergangen, und mußten wir uns darauf beschränken, das Material für die schließliche Festsetzung des

Projectes durch die technische Prüfung und Ausarbeitung einer in Vorschlag gekommenen neuen Linie zu vervollständigen; dagegen ist

8) die Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn im Laufe des verflossenen Jahres zur Ausführung gebracht, indem der königl. Staats-Regierung die zur Einlösung der noch nicht für unsere Gesellschaft angekauften Actien erforderlichen Geldmittel zur Verfügung gestellt wurden, die Kündigung der Actien durch Bekanntmachung des königlichen Handels- und Finanz-Ministeriums vom 23. Juni v. J. erfolgte und demnächst die Auszahlung des Nominalbetrages der Actien bis auf einen kleinen Rückstand stattfand.

Nachdem das Kaufgeschäft durch den mit der königlichen Staats-Regierung unter dem 8. Januar d. J. gethätigten, durch Allerhöchsten Erlaß vom 19. Februar und landesherrlich genehmigten Vertrag seinen formellen Abschluß erlangt hatte, hat die Uebernahme der linksrheinischen Bahn mit dem 1. Januar d. J. derart stattgefunden, daß dieselbe von diesem Tage ab einen Theil des Bergisch-Märkischen Bahnsystems bildet.

9) Die Preußisch-Niederländische Eisenbahn von Viersen bis zur Landesgrenze bei Venlo ist mittelst Vertrages vom 16. März v. J., welcher durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. August ejd. die landesherrliche Genehmigung erlangte, für den theils in Baar, theils in 4½procentigen Prioritäts-Obligationen gezahlten Kaufpreis von 1,134,000 Thlrn. auf Grund des Beschlusses der außerordentlichen General-Versammlung vom 30. Juni pr. für unsere Gesellschaft erworben und die Bahnstrecke Viersen-Kaldenkirchen am 29. Jan. d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Wegen der Uebernahme des Betriebes auf der Niederländischen Bahnstrecke von der Landesgrenze bis Venlo wird mit der Gesellschaft für den Betrieb der Holländischen Staats-Eisenbahnen verhandelt und ist bereits ein Abkommen getroffen, welches die Genehmigung der zuständigen Staatsbehörden erwartet.

Die Eröffnung dieser Schlußstrecke wird voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres stattfinden.

Nach Erstattung dieses Berichts und nachdem die Versammlung dem Herrn Vorsitzenden für die umsichtige Leitung der Verhandlung ihren Dank ausgesprochen hatte, wurde die Verhandlung geschlossen und das darüber aufgenommene notarielle Protocoll vollzogen.

Beglaubigt

Königliche Eisenbahn-Direction.

Außerordentliche General-Versammlung vom 18. August 1866.

Die am 30. Juni d. J. stattgehabte außerordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, zu welcher diese berufen waren, um darüber zu beschließen,

ob die Westfälische Staats-Eisenbahn für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu erwerben und ob die Gesellschafts-Deputation und die Königl. Eisenbahn-Direction mit der zum Abschlusse des bezüglichen Vertrages, sowie zur Beschaffung der nöthigen Geldmittel erforderlichen Vollmacht zu versehen,

war nicht beschlußfähig, weil die nach den Vorschriften des Gesellschafts-Statuts erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten war.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geh. Commerzien-Rath Daniel von der Heydt, hat deshalb durch Bekanntmachung vom 11. v. Mts. eine zweite außerordentliche General-Versammlung auf heute berufen, um über diesen Gegenstand nach einfacher Stimmen-Mehrheit der anwesenden Actionaire endgültig Beschluß zu fassen.

In Folge dieser statutenmäßig und rechtzeitig bekannt gemachten Einladung hatten sich 2364 Actien angemeldet, welche 779 Stimmen vertraten.

Der Herr Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation übernahm nach den Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in der heutigen Versammlung, constituirte das Bureau und leitete die Berichterstattung über den zu berathenden Gegenstand mit einem Vortrage ein, in welchem er dessen Wichtigkeit für den Verkehr und für das Bergisch-Märkische Unternehmen und den Gang der mit der Königl. Staats-Regierung gepflogenen Verhandlungen darlegte. Alsdann wurde von dem Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction der nachfolgende Vortrag erstattet:

Die unmittelbare Verbindung mit der Westfälischen Eisenbahn wurde von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft als überaus zweckmäßig und unerläßlich erkannt, seitdem jene Linie dem öffentlichen Verkehre übergeben und dadurch die Möglichkeit geboten war, wenigstens in einer Richtung für die Entwickelung des Verkehres freie Hand zu gewinnen. Diese Erkenntniß führte zu dem Bau der Dortmund-Soester Bahn als der ersten Erweiterung des Bergisch-Märkischen Unternehmens, deren glücklicher Erfolg für die weitere Ausbildung eines Eisenbahnsystems von großer Bedeutung demnächst Anregung und Mittel gewährte. Nachdem die Elemente des Verkehres im rheinisch-westfälischen Gebiete zu einer nicht geahnten Entwickelung gelangt sind, lag der Gedanke nahe, daß eine vollständige Verschmelzung der Westfälischen mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn das Mittel sein würde, die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems zu erhöhen zum Vortheile sowohl der Gesellschaft als des Verkehres. In neuester Zeit eröffnete sich die Aussicht auf Verwirklichung dieses Gedankens, indem die Staatsregierung sich zur Unterhandlung über die Veräußerung der Westfälischen Bahn an die Bergisch-Märkische Gesellschaft geneigt zeigte, welche Unterhandlung sodann zum Abschlusse einer Vereinbarung führte, deren Genehmigung wir bei der heutigen General-Versammlung beantragen.

Die Nützlichkeit der Erwerbung an und für sich, im Interesse des Verkehres und dadurch auch im Interesse der erwerbenden Gesellschaft, kann nicht zweifelhaft sein, indem die Concentrirung der Verwaltungen auf denjenigen Eisenbahnen, welche Glieder einer zusammenhängenden und zusammengehörigen Route sind, große Vortheile darbietet, während die Theilung des Verkehres auf dem Wege von dem Ursprunge bis zum Bestimmungsorte der Transport-Gegenstände Schwierigkeiten aller Arten mit sich bringt, welche staatswirthschaftlich und finanziell nachtheilig wirken. Die Westfälische Bahn gehört im Wesentlichen nicht zu den Verkehr erzeugenden Eisenbahnen, vielmehr besteht die größere Masse ihrer Transporte in denjenigen Gegenständen, welche von anderen Bahnen auf die Westfälische übergehen oder diese transitiren; insbesondere sind es die Bergisch-Märkische und die Köln-Mindener Bahn, welche die Westfälische mit den Erzeugnissen ihres Gebietes alimentiren. Im vergangenen Jahre betrug die Summe des Güter-Verkehrs auf der Westfälischen Eisenbahn 13,611,792 Centner; davon gehörten nur 2,894,439 Centner dem Binnen-Verkehre, dagegen 10,717,353 Ctr. dem directen Verkehre mit anderen Bahnen an, und von der gesammten Einnahme aus dem Güter-Verkehr, welche 899,539 Thlr. betrug, brachte der Binnen-Verkehr 164,799 Thlr., der directe Verkehr 734,740 Thlr. ein. Der innere Güter-Verkehr betrug demnach von der Gesammt-Frequenz nicht mehr als 21,2 Procent, die Einnahme aus demselben nicht mehr als 18,3 Procent der Gesammt-Einnahme, während bei einem ebenso ausgebildeten Systeme der directen Verkehre auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf den inneren Verkehr von der Frequenz 76½ Procent und von der Einnahme ungefähr 71 Procent entfielen.

Zwei bedeutende Verkehrs-Richtungen werden durch die Concentration der Verwaltungen gewinnen, die eine nach Münster und weiter über Rheine nach dem Osnabrück'schen und nach den Emshäfen, die zweite wichtigere über Paderborn sowohl nach Braunschweig, Magdeburg, Berlin, als nach Cassel, Thüringen, Sachsen. Beide sind für den Verkehr wie für unsere Gesellschaft von solcher Wichtigkeit, daß dadurch das Streben nach einer Vereinigung der getheilten Verwaltung wohl gerechtfertigt erscheint; in wiefern jedoch dieses Streben aus dem Gesichtspunkte des finanziellen Interesses unserer Gesellschaft berechtigt, und die bei den gepflogenen Unterhandlungen vereinbarten Ankaufsbedingungen günstig erscheinen, bedarf einer weiteren Prüfung.

Die Westfälische Eisenbahn, welche den Gegenstand des mit der Staatsregierung abzuschließenden Kaufgeschäftes bildet, umfaßt die Strecken von der preußisch-hessischen Grenze bei Haueda nach Hamm, von Hamm bis Rheine, von Rheine bis zur hannoverschen Grenze bei Salzbergen und bei Osnabrück, ferner von Altenbeken bis zur braunschweigischen Grenze bei Holzminden in einer Gesammtlänge von 40,68 Meilen.

Die Bahn ist im Unterbau durchgehends zweigeleisig, im Oberbau eingeleisig ausgebaut; die Schienengeleise auf den Bahnhöfen der Betriebsstrecken haben eine Länge von 14,860 Ruthen oder 7,4 Meilen. An Betriebsmitteln sind vorhanden 52 Locomotiven, 72 Personen- und 1,148 Gepäck- und Güterwagen, angeschafft mit einem Kostenaufwande von 2,192,184 Thlr.

Im eigenen Betriebe der Staatsregierung befindet sich von der Gesammtlänge eine Strecke von 33,88 Meilen, verpachtet ist die Strecke von Warburg bis zur hessischen Grenze, 0,61 Meilen, an die Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn gegen 50 Procent der Betriebs-Einnahme, die Strecke von Rheine bis zur hannoverschen Landesgrenze bei Salzbergen und Osnabrück, 0,78 und 6,17 = 6,95 Meilen, für eine Pacht, welche 4 Procent des Anlage-Capitals beträgt. Das Anlage-Capital der Bahn beträgt einschließlich der Kosten der Ergänzungsbauten und der Betriebsmittel:

a)	für die Strecke Warburg-Hamm	9,298,456 Thlr.
b)	„ „ „ Münster-Hamm	1,686,489 „
c)	„ „ „ Münster-Rheine	2,382,465 „
d)	„ „ „ Altenbeken-Holzminden	3,737,272 „
e)	„ „ „ Rheine-Osnabrück	2,981,404 „
		20,086,086 Thlr.

Nach dem Geschäfts-Bericht der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn betrug die Einnahme des Betriebsjahres 1865:

aus dem Personen-Verkehr . . .	329,782 Thlr.	7 Sgr.	10 Pfg.
„ „ Güter-Verkehr	899,539 „	8 „	10 „
aus sonstigen Mitteln	86,086 „	15 „	4 „
im Ganzen	1,315,408 Thlr.	2 Sgr.	— Pfg.

pro Meile Betriebsstrecke 39,549 Thlr., die Betriebs-Ausgabe desselben Jahres 807,576 Thlr. 27 Sgr. 8 Pfg. oder 60,7 Procent der Einnahme. Der Netto-Ertrag belief sich somit auf 507,831 Thlr.

Wird hierzu die Pacht-Einnahme für die Strecke von Rheine bis zur hannoverschen Grenze gerechnet, so stellt sich die gesammte Netto-Einnahme der Bahn auf 626,967 Thlr., welche das ganze Anlage-Capital mit 3,12 Procent verzinset, wobei jedoch zu bemerken ist, daß auf die Bildung eines Reserve- und Erneuerungs-Fonds nicht Bedacht genommen, während andererseits die diesen Fonds zur Last zu setzenden Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues mit 73,886 Thlr. und 7749 Thlr. und der Betriebsmittel mit 80,332 Thlr. aus der laufenden Betriebs-Einnahme bestritten wurden.

Die Betriebs-Ergebnisse der früheren Jahre gewähren einen Anhalt zur richtigen Würdigung der zu erwerbenden Bahn nicht, weil dieselbe durch die neue Strecke von Altenbeken nach Holzminden und durch die im October v. J. dem Verkehr eröffnete braunschweigische Anschlußstrecke von Holzminden nach Kreiensen eine wesentliche Umgestaltung erfahren hat. Die günstigen Erfolge dieser völlig veränderten Lage sind der Bahn auch für das Jahr 1865 nur in sehr beschränktem Maße zu Gute gekommen; es ist somit eine Ueberschätzung des Kaufobjectes nicht zu fürchten, wenn die erwähnten Ergebnisse des vergangenen Betriebsjahres unter Berücksichtigung der Resultate des laufenden Jahres dem Urtheile über die Angemessenheit der in Aussicht genommenen Bedingungen für die Erwerbung der Bahn zu Grunde gelegt werden.

Nach den bisherigen Unterhandlungen mit der Königl. Staatsregierung würde die dem Staate zu leistende Entschädigung bestehen:

1) in 8 Millionen Thaler $4^1/_2$ procentigen oder 10 Millionen $3^1/_2$ procentigen Bergisch-Märkischen Obligationen,
2) in einer Baarsumme von 6 Millionen Thalern, welche ebenfalls in Obligationen umgewandelt werden kann und zwar nach Wahl des Staates derart, daß für 75 Thlr. baar 100 Thlr. in $4^1/_2$ procentigen oder für 60 Thlr. baar 100 Thlr. in $3^1/_2$ procentigen Obligationen, nach Wahl der Gesellschaft derart, daß 100 Thlr. in $3^1/_2$ procentigen Obligationen anstatt 55 oder in $4^1/_2$ procentigen Obligationen anstatt 70 Thlr. baar an den Staat zu übergeben sind.

Für den wahrscheinlichen Fall, daß der Staat statt der Baarzahlung Obligationen verlangt, wird sich die zu übergebende Summe somit stellen auf 8 Millionen $4^1/_2$ procentige und 10 Millionen $3^1/_2$ procentige Obligationen.

Für den der Gesellschaft ungünstigsten Fall, daß der Staat die Kaufsumme in Baar verlangte und die Gesellschaft, weil sie diesem Verlangen nicht entsprechen könnte, die ganze Summe in Obligationen nach dem erwähnten niedrigen Course zahlen müßte, würde sich die letztere erhöhen auf 8 Millionen Thlr. 4½ procentige und 10,909,000 Thlr. 3½ procentige Obligationen oder 10 Millionen 3½ procentige und 8,571,000 Thlr. 4½ procentige Obligationen. Die Summe der Zinsen wird sich in dem als wahrscheinlich zu betrachtenden Falle, daß der Staat statt der Baarsumme Obligationen verlangt, stellen auf 710,000 Thaler ohne Amortisation und auf 800,000 Thaler einschließlich der Amortisation.

Legen wir aber die erwähnte ungünstigste Eventualität unseren weiteren Erwägungen zu Grunde, so würde die aus der Betriebs-Einnahme der Bahn zu deckende Zinsensumme sich belaufen ohne Amortisation auf 741,815 Thlr. mit ½procentiger Amortisation auf 836,360 Thlr. Vergleichen wir mit diesem nothwendigen Aufkommen der Bahn den effectiven Reinertrag des letzten Betriebsjahres im Betrage von 626,967 Thlrn., so ergiebt sich ein Ausfall in der Verzinsung ohne Amortisation im Betrage von 114,898 Thlrn. und mit Amortisation von 209,393 Thlrn., welcher Betrag sich noch um etwa 90,000 Thlr. erhöhen wird, weil für die zu erwerbende Strecke in Zukunft der Reserve- und Erneuerungs-Fonds mit ca. 245,000 Thlr. dotirt werden muß, wogegen die im Geschäftsbericht für das Jahr 1865 mit ca. 155,000 Thlr. aufgeführten Ausgaben für Erneuerungen in Abgang kommen würden. Demnach würde sich in dem unwahrscheinlichsten und ungünstigsten Falle, daß der Staat die Baarzahlung von 6 Millionen Thalern verlangte und die Gesellschaft statt derselben Obligationen zu dem vereinbarten niedrigsten Course geben müßte, ein Ausfall ergeben von 204,000 Thlrn. ohne und von rot. 300,000 Thlrn. mit der Amortisation, in dem günstigeren und wahrscheinlichsten Falle, daß der Staat nicht die Baarzahlung, sondern Obligationen zum erwähnten höheren Course verlangen wird, ein Ausfall von etwa 133,000 Thlrn. ohne und von 223,000 Thlrn. einschließlich der Amortisation. Dieser Ausfall würde durch den in Zukunft zu erwartenden höheren Ertrag der Bahn, beziehungsweise durch die Vortheile, welche der älteren Bergisch-Märkischen Strecke zufallen, gedeckt werden müssen. Daß diese Deckung mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden darf, läßt zunächst das Ergebniß des diesjährigen Betriebes die Mehr-Einnahme der ersten sechs Monate des laufenden Jahres im Betrage von 137,791 Thlrn. — 23,2 Procent mehr als die vorigjährige Einnahme — erwarten, welche Mehr-Einnahme nach den Ergebnissen von 1865 eine Netto-Mehr-Einnahme von etwa 70,000 Thlrn. für 6 Monate erwarten läßt. Dabei kommt ferner in Betracht, daß die Verkehrs-Entwickelung, welche die Westfälische Eisenbahn von der Eröffnung der Bahnstrecke Altenbeken-Holzminden und der preußisch-braunschweigischen Verkehrsroute mit Recht erwartet, erst begonnen hat, indem die braunschweigische Strecke dieser Linie erst im October vorigen Jahres dem Betriebe übergeben wurde, die Betriebs-Einrichtungen derselben noch in manchen Beziehungen mangelhaft sind und die Anfänge der Entwickelung durch den Krieg wieder gehemmt wurden.

Von der anderen Seite wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß die zur Anlage eines zweiten Geleises zu der Ergänzung der Bau-Anlagen überhaupt und der Betriebsmittel alsbald nothwendige Vermehrung des Anlage-Capitals den Netto-Ertrag der Bahn beeinträchtigen wird. Auch ist nicht zu verkennen, daß die von der Gesellschaft beschlossene directe Eisenbahn nach Cassel demnächst einen Theil des Verkehrs in der Richtung nach Thüringen ablenken, daß diese neue Linie die Westfälische Bahn und deren Erwerbung für die Bergisch-Märkische Gesellschaft theilweise entbehrlich machen und dieser die Möglichkeit gewähren würde, die anzustrebende Selbstständigkeit für ihre bedeutendste Verkehrsrichtung zu erlangen. Wenn wir gleichwohl die Erwerbung der Westfälischen Bahn an und für sich für wünschenswerth und zweckmäßig und den oben erwähnten Kaufpreis, welcher den bisherigen und den in nächster Aussicht stehenden Ergebnissen der Bahn entspricht, für angemessen erachten, so geschieht dies in der Erwägung, daß die Westfälische Bahn in der Richtung nach Münster und Rheine und in der nach Paderborn und Hörter als eine nützliche Erweiterung und Fortsetzung unserer Bahn unter allen Umständen zu betrachten, daß die Verschmelzung beider Bahnen das Mittel ist, um unseren alten und neuen Linien den Verkehr aus einem größeren Gebiete in Concurrenz mit anderen Bahnen zu sichern und zu erhalten, endlich, daß in staatswirthschaftlicher Beziehung die Verschmelzung der Westfälischen mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die unzweifelhafte und wesentliche Bedeutung hat, daß für die Gebiete beider Bahnen die Möglichkeit eines billigeren Austausches ihrer Producte, namentlich der Kohlen und Erze, Boden-Erzeugnisse, Fabrikate 2c. 2c., sowie eine bessere Ausnutzung der beiderseitigen Betriebsmittel und Kräfte gewonnen wird, daß die Ver-

längerung unserer Bahn in der Richtung nach dem Osten gewissermaßen eine Ausgleichung bildet für die Abkürzung, die wir durch die Hengstei-Holzwickede Linie herstellen.

Jene unzweifelhafte staatswirthschaftliche Nützlichkeit der Verschmelzung wird nicht den speciellen Verkehrsgebieten beider Bahnen allein, sondern ganz besonders auch dem allgemeinen durchgehenden Verkehr zu Gute kommen, da die Schwierigkeiten in der Einrichtung einer größeren gemeinschaftlichen Verkehrsroute sich in gleichem Verhältnisse vermindern, wie die Special-Interessen der einzelnen betheiligten Verwaltungen sich verschmelzen und eine Concentration der Betriebsmittel und Kräfte eintritt.

Das Ergebniß dieser Erwägungen ist die Ueberzeugung, daß die Erwerbung der Westfälischen Eisenbahn sowohl dem Verkehr als der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nützlich sein wird und daß der mit der Königl. Staats-Regierung vereinbarte Erwerbspreis ein angemessener ist, welcher dem Staate Schadloshaltung für die auf den Bau und resp. Ankauf der Strecken verwendeten Capitalien und der Gesellschaft eine entsprechende Rente, jedenfalls eine nützliche Vermehrung ihres Verkehrs in Aussicht stellt.

Die übrigen Bedingungen des Kaufgeschäfts sind der Natur der Sache entsprechend. Sie betreffen die Amortisation des Capitals, welche vom Jahre 1873 ab mit ½ Procent des Nominal-Capitals durch Ankauf oder Ausloosung zu bewirken ist, den Uebergabetermin, der auf den 1. October d. J. verabredet, endlich das dem Staate vorbehaltene Wiederkaufs-Recht hinsichtlich der Bahnstrecke von Rheine zur hannoverschen Grenze, und geben zu weiteren Bemerkungen keine Veranlassung.

Wir beantragen, daß die General-Versammlung beschließe:

1) daß die Westfälische Staats-Eisenbahn für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu erwerben und mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen als integrirender Theil zu verbinden;
2) daß die Deputation der Actionaire und die Königl. Eisenbahn-Direction zu bevollmächtigen, den mit der Königl. Staats-Regierung wegen des Ankaufs der Bahn abzuschließenden Vertrag in verbindender Weise definitiv zu thätigen, die etwa erforderlichen Statut-Abänderungen festzusetzen und die zur Ausführung des Vertrages nöthigen Geldmittel nach ihrem Ermessen in vortheilhaftester Weise zu beschaffen.

Der vollständige Vertrag lautet in der vorläufig festgestellten Fassung folgendermaßen:

§. 1. Der Staat verkauft der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die sämmtlichen zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen von der Kurfürstlich Hessischen Grenze bei Haueda bis Rheine, von der Hannoverschen Grenze bei Salzbergen über Rheine nach Osnabrück und von Altenbeken bis zur Braunschweigischen Grenze bei Holzminden führenden Bahnstrecken nebst allen Pertinenzien — insbesondere mit den für das Westfälische Eisenbahn-Unternehmen erworbenen zur Disposition verbliebenen Grundstücken — allen Gebäuden, allem Mobiliar und fahrendem Zeuge überhaupt mit allen für jenes Unternehmen bis zum Tage der Uebergabe (§. 3) beschafften, und am Tage derselben bereits in Besitz und Eigenthum der Westfälischen Bahn übergegangenen beweglichen und unbeweglichen Gegenständen ohne irgend welche Ausnahme.

§. 2. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft tritt dagegen in alle Verbindlichkeiten, deren Erfüllung ohne diesen Vertrag vom Staate als Eigenthümer der Westfälischen Bahn hätte gefordert werden können, als Selbst- und Alleinschuldnerin ein. Sie übernimmt also nicht allein die laufenden Verträge, die schwebenden Processe 2c. vom 1. October c. ab auf eigene Rechnung und Gefahr, sondern hat auch vorbehaltlich der Ersatzansprüche nach Maßgabe der unten folgenden Vereinbarungen dieses Vertrages (§. 3), den Staat gegen alle Ansprüche zu vertreten, welche aus der Vergangenheit, aus dem Bau oder Betriebe der Westfälischen Bahn gegen ihn geltend gemacht werden möchten. Die von Lieferanten oder Handwerkern zur Sicherheit für vorschriftsmäßige Erfüllung vertragsmäßig übernommener Leistungen bei der Westfälischen Bahn hinterlegten Werthpapiere werden der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit allen daran dem Staate, den Deponenten gegenüber, zustehenden Rechten und Pflichten überwiesen.

Ausgenommen von der nach Vorstehendem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft dem Staate gegenüber obliegenden Garantie sind die etwaigen Ansprüche der Inhaber von Münster-Hammer Eisenbahn-Actien oder Prioritäts-Obligationen, sowie derjenigen Staats-Anleihen, welche für die Westfälischen Bahnstrecken emittirt worden sind. Hier leistet vielmehr umgekehrt der Staat der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Gewähr für alle Ansprüche, welche

deshalb gegen sie, sei es überhaupt, sei es hinsichtlich der Substanz oder der Erträge der Westfälischen Bahn etwa geltend gemacht werden sollten.

§. 3. Die Uebergabe des Kauf-Objects erfolgt am 1. October 1866.

Der Staat verpflichtet sich, die Westfälische Eisenbahn bis zur Uebergabe auf eigene Rechnung ordnungsmäßig zu unterhalten. Alle Betriebs-Einnahmen, welche auf die Zeit bis zum 1. October d. J. fallen, imgleichen die bis dahin zahlfällig gewordenen Einnahmen aus Pacht- oder sonstigen Verträgen verbleiben dem Staate, welchem auch die bis dahin zu bewirkenden Ausgaben zur Last fallen.

Zahlungen, welche am 1. October c. für bereits gelieferte Betriebsmittel: Locomotiven, Wagen, Schwellen, Schienen und Schienenbefestigungs-Mittel noch rückständig sind, sowie die für Bauten schon vor dem 1. October c. fällig gewesenen, aber an die Unternehmer noch nicht geleisteten Zahlungen leistet die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für Rechnung des Staates, welcher ihr diese Auslagen auf desfallsige Liquidationen zurückerstatten wird.

Alle anderen nach dem 1. October zur Zahlung gelangenden Beträge hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft auf eigene Rechnung zu leisten.

§. 4. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft tritt vom 1. October 1866 ab in die Rechte und Pflichten ein, welche dem Staate bezüglich der zur Westfälischen Eisenbahn gehörigen und laut §. 1 mitverkauften, von Warburg bis zur Hessischen Landesgrenze bei Haueda, sowie von der Hannoverschen Grenze bei Salzbergen über Rheine nach Osnabrück führenden Bahnstrecken gegenüber den Verwaltungen der Kurfürst Friedrich-Wilhelm Nordbahn resp. der Königl. Hannoverschen Bahnen laut der desfallsigen Verträge zustehen resp. obliegen.

Von den Nutzungs-Entschädigungen, welche die beiden Verwaltungen für die ihnen zum Betrieb überlassenen Bahnstrecken nebst Zubehör pro 1866 zu zahlen haben, verbleibt der für die Zeit bis zum 1. October 1866 sich berechnende Theil dem Staate.

§. 5. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft leistet an den Staat folgende Vergütung:

a) die Summe von 8 Millionen Thalern in $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen oder 10 Millionen Thlrn. in $3^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen der Berg.-Märk. Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Nominalwerthe und nach Wahl des Staates, welche bei der landesherrlichen Bestätigung dieses Vertrages getroffen werden wird;

b) in Baar die Summe von 6 Millionen Thalern.

Die Zahlung dieser Baarsumme erfolgt in zwei Raten und zwar mit 3 Millionen Thalern binnen vier Wochen und mit 3 Millionen Thalern vier Monate nach erfolgter Perfection dieses Vertrages.

Dem Staate wird jedoch das Recht vorbehalten, bei oder binnen 14 Tagen nach der landesherrlichen Bestätigung dieses Vertrages auf Baarzahlung ganz zu verzichten und statt der Baarsumme von 6 Millionen Thalern die Uebergabe von Prioritäts-Obligationen zu verlangen und zwar im Falle die unter a. aufgeführte Leistung in $4^1/_2$ procentigen Obligationen gewählt wird, für jede 600 Thlr. baar 1000 Thlr. in $3^1/_2$ procentigen Obligationen, und im anderen Falle für jede 750 Thlr. baar 1000 Thlr. in $4^1/_2$ procentigen Obligationen.

Sollte der Staat von diesem Rechte keinen Gebrauch machen, so verpflichtet sich die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, alles Mögliche aufzubieten, um die vorstehend gedachten Baarsummen anzuschaffen. Sollte ihre desfallsige Bemühung fruchtlos sein und sie sich daher außer Stande erklären, die nöthigen baaren Zahlungsmittel bis zu den vereinbarten Terminen herbeizuschaffen, so ist dieselbe verpflichtet, diejenigen Summen, welche nicht in baarem Gelde beschafft werden können, in Obligationen ihrer Gesellschaft zu zahlen und zwar derart, daß entweder für je 700 Thlr. baar, 1000 Thlr. in $4^1/_2$ procentigen oder aber für 550 Thlr. baar, 1000 Thlr. in $3^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen an die Königl. Staats-Regierung ausgehändigt werden. Hat die Königl. Staats-Regierung die unter a. aufgeführte Summe in $4^1/_2$ procentigen gewählt, so wird der eventuell statt der unter b. erwähnten Baarsumme dem Staate zu überweisende Effectenbetrag in $3^1/_2$ procentigen Obligationen, und sofern die erstere Summe in $3^1/_2$ procentigen Obligationen gezahlt worden ist, in $4^1/_2$ procentigen Obligationen an den Staat abgeliefert.

Werden die nach vorstehenden Vereinbarungen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft dem Staate zu übergebenden Obligationen mit Zins-Coupons von einem früheren Anfangstermine als dem 1. October versehen, so werden die auf die frühere Zeit fallenden Zinsen dem Staate in Anrechnung gebracht.

§. 6. Die Zinsen der Obligationen, welche die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft Behufs Erfüllung der im §. 5 übernommenen Leistungen an den Staat, insbesondere auch Behufs Beschaffung der Mittel für die zu leistenden Baarzahlungen emittiren wird, werden zunächst auf den Ertrag der Westfälischen Eisenbahn und sofern derselbe nicht ausreicht, auf den Ertrag der übrigen Bergisch-Märkischen Bahnstrecken vorbehaltlich der Vorzugsrechte der bereits früher emittirten Prioritäts-Obligationen radicirt.

Zur Amortisation dieser Obligationen werden jährlich verwendet:

a) bis zur Höhe eines halben Procents des Nominalbetrages derselben der Ueberschuß, welcher vom Ertrage der Bergisch-Märkischen Eisenbahnstrecken nach Deckung der laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebs-Kosten und der Beiträge zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds, sowie nach Deckung der Zinsen sämmtlicher, für das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen emittirten Prioritäts-Obligationen, und nach Abzug der zu deren Amortisation zu verwendenden Reinertrags-Summen übrig bleibt;

b) die ersparten Zinsen der amortisirten, auf die Westfälische Bahn radicirten Obligationen.

Die Amortisation soll im Jahre 1873 aus dem vorstehend sub Lit. A. bezeichneten Ueberschusse des Betriebsjahres 1872 beginnen.

Für die Jahre, worin ein solcher Ueberschuß nicht vorliegt, wird zur Amortisation nur das etwaige, sub Lit. B. bezeichnete Zinsenersparniß verwandt.

Es bleibt der Vertretung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft für jedes Jahr die Beschlußnahme darüber vorbehalten, ob die Amortisation durch Ausloosung oder freihändigen Ankauf bewirkt werden soll.

§. 7. Insoweit und so lange der Staat sich nicht veranlaßt findet, die bei der Westfälischen Eisenbahn beschäftigten Beamten anderweit im Staatsdienste unterzubringen, ist die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, dieselben zu übernehmen und den Staat wegen aller Ansprüche zu vertreten, welche sie an ihn wegen Diensteinkommens, Pension oder sonst aus ihrem bisherigen Dienstverhältnisse zu machen berechtigt sind. Auch bleiben den Beamten die ihnen nach Maßgabe des vom Königl. Handels-Ministerium für die Westfälische Bahn erlassenen Reglements vom 7. November 1864 gegen die Beamten-, Pensions- und Unterstützungs-Kasse, imgleichen gegen die Krankenkasse, zustehenden Rechte ungeschmälert. Die Verwaltung dieser Kassen geht in gleichem Umfange, wie sie bisher der Direction der Westfälischen Eisenbahn obgelegen, an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft über, welche auch fortan die bisher aus Staatsfonds geleistete feste jährliche Beihülfe von 120 Thlrn. pro Meile Bahnlänge zu zahlen hat.

§. 8. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, bis zum Ablauf des Jahres 1868 die beiden Bahnstrecken von Rheine zur Preußisch-Hannoverschen Landesgrenze in der Richtung auf Emden, und von Rheine nach Osnabrück, sowie das Miteigenthum an dem Bahnhofe in Rheine zurück zu erwerben gegen Erstattung desjenigen Anlage-Capitals, welches zur Zeit der Geltendmachung dieses Rückkaufsrechts die Verwaltung der Hannoverschen Eisenbahn nach Art. 5 und 17 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hannover vom 27. Januar 1852 für die Benutzung der beiden genannten Bahnstrecken und für die Mitbenutzung des Bahnhofes zu Rheine zu verzinsen hat. Die Erstattung dieses Anlage-Capitals erfolgt nach Wahl des Staates, entweder durch Baarzahlung oder durch Uebergabe von den nach §. 6 dieses Vertrages emittirten $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen nach dem Nominalwerthe. Die vom Staate übergebenen Obligationen werden amortisirt, auch muß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, soweit ihr Baarzahlung geleistet wird, dieselbe zur Einlösung derartiger Obligationen verwenden. Bei Emittirung der Prioritäts-Obligationen soll vorbehalten werden, daß durch diese Verwendung des Erlöses zur Amortisation die vom Staate zurückerworbenen betreffenden Theile der Westfälischen Eisenbahn von jeder Verhaftung für die Obligationen frei werden sollen.

§. 9. Die vertraglichen und statutarischen Festsetzungen, welche zwischen dem Staate und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen der Verwaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, beziehungsweise wegen der Betriebs-Ueberlassung an den Staat bestehen, treten auch bezüglich der Westfälischen Eisenbahn in Kraft.

Die Vereinbarungen zwischen der Königl Militair-, Post- und Telegraphen-Verwaltung und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich der jene Staatsverwaltungszweige betreffenden Angelegenheiten, ferner die in dem Vertrage über den Bau und Betrieb der Ruhr-Sieg Eisenbahn vom 13./14. Februar 1856 enthaltenen Festsetzungen wegen der Vertheilung der Betriebskosten, desgleichen die vereinbarten Festsetzungen über die Beschaffung und

Verzinsung der Betriebsmittel werden auf die Westfälische Bahn als integrirenden Theil der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ausgedehnt. Auch übernimmt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung, zum Zwecke der Berechnung dessen, was der Staat nach §. 1 Nr. 4 des Gesetzes wegen Erwerbung der Münster-Hammer Eisenbahn vom 30. April 1855 jährlich mindestens zur Amortisation der Münster-Hammer Stamm-Actien verwenden soll, bis zur erfolgten gänzlichen Einlösung dieser Actien fortdauernd für jedes Betriebsjahr den Reinertrag der Münster-Hammer Bahnstrecke durch abgesonderte Rechnungsführung festzustellen.

§. 10. Für Berechnung des zu diesem Vertrage zu verwendenden, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nur zur Hälfte zur Last fallenden Stempels wird bemerkt, daß der Kaufpreis zu 4/9 für das verkaufte Mobiliar, zu 5/9 für das verkaufte Immobiliar gewährt wird.

Nach Vortrag dieses Berichtes und nach Verlesung des aus den gepflogenen Unterhandlungen hervorgegangenen Vertrags-Entwurfes wurde die Discussion über die zu berathende Angelegenheit eröffnet und da sich keiner der anwesenden Actionaire zum Worte meldete, demnächst der am Schlusse des Berichts erwähnte Antrag bei der General-Versammlung zur Beschlußfassung gestellt.

Die Versammlung genehmigte, auf Abstimmung durch Stimmzettel ausdrücklich verzichtend, einstimmig diesen Antrag, indem sie denselben zu ihrem Beschlusse erhob. Ueber diese Beschlußfassung wurde durch die Protokollführer der Versammlung eine Verhandlung und außerdem ein notarielles Protokoll aufgenommen und nach Vorschrift des Statuts vollzogen.

Außerordentliche und ordentliche General-Versammlung vom 27. Juni 1867.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geh. Commerzienrath Daniel von der Heydt, hat durch Einladung vom 13. v. Mts. auf heute eine General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft berufen, um

1. in außerordentlicher General-Versammlung nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire — in der ersten Versammlung am 4. v. Mts. war die zur gültigen Beschlußfassung erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten — darüber zu beschließen:
   a) ob die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft den Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und weiter in der Richtung nach Bensberg übernehmen,
   b) ob sie überhaupt die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction zur Ausführung von Zweigbahnen im Sinne des §. 5 des unter dem 12. Juli 1844 bestätigten Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigen und die Gesellschafs-Vorstände autorisiren will, die für diese Zwecke, sowie für die Vervollständigung und Erweiterungen der Bahn-Anlagen und für die Vermehrung der Betriebsmittel der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nöthigen Geldmittel nach ihrem Ermessen in vortheilhaftester Weise durch Vermehrung des Gesellschafts-Capitals zu beschaffen;
2. in ordentlicher General-Versammlung den Bericht der Königlichen Eisenbahn-Direction über den Bau und Betrieb für das Jahr 1866 entgegenzunehmen und die Ergänzungswahl der Deputation zu vollziehen.

In Folge dieser statutgemäß und rechtzeitig veröffentlichten Einladung hatten sich nach dem abgeschlossenen Stimmenverzeichniß 4118 Actien angemeldet, welche überhaupt 1286 Stimmen vertraten.

Die General-Versammlung wurde durch den Herrn Vorsitzenden der Gesellschafts-Deputation, welcher nach dem mit dem Staate abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage den Vorsitz in den General-Versammlungen der Actionaire führt, eröffnet und demnächst die Protocollführer und Stimmsammler ernannt. Sodann erstattete die Königliche Eisenbahn-Direction über den ersten Gegenstand der Tagesordnung der außerordentlichen General-Versammlung, die Uebernahme des Baues und Betriebes einer Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und weiter in der Richtung nach Bensberg den nachfolgenden Vortrag:

Bereits im Jahre 1862 hatten die Städte Bergisch-Gladbach und Bensberg gegründete Aussicht durch die Realisirung des Köln-Soester Eisenbahnprojects die für ihre Industrie und ihren Bergbau unentbehrliche directe Verbindung mit dem Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Netz zu erhalten. Nachdem indessen jenes Project aufgegeben war, haben die lebhaften Bemühungen beider Städte um Herstellung einer Zweig-Verbindung im Anschluß an eine der benachbarten Bahnen, bereitwilliges Entgegenkommen bei deren Verwaltungen und volle Anerkennung bei der Königlichen Staats-Regierung gefunden.

Die Vertretung der Gesellschaft hat es für geboten erachtet, über die Ausführung der Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und Bensberg durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft mit der Königlichen Staats-Regierung in Unterhandlung zu treten.

Sie hält diese Zweigbahn für eine vortheilhafte Erweiterung der Haan-Kölner Bahnlinie und des gesammten Bahnnetzes.

Von der größten Bedeutung für den Verkehr auf der Zweigbahn ist der Bergbau, welcher bekanntlich in jener Gegend in ausgedehntem Maße auf Eisensteine, sowie auf Zink- und Bleierze betrieben wird, ferner die Kalksteinbrüche bei Gladbach.

Die Seitenthäler bei beiden Städten (Strunderbach, Sülzbachthal 2c.) enthalten Eisensteingruben, die sich durch billige Production auszeichnen und reichhaltige Zink- und Bleierzgruben. Die Förderung wird nur zum Theil in jener Gegend selbst verhüttet, zum andern Theil nach den entfernteren Hüttenrevieren, namentlich der Ruhr transportirt.

Es steht zu erwarten, daß diese Massentransporte, welche jetzt durch Landfuhrwerk zum Rhein und zu Schiff nach den Hüttenwerken an Ruhr und Rhein versendet werden müssen, der Eisenbahn und theilweise auch der Bergisch-Märkischen Bahn zum weiteren Versandt von Mülheim aus zufallen.

Der Antheil, welchen die Stadt Gladbach und ihre Umgebung an der Industrie des Bergischen Landes nimmt, ist nicht unerheblich. In Anlehnung an die natürlichen Wasserkräfte bestehen zahlreiche und mannigfaltige industrielle Etablissements (Papierfabriken, Pulvermühlen, Brennereien 2c.), deren Bedarf an Rohstoffen zusammen mit dem Bedarf an Lebensmitteln für die zahlreiche industrielle Bevölkerung der Bahn erhebliche Transporte in der Richtung nach Gladbach und Bensberg sichert.

Nach den vorliegenden Ermittelungen wird die Menge der schon jetzt durch Fuhrwerk von Gladbach nach Mülheim gehenden Gruben- und Hüttenerzeugnisse einschließlich des Bedarfs dieser Werke an Kohlen, Grubenholz 2c. auf über $1^1/_2$ Millionen Centner jährlich veranschlagt, während der Transport der gesammten zwischen Gladbach und Mülheim a. d. Ruhr zur Zeit sich bewegenden Gütermasse auf circa 3 Millionen Ctr. beläuft.

Diesen Ermittelungen zufolge würde sich nach Eröffnung der Bahn der Verkehr muthmaßlich auf über 6 Millionen Ctr. jährlich steigern. — Wahrscheinlich ist es allerdings, daß der Bergbau und die Hüttenwerke, die jetzt zum Theil still liegen, durch die Bahn einen lebhafteren Aufschwung nehmen werden, namentlich wenn die Productionsstätten selbst in directe Verbindung mit der Bahn gesetzt werden. Ob und in wie weit die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung mit den anliegenden bergbaulichen Revieren und Hüttenwerken, welche bereits von mehreren Seiten beantragt ist, im Interesse des Verkehrs und der Gesellschaft geboten ist, müssen die Verhandlungen mit den Interessenten, und die örtlichen speciellen Untersuchungen noch ergeben.

Bei der speciellen Festsetzung des Projects wird auf die Erschließung dieser Verkehrsquellen die erforderliche Rücksicht genommen werden müssen.

Die Strecke Mülheim-Gladbach wird nach den vorliegenden uns übergebenen Vorarbeiten bei einer Länge von $1^1/_4$ Meile einen Kosten-Aufwand von rund 550,000 Thlr. incl. der zu beschaffenden Betriebsmittel verursachen.

Die Bau- und Betriebs-Verhältnisse sind nicht ungünstig. Die Höhendifferenz zwischen den beiden Bahnhöfen Mülheim und Gladbach würde 120 Fuß betragen, zu deren Ueberwindung eine Maximalsteigung von 1 : 90 auf die Länge, 1/3 Meile angenommen ist, welche indessen wahrscheinlich noch verringert werden kann.

Auf der Linie von Gladbach nach Bensberg, deren Länge eine halbe Meile beträgt, gestalten sich diese Verhältnisse weniger günstig, da bei der erheblich höheren Lage der Stadt Bensberg über dem Bahnhofe bei Gladbach stärkere Steigungen eingelegt werden müssen, welche sich nach der zu wählenden Lage des Bahnhofes Bensberg wesentlich richten.

Die Baukosten der Linie Gladbach-Bensberg sind auf rot. 250,000 Thlr. ermittelt.

Der Bau-Ausführung der ganzen Linie stellen sich nennenswerthe Schwierigkeiten nicht entgegen.

Es läßt sich mit Grund annehmen, daß das auf 800,000 Thlr. zu veranschlagende Anlage-Capital der ganzen Zweigbahn aus den zu erwartenden Einnahmen verzinst werden kann. Bei einer Bewegung von 5 Millionen Centnermeilen, welche nach dem bereits vorhandenen Verkehr angenommen werden kann und einen Frachtertrag von 1/3 Sgr. pro Centner und Meile, läßt sich eine Einnahme von 55,000 Thlr. aus dem Güter-Verkehr erwarten, wozu ein Betrag von 18,000 Thlr. aus dem Personen-Verkehr gerechnet werden kann.

Von dem muthmaßlichen Gesammtertrage ad 73,000 Thlr. würde nach den Betriebs-Ergebnissen der Bergisch-Märkischen Strecken in den letzten Jahren ein Netto-Ueberschuß von 35,000 Thlr. verbleiben, welcher zur Verzinsung des Anlage-Capitals hinreichen wird.

Die vortheilhafte Rückwirkung des Verkehrs der Zweigbahn auf die übrigen Strecken der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in erster Reihe die Haan-Kölner Linie ist nicht gering anzuschlagen, da ihnen ein namhafter Theil des Rohproducten- und Kohlen-Verkehrs zuwächst, welcher bisher zwischen jenen Productionsstätten und den Kohlen- und Hüttenrevieren an der Ruhr durch die Rhein-Schifffahrt vermittelt ist.

Von der Nützlichkeit des Projects überzeugt

schlagen wir Ihnen vor, zu beschließen, die Zweigbahn von Mülheim am Rhein nach Bergisch-Gladbach und weiter in der Richtung nach Bensberg nebst den Verbindungen mit den als zweckmäßig erkannten bergbaulichen und industriellen Anlagen der benachbarten Thäler in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen, die Deputation und die Direction zur Verhandlung mit der Königlichen Staats-Regierung über Abänderung resp. Ergänzung der Statuten, sowie zur Beschaffung der zum Bau der Zweigbahn erforderlichen Geldmittel nach bestem Ermessen zu bevollmächtigen.

Nach Verlesung dieses Berichts wurde die Discussion eröffnet.

Aus der General-Versammlung nahm einer der Herren Actionaire das Wort gegen den Antrag, worauf Seitens des Herrn Vorsitzenden erwidert wurde. Alsdann wurde der von der Königlichen Eisenbahn-Direction am Schlusse des Berichts gestellte Antrag zur Abstimmung gebracht und — mit Ausnahme eines Actionairs — von allen Anwesenden angenommen.

Demnächst wurde über den zweiten Gegenstand der außerordentlichen General-Versammlung, die Ausführung von Zweigbahnen überhaupt im Sinne des §. 5 des Gesellschafts-Statuts, der General-Versammlung durch die Königliche Eisenbahn-Direction folgender Bericht erstattet:

Nach den auf Grund früherer General-Versammlungsbeschlüsse festgestellten Nachtrags-Statuten bezüglich der Witten-Duisburger und Ruhrthal-Eisenbahn ist die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft befugt, nicht nur die fraglichen Bahnstrecken in ihren Hauptrichtungen auszubauen, sondern auch diejenigen Zweigbahnen zur Ausführung zu bringen, welche von der Gesellschafts-Deputation und der Königlichen Eisenbahn-Direction als nützlich und nothwendig zur Belebung des Verkehrs anerkannt werden. Diese letztere Bestimmung auch auf die an die übrigen Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Netzes anschließenden Zweigbahnen auszudehnen, ist der Zweck des vorliegenden Antrags, und handelt es sich deshalb keineswegs um die Erlangung ungewöhnlicher Befugnisse für Ihre Gesellschafts-Vorstände, sondern lediglich um die Ausdehnung der für bestimmte Bahnstrecken bereits ertheilten Vollmacht auf das gesammte Bahnsystem.

Die Ertheilung einer solchen Vollmacht dürfte auch dem Inhalte des §. 5 unseres Gesellschafts-Statuts entsprechen, da in demselben nur bezüglich der Verlängerung und Weiterführung der Bahn nach beiden Richtungen,

nicht aber bezüglich der dort ausdrücklich gedachten Zweigbahnen die Genehmigung durch die General-Versammlung vorgesehen ist.

Um übrigens Mißverständnissen vorzubeugen, und die Besorgniß von einer zu weit gehenden Bevollmächtigung Ihrer Gesellschafts-Vorstände nicht aufkommen zu lassen, dürfte in Verbindung mit diesen Andeutungen die Erklärung genügen, daß wir unter Zweigbahnen im Sinne des angeführten §. 5, Seiten-Verbindungen von beliebigen Punkten unserer Hauptbahnen nach solchen in der Nähe der letzteren belegenen Ortschaften und industriellen Etablissements verstehen, welche vermöge ihrer Lage und Verkehrsbeziehungen auf die Benutzung unserer Bahn hingewiesen sind, und von welchem sich nach Herstellung der Schienen-Verbindungen, welche gewissermaßen als die nothwendigen Ergänzungen der Hauptlinien zu betrachten sind, eine günstige Rückwirkung in Beziehung auf die Vermehrung und Belebung des Verkehrs auf den letzteren erwarten läßt.

Je nach den größeren oder geringeren für die Herstellung derartiger Zweigbahnen aufzuwendenden Kostenbeträgen, sowie nach dem zu erwartenden schwächeren oder stärkeren Zufluß von Verkehrselementen würden wir auf entsprechende Betheiligung der in Betracht kommenden Interessenten an der Aufbringung des Anlage-Kapitals gewissenhaft Bedacht zu nehmen haben.

Das Bedürfniß zur Herstellung solcher Zweigbahnen tritt mit der in der Nähe unserer Bahnstrecken sich entwickelnden industriellen und gewerblichen Thätigkeit mehr und mehr hervor.

Wie sehr dieselben geeignet sind, den Verkehr auf den Hauptlinien zu beleben, hat sich in besonders günstiger Weise bei der Witten-Duisburger Bahn herausgestellt. Die bei derselben Bahn gemachten Erfahrungen haben es aber auch als durchaus im Interesse unseres Unternehmens liegend erkennen lassen, über die Ausführung von Zweigbahnen in möglichst kurzer Zeit schlüssig werden zu können und das Perfectwerden der mit den betheiligten Interessenten angeknüpften Unterhandlungen nicht von der Erfüllung der mit der Beschußfassung durch die General-Versammlung verbundenen zeitraubenden Formalitäten abhängig werden zu lassen.

Diese letztere Rücksicht gewinnt durch die mehr und mehr auftretenden Concurrenz-Bestrebungen, zu deren Unterstützung die betreffenden Gemeinden und Besitzer industrieller Etablissements geneigt gemacht werden, sowie durch den Umstand, daß der Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn Seitens ihrer General-Versammlung unbeschränkte Vollmacht zur Ausführung von Zweigbahnen ertheilt ist, eine erhöhte Bedeutung, und glauben wir, zur Wahrung der Interessen unseres Unternehmens es als dringend wünschenswerth bezeichnen zu müssen, daß Ihre Gesellschafts-Vorstände mit einer Vollmacht ausgerüstet werden, welche dieselben in den Stand setzt, in jedem Augenblicke die zur Festhaltung der vorhandenen und Gewinnung neuer Verkehrselemente für unsere Bahn nöthigen Entschließungen treffen zu können.

Demgemäß beantragen wir:

die General-Versammlung wolle beschließen, die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction zur Ausführung von Zweigbahnen im Sinne des §. 5 des unter dem 12. Juli 1844 bestätigten Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigen und die Gesellschaft-Vorstände autorisiren, die für diese Zwecke, sowie für die Vervollständigung und Erweiterungen der Bahn-Anlagen und für die Vermehrung der Betriebsmittel der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nöthigen Geldmittel nach ihrem Ermessen in vortheilhaftester Weise durch Vermehrung des Gesellschafts-Kapitals zu beschaffen.

Hierauf wurde die Discussion eröffnet und alsdann der am Schlusse des Berichtes gestellte Antrag zur Abstimmung gebracht.

Die Abstimmung erfolgte, weil eine Minorität der Versammlung ein Abstimmen durch Aufstehen nicht wünschte, nach der Festsetzung des Herrn Vorsitzenden durch Abgabe von Stimmzetteln, deren Eröffnung ergab, daß der Antrag mit 830 gegen 131 Stimmen zum Beschluß erhoben ist.

Hiermit waren die Gegenstände der Tagesordnung der außerordentlichen General-Versammlung erledigt und wurde nunmehr zu der der ordentlichen übergegangen, die der Herr Vorsitzende durch nachstehenden Vortrag einleitete:

Meine geehrten Herren!

Ein Jahr ist verflossen, seitdem wir zuletzt Sie in ordentlicher General-Versammlung begrüßten; ein Jahr, welches, gekrönt durch einen der glorreichsten Siege, von welchen die Geschichte Kunde gibt, die Grenzen des Vaterlandes

hinausgerückt, sein Gebiet erweitert, insbesondere die zwischen die östlichen und westlichen Theile des Staates zu deren Trennung mitten innegelegt gewesenen Länder ihm größtentheils einverbleibt, andere enge angeschlossen, Norddeutschland zu einem Ganzen verbunden, die von zahlreichen kleinen Souveränen der Entwickelung eines freien deutschen Verkehrs fort und fort bereiteten Hemmnisse entfernt, und nunmehr eine völlig freie Bahn für die Ausbildung der öffentlichen Verbindungswege geschaffen hat. Preußens Aufgabe ist, nach dem Maße des Zuwachses an Macht und Gebiet, welcher in Ziffern und Darstellungen der Statistik keineswegs ermessen zu werden vermag, erweitert und erhöhet. Auch unsere Gesellschaft, meine Herren, verschließe sich nicht der Erkenntniß der Nothwendigkeit, innerhalb ihrer berechtigten Ziele, ihrer Aufgaben und ihrer Machtsphäre an der neu begründeten Ausdehnung preußischen und deutschen Lebens Theil zu nehmen.

Vor etwas mehr als zwanzig Jahren beschlossen, vor weniger als zwanzig Jahren eröffnet, beschränkte sich unsere erste Linie, die Elberfeld-Dortmunder Eisenbahn, auf die unsäglich schwierige Aufnahme dieses kleinen, für das bezügliche Gebiet unentbehrlichen, wichtigen Abschnitts des zu Grabe getragenen Projects der Rhein-Weser Bahn. Gekennzeichnet als Kern des jetzt in weiten Strahlen sich ausbreitenden Systems unserer Bahnen durch das Vorkommen aller Haupt-Elemente des Verkehrs der mannichfachen Abzweigungen konnte jene erste kleine Bahn zwar wohlberechtigte Hoffnungen hervorrufen; aber das Zusammenwirken ungünstiger Beziehungen, die Abhängigkeit an beiden Endpunkten von den Particular-Interessen einer großen und einer sehr kleinen Privat-Gesellschaft, die geringe Länge der eigenen Bahn, innerhalb welcher die Lastwagen, kaum beladen, ihre Endstation erreichten, in Verbindung mit dem, aller Voraus-berechnung spottenden, außerordentlichen Anschwellen der Höhe des Baukapitals hatten den leicht erklärlichen Erfolg, mit seltenen Ausnahmen die ursprünglichen Actienzeichner in die Flucht zu jagen. Man warf die voll eingezahlten Actien weg zu einem Preise, welcher zwei Drittheile bis zu drei Viertheilen des Kapitals zum Opfer forderte.

Dann aber waren es zwei Ereignisse, welche inmitten der Hoffnungslosigkeit unserer Zustände bestimmend und ermuthigend auf das Unternehmen einwirkten; ich meine die Uebergabe der Verwaltung an den Staat, in deren Folge uns dieser durch sein Ansehen die Anschaffung unserer Bedürfnisse erleichterte, und unseren Zwischenverkehr an beiden Endpunkten der Bahn den Wirkungen der Uebermacht oder des älteren Bestandes entzog, vielmehr dem Schutz einer gerechten, wohlwollenden, mächtigen Staatsbehörde unterstellte; — und — die Uebernahme der, einer anderen Gesellschaft bereits ertheilt gewesenen Concession für den Bau und Betrieb der Dortmund-Soester Eisenbahn, dieses erste Hinausstrecken eines Arms in der Richtung des mittleren Deutschlands, ebenso bedeutungsvoll als erstes Anwachsen nach einer Zeit, in welcher muthlose Theilnehmer dem Unternehmen den Todtenschein ausgestellt hatten.

Wie sodann in rascher Folge die königliche Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Prinz-Wilhelm (Steele-Vohwinkler) Eisenbahn in Verwaltung und Betrieb übernommen; wie die Gesellschaft den Bau und Betrieb der Ruhr-Sieg Eisenbahn beschlossen und ausgeführt; unmittelbar nachher die Düsseldorf-Elberfelder Bahn in sich aufgenommen, erworben und mit sich verschmolzen; demnächst die Dortmund- und Witten-Duisburger und Oberhausener Bahn beschlossen und ausgeführt; sodann eine Zweigbahn von Letmathe nach Iserlohn errichtet; eine Verbindungsbahn zwischen Hengstei und Holzwickede ausgeführt; das Eigenthum an der Prinz-Wilhelm Bahn, dem verbindenden Gliede zwischen der Witten-Duisburger und Düsseldorf-Elberfelder Bahn, erworben, und jene mit sich fusionirt; weiter von Unna eine Verbindungsbahn nach Hamm, wesentlich zum Anschluß an die Köln-Mindener und Hamm-Münster Bahnen, geführt; wie endlich unsere Gesellschaft die jetzt der Vollendung nahe Elberfeld-Kölner Eisenbahn, die Erfüllung ältester und sehnlichster Wünsche, mit Zweigbahn nach Solingen beschlossen; welchergestalt wir, fortschreitend nach wohlbedachtem Plan und mit maßhaltender Benutzung der wachsenden Kräfte, die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn käuflich erworben und in Besitz und Betrieb genommen; auch die Eisenbahn von Viersen bis zur Landesgrenze bei Venlo käuflich erworben und in Besitz und Betrieb genommen; weiter eine Verbindungsbahn von Styrum nach Ruhrort, dessen Hafen, und unserer Traject-Anstalt ausgeführt; demnächst die durch lange Jahre gewünschte Bahn von Rittershausen nach Lennep und Remscheid, und im vorigen Jahre den Bau der großen Bahn von Düsseldorf über Werden nach Steele und von Schwerte über Arnsberg nach Cassel beschlossen haben — alles das, meine Herren, ist als das Ergebniß des allmählichen Wachsthums unseres Unternehmens Ihnen und den

betheiligten weiteren Kreisen so wohlbekannt, daß selbst diese flüchtige Recapitulation für überflüssig erachtet werden könnte, wenn ich nicht — und ich hoffe, mich Ihrer Zustimmung zu erfreuen — den doppelten Zweck im Auge hätte, einmal die allmählichen Erweiterungen unseres Unternehmens als die Wirkung der staatlichen Verwaltung und des Gebots des Zusammengehens mit der unaufhaltsam fortschreitenden Ausdehnung der industriellen Thätigkeit innerhalb unseres Bahngebiets zu bezeichnen; — sodann weiter die Erfolge der Anwendung beider Principien in dem gesunden Gedeihen unseres Instituts nachzuweisen, zugleich aber der Gesellschaft mit allem Anliegen zu empfehlen, beiden großen Grundsätzen treu zu bleiben.

Was die staatliche Verwaltung unseres Instituts betrifft, so ist diese generell und individuell der Gegenstand einer lebhaften Kritik an einer Stelle gewesen, welche zu einer Meinungsäußerung nicht aufgefordert und durch Sachkenntniß zu einem Urtheil nicht befähigt war. Es genügt eine Würdigung der besonderen Natur unserer, inmitten großer Bahnsysteme sich windenden, in Bau und Unterhaltung und Betrieb vergleichsweise sehr theuren Bahnen, welche an nicht weniger als sechszehn Anschlußpunkten die Bahnen anderer Gesellschaften berühren, um in diesem Betracht die Wichtigkeit des Einflusses der staatlichen Vermittelung in ihr volles Licht zu stellen. Und abgesehen von diesem großen Vortheil weiß ich keinen Zweig und keine Beziehung unseres Instituts in Sachen des Baues, der Verwaltung und des Betriebes unserer Linien, welche nicht seit dem Beginne der staatlichen Verwaltung in so hohem Maaße die befriedigendsten Erfolge aufzuweisen hätten, daß ich weder eine Privat-Verwaltung unserer Bahnen zurückwünschen möchte, noch auch von einer solchen, eine gleiche nach allen Seiten, sowohl im Interesse des Gemeinwohls wie in demjenigen der Actionaire billige, unbefangene, die vielfach in offenem Widerstreit einander bekämpfenden Ansprüche in ruhiger, gerechter Entscheidung vermittelnde Stellung erwarten dürfte. Auf die politische Seite der gegen jede staatliche Eisenbahn-Verwaltung erhobenen Angriffe gehe ich nicht ein. Dennoch wurzeln eingestandenermaßen in den Partei-Interessen einer wechselnden Zahl von Landtags-Abgeordneten die Motive zur Aburtheilung über das Princip staatlicher Eisenbahn-Verwaltung, auch von Privatbahnen; obgleich einer der Führer der grundsätzlichen Opposition gegen die Regierung Sr. Majestät des Königs doch auch in sachlicher Beziehung eine Meinung äußerte; der Abgeordnete sprach:

> „Wenn man irgend ein System (Bau und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Staats oder von Privaten betreffend) für nachtheilig erklären will, so ist es gewiß das gemischte System, wo das Eigenthum in Privathänden und die Verwaltung bei der Regierung ist, welches also die Uebelstände beider Systeme vereinigt, den Egoismus der Privat-Interessen und die Schwerfälligkeit und Umständlichkeit der Verwaltung."

Es genügt diese wörtliche Wiedergabe der Aeußerung eines der Landtags-Abgeordneten, um das Maaß der Sachkenntniß, welche solcher Rede zu Grunde liegt, würdigen zu können. Meine Absicht ist es nicht, die dürre Schablone des Doctrinarismus zur Prüfung des besten der Systeme, ob Staatsbahn unter Staats-Verwaltung, ob Privatbahn unter Staats-Verwaltung, ob Privatbahn unter Privat-Verwaltung, anzuwenden.

Die Resultate einer siebenzehnjährigen Verwaltung liegen für unsere Gesellschaft vor. Was aus unserem Unternehmen geworden wäre, wenn unsere erste Bahnstrecke die Ehre gehabt hätte, Staatsbahn zu sein oder unter Privatverwaltung zu verbleiben, — es möge jeder seine Meinung haben. Ich meinerseits hege keinen Zweifel, daß die Vermittelung berechtigter Ansprüche des öffentlichen Wohls einerseits und der Interessen der Actionaire andererseits, wie diese Vermittelung in Bezug auf die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gefunden worden ist, auch keiner der mir bekannten Eisenbahnen in höherem, und kaum einer Staatsbahn noch einer Privatbahn in gleichem Grade gelungen sein möchte.

Von diesen allgemeinen Betrachtungen wende ich mich ab und erlaube mir, mit wenigen Worten Sie auf die neuesten Erfolge des Betriebes aufmerksam zu machen, über welche wir die Ehre haben werden, den Vortrag des Herrn Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction zu vernehmen.

Oftmals, meine Herren, habe ich Ihnen Glück wünschen können zu den unerwarteten Erfolgen unseres Unternehmens; aber niemals ist ein Jahr unter neuen und großen Aufgaben, unter früh im Jahre durch bedenkliche politische Gestaltung gestörten Verhältnissen, welche endlich zum deutschen Kriege führten, niemals ist mit Rücksicht auf solche Ereignisse ein Jahr bemerkenswerther durch seine Erfolge hervorgetreten. Die Erweiterung unserer Betriebs-

strecken um mehr als 20 Meilen, die Hemmung des Verkehrs der Reisenden und der Güter durch Kriegesbesorgniß, Krieg und die Folgen des Krieges, die beiden bezeichnendsten Momente in unserem Geschäftsjahr 1866, haben die Dividende unserer Actien nur unerheblich vermindert. Unser Verkehr hat riesenhafte Dimensionen angenommen. Im Jahre 1865, dem letzten, dessen vergleichende Aufstellungen für alle Bahnen des preußischen Staates vorliegen, haben:

unsere Bahnen . . .	117,045,320	Centner Gut,
alle Bahnen des Landes	652,631,888	" "
unsere Bahnen . . .	6,084,936	Personen,
alle Bahnen des Landes	34,123,410	"

demnach unsere Bahnen 17,93 % des transportirten Gesammt-Güter-Quantums, 17,83 % aller beförderten Reisenden sämmtlicher in 1865 in Betrieb gestandenen 882 Meilen preußischer Bahnen befördert.

Die Zahl der Ende vorigen Jahres in Dienst stehenden und noch zu erwartenden Locomotiven, Personen- und Güterwagen aller Art, der im vorigen Jahre beförderten Personen und Güter wird in dem Bericht der Königl. Direction zu Ihrer Kenntniß gebracht werden. In allen diesen Ziffern erkennt das sachverständige Urtheil den eminenten Einfluß, welchen unser Bahnsystem mit bis jetzt 70 Meilen auf den Personen- und Güterverkehr, und auf dessen befruchtende Quellen, den allgemeinen Wohlstand und die Thätigkeit in unserem reichen industriellen Gebiete übt, — oder den Impuls, welchen unser Bahnsystem und seine Betriebsverwaltung und die Deputation der Actionaire aus dem von Jahr zu Jahr, beginnend mit kleinsten Zahlen, wachsenden Verkehr zur Vermehrung der Verkehrslinien und Verkehrsmittel empfangen haben.

Es scheint mir eine ernste, sehr begründete Pflicht, hier dankend des hohen Vertrauens zu erwähnen, welches unsern Unternehmungen von der hohen Staatsregierung und von dem Publikum geschenkt worden ist, welches uns ermuntert hat, den bisher betretenen Weg zu gehen, und um dessen ungeschmälerte Erhaltung wir — die Deputation — treulich bemüht sein werden.

Wenn ich an früherer Stelle meines Vortrags von der Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Eisenbahn gesprochen habe, deren Betrieb im vorigen Jahre zuerst für Rechnung unserer Gesellschaft geführt worden und deren Verwaltung auf die Königliche Direction unserer Bahnen übergegangen ist, so haben wir uns zu erinnern, daß wir aus dem Erwerb dieser wichtigen linksrheinischen Bahnstrecken nicht die großen Vortheile verwirklichen konnten, welche für die Interessen des hochwichtigen, in vielen Beziehungen durch große gewerbliche Thätigkeit, durch eine fortgeschrittene Agricultur, durch Bodenreichthum und große Dichtigkeit der Bevölkerung hervorragenden Bahngebiets und folglich für die von der Förderung der allgemeinen abhängigen besonderen Interessen unserer Herren Actionaire in Aussicht stehen. Erst die nunmehr von Seiner Majestät dem Könige Allerhöchst genehmigte Ueberbrückung des Rheines bei Düsseldorf, die erste feste Schienenverbindung zwischen den jetzt getrennten beiden Hälften des Regierungsbezirks Düsseldorf, wird den alsdann ungehemmten Verkehr nicht blos der beiderseitigen Ufergebiete, der schon jetzt industriell ausgebildetsten Kreise des Staates, sondern der nach Ost und West gleichmäßig reichen, in Ausfuhr und Einfuhr bedeutenden Hinterlande ins Leben führen.

Bis dahin lernen wir die Zustände und Bedürfnisse des linken Rheinufers aus eigener Erfahrung kennen, und prüfen mittlerweile die zahlreichen Anträge auf neue Abzweigungen der linksrheinischen Acquisition.

Daß die Elberfeld-Kölner Linie ihrer Vollendung entgegengeht, ist schon erwähnt worden. Als neues großes Bauwerk wird nunmehr die ebenfalls schon genannte Ruhrbahn in erste Linie treten, eine Bahn, auf deren Herstellung ein großer Verkehr nach und aus dem Centrum unserer Linien in westlicher sowohl wie östlicher Richtung harrt.

Es erübrigt mir, von dem Schicksal zu reden, welches unsere Verhandlungen über den Erwerb der Westfälischen Bahn im Hause der Abgeordneten betroffen hat.

Sie, meine Herren, hatten in außerordentlicher General-Versammlung vom 18. August v. J. den zwischen der Königlichen Staats-Regierung unter dem Vorbehalt der Zustimmung beider Häuser des Landtages einerseits und unserer Gesellschaft andererseits über den Verkauf der Westfälischen Staats-Eisenbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Ge-

schaft geschlossenen Vertrag genehmigt; einen Vertrag, welcher, verabredet und geschlossen auf der Grundlage der wünschenswerthen besseren Nutzbarmachung der Westfälischen Staatsbahn für die allgemeinen Interessen der Industrie und des Verkehrs (durch die Verschmelzung der Westfälischen Staatsbahn mit unserm Unternehmen) die Verwaltung und den Betrieb beider Bahncomplexe vereinigen, große Hindernisse des durchgehenden Verkehrs beseitigen, unsere Bahnlinien für Aus- und Einfuhr verlängern, insbesondere dem Absatz unserer Westfälischen Kohle neue Erleichterungen schaffen sollte; einen Vertrag, dessen finanzielle Bedingungen dem Staate eine Jahresrente sicherten, welche in solcher Höhe, unter der Voraussetzung des Aufwandes der zu befriedigendem Betrieb, für Bau- und Betriebsmittel erforderlichen Summen und in Folge der bevorstehenden Errichtung anderer Eisenbahnen, die Westfälische vom Staat verwaltete Bahn in Wirklichkeit nicht und immer weniger wird abwerfen können. Es ist ja ohne Zweifel ganz richtig, daß auch unsere Gesellschaft Vortheile erwartete aus jenem Erwerb, und daß sie seit sehr langen Jahren denselben gewünscht hatte; die Gewinn versprechenden Folgen einer Verlängerung unserer Aachen-Soester Linie bis zur Weser, bis nach Warburg-Cassel und bis an die Grenze von Ostfriesland waren verlockend genug, uns zur Bewilligung des benannten Kaufpreises zu bewegen, als welchen nur unsere Gesellschaft, weil verfügend über die Richtung großer Verkehrsmassen, mit Aussicht auf Gewinn bewilligen konnte. Dennoch mag ich Ihnen nicht verschweigen, daß das abweisende Votum des Hauses der Abgeordneten bei einem Theile der Gesellschaftsvorstände ein befriedigendes Gefühl hervorgerufen hat, weil eine eingehendere Prüfung der als Vorbedingung des in Aussicht genommenen Verkehrs nothwendigen Bauten und Anschaffungen ein Ergebniß geliefert hatte, vor welchem jene zurückschreckten.

Der Vertrag, dessen Vortheile in erster Linie für die Gesammt-Interessen des Verkehrs, demnächst für die Staatskasse in gewisser Aussicht standen, für unsere Gesellschaft aber nicht unbezweifelt blieben, ist in dem Hause der Abgeordneten Gegenstand einer Verhandlung gewesen, welche uns durch den stenographischen Bericht bekannt geworden ist. Der Antrag der vereinigten Commissionen für Finanzen und Zölle und für Handel und Gewerbe auf Ertheilung der verfassungsmäßigen Zustimmung zu dem den Verkauf der Westfälischen Staats-Eisenbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft betreffenden Gesetz-Entwurf ist von einer lebhaften Opposition bekämpft, von dem Herrn Handelsminister und von anderer Seite mit aller Wärme vertheidigt worden. Ich versage es mir, nach inzwischen vergangener langer Zeit, auf die Einzelnheiten einer Verhandlung einzugehen, welche Seitens der Opposition schon in ihrer Einleitung auf das Gebiet der Persönlichkeiten gelenkt wurde, in deren Verlauf von mehreren Rednern der Opposition u. A. die jederzeitige Verkäuflichkeit oder Beleihungsfähigkeit der von uns dem Staate auszuhändigenden Obligationen bestritten wurde, obschon man einem preußischen Finanzminister, welcher vorzugsweise vor anderen diese Obligationen als Zahlungsmittel gewünscht hatte, die Sorge überlassen kann, das baare Geld, dessen er bedarf, zu finden; — und in deren Verlauf einem Mitgliede des Hauses endlich folgende Worte entfielen:

„Was aber im Allgemeinen das Interesse anlangt, was für das Publikum, was für die Staats-Eingesessenen in einer raschen Verwerthung der Bahn zu Gunsten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gefunden werden soll, so bin ich der Meinung, daß diejenigen Staats-Eingesessenen, welche den Theil des Staates bewohnen, in dessen Bezirk beide Bahnen liegen, darüber wohl das gültigste Urtheil abgeben können. Nun, meine Herren, haben sich in der letzten Zeit die Abgeordneten der Provinz Westfalen in ihrer großen Mehrheit und mit wenigen Ausnahmen in öfteren Conferenzen zusammengefunden, und in diesen Conferenzen, denen ich beigewohnt habe, hat sich das Resultat ergeben, daß auch nicht eine einzige Stimme sich für den Verkauf der Bahn ausgesprochen hat, daß allerdings einzelne Westfälische Abgeordnete, die früher in der Commission für den Verkauf gestimmt, nach weiteren Aufklärungen, die sie bei diesen Privatbesprechungen erlangten, nur die Erklärung abgegeben haben: sie würden jetzt gegen den Verkauf der Bahn stimmen. Das ist eine Thatsache, die ich Ihrer Berücksichtigung sehr empfehle."

Ein bekanntes Mitglied antwortete mit Bezug auf diese Aeußerung:

„. . . . Ich habe meine Motive offen vorgetragen. Der Herr Abgeordnete für Meschede hat von einer Versammlung Westfälischer Abgeordneten gesprochen, wo Erörterungen stattgefunden haben, welche Viele, die früher für den Verkauf gestimmt waren, veranlaßt haben, jetzt dagegen zu stimmen. Der Herr

Abgeordnete hat sich also auf die Motive bezogen, welche nicht in diesem Hause, sondern in der besonderen Versammlung der Abgeordneten der Provinz Westfalen vorgetragen worden sind.

Meine Herren! Ich kenne die Provinz Westfalen sehr genau, ich liebe sie als meine Heimath, aber ich kenne auch eine besondere ihrer Eigenschaften: sie hat etwas von einer großen Kleinstadt. Ich möchte wünschen, daß die in jener Versammlung vorgetragenen Motive auch hier vorgetragen würden, damit wir möglicherweise eine andere Anschauung von der Sache gewinnen."

Aber dieser Aufforderung wird nur theilweise genügt, indem ein drittes Mitglied „einige" der Motive mittheilt, die anderen verschweigt.

Das Haus der Abgeordneten hat nach der ihm zustehenden Macht den von der Staats-Regierung mit unserer Gesellschaft eingeleiteten Vertrag abgelehnt; aber nach meiner gewissenhaften Ueberzeugung schädigt der ablehnende Beschluß das Gemeinwohl, insbesondere die Staatskasse, und ich füge — obwohl dies im Gegensatz zu entgegenstehenden Anschauungen — hinzu, die Interessen unserer Gesellschaft. Hingegen werde ich mit voller Befriedigung eine Entwickelung des die Westfälische Staatsbahn durchlaufenden öffentlichen Verkehrs und der Ueberschüsse ihres Betriebs, welche alle meine Befürchtungen zu nichte macht, begrüßen. Und in dieser Beziehung wird unsere Gesellschaft ihre Aufgabe zu erfüllen redlich bestrebt bleiben.

Ich sagte im Eingange meines Vortrages, welchen ich als den zwar berechtigten, aber bloß persönlichen Ausdruck der Meinung des Vorsitzenden dieser geehrten Versammlung und der Gesellschafts-Deputation mit nachsichtsvollem Wohlwollen zu beurtheilen bitte, daß unsere Gesellschaft nach der großen Ausdehnung des Staatsgebiets im Osten und Norden unserer Linien, nach dem Wegfall der Grenzen, welcher unserer selbstständigen Bewegung Schranken setzten, sich nicht der Erkenntniß von der Nothwendigkeit verschließen möge, ihre Linien Behufs Gewinnung einer freien Bewegung auf weiteren Strecken nunmehr auf das für den freien, unter einheitlicher Gesetzgebung stehenden Verkehr offene Gebiet auszudehnen. Die großen Unternehmungen anderer großer Gesellschaften, in der Absicht, zu sehr entfernten, durch Lage und Verkehr hervorragend bedeutenden Endpunkten sich die eigene Bahnlinie zu schaffen, unbekümmert um das Vorhandensein anderer längerer und unter der Verwaltung anderer Directionen stehenden Bahnen, beruhen auf dem richtigen Grundsatz, daß zur Erhaltung des Bestehenden, zur Sicherung des jederzeitigen Antheils an dem großem Verkehr es nicht genügt, anderen Linien in Bezug auf Tarifsätze nicht nachzustehen, und scheinbar viel versprechende Verbands-Einrichtungen zu treffen, sondern daß die gewonnene Kraft, um nicht in Bezug auf Alimentation und Wachsthum in Stillstand versetzt, demnächst aber durch die strebende Uebermacht der Nachbarn von Verkehrslinien ausgeschlossen zu werden, welche man für völlig gesichert hielt, — daß — sage ich, die gewonnene Kraft bestrebt bleiben muß, durch längere Linien die freie Verfügung über einen großen Massen-Transport, wie wir einen solchen aus erster Hand aufnehmen können, sich zu erhalten.

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete demnächst über den Bau und Betrieb während des Jahres 1866 den nachfolgenden Bericht:

Das verflossene Geschäftsjahr gab dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen eine wesentlich veränderte äußere Gestalt durch den Hinzutritt der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn, wodurch dasselbe zuerst auf dem linken Rheinufer ein neues Gebiet für seine Zwecke gewonnen, und durch die Eröffnung der Strecken von Viersen nach Venlo und von Unna nach Hamm, beides zwar nur Strecken von je $2^1/_2$ Meilen, die aber dadurch von Bedeutung zu werden versprechen, daß dort eine directe Verbindung mit der Holländischen Staats-Eisenbahn, hier eine directe Verbindung mit der Westfälischen Bahn in der Richtung nach Münster und eine vortheilhaftere Verbindung mit der Köln-Mindener Bahn erlangt wird. Der Zuwachs betrug durch die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn 17,03, durch die beiden erwähnten neuen Betriebsstrecken 4,96, im Ganzen also 21,99 Meilen, so daß Ende 1866 die Bergisch-Märkische Bahn im Ganzen 70,14 und ohne die Ruhr-Sieg Eisenbahn 55,75 Meilen umfaßte. Zur vollen Geltung für die Entwickelung des Verkehrs konnten diese neuen Strecken im vergangenen Jahre schon deswegen nicht gelangen, weil der Zusammenhang zwischen den rechts- und linksrheinischen Strecken noch fehlte, vielmehr voraussichtlich erst im Laufe dieses Jahres von einem Punkte — nämlich bei Ruhrort — an dem anderen dagegen — durch die feste Rheinbrücke bei Düsseldorf — erst in den nächsten Jahren hergestellt werden wird, sodann

weil die Verbindung mit der Holländischen Bahn durch Vollendung der Holländischen Bahnstrecke von der Landesgrenze bis nach Venlo erst gegen Ende des Jahres erreicht wurde, und diese Verbindung sowohl, wie die an dem östlichen Ausgangspunkte bei Hamm der Zeit bedürfen, um den Verkehr für neue Richtungen zu gewinnen.

Auf die innere Entfaltung des Verkehres konnten die großen Ereignisse des vergangenen Jahres, konnte der Krieg nicht ohne Einfluß bleiben; bevor wir aber die dadurch bedingten geschäftlichen Ergebnisse näher in's Auge fassen, wollen Sie uns gestatten, freudig und dankbar zu constatiren, daß auch unsere Bahn — Dank der glorreichen und raschen Beendigung des Krieges in weiter Ferne von unserem Industrie-Gebiete — ohne Schaden an ihrem Eigenthum und ohne Benachtheiligung der Grundlagen künftiger Entwickelung aus dem Sturme großer Welt-Ereignisse hervorgegangen ist.

Die Bergisch-Märkische Bahn war am Schlusse des Jahres 1866 lang 70,14 Meilen, die Länge des zweiten Geleises betrug 16,44 Meilen, die Summe aller Geleise 121,25 Meilen, während ultimo 1865 die Gesammtlänge der Bahn 48,15, die Länge der vorhandenen Schienen-Geleise 83,6 Meilen betrug.

Das Anlage-Kapital beträgt gegenwärtig 60 Millionen Thaler, worunter 20 Millionen Thaler Actien und 40 Millionen Thaler Prioritäts-Obligationen außer dem Kapital der Ruhr-Sieg Eisenbahn im Betrage von 18 Millionen.

An die Stelle der gekündigten und zurückgezahlten Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Actien im Gesammtbetrage von 5½ Millionen Thalern sind 4 Millionen Thaler Bergisch-Märkische Actien getreten, so daß sich das an dem Netto-Ertrage des vergangenen Geschäftsjahres participirende Actien-Kapital im Ganzen auf 18 Millionen Thaler belief, während 2 Millionen Thaler Actien, soweit deren Erlös für die in der Ausführung begriffenen neuen Linien verwendet worden, ihre Dividende aus Neubaufonds zu erhalten hatten.

Unter der Hauptsumme der Anleihen, 40 Millionen, figurirt die letzte erst nach dem 1. Januar dieses Jahres auf den Markt gebrachte Anleihe von 16,618,000 Thlr.

Verwendet war bis zum Schlusse des verflossenen Betriebsjahres auf den Bau der Bergisch-Märkischen Bahn einschließlich Aachen-Düsseldorf und Ruhrort-Crefeld-Gladbach die Summe von 40,008,047 Thlr., also für die Meile Bahn 717,633 Thlr. Amortisirt war von den verschiedenen Anleihen im Ganzen bereits die Summe von 1,127,300 Thlr.

An Betriebsmitteln besaß die Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1866: 211 Locomotiven, also pro Meile Bahn 3,03 Locomotiven, 259 Personen-Wagen mit 13,996 Plätzen, 95 Gepäckwagen, 992 bedeckte Güter- und Viehwagen, 6,204 offene Güterwagen, also im Ganzen 7,291 bedeckte und offene Güter- und Packwagen mit einer Ladefähigkeit von 1,205,670 Centnern oder pro Meile Bahn 104,53 Wagen und 17,285,59 Centner Ladefähigkeit.

Das Anschaffungs-Kapital für diese Betriebsmittel belief sich ultimo 1866 auf 11,010,021 Thlr. und pro Meile Bahn 156,972 Thlr.

Bedeutende Bestellungen von Locomotiven und Wagen sind mit Rücksicht auf die in Bau begriffenen und concessionirten Linien in der Ausführung, so daß wir glauben, für die nächste Zeit auch den gesteigerten Anforderungen genügen zu können.

Die Verkehrs-Verhältnisse in dem Gebiete des Unternehmens und in den verschiedenen Zweigen des Transportbetriebes wurden durch die politischen Verhältnisse des vergangenen Jahres lebhaft berührt.

Nachdem die ersten fünf Monate eine äußerst lebhafte Entwickelung, namentlich im Güterverkehr, herbeiführten und die besten Hoffnungen eines günstigen Gesammt-Ergebnisses begründeten, brachte die Erwartung des Krieges und sodann der Krieg mit seinen Nachwehen eine Lähmung der gewerblichen Thätigkeit in den verschiedenen Industriezweigen hervor, die sich besonders auch in der Eisen-Industrie fühlbar machte, und die bis zu diesem Augenblicke noch nicht überwunden ist.

Gleichwohl ist die Masse der bewegten Transport-Gegenstände eine sehr bedeutende gewesen und war die Zunahme derselben unverkennbar, wenn gleich eine genaue und im Einzelnen zuverlässige Vergleichung mit dem vorhergehenden Jahre wegen des Zutritts der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahnstrecken nicht möglich war.

Es wurden befördert: 6,124,721 Personen.

Jede Person legte durchschnittlich 2,61 Meilen zurück und ergab eine Einnahme von 6 Sgr. 7,9 Pfg. und für jede Meile von 2 Sgr. 6,92 Pfg.

Die Zahl der beförderten Militairs belief sich auf 149,936, die Einnahme aus der Beförderung derselben auf 52,278 Thlr. 28 Sgr. 7 Pfg.

Die Schülerbillets, welche zur Erleichterung des Schulbesuchs mit einer Preis-Ermäßigung von 50 % ausgegeben werden, wurden auch im verflossenen Jahre vielfach benutzt, im Ganzen 116 Stück, wovon auf die Strecke Schwelm-Barmen 39, Erkrath-Düsseldorf 30 Stück entfielen. Wenig Beifall haben bis dahin die Abonnements-Billets für eine Minimaldauer von einem Monat und für 1. und 2. Klasse gefunden; es sind davon im Ganzen verausgabt: 51 Stück mit einer Gültigkeitsdauer von 131 Monaten und einem Ertrage von 579 Thlr. 15 Sgr.

Unter den verschiedenen Wagenklassen hatte die vierte mit:

3,041,590 Personen die größte Frequenz — excl. Militair 48,67 % — sodann die dritte Klasse mit 2,042,258 Personen — 34,01 %. Beide Klassen zusammen hatten 82,68 % der Frequenz.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehr belief sich auf 1,376,556 Thlr. 13. Sgr. 6 Pfg. und unter Hinzurechnung der Einnahme aus dem Gepäck-Verkehr auf 1,392,161 Thlr. 20 Sgr. 1 Pfg. und einschließlich der Einnahme für Equipagen, Pferde und Hunde auf 1,445,613 Thlr. 11 Sgr.

Auf die Wagenklassen vertheilte sich die Einnahme mit 1,80 % auf die erste, 25,16 % auf die zweite, 39,07 % auf die dritte und 33,64 % auf die vierte, so daß also hier die dritte Klasse prävalirte, welche mit der vierten zusammen 72,71 % aufbrachte.

Der innere Verkehr hatte überwiegend die größte Frequenz, nämlich 94,6 % und gewährte die größte Einnahme: 1,295,036 Thlr. oder 89,6 %, während auf den directen Verkehr 5,4, beziehungsweise 10,4 % entfielen. Von allen Bahnstrecken hatte die größte Frequenz die von Elberfeld nach Vohwinkel, auf welcher 704,554 Personen befördert wurden; die geringste Unna-Boenen mit 45,083 Personen; für jeden Zug hatte die größte Frequenz die Strecke Rittershausen-Schwelm mit 170 Personen, die geringste die Unna-Boenen mit 19¼. Auf jede der in Schnell- und Personenzügen zurückgelegten 224,820 Zugmeilen entfiel eine Einnahme von 6,43 Thlr., auf die Meile Bahnlänge eine Einnahme von 21,268 Thlr.

Im Güterverkehr wurde während des verflossenen Betriebsjahres eine Transportmasse von 118,991,330 Centnern bewegt. Während des vorhergehenden Jahres betrug dieselbe — soweit die Ermittelung der auf den rechts- und linksrheinischen Bahnstrecken bewegten Massen, unter Ausscheidung der übergehenden Güter, zu ermöglichen war — 113,386,306 Centner, so daß eine Vermehrung eingetreten wäre um 5,605,024 Centner. Unter den verschiedenen Arten der Güter nehmen die Steinkohlen und Coaks auch in diesem Jahre die erste Stelle ein mit einem Transportquantum von 62,717,119 Centnern, während dasselbe für das Jahr 1865 auf 59,699,237 Centner ermittelt ist, so daß eine Vermehrung des Verkehrs in diesem Artikel angenommen werden darf um etwa 3 Millionen Centner, welche Vermehrung allerdings die in früheren Jahren auf der Bergisch-Märkischen Bahn eingetretene Zunahme nicht erreicht. Ueberwiegend war auch in diesem Jahre der innere Verkehr mit einem Transportquantum von 45,888,000 Centnern betheiligt, nach ihm der Verkehr mit Köln-Mindener und Westfälischen Stationen mit circa 8½ Millionen Centnern; während sich die übrigen circa 8½ Millionen auf den directen Verkehr mit Rheinisch-Thüringischen Stationen (etwa 3 Millionen), Preußisch-Braunschweig'schen Stationen über Altenbeken-Kreiensen (2,100,000 Ctr.) u. s. w. vertheilten. Die Zunahme des Verkehrs machte sich ausschließlich im directen Verkehre, also in den weitergehenden Versendungen bemerklich, namentlich im Verkehre mit der Main-Weser Bahn und im Preußisch-Braunschweig'schen Verkehre.

Neben den Kohlen wurden in Massen über eine Million Centner hauptsächlich transportirt: Steine, Erze, Kies, Roheisen, Holz, Getreide, Eisenwaaren, Schwefelkies und Kartoffeln, von letzteren im Ganzen 513,464 Centner hauptsächlich im Verbandsverkehre, indem durch den Pfenningssatz, welcher wegen des schlechten Ausfalles der Ernte in Westfalen und am Rhein bewilligt wurde, die Einfuhr größerer Massen aus den östlichen und den westlichen Provinzen ermöglicht wurde.

Auf den innern Verkehr entfielen von der gesammten Transportmasse 73,98 %, auf den directen Verkehr im Verbande mit anderen Bahnen 26,02 %.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güterverkehr betrug:

	4,877,377 Thlr.	3	Sgr.
Davon aus dem Kohlenverkehre	1,943,933 „	22	„
aus dem innern Verkehre . .	3,303,813 „	1½	„
aus dem directen Verkehre . .	1,573,564 „	1½	„

Jeder Centner des beförderten Gutes erzielte excl. der

Nebenerträge eine Einnahme von . . . . . 14,03 Pfg.

und pro Meile durchschnittlich . . . . . 2,48 „

während die Einnahme pro Centner und Meile im Jahre 1865

auf der Bergisch-Märkischen Bahn . . . . . 2,59 „

auf der Aachen-Düsseldorfer Bahn . . . . . 3,24 „

auf der Ruhrort-Crefelder Bahn . . . . . 2,98 „

betrug. Für die Kohlen verminderte sich durch die weitere Ausdehnung des Pfenningsatzes die Einnahme pro Centner und Meile auf der Bergisch-Märkischen Bahn von 2,30 Pfg. auf 2,16 Pfg., also um etwa 6 %.

Die Einnahme aus dem Binnen-Güterverkehr betrug 3,303,813 Thlr. oder 67,74 % der Gesammt-Einnahme.

Die Einnahme aus den Verbandsverkehren, 1,573,564 Thlr. oder 33,26 %, verglichen mit dem Jahre 1865 ergab sich eine Mehr-Einnahme von insgesammt 332,304 Thlr. Für die Meile Bahnlänge betrug die Einnahme 69,927 Thlr. gegen 69,731 des vorhergehenden Jahres und der rechts- und linksrheinischen Bahnen zusammen und gegen 77,485 Thlr. der Bergisch-Märkischen Bahn für sich.

Der Telegraphen-Depeschen-Verkehr des verflossenen Jahres ergab eine erhebliche Vermehrung der Frequenz: 24,559 gegen 21,750 Depeschen, dagegen eine Verminderung der Einnahme: 5228 Thlr. gegen 5822 Thlr., also ein Minus von 594 Thlr. in Folge der mit dem 1. Februar vorigen Jahres eingetretenen Tarif-Ermäßigung.

Die Gesammt-Einnahme des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens belief sich auf die Summe von 6,762,736 Thlr. 5 Sgr. 6 Pfg., pro Meile Bahnlänge 96,707 Thlr. gegen 96,701 Thlr. des vorhergehenden Jahres, die Mehr-Einnahme auf 445,239 Thlr. 3 Sgr. 1 Pfg. oder 7,05 %; es ergibt sich aus diesen Zahlen, daß ungeachtet des Zutritts der neuen Strecken Unna-Hamm und Viersen-Venlo, deren Separat-Erträge die der älteren Strecken bei Weitem nicht erreichten, die Durchschnitts-Einnahme pro Meile Bahn sich ungefähr gleich geblieben ist.

Auf die verschiedenen Abtheilungen des Unternehmens, welche finanziell zu sondern sind, entfällt von der Gesammt-Einnahme:

1) auf die Bergisch-Märkische Bahn . 5,531,518 Thlr.
mit einer Mehr-Einnahme von . . 369,843 „ oder 7,17 %;

2) auf die Ruhr-Sieg Bahn . . . 1,175,249 „
mit einem Plus von . . . . . 46,558 „ oder 4,12 %;

3) auf die Strecke Letmathe-Iserlohn, deren Brutto-Ertrag zwischen jenen beiden Abtheilungen mit 45 und 55 % getheilt wird:
25,207 mit einem Minus von 1894 Thlr., oder nahezu 7 % gegen das Vorjahr;

4) auf die Zweigbahn Viersen-Venlo, welche im vergangenen Jahre noch à conto des Baufonds zu verwalten war, der Betrag von 30,731 Thlr.

Auf den Personenverkehr entfielen von der Gesammt-Einnahme:

bei der Bergisch-Märkischen Bahn	23,11	gegen	23,88,
bei der Ruhr-Sieg Bahn . . .	11,75	„	10,98,
auf Letmathe-Iserlohn	47,71	„	46,15,
auf Viersen-Venlo	55,53	%	;

von der Mehr-Einnahme fielen demselben zu bei der Berg.-Märk. Abtheilung 12,33 %, bei der Ruhr-Sieg Bahn 31,73 %.

Die Summe der Betriebs-Ausgaben betrug 2,873,380 Thlr. oder 42,49 % der Einnahme, einschließlich der regelmäßigen Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, 3,576,666 Thlr. = 52,89 % der Einnahme; sie überstieg die gesammte Ausgabe des vorhergehenden Jahres um 459,022 Thlr. und einschließlich der Rücklagen um 509,793 Thlr., oder 4,34 %, so daß die Mehr-Einnahme von der Mehr-Ausgabe um die Summe von 13,782 Thlr. und unter Berücksichtigung der Rücklagen um 64,553 Thlr. überstiegen wurde. Von dieser Mehr-Ausgabe fallen auf die allgemeine Verwaltung 43,104, auf die Bahnverwaltung 195,585, auf die Transportverwaltung 220,333 Thlr. Bei allen drei Hauptabtheilungen sind die persönlichen Ausgaben an Besoldungen, Diäten, Meilengeldern und zwar:

bei der allgemeinen Verwaltung um . .	11,579 Thlr.
„ „ Bahn-Verwaltung um . . .	67,119 „
„ „ Transport-Verwaltung um . . .	148,106 „
im Ganzen um die Summe von	226,804 Thlr.

gestiegen. Die fortschreitende Steigerung der Löhne überhaupt, die Vermehrung des Personals in Folge der streckenweisen Einführung des Nachtdienstes und in Folge der Vermehrung der Züge, endlich die Verbesserung der Gehälter für die Unterbeamten haben diese erhebliche Mehr-Ausgabe herbeigeführt. Bei der allgemeinen Verwaltung trat eine Mehr-Ausgabe an Steuern und Lasten, hauptsächlich an Communalsteuer um die Summe von 23,276 Thlr. ein; die Anforderungen, welche von den Gemeinden in dieser Richtung erhoben werden, steigern sich von Jahr zu Jahr. Staats- und Communalsteuern nehmen den Netto-Ertrag des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens für das Jahr 1866 mit 12,9 % in Anspruch.

Die Unterhaltungskosten des Geleises steigerten sich bei der Bergisch-Märkischen Bahn einschließlich der Viersen-Kaldenkirchener Strecke um 99,578 Thlr., bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn um 37,620 Thlr. wesentlich durch die Kosten der Schienen- und Schwellen-Erneuerung, welche außer dem Arbeitslohne für das erneuerte Material — ohne Abzug des verbleibenden Werthes — bei der Bergisch-Märkischen Abtheilung 549,193 Thlr., bei der Ruhr-Sieg Bahn 116,268 Thlr. in Anspruch nahm.

Die Gesammtkosten der Bahn-Unterhaltung betrugen pro Meile Bahn 7,159, für die Meile Schienenstrang 4,129 gegen 6,136 beziehungsweise 3,608 Thlr. im Vorjahre.

Die Transport-Verwaltung erforderte für die Kosten der Züge eine Mehrausgabe von 26,892 Thlr. und für die Unterhaltung der Wagen und Locomotiven eine solche von 29,844 Thlr.

Es wurden zurückgelegt:

537,408 Nutzmeilen,
46,891 leere Meilen,
im Ganzen 584,299,9 Locomotiv-Meilen, außerdem wurde durch 42 Maschinen in 209,275 Stunden der Rangirdienst versehen, so daß sich, wenn die Rangirstunde einer Locomotiv-Meile gleich gerechnet wird, 793,574,9 Locomotiv-Meilen ergeben. Befördert wurden in 88,086 Zügen:

20,763,090 Achsmeilen gegen
16,321,735 des vorhergehenden Jahres. Der Kohlenverbrauch für die Nutzmeile betrug 206 Pfd. gegen 216 und kostete 93,01 gegen 94,67 Pfg.

Die Reparatur der Locomotiven erforderte für die Nutzmeile 11,17 Sgr. gegen 12,3 Sgr.

Die Kosten des Schmierens und Putzens verminderten sich auf 77,06 Pfg. gegen 79,22 Pfg. also um 2,16 Pfg. pro Nutzmeile.

Die Personen-, Gepäck- und Güterwagen durchliefen auf eigener und fremder Bahn: 3,217,805,0 Achsmeilen, fremde Wagen auf unserer Bahn: 193,793 Achsmeilen.

Die Unterhaltung der Wagen kostete für die Achsmeile der Personen-Wagen 4,43 gegen 5,13, der Gepäck- und Güter-Wagen 4,68 gegen 6,56 Pfg.

Die Kosten der Zugkraft stellten sich im Jahre 1866

für die Nutzmeile auf 1 Thlr. 12 Sgr. 4,85 Pfg. gegen
1 „ 9 „ 11,26 „ des Jahres 1865.

Für die verschiedenen Abtheilungen des Unternehmens ergab sich nach Abzug der Betriebskosten ein Brutto-Ueberschuß:

a) für die Bergisch-Märkische Bahn im Betrage von 3,272,652 Thlr., wovon zu decken waren die vorschriftsmäßigen Rücklagen zu dem Reserverfond mit 36,002 und zum Erneuerungsfond mit 527,948 Thlr., die Zinsen und Amortisation der Anleihe-Kapitalien mit 972,796 Thlr., ferner die Zinsen und Amortisation der von Zechen verwendeten Kapitalien für Kohlenwagen mit 17,730 Thlr., der Zuschuß zur Verzinsung des Ruhr-Sieg-Kapitals mit 41,845 Thlr.

Von dem alsdann verbleibenden Ueberschusse ad 1,694,061 Thlr. war es möglich, eine Dividende mit 8 % des aus dem Betriebsfonds zu dotirenden Actien-Kapitals, die vertragsmäßige Rückzahlung der Zinszuschüsse des Staates für die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn mit 90,080 Thlr. und die gesetzliche Staatssteuer mit 146,250 Thlr. zu zahlen.

b) für die Ruhr-Sieg Bahn betrug der Betriebs-Ueberschuß 623,011 Thlr., wovon zunächst die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds mit 135,180 Thlr. zu decken waren, so daß der alsdann verbleibende Rest von 487,831 Thlr. zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals nicht ausreichte, vielmehr eine Mehr-Ausgabe im Betrage von 159,247 Thlr. zu decken blieb durch einen Zinsenzuschuß des Staates im Betrage von 117,402 Thlr. und der Gesellschaft in dem oben erwähnten Betrage von 41,845 Thlr.

Der Abschluß gestaltete sich demnächst trotz der Mehr-Einnahme, welche für beide Abtheilungen des Bergisch-Märkischen-Unternehmens gewonnen wurde, erheblich ungünstiger, als im vorhergehenden Jahre und zwar durch die bedeutende Steigerung der Ausgaben. Diese ergab sich für die Ruhr-Sieg Bahn wesentlich bei zwei Positionen des Abschlusses, welche für sich ausreichen, um das weniger günstige Endresultat zu erklären, nämlich bei der zum erstenmale vorgekommenen Amortisation der Obligationen III. Serie I. Emission im Betrage von 61,200 Thlr., welche nach ausdrücklicher Festsetzung des Königlichen Handels-Ministeriums auf Grund des Betriebs-Ergebnisses von 1865 erfolgen mußte, weil der Netto-Ertrag dieses Jahres zwar nicht zur vollständigen Verzinsung des Ruhr-Sieg Kapitals beider Emissionen, wohl aber zur Verzinsung und Amortisation der ersten Emission von 12¼ Millionen Thalern ausreichte und es nach der unter ähnlichen Verhältnissen bei der Oberschlesischen Bahn gemachten Erfahrung räthlich erschien, die Amortisation der ersten Emission zu beginnen, obgleich für das gesammte Kapital ein Netto-Ertrag nicht vorhanden war.

Die zweite Post der vermehrten Ausgabe besteht in den erhöhten Kosten der Bahn-Unterhaltung, wobei sich eine Differenz von 48,830 Thlrn. zu Lasten des Jahres 1866 herausstellte.

Das ungünstige Ergebniß für die Berg.-Märk. Bahn beruht ebenfalls auf den bereits erwähnten Mehr-Ausgaben.

Welchen Einfluß die Uebernahme der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn auf den Netto-Ertrag der Bergisch-Märkischen Bahn hatte, ergibt die folgende Vergleichung der Ergebnisse der Jahre 1865 und 1866.

Der zur Verzinsung und zur Superdividende verwendete Netto-Ertrag des Jahres 1865 betrug für die:

Aachen-Düsseldorfer Bahn	191,333 Thlr.	10 Sgr.	
Ruhrort-Crefelder „	106,250 „	— „	
im Ganzen .	297,583 Thlr.	10 Sgr.	
das Präcipuum des Staates für beide Bahnen .	79,255 Thlr.	5 Sgr.	5 Pfg.
die Staatssteuer beider Bahnen	14,681 „	9 „	3 „
also der Gesammt-Ueberschuß	391,519 Thlr.	24 Sgr.	8 Pfg.

Auf die 4 Millionen Thaler Bergisch-Märkische Actien, welche an die Stelle der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Actien traten, sind pro 1866 entfallen:

an Dividende	320,000 Thlr.
dazu die Rückzahlung an den Staat . .	90,080 „
die Staatssteuer	32,500 „
	442,580 Thlr.

Also ist für die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn an Dividende und Steuer, einschließlich der gedachten Rückzahlung an den Staat, mehr gezahlt, als im Jahr 1865 auf die damaligen Actionaire und den Staat entfallen ist: der Betrag von 51,060 Thalern.

Es ergibt sich hieraus, daß momentan die Fusion eine günstige Rückwirkung auf die Dividende des Bergisch-Märkischen Kapitals nicht äußern konnte, daß das Verhältniß jedoch schon nach den gegenwärtigen Betriebs-Ergebnissen ein entschieden günstiges werden muß, sobald die beschleunigte Tilgung der Staatszuschüsse zu den Zinsen der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Actien, welche im Ganzen den Betrag von 1,071,404 Thlrn. erreicht haben und somit nach Abzug der diesjährigen Rückzahlung noch 981,324 Thlr. betragen, durchgeführt sein wird.

Gestatten wir uns schließlich einen allgemeinen Ueberblick über die Betriebs-Ergebnisse des vergangenen Jahres, so drängt sich die Beobachtung auf, daß der Verkehr und die Einnahmen, ungeachtet der günstigen Zeitverhältnisse, durchaus befriedigend waren, gleichwohl aber in Folge einer sehr erheblichen Zunahme der Ausgaben der Netto-Ertrag sich verminderte; ferner daß die Ursache dieses Ergebnisses in den ungünstigen Verhältnissen liegt, mit welchen die Bergisch-Märkische Bahn als eine Gebirgsbahn und als ein System von einer Menge kleiner Bahnstrecken unverkennbar behaftet ist. Die neuen Strecken, welche im vergangenen Jahre dem Betriebe eröffnet wurden, Unna-Hamm und Viersen-Venlo fügten diesen Bahnstrecken zwei neue von je $2^1/_2$ Meilen hinzu; die inmittelst eröffnete Strecke Cabel-Holzwickede ist nicht länger, die der Vollendung nahe Strecke Styrum-Ruhrort fügt dem System abermals eine kleine Strecke von $1^1/_2$ Meilen ein.'

Daß diese Menge von kleinen Bahnen, deren jede ihren Fahrtrain, ihr Personal und eine Menge von Einrichtungen erfordert, welche für gleiche Strecken einer längeren Linie nicht erforderlich sind, unverhältnißmäßig hohe Betriebskosten erfordern, bedarf keines weiteren Commentars; wir begnügen uns damit auf den Geschäftsbericht selbst zu verweisen, aus dem sich ergibt, daß im Jahre 1866 auf den 11 verschiedenen Bahnstrecken mit besonderen Fahrcoursen täglich 241,3 Züge gefahren wurden, davon jeder durchschnittlich nur 6,1 Nutzmeile hatte.

Eine bessere Gestaltung dieser Verhältnisse ist nur zu erwarten von der Verbindung des rechts- und linksrheinischen Bahnsystems durch die feste Brücke bei Düsseldorf und durch die Bahn von Styrum nach Ruhrort und von der Verlängerung der Bahn in denjenigen Richtungen die eine stärkere Betheiligung an dem durchgehenden Verkehre neben dem möglichst vollkommenen Aufschlusse des eigenen Gebiets in Aussicht stellen. Das ist das Ziel der in der Ausführung begriffenen neuen Strecken, die wir in unserem Geschäftsberichte einzeln aufgeführt haben.

Unter diesen neuen Strecken ist die Linie von Hengstei nach Holzwickede, welche den Weg vom Rheine nach Hamm und Soest um etwa 3 Meilen verkürzt, inmittelst vollendet und mit dem 1. April dem Verkehr übergeben.

Die Linie von Haan nach Köln, durch Allerhöchsten Erlaß vom 4. September 1864 concessionirt, ist auf ihrer schwierigsten Strecke Haan-Opladen, die auf einer Länge von $2^1/_2$ Meilen nahezu $^1/_2$ Million Schachtruthen Erdmassen zu bewegen hatte, soweit gefördert, daß wir die Betriebs-Eröffnung auf der Linie bis Solingen und bis Mülheim im Laufe dieses Jahres in Aussicht nehmen. Die der Allerhöchsten Entscheidung vorbehaltene Frage wegen des Anschlusses in Deutz und Köln ist noch nicht geordnet, jedoch durch die Vorarbeiten und den erfolgten Vorbescheid des hohen Ministerii der endlichen Entscheidung näher gebracht, so daß wir hoffen dürfen, daß der einstweilige Anschluß an die Köln-Mindener Bahn in Mülheim nur ein kurzes Provisorium bilden wird.

Die Verbindungsbahn von Styrum nach Ruhrort ist bis zu den Ruhrhäfen fertig gestellt und dem Betriebe am 8. Januar d. J. übergeben worden, die Verbindung mit der Traject-Anstalt geht der Vollendung entgegen. Die Zweigbahn von Rittershausen nach Lennep und Remscheid ist im Bau und so weit fertig gestellt, daß wir trotz der Störungen, die der Bau im vergangenen Jahre und durch den höchst ungünstigen Winter erfahren, an der Hoffnung festhalten, daß die Inbetriebsetzung der im localen Interesse sehr erwünschten Bahn noch in diesem Jahre ermöglicht werde.

Hinsichtlich der seit so langer Zeit erstrebten Verbindung mit den linksrheinischen Bahnen durch eine feste Rheinbrücke bei Düsseldorf dürfen wir eine erfreuliche Wendung in so fern melden, als durch Allerhöchste Entscheidung die Zulässigkeit einer festen Brücke an der im Verkehrs-Interesse zweckmäßigsten Stelle ausgesprochen und die Festsetzung der technischen und militärischen Bedingungen derart vorbereitet ist, daß sie in kürzester Frist erwartet werden darf und der Angriff der Arbeiten noch in diesem Jahre erfolgen kann.

Für die Ruhrthal-Eisenbahn, welche ein seither verschlossenes Gebiet industrieller Thätigkeit eröffnen und eine directe Verbindung mit Hessen und Thüringen 2c. gewähren wird, ist unter dem 1. October 1866 die landesherrliche Concession ertheilt worden. Die Vorarbeiten für diese größte Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens sind ihrem Abschlusse nahe, so daß die Festsetzung der Projecte durch die zuständige Staatsbehörde alsbald zu erwarten steht, und wird die Bau-Ausführung auf denjenigen Strecken, deren Herstellung von besonderem Interesse für den Verkehr und für die Gesellschaft ist, alsdann sofort erfolgen.

Inmittelst sind Verhandlungen über die directe Verbindung mit Cassel und Thüringen mittelst der Uebernahme der Hessischen Nordbahn angeknüpft worden, über deren Ergebniß wir uns die Entschließung einer außerordentlichen General-Versammlung erbitten werden, nachdem eine vollständige Verständigung mit den betheiligten Gesellschaftsvertretungen und der Königlichen Staats-Regierung erreicht ist.

Zu diesem Berichte hatte Niemand aus der Versammlung Etwas anzuführen.

Der letzte Gegenstand der Tagesordnung betrifft die Ergänzungswahl der Gesellschafts-Deputation, in welcher Beziehung der General-Versammlung unter Hinweis auf den desfallsigen Statut-Nachtrag mitgetheilt wurde, daß in Folge der nach Maßgabe des Statut-Nachtrages vom 3. September vorigen Jahres vorgenommenen Ausloosung ausscheiden:

a) von den Mitgliedern die Herren:

F. A. Feldhoff,
Landrath Keßler,
C. Overweg,
W. Werlé und
J. Schimmelbusch und

b) von den stellvertretenden Mitgliedern die Herren:

Commerzienrath Engels,
R. Weyermann,
Bürgermeister Greve,
den Tex und
C. Ruëtz,

ferner, daß von den neuzuwählenden Mitgliedern der Deputation ein Mitglied aus den an der Prinz-Wilhelm Bahn und ein Mitglied aus den an den Strecken der Witten-Duisburger Eisenbahn wohnenden Actionairen zu wählen sei, während für die zu wählenden drei anderen Mitglieder eine Beschränkung im Domicil nicht bestehe, ferner daß von den neuzuwählenden Stellvertretern zwei Mitglieder an der Bahnstrecke Elberfeld-Soest und ein Mitglied an den Witten-Duisburger Bahnstrecken Domicil haben müssen, während für die übrigen zwei Mitglieder ebenfalls bezüglich des Domicils eine Beschränkung nicht besteht.

Die Wahl wurde durch zwei besondere Wahl-Acte gethätigt und ergab sich hierbei, daß die ausscheidenden Mitglieder der Deputation sämmtlich wiedergewählt, und daß von den stellvertretenden Mitgliedern die Herren:

Commerzienrath Engels,
R. Weyermann,
Bürgermeister Greve und
C. Ruëtz

wieder gewählt sind und der Herr:

Friedrich Falkenroth zu Haspe

neu gewählt ist.

Weiter war nichts zu verhandeln und wurde hiermit die General-Versammlung geschlossen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 12. October 1867.

In der auf den 24. August d. J. zur Beschlußfassung über die Erwerbung der Hessischen Nordbahn anberaumten General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft war die nach den Vorschriften des Statuts zur Fassung eines gültigen Beschlusses erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten und wurde deshalb von dem Vorsitzenden der Deputation der Actionaire, Herrn Geheimen Commerzienrath Daniel von der Heydt durch Bekanntmachung vom 26. August auf heute eine zweite außerordentliche General-Versammlung der Actionaire berufen, um nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire in der erwähnten Angelegenheit endgültig zu beschließen.

Nach den Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages übernahm der Herr Vorsitzende der Deputation der Actionaire den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung und eröffnete dieselbe mit nachstehendem Vortrage:

Meine geehrten Herren!

Ich heiße Sie willkommen und begrüße Sie gehobenen Herzens — heute versammelt zu außerordentlicher General-Versammlung. —

Wenige Monate sind verflossen, seitdem in Ihrer ordentlichen diesjährigen General-Versammlung, hinweisend auf die ruhmreiche Erwerbung der deutschen Lande, welche bis zum Prager Frieden von 1866 die beiden großen Theile unserer Monarchie trennten, ich mir erlaubte, Ihr Augenmerk auf jene neuen Provinzen zu lenken. Während jene Gebiete, so lange sie unter der Herrschaft kleiner Souveraine standen, preußischen Eisenbahnlinien für weitere Entfernungen, sei es nach dort belegenen Hauptorten, sei es als transitirenden, meist nur mühsam zugänglich waren, und manchmal lediglich ein an empfindlicher Stelle geübter Druck die Herren zu bewegen vermochte, selbst für Rechnung des eigenen Landes den Bau der Linien zu unternehmen, oder den preußischen Linien die Anschlußlinien zu bauen, welche unsere östlichen mit den westlichen Provinzen verbinden sollten, bewegen wir uns nunmehr frei innerhalb der weiten Grenzen von Norddeutschland . . . . —

— „Frei ist dem Wanderer der Weg,
Der Hirte treibe in's Gefilde." —

Denn nicht allein für preußische, für die Eisenbahnen auch der übrigen Gebiete der Lande nördlich vom Main gilt zu deren Bau und Betrieb gleiches Gesetz, gleiches Recht.

Ich fügte damals hinzu, daß die glückliche Erweiterung des Staatsgebiets im Osten und im Norden unserer Linien uns auffordere, nach Wegfall der hemmenden Grenzpfähle unseren Bahnen die angemessene, mögliche Verlängerung zu geben; denn zur Erhaltung des Errungenen genüge nicht etwa ein billiger Tarif oder eine leidliche Verbandeinrichtung: vielmehr müsse der über die Arbeit des Tages hinaussehende Blick entferntere Zielpunkte nehmen, um unsere wachsenden Massentransporte auf geradesten oder in anderer Weise vor vernichtender Concurrenz sicheren Linien von weiterer Ausdehnung selbstständig ohne Vermittlung den Verbrauchs-Gebieten zuzuführen.

Zweck und Aufgabe ihrer heutigen außerordentlichen General-Versammlung ist unser Antrag, den ersten Schritt zur Ausdehnung unseres Bahnnetzes auf neupreußisches Gebiet zu thun.

Zunächst beehre ich mich, die Zeitungsbelege zu präsentiren, aus welchen die Beobachtung der statutgemäßen Zeit der Einladung erhellt.

Angemeldet sind: 8,882 Stück Actien mit 2,601 Stimmen.

Die Herren Fuhse und Bureau-Vorsteher Vormann ersuche ich, als Protocollführer, die Herren Peill und Erbschloe als Scrutatoren zu fungiren.

Die Einladungen zu dieser Versammlung lauten, mit Beachtung der Vorschrift des §. 72 des Gesellschafts-Statuts, wie folgt:

In der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 24. August ist die nach §. 72 des Statuts zu einer gültigen Beschlußfassung erforderliche

Anzahl von Stimmen nicht vertreten gewesen, weshalb die Herren Actionaire eingeladen werden, einer neuen General-Versammlung

am Samstag den 12. October d. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Stations-Gebäude

beiwohnen zu wollen, um nach Stimmenmehrheit der alsdann anwesenden Actionaire endgültig zu beschließen:

1) ob die Hessische Nordbahn gegen

a) Gewährung einer 5procentigen Rente, beziehungsweise Zahlung einer entsprechenden Baarabfindung an die Stamm-Actionaire der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft;

b) Uebernahme der Verbindlichkeit letzterer Gesellschaft gegen ihre Gläubiger;

c) Erstattung der bereits amortisirten Beträge der Anleihen, nach Abzug der noch schwebenden Schulden, beziehungsweise Abführung eines gleichen Capitals oder dessen Zinsen an die Victoria, National-Invaliden-Stiftung in Berlin

übernommen werden soll; ob

2) die Königliche Eisenbahn-Direction und die Gesellschafts-Deputation ermächtigt werden sollen, den Vertrag mit der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft auf vorerwähnten Grundlagen abzuschließen, die nothwendigen Aenderungen des Statuts mit der Königlichen Staats-Regierung zu vereinbaren und die zur Ausführung des Vertrags nöthigen Geldmittel nach bestem Ermessen zu beschaffen.

In Gemäßheit der Vorschriften der §§. 66 und 67 des Statuts hat die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung in den drei letzten Tagen vor derselben durch Vorzeigung der Actien entweder bei der Direction oder bei einem öffentlichen Notar zu erfolgen.

Es ist Ihnen bekannt, meine Herren, daß unsere projectirte Ruhrbahnlinie, von Neuß ausgehend, über Düsseldorf und Schwerte bis Warburg mit den Nebenlinien den Neubau von mehr als 30 Meilen erfordert, und daß wir zu einer Zeit, als uns ein preußisches Abgeordnetenhaus den Verkauf der Westfälischen Bahn noch nicht abgeschlagen hatte, deren Erwerbung im Gegentheil damals wie stets zuvor in unseren stillen Wünschen und Hoffnungen lag, dennoch den großen Entschluß zu dem Bau dieser weitgedehnten Ruhrstrecke in der vollen Ueberzeugung faßten, unserem Verkehr eine lohnende Pulsader zu schaffen; obgleich das eigene Bahngebiet, so weit es sich durch das obere Ruhrthal und durch die Gebirge von Ruhr bis Diemel hinzieht, als ein solches anerkannt wurde, welches einen lohnenden örtlichen Verkehr kaum vor dem Verlauf einiger Jahre würde liefern können. Ausgesprochenermaßen wurde das Unternehmen der oberen Ruhrbahn bis Cassel, bis zu welchem Endpunkt wir zu bauen genöthigt waren, da die Staats-Regierung ohne dieses Ziel der neuen Bahn uns nicht die nachgesuchte Concession zum Bau der unteren Ruhrbahn hatte ertheilen können, zumeist gegründet auf die Basis des Anschlusses, welcher sich nach mehrfachen Richtungen an dem Knotenpunkte Cassel bot. Damals stellten sich unserer Verbindung mit Cassel noch Schwierigkeiten entgegen. Unberechenbar war das Ergebniß einer jeden mit der Kurfürstlichen Regierung einzuleitenden Verhandlung. Dennoch trug die Gesellschaft kein Bedenken, den Bau der Düsseldorf-Cassel Bahn, wofür in dem Bericht der Königlichen Direction vom 30. Juni v. J. ein Kostenaufwand von 18½ Millionen Thalern in Aussicht gestellt wurde, nicht bloß zu beschließen, sondern sie, die General-Versammlung hat anerkannt, „daß eine bessere Gestaltung ihrer durch die mannigfachen kurzen Zweiglinien vergleichsweise zu hoch auflaufenden Betriebs-Ausgaben von der Verlängerung der Bahn in denjenigen Richtungen, die eine stärkere Betheiligung an dem durchgehenden Verkehre neben dem möglichst vollkommenen Aufschluß des eigenen Gebiets in Aussicht stellen, erwartet werden könne."

Dieses, meine Herren, waren Ihre ausgesprochenen Anschauungen, dieses Ihre mit Einhelligkeit kundgegebenen Principien.

Wohlan! die politische Nothwendigkeit, welche uns langwierige Verhandlungen an der preußischen Grenze nach Kurhessen in sichere Aussicht stellte, besteht nicht länger seit der Neugestaltung des Vaterlandes und unsere Ruhrbahn soll aus der neuen Freiheit des Verkehrs an ihrem Haupt-Ausgangs- und Zielpunkte einen Vortheil ziehen, welchen Keiner unter uns hat in die Berechnung aufnehmen mögen, als wir im Juni 1865 zuerst unsere Ruhrbahn bis Westwich zu bauen beschlossen. Und noch am 30. Juni vorigen Jahres, als am Tage unserer General-Versammlung die Gebiete von Kurhessen und Hannover in der Gewalt der Unseren, als unsere großen Heere schon in Böhmen einge-

drungen, als schon bis dahin die mächtigen Heerhaufen der Feinde in einer mit erschütternder Schnelligkeit uns betäubenden Aufeinanderfolge von Siegen niedergeschmettert worden waren, — das einstimmige Votum Ihrer General-Versammlung bewegte sich innerhalb der Grenzmark menschlichen Blicks; wir ahnten damals nicht, daß nach dreien Tagen unsere siegreichen Heere die Hauptmacht der Gegner zu Boden geworfen haben, und einen Siegespreis erringen würden, welcher unserem damaligen Vorhaben eine bedeutend erhöhte Tragweite gab.

Indessen hat das Ungeahnte sich verwirklicht. In Cassel residirt ein Königlich Preußischer Oberpräsident, und Preußisch ist der Boden geworden, auf welchem die Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn gelegt war, an welche anzuschließen unser Ziel, die Aufgabe der Ruhrbahn war.

Die demnächst in Ihrer General-Versammlung vom 18. August v. J. beschlossene Erwerbung der Westfälischen Staatsbahn ist mittlerweile durch den Beschluß des Hauses der Abgeordneten vereitelt worden.

Ihrer heutigen General-Versammlung und Genehmigung legen wir, anstatt jener vernichtenden Aussicht auf Verlängerung unserer Verkehrslinien, die unter günstigen Bedingungen sich darbietende Gelegenheit vor:

unserer, schon durch den Wegfall der kurhessischen Grenze bedeutend günstigeren Verhältnissen entgegengehenden, Ruhrbahn die Hessische Nordbahn in deren ganzer Ausdehnung als Fortsetzung durch Ankauf und Einverleibung anzuschließen.

Ich ersuche nunmehr ganz ergebenst den Herrn Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction, zur näheren Entwickelung und Begründung der Anträge der Königlichen Eisenbahn-Direction und Deputation geneigt das Wort nehmen zu wollen.

Der Vorsitzende der Königlichen Eisenbahn-Direction erstattete demzufolge den nachstehenden Vortrag:

Nach den Concessionsbedingungen für die Ruhrthalbahn hat die Bergisch-Märkische Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, ihre Bahn mit Cassel zu verbinden, entweder durch die Fortführung jener Linie durch das Waldeck'sche Gebiet direkt bis nach Cassel, oder durch den Anschluß an die Westfälische und an die Hessische Nordbahn bei Warburg. Unter beiden Wegen zu dem Zielpunkte Cassel empfiehlt sich der direkte vor dem anderen als dem kürzeren, doch stehen demselben wegen der Ungunst des Terrains und wegen der industriellen Armuth des Gebiets Bedenken technischer und finanzieller Art von so entschiedener Bedeutung entgegen, daß es auf der Unterlage der erfolgten Terrain-Untersuchungen nicht zweifelhaft erscheinen konnte, daß dem anderen Wege, welcher von Brilon im Hopke- und Diemelthale abwärts nach Warburg führt, der Vorzug gebühre, zumal derselbe, wenn es einmal durchaus nothwendig erscheint, die Ermäßigung des erwähnten Umweges von etwa 3 Meilen durch eine Abkürzungslinie im Bereiche der Nordbahn zuläßt. Das Bedenken, welches demselben entgegensteht, liegt in dem Umstande, daß in Warburg ein richtiger Abschluß der Ruhrbahn nicht erreicht wird, solcher vielmehr erst in Cassel selbst gefunden werden kann, wo die Bahnen von Mittel-Deutschland aus allen Richtungen sich kreuzen. Wenn die Verwaltung des Bergisch-Märkischen Unternehmens sich gleichwohl für den Anschluß in Warburg entschloß, so geschah es in der Erwartung, daß die Uebereinstimmung in den Interessen und das natürliche Uebergewicht desjenigen Unternehmens, welches der Nordbahn den größten Theil ihres Verkehrs bringt und bringen wird, ein dem Verkehre nützliches, dem Interesse der betheiligten Gesellschaften entsprechendes Arrangement leicht herbeiführen werde. Zu einem solchen hat sich nun in durchgreifendster Weise die Gelegenheit gefunden, indem die auf Grund des Statut-Nachtrages der Nordbahn vom 18. Februar d. J. eingesetzte Gesellschafts-Deputation sich im März dieses Jahres bereits erklärte, wegen des Verkaufs der Nordbahn gegen feste Rente mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu unterhandeln. Diese Unterhandlungen haben zu einem Abkommen geführt, dessen wesentlicher Inhalt dahin lautet, daß die Nordbahn an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übergehe gegen Zahlung einer festen Rente von 5 Procent an die Actionaire der Nordbahn, subsidiär gegen Zahlung eines Baar-Capitals, wovon auf diejenigen Actien, welche die Rente nicht acceptiren, je 70 Thlr. entfallen, Uebernahme der der Nordbahn obliegenden Verpflichtungen und Erstattung oder Verzinsung des amortisirten Anleihe-Capitals nach Abzug der durch Ueberzahlungen entstandenen Passivbeträge im Betrage von 350,000 Thlrn. zu Gunsten der Victoria-National-Invaliden-Stiftung.

Die Gesellschafts-Vertretung erachtet nach wiederholter Prüfung das unter Vorbehalt der Genehmigung der beiderseitigen General-Versammlungen gethätigte Abkommen für vortheilhaft, indem sie die Uebernahme der Nordbahn staats-

wirthschaftlich und finanziell für nützlich und die in Aussicht genommene Gegenleistung für angemessen erachtet. Wir empfehlen dasselbe der Genehmigung der General-Versammlung als das Mittel einer wahrhaft bedeutenden und fruchtbaren Erweiterung des Stamm-Unternehmens, und gestatten uns, unsere Proposition mit folgenden Bemerkungen zu begründen:

Die Nordbahn besteht aus den Strecken von der Preußisch-Hessischen Grenze bei Haueda bis Cassel = 6,5 Meilen, von Cassel bis Gerstungen = 10,6 Meilen, und aus der Zweigbahn von Hümme bis zur Weser bei Carlshafen = 2,2 Meilen, im Ganzen 19,3 Meilen; davon ist die zweigeleisige Strecke von Cassel bis Guntershausen (1,9 Meilen) im gemeinschaftlichen Besitze mit der Main-Weser Bahn; ferner befindet sich die Nordbahn-Gesellschaft gegen 50 Procent des Brutto-Ertrages im pachtweisen Besitze der Westfälischen Staatsbahn-Strecke von Warburg bis zur ehemaligen Landesgrenze, und ist die Fortdauer dieses Verhältnisses für den Fall der Uebernahme der Nordbahn Seitens unserer Gesellschaft durch die mit dem Königlichen Handels-Ministerium gepflogenen Verhandlungen gesichert. Nach der dem Geschäftsberichte der Nordbahn für das Jahr 1866 beigefügten Baurechnung betragen die Anlagekosten der Bahn im Ganzen 11,304,661 Thlr. 10 Sgr. 3 Pfg. einschließlich 992,840 Thlr. für Betriebsmittel, also pro Meile circa 534,000 Thlr.

Das der Gesellschaft concessionirte Kapital besteht aus 8 Millionen Thalern Stamm-Actien, 2 Millionen ursprünglich 5procentige und demnächst auf 4 Procent convertirte Prioritäts-Obligationen und 1,600,000 Thlr. 3½ procentige Obligationen, im Ganzen also 11,600,000 Thlr.

Von der 3½ procentigen Anleihe befindet sich ein Betrag von 50,000 Thlr. im Reservefond, der Rest ist zu einer theilweise amortisirten Lombard-Anleihe bei der hessischen Staatskasse verwendet, oder aber im Depositorium der Gesellschaft verblieben. Nach dem Statut-Nachtrage, welcher die Betriebs-Ueberlassung an die Königliche Staats-Regierung regelt, ist die völlige Wiedereinziehung der 3½ procentigen Obligationen intendirt, indem die Staats-Regierung sich damit einverstanden erkärt hat, die deponirten Obligationen, sowohl für das bis auf die Summe von 125,000 Thlr. erstattete unverzinsliche, als für das mit 3½ Procent verzinsliche und mit ½ Procent zu amortisirende Darlehn im Betrage von 937,500 Thlr. zurückzugeben und Buchgläubiger der Gesellschaft zu werden. Das effective Passiv-Kapital der Nordbahn bestand demgemäß am Schlusse des Jahres 1866:

1. in Stamm-Actien	8,000,000 Thlr.
2. in der 4procentigen Anleihe von ursprünglich 2 Mill., wovon 215,200 Thlr. amortisirt sind, also noch	1,784,800 „
3. einen unverzinslichen, in Raten von 25,000 Thlrn. abzutragenden Darlehnsreste des Staats von	125,000 „
4. einem 3½ procentigen Darlehen des Staats von	937,500 „
Summa	10,847,300 Thlr.

Dazu tritt die sich aus der Bau-Rechnung ergebende Ueberzahlung mit rot. 136,161 Thlr., das Guthaben des Reservefonds an den Betriebsfonds mit 37,762 Thlr., in Summa 173,923 Thlr., welche Summe nebst den erwähnten 125,000 Thlr. ult. 1865 die schwebende Schuld der Gesellschaft bildete.

Die Zinsenlast, womit das Nordbahn-Unternehmen behaftet ist, beläuft sich demnach auf 105,954 Thlr., die jährliche Amortisation für beide Anleihen — abgesehen von dem Staats-Darlehn ad 125,000 — auf 18,000 Thlr. Mit Ausnahme der zweigeleisigen, von der Nordbahn und der Main-Weserbahn gemeinschaftlich benutzten Strecke Cassel-Guntershausen, ist die Nordbahn in ihrer ganzen Erstreckung mit einem Geleise versehen, jedoch Terrain und Unterbau für ein zweites Geleise vorhanden; mit Betriebsmitteln, namentlich Locomotiven, ist sie den Verkehrs-Verhältnissen entsprechend ausgerüstet, indem sie nach dem Jahresberichte für das vergangene Jahr 40 Locomotiven und Tender, 56 Personenwagen mit 2540 Sitzplätzen, 19 Pack-, Post- und Pferdewagen und 356 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 46,310 Centnern besitzt. Bahn- und Betriebsmittel sind in gutem Zustande.

Die Verkehrs-Verhältnisse der Nordbahn sind wesentlich verschieden von denen der Bergisch-Märkischen Bahn. — Während hier die Elemente des eigenen Verkehrs außerordentlich reich und mannigfaltig sind, daher der innere, locale, Verkehr überwiegend lebhaft im Vergleiche mit dem durchgehenden Verkehre, — ist der innere Verkehr der

Nordbahn bis jetzt nur ein geringer gewesen, die eigenen Stationen der Bahn waren mit Ausnahme von Cassel und Carlshafen, wenig productiv, dagegen der von den Nachbarbahnen übergehende, und namentlich der transitirende Verkehr von überwiegender Bedeutung. Im Jahre 1865 entfiel von der Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehr 36,27, aus dem Güterverkehr nur 11,41 Procent auf den Local-Verkehr, dagegen auf den Verkehr mit anderen Bahnen im Personen-Verkehre 63,73, im Güter-Verkehre 88,59 Procent, insgesammt auf den Local-Verkehr 18,49, auf den directen Verkehr 81,51 Procent, während in demselben Jahre bei der Bergisch-Märkischen Bahn 74,58 Procent auf den Local-Verkehr, 25,42 Procent auf den direkten Verkehr kamen. Wenn diese Resultate bei der Nordbahn eine überaus geringe Entwickelung des eigenen industriellen Lebens innerhalb des Bahngebietes erkennen lassen, so ergibt sich daraus andererseits die überaus günstige Lage der Bahn für den Gesammt-Verkehr eines größeren Theiles von Deutschland, und in der That zeigt uns die Karte, daß nicht manche deutsche Stadt sich hinsichtlich ihrer Lage für den Durchgangsverkehr mit Cassel vergleichen kann und daß die gesammte Nordbahn vortheilhaft situirt ist für die Vermittelung wesentlicher Verkehrsbeziehungen zwischen dem Westen und Osten Deutschlands. — Günstig ist auch die Lage der Bahn in Betreff der Transportlänge und der Durchschnittserträge für die transportirten Personen und Güter, indem jene im Jahre 1865 für die Personen 5,7, für Güter 11,4 Meilen, die Einnahme für die Person und Meile 3 Sgr. 10,2 Pfg., für den Centner und die Meile 2,89 Pfg. betrug.

Die Betriebs-Ergebnisse der beiden letzten Jahre waren folgende:

1. Frequenz im Personen-Verkehr:
   1865: 375,633.
   1866: 444,285.
   im Güterverkehr:
   1865: 7,630,355 Centner.
   1866: 6,980,788 „
2. Einnahme.
   1865: 1,033,103, pro Meile 51,017 Thlr.
   1866: 1,146,810, „ „ 56,633 „
3. Die Ausgaben absorbirten:
   1865: 47,9,
   1866: 49,99 Procent der Einnahme.
4. Netto-Ueberschuß:
   1865: 320,332 Thlr.
   1866: 352,233 „
5. Dividende:
   1865: 4 Procent.
   1866: 4 3/8 „

Nachdem wir das Object der gepflogenen Unterhandlungen betrachtet, treten wir der Frage näher: Ist die Vereinigung der Nordbahn mit der Bergisch-Märkischen an und für sich vortheilhaft und wünschenswerth, und ist die von unserer Gesellschaft dafür zu übernehmende Leistung eine angemessene?

Die erste Frage kann bei unbefangener Prüfung nur bejaht werden; wir glauben sogar zu der Behauptung berechtigt zu sein, daß die Aufnahme der Nordbahn in das Bergisch-Märkische Unternehmen staatswirthschaftlich und finanziell überaus nützlich und durchaus geeignet ist, die Zukunft der letzteren durch eine vortheilhafte Erweiterung günstiger zu gestalten.

Die Nordbahn gehört in ihrem ganzen Tractus derjenigen Verkehrs-Richtung an, welche für die Bergisch-Märkische Bahn als Ausfuhrweg für Kohlen und Fabrikate des Bergisch-Märkischen Landes von überwiegender Wichtigkeit ist. Unzweifelhaft ist der Norden und Osten Deutschlands für den Bergbau und die Industrie des Westens ein sehr bedeutendes Absatzgebiet, welches große Quantitäten von Fabrikaten und Kohlen gegen seine Producte und Rohstoffe austauscht, außerdem aber durch die Größe und Wichtigkeit seiner Handelsplätze eine lebhafte Personenbewegung her-

vorruft. Für die Bergisch-Märkische Bahn war die direkte Verbindung mit Thüringen, Sachsen u. s. w. thatsächlich das Mittel und die Bedingung einer selbstständigen größeren Entwicklung.

Die neuen Linien, welche Thüringen und Sachsen in verschiedenen Richtungen aufschließen, namentlich die Cassel-Halle-Nordhauser, dann die Bebra-Hanauer Linie werden jenes Gebiet erweitern; durch die in Aussicht stehende direkte Eisenbahn-Linie von Halle aus in der Richtung nach Guben wird eine Verbindung mit den östlichen preußischen Provinzen, sowie mit Polen und Rußland hergestellt, deren Bedeutung für die westlichen Industrie-Bezirke und für den Transit-Verkehr zwischen Belgien, Frankreich und Rußland eine ganz erhebliche ist und schon durch die jetzigen Verkehrsbeziehungen der betheiligten Länder und Landestheile unzweifelhaft dargelegt wird.

In Verbindung mit der Ruhrthalbahn wird nun die Nordbahn trotz dem Umwege über Warburg gegen eine direkte Linie durch Waldeck den kürzesten Weg zwischen den Rheinisch-Westfälischen Distrikten und Cassel darbieten. Denn die Linie von Düsseldorf über Hagen, Schwerte, Warburg nach Cassel wird 34,7, während die jetzige Linie von Düsseldorf über Soest, Warburg, Cassel 36,6 Meilen lang ist; die Linie Deutz-Haan-Warburg-Cassel wird 38,5 Meilen lang sein, während die Entfernung von Deutz über Gießen nach Cassel 40,18 Meilen beträgt.

Im Jahre 1865 wurden von Bergisch-Märkischen Stationen nach Cassel und weiter im Rheinisch-Thüringischen Verbande 7881 Personen und 3,137,141 Centner Güter befördert. Die Verkehrsbeziehungen zwischen unserer Bahn und der Nordbahn sind also, namentlich Güter-Verkehr, bereits in ansehnlichem Grade vorhanden, sie werden durch die Ruhrthalbahn und durch die erwähnten neuen Verbindungen des Thüringer Landes voraussichtlich weiter entwickelt werden; der nächste und unmittelbare Vortheil, den die Erwerbung der Nordbahn von selbst mit sich bringt, ist der, daß die Transporte, welche auf Bergisch-Märkischer Bahn gegenwärtig nur bis Soest gehen, demnächst der gesammten Strecke von der Versandtstation bis nach Cassel, beziehungsweise Gerstungen angehören, also einen ungleich höheren Reinertrag gewähren werden, der selbst bei ermäßigten Fahrpreisen den langen Transportstrecken stets zufällt, während er bei geringen Transportstrecken durch die unverhältnißmäßigen Generalkosten und unzureichende Ausnutzung der Transportkräfte beeinträchtigt wird. Welcher Vortheil überhaupt in der Verlängerung der Transportstrecken beruht, haben wir schon oft die Gelegenheit gehabt vor Ihnen zu erörtern; welcher Nachtheil in der unverhältnißmäßigen Kürze derselben besteht, haben unsere bisherigen Geschäftsberichte alljährlich nachgewiesen. Jener Vortheil wird dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystem durch die Verbindung beider Bahnen, durch die Bildung einer zusammenhängenden Route von der belgischen und holländischen Grenze bis in's Herz von Deutschland in vollem Maße für einen bedeutenden Theil seines Verkehrs zu Theil werden.

Der glückliche Erfolg, den die Vereinigung der verschiedenen kleinen Bahnen unseres Gebiets zu einem größeren Gesammt-Unternehmen erzielte, ist in der Entwickelung des Bergisch-Märkischen Unternehmens nachgewiesen. Es bedarf daher kaum des Hinweises auf die Vortheile, welche die Consolidation zweier in den Verkehrsbeziehungen übereinstimmenden Linien, in der Verwendung des Materials und der persönlichen Kräfte, in der vereinfachten Verwaltung und der erleichterten Regelung aller gemeinschaftlichen Beziehungen nicht allein im finanziellen Interesse der Gesellschaft, sondern auch zum Nutzen des Publikums nothwendig gewährt; erwähnen wollen wir nur, daß die gesammte Linie von Aachen bis Leipzig, Halle und selbst Magdeburg, an welcher augenblicklich vier verschiedene Verwaltungen selbstständig Antheil haben, künftig zwei in ihren Interessen völlig übereinstimmenden Gesellschaften gehören wird.

Nach den Bedingungen der Concession für die Ruhrthalbahn ist — wie erwähnt — die Bergisch-Märkische Gesellschaft verpflichtet, nach Festsetzung der Staatsregierung, die Verbindung mit Cassel entweder durch eine direkte Bahn von Westwich nach Cassel, oder durch eine Bahn von Westwich nach Warburg im Anschluß an die Nordbahn herzustellen. Die direkte und kürzere Verbindung mit Cassel erfordert den Bau einer überaus schwierigen und theueren Bahn durch das nur geringe Verkehrs-Elemente enthaltende Waldeck'sche Gebiet, die andere ist durch eine durchweg günstige, um etwa 3 Millionen Thaler billigere Linie im Hopke- und Diemelthale herzustellen, und wird nur um etwa 3 Meilen länger als jene sein, so daß sie, wie wir bereits nachgewiesen, unter den verschiedenen Verbindungen zwischen dem Rheine und Cassel auch nach den Entfernungen völlig concurrenzfähig bleibt. In den Betriebsverhältnissen hat die Linie Brilon-Warburg-Cassel vor der direkten Bahn nach Cassel den bedeutenden Vorzug, daß das Maximal-Gefälle von 1 : 100 dort nur auf eine Länge von 1,3, hier dagegen auf 3¼ bis 4½ Meilen vorkommt, daß dort nur eine

Höhe von 782, auf der directen Linie eine solche von 952 oder 1060 Fuß des Amsterdamer Pegels zu überschreiten ist. Da nun die Uebernahme der Nordbahn nur unter der von der Staatsregierung genehmigten Voraussetzung geschehen kann, daß die Verbindung mit Warburg zur Ausführung gebracht werde, so ist dadurch die Alternative wegen der Verbindung mit Cassel in der der Bergisch-Märkischen Gesellschaft günstigsten Weise geregelt.

Ein nicht unwichtiger Vortheil besonderer Art, den sich unsere Gesellschaft durch die Uebernahme der Nordbahn zueignet, besteht ferner in der dadurch gesicherten Mitbenutzung der Bahnhöfe zu Warburg und Cassel, während erhebliche Schwierigkeiten und Kosten entstehen würden, wenn die Gesellschaft in Warburg als dritter Betheiligter, oder in Cassel als vierter oder gar fünfter Betheiligter eintreten, oder aber an dem einen oder anderen Orte einen neuen Bahnhof etabliren müßte. Ganz enorm würden namentlich die Baukosten in Cassel sein, da die örtlichen Verhältnisse die Anlage eines eigenen Bahnhofes in Verbindung mit den dort einlaufenden drei Bahnen außerordentlich vertheuern würde.

Unter den bezeichneten einzelnen Strecken der Nordbahn ist die von Warburg bis Cassel für die Bergisch-Märkische Bahn um deswillen am wenigsten entbehrlich, weil sie die Verbindung mit Cassel, wo die Hannover'sche Südbahn und die Main-Weser Bahn, demnächst auch die Cassel-Halle-Nordhauser Bahn münden und von wo die Fortsetzung nach Thüringen, Sachsen 2c. ausgeht, gewähren wird; nicht minder wichtig ist jedoch die Strecke von Cassel bis Gerstungen, weil sie die direkte Verbindung mit der Linie von Guntershausen nach Frankfurt, von Bebra nach Fulda und Frankfurt, wodurch ein neues Verkehrsgebiet erschlossen wird, ferner mit der Thüringer Bahn nach Halle, Leipzig, Zeitz, Gera und mit der für den süddeutschen Verkehr wichtigen Werra-Bahn bildet, endlich, weil sie die Transportstrecken für die Bergisch-Märkischen Producte in der Richtung nach Thüringen, Sachsen, Schlesien, Oesterreich derart erweitert, daß es uns in Gemeinschaft mit den durch gleiche Interessen mit uns verbündeten Thüringischen Bahnen nicht schwer sein wird, in der Concurrenz mit anderen Routen selbst einzelne Entfernungs-Unterschiede auszugleichen. Gerade weil die Strecke Cassel-Gerstungen die Mitbetheiligung und den größeren Antheil an dem Thüringischen und Sächsischen Verkehre sichert, erscheint die Erwerbung der gesammten Nordbahn mit der Strecke Cassel-Gerstungen vortheilhafter, als die der Theilstrecke Warburg-Cassel, obwohl diese genügen würde, der Ruhrthallinie einen geeigneten Abschluß zu gewähren.

Für die Frage, ob die mit der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft vereinbarte Gegenleistung unserer Gesellschaft eine angemessene sei, sind außer den vorgetragenen Erwägungen, welche selbst ein Opfer Seitens unserer Gesellschaft, einen muthmaßlichen Zuschuß aus deren eigenen Mitteln, rechtfertigen würden, die Betriebs-Ergebnisse der letzten Jahre maßgebend.

Die Nordbahn hat in den beiden Jahren 1865 und 1866 aus den Betriebs-Ueberschüssen nach Deckung der Zinsen und Amortisationsquote ihrer Anleihen eine Dividende von 4 und beziehungsweise $4^3/_8$ % gewährt.

Der von der Königlichen Direction für das letzte Betriebsjahr aufgestellte Abschluß ist völlig geeignet, ein zuverlässiges Bild über die Leistungsfähigkeit der Bahn zu gewähren und eine günstige Meinung über den künftigen Ertrag der Bahn zu begründen, weil sich daraus eine solide Verwendung des Brutto-Aufkommens ergiebt. Insbesondere geht aus diesem Abschlusse hervor, daß in Ermangelung eines Erneuerungsfonds die Kosten der Schienen- und Schwellen-Erneuerung mit 63,718 Thlrn. aus dem Betriebe gedeckt, ferner, daß für Unterhaltung und Erneuerung der Locomotiven 46,120, der Wagen 29,849, außerdem aber für Neubeschaffungen an Locomotiven und Wagen 47,918 + 2233 Thlr., im Ganzen 50,121 Thlr. verausgabt, sodann, daß dem Reservefond 30,000 Thlr. überwiesen sind; demnach hat für die in der Regel den Reserve- und Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben der Betriebsfonds reichlich diejenigen Mittel beschafft, welche anderwärts in der Rücklage zu jenen Fonds zur besonderen Verausgabung und Verrechnung bereit gestellt werden.

Zwar hat das Jahr 1866 der Nordbahn eine bedeutende außergewöhnliche Einnahme durch zahlreiche Truppentransporte verschafft; dagegen litten die übrigen Betriebszweige bei der Nordbahn ebensowohl als bei den andern Eisenbahnen durch den Krieg und die Erwartung des Krieges, auch hat das laufende Jahr in den verflossenen acht Monaten noch eine Mehr-Einnahme von 20,404 Thlr. gegen die entsprechenden Monate des vergangenen Jahres erzielt. Es ist also anzunehmen, daß die vorigjährige Rente des Actien-Capitals von $4^3/_8$ % nach den Grundsätzen eines soliden Haushalts vertheilt werden konnte, und daß eine Steigerung derselben in der Zukunft erwartet werden darf, zumal die außergewöhnlichen Transporte des Jahres 1866 wegen ihrer Unregelmäßigkeit außergewöhnliche Aus-

gaben erforderten, die im regelmäßigem Betriebe nicht vorkommen. Die muthmaßlich eintretende Schmälerung des Ertrages durch die Concurrenz der Bebra-Hanauer Linie, welche einen großen Theil des über Cassel nach Frankfurt und weiter gehenden Verkehrs an sich ziehen wird, darf dabei nicht zu hoch angeschlagen werden, weil durch die neuen Verbindungen, namentlich Cassel-Nordhausen und Bebra-Hanau auch neue vortheilhafte Verbindungen und neue Verkehrs-Elemente geschaffen werden, die den Verlust ausgleichen. Auch wird gerade durch die Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn, von welcher ein sehr erheblicher Theil des Nordbahn-Verkehres originirt, die Möglichkeit geschaffen, der Nordbahnstrecke ihren bisherigen Verkehr zu erhalten. So empfindlich die Nordbahn berührt werden müsse, durch die directe Durchführung der Bergisch-Märkischen Bahn nach Cassel, wo diese an der Nordhauser Bahn einen kürzern Weg nach Halle-Leipzig u. s. w. gefunden hätte, eben so sicher ist die Vereinigung mit der Bergisch-Märkischen Bahn das Mittel, der alten Route den Verkehr zu erhalten.

Die Vergütung, welche nach den gepflogenen Verhandlungen von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu leisten sein wird, besteht außer der Uebernahme der vorhandenen Anleihen und sonstigen Verpflichtungen in einer 5procentigen Rente des Actien-Capitals, an deren Stelle für diejenigen Actionaire, welche dies vorziehen, eine Capital-Abfindung treten würde und außerdem in der Erstattung des amortisirten Anleihe-Capitals im Betrage von 350,000 Thlr., oder dessen Zinsen. Es treten demnach an die Stelle der seither gezahlten Dividende 5 % Zinsen von 8 Millionen Thlr. Stamm-Capital, also 400,000 Thlr. und 4 % von 350,000 Thlr. = 14,000 Thlr., im Ganzen 414,000 Thlr. Rente, somit gegen den im letzten Jahre verbliebenen Theil zur Dividende von 4³/₈ % theils zur Beschaffung von Transportmitteln verwendeten Netto-Ueberschuß von im Ganzen 352,233 Thlr. mehr 62,767 Thlr., in welcher Summe sich das Risiko darstellt, welches nach dem Ergebnisse des letzten Betriebsjahres von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft übernommen würde.

Wir erachten dieses Risiko, im Vergleich mit den großen Vortheilen, welche staatswirthschaftlich und finanziell von der Verschmelzung beider Bahnen erwartet werden dürfen, für ein so geringes, dagegen die Aussicht auf den künftigen Gewinn, sowohl für das Gemeinwohl als für die Gesellschaft, für so wahrscheinlich, daß wir nicht zweifelhaft darüber sind, der General-Versammlung die Genehmigung der getroffenen Vereinbarung und die Ertheilung der beantragten Vollmacht dringend zu empfehlen. Insbesondere nehmen wir keinen Anstand, die Annahme der die Zuwendung eines Capitals von 350,000 Thalern beziehungsweise der Zinsen desselben an die Victoria-National-Invaliden-Stiftung betreffenden Bedingung dringend zu empfehlen, weil wir kein Bedenken gegen die Zulässigkeit der Stipulation haben und es für einen großen Gewinn halten, die Gesellschaft zur Mitwirkung für ein edles patriotisches Werk berufen zu sehen. Dem Anspruche der Nordbahn auf Erstattung des amortisirten Anlagekapitals, dessen Höhe nach Abzug der Bauschuld demnächst unter Mitwirkung der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Cassel auf rot. 350,000 Thlr. festgestellt worden ist, konnte bei den Unterhandlungen die volle Berechtigung nicht abgesprochen werden, und wenn es gelungen ist, die Bewilligung desselben schließlich an die Bedingung zu knüpfen, daß die Verwendung dieses Capitals einem Werke patriotischer Dankbarkeit zu Gute komme, so dürfen sich beide betheiligten Gesellschaften glücklich schätzen, mit einer solchen Entschließung die Zukunft der vereinigten Unternehmungen eingeleitet zu haben.

Wir beantragen:

die General-Versammlung wolle beschließen: daß die Königliche Eisenbahn-Direction und die Gesellschafts-Deputation hierdurch ermächtigt werde, die Hessische Nordbahn gegen Gewährung einer 5 procentigen Rente respective einer Baar-Abfindung von 70 Thlr. für jede Nordbahn-Actie von 100 Thlr. nominell, ferner gegen Erstattung des aus der Tilgung der Anleihe-Capitalien der Nordbahn nach Abzug der schwebenden Schulden sich ergebenden, auf die Summe von 350,000 Thlr. festgesetzten Activums der Nordbahn und Abführung dieses Capitals oder dessen Zinsen an die Victoria-National-Invaliden-Stiftung, im Uebrigen unter den von der Königlichen Direction und der Gesellschafts-Deputation für zweckmäßig zu befindenden Modalitäten für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen, den desfallsigen Vertrag mit der Hessischen Nordbahn-Gesellschaft lediglich unter Vorbehalt der Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung endgültig abzuschließen, mit letzterer den demzufolge nothwendigen Statut-Nachtrag zu vereinbaren und die zur Ausführung des Vertrages nothwendigen Geldmittel nach bestem Ermessen zu beschaffen.

Hierauf ergriff der Vorsitzende der Deputation abermals das Wort zu folgendem Vortrage:

Schon in meinen einleitenden Worten habe ich auf die, der Inangriffnahme der Arbeiten ohne Verzug entgegenreifende Ruhrbahn hingewiesen. Erlauben Sie mir hinzuzufügen, daß es sich geziemt, über den wahrscheinlichen Einfluß des Verkehrs, und der Betriebs-Ueberschüsse der oberen Ruhrbahn, nämlich der Strecke Schwerte-Warburg, für die ersten Betriebsjahre sich nicht zu täuschen; obschon die Strecken der unteren Ruhrbahn, berufen, einen der bedeutendsten die Ausführung unseres Bahnprojects mit Ungeduld erwartenden Verkehre aufzunehmen, das Mittel zu glücklicher Ausgleichung eines zu großen Ausfalles sein werden.

Dagegen hat die Aussicht auf die Beschleunigung einer vielversprechenden Zukunft unserer Ruhrbahn auf zuverlässigerer Grundlage nicht unzweifelhafter gesichert werden können, als durch Wegfall der kurhessischen Grenzen und Einverleibung der hessischen Bahn bis zur thüringischen Grenze.

Es ist nicht so leicht, die Vortheile der Einverleibung der Hessischen Nordbahn, wie sich diese zumal nach Vollendung der Ruhrbahn in natürlicher Folge aus der geographischen Lage der Nordbahn und der umgebenden Lande entwickeln werden, zu flüchtigem Ueberblick zusammenzustellen. Beschränken wir uns auf die Hauptsachen: nicht etwa um zu ergänzen, was in dem Berichte der Königlichen Direction in erschöpfender Vollständigkeit vorgetragen worden ist, sondern um uns der Pflicht zu entledigen, auch unsererseits Ihnen den Ueberblick zu erleichtern.

Auf eigener Bahn werden unsere Massentransporte vom Kohlengebiete bis Guntershausen, dem Scheidepunkt, an welchem die Thüringische und die Main-Weser Linie sich trennen, 30 Meilen, bis Gerstungen, dem Endpunkte der Nordbahn vor Eisenach, 40 Meilen, unsere Personenzüge von Aachen bis Gerstungen an 60 Meilen durchlaufen;

im Gegensatz zu unserer Ruhrbahn, welche nicht so bald Seitenlinien von bedeutender Länge aufnehmen wird, nimmt die Nordbahn auf:

die wichtige Main-Weser Linie,
die Bebra-Hanauer-Bahn,
die Werra-Bahn,
die Thüringische Bahn,
die Bahn von Kreiensen mit den Zweigen von Hannover und Braunschweig,
die Halle-Nordhauser Bahn,
die Westfälische Staatsbahn,

einen Zusammenfluß von mehr oder minder bedeutenden Verbindungswegen, welchen ein Blick auf die Thalgebiete der Werra und Fulda erklärt, weil die aus dem Süden denselben zugebrachten, dem Nordwesten, Norden und Nordosten bestimmten, und die in der entgegengesetzten Richtung sich bewegenden Transporte an dem östlichen Abhange der zwischen Ruhr und Lahn sich erhebenden Gebirgsmassen durch das Fuldathal, an Cassel vorbeigeleitet werden müssen; wobei zu bemerken, daß nach dem nordwestlichen Deutschland, insbesondere nach Westfalen, und von diesen Richtungen ausgehend, ein geeigneterer Verbindungsweg kaum jemals gefunden werden kann.

Wir werden also unsere beladenen Wagen selbst bis an alle jene Bahnen in südlicher und östlicher Richtung führen und zwar noch einige Jahre lang diese Züge über die Westfälische Staatsbahn leiten, nach Vollendung der Ruhrbahn jedoch uns einer Vereinfachung des Verkehrs erfreuen, welche unseren großen Ausfuhrwegen die größeste Erleichterung verspricht.

Die gewichtigere Stimme der Königlichen Direction hat Ihnen in prägnanter Schärfe die von der Einverleibung der Hessischen Nordbahn zu erwartenden Früchte bezeichnet, weshalb ich mich gern bescheide, mich nicht in weitere Details verlieren zu sollen.

Ich darf auch glauben, daß zu den Ausführungen des Herrn Vorsitzenden der Königlichen Direction kaum etwas hinzuzufügen sei, um die Höhe der vorgeschlagenen, den Besitzern der Hessischen Nordbahn-Actien zu gewährenden Rente zu rechtfertigen. Meinerseits möchte ich mir die Frage erlauben:

ob wir, nachdem wir annehmen können, daß uns das Anlage-Capital der Ruhrbahn beinahe 5 % kosten wird, das Capital für die Verlängerung der Ruhrbahn bis zur Thüringischen Bahn zu billigerem Zins zu finden erwarten dürften?

ferner, wenn dagegen eingewendet werden könnte, daß die Hessische Bahn nicht mehr neu sei, ob ihre zahlreichen, höchst bedeutenden Ausläufer und ihre eigenen schon erworbenen Verkehrszustände nicht ein Gewicht in die Wage werfen, wonach jener Einwand völlig verschwindet?

Es mag sein, daß über die Zweckmäßigkeit der Erwerbung der Nordbahn in sofern verschiedene Meinungen bestehen könnten, als nicht Alle mit der neuen Erweiterung überhaupt, und besonders zu einer Zeit des finanziellen Drucks einverstanden wären. Aber ich glaube zur Erwägung stellen zu dürfen, daß sich an die Ruhr-Bahn die Hessische Nordbahn als der unentbehrliche Arm anschließt, mit welchem wir den überwiegend größten Theil unseres Ausfuhr-Verkehrs beherrschen; daß wir unter Kurfürstlicher Regierung an die Erwerbung zu denken zwar kaum uns erlaubten, jetzt aber, da nach welthistorischen Ereignissen das getrennte Land ein Einiges wurde, das Zugreifen als ein Gebot der Selbsterhaltung und eine Pflicht der erworbenen Stellung erscheint. Wird aber dies zugegeben, so folgt aus allem diesem, daß die Einnahmen der Nordbahn aus früherer Zeit in keiner Weise als maßgebend erachtet werden können für eine Zukunft, eingeleitet durch die Verwaltungsthätigkeit einer Königlich Preußischen Eisenbahn Direction auf jenem gesegneten, dem preußischen Staat einverleibten Gebiete, und vom kommenden Jahre an derselben Direction, welche die staatliche Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn übt; für eine Zukunft, welche nach wenigen Jahren durch unmittelbare Verbindung der Nordbahn mit unseren Bergisch-Märkischen Linien und im eigenen Bahnbereich sich als eine völlig neue Aera inauguriren wird. Ich sage: „im eigenen Bahnbereiche"; denn wenn nach den Verwaltungsberichten der Hessischen Nordbahn der durchgehende Verkehr bisher ein so hervortretendes Uebergewicht behauptet hat — wie viel an dem Mangel eines inneren Verkehrs eines betriebsamen, wackeren deutschen Volksstammes verschuldet eine Regierung, welche Handel und Gewerbefleiß im freien Aufschwunge eher hemmte, als förderte?

Ueber die weitern Theile des Antrages erlaube ich mir, mich einer Ausführung zu enthalten.

Insbesondere glaube ich, daß das glückliche Zusammentreffen der ersten Verlängerung unserer Bahnen auf neu erworbenem preußischem Gebiet und der Stiftung eines Fonds für die Victoria-National-Invaliden-Stiftung beide großen Thaten als Früchte der edlen Aussaat des Jahres unserer herrlichsten Siege in patriotischer Harmonie eben so überzeugend verbinden wird, als ich den Tag für einen Ehrentag der Gesellschaft ansehe, an welchem sie mit der hochachtbaren Deputation der Hessischen Nordbahn gemeinsam eine Summe, auf welche die Hessische Nordbahn einen Anspruch erheben zu dürfen vermeinte, auf den Altar des Vaterlandes niederlegt.

Der Herr Vorsitzende der General-Versammlung verlas demnächst wiederholt den am Schlusse des Berichts der Königlichen Eisenbahn-Direction gestellten Antrag, und richtete alsdann die Frage an die Versammlung, ob Jemand zu demselben das Wort ergreifen wolle, oder Erörterungen ꝛc. wünsche. Da Niemand aus der Versammlung das Wort wünschte, so ersuchte der Herr Vorsitzende über die Annahme des Antrages durch Aufstehen und Sitzenbleiben abzustimmen. Sämmtliche Anwesende erhoben sich hierauf von ihren Sitzen und wurde somit der obige Antrag einstimmig angenommen, wie dies in dem officiellen Protocolle der General-Versammlung, sowie durch den außerdem aufgenommenen Act des anwesenden Notars constatirt worden.

Nach einem Schlußworte des Vorsitzenden und nachdem demselben auf den Antrag eines der Herren Actionaire für die Leitung der Verhandlung der Dank der Versammlung dargebracht worden, wurde die General-Versammlung geschlossen.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Ordentliche General-Versammlung vom 27. Juni 1868.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geh. Commerzienrath Daniel von der Heydt, hat durch Einladung vom 24. v. Mts. auf heute die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft berufen, um den Geschäftsbericht der Königl. Eisenbahn-Direction für das Jahr 1867 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation zu vollziehen.

In Folge dieser statutgemäß und rechtzeitig veröffentlichten Einladung hatten sich nach dem abgeschlossenen Stimmen-Verzeichniß 3491 Actien angemeldet, welche überhaupt 1121 Stimmen vertraten.

Der Herr Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, welcher nach dem Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage den Vorsitz in den General-Versammlungen der Actionaire führt, eröffnete die Versammlung und ernannte die Protokollführer und Stimmsammler. Vor dem Eingange in die Tages-Ordnung brachte derselbe unter Bezugnahme auf die inmittelst erfolgte Allerhöchste Genehmigung des Vertrages über die Erwerbung der Hessischen Nordbahn einen Erlaß Sr. Königl. Hoheit des Kronprinzen als Protectors der Victoria-National-Invaliden-Stiftung vom 21. d. Mts. und ein Schreiben des geschäftsführenden Ausschusses dieser Stiftung vom nämlichen Tage, durch welche die der Stiftung zufolge des gedachten Vertrages gemachte Zuwendung von 350,000 Thlrn. unter dem Ausdrucke des Dankes acceptirt wird, zur Kenntniß der General-Versammlung. Alsdann erstattete die Königl. Eisenbahn-Direction den nachfolgenden Bericht über den Bau und Betrieb während des abgelaufenen Geschäftsjahres.

Im Laufe des verflossenen Geschäftsjahres wurden die im Betriebe befindlichen Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens durch folgende neue Strecken erweitert:

a) die Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort und nach den dortigen Ruhrhäfen 1,27 Meilen,
b) die Verbindungsbahn von Hengstei nach Holzwickede 2,32 Meilen,
c) die Zweigbahn von Haan nach Opladen mit Abzweigung von Ohligs-Wald nach Solingen 3,04 Meilen und
d) die 0,17 Meilen lange Rheinhauser Verbindungsbahn.

Durch diese im Ganzen 6,80 Meilen betragende Erweiterung mit Hinzurechnung der Kohlenzweigbahn von Kohlscheidt nach Kaempchen erhöhte sich die Gesammtlänge der Betriebsstrecke von 70,14 Meilen ult. 1866 auf 77,26 Meilen, wovon 24,06 Meilen doppelgeleisig sind; einschließlich der auf den Bahnhöfen und in den Betriebs-Gebäuden befindlichen Nebengeleise betrug die Gesammtlänge des Bergisch-Märkischen Geleises 145,51 Meilen, und einschließlich der angepachteten, im holländischen Staatsgebiete liegenden Strecke von der Preußisch-Niederländischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo, welche dem holländischen Staate gehört, 145,91 Meilen.

Von besonderer Bedeutung für die Entwickelung des Verkehrs ist die neu hinzugetretene Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort, indem durch dieselbe die unmittelbare Verbindung zwischen unseren rechts- und linksrheinischen Strecken vermittelst des Rhein-Trajects bei Ruhrort hergestellt ist, so daß der bedeutende Verkehr zwischen den beiden Rheinufern an jener Stelle nicht ferner ausschließlich auf die Vermittelung der Köln-Mindener Bahn angewiesen ist.

Die inmittelst bis Mülheim a. Rhein eröffnete Linie Haan-Köln vermag ihrer Aufgabe erst dann zu genügen, wenn sie bis Deutz oder Köln fortgesetzt sein wird. Die Anforderungen der Militair-Verwaltung stehen der Ausführung der Endstrecke bis jetzt im Wege; wir dürfen hoffen, daß auch hier die Versöhnung der unzweifelhaften Interessen des Verkehrs mit den Ansprüchen und Rücksichten der Landesvertheidigung bald erreicht werden wird.

Das concessionirte Capital der Gesellschaft beträgt 65,000,000 Thlr. für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und 18,000,000 Thlr. für die Ruhr-Sieg Eisenbahn. Von dem Bergisch-Märkischen Anlage-Capital sind 25,000,000 Thlr. in Stamm-Actien und 40,000,000 Thlr. in Prioritäts-Anleihen concessionirt; gegen das Jahr 1866 ist das Stamm-Actien-Capital um den in jener Summe enthaltenen Betrag von 5,000,000 Thlrn. vermehrt; von diesen 5 Millionen Thalern Stamm-Actien wurden in 1867 begeben 244,500 Thlr., so daß ult. des gedachten Jahres noch nicht placirt waren 4,755,500 Thlr., wie ferner von den für den Bau der Ruhrthalbahn, Vermehrung der Betriebsmittel u. s. w. zu emittirenden 16,618,000 Thlr. VI. Serie ult. 1867 noch 12,112,700 Thlr. zu placiren blieben.

Von den Anleihen waren bis zum Schlusse des Jahres durch Ausloosung getilgt im Ganzen 1,313,800 Thaler und zwar:

1,188,900 Thlr. bei der Bergisch-Märkischen und
124,900 „ „ „ Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Verwendet wurden bis ultimo 1867 für die Bergisch-Märkische Eisenbahn einschließlich der für die neu in Betrieb genommene Zweigbahn von Styrum nach Ruhrort und der Verbindungsbahn von Hengstei nach Holzwickede aufgewendeten Mittel überhaupt 44,855,224 Thlr., pro Meile Bahn 749,711 Thlr., für die Ruhr-Sieg Eisenbahn überhaupt baar 12,898,903 Thlr. und pro Meile Bahn 896,386 Thlr.

Unter Hinzurechnung der für die neue Strecke von Haan nach Mülheim am Rhein mit Abzweigung von Ohligs-Wald nach Solingen verwendeten 2,438,155 Thlr. ergeben sich für die Bergisch-Märkische Eisenbahn insgesammt 47,293,379 Thlr. und für die Meile Bahn 752,241 Thlr.

An Betriebsmitteln besaß die Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1867:

261 Locomotiven,
309 Personenwagen mit im Ganzen 17,066 Plätzen,
95 Gepäckwagen mit 11,160 Centnern Ladefähigkeit,
1,150 bedeckte Güterwagen mit 150,220 Centnern Ladefähigkeit,
6,980 offene Güter-, Vieh- 2c. Wagen mit 1,218,830 Centnern Ladefähigkeit,
an Güter- und Packwagen im Ganzen also 8,225 Stück mit einer Ladefähigkeit von 1,380,210 Centnern gegen 1,205,670 ult. 1866; außerdem ist die Verwaltung an 6 Personen- und an 6 Gepäckwagen betheiligt, welche von den Verwaltungen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes beschafft sind.

Pro Meile Bahn ergeben sich:

3,36 Locomotiven gegen 3,03 ult. 1866,
3,99 Personenwagen mit beinahe 220 Plätzen gegen 3,69 Wagen mit 199,54 Plätzen ult. 1866,
105,91 Güterwagen mit 17,772,49 Centnern Ladefähigkeit gegen 104,53 Wagen mit 17,285,59 Centnern Ladefähigkeit ult. 1866.

Die Neu-Anschaffungen im Jahre 1867 umfaßten:

51 Locomotiven und nach Abzug von 6 alten demontirten 45 Locomotiven,
50 Personenwagen mit 3,070 Sitzplätzen,
200 bedeckte Güterwagen mit 27,500 Centnern Ladefähigkeit,
733 offene Güterwagen mit 146,600 Centnern Ladefähigkeit.

Weitere Beschaffungen an Locomotiven und Wagen haben eingeleitet werden müssen, um den gesteigerten Anforderungen Genüge leisten zu können.'

Das Beschaffungs-Capital für alle Betriebsmittel betrug Ende 1867 überhaupt 12,833,027 Thlr. und pro Meile Bahn 165,246 Thlr.

Die allgemeinen politischen Verhältnisse des abgelaufenen Jahres waren bekanntlich nicht geeignet, die Entwickelung des Verkehres in dem Maße zu fördern, wie solches nach Beendigung des Krieges erwartet wurde; gleichwohl waren die Betriebs-Ergebnisse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn befriedigend, indem die Anzahl der beförderten Personen sich von 6,124,721 auf 6,741,044 steigerte und die Masse der bewegten Gütermassen die Summen von 141,654,341 Centnern erreichte gegen 118,991,330 Centner in 1866; die Zunahme beträgt hiernach 616,323 Personen und 22,663,011 Centner Güter. Ein Theil dieser Steigerung entfällt 'allerdings auf die neuen Strecken, keineswegs aber absorbirt der Verkehr dieser neuen Strecken die gesammte Steigerung, was namentlich beim Personen-Verkehr schon der Umstand ergibt, daß die Eröffnung des Personen-Verkehrs auf der Strecke Haan-Opladen und Ohligs-Solingen, sowie auf der Zweigbahn Styrum-Ruhrort erst gegen Ende September, beziehungsweise gegen Ende des Jahres erfolgte.

Im Binnen-Verkehr betrug die Steigerung in der Frequenz 622,873 Personen und im Ertrage 58,725 Thlr., wogegen der Verbands-Verkehr in der Frequenz eine Einbuße erlitten hat von 6550 Personen, aber im Ertrage ein Mehr von 9,536 Thlrn. aufweist.

Von der Gesammtzahl der beförderten Personen kommen auf

die I. Klasse	0,56 %	gegen	0,77 %	
„ II. „	12,12 „	„	14,61 „	
„ III. „	43,58 „	„	31,43 „	
„ IV. „	42,11 „	„	45 „	
Militair	1,02 „	„	7,56 „	
die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen	0,61 „	„	0,63 „	

Die Frequenz der II. und IV. Wagenklasse hat sowohl effectiv als im Verhältniß zu den anderen Wagenklassen abgenommen, während die der III. Klasse sich um 12,15 Procent steigerte, was in der Einführung der Retour-Billets für die III. Wagenklasse seine Erklärung findet, durch welche Maßregel ein Theil der Reisenden von der II. auf die III. Wagenklasse und ein großer Theil von der IV. Wagenklasse auf die III. Klasse überging.

Mit Retourbillets sind in den drei ersten Wagenklassen befördert 1,917,794 Personen mit einem Ertrage von 410,613 Thlrn. gegen 566,166 Personen mit einem Ertrage von 170,960 Thlrn. in 1866; die Steigerung betrug also 1,351,628 Personen und im Ertrage 239,653 Thlr. Auch die bereits früher eingeführten Schülerbillets und Abonnementskarten haben sich eines größeren Beifalls zu erfreuen gehabt; an Schülerbillets wurden ausgegeben 151 Stück mit einer Gültigkeitsdauer von 6,448 Tagen gegen 116 Stück mit einer Gültigkeitsdauer von 5236 Tagen, an Abonnementskarten 81 Stück mit überhaupt 193 Monaten Gültigkeit gegen 51 Stück mit 131 Monaten Gültigkeit.

Unter den Wagenklassen hatte die III. die größeste Frequenz, nämlich 2,937,994 Personen oder 43,58 Procent und demnächst die IV. Wagenklasse mit 2,838,593 Personen oder 42,11 Procent; beide Klassen zusammen machen hiernach 85,69 Procent der Gesammt-Frequenz aus.

Jede Person hat durchschnittlich 2,50 Meilen durchfahren gegen 2,61 Meilen und brachte auf im Durchschnitt 6 Sgr. 5,0 Pfg. gegen 6 Sgr. 7,9 Pfg., und pro Meile 2 Sgr. 6,76 Pfg. gegen 2 Sgr. 6,92 Pfg. Die Durchschnittstransportstrecke ist hiernach um 0,11 Meilen und der Durchschnittsertrag pro Person um 2,9 Pfg. und pro Person und Meile um 0,24 Pfg. herabgegangen; die Verminderung in dem Ertrage ist eine Folge der gewährten Fahrpreisermäßigungen.

An Personenmeilen wurden zurückgelegt 16,879,412 gegen 15,998,549 in 1866.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehr betrug 1,442,218 Thlr. und unter Hinzurechnung der Nebenerträge für befördertes Gepäck und für beförderte Equipagen, Hunde und Pferde 1,465,457 Thlr. gegen 1,445,613 Thlr. und pro Meile Bahn 20,323 Thlr. gegen 21,268 Thlr.

Von dem gesammten Personen-Verkehr kommen auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 95,17 Procent und in der Einnahme 89,29 Procent und auf den Verbands-Verkehr in der Frequenz 4,83 Procent und in der Einnahme 10,71 Procent; der innere Verkehr ist somit von überwiegender Bedeutung.

Unter den Monaten war in der Frequenz September der beste und Januar der schlechteste, in der Einnahme Juli der beste und ebenfalls Januar der schlechteste. Von allen Bahnstrecken hatte Vohwinkel-Elberfeld mit 731,401 Personen die größeste und, abgesehen von den im Laufe des Jahres neu eröffneten Strecken, die Bahnstrecke Welschenennest-Creuzthal mit 52,239 Personen die geringste Frequenz; für jeden Zug hatte die größeste Frequenz die Bahnstrecke Rittershausen-Schwelm mit 142,43 Personen und, abgesehen von der neu hinzutretenden Strecke Mülheim-Ruhrort, die Bahnstrecke Kaldenkirchen-Venlo mit 25,11 Personen die geringste Frequenz.

Im Güter-Verkehr vertheilt sich die Steigerung in den beförderten Gütermassen mit 17,966,429 Centnern auf den Binnen-Verkehr und mit 4,696,582 Centnern auf den Verbands-Verkehr.

Von dem Gesammtgewichte der beförderten Güter kommen auf:

Eilgut	0,37	Procent	gegen	0,52 Procent
Postgut	0,15	„	„	0,11 „
Gut der I. Klasse	2,42	„	„	5,32 „
Gut der II. Klasse	32,97	„	„	39,45 „

Steinkohlen und Coaks . . .	51,77	Procent	gegen	48,12	„
Betriebs-Dienstgut	4,49	„	„	3,05	„
Baudienstgut	7,40	„	„	2,61	„
Vieh	0,43	„	„	0,82	„

Die größeste Steigerung hat bei Steinkohlen und Coaks und bei dem Gute der II. Klasse eingetreten und zwar bei Steinkohlen 10,613,506 Centner und bei dem Gute der II. Klasse 8,447,874 Centner, bei beiden Güterklassen also 19,061,380 Centner. Bei den Gütern der I. Klasse trat eine Verminderung von 1,633,864 Centnern und beim Vieh-Verkehr eine solche von 58,811 Centnern ein, was seinen Grund hatte in Tarif-Ermäßigungen, wodurch ein Theil der Güter I. Klasse in die II. Klasse gebracht wurde und in der in den angrenzenden Provinzen Hollands und Belgiens ausgebrochenen Viehseuche; die Minderfrequenz bei dem beförderten Vieh entfällt ausschließlich auf den Verbands-Verkehr, indem der Binnen-Verkehr noch eine Steigerung von 30,231 Centnern aufweist.

Auch im Güter-Verkehr ist der innere Verkehr von überwiegender Bedeutung.

Im Binnen-Verkehr wurden befördert 105,993,856 Centner, nach ihm folgt der Westfälische Verband mit 9,909,497 Centnern, der Thüringische Verband mit 7,147,084 Centnern, der Preußisch-Braunschweigische Verkehr mit 5,293,422 Centnern, der Verkehr zwischen den diesseitigen linksrheinischen und Köln-Mindener Stationen via Ruhrort-Oberhausen mit 4,664,028 Centnern, der mit der Main-Weser-Bahn mit 2,430,241 Centnern, der Rheinisch-Bergisch-Westfälische Verband mit 1,720,669 Centnern und der Verkehr mit Aachen-Mastricht mit 1,232,226 Centnern. Von diesen Verbänden hatte die größeste Steigerung:

der Verkehr mit Köln-Mindener Stationen mit	2,498,118	Centnern,
„ Preußisch-Braunschweigische Verkehr mit	1,733,076	„
„ Rheinisch-Thüringische Verband mit	1,691,466	„
„ Rheinisch-Bergisch-Westfälische Verband mit	1,575,717	„

dagegen eine bedeutende Verminderung

der Westfälische Verband mit	2,983,298	Centnern und
„ linksrheinische Verband mit	849,912	„

Von allen Transportmassen nahmen Steinkohlen die erste Stelle ein mit 73,330,625 Centnern oder 51,77 Procent der gesammten bewegten Gütermasse; dann wurden noch in Massen über eine Million Centner transportirt: rohe und bearbeitete Steine, Erze, Roheisen, Bau- und Nutzholz, Getreide, Eisen- und Stahlwaaren, Abfälle, Schienen, verarbeitetes Eisen, Schwefelkies, Mauerziegel, Kartoffeln, von welchen letzteren allein 732,112 Centner zu ermäßigter Fracht im Verbande befördert wurden.

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich 5,77 Meilen durchfahren gegen 5,66 und brachte auf excl. der Nebenerträge durchschnittlich 1 Sgr. 1,20 Pfg. gegen 1 Sgr. 2,03 Pfg. und pro Meile 2,29 Pfg. gegen 2,48 Pfg.

Die durchschnittliche Transportlänge ist hiernach um 0,11 Meilen gestiegen, während der durchschnittliche Ertrag pro Centner um 0,83 Pfg. und pro Centner und Meile um 0,19 Pfg. in Folge der gewährten Tarifermäßigungen herabgegangen ist.

An Centnermeilen wurden zurückgelegt 817,285,435 gegen 673,255,869 in 1866.

Unter Hinzurechnung der Nebenerträge kamen im Güter-Verkehr auf 5,429,303 Thlr. gegen 4,877,377 Thlr., und pro Meile Bahn 72,896 Thlr. gegen 69,927 Thlr.

Von dem gesammten Güter-Verkehr kommen auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 74,83 Procent und in dem Ertrage excl. Nebenerträge 64,93 Procent, auf den Verbands-Verkehr in der Frequenz 25,17 Procent und im Ertrage 35,07 Procent.

Unter den Monaten war in der Frequenz October der beste, Februar der schlechteste, und in der Einnahme November der beste und ebenfalls Februar der schlechteste.

Die extraordinairen Einnahmen brachten auf 529,531 Thlr. gegen 439,746 Thlr. und pro Meile Bahn 7,113 Thlr. gegen 6,288 Thlr.

Bei dem Telegraphen-Depeschen-Verkehr, dessen Ertrag hier zur Verrechnung kommt, ergab sich eine Steigerung in der Frequenz und in dem Ertrage. Die Steigerung in der Frequenz war eine sehr erhebliche, indem 38,428 Privat-Depeschen gegen 23,520 befördert wurden; der Ertrag belief sich auf 8,476 Thlr. gegen 6,565 Thlr. und steht somit dessen Steigerung in keinem Verhältniß zur vermehrten Frequenz, was seinen Grund in der Ermäßigung der Depeschen-Gebühren findet.

Die Gesammt-Einnahme beträgt 7,424,291 Thlr. gegen 6,762,736 Thlr. in 1866, also mehr 661,555 Thlr. oder 9,78 Procent; pro Meile Bahn beträgt dieselbe 99,722 Thlr. gegen 96,707 Thlr. in 1866, also mehr 3,015 Thlr.

Die Vertheilung der Einnahmen auf die einzelnen, finanziell getrennt zu verwaltenden Theile des Unternehmens ergibt

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn den Betrag von 6,048,501 Thlr. mit einer Mehr-Einnahme von 486,251 Thlr. oder 8,24 Procent.

für die Ruhr-Sieg Eisenbahn die Summe von 1,274,841 Thlrn., mit einer Mehr-Einnahme von 99,562 Thlrn. oder 8,47 Procent,

für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, deren Brutto-Ertrag mit 55 resp. 45 Procent zwischen der Ruhr-Sieg und Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Vertheilung kommt, die Summe von 26,400 Thlrn. mit einer Mehr-Einnahme von 1193 Thlrn. oder 4,73 Procent,

für die im vorigen Jahre für Rechnung des Baufonds verwalteten Strecken und zwar: für die Zweigbahn Styrum-Ruhrort den Betrag von 53,280 Thlrn.,

für die Strecken von Haan nach Opladen und von Ohligs-Wald nach Solingen — Theile der Zweigbahn von Haan nach Köln — den Betrag von 21,269 Thlrn.

Die Gesammtsumme aller Betriebs-Ausgaben betrug 3,355,935 Thlr. gegen 2,873,381 Thlr., also mehr 482,555 Thlr. oder 16,79 Procent; dieselbe nahm von der Einnahme 45,20 Procent in Anspruch gegen 42,49 Procent in 1866 und betrug mithin die Steigerung 2,71 Procent. Werden den Betriebs-Ausgaben die gewöhnlichen Rücklagen zu den Reserve- und Erneuerungs-Fonds hinzugerechnet, so ergeben sich 4,088,554 Thlr. gegen 3,576,666 Thlr., also in 1867 mehr 511,888 Thlr. oder 14,31 Procent; in Procenten der Gesammt-Einnahme betrugen dieselben 55,07 Procent gegen 52,89 Procent, also mehr 2,18 Procent.

Von der Mehr-Ausgabe entfallen auf

die allgemeine Verwaltung	22,436 Thlr.	oder	9,36 Procent,
„ Bahnverwaltung	161,490 „	„	16,46 „
„ Transport-Verwaltung	298,628 „	„	18,97 „

Die Mehr-Ausgabe trat hauptsächlich hervor bei den Titeln Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben und zwar mit 312,221 Thlr., was in dem Hinzutritt neuer Strecken, der Vermehrung des Betriebes und der dadurch hervorgerufenen Verstärkung der Ablösung und Assistenz, der fortschreitenden Steigerung der Arbeitslöhne, sodann und hauptsächlich in der Aufbesserung der Besoldungen der Unterbeamten, besonders der Bahnwärter, Weichensteller und des Fahr-Personals seine Erklärung findet.

Bei der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlage betrug die Steigerung 46,871 Thlr., welche hauptsächlich die Erneuerung und Unterhaltung der Schienen und Schwellen betraf und vorzugsweise dadurch veranlaßt wurde, daß die Erneuerungsarbeiten auf den linksrheinischen Bahnstrecken in weitem Umfange vorgenommen werden mußten, und daß die Erneuerungs-Arbeiten auf den Witten-Duisburger Bahnstrecken und auf der Ruhr-Sieg Eisenbahn größere Dimensionen annahmen.

Die Bahn-Unterhaltungskosten betrugen, ohne Berücksichtigung des Werths der alten Materialien pro Meile Bahn 7,336 Thlr. gegen 7,159 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 3,754 Thlr. gegen 4,129 Thlr. in 1866.

Die gesammten Kosten des Bahn-Transportes steigerten sich um die Summe von 39,833 Thlrn., an welcher Steigerung die Kosten der Züge mit 31,296 Thlrn. und die Unterhaltung der Betriebsmittel mit 9,773 Thlrn. betheiligt ist.

Die Anzahl der gefahrenen Züge stellte sich insgesammt auf 124,216 oder im Durchschnitt auf 340,3 Züge täglich gegen überhaupt 88,086 Züge oder durchschnittlich täglich 241,3 Züge im Vorjahre, die der geförderten Locomotiv-Meilen auf 698,027 gegen 584,300 und mit Berücksichtigung der Rangirdienststunden, 978,186 Locomotiv-Meilen gegen 793,575 in 1866.

An Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen wurden von eigenem und fremdem Material gefördert 2,094,852 Locomotiv- und 23,537,372 Wagen-Achsmeilen gegen 1,754,939 Locomotiv- und 20,108,232 Wagen-Achsmeilen in 1866.

Die Kosten der Zugkraft berechneten sich pro Nutzmeile zu 1 Thlr. 18 Sgr. 0,71 Pfg. gegen 1 Thlr. 12 Sgr. 4,85 Pfg., steigerten sich also um 5 Sgr. 7,86 Pfg.

Bei den extraordinairen Ausgaben betrug die Steigerung 32,261 Thlr. fast ausschließlich bei den Miethen für fremde Wagen auf der Bahn.

Die Vertheilung der Ausgaben auf die einzelnen finanziell getrennt verwalteten Abtheilungen des Unternehmens ergibt für die Bergisch-Märkische Eisenbahn 2,677,359 Thlr. mit einer Mehr-Ausgabe von 370,110 Thlr. oder 16,04 Procent, die Ruhr-Sieg Eisenbahn 619,023 Thlr. mit einer Mehr-Ausgabe von 52,891 Thlr. oder 9,34 Procent, die Zweigbahn Styrum-Ruhrort 34,024 Thlr., die Strecken Haan-Opladen und Ohligs-Wald-Solingen 25,530 Thlr.

Nach Abzug der Betriebs-Ausgaben von der Einnahme ergibt sich hiernach für die Bergisch-Märkische Eisenbahn ein Ueberschuß von 3,383,022 Thlrn., woraus vorab zu decken war, die Verzinsung der Prioritäts-Anleihen mit 991,500 Thlrn., die Amortisation derselben mit 122,636 Thlrn., die Verzinsung und Amortisation der von Zechen ꝛc. beschafften Wagen mit 16,131 Thlrn., die Rücklagen zum Reservefond mit 37,434 Thlrn. und die zum Erneuerungsfond mit 552,228 Thlrn., sowie der Zuschuß zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn mit 43,499 Thlrn.; der alsdann verbleibende Ueberschuß ermöglichte die Vertheilung einer Dividende von 7½ Procent auf das auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesene Stamm-Actien-Capital von 19 Millionen Thlrn., mit einem Gesammtbetrage von 1,425,000 Thlrn., der Rest wurde zur Zahlung der sich hiervon berechnenden Staats-Abgabe mit 130,625 Thlrn. und mit 63,971 Thlrn. zur Erstattung der für die Verzinsung des Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Stamm-Actien-Capitals geleisteten Zuschüsse des Staates verwendet.

Für die Ruhr-Sieg Eisenbahn ergibt sich nach Abzug der Betriebs-Ausgabe von der Einnahme noch ein Ueberschuß von 670,338 Thlrn. Dagegen waren zu verwenden zur Verzinsung der Prioritäts-Anleihen 608,981 Thlr., zur Amortisation derselben 63,392 Thlr., zur Zinsen-Entschädigung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn für die Benutzung der aus den Fonds der letztern beschafften Betriebsmittel 8,151 Thlr., zur Rücklage in den Reservefond 12,880 Thlr. und zur Rücklage in den Erneuerungsfond 126,484 Thlr. Die Mehr-Ausgabe beträgt hiernach 149,550 Thlr., welche mit 43,498 Thlr. von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und mit 106,052 Thlr. vom Staate, welcher zur Verzinsung des Anlage-Capitals auf Höhe von 3½ Procent die Garantie übernommen hat, zu übernehmen war.

Dem sich für die Zweigbahn Styrum-Ruhrort ergebenden Brutto-Ueberschusse gehen ab die für die Benutzung der gemeinschaftlichen Betriebsmittel zu zahlenden 4,726 Thlr. und der Antheil an den Rücklagen für dieselben mit 3,321 Thlrn., so daß dem Baufond überwiesen werden konnte ein Ueberschuß von 11,209 Thlrn.

Für die Strecken Haan-Opladen und Ohligs-Wald-Solingen ergibt sich eine Mehr-Ausgabe von 4,261 Thlrn., welcher hinzutreten 3,024 Thlr. für Benutzung der gemeinschaftlichen Betriebsmittel und diejenigen 2,183 Thlr., welche den Antheil dieser Bahnstrecken an den Rücklagen für die Betriebsmittel darstellen; die Mehr-Ausgabe beläuft sich hiernach zu 9,468 Thlr., welche auf den Baufonds hat übernommen werden müssen.

Blicken wir von dieser Stelle auf die Hauptmomente des vorigjährigen Betriebes zurück, so tritt in erfreulicher Weise die erhebliche Vermehrung der Frequenz und Einnahmen sowohl im Personen- als im Güter-Verkehre, und ganz besonders die Steigerung des Verkehrs in dem eigenen Gebiete hervor. Die Einnahme für die Meile Bahnlänge steigerte sich von 96,707 Thlrn. auf 99,722 Thlr., obwohl 6,80 Meilen neue Bahn hinzugetreten, und darunter die Strecke Hengstei-Holzwickede, welche einen eigenen Verkehr fast gar nicht hat, sondern die Transporte von dem Wege über Dortmund auf die kürzere Linie ableitete, und deren Erfolg nicht unmittelbar in der Erschließung neuer Quellen, sondern vielmehr in der Erleichterung und Kräftigung des inneren Verkehrs wie der Concurrenz besteht.

Dieser Vermehrung der Einnahmen steht indessen eine Steigerung der Ausgabe gegenüber, die das Schlußresultat in der Dividende des Actien-Capitals wesentlich ungünstiger gestaltete als das Vorjahr. Die bedeutendsten Posten der Mehr-Ausgabe, welche den Saldo beeinträchtigten, bestehen zunächst in dem Hinzutreten von einer Million Thaler Actien und eines Anleihe-Capitals im Betrage von rot. 1,600,000 Thlrn., woraus die Baukosten der neuen Strecke Hengstei-Holzwickede und das Capital für die Erweiterung der Bahn-Anlagen, sowie der Betriebsmittel entnommen wurden. Die Mehr-Ausgabe an Zinsen und Amortisation belief sich auf 92,573 Thlr.; wird hierzu der Dividenden-Antheil von einer Million Thaler Actien gerechnet, so erreicht die dem Betriebe für 1867 zur Last zu setzende Mehr-Ausgabe dieser Position die Summe von 167,573 Thlrn.

Die Vermehrung der eigentlichen Betriebskosten gibt sich hauptsächlich in folgenden Posten zu erkennen:

Die Mehr-Ausgabe an Besoldungen und anderen persönlichen Ausgaben, hervorgerufen durch die Verstärkung des Personals und die Erhöhung der Gehälter derjenigen Beamten-Categorien, welche die größere Menge vom Personal enthalten, betrug allein 312,221 Thaler und der auf die Bergisch-Märkische Abtheilung entfallende Antheil 237,203 Thlr.

Die Bahn-Unterhaltung absorbirte bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mehr die Summe von 42,860 Thlrn.

Charakteristisch ist das Gesammt-Ergebniß, daß die Locomotiv-Nutzmeile im vergangenen Jahre eine Einnahme von 11 Thlrn. 13 Sgr. 11 Pfg. gegen 12 Thlr. 22 Sgr. 7 Pfg. des vorhergehenden Jahres brachte, daß also zur Erzielung einer gleichen Einnahme an Locomotiv-Meilen ca. 10 Procent mehr erforderlich waren.

Die Ursache der verhältnißmäßig bedeutenden Kostspieligkeit des Betriebes, welche in diesem Ergebnisse ihren Ausdruck findet, liegt ohne Zweifel in der Eigenthümlichkeit des vielverzweigten, nicht in einer lang gestreckten einheitlichen Linie, sondern aus vielen Einzelstrecken bestehenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems, in dem Ueberwiegen des Güter-Verkehrs gegen den Personen-Verkehr, der zwar eine überaus große Menge von Personen, diese aber durchgängig nur auf kurzen Strecken und hauptsächlich in der III. und IV. Wagenklasse bewegte und in dem größeren Kosten-Aufwande, den die Unterhaltung der Gebirgsbahnen und die Ergänzung der Anlagen in einer dicht bevölkerten Industriegegend erfordert. Die im Berichte aufgeführte große Zahl von Erweiterungsbauten beweist, welche Ansprüche die fortschreitende Verkehrs-Entwickelung auf sämmtlichen Stationen macht.

Die Zahl der Locomotiv-Meilen steht vermöge der Zertheilung des gesammten Bahn-Systems in einem ungünstigen Verhältnisse zu der Zahl der Züge, so daß auf jede der letzteren nicht mehr als 5¼ Meilen kommen. Es waren im vergangenen Jahre besondere Fahr-Course mit dem nöthigen Personal und Material erforderlich auf 15 verschiedenen Strecken, von welchen 7 nicht 3 Meilen lang sind. Die Zahl dieser kleinen Betriebsstrecken wird sich vermehren, je mehr die Bergisch-Märkische Gesellschaft ihrer Aufgabe, ihr Verkehrs-Gebiet nach allen Richtungen aufzuschließen, treu bleibt. Die verhältnißmäßig größere Kostspieligkeit des Betriebes, welche von der Erfüllung dieser wichtigen Aufgabe nicht zu trennen ist, kann eine vortheilhafte Ausgleichung nur dadurch erlangen, daß neben der Vervollständigung des vorhandenen Bahnsystems die Erweiterung derjenigen Verkehrslinien angestrebt wird, welche dem Unternehmen lange Transportstrecken für die Massenbewegung im Güter-Verkehr, sowie eine größere Betheiligung an einem vortheilhaften Personen-Verkehr zu gewähren, geeignet ist. In dieser Richtung ist ein bedeutender Schritt geschehen durch die Uebernahme der Ruhrthal Eisenbahn und durch die Erwerbung der Hessischen Nordbahn, welche Erweiterung in Verbindung mit der Brücke bei Düsseldorf der Bergisch-Märkischen Gesellschaft eine angemessene Betheiligung an dem Verkehre zwischen dem Rheinisch-Westfälischen Industrie-Gebiete und dem mittleren und östlichen Deutschland sichern wird.

Bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn wurde die Mehr-Ausgabe, abgesehen von der Steigerung in den Betriebs-Ausgaben auch dadurch veranlaßt, daß gleich wie im Vorjahre der Betrag von 61,250 Thlrn. zur Amortisation der Bergisch-Märkischen Anleihe III. Serie I. Emission verwendet wurde, obwohl der Netto-Ertrag des Jahres 1866 nicht hinreichte zur vollständigen Verzinsung des Anlage-Capitals beider Emissionen.

Die Bauthätigkeit der Verwaltung erstreckte sich während des vergangenen Geschäftsjahres neben den im Bericht einzeln aufgeführten Ergänzungen der verschiedenen Bahnhofs-Anlagen auf die Erweiterung des zweiten Geleises, welches binnen Kurzem nicht allein auf der durchgehenden Linie von Aachen, Düsseldorf, Ruhrort bis nach Soest, sondern auch auf den am meisten belasteten Strecken der Abzweigungen hergestellt sein wird, sodann auf den Ausbau der Strecke

Haan-Mülheim nebst Ohligs-Solingen, welche inmittelst dem Betriebe übergeben ist, die Strecke Mülheim-Gladbach, welche in diesem Jahre fertig gestellt werden soll, die ihrer Vollendung nahe gebrachte Linie von Rittershausen nach Lennep und Remscheid und die im vergangenen Jahre vollendeten Strecken von Mülheim nach Ruhrort und von Hengstei nach Holzwickede.

In Angriff wurde ferner sofort nach Ertheilung der Concession die Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß mit Rheinbrücke bei Hamm genommen, und die Bau-Ausführung durch Vervollständigung der Vorarbeiten vorbereitet auf der Ruhrbahnlinie, welche inmittelst auf der Strecke von Schwerte bis Arnsberg ebenfalls in Angriff genommen ist und an den schwierigern Punkten der übrigen Strecke von Düsseldorf bis nach Warburg noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden soll. Endlich wurden zum vollständigen Aufschlusse des Kohlengebiets die Zweigbahnen von Bochum nach Königsgrube und von Dahlhausen nach Laer aufgenommen, beziehungsweise fortgesetzt.

Zu diesem Berichte hatte Niemand aus der Versammlung Etwas anzuführen.

Bezüglich des zweiten Gegenstandes der Tages-Ordnung, der Ergänzungswahl der Deputation, theilte der Herr Vorsitzende der General-Versammlung mit, daß zufolge der nach Vorschrift des betreffenden Statut-Nachtrages vorgenommenen Ausloosung ausscheiden:

Von den Mitgliedern die Herren:

Geheimer Commerzienrath Daniel von der Heydt,
Wilh. Ulenberg,
L. von Papen,
F. H. Wülfing und
W. Wortmann.

Von den stellvertretenden Mitgliedern die Herren:

E. Colsmann,
H. Löhr,
F. W. Pieper,
P. C. Schulte und
Commerzienrath Wiesehahn;

ferner, daß von den neu zu wählenden Mitgliedern der Deputation 4 Mitglieder aus den an der Bahnstrecke von Elberfeld nach Soest wohnenden Actionairen zu wählen seien, während für das eine Mitglied eine Beschränkung im Domicile nicht bestehe; endlich, daß von den neu zu wählenden Stellvertretern ein Mitglied im Kreise Düsseldorf und ein Mitglied an der Prinz-Wilhelm Bahn Domicil haben müsse, während für die übrigen drei Mitglieder eine Beschränkung im Domicil ebenfalls nicht bestehe.

Die Wahl wurde durch zwei besondere Wahlakte gethätigt und ergab sich hierbei, daß Stimmen erhalten hatten:

als wirkliche Mitglieder:

Herr Geheimer Commerzienrath Daniel von der Heydt	891	Stimmen,
„ Wilhelm Ulenberg	891	„
„ F. H. Wülfing	891	„
„ L. von Papen	852	„
„ F. W. Pieper	362	„
„ W. Wortmann	190	„
„ Landrath Melbeck	180	„
„ Gust. Peill	120	„
„ Werner Dahl	39	„
„ Landrath von der Heydt,	30	„

als stellvertretende Mitglieder:

Herr E. Colsmann	871	Stimmen,
„ H. Löhr	832	„

Herr Commerzienrath Wiesehahn	726	Stimmen,
„ Daniel von der Heydt jun.	525	„
„ Landrath Melbeck	390	„
„ P. C. Schulte	277	„
„ Gust. Peill	269	„
„ W. Wortmann	182	„
„ Landrath von der Heydt	150	„
„ W. Hüttemann	40	„
„ W. Dahl jun.	9	„
„ A. Holthaus	9	„

Hiernach sind die Herren:

Geheimer Commerzienrath Daniel von der Heydt,
W. Ulenberg,
F. H. Wülfing,
L. von Papen und
F. W. Pieper;

als Mitglieder und die Herren:

E. Colsmann,
H. Löhr,
Commerzienrath Wiesehahn,
Daniel von der Heydt jun. und
Landrath Melbeck

als stellvertretende Mitglieder wieder- resp. neu gewählt.

Weiter war nichts zu verhandeln und wurde hiermit die General-Versammlung geschlossen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 20. Februar 1869.

In der außerordentlichen General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 9. v. Mts. war die zur Fassung gültiger Beschlüsse nach den Vorschriften des Statuts erforderliche Actien-Anzahl nicht vertreten und hat deshalb der Vorsitzende der Deputation der Actionaire, Herr Geh. Commerzienrath Daniel von der Heydt, durch Bekanntmachung vom nämlichen Tage die Herren Actionaire auf heute zu einer zweiten außerordentlichen General-Versammlung eingeladen, um nach Stimmen-Mehrheit der anwesenden Actionaire endgültig Beschluß zu fassen über:

1) Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen der Ruhr-Sieg und der Main-Weser Bahn unter staatlicher Zinsgarantie für das erforderliche Bau-Kapital;
2) Bau und Betrieb einer Zweig-Eisenbahn von Hagen im Volmethal aufwärts bis in die Nähe der Stadt Lüdenscheid mit Subvention des Staates und der betheiligten Gemeinden;

3) Abänderung der Vertragsbestimmung wegen Verrechnung der dem Staate zu erstattenden Zuschüsse desselben zur Verzinsung der Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Actien;

4) Beschaffung der für die gedachten Zwecke, sowie für die Erweiterung der vorhandenen Bahnanlagen und die Ergänzung der Betriebsmittel erforderlichen Geldmittel.

In Folge dieser, nach den Bestimmungen des Statuts gehörig publicirten Bekanntmachung, über welche Publikation die Belagsblätter vorlagen, hatten sich 6611 Actien mit 2156 Stimmen angemeldet. Den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung übernahm nach Maßgabe des mit der Staatsregierung abgeschlossenen Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages der Herr Vorsitzende der Deputation der Actionaire; derselbe begrüßte die Anwesenden und constituirte alsdann das aus 2 Protocollführern und 2 Scrutatoren zusammenzusetzende Büreau. Vor dem Eingange in die Tagesordnung erstattete der Herr Vorsitzende den nachfolgenden Vortrag:

„Ich habe die Ehre gehabt, Sie zu dieser außerordentlichen General-Versammlung in Gemäßheit der Aufforderung Sr. Excellenz des Herrn Handels-Ministers einzuladen, nachdem Ihre Deputation die endliche Ausführung der seit einer Reihe von Jahren von vielen Seiten, besonders lebhaft von der Bevölkerung der unmittelbar zu berührenden Landestheile gewünschten und beantragten Verbindungsbahn zwischen Ruhr-Sieg- und der Main-Weser Bahn bei dem Herrn Minister zu befürworten für ihre Pflicht erkannt hatte. Ein Blick auf die, mit seltener Treue und Ausdauer und mit eben so vieler Sachkenntniß von den im Tractus der projectirten Bahn liegenden Städten und Gegenden durch ihre unermüdlichen Wortführer gepflogenen mühevollen Verhandlungen, auf die endlich vor vier oder fünf Jahren gewonnene Hoffnung einer Unterstützung des Projects durch eine den Baukosten der Bahnlänge im eigenen Lande entsprechende Zinsgarantie von Seiten der Kurfürstlich-Hessischen und der Großherzoglich-Hessischen Regierung und nicht weniger von Seiten der Königlich Preußischen Staats-Regierung — ich sage, ein Blick auf diese Thatsachen macht es erklärlich, daß die Bewohner jener Landestheile eine beschleunigte Erfüllung ihrer Wünsche erwarteten, als durch die glorreichen Siege von 1866 Preußen jene ehemals Kurfürstlich und Großherzoglich-Hessischen Landestheile sich einverleibt hatte; zumal wenn in Erwägung gezogen wird, daß, außer den Belangen jener Landesgebiete, einer der fruchtbarsten Quellen des Massenverkehrs ein neuer gewaltiger Abfluß verschafft, und die Verkehre zweier großer Eisenbahnen, einer Staatsbahn und einer vom Staat zinsgarantirten Bahn, bedeutend gehoben werden sollten. Die Erwartung, daß eine bezügliche Vorlage Seitens der Königlichen Staats-Regierung dem Landtage noch in dieser Session gemacht werden möchte, hat sich nicht erfüllt.

Wir bescheiden uns, nicht nach den Gründen zu forschen, welche stark genug sein konnten, die Erfüllung so lange gehegter Hoffnungen, die Berücksichtigung so hoch bedeutender Interessen auf spätere Zeit zu verschieben.

Aber — wird man uns fragen — wenn die Deputation eine so hohe Meinung hegt von den in seltenem Maße ersprießlichen Wirkungen dieser Bahnverbindung — weshalb beantragt sie nicht den Bau und Betrieb für Rechnung der Gesellschaft? Fürchtet sie sich vor ungenügender Einnahme, fürchtet sie die Zustimmung der Herren Actionaire nicht zu finden?

Diese Frage würde nicht ernstlich gestellt werden in solchen Kreisen, in welchen die ersten Bedingungen einer gedeihlichen und würdigen Entwickelung eines Eisenbahn-Unternehmens bekannt sind und für die Anlage eines großen Geld-Capitals als berechtigt zugestanden werden. Ich könnte deshalb mich einer Antwort auf eine solche Frage enthalten, wenn nach den allgemeinen Zuständen des öffentlichen Lebens nur oder vornehmlich die Unterrichteten urtheilten; während wir mit der Thatsache zu rechnen haben, daß vielfach Solchen die Vorliebe, über diese Dinge zu reden, und ein nicht zu unterschätzender Einfluß beiwohnt, welche eben nicht erweisen, die Dienste und Leistungen der Eisenbahnen zu kennen, oder dieselben aus dem Standpunkte des Volkswohls unbefangen zu würdigen. Antworten wir also auf die Frage, weshalb die Bergisch-Märkische Gesellschaft nicht für eigene Rechnung und Gefahr die Lenne-Lahn-Bahn bauen könne, welche doch mit etwa 15 Meilen Länge und einem Kostenaufwande von Fünfzehn Millionen Thalern einem ansehnlichen Capital die nützliche Verwendung darbietet? Ja, die Aussichten sind sehr viel versprechende; es tritt sogar zu dem weit bedeutenderen Transit-Verkehr nicht eine, sondern eine Zahl von Seitenbahnen hinzu, welche unter den glücklichsten Umständen reiche Transportmassen zuzuführen sich sehnen, und den Tag herbeiwünschen, ihrem Bodenreichthum den Abzug nach unseren Bahnen zu verschaffen. Um aber alle diese Elemente des

Wohlstandes an sich zu ziehen, um für ihre Transportmengen und die Verkehrsbedingungen nicht von dem Belieben des Nachbarn abhängig zu sein, um die Aufgabe einer Bahn-Verwaltung in freier Selbstständigkeit erfüllen zu können, würde eine zu bildende Lenne-Lahn-Gesellschaft im Stande sein müssen, über die Auflade- und Abladestationen und den dazwischen liegenden Tractus zu verfügen. Wie wenig alles dieses zutrifft, leuchtet ein. Nach beiden Richtungen, an der Ruhr-Sieg und an der Main-Weser Bahn, ist die Lenne-Lahn-Bahn von der Politik dieser beiden Bahnen abhängig; und selbst diese Bahnen hängen wieder ab von den Vorkehrungen zweier anderer Bahnen, welche, die Eine Staatsbahn, die Andere eine mit Zinsgarantie des Staates von Privaten verwaltete, mit uns den gleichen Verkehr von Rhein und Ruhr zur Main-Weser Bahn und umgekehrt vermitteln; es tritt sogar für den über die Main-Weser Bahn hinaus nach Thüringen gehenden Verkehr unsere eigene Ruhrbahn als Mitbewerberin auf.

Wir werden demnach nicht weitere Gründe anführen dürfen, um es verständlich zu machen, weshalb Ihre Deputation Ihnen nicht den Vorschlag machen kann, in der Abhängigkeit von so vielen Bahnen, welche nach Belieben den Verkehr geben oder entziehen, fördern oder hemmen können, ein großes Unternehmen zu gründen.

Ob die Theorie mit dem Inhalt unserer Antwort übereinstimme? wir wissen es nicht. Aber jedenfalls sind es nicht ihre Aussprüche, auch wenn sie in diesem Falle mit unserer Antwort übereinstimmen möchten, welchen wir Folge geben. Wir entnehmen vielmehr unsere Entschließungen den Lehren einer ziemlich langen Vergangenheit. Was die Abhängigkeit von dem guten Willen und von der Macht selbst freundlich gesinnter Nachbargesellschaften für die Lenne-Lahn Bahn in ihrem Gefolge führen, und wie diese über ihre Endbahnhöfe hinaus zwar unerfüllte Hoffnungen hegen, aber nur im eigenen Bahngebiet und in dessen Selbstverkehr frei sein wird, darüber täuschen wir uns nicht; die Erfahrung hat uns belehrt.

So kann unseres Erachtens die Bahn nur als Staatsbahn oder mit Zinsgarantie des Staats als Privatbahn gebaut werden; und wir sind ferner völlig überzeugt, daß lediglich der Bau durch unsere Gesellschaft mit staatlicher Zinsgarantie und unter Königlicher Verwaltung den allgemeinen Landesinteressen volles Genüge thut; völlig überzeugt, daß, nachdem die Ruhr-Sieg Bahn die Rentabilitätsperiode nunmehr erreicht, und ihre Ueberschüsse dem Lenne-Lahn-Unternehmen überweisen kann, die Zinsgarantie für den Staat nur die geringe Leistung eines zinsfreien, für wenige Jahre erforderlichen Vorschusses bedeutet, welcher auf ewige Zeiten die Gewinnbetheiligung mit einem Drittel als unverhältnißmäßig hohe Gegenleistung gegenüberstehen würde, wenn nicht diese staatliche Bürgschaft für Zinsertrag die Actien des Stamm-Actien-Capitals aus volkswirthschaftlichen Gründen vor großer und zum gefährlichen Nachtheil der weniger unterrichteten Besitzer unvermeidlicher temporärer Entwerthung schützte.

Je höher nun unsere Meinung von der Nützlichkeit des Lenne-Lahn-Unternehmens, je gewisser die Ausführung durch unsere Gesellschaft unter der Zinsgarantie des Staates das Mittel ist, die Vortheile der projectirten Linie auf's Höchste auszunützen, um so lebhafter empfehlen wir Ihnen, meine Herren, die Annahme unseres bezüglichen Antrags. Denn unsere Gesellschaft hat nach Verschmelzung der Lenne-Lahn mit der Ruhr-Sieg Bahn den Kampf nur mit den weniger gefährlichen Bahnen zu bestehen, da sie selbst über die Transporte der kürzeren etwa 25 bis 30 Meilen langen Strecke vom Centrum des Kohlenreviers aus bis zur Main-Weser Bahn verfügen wird und auch die Ruhr-Bahn, in eigener Hand, für den Thüringischen Verkehr zwar eine Mitbewerberin, aber nicht eine Gegnerin sein kann. Unsere Gesellschaft aber ist es, welche ausschließlich und ganz befähigt ist, den Verkehr zwischen Ruhr und Lahn aus den Windeln zur vollen würdigen Entwickelung zu heben.

Vielleicht erwartet der eine oder andere der geehrten Herren, daß wir jetzt gleich unserem Project eine weitere Ausdehnung zu geben, daß wir insbesondere in südlicher Richtung nach mehreren Seiten zu bauen vorschlagen werden. Wir sind jedoch nicht in der Lage, solchen Wünschen heute schon zu genügen, weil die unerläßliche Bedingung irgend einer Erklärung, eine genaue oder doch allgemeine Vorprüfung solcher Seiten-Linien, nicht erfüllt ist.

Wenn wir, meine Herren, Ihnen heute die weitere Vorlage, betreffend die Volme-Thal-Bahn, machen, so hoffen wir, daß Sie unter den Umständen, welche diesen Vorschlag begleiten, mit Einstimmigkeit auch denselben zum Beschluß erheben werden. Sie anerkennen es, und mit Ausnahme eines verschwindend kleinen Theiles Derer, welche eine Meinung zu äußern berufen sind, anerkennt das betheiligte Publikum der westlichen Provinzen die gemeinnützige Wirksamkeit unseres Unternehmens. Ich möchte fragen, meine Herren, was ist es, was unsere Gesellschaft

gegen den sehr mäßigen Gewinn und Zins des Actien- und Prioritäten-Capitals etwa noch mehr leisten könnte, als im öffentlichen Dienst, verwaltet von dem Staate, geleitet nach den Befehlen des Herrn Handels-Ministers durch die Königliche Direction, auf die Selbstbestimmung der Gesellschaft in Bezug auf Tarif und Fahrplan und alle Theile des Betriebs und der Verwaltung verzichtet zu haben?

Hat jemals die Deputation im Ganzen oder für ihre einzelnen Glieder durch den Bezug irgend einer Entschädigung oder sogenannten Tantieme, d. i. einer nach einem Procentsatz dem erzielten Reinüberschuß unter irgend einer Benennung vorweg entnommenen Summe von je 100 oder je 1000 oder je 20,000 Thalern oder mehr ein persönliches Interesse an der Steigerung des Verkehrs und an der Ausdehnung des Unternehmens haben können? Was ist es, was Sie, meine Herren, was Ihre Deputation mit Befriedigung erfüllt? Sind es nicht lediglich die Sympathien einer hochgebildeten Bevölkerung, unsere wachsenden Erfolge, und unsere tägliche Schlagfertigkeit, den Anforderungen des Verkehrs im höchsten Maße zu genügen? während wir eben so wenig die souverainen Functionen einer uncontrollirten Privat-Direction üben, als behindert sind durch Rücksichten auf den Landtag der Monarchie wie die königl. Verwaltung einer Staatsbahn. Man nenne uns ein Princip, oder ein System, oder irgend eine Eisenbahn im Betrieb, welche dem öffentlichen Verkehr eine größere Gewähr des gemeinnützigen Betriebes bieten? Man behaupte selbst nicht, daß eine Staatsbahn dem öffentlichen Verkehr leistet, was unsere, unter Königlicher Verwaltung stehende, von einer Deputation der Actionaire berathene Privatbahn; denn wir würden auf Vergangenheit und Gegenwart hinweisen, um zu zeigen, wie die Königliche Verwaltung einer Privatbahn freier verfügt in Betreff der Erfordernisse des Betriebes als die Königliche Verwaltung einer Staatsbahn. Also man fürchtet eine große Gesellschaft, weil sie ein Staat im Staate, eine Macht zu werden droht! Ein Staat im Staate! Ist etwa irgend ein Zweig staatlicher Verwaltung oder bürgerlichen Verkehrslebens ein Staat oder nicht vielmehr ein Glied im Staate? Und wenn die Königliche Verwaltung unserer Bergisch-Märkischen Gesellschaft, wenn unsere Gesellschaft ein solches Glied im Staate, kann dem patriotischen, unbefangenen, uneigennützigen Beobachter ein solches Glied etwa zu gesund, zu stark sein für die Erfüllung seiner Zwecke? Wer wird ernstlich glauben, daß die Spaltung des Bergisch-Märkischen Unternehmens, dieses organisch herangewachsenen einheitlichen Ganzen, in eine Elberfeld-Dortmund, Dortmund-Soest, Elberfeld-Düsseldorf, Düsseldorf-Aachen-Homberg, Steele-Vohwinkel, Ruhr-Sieg, Hagen-Holzwickede, Ruhrort-Witten-Dortmund, Elberfeld-Cöln, Mülheim-Gladbach, Remscheid-Lüttringhausen Bahn für den Verkehr der Bevölkerung und ihren gewerblichen Fleiß, für die angelegten Baugelder, für das Staatsganze ersprießlich wäre? Wer würde auch die Volme-Bahn als ein selbstständiges Unternehmen bauen? Ja, meine Herren, welche Gesellschaft unternehmender Männer würde jenes oft genannte große Bahnproject (in dessen Tractus die Volme-Bahn nicht zu liegen kommen würde, welches dennoch aber in beachtenswerthe Beziehung zu gewissen Verhandlungen an hervorragender Stelle gebracht worden ist) bauen, deren Absicht es wäre, ernstlich und ganz jeden wie immer gearteten Actienschwindel, berechnet auf die gewinnbringende Cession der Actien an den arglos vertrauenden Privatmann, oder selbst berechnet auf Täuschung, als unter ihrer Würde abzuweisen, oder auch nur die Ausführung in solcher Tüchtigkeit der Vollendung und Ausrüstung redlich zu leisten, wie die alten und neuen Linien unserer Bahn eine solche aufweisen, welche in diesen Beziehungen von keiner Bahn des Landes übertroffen, wenn überhaupt erreicht werden? Und wenn wirklich unser Unternehmen, wie gesagt worden ist, ein Staat im Staate wäre, würde man etwa vorziehen, statt des Einen vom Staate regierten „Staats" zwölf unabhängige Kleinstaaten im Staate anzuerkennen, würde man großmüthig ihnen die Willkür zugestehen, welche nicht etwa, wie diejenige der politischen Kleinstaaten Deutschlands vor dem Siege von 1866, eine überwundene ist?

Worin besteht die Macht unseres von Jahr zu Jahr wachsenden Unternehmens, wenn nicht in dem Dienst, welchen, ausgehend von den bescheidensten Verhältnissen, unsere verachtete kurze Elberfeld-Dortmunder Strecke nach weiteren Kreisen vorrückend, seine Linien und Wagen leisteten? Oder ist unser Fleiß, oder ist der Fleiß unserer Verlader und der Verkehr unserer Bevölkerung deshalb bedenklicher, weil absolut in Personenzahl und Centner-Mengen der bedeutendste der Monarchie? Wäre es nicht vielmehr richtig — wenn es mir erlaubt ist, neben dem sehr Kleinen des Großen, des sehr Großen zu gedenken — uns nicht eine Macht, nein die dienstbare Magd eines kleinen Staatstheils zu nennen, in demjenigen Sinne, in welchem der große König sich des Staates ersten Diener nannte? Haben wir

jemals einen Weltverkehr, eine Weltbahn, ein internationales Band als Programm oder Zweck irgend einer unserer Erweiterungen aufgestellt? oder nicht vielmehr, zufrieden mit den Erfolgen in den von uns berührten dichtest bevölkerten, gewerbfleißigsten, in der Gesammtheit wohlhabendsten, hochcivilisirten Landestheilen, alle unsere Bestrebungen auf die Vervollkommnung des Betriebes und die Erweiterung der Bahnlinien zum Vortheil der Industrie gerichtet?

Ich hoffe und vertraue, daß die gesunde und würdige Entwickelung unseres Unternehmens, organisch wachsend, Raum gewinnend zur Ausbreitung seines freien, nicht durch particularistische Hemmnisse aufgehaltenen und gestörten Verkehrs und zur Lösung seiner hohen Aufgabe, selbst aus der anscheinend kleinen Volmethal-Bahn einen Zuwachs seiner wirklichen Macht gewinne, einen Zuwachs durch den Dank und die Segenswünsche einer seit zwei Dezennien mit unsäglichen Schwierigkeiten ringenden Bevölkerung, einen Zuwachs durch das Aufblühen von Leben aus dem Ersterben einer weltberühmten Industrie, einen Zuwachs durch eine angemessene Vermehrung unseres Verkehrs, einen Zuwachs endlich — es ist nicht derjenige, den ich als den geringsten anschlage — durch die auch heute und zu diesem Beschluß bekundete Einstimmigkeit der Herren Actionaire."

Der erste Gegenstand der Tages-Ordnung betrifft den Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen der Ruhr-Sieg und Main-Weser Bahn und wurde über denselben von der Königl. Eisenbahn-Direction der nachstehende Vortrag erstattet:

„Das Project einer directen Eisenbahn-Verbindung der Ruhr-Sieg mit der Main-Weser Bahn ist bereits seit Jahren der Gegenstand lebhafter Unterhandlungen und Erörterungen zwischen den betheiligten Landestheilen und Interessenten und der Vertretung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gewesen.

Nicht nur in den von der Bahn zu durchschneidenden altpreußischen Kreisen, sondern namentlich auch in den von ihr berührten ehemals Großherzoglich und Kurfürstlich Hessischen Gebieten gab sich für das Zustandekommen des Projects ein lebendiges Interesse kund und die beiden ehemaligen Landes-Regierungen legten auf die baldige Ausführung desselben einen so hohen Werth, daß sie kein Bedenken trugen, für die ihren Territorien beziehentlich angehörigen Strecken eine Subvention resp. Zinsgarantie in Aussicht zu stellen.

Die Nothwendigkeit für die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft, diesen Wünschen entsprechend das beregte Project zur Ausführung zu bringen, gründet sich hauptsächlich auf die Erwägung der ungünstigen Lage, in welcher sich die Ruhr-Sieg Bahn für einen großen Theil ihres Verkehrs besonders nach Mittel- und Süddeutschland dadurch befindet, daß sie an die Vermittelung der Köln-Mindener Bahn gebunden ist, welche andere und entgegengesetzte Interessen zu vertreten berufen ist. Dieselben haben naturgemäß ihren Schwerpunkt in der thunlichsten Bevorzugung und Entwickelung der im Köln-Mindener Bahnbezirke belegenen Gruben- und Eisen-Industrie und üben diese Wirkung zum unverkennbaren Schaden der an der Bergisch-Märkischen Bahn gelegenen Etablissements, deren Verkehr mit Süddeutschland durch den nothwendigen Uebergang von einer Bahn zur andern nach allen bisherigen Erfahrungen bedeutend erschwert wird. Von diesen Fesseln wird die diesseitige Industrie nur dann befreit werden, wenn ihr durch die Herstellung der Lenne-Lahn Bahn ein Verkehrsweg eröffnet wird, der eine directe unabhängige und möglichst kurze Verbindung des Bergisch-Märkischen Bahnsystems mit dem Main-Weser-Gebiete ermöglicht.

Nach den Ergebnissen der seitherigen, übrigens nur generellen Terrain-Untersuchungen und Vorarbeiten, würde die Lenne-Lahn-Bahn von einem seiner Höhenlage nach dazu geeigneten Punkte bei Altenhundem oder Welschenennest von der Ruhr-Sieg Bahn abzweigen, alsdann die Wasserscheide zwischen Lenne und Lahn überschreiten und im Lahnthal etwa bei Biedenkopf sich in zwei Arme theilen, von denen der eine der Richtung nach Marburg, der andere einer noch näher zu bestimmenden südlichen Richtung folgte. In dieser letzteren Richtung würde als Anschlußpunkt an die Main-Weser Bahn vor Allem Gießen in's Auge zu fassen sein, wo bereits die Köln-Mindener Bahn einmündet und von wo die im Bau begriffene Oberhessische Bahn ihren Ausgang nimmt. Die Linie Altenhundem-Marburg wird eine Länge von fast 11 Meilen, die südliche Abzweigung eine solche von etwa 4 Meilen erhalten. Die erstere schafft einen neuen, kürzeren Weg nach Cassel, Thüringen und Leipzig, für das gesammte Ruhr-Sieg-Gebiet, so daß beispielsweise die Entfernungs-Differenz für Siegen $2^3/_4$ Meilen, für Altena $4^1/_2$ Meilen beträgt. Durch die die südliche Richtung verfolgende Linie wird ferner — und hierin liegt die hauptsächlichste Bedeutung des Projects — ein selbstständiger

und um etwa 4 Meilen kürzerer Weg von der Bergisch-Märkischen Bahn nach Gießen und Frankfurt a. Main gewonnen und hierdurch, im Zusammenhange mit den projectirten Verbindungs- und Abkürzungs-Linien zwischen der Main-Weser- und der Bayerischen Bahn, dem Westfälischen Kohlen- und Industrie-Gebiet ein bisher fast ganz verschlossenes Absatzgebiet in Süddeutschland, namentlich Bayern eröffnet. Durch diese directe Verbindung wird es ermöglicht werden, den verschiedenen Concurrenzwegen der Köln-Mindener und der Rheinischen Route ebensowohl als des Wasserweges erfolgreich zu begegnen, wozu namentlich die Vermittelung der Oberhessischen Bahn beitragen wird, welche durch Umgehung von Frankfurt den Verkehr nach den an der Bayerischen Staats- und Ostbahn belegenen bedeutenderen Städten Würzburg, Nürnberg 2c. wesentlich erleichtert. Daß dieser Verkehr erhebliche Dimensionen annehmen wird, darf nicht bezweifelt werden.

Schon im Jahre 1867 betrug das Transportquantum im Main-Weser Verbande zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Main-Weser Bahn fast 5 Millionen Centner, wovon als Transitgut über Siegen-Gießen von und nach Bergisch-Märkischen Stationen fast $2^1/_2$ Millionen, darunter etwa 2 Millionen an Kohlen und Coaks, befördert wurden und eine Einnahme von gegen 150,000 Thlr. ergaben.

Die mit Bestimmtheit zu erwartende Steigerung dieses Verkehrs wird aber nicht nur der Lenne-Lahn Bahn zu Gute kommen, sondern da eine große Zahl der rechtsrheinischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn den Weg über Altenhundem mit Vortheil wird benutzen können, auf die Verkehrs-Entwickelung der älteren Strecken die günstigste Rückwirkung ausüben und deren erhöhte Rentabilität sichern.

Hiernach wird zwar für die Lenne-Lahn Bahn der durchgehende Verkehr das wesentliche Belebungs-Element bilden; jedoch ist die staatswirthschaftliche Bedeutung der Bahn für die von ihr berührten Landestheile ebenfalls nicht zu verkennen. Wenn auch dieselben, zur Zeit noch von jedem Bahnsystem entfernt, einer ausgedehnten Industrie entbehren, so kann doch eine allmähliche Entwickelung auch des inneren Verkehrs der Bahn mit Recht erwartet werden, da in dem vorhandenen Reichthume an Holz, ferner in den vortrefflichen Dachschieferlagern des Wittgensteiner Landes und in den Hüttenwerken des Lahnthales die Elemente des Verkehrs gegeben sind. Außerdem erscheint es durchaus nothwendig, daß die Linien den reichen Erzlagern im Lahn- und Dill-Gebiete durch Seitenbahnen in der Richtung nach Wetzlar oder Dillenburg 2c. nahe gebracht werden, um Beziehungen dieses überaus wichtigen Materials für die Hochöfen an der Lenne und in der Grafschaft Mark zu erleichtern, zumal die älteren Linien an Eisenerzen nicht reich, sondern wesentlich auf die Vermittelung der Köln-Mindener und Nassauischen Bahn angewiesen sind. Die Thatsache, daß im Jahre 1867 von Stationen der Köln-Gießener Bahn nach Düsseldorf, Duisburg und Oberhausen und Bergisch-Märkischen Stationen an Erzen über 1 Million Centner versandt wurde, verspricht in dieser Richtung ohne Zweifel einen günstigen Erfolg.

Wie sehr für die beregte Montan-Industrie die Anlage einer Schienenverbindung zum unabweisbaren Bedürfniß geworden ist, bekunden die zahlreich, namentlich von Dillenburg und Herborn ausgegangenen Anträge, die die schleunige Herstellung einer das Dillthal erschließenden Seitenbahn für die bezeichneten Bezirke als Lebensfrage bezeichnen.

Was nun die voraussichtlichen Anlagekosten der Lenne-Lahn Bahn anbetrifft, so werden dieselben in Folge der sehr erheblichen Terrain-Schwierigkeiten, die zu überwinden sind, nicht unbedeutend sein. Die Bahn zeigt vielfach ähnliche Verhältnisse wie die Ruhr-Sieg Bahn und wird nach den vorliegenden Ermittelungen ein etwa gleich hohes Anlage-Kapital pro Meile erfordern. Außerdem kommen dabei die erheblichen Kosten in Betracht, welche die nothwendige Erweiterung der Bahnhöfe an dem Ausgangs- und an den Endpunkten der Ruhr-Sieg resp. Main-Weser Bahn verursacht, was namentlich bei Altenhundem bedeutende Schwierigkeiten in technischer Beziehung darbietet. Auch ist zu berücksichtigen, daß für den Ausbau des zweiten Geleises, welches im Hinblick auf die zu erwartenden Massentransporte an Kohlen und Erzen in der Folge nicht zu entbehren sein wird, ein Fonds von entsprechender Höhe zur Disposition verbleiben muß. Nach diesen Erwägungen und in der Voraussetzung, daß die Fonds für die gedachten Ergänzungsbauten gleichzeitig vorzusehen seien, ist der Kostenaufwand einschließlich der zu beschaffenden Betriebsmittel pro Meile Bahn auf Eine Million Thlr. veranschlagt worden, so daß bei der wahrscheinlichen Länge der ganzen Bahn von etwa fünfzehn Meilen ein Anlage-Kapital von 15 Millionen Thlrn. erforderlich werden wird.

Dabei ist freilich noch in Betracht zu ziehen, daß die unentgeltliche Hergabe des nöthigen Bahnterrains Seitens der betheiligten Gemeinden und Interessenten beansprucht werden soll und werden die in dieser Beziehung zu ergreifenden Schritte, deren günstiger Erfolg auf die Höhe des Kapitalbedarfs von Einfluß sein wird, dem Ermessen der Gesellschafts-Vorstände des Weiteren vorzubehalten sein.

Für das gedachte Anlage-Kapital, welches durch Ausgabe von 3½ procentigen Prioritäts-Obligationen, wie bei der Ruhr-Sieg Bahn, beschafft werden soll, ist die Königliche Staats-Regierung nach dem bisherigen Ergebniß der mit ihr gepflogenen, noch nicht zum Abschluß gediehenen Verhandlungen geneigt, eine Zins-Garantie zu übernehmen und zwar im Wesentlichen unter denselben Bedingungen, wie sie für das Anlage-Kapital der Ruhr-Sieg Bahn, als deren Zweigbahn die Lenne-Lahn Bahn zu betrachten ist, gewährt worden. Es soll nämlich, falls der Reinertrag der Lenne-Lahn Bahn zur Verzinsung und Amortisation des emittirten Kapitals nicht ausreicht, zur Ergänzung des Fehlenden zunächst verwendet werden der aus dem nämlichen Betriebsjahre bei der Ruhr-Sieg Bahn sich ergebende Ueberschuß, welcher statutenmäßig zuvörderst der Gesellschaft Behufs Erstattung der von ihr zur Verzinsung und Amortisation des Ruhr-Sieg-Kapitals geleisteten Zuschüsse und demnächst der Gesellschaft mit ⅔, dem Staate mit ⅓ zufällt. Sofern hierdurch die Verzinsung und Amortisation des Lenne-Bahn-Kapitals nicht erreicht wird, soll das noch Fehlende mit 1/14 der Ausfallsumme von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft und mit 13/14 vom Staate zugeschossen werden.

Die nähere Betrachtung dieser Garantie-Bedingungen ergiebt, daß dieselben angemessen und vortheilhaft sind. Nach den Erfahrungen der letzten Betriebsjahre der Ruhr-Sieg Bahn und bei der Kostspieligkeit ihres Betriebes, der Nothwendigkeit einer fortschreitenden Erweiterung der Bahnanlagen durch Vervollständigung des zweiten Geleises und Vergrößerung der Bahnhöfe, ferner bei dem Mangel eines lohnenden Personenverkehrs, und dem Vorwiegen der Massentransporte in Kohlen, Erzen und Eisen, deren Frachten im staatswirthschaftlichen Interesse immer mehr ermäßigt werden, erscheint der Augenblick, wo die Ruhr-Sieg Bahn einen, der Gesellschaft und dem Staate zufallenden Ueberschuß gewähren wird, noch zu ungewiß und fern, als daß das Opfer, welches in dem Verzicht auf jenen Ueberschuß zu Gunsten der Lenne-Bahn und welches in der theilweisen Garantie für die Zinsen und Amortisation des Anlage-Kapitals enthalten ist, zu groß wäre, im Vergleich mit der vortheilhaften Rückwirkung, welche die neue Linie auf die alten Strecken nothwendig äußern wird.

Ueber die Vertheilung der etwaigen Betriebs-Ueberschüsse der Lenne-Lahn Bahn werden die Verhandlungen mit dem Staate im Wesentlichen auf einer ähnlichen Basis zu führen sein, wie sie für den Vertrag bezüglich der Ruhr-Sieg Bahn angenommen ist.

Wird der Bau der Lenne-Lahn Bahn unter den angedeuteten Bedingungen von der Gesellschaft übernommen, so läßt sich mit Bestimmtheit übersehen, daß das neue Unternehmen den Gesellschafts-Interessen in hohem Maaße förderlich ist, und daß insbesondere eine irgend erhebliche finanzielle Belastung ausgeschlossen wird, die den Actionairen Gefahr bringen könnte.

Die von der Gesellschaft im ungünstigsten Falle zu leistenden Zuschüsse sind auf einen bestimmten aliquoten Betrag begrenzt, welcher im Vergleiche zu dem staatswirthschaftlichen Nutzen der Bahn und zu dem daraus zu erwartenden Gewinne als gering bezeichnet werden muß und der die finanziellen Resultate des Bergisch-Märkischen Unternehmens nicht alteriren kann.

Obwohl nun, wie bemerkt, das Project der Lenne-Lahn Bahn wegen der Unbestimmtheit der Anschlußpunkte an die Main-Weser Bahn noch keineswegs vollständig abgeschlossen und begrenzt ist, und obwohl es nicht möglich war, die Verhandlung mit der Königlichen Staats-Regierung zu einem festen Abschlusse zu fördern, so halten wir, geleitet von der Ueberzeugung, daß das Project nach seinen völlig klaren Zwecken ebensowohl für einen bedeutenden, der Eisenbahn bis jetzt entbehrenden Landestheil, als für die Industrie an unseren älteren Bahnlinien und für die Gesellschaft große Vortheile sichert, eine Beschlußfassung schon jetzt für höchst wünschenswerth und für nothwendig zu dem Zwecke, um die Verhandlungen mit der hohen Staatsregierung möglichst bald zum Abschlusse fördern und die schleunige Ausführung der Linie vorbereiten zu können. Wir beantragen demnach:

„General-Versammlung wolle beschließen, daß das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf eine Zweigbahn der Ruhr-Sieg Eisenbahn, welche von dieser bei Altenhundem oder einer anderen geeigneten Station

der letzteren abgeht und sich mit der Main-Weser Bahn an den dazu mit Genehmigung der Königlichen Staatsregierung zu wählenden Anschlußpunkten zu dem Zwecke anschließt, um eine directe Verbindung zwischen dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-System und der Main-Weser Bahn, beziehungsweise mit den von der letzteren ausgehenden Seitenbahnen, zu erzielen, desgleichen auf die zur Entwickelung des Verkehrs durch die Gesellschafts-Vertretung und unter Genehmigung der Königlichen Staats-Regierung als zweckmäßig und nothwendig anerkannten Neben- und Anschluß-Bahnen, unter der Bedingung, daß Seitens des Staates eine Zins-Garantie für das Anlage-Kapital jener Bahn bewilligt werde, wonach die Gesellschaft zur Deckung der bei der Verzinsung und Amortisation etwa entstehenden Ausfälle, abgesehen von den Ueberschüssen der Ruhr-Sieg Bahn, nicht stärker belastet wird, als dieses bezüglich der Ruhr-Sieg Eisenbahn nach den bestehenden Vertrags-Bestimmungen der Fall ist, daß demgemäß die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction zu bevollmächtigen, die betreffenden Verhandlungen mit der Königlichen Staats-Regierung zu Ende zu führen und den bezüglichen Vertrag mit der Letzteren Namens der Gesellschaft zu thätigen, auch die Bedingungen für die Beschaffung des erforderlichen Anlage-Kapitals festzustellen und die etwa nothwendige Aenderung oder Ergänzung des Statuts zu bewirken."

Der Herr Vorsitzende verlas dann nochmals den am Schlusse dieses Vortrags gestellten Antrag und eröffnete über denselben die Discussion. Aus der Versammlung ergriff der Herr Commerzienrath Braun das Wort, um in einer längeren Ausführung den Antrag der Gesellschafts-Vorstände zu unterstützen. Nachdem noch eine dahin zielende Frage, ob in dem veranschlagten Anlage-Kapital der bei Begebung der Prioritäts-Obligationen entstehende Cours-Verlust mitenthalten sei, verneinend beantwortet war, und der Herr Freiherr von Rabenau die durch Gründe unverkennbarer Zweckmäßigkeit berechtigte Erwartung ausgesprochen hatte, daß die Gesellschaft die projectirte Bahn nicht auf die preußischen Landestheile beschränken, sondern auch in das hessische Gebiet führen werde, mit welcher Anschauung sich der Herr Vorsitzende Namens der Gesellschafts-Vertretung einverstanden erklärte, richtete der Letztere die Frage an die General-Versammlung, ob sie eine Abstimmung durch Stimmzettel wünsche. Diese Frage wurde ausdrücklich verneint, und nahm alsdann die General-Versammlung den erwähnten Antrag durch Erhebung von den Sitzen einstimmig als ihren Beschluß an.

Zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung übergehend, erstattete die Königliche Eisenbahn-Direction über den Bau der Volme-Thal Eisenbahn den nachfolgenden Bericht:

„Eines der belebtesten Thäler des Westfälischen Industrie-Gebietes ist das Volme-Thal. Außer der Stadt Hagen, welche im Mittelpunkte des durch Ennepe und Volme bezeichneten Märkischen Fabrikdistrictes unter den Städten des deutschen Gewerbefleißes eine hervorragende Stelle einnimmt, befinden sich im Volme-Thal, auf- und abwärts, eine Menge größerer und kleinerer Etablissements für die Fabrikation von Eisenwaaren und andere Fabrikationszweige, und auf den Höhen zu beiden Seiten des Thales liegen die Orte, von welchen aus die geschäftliche Thätigkeit dieser Werke geleitet wird.

Eine Eisenbahn im Volme-Thal wurde bei dieser hervorragenden Bedeutung der Gegend bereits verlangt und projectirt, als in den Westprovinzen des preußischen Staates die ersten Schritte zu dem Zwecke geschahen, um sich dieses Communicationsmittel anzueignen. Sie kam in ernste Erwägung, als es sich darum handelte, die nothwendige Eisenbahnverbindung zwischen dem Kohlengebiete der Mark und den Erzen des Siegener Landes zu gewinnen. Nachdem dieses Project an den Schwierigkeiten des Terrains gescheitert war, wurde der Plan einer das Volme-Thal benutzenden Bahnlinie Deutz-Soest, getragen von den Einzelinteressen verschiedener Orte des Rheinisch-Westfälischen Gebirgslandes, aufgestellt und von den Interessenten mit allem Eifer verfolgt. Auch dieser Plan hat nicht verwirklicht werden können, obwohl ein Unternehmer für denselben gefunden war, der die von der Staats-Regierung geforderte Caution im Betrage von 500,000 Thlr. bereit stellte. Einzelne Theile dieses Projectes sind inmittelst von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft ausgeführt oder zur schleunigen Ausführung aufgenommen worden, in dem Bestreben, das Rheinisch-Westfälische Industrieland zu beiden Seiten der Bergisch-Märkischen Bahnlinie durch Zweigbahnen aufzuschließen, und hierdurch ebensowohl dem Verkehrsbedürfnisse entgegen zu kommen, als auch die Zukunft des Unternehmens selbst in rationeller Weise zu sichern. Die ausgeführte Linie von Hagen nach Unna-Soest, die in der Ausführung begriffene Linie Schwerte-Arnsberg-Warburg, die dem Betriebe im Laufe des vergangenen Jahres übergebenen Strecken

Rittershausen-Lennep-Remscheid und Mülheim-B.-Gladbach gehören mehr oder weniger dem Gebiete an, dessen Communicationsbedürfniß durch das Project Deutz-Soest befriedigt werden sollte.

Jetzt tritt die Frage an uns heran, ob eine weitere Theilstrecke des Planes die Strecke von Hagen bis nach Brügge bei Lüdenscheid, unter Zuhülfenahme jener Caution und wesentlichen Leistungen der betheiligten Gemeinden, durch unsere Gesellschaft und für deren Rechnung zur Ausführung gebracht werden soll.

Wir glauben der die Gesellschaft vertretenden außerordentlichen General-Versammlung diese Entschließung dringend empfehlen zu sollen. Die zu bauende Linie hat vom Bahnhofe Hagen bis nach Brügge bei Lüdenscheid eine Baulänge von 3⅓ Meilen; sie nähert sich der Stadt Lüdenscheid bis auf etwa ⅝ Meilen, während der nächste Bahnhof an der Ruhr-Sieg Bahn von derselben noch 2 Meilen entfernt ist. Auf dem Wege bis nach Brügge sind verschiedene Haltestellen für die größeren Orte des Thales und der Umgegend, namentlich bei Eilpe, Dahl vorgesehen, außerdem entspricht es dem Zwecke der Linie, die Herstellung von Anschlüssen für einzelne Etablissements nach Möglichkeit zu erleichtern. Ein lebhafter Güter- und Personen-Verkehr darf, bei der Menge der vorhandenen Fabrik-Anlagen, besonders aber von der Stadt Lüdenscheid und von der oberen Volme mit Recht erwartet, jedenfalls muß der Linie die wesentliche Bedeutung beigelegt werden, daß sie das Mittel ist, um die vorhandenen Fabrik-Anlagen zu erhalten, die wegen des Mangels billiger Communication bereits still gelegten wieder zu beleben. In dieser Beziehung ist für die Industrie des Volme-Thales die Erleichterung, welche die bedeutenden Werke von Ober-Hagen, Eilpe, Delstern u. s. w. in ihren Beziehungen und Versendungen durch die Bahn erlangen werden, von großer Wichtigkeit, und ohne Zweifel ist sie für die dem Kreise Altena angehörigen Werke des Thales, sowie für die Industrie der Stadt Lüdenscheid als eine Bedingung des weiteren Bestehens zu betrachten. Zur Beurtheilung des vorhandenen Verkehrs dieser im Kreise Altena belegenen Werke ist die statistische Angabe von Interesse, daß an Kohlen etwa 600,000 Ctr. verbraucht werden und die Production an Waaren auf 180,000 Ctr. angeschlagen wird, so daß von vorneherein auch auf dieser Bahnstrecke eine lebhafte Transportbewegung erwartet werden darf, wie solche auf den übrigen Zweigbahnen, die vor Kurzem dem Verkehre eröffnet worden, in überraschender Weise sich sofort eingefunden hat, weil die Elemente des Verkehrs in der bestehenden Industrie vorhanden sind. In ihren Erfolgen ist aber die zu erwartende Verkehrs-Entwickelung der neuen Strecken um so höher anzuschlagen, als sie nicht diesen allein, sondern sofort auch den älteren Betriebsstrecken zu Gute kommt; und gerade hierin liegt vor Allem die Wichtigkeit und Nothwendigkeit unserer Seitenbahnen begründet, daß sie den Verkehr der älteren Linie verstärken, und, indem sie dem Bedürfnisse entgegenkommen, das Bestehen und die weitere Alimentation der Hauptlinie sicher stellen.

Die bautechnischen Verhältnisse der Linie sind wegen der engen Windungen des Thales schwieriger Art. Dementsprechend ist das Anlage-Capital überschläglich auf 2½ Millionen, also für die Meile zu ¾ Millionen ermittelt. Unter diesen Umständen und bei der überwiegend localen Bedeutung der Bahn erschien es im Interesse der Gesellschaft nothwendig, die Uebernahme derselben an die Bedingung zu knüpfen, daß eine Staatssubvention mindestens gleich dem Betrage der Hinterlassenschaft des Deutz-Soester Projectes vor Allem zur theilweisen Deckung des Capitals-Bedarfs verwendet werde, und daß die zunächst betheiligten Gemeinden durch die Ueberweisung des erforderlichen Terrains ihr Interesse an dem Zustandekommen der Bahn bekundeten und gewissermaßen die Erwartung eines günstigen Erfolges bestätigten.

Beide Bedingungen sind insoweit erfüllt, als die hohe Staatsregierung zur Ueberweisung des Cautionsbetrages von 500,000 Thlrn. nebst demjenigen Betrage der aufgelaufenen Zinsen, welcher nicht für andere Zwecke verwendet werden wird, sich bereit erklärt und Seitens des Altenaer Kreises, sowie der betheiligten Gemeinden des Kreises Hagen (mit Ausnahme der zwar ebenfalls berührten, aber bei der Anlage wenig interessirten Gemeinde Wehringhausen) die Uebernahme der Grunderwerbskosten in rechtsverbindlicher Weise übernommen worden ist. Demnach nehmen wir keinen Anstand, der General-Versammlung die Uebernahme der gedachten Zweigbahn als eine nützliche, dem Bedürfnisse des Märkischen Industrie-Gebiets entsprechende Ergänzung des Unternehmens zu empfehlen und darauf anzutragen, die General-Versammlung wolle beschließen, daß das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen zu erweitern durch den Bau einer Zweigbahn von Hagen im Volme-Thal aufwärts bis nach Brügge bei Lüdenscheid unter der Bedingung, daß außer den von den betheiligten Kreisen und Gemeinden beschlossenen Leistungen oder Beiträgen Seitens

des Staates das verfallene Cautions-Capital des Deutz-Soester Eisenbahn-Unternehmens zur Verwendung für die Bahn überwiesen werde."

Nachdem der Herr Vorsitzende auch diesen Antrag nochmals verlesen und zur Discussion gestellt hatte, wurde von der Versammlung auf Befragen des Vorsitzenden die Abstimmung durch Stimmzettel abgelehnt und der Antrag selbst durch die Versammlung mittelst Erhebens von den Sitzen einstimmig angenommen.

Ueber den dritten Gegenstand der Tages-Ordnung, die Verrechnung der Amortisations-Quote der dem Staate zu erstattenden Zuschüsse zur Verzinsung der früheren Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Stamm-Actien auf Baufonds, wurde der Versammlung Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction der nachfolgende Bericht erstattet:

„Der mit dem Staate über die Erwerbung der früheren Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn abgeschlossene Vertrag vom $\frac{\text{8. Januar}}{\text{19. Februar}}$ 1866 enthält im §. 6 die Bestimmung, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet ist, dem Staate diejenigen Zuschüsse, welche derselbe zu den garantirten Zinsen der Actien der genannten Bahn geleistet hat, durch Ueberweisung von 1/4 desjenigen Ueberschusses zu erstatten, welcher für jedes Betriebsjahr vom Jahre 1866 ab zur Vertheilung einer Dividende von mehr als 6 1/2 Procent an die Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn disponibel wird. Die Summe dieser vom Staate zur Verzinsung der Aachen-Düsseldorfer- und Ruhrort-Crefelder Actien geleisteten und von der früheren Aachen-Düsseldorfer Verwaltung noch nicht erstatteten Zuschüsse betrug im Ganzen 1,071,904 Thlr. und ist auf dieselben für das Jahr 1866 der Betrag von 90,080 Thlr. — Sgr. 9 Pfg., für das Jahr 1867 der Betrag von 63,970 Thlr. 18 Sgr. 4 Pfg. erstattet worden. Diese Beträge sind den vorerwähnten vertragsmäßigen Bestimmungen entsprechend aus den Betriebs-Ueberschüssen der genannten Jahre entnommen und ist somit um dieselben das sonst zur Vertheilung als Dividende disponible Erträgniß der genannten Jahre geschmälert worden, was für das Jahr 1866 pro Actie Ein halbes, für das Jahr 1867 Ein drittel Procent pro Actie repräsentirt.

Es ist nun die Frage aufgeworfen, ob es dem Wesen des über die Aachen-Düsseldorfer Bahn abgeschlossenen Kaufvertrages, und ob es den gegenüber den zeitigen Inhabern der Bergisch-Märkischen Actien zu beobachtenden Rücksichten der Billigkeit entspreche, auch noch fernerhin dem Wortlaute des genannten Vertrages gemäß die dem Staate zu erstattenden Beträge aus den Betriebs-Ueberschüssen zu entnehmen?

Die Gesellschafts-Vertretung ist nach Erörterung dieser Frage zu der Ansicht gelangt, daß jene dem Staate zu erstattende Summe als nichts anderes, denn als ein Theil des für die Aachen-Düsseldorfer Bahn zu zahlenden Kaufpreises zu betrachten sei, dessen successive Abtragung je nach dem Ausfalle der Betriebs-Ergebnisse der einzelnen Jahre zu erfolgen habe.

Dieser Auffassung von der rechtlichen Natur der zu erstattenden Summe entspricht es aber, daß dieselbe ebenso wie es bezüglich des für die Actien der Aachen-Düsseldorfer Bahn gewährten Geld-Aequivalents geschehen ist, nicht aus den Betriebs-Ueberschüssen, sondern aus dem Baufonds gezahlt werde.

Hierdurch würde die in der Eingangs erwähnten vertragsmäßigen Bestimmung den zeitigen Inhabern der Actien gegenüber enthaltene unbillige Härte, welche ihnen durch Einführung einer unverhältnißmäßig starken Amortisation des Anlage-Capitals eine Schmälerung ihrer Dividende zu Gunsten der späteren Inhaber der Actien auferlegt, beseitigt werden.

Wir beantragen deshalb:

General-Versammlung wolle beschließen, die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Gesellschaft der Actionaire zu bevollmächtigen, bei der Königlichen Staats-Regierung eine Abänderung des §. 6 des Statut-Nachtrages vom 8. Januar 1866 dahin zu beantragen, daß die nach Maßgabe der in dem genannten §. enthaltenen Bestimmungen dem Staate zu erstattenden Zuschüsse für die Zukunft nicht mehr aus den Betriebs-Ueberschüssen, sondern aus dem Baufonds entnommen werden mögen."

Die General-Versammlung verzichtete auch hier auf die Abstimmung durch Stimmzettel und erhob auch den in dieser Beziehung gestellten nochmals verlesenen Antrag der Gesellschafts-Vorstände durch Aufstehen von den Sitzen einstimmig zu ihrem Beschlusse.

Bezüglich des vierten und letzten Gegenstandes der heutigen Tages-Ordnung wurde der General-Versammlung der nachfolgende Antrag zur Discussion unterbreitet:

„General-Versammlung wolle die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Actionaire bevollmächtigen, die für die Zwecke ad 1 und 2 der heutigen Tages-Ordnung, sowie für die Erweiterung der vorhandenen Bahnanlagen und die Ergänzung der Betriebsmittel erforderlichen Geldmittel nach bestem Ermessen zu beschaffen."

Der Herr Wilhelm Funke stellte hierzu den weiteren Antrag, die Placirung der auszugebenden Prioritäts-Obligationen auch im Auslande zu versuchen, und suchte diesen zu motiviren. Nachdem der Herr Vorsitzende in einem längeren Vortrage geantwortet hatte, zog der Herr Antragsteller seinen Antrag zurück, und erhob dann die General-Versammlung, indem sie auf Abstimmung durch Stimmzettel ausdrücklich verzichtete, den erwähnten Antrag der Gesellschafts-Vorstände durch Erheben von den Sitzen einstimmig zu ihrem Beschlusse.

Weiter war nichts zu verhandeln und wurde demnächst die General-Versammlung geschlossen, nachdem dieselbe noch vorher dem Herrn Vorsitzenden für die Leitung der heutigen Verhandlung ihren Dank ausgesprochen hatte.

Außerordentliche und ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1869.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hat durch Bekanntmachung vom 26. v. Mts. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zu einer General-Versammlung eingeladen, um in ordentlicher General-Versammlung den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1868 entgegen zu nehmen, und die Ergänzungs-Wahl der Deputation zu vollziehen, und in außerordentlicher General-Versammlung über eine Abänderung der mit dem Staate getroffenen Vereinbarung bezüglich des Baues einer Eisenbahn von Finnentrop nach Olpe und Rothe Mühle zu beschließen.

In Folge dieser nach den Vorschriften des Statuts veröffentlichten Einladung hatten sich nach dem abgeschlossenen Stimmenverzeichniß 4346 Actien angemeldet, welche 1400 Stimmen vertraten.

Der Herr Vorsitzende der Deputation, welcher nach dem Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage den Vorsitz in den General-Versammlungen der Actionaire führt, eröffnete die General-Versammlung, ernannte die Protocollführer und Stimmsammler und setzte dann die heutige Tagesordnung dahin fest, daß zunächst die außerordentliche und dann die ordentliche General-Versammlung stattzufinden habe.

In Bezug auf den Gegenstand der außerordentlichen General-Versammlung wurde den Anwesenden mitgetheilt, daß über denselben heute nicht endgültig Beschluß gefaßt werden könne, da die hierzu nach den Vorschriften des Statuts erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten sei und daß deshalb eine zweite General-Versammlung anberaumt werden würde, welche alsdann über den beregten Gegenstand nach einfacher Stimmenmehrheit endgültig Beschluß zu fassen habe.

Ueber die außerordentliche General-Versammlung wurde eine besondere notarielle Verhandlung aufgenommen.

Es wurde alsdann zur ordentlichen General-Versammlung übergegangen und ergriff zunächst der Herr Vorsitzende das Wort zu nachstehendem Vortrage:

Meine geehrten Herren Actionaire!

Indem ich heute die Ehre habe, Sie zu Ihrer ordentlichen General-Versammlung willkommen zu heißen und Sie zu begrüßen, liegt es mir nahe, Sie aufzufordern, aus diesem Jahre und aus diesen Räumen einen Rückblick zu

thun auf eine frühere Zeit. Fünf und zwanzig Jahre werden binnen wenigen Tagen verflossen sein, seitdem des Hochseligen Königs Majestät das Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft genehmigt haben. Die Gründer unserer Gesellschaft haben für die Concession zu unserer Bahn von Elberfeld nach Dortmund einen schweren Kampf gekämpft; die Erlaubniß, eine schon im Jahre 1837 in Aussicht genommene Bahn von Elberfeld nach Witten bis Dortmund durchführen zu dürfen, war schwer zu erlangen; der leitende Staatsmann jener Zeit hieß die Elberfeld-Witten Bahn eine „Localbahn", zu deren Unterstützung durch Zinsgarantie der Staat keine Mittel habe; diese Mittel seien nur für die „Hauptbahn" verfügbar; noch im Jahre 1843 war es zweifelhaft, ob man dem Comite nur auch gestatten könne, eine Verlängerung des Bahnprojects „bis in die Gegend" von Dortmund in Aussicht zu nehmen. Endlich entschieden des Hochseligen Königs Majestät, genehmigten die Gründung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und die Eisenbahn von Elberfeld nach Dortmund, und betheiligten den Staat mit Einer Million Thalern an Stamm-Actien, deren Verzinsung erst nach Verzinsung der Privat-Actien zu erfolgen hatte.

Unverkennbar tritt aus den Verhandlungen jener Zeit, wie sie in den Gesellschafts-Acten niedergelegt und wie sie wach geblieben sind in dem Gedächtniß derjenigen unter uns, welche für die Bildung der Gesellschaft damals thätig waren, unverkennbar, sage ich, tritt als einer der hervorragendsten Grundzüge aus der Geschichte jener Tage die schon damals in urtheilsfähigen Kreisen lebendige, klare Erkenntniß der relativen, zu hoher Entwickelung berufenen Bedeutung unseres Unternehmens hervor. Zwar durfte man die Marksteine nur unmittelbar an den Grenzen der bestimmt vorbezeichneten Oertlichkeit aufrichten, aber schon der gewählte Name der Gesellschaft führte über die Grundlinie Elberfeld-Dortmund hinaus; man betonte die Dichtigkeit der Bevölkerung als einzig im Lande, die nirgendwo sonst im Inlande erreichte Thätigkeit und Wohlhabenheit des Gewerbefleißes, die seit Jahrhunderten bestehenden Beziehungen des weltberühmten Handels mit dem Auslande, die Reichthümer des Bodens an unterirdischen Schätzen, besonders an Steinkohle. Kein Zweifel, daß allen diesen Eigenthümlichkeiten des Bahnbezirks ein sehr zweifelhafter Werth an manchen Stellen zuerkannt wurde, insbesondere auch dort, wo man die Bahn in die secundäre Stellung einer „Localbahn" verwies. Es fehlte aber dennoch, wie schon gesagt, auch in höheren Kreisen, als den unmittelbar berührten des Bahnbezirkes, schon damals nicht an der vollen Würdigung der Zukunft dieser „Localbahn". „Mindestens", so erklärte im Jahre 1843 in einem Schreiben an den Finanzminister, mit der Bitte, dasselbe zur Kenntniß Seiner Majestät des Königs bringen zu wollen, der unvergeßliche Ober-Präsident von Westfalen, der weitsehende Freiherr von Vincke, „mindestens seien es doch nicht ein bloßer Localzweck, sicher höchst erhebliche Provinzialzwecke, welche die Elberfeld-Witten-Dortmunder Bahn kennzeichneten." Und erhebend ist für uns und mag für unsere Gesellschaft bleiben, daß Friedrich Wilhelm der Dritte, der weise Bildner von Rheinland und Westfalen als Preußischer Provinzen, im Jahre 1837 Allerhöchstselbst dem Staatsminister von Rother empfohlen hatten, „es nicht aus dem Auge zu verlieren, daß eine fortgesetzte Aufmerksamkeit auf die Unternehmung der Rhein-Weser Bahn erforderlich sei, damit, wenn dieselbe keinen Erfolg habe, die Elberfeld-Witten'sche Bahn, deren Ausführung im Interesse des Gewerbes vorzüglich wünschenswerth erscheine nicht dadurch ganz unterbleibe."

Sie wissen, meine Herren Actionaire, mit welchen Schwierigkeiten, Hindernissen und Widerwärtigkeiten mancher Art das Unternehmen von seinem Entstehen an zu kämpfen gehabt hat. Jedoch haben alle diese Kämpfe sowohl, während der Gründungs- und Bau-Periode, wie auch nach der vor zwanzig Jahren erfolgten Betriebseröffnung bewirkt daß die Gesellschaft ihr wohlerkanntes, würdiges Ziel unverrückt und nur um so zweifelloser zu erreichen bemüht blieb. Am Schlusse dieses fünf und zwanzigjährigen Zeitabschnittes sehen wir demgemäß die wachsenden Erfolge des großen, beharrlich durchgeführten Systems: der Steinkohle die wohlfeile Abfuhr, allen Zweigen des Gewerbefleißes die Zufuhr der Rohstoffe und die Abfuhr der Erzeugnisse, dem gesellschaftlichen Verkehre die erleichternden Wege zu schaffen; auf unserer ursprünglichen Linie und deren allmäligen Erweiterungen bewegt sich unser weitaus bedeutendster Verkehr, sogar in Betreff der Gattung der großen Mehrzahl der beförderten Güter, noch heute.

Wir sind nicht in der Lage, umherschauen und anerkennen zu müssen, daß Andere auf anderen Bahnen ihre Aufgabe zu größerem öffentlichen Vortheile gelöst und Ergebnisse erlangt haben, welche unsere Begehrlichkeit wecken könnten. Getreu unserm ersten Programm, fortschreitend von Jahr zu Jahr mit der ungeahnten Entwickelung der mäch-

tigen Zweige gewerblichen, bergbaulichen und landwirthschaftlichen Fleißes und des gesellschaftlichen Verkehrs unseres, von den „Hauptbahnen" vermiedenen, fleißigen Bahnbezirks d. i. der Elemente, deren Vorhandensein unser Unternehmen ins Leben gerufen hatte, dürfen wir uns des Aufsuchens auch eines neuen Kerns und Mittelpunktes unserer Bahnen enthalten; vollauf beschäftigt für die Ausführung unserer ursprünglichen großen Aufgaben, für den Dienst des inneren Verkehrs, dessen zahlreiche und von Jahr zu Jahr zahlreichere, vermögende und von Jahr zu Jahr an Vermögen und Macht zunehmende Factoren den schon vor fünf und zwanzig Jahren und länger vorhandenen blühenden Mittelpunkt von Arbeit und Unternehmungsgeist in gewaltigen Proportionen zu einem Centrum von Verkehr ausgebildet haben, welchem nach West und Ost, nach Nord und Süd bequemere Abfuhrwege zu verschaffen unser Bemühen und erfolgreiche Thätigkeit gewesen ist und bleibt; in solchem Maaße und Sinne gewesen ist, daß es unentschieden bleiben wird, ob das Fortschreiten der Industrie unsere Bahnen erweitert, oder aber, ob das treibende Element des Fortschreitens unseres Bahnsystems vielmehr immer neue und größere Thätigkeiten der Industrie und des Bergbaues aller Art hervorgerufen, mindestens gefördert, begünstigt habe.

Wir sind, meine Herren, in der Lage, nach einer langjährigen Arbeit Ihnen Glück zu wünschen, daß Sie an das wohlerkannte, würdigste Ziel Ihre Mühen und Ihren Eifer nicht vergeblich verwendet haben, und sind so glücklich, unsere neuen Linien als ergänzende Seiten- und Verbindungsbahnen, oder gleich neuen Strahlen in der Richtung einer unendlichen Peripherie, aussenden zu können, ohne dem Nachbar einen Verkehr zu entwinden, welchen seine Initiative gleichsam in's Dasein gerufen hätte.

Sie werden, meine Herren, mit mir einverstanden sein, daß wir nach fünfundzwanzigjährigem Bestehen unserer Gesellschaft die aus dem unerschöpflichen Reichthum unseres ursprünglichen Bahngebietes uns zuströmende Kraft geübt, daß wir Ergebnisse errungen haben, welche über die großen Erwartungen der Gründer unseres Unternehmens weit hinausreichen.

Ich möchte nicht unterlassen, an dieser Stelle einer stetig wachsenden Kraft zu erwähnen, deren mächtige Wirkung unsere Anstrengungen zu gleicher Zeit beansprucht und belohnt. Es ist die Summe der Bevölkerung unseres Bahngebietes von welcher ich rede.

Die landräthlichen Kreise, welche von unseren Linien, einschließlich der Ruhr-Sieg und der Hessischen Nordbahn berührt werden, enthielten nach der Volkszählung vom December 1867 2,229,365 Einwohner.

Unter diesen zählten die

a) ausschließlich von unseren Linien berührten Kreise	825,020	Einwohner,
b) von unseren und von den Linien einer zweiten Bahn berührten Kreise, angenommen zur Hälfte der Einwohnerzahl, ...	381,957	„
c) von unseren und von den Linien zweier anderer Bahnen berührten Kreise, angenommen zu einem Drittheil der Einwohnerzahl, ...	213,477	„
Auf kurzen Strecken sind berührt zwei Kreise mit	71,972	„
so daß angenommen werden mag, daß unsere Bahnen den Verkehr einer Bevölkerung von .	1,492,426	Einwohnern

ungetheilt aufnehmen und vermitteln; mit anderen Worten: auf jeder Meile unserer etwa 100 Meilen Bahnlänge wohnt eine Bevölkerung von 22,300 Einwohnern, von welchen 15,000 Einwohner als ungetheilt und ganz auf unsere Bahnlinie angewiesen betrachtet werden dürfen. Vernehmen Sie nunmehr aus dem Bericht der Königl. Direction das Wichtigste von den Betriebs-Resultaten des vergangenen Jahres."

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete demnächst über die Betriebs-Ergebnisse und die Bauthätigkeit während des abgelaufenen Geschäftsjahres den nachfolgenden Bericht:

„Die im Betriebe befindlichen Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens erweiterten sich im Laufe des verflossenen Geschäftsjahres durch folgende neue Strecken:

Opladen-Mülheim a. Rhein, 1,52 Meilen lang, in Betrieb genommen am 8. April 1868;
Mülheim a. Rhein-Bergisch-Gladbach 1,19 Meilen lang, in Betrieb genommen am 15. December 1868;
Rittershausen-Remscheid, 2,32 Meilen lang und am 1. September 1868 dem Verkehre übergeben.

Außerdem erfuhr unser Unternehmen noch eine erhebliche Erweiterung durch den Hinzutritt der Hessischen Nordbahn, deren Verwaltung zufolge des durch Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde vom 17. April 1868 landesherrlich genehmigten Vertrages vom 7./10. März 1868 und bezüglichen Statut-Nachtrages vom 1. Januar 1868 ab für Rechnung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft übernommen wurde.

Unter Hinzurechnung dieser neuen Linien und der erwähnten 19,82 Meilen langen Nordbahn erhöht sich die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen Strecken, einschließlich des auf Holländischem Gebiete liegenden Theils der Zweigbahn von Viersen nach Venlo und der von der Westfälischen Eisenbahn angepachteten Strecke von Warburg nach Haueda, dem eigentlichen Anfangspunkte der Nordbahn, auf 102,74 Meilen, wovon 37,39 Meilen doppelgeleisig sind; einschließlich der auf den Bahnhöfen und in den Betriebs-Gebäuden vorhandenen Nebengeleise betrug die Gesammtlänge der auf allen Strecken vorhandenen Geleise 190,28 Meilen.

Dem concessionirten Anlage-Capitale traten in Folge Ueberganges der Nordbahn die Stamm-Capitalien derselben hinzu und zwar 8,000,000 Thlr. Bergisch-Märkische Nordbahn Prioritäts-Obligationen, emittirt zum Zwecke des Umtausches der Hessischen Nordbahn-Stamm-Actien von gleichem Betrage, 2,000,000 Thlr. Prioritäts-Anleihe I. Serie und 993,500 Thlr. Prioritäts-Anleihe II. Serie, von welcher letzteren der nicht durch Amortisation getilgte Rest von 937,500 Thlr. eine Buchschuld an den Staat bildet.

Das concessionirte Stamm-Capital der Gesellschaft beträgt nunmehr 75,993,500 Thlr. für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und 18,000,000 Thlr. für die Ruhr-Sieg Eisenbahn; von dem Bergisch-Märkischen Anlage-Capitale sind 25,000,000 Thlr. in Stamm-Actien und 50,993,500 Thlr. in Prioritäts-Obligationen concessionirt. Verwendet waren bis Ende des Jahres 1868 für die im Betriebe befindlichen Strecken der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, einschließlich der für die neu in Betrieb genommenen Strecken aufgewendeten Capitalien, überhaupt 69,305,000 Thlr., 804,562 Thlr. für die Meile Bahn, und für die Ruhr-Sieg Eisenbahn überhaupt 13,611,339 Thlr., für die Meile Bahn 945,889 Thlr.

An noch nicht begebenen Stamm-Actien und Obligationen waren ultimo 1868 noch vorhanden 3,023,600 Thlr. Stamm-Actien und 7,231,900 Thlr. Prioritäts-Obligationen VI. Serie für die Bergisch-Märkische Eisenbahn, zu emittiren zum Zwecke des Baues der Rheinbrücke und des Ausbaues der älteren Strecken und des Baues der Ruhrthalbahn, und 372,100 Thlr. Prioritäts-Obligationen III. Serie für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Von den Prioritäts-Anleihen wurden durch Amortisation getilgt bis zum Schlusse des Jahres insgesammt 1,831,475 Thlr., und zwar für die Bergisch-Märkische Eisenbahn 1,639,775 Thlr., für die Ruhr-Sieg Eisenbahn 191,700 Thlr.

An Betriebsmitteln besaß die Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1868

für die Bergisch-Märkischen Bahnstrecken:

277 Locomotiven mit 258 Tender,
311 Personenwagen mit im Ganzen 17,008 Plätzen,
100 Gepäckwagen mit einer Ladefähigkeit von 12,140 Centnern,
1252 bedeckte Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 178,695 Centnern,
7357 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 1,278,470 Centnern;

für die Nordbahn:

38 Locomotiven und 37 Tender,
57 Personenwagen mit 2,551 Sitzplätzen,
17 Gepäckwagen mit einer Ladefähigkeit von 2000 Centnern,
89 bedeckte Güterwagen mit 10,550 Centern Ladefähigkeit, und
267 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 33,240 Centnern.

Im Ganzen waren somit vorhanden:

315 betriebsfähige Locomotiven,
386 Personenwagen mit 19,559 Plätzen,
9082 Gepäck-, Vieh- und Güterwagen mit einer Gesammtladefähigkeit von 1,524,095 Centnern,

und ergeben sich hiervon für die Meile Bahn:

3,07 Locomotiven,
3,76 Personenwagen mit 190 Plätzen,
88,40 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 14,834,49 Centnern.

Die Neubeschaffungen des Jahres 1868 umfaßten für die Bergisch-Märkische Bahn:

26 Locomotiven und nach Abzug von 10 theils verkauften und theils demontirten Maschinen noch 16 Locomotiven,
2 Personenwagen,
5 Post- und Gepäckwagen mit 450 Centern Ladefähigkeit,
163 bedeckte Güterwagen mit 32,600 Centnern Ladefähigkeit,
325 offene Güterwagen mit 65,000 Centnern Ladefähigkeit.

Weitere Beschaffungen an Locomotiven, Personen- und Güterwagen haben eingeleitet werden müssen, um den gesteigerten Anforderungen genügen zu können.

Das Beschaffungs-Capital für alle Betriebsmittel belief sich Ende des Jahres 1868 auf 14,951,465 Thlr. und auf 145,527 Thlr. für jede Meile Bahn.

Was die Betriebs-Ergebnisse anlangt, so sind dieselben, obgleich die allgemeinen Verhältnisse des Jahres 1868 nicht geeignet waren, den Verkehr auf allen Gebieten zu einem sehr lebhaften zu gestalten, sowohl auf der Bergisch-Märkischen, als auf der Nordbahn als zufriedenstellende zu bezeichnen.

Es wurden befördert auf der Bergisch-Märkischen Bahn 7,889,458 Personen, gegen 6,741,044, also mehr 1,148,414 Personen oder 17,04 Procent und 148,972,006 Centner Güter gegen 141,654,341 Centner, also mehr 7,317,665 Centner oder 5,16 Procent.

Auf der Nordbahn wurden befördert 475,632 gegen 397,572 Personen, also mehr 78,060 Personen oder 19,63 Procent und 12,765,506 Centner Güter gegen 10,171,859 Centner, also mehr 2,593,647 Centner oder 25,49 Procent.

Von der Gesammtzahl der beförderten Personen kommen bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf:

die I. Klasse	0,57	Procent gegen	0,56	Procent
„ II. „	12,13	„ „	12,12	„
„ III. „	47,98	„ „	43,58	„
„ IV. „	37,69	„ „	42,11	„
Militair „	0,94	„ „	1,02	„
die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen . .	0,69	„ „	0,61	„

und bei der Nordbahn auf:

die I. Klasse	1,93	Procent gegen	3,28	Procent
„ II. „	22,66	„ „	33,18	„
„ III. „	69,62	„ „	56,32	„
Militair und auf die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen	5,79	„ „	7,22	„

Mit Doppelreisebillets fuhren bei der Bergisch-Märkischen Bahn in den drei ersten Wagenklassen 2,788,362 Personen gegen 1,917,794 Personen, also mehr 870,568 Personen mit einem Ertrage von 599,285 Thlr. gegen 410,613 Thlr., also Mehrertrag 188,672 Thlr.; auf den Binnen-Verkehr kommen hiervon 2,655,558 Personen mit einem Ertrage von 573,574 Thlr. und auf den Verbands-Verkehr 132,804 Personen mit einem Ertrage von 25,711 Thlr. Auf der Nordbahn fuhren mit Doppelreisebillets, welche nur für die zweite und dritte Wagenklasse eingeführt sind, 100,818 Personen gegen 84,430 Personen, also mehr 16,388 Personen.

Die bei der Bergisch-Märkischen Bahn eingeführten Schülerbillets und Abonnementskarten hatten sich wiederum eines größeren Beifalls zu erfreuen; ausgegeben wurden 221 Schülerbillets gegen 151 Stück und 135 Abonnementskarten gegen 81 Stück in 1867.

Jede Person hat durchschnittlich an Meilen durchfahren und zwar bei der Bergisch-Märkischen Bahn 2,59 Meilen gegen 2,50 Meilen und bei der Nordbahn 5,64 Meilen gegen 5,87 Meilen, wonach also eine Steigerung von 0,09 Meilen bei der Bergisch-Märkischen Bahn und eine Abnahme von 0,23 Meilen bei der Nordbahn hervorgetreten ist.

Für die Person und Meile kamen im Durchschnitt auf excl. der Nebenerträge 2 Sgr. 5,68 Pfg. gegen 2 Sgr. 6,76 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen Bahn und 3 Sgr. 4,71 Pfg. gegen 3 Sgr. 9,70 Pfg. bei der Nordbahn; der Ertrag ist hiernach um 1,08 resp. um 4,99 Pfg. zurückgegangen, was in den gewährten Fahrpreisermäßigungen seine Erklärung findet.

An Personenmeilen wurden zurückgelegt auf der Bergisch-Märkischen Bahn 20,398,218 gegen 16,879,412 und auf der Nordbahn 2,683,315.

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr betrug einschließlich der Nebenerträge für befördertes Gepäck und für transportirte Hunde, Equipagen und Pferde 1,706,619 Thlr. gegen 1,465,457 Thlr. und pro Meile Bahn 22,047 Thlr. gegen 20,323 Thlr. bei der Bergisch-Märkischen Bahn und 325,109 Thlr. gegen 316,903 Thlr. und pro Meile Bahn 16,403 Thlr. gegen 15,989 Thlr. bei der Nordbahn; es ist somit eine Steigerung eingetreten von 1724 resp. 414 Thlr. für die Meile Bahn.

Von dem gesammten Personenverkehr kommen bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf den Binnenverkehr in der Frequenz 95,85 Procent gegen 95,17 Procent und in der Einnahme 91,14 gegen 89,29 Procent und auf den Verbandsverkehr in der Frequenz 4,15 gegen 4,83 Procent und im Ertrage 8,86 gegen 10,71 Procent, wogegen bei der Nordbahn kommen auf den Binnenverkehr in der Frequenz 66,95 gegen 62,31 Procent und im Ertrage 33,72 gegen 33,36 Procent und auf den Verbandsverkehr in der Frequenz 33,05 gegen 37,69 Procent und im Ertrage 66,28 gegen 66,64 Procent; es wird hierbei darauf hingewiesen, daß in dem erwähnten Ertrage die Nebenerträge nicht enthalten sind.

Von allen Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn hatte die Strecke Elberfeld-Vohwinkel mit 942,583 Personen die größeste und, abgesehen von den im Laufe des Jahres neu eröffneten Strecken, die Strecke Welschenennest-Creuzthal mit 52,378 Personen die geringste Frequenz.

Die Steigerung im Güterverkehr vertheilt sich bei der Bergisch-Märkischen Bahn mit 4,884,840 Centnern auf den Binnen- und mit 2,432,825 Centnern auf den Verbandsverkehr und bei der Nordbahn mit 114,546 Centnern auf den Binnen- und mit 2,479,101 Centnern auf den Verbandsverkehr; die Steigerung des Ertrages vertheilt sich bei der Bergisch-Märkischen Bahn mit 481,266 Thlr. auf den Binnenverkehr und mit 212,617 Thlr. auf den Verbandsverkehr.

Von dem Gesammtgewichte der beförderten Güter kommen bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf:

Eilgut	0,56	Procent	gegen	0,37 Procent
Postgut	0,09	„	„	0,15 „
Gut der I. Klasse . .	2,72	„	„	2,42 „
Gut der II. Klasse und der Ausnahmeklassen	43,55	„	„	32,97 „
Steinkohlen und Coaks	49,58	„	„	51,77 „
Betriebsdienstgut . .	1,45	„	„	4,49 „
Baudienstgut . . .	1,29	„	„	7,40 „
Vieh	0,76	„	„	0,43 „

und bei der Nordbahn auf:

Eilgut	1,19	Procent,
Postgut	0,07	„

Gut der I. Klasse . . .	11,11	Procent,
Gut der II. Klasse und der Ausnahmeklassen . . .	86,31	„
Betriebsdienstgut . . .	0,75	„
Baudienstgut	0,25	„
Vieh	0,32	„

Die größeste Steigerung ist bei der Bergisch-Märkischen Bahn bei dem Gute der II. Klasse und der Ausnahmeklassen und bei Steinkohlen und Coaks eingetreten und zwar bei dem Gut der II. Klasse 10,866,428 Centner und bei Steinkohlen und Coaks 6,716,542 Centner.

Daß bei letzteren der Procentsatz gegen das Vorjahr zurückgegangen ist, erklärt sich durch den Ausfall bei dem Gute der I. Klasse, beim Betriebsdienstgute und bei dem Baudienstgute. Bei dem Gute der I. Klasse trat eine Verminderung von 737,554 Centnern ein, was seinen Grund hatte in Tarifermäßigungen, wodurch Güter aus der I. in die II. Klasse versetzt wurden; beim Betriebsdienstgute betrug die Abnahme 2,214,438 Centner und beim Baudienstgute 7,617,678 Centner, was darin begründet ist, daß die Bahn-Erneuerungsarbeiten geringere Transportmassen in Anspruch nahmen und daß in 1868 neue Bahnstrecken vollendet wurden, für welche in 1867 noch erhebliche Massen von Baudienstgütern zu transportiren waren.

Bei der Nordbahn vertheilt sich die Frequenzsteigerung auf alle Tarifklassen; am bedeutensten war dieselbe beim Gute der II. Klasse und der Ausnahmeklassen, indem 2,374,154 Centner mehr als im Vorjahre transportirt wurden.

Im Güter-Verkehr war bei der Bergisch-Märkischen Bahn ebenfalls der innere Verkehr von größerer Bedeutung indem dieser allein eine Frequenz von 110,878,697 Centnern aufweist; nach ihm folgt der Rheinisch-Thüringische und Sächsisch-Oesterreichische Verband mit 9,684,022 Centnern, der Westfälische und Rheinisch-Bergisch-Westfälische Verband mit 9,490,755 Centnern, der Preußisch-Braunschweigische Verband mit 6,371,888 Centnern, der Verkehr mit der Main-Weser Bahn mit 2,681,907 Centnern, der Verkehr mit den Köln-Mindener Stationen mit 1,919,551 Centnern; der Rheinisch-Westfälische Verband mit 1,869,665 Centnern und der Bergisch-Hannoversche Verband mit 1,445,208 Centnern; in den übrigen Verbänden betrug die Frequenz nicht eine Million Centner.

Die größeste Steigerung hatte der Rheinisch-Thüringische und Sächsisch-Oesterreichische Verband mit 2,536,938 Centnern, dann der Preußisch-Braunschweigische Verband mit 1,078,466 Centnern, während die stärkste Abnahme der Frequenz eingetreten ist im Verkehr mit Köln-Mindener Stationen mit 2,744,478 Centnern und dann im Belgisch-Niederländisch-Deutschen Verbande mit 854,892 Centnern. Bei der Nordbahn ist der Verbands-Verkehr von größerer Bedeutung als der Binnen-Verkehr, und hatte jener eine Frequenz von 11,700,951 Centnern, während der Binnen-Verkehr nur eine solche von 1,064,555 Centnern hat.

Bei der Bergisch-Märkischen Bahn nahmen Steinkohlen und Coaks die erste Stelle ein mit 80,047,167 Centnern oder 49,58 % der beförderten gesammten Güter; dann wurden noch in Massen von über eine Million Centnern transportirt: rohe und bearbeitete Steine, Eisenerze, rohes Eisen, Gyps, Kreide, Traß, Lehm, Kies 2c., Getreide, Bau- und Nutzholz, Eisen- und Stahlwaaren, Schienen, verarbeitetes Eisen, Schwefelkies, Kartoffeln und Chamotte, Dach-, Form- und Mauerziegeln.

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich an Meilen durchfahren und zwar bei der Bergisch-Märkischen Bahn 6,24 Meilen gegen 5,77 Meilen und bei der Nordbahn 11,46 Meilen gegen 11,59 Meilen, wonach also bei der Bergisch-Märkischen Bahn sich eine Steigerung in der Transportstrecke von 0,47 Meilen ergiebt, während bei der Nordbahn eine Abnahme von 0,13 Meilen eingetreten ist.

Für jeden Centner kamen pro Meile durchschnittlich auf ausschließlich der Nebenerträge bei der Bergisch-Märkischen Bahn 2,28 Pfg. gegen 2,29 Pfg. und bei der Nordbahn 2,36 Pfg.; bei der Bergisch-Märkischen Bahn ist also eine Ermäßigung von 0,01 Pfg. eingetreten, was in Tarifherabsetzungen seine Erklärung findet.

An Centnermeilen wurden zurückgelegt auf der Bergisch-Märkischen Bahn 929,613,749 gegen 817,285,435 und auf der Nordbahn 146,296,493.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr betrug einschließlich der Nebenerträge 6,165,084 Thlr. gegen 5,429,303 Thlr. und pro Meile Bahn 77,344 Thlr. gegen 69,927 Thlr. bei der Bergisch-Märkischen Bahn und 963,389 Thlr. gegen 861,839 Thlr. und pro Meile Bahn 47,575 Thlr. gegen 42,560 Thlr. bei der Nordbahn, so daß eine Steigerung eingetreten ist von 7417 Thlr., resp. 5015 Thlr. für die Meile Bahn.

Von dem gesammten Güterverkehr kommen bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 74,43 % gegen 74,83 % und in der Einnahme 69,36 % gegen 64,93 %, und auf den Verbandsverkehr in der Frequenz 25,57 % gegen 25,17 %, und im Ertrage 30,64 % gegen 35,07 %, wogegen bei der Nordbahn kommen auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 8,34 % gegen 9,34 % und im Ertrage 6,07 % und auf den Verbandsverkehr in der Frequenz 91,66 gegen 90,66 % und im Ertrage 93,93 %; bemerkt wird hierbei, daß in der Einnahme die Neben-Erträge nicht enthalten sind.

Die extraordinairen Einnahmen brachten auf 690,536 Thlr. gegen 561,621 Thlr. und pro Meile Bahn 6938 Thlr. gegen 5958 Thlr. Beim Depeschen-Verkehr, dessen Ertrag hier verrechnet wird, kamen auf 8914 Thlr. und betrug die Zahl der beförderten Privat-Depeschen überhaupt 63,171 Thlr.

Die Gesammt-Einnahme beträgt 9,850,737 Thlr. gegen 8,635,123 Thlr. in 1867, also mehr 1,215,614 Thlr. oder 14,08 Procent; pro Meile Bahn beträgt dieselbe 98,972 Thlr. gegen 91,600 Thlr., also mehr 7372 Thlr.

Die Vertheilung der Einnahmen auf die einzelnen, finanziell getrennt zu verwaltenden Theile des Unternehmens ergiebt:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn den Betrag von 8,358,095 Thlr. mit einer Mehr-Einnahme von 1,024,213 Thlr. oder 13,97 Procent,

für die Ruhr-Sieg Eisenbahn die Summe von 1,415,263 Thlr. mit einer Mehr-Einnahme von 140,422 Thlr. oder 11,01 Procent,

für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, deren Brutto-Ertrag mit 55 resp. 45 Procent zwischen der Ruhr-Sieg und Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Vertheilung kommt, die Summe von 26,970 Thlr. gegen 26,400 Thlr. mit einer Mehr-Einnahme von 570 Thlr. oder 2,16 Procent,

für die Zweigbahn von Rittershausen nach Remscheid den Betrag von 50,409 Thlr.

Nachdem wir im Vorstehenden einen Ueberblick über die gesammten Verkehrs-Verhältnisse unseres Unternehmens gegeben haben, glauben wir noch einige specielle Data bezüglich der neuen Strecken Haan-Mülheim a. Rh., durch welche die Verbindung des Bergischen Landes mit Köln und dem Oberrhein um 3⅓ Meilen abgekürzt wurde, sowie der Strecke Rittershausen-Remscheid anführen zu müssen.

Auf der ersteren Strecke wurden im vergangenen Jahre im Ganzen rot. 5 Millionen Centner Güter gefahren und erreichte die Personen-Frequenz trotz des zur Zeit noch bestehenden zeitraubenden und den Verkehr belästigenden Ueberganges in Mülheim a. Rh. die Ziffer von 936,094 — ein Ergebniß, welches um so mehr befriedigt, als der Verkehr der Strecke Haan-Düsseldorf, über welche früher der Verkehr nach Köln und dem Oberrhein sich bewegte, gegen das Jahr 1867 nur um rot. 38,000 Personen abgenommen hat, und welches zu den besten Hoffnungen für die Zeit berechtigt, wo wir nach Erreichung unseres angestrebten Zieles in der Lage sein werden, den Verkehr bis Köln resp. Deutz und weiter ohne Vermittelung einer fremden Bahn führen zu können.

Auch der Verkehr auf der Zweigbahn Rittershausen-Remscheid, welche im Monat September v. J. in Betrieb genommen wurde, hat die gehegten Erwartungen übertroffen. Auf derselben sind innerhalb der 4 Monate des vergangenen Jahres rot. 1¼ Millionen Ctr. Güter und 220,634 Personen befördert.

Die außerordentliche Personen-Frequenz auf diesen neuen Strecken läßt die erhebliche Vermehrung der Personenzüge auf den Strecken Haan-Elberfeld und Elberfeld-Rittershausen, durch welche namentlich das Umsteigen der zwischen den bedeutendsten Verkehrspunkten Reisenden vermieden wird, als eine durch die Rücksichten auf den Verkehr gebotene Einrichtung erscheinen.

Die Gesammtsumme aller Betriebs-Ausgaben betrug 4,300,477 Thlr., pro Meile Bahn 43,208 Thlr., und nahm dieselbe von der Einnahme 43,66 Procent in Anspruch; werden denselben die gewöhnlichen Rücklagen zu den Reserve-

und Erneuerungsfonds hinzugerechnet, so ergeben sich 5,282,556 Thlr. und absorbiren solche alsdann 53,60 Procent der Gesammt-Einnahme.

Von den Betriebs-Ausgaben fallen

a) auf die allgemeine Verwaltung . 337,588 Thlr.
b) auf die Bahnverwaltung . . 1,346,722 „
c) auf die Transport-Verwaltung . 2,616,167 „

Die Kosten der Allgemeinen Verwaltung betrugen pro Meile Bahn 3392 Thlr.

Für alle Bahnabtheilungen betrugen die Bahnunterhaltungskosten, ohne Berücksichtigung des Werths der alten Materialien pro Meile Bahn 5897 Thlr. gegen 7336 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 3107 gegen 3754 Thlr. in 1867.

Die gesammten Kosten des Bahn-Transports betrugen 2,616,167 Thlr. und absorbirten dieselben 28,56 Procent der Einnahmen aus dem Personen- und Güter-Verkehr.

Die Anzahl der gefahrenen Züge stellte sich für die Bergisch-Märkische Bahn auf insgesammt 166,304 Züge gegen 124,216 und auf den Tag im Durchschnitt 454,4 Züge gegen 340,3 Züge, für die Nordbahn auf insgesammt 14,174 Züge und auf den Tag im Durchschnitt 38,7 Züge.

An Locomotivmeilen wurden gefördert auf der Bergisch-Märkischen Bahn 820,688 gegen 698,027 in 1867 und mit Berücksichtigung der Rangirdienststunden 1,158,670 Locomotivmeilen gegen 978,186 in 1867 und auf der Nordbahn 141,942 gegen 123,658 Locomotivmeilen und unter Berücksichtigung der Rangirdienststunden 163,679 Locomotivmeilen.

An Locomotiv- und Wagenachsmeilen wurden von eigenem und fremdem Material gefördert auf der Bergisch-Märkischen und Nordbahn überhaupt: 2,891,644 Locomotiv- und 33,372,440 Wagenachsmeilen.

Die Kosten der Zugkraft betragen pro Nutzmeile 1 Thlr. 5 Sgr. 8,01 Pfg. gegen 1 Thlr. 18 Sgr. 0,71 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen und 1 Thlr. 7,21 Pfg. bei der Nordbahn; bei der Bergisch-Märkischen Bahn ist somit eine Abnahme von 12 Sgr. 4,70 Pfg. pro Nutzmeile eingetreten.

Die Vertheilung der Ausgaben auf die einzelnen, finanziell getrennt verwalteten Abtheilungen ergiebt:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn die Summe von 3,663,206 Thlr.,
für die Ruhr-Sieg Eisenbahn die Summe von 605,152 Thlr. mit einer Minder-Ausgabe von 13,871 Thlr. oder 2,24 Procent,
für die Zweigbahn Rittershausen-Remscheid den Betrag von 32,119 Thlr.

Nach Abzug der Betriebs-Ausgaben von der Einnahme verblieb bei der Bergisch-Märkischen Bahn ein Ueberschuß von 4,707,026 Thlr., woraus vorab zu decken war: die Verzinsung der Prioritäts-Anleihen mit 1,930,551 Thlr., die Amortisation derselben mit 154,026 Thlr., die Verzinsung und Amortisation der von Zechen beschafften Wagen mit 23,293 Thlr., die Rücklage zum Reserve-Fonds mit 57,839 Thlr. und die Rücklage zum Erneuerungsfonds mit 778,817 Thlr. Der alsdann verbleibende Ueberschuß ermöglichte die Vertheilung einer Dividende von 8 Procent auf das auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesene Stamm-Actien-Capital von 20 Millionen Thalern mit einem Gesammtbetrage von 1,600,000 Thalern und wurde der Rest zur Zahlung der von der Dividende sich berechnenden Staats-Abgabe mit 162,500 Thlr. verwendet.

Für die Ruhr-Sieg Eisenbahn ergibt sich nach Abzug der Betriebs-Ausgaben von der Einnahme noch ein Ueberschuß von 824,945 Thlr., woraus zu entnehmen war die Verzinsung der Prioritäts-Anleihe mit 611,385 Thlr., die zur Amortisation aus den Betriebs-Einnahmen verwendete Summe ad 4672 Thlr., die Rücklage zum Reservefonds mit 13,480 Thlr., die Rücklage zum Erneuerungsfonds mit 127,707 Thlr.; die dann noch verbleibenden 67,701 Thlr. werden in Gemäßheit der Bestimmungen des bezüglichen Staats-Vertrages und der Anleiheprivilegien zur Amortisation der für den Bau der Ruhr-Sieg Eisenbahn emittirten 18,000,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft Serie III. Litr. A. und B. verwendet und demgemäß bei der diesjährigen Ausloosung dieser Anleihe Berücksichtigung finden.

Für die Zweigbahn Rittershausen-Remscheid betrug der Brutto-Ueberschuß 18,290 Thlr., woraus zu entnehmen waren die für die Benutzung der von anderen Bahn-Abtheilungen mehr beschafften Betriebsmittel zu zahlenden Zinsen

mit 4128 Thlr. und diejenigen 4383 Thlr., welche die Zweigbahn zu der Gesammt-Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Betriebsmittel, welche Rücklage nach den durchlaufenen Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen zu repartiren ist, beizutragen hatte; der alsdann noch verbliebene Rest ist mit 9778 Thlr. dem Baufonds für diese Zweigbahn zugeführt, weil der Betrieb auf derselben während des ersten Betriebsjahres nach Vorschrift des bezüglichen Statut-Nachtrages für Rechnung des Baufonds geführt werden mußte.

Bezüglich des Gesammtergebnisses bei der Bergisch-Märkischen Bahn bleibt noch hervorzuheben, daß nach dem unterm 12. April d. J. Allerhöchst genehmigten Statut-Nachtrage der zur Erstattung auf die früheren Zuschüsse des Staates zur Verzinsung der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Stamm-Actien kommende Antheil an der Dividende über 6½ Procent vom Jahre 1868 ab bei Berechnung der den Actionairen zu gewährenden Dividende außer Betracht bleibt, indem derselbe nicht auf die Betriebs-Ueberschüsse, sondern auf das entsprechend zu verstärkende Anlagecapital der Gesellschaft zu verrechnen ist, und ferner, daß die Dividende des Jahres 1868 außer für die in 1867 auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesenen 19 Millionen Thaler Actien noch für eine fernere Million, also für insgesammt 20 Millionen Thaler Stamm-Actien aus dem Betriebs-Ueberschuß entnommen ist, und endlich daß außerdem noch rot. 9,500,000 Thlr. Prioritäts-Obligationen V. und VI. Serie gegen das Jahr 1867 mehr mit den Zinsen auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesen sind; dieses Gesammt-Capital von 10½ Millionen Thalern hat für die neu in Betrieb genommenen Bahnstrecken Haan-Mülheim-Solingen und Styrum-Ruhrort, für die Beschaffung von Betriebsmitteln, für die Bauschulden der Hessischen Nordbahn und für die Ergänzungsbauten auf den älteren Bergisch-Märkischen Bahnstrecken und auf der Hessischen Nordbahn Verwendung gefunden.

Zum Schlusse unseres Berichts über die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres glauben wir noch hervorheben zu sollen, daß der Ertrag der Nordbahn, welche seit dem 1. Januar des abgelaufenen Geschäftsjahres mit dem Bergisch-Märkischen Unternehmen vereinigt ist, nach Deckung der Betriebs-Ausgaben der zur Erneuerung der Bahn und der Betriebs-Mittel erforderlichen Rücklagen, der Verzinsung und Amortisation der Anleihen noch vollständig die Mittel gewährt hat zur Verzinsung der an Stelle des Stamm-Actien-Capitals getretenen fünfprocentigen Prioritäts-Anleihe und des der Victoria-National-Invalidenstiftung zugewendeten Capitals ad 350,000 Thlr. Bei diesem Resultate glauben wir die Acquisition der Nordbahn als eine vortheilhafte Erweiterung des Bergisch-Märkischen Unternehmens um so mehr bezeichnen zu dürfen, als sie ihre Aufgabe in dem Bergisch-Märkischen Bahn-System erst dann vollständig zu lösen vermag, wenn sie mit diesem durch die Ruhrthalbahn in directe Verbindung gebracht sein wird.

Die Bauthätigkeit der Verwaltung erstreckte sich während des abgelaufenen Geschäftsjahres bei den in Betrieb stehenden Bahnlinien außer den in dem Geschäftsbericht erwähnten Ergänzungsbauten auf den verschiedenen Bahnhöfen auf die Herstellung der Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe Kabel und der Verbindungsbahn Hengstei-Holzwickede, auf die Verlegung der Linie bei der Kopfstation auf der Prinz-Wilhelm Eisenbahn und auf die Herstellung des zweiten Geleises auf einigen Strecken der linksrheinischen Bahnen und auf der Witten-Duisburger Eisenbahn; auf den am meisten belasteten Strecken wurde das zweite Geleise fertig gestellt und in Betrieb genommen.

Die Bauthätigkeit auf den neuen Linien anlangend, so wurden zunächst die Strecken von Opladen nach Mülheim a. Rhein und von dieser Station nach B.-Gladbach, sowie die Zweigbahn von Rittershausen nach Remscheid fertig gestellt und im Laufe des Jahres in Betrieb genommen. Der Bau der Verbindungsbahn Düsseldorf und Neuß mit festem Rheinübergange wurde rüstig gefördert und sind wir heute in der Lage die Inbetriebnahme dieser für das gesammte Bergisch-Märkische Unternehmen überaus wichtigen Verbindung für das Frühjahr des nächsten Jahres in Aussicht nehmen zu können. Auf der Zweigbahn von Bochum nach Zeche Königsgrube und auf der Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer wurde mit dem Ausbau fortgefahren.

Neu in Angriff genommen wurden die Bauten auf der Zweigbahn von M.-Gladbach nach Odenkirchen und auf der Ruhrthalbahn und speciell auf der mittleren Abtheilung derselben auf der Strecke Dahlhausen-Henrichshütte — für den weiteren Theil dieser Abtheilung wurden die generellen Vorarbeiten fertig gestellt — und auf der obern Abtheilung Schwerte-Warburg. Auf der unteren Abtheilung von Düsseldorf bis Kupferdreh konnte erst im laufenden Jahre mit der Ausführung begonnen werden.

Für die Bahnstrecken von B.-Gladbach nach Bensberg und von Erkelenz über Jülich nach Düren und Stolberg sind die Specialbaupläne zum Abschluß gebracht, dagegen sind für die Zweigbahn von Hagen im Vollme-Thale aufwärts bis in die Nähe von Lüdenscheid und für eine, zwischen der Ruhr-Sieg- und Main-Weser Bahn auszuführende Verbindungsbahn die technischen Vorarbeiten noch im Werke begriffen.

Der Herr Vorsitzende der General-Versammlung ergriff aldann wieder das Wort zu dem nachstehenden Vortrage:

„Ich erlaube mir, dem so eben verlesenen Bericht einige Bemerkungen nachzutragen.

Außer dem Ihnen von der Königlichen Eisenbahn-Direction vorgelegten Grünbuche hätte die Deputation Ihnen ein diplomatisches Gelbbuch überreichen und vortragen können, die Kundgebung des Mißbehagens über manches staatlich verfügte Hemmniß rücksichtslos freier Bewegung, eine Sammlung von Darstellungen fehlgeschlagener Verhandlungen, eine geschickte Auswahl von Eingaben und Petitionen und Beschwerden, von uns oder von anderen Corporationen in unserem Interesse verfaßt, und von Verfügungen des Herrn Handels-Ministers Excellenz. — Aber abgesehen von der vernichtenden Krittk, welche der große leitende Staatsmann an der Spitze der Regierung Seiner Majestät des Königs mit der zermalmenden Wucht deutschen Freimuthes und unüberwindlicher Wahrheit über solche Veröffentlichungen geübt hat, Veröffentlichungen, welche durch eine nur particielle, aber pikante Indiscretion den Gaumen kitzeln, jedoch den Stachel verletzten Selbstgefühls in die Gemüther treiben, müssen wir uns sagen, daß Wehklagen über vereitelte Intentionen und verlorene Hoffnungen — — und wie viele hat deren die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zu Grabe getragen! — eitel sind, daß die Veröffentlichung schwebender Verhandlungen selbst auch nicht geeignet sein kann, nach irgend einer beachtenswerthen Seite hin Vertrauen zu erwecken. Denn, wenn solche Enthüllungen den Anschein nehmen, die wahren leitenden Gedanken und die wirklichen Ziele irgend einer Verhandlung der Oeffentlichkeit Preis zu geben, so erkennen Hörer und Leser bei selbst mäßigem Grade geschäftlicher Einsicht, daß dieser dichte Staub lediglich in der Absicht aufgewirbelt wird, um mittelst der vielen Worte die eigentliche Natur der Sache zu verhüllen, damit die Aufmerksamkeit von den geheimen Absichten abgelenkt werde. Eine solche diplomatische Kunstform würde die öffentliche Meinung nah und fern zum Mitgefühl bewegen wollen, während der Verfasser des Gelbbuches besser als sonst Jemand wissen würde, daß die angeblich erlittene Unbill vielmehr nur die Abwehr eines Planes gewesen wäre, in welchem die Aufsichtsbehörde den Versuch eines vielleicht wiederholten Eingriffs in das Recht des Nachbars erkannt hätte.

Wenn unsere Grundsätze, unsere Sitten und Ihre Nachsicht es uns erlauben würden, schwebende Verhandlungen über neue Erweiterungs-Projecte der Oeffentlichkeit zu übergeben, so würden wir einen starken Band für Sie und das Publikum zusammenstellen, ich würde Sie länger als nur heute mit meinen Vorträgen vielleicht fesseln können. Sie aber würden nach ihrer schlichten, gesunden Auffassungsweise dennoch am Ende nicht zweifeln, daß die wirklichen Ziele trotz alledem nicht gezeigt worden wären; am allerwenigsten würden Sie, die besonnenen, nicht durch Blendwerk der Theorie und der doctrinären Phrase zu beirrenden Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, trotz des großen Vertrauens, welches Sie uns lange Jahre hindurch erwiesen haben, am allerwenigsten, sage ich, würden Sie unsere einseitige Auffassung irgend einer den Anspruch eines Dritten berührenden schwebenden Frage für die absolut und einzig richtige halten.

Sie würden fragen, was eine solche Neuerung, die Einführung eines verurtheilten Gebrauches in unsere gesellschaftlichen Uebungen fruchten solle?

Es ist, meine Herren, allerdings auf die Frage, welche Sie in dem angegebenen Sinne an mich stellen würden, Nichts anderes zu antworten, als daß es sich für die Verhandlungen des Privatlebens nicht mit höherer Berechtigung, als für die Verhandlungen unserer Actien-Gesellschaft mit der Staats-Regierung empfiehlt, mit Rücksicht auf das eigene Ansehen und auf die unbefangene freie Stellung des anderen Theiles nicht solche Verhandlungen zu veröffentlichen, welche noch schwebend und in welchen namentlich viele widerstrebende Elemente abzuwägen sind. Ich versage es mir demgemäß, Sie unsere langgedehnten Linien entlang und an deren Ausläufer zu geleiten, und Sie aufmerksam zu machen auf jedes schwebende Project einer Seitenbahn oder Weiterführung. Unser Vorschreiten geschieht unter Beobachtung der höchsten Behutsamkeit.

Wenn wir, wie z. B. jetzt, von einer Menge von Seiten aufgefordert werden, nach irgend einer Richtung zu bauen, so unterliegt ein jeder solcher Antrag in dem Collegium der Direction und bei der Deputation der eingehendsten Prüfung: es wird sich gefragt, ob ein hinreichend großes öffentliches Interesse vorhanden, ob das Unternehmen gerade für unsere Gesellschaft als ein rentables anzusehen, ob unsere Gesellschaft naturgemäß zur Ausführung berufen sei. Diese Fragen erfordern zu ihrer Beantwortung meistens eine große Zeit, während welcher die Anschauungen sowohl unter einander verschieden sind, als bei den einzelnen berufenen Vertretern der Gesellschaft wechseln. In allen Fällen und für kleine sowohl wie für große Projecte geht eine lange Prüfung der statistischen und anderer generellen Verhältnisse vorher, ehe die Königliche Direction aus eigener Bewegung oder in Folge eines Ersuchens der Deputation die erste technische Untersuchung der möglichen Bahnlinie anordnet. Nach Maßgabe des Ergebnisses dieser ersten allgemeinen und technischen Prüfung wird die weitere Verhandlung zunächst innerhalb der Direction, sodann in einer Conferenz dieser Behörde mit der Deputation geführt. In der Regel sind weitere Ermittelungen einzuholen, neue technische Untersuchungen zu führen, neue Pläne auszuarbeiten, und nachdem alle diese neuen Materialien gesammelt und zum Vortrag gebracht worden sind, faßt Direction vorläufig Entschließung und legt diese der Deputation zur Prüfung und Aeußerung vor. Wenn ein Einverständniß der Gesellschaftsvorstände erzielt worden, oder auch schon in einer früheren Phase der Bearbeitung eines Projectes, werden von Seiten der Königlichen Direction sämmtliche Verhandlungen dem Herrn Handels-Minister zur Prüfung und Genehmigung eingereicht. Nun, meine Herren, würde ich glauben, wenn nicht das Resultat des gerade vorliegenden Projects zu schädigen, doch die der entscheidenden Staatsregierung ganz unwidersprechlich gebührende Rücksicht wenig zu ehren, wenn ich an dieser Stelle meine einseitigen Anschauungen und Einzelheiten der schwebenden Verhandlungen vortragen wollte; oder wenn ich in einem Localblatt, welches zufällig während eines gezwungenen Stilllagers etwa auf einem Bahnhofe Neuß oder sonstwo dem Mitbewerber vor Augen käme, mich auf das Postament einer beherrschenden Höhe hinaufschrauben, und von solchem Wolkensitz aus, erhaben über die übrigen Sterblichen, mit orakelhaftem Ernst die Lehre von den Eisenbahnen überhaupt, von dem nach meinem anmaßenden Wohlmeinen einer jeden anderen Eisenbahn-Gesellschaft anzuweisenden Beruf, von den zu ziehenden Grenzen des Berufs dieser anderen Gesellschaften, von der meinen Geist vorschwebenden schrankenlosen Aufgabe unserer Gesellschaft, von der über Staatsregierung und Volk in lichte Höhen ragenden Erkenntniß von Recht und Aufgabe und Zukunft reden wollte.

Vor solchen transcendentalen Luftreisen einer vorlauten, hohlen Doctrin schützt mich der nüchterne Blick auf unsere täglichen Aufgaben; wir zeigen Ihnen nicht, wie nach London und Wien und Bombay Ihnen die Reise leicht gemacht worden ist durch die Leistungen und das Verdienst ausländischer Gesellschaften, sondern wir haften an der Prosa des Bemühens, in Elberfeld und von den Stationen unserer Bahnen Reisebillets nach Bonn, Köln und anderen linksrheinischen Stationen mit Gepäckbeförderung auszugeben für hunderttausende von Personen, welche ein solches Billet fordern, und uns die heftigsten, nicht ungerechten Vorwürfe machen, daß man dieser großen Bevölkerung bei wenigen Meilen Entfernung verweigere, was man dem einzelnen seltenen Reisenden vielleicht bis nach San Francisco bewillige.

Aber dennoch sind wir gewiß, daß die Macht der Bergisch-Märkischen Bevölkerung aus der lange umsonst ersehnten Eröffnung der Elberfeld-Mülheimer Strecke in nicht gar zu langer Frist den vollen Nutzen ziehen werde.

Solchergestalt haben wir, meine Herren, in der That an der Erfüllung unseres 25jährigen Programms eine hinreichend würdige Aufgabe, und nicht die Muße, um die Rolle des Magisters zu übernehmen und Reclame zu machen.

So alt, wie die Erwähnung der ersten Bahn vom Westen zum Osten der Monarchie ist der Gedanke an eine Bahn von Elberfeld nach Köln. Geopfert dem wirklich großen Plan Köln-Duisburg und der Zweigbahn Düsseldorf-Elberfeld blieb das Project dasjenige, was wir mit Vorliebe hegten: nur daß unsere Flügel lahm, unsere Mittel erschöpft worden waren während des langwierigen und theuern Baues Elberfeld-Dortmund und durch einen gänzlich unrentablen Betrieb.

Für Köln-Minden und für Aachen-Düsseldorf, für Gladbach-Homberg 2c. hatte der Staat willig die Zinsen des Bau-Capitals garantirt. Und die Bergisch-Märkische Bahn? Nun, die Schwierigkeiten, mit welchen sie kämpfen mußte, sind das Mittel geworden, ihre Kraft zu üben und zu stählen. Auch für die Bahn Haan-Köln — zwanzig Jahre nach der Eröffnung der Elberfeld-Schwelmer Strecke — schlug endlich die Stunde der Lösung des Bannes.

In welchem Maaße aber ist in Erfüllung gegangen, was wir in fester Voraussicht von den Ergebnissen der Eröffnung eines von 9 auf 6 Meilen verkürzten Weges zwischen Elberfeld, dessen Landgerichtsbezirk an 300,000 Seelen umfaßt, und der großen Rheinstadt Köln erwarteten! „Ja", so wendeten die sogenannten Sachkenner ein, „die Bahn wird einen Verkehr vermitteln, aber auf Kosten der Bahn nach Düsseldorf." Andere wiesen nach, daß „der Verkehr von Elberfeld über Benrath nach Köln und über Neuß nach Köln bekannt sei; wie man sich Träumen eines größeren Verkehrs, als des bisherigen, hingeben könne?" Vergebens wurde solchen Bedächtigen nachgewiesen, daß die gemeinschädliche, ungerechte Verlängerung der Entfernung von Elberfeld nach Köln den Verkehr auf ein unvermeidliches Minimum reducire, daß überdies der Bahnhof Düsseldorf der Köln-Mindener Bahn zu fern von dem Bahnhofe Elberfeld liege, und die Vermittelung, der Uebergang in Düsseldorf, zu unbequem sei, als daß der örtliche Verkehr Elberfeld-Köln sich ausbilden könne; dieser schlummere, schlafe und werde erst aufwachen nach der Eröffnung des Bergisch-Märkischen Weges. — Wohlan! das Jahr 1868 ist das erste Betriebsjahr der Strecke — nicht Elberfeld-Köln — sondern Elberfeld-Mülheim a. Rhein, also mit einem Endpunkt, welcher den Reisenden, dessen Ziel eben nicht Mülheim ist, dennoch an das Ende seiner Einschreibung führt. Er hatte dann zu wählen, ob zu Fuß an den Strom und mittelst Dampfschiffes an eine der am linken Rheinufer liegenden Landebrücken, oder mit Droschke nach Köln, oder Uebergang zum Mülheimer Bahnhofe der Köln-Mindener Bahn, sodann mit Eisenbahn nach Deutz, von da mit Omnibus nach Köln — kurz das Jahr 1868 war das Jahr der Betriebseröffnung bis Mülheim, und von Mülheim weiter auf den Bahnen „mit Hindernissen" nach Köln.

Dennoch — die Strecke zählte auf der Abtheilung Haan-Mülheim a. Rhein rund eine Million von Reisenden — im ersten Betriebsjahre — und die Strecke Haan-Düsseldorf behielt 3/4 Millionen Reisende d. i. völlig die Frequenz von 1867, des Jahres vor Eröffnung der Strecke nach Mülheim. Seit Jahren harren wir der letzten Entscheidung in Betreff der Weiterführung über Mülheim hinaus, sind aber gewiß, daß Seine Majestät der König nach eingefordertem Antrage der betheiligten Hohen Staatsministerien Allerhöchstihre Entscheidung also treffen werden, daß, so weit menschliche Voraussicht reicht, dem allgemeinen Interesse der größte Vortheil gesichert werden möge.

Außer nach Mülheim a. Rhein sind noch nach vier altberühmten Bergischen Städten: Remscheid, Lennep, Lüttringhausen, Ronsdorf und einer sechsten: Bergisch-Gladbach unsere Schienen gelegt und mit unseren Linien verbunden worden, welche jetzt etwa 104 in Betrieb stehende Meilen zählen und nach wenigen Jahren erheblich anwachsen werden. Unsere Ausläufer berühren westlich die Maas und die Grenz- und Kaiserstadt Aachen, die fünf Rheinhäfen Homberg, Ruhrort, Duisburg, Düsseldorf und Mülheim a. Rhein, ferner Dortmund, Hamm und Soest, Siegen, Warburg, erreichen die Weser bei Carlshafen und endigen an der Grenze von Thüringen unter den Zinnen der Wartburg.

Fünfhundert tägliche Züge haben im Jahre 1868 eine Million Meilen, täglich 2500 Meilen zurückgelegt, im Ganzen 8,365,090 Personen und 161,737,512 Centner Güter befördert.

Einen mächtigen Zuwachs an Macht wird uns die der Vollendung allmählig, zum kleineren Theile im künftigen Jahre entgegensehende Strecke Neuß-Düsseldorf-Steele-Mittel-Ruhr-Schwerte-Arnsberg-Warburg gewähren. Was die Rhein-Eisenbahnbrücke zwischen Neuß und Düsseldorf für unseren Verkehr leisten wird, so konnten wir unsere Erwartung von ihrer Wirkung auf die Erleichterung und Vermehrung des Verkehres nicht wohl in einem stärkeren, bedeutungsvolleren Ausdruck zusammenfassen, als indem wir Ihnen vorschlugen, das theils an und für sich, theils durch den fabelhaften Preis der zu expropriirenden Ländereien, theils durch Damm- und Deichschüttungen zu riesenhaften Dimensionen des Baupreises anwachsende Werk — voller Zuversicht — ohne staatliche Zinsgarantie zu bauen. Das war noch niemals an irgend einer Stelle geschehen, nicht an den berühmten Ufern des Stromes bei Köln, Koblenz, Mainz, — daß eine Eisenbahn-Gesellschaft ihrem Verkehr die Macht der Verzinsung eines Rheinbrücken-Capitals zugemuthet hätte! „Der Staat, der Staat — Zinsgarantie!" das war die Bedingung. —

Nun, meine Herren, Sie haben mit uns gezeigt, daß Sie mit uns erkennen, was eine Rheinbrücke sein wird, welche, unser rechtsrheinisches mit den linksrheinischen Eisenbahnnetz verbindend, den Regierungsbezirk Düsseldorf durch eine feste Brücke zu einem zusammenhängenden Ganzen macht. Fortan werden unsere Schienen in der Richtung von Aachen bis Thüringen eine ununterbrochene Linie von 60 Meilen Länge bilden, welcher von und nach Venlo, Viersen

Köln, Siegen, Ruhrort, von und nach allen Abtheilungen der mittleren Ruhrbahn, von und nach Soest und Hamm und Unna, die Nebenarme den Verkehr vermehren werden.

Es gereicht mir zur unaussprechlich hohen Ehre, dieser großen Gesellschaft melden können, daß in allergnädigster Gewährung der allerunterthänigsten Bitte der Deputation Seine Majestät der König mittelst Allerhöchsten Cabinetsschreibens vom 28. d. Mts. geruht haben zu gestatten, daß unserer, in dem Tractus der von Düsseldorf nach Neuß zu führenden Eisenbahnlinie im Bau begriffenen Rheinbrücke der Name:

„König Wilhelms Rhein-Eisenbahnbrücke"

beigelegt werde.

So wird unsere Brücke für Gegenwart und Nachwelt als ein Denkmal der Königlichen Fürsorge um die Wohlfahrt dieser Lande die Fluthen des alten Rheines überragen."

Nachdem die Versammlung, sich von ihren Sitzen erhebend, Seiner Majestät, unserem allergnädigsten Könige und Herrn, ein begeistertes dreimaliges Hoch! gebracht hatte, fuhr der Vorsitzende fort:

„Sie haben, meine geehrten Herren, aus meinem Vortrage entnommen, wie nach einander drei Könige von Preußen unserem Unternehmen in dessen erstem Entwurfe, bei seinem Entstehen, und bis zu diesem Tage Ihre Allerhöchste Theilnahme bezeugt haben.

Auch die staatliche Verwaltung unserer Bahnen und ihrer Angelegenheiten muß uns an dem Tage der Berichterstattung über die Betriebs-Ergebnisse eines verflossenen Jahres immer von Neuem als ein Vorzug erscheinen, welchem wir uns glücklich schätzen, Ausdruck zu verleihen. Es ist keine Form der Administration eines großen Eisenbahn-Unternehmens denkbar, welche in solchem Grade, wie die staatliche Verwaltung dieser Privatgesellschaft, die ehrenvolle und gerechte Vermittelung der Interessen der Actionaire und Obligationsbesitzer einerseits mit den Anforderungen des staatlichen Gemeinwohls, mit den Ansprüchen der Provinz, der Gemeinden und der Privaten herbeiführen, welche in gleichem Maße das berechtigte Ansehen des Unternehmens in dessen Beziehungen zu anderen Societäten wahren könnte. Nun, meine Herren, Sie sind die Zeugen der Erfolge dieser staatlichen Verwaltung. Wir können zwar Seiner Excellenz dem Herrn Handelsminister und seinen Räthen und der im Namen des Herrn Ministers fungirenden Königlichen Eisenbahn-Direction nur einen schwachen Ausdruck unserer Anerkennung bieten; und, wie insbesondere die volle Manneskraft, die treueste Fürsorge, die höchsten Leistungen des Preußischen Beamtenthums Tag um Tag in der Leitung des umfassenden Bahnsystems unserer Gesellschaft thätig sind, das vermögen wir in Worten nicht genugsam auszusprechen; lassen Sie uns jedoch, meine Herren, zum Zeichen unseres männlichen Dankes uns von unseren Sitzen erheben, und uns des glücklichen Verhältnisses zwischen der Königlichen Direction, den Actionairen und der Deputation freuen!"

Die Versammlung erhob sich von ihren Sitzen und gab ihrer Zustimmung zu den Worten des Vorsitzenden den lebhaftesten Ausdruck.

Der General-Versammlung wurde alsdann mitgetheilt, daß nach den Statut-Bestimmungen aus der Gesellschafts-Deputation auszuscheiden hätten als wirkliche Mitglieder die Herren:

Dr. Müser für die Bahnstrecke Elberfeld-Soest,
Bürgermeister Obertüschen für die Witten-Duisburger Bahnstrecken,
Landrath Leysner
Commerzienrath Dubois de Luchet } für die linksrheinischen Bahnstrecken,
„ Hugo Haniel

und als stellvertretende Mitglieder die Herren:

Herm. von der Heydt für die Bahnstrecke Elberfeld-Soest,
Director Lindemann für die Bahnstrecken Witten-Duisburg,
Commerzienrath Scheibler
„ Prinzen } für die linksrheinischen Bahnstrecken.
Gustav Thum

Die Wahl wurde in zwei besonderen Wahl-Acten gethätigt und wurden gewählt:

als wirkliche Mitglieder:

Herr Commerzienrath Dubois de Luchet	mit 1028	Stimmen,
„ „ Hugo Haniel	„ 1028	„
„ Bürgermeister Obertüschen	„ 1028	„
„ Dr. Müser	„ 1015	„
„ Landrath Leysner	„ 968	„

als stellvertretende Mitglieder:

Herr Herm. von der Heydt	mit 1009	Stimmen,
„ Gustav Thum	„ 957	„
Herr Commerzienrath Prinzen	mit 948	Stimmen,
„ Director Lindemann	„ 947	„
„ Regierungsrath v. Pommer-Esche	„ 842	„

Die anwesenden Herren Dr. Müser, Dubois de Luchet, Obertüschen, Herm. von der Heydt und Prinzen nahmen die Wiederwahl an.

Nachdem noch auf den Antrag des Herrn Nummenhoff die General-Versammlung ihrem Herrn Vorsitzenden ihren Dank für die Leitung der Verhandlung ausgesprochen hatte, wurde die Versammlung geschlossen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 4. September 1869.

Der Vorsitzende der Deputation der Actionaire, Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hat durch Bekanntmachung vom 31. Juli d. J. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zu einer außerordentlichen General-Versammlung eingeladen, um:

a) in zweiter außerordentlicher General-Versammlung, weil in der ersten außerordentlichen Versammlung vom 30. Juni d. J. wegen unzureichender Vertretung des Actien-Kapitals ein gültiger Beschluß nicht gefaßt werden konnte, nach einfacher Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire über die Abänderung der bestehenden Vereinbarung bezüglich des Baues einer Eisenbahn von Finnentrop nach Olpe und Rothe-Mühle endgültig zu entscheiden;

b) bei statutgemäß hinreichender Zahl der Anwesenden zu beschließen über eine Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, bestehend:

1) in der Fortführung unserer linksrheinischen Linie von Aachen bis zu oder bis jenseits der Preußisch-Belgischen Landesgrenze bei Gemmenich Behufs direkter Verbindung mit einer belgischen Bahn von Welkenraedt über Bleiberg zur diesseitigen Landesgrenze;

2) in der Fortführung der Elberfeld-Kölner Bahn von Mülheim am Rhein nach Deutz und weiter zur Verbindung einerseits mit der Köln-Gießener, andererseits mit der rechtsrheinischen Bahn an den zwischen der Königlichen Staatsregierung und den Gesellschafts-Vorständen zu vereinbarenden Anschlußpunkten,

in das Aggerthal aufwärts zunächst bis Ründeroth;

3) in der Verlängerung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth und in der Ausführung einer Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen und der in der Ausführung begriffenen Ruhrthalbahn mittelst einer Linie von Witten über Sprockhövel nach Rittershausen;

4) in der Herstellung einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach Köln.

Diese Einladung ist nach den Bestimmungen des Statuts vorschriftsmäßig bekannt gemacht und waren in Folge derselben 2432 Actien zur heutigen Versammlung angemeldet worden, welche überhaupt 773 Stimmen vertraten.

Der Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt übernahm als Vorsitzender der Deputation der Actionaire nach den Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung, constituirte das Büreau und ergriff dann zum Gegenstande der zweiten außerordentlichen General-Versammlung betreffend die Zweigbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle das Wort zu dem nachfolgenden Vortrage:

Meine geehrten Herren!

Die Verhandlungen über diese Bahnlinie sind seit einer langen Reihe von Jahren geführt, aber nach der im Jahre 1856 über die Richtung der Ruhr-Sieg Bahn getroffenen Entscheidung, welche eine östlich vom Biggethal im Thal der Lenne und weiter der Hundem aufsteigende Linie wählte, eine Zeitlang zurückgelegt worden, bis im Jahre 1866 der Herr Handels-Minister aus Anlaß der unserer Gesellschaft zu ertheilenden Concession für die Ruhrthalbahn die Bedingung stellte, daß in den durch die bezügliche Bestätigungsurkunde zu genehmigenden Statut-Nachtrag eine Bestimmung aufgenommen werde, welche uns verpflichte, auf Verlangen des Staats eine Eisenbahn von Finnentrop nach Olpe zu bauen. Die General-Versammlung der Actionaire unserer Gesellschaft vom 30. Juni 1866 hat demnächst bereitwilligst dem Verlangen des Herrn Ministers entsprochen; und unterm 1. October 1866 haben Seine Majestät der König einen Statut-Nachtrag landesherrlich genehmigt, dessen §. 4 wie folgt lautet:

> Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ist ferner verpflichtet, auf Verlangen des Staates eine Eisenbahn von Finnentrop nach Olpe und, sobald es Seitens des Staates für angemessen erachtet wird, auch eine Fortsetzung dieser Bahn über Olpe hinaus nach irgend einem mehr oder minder entfernten Punkte in der Richtung nach Köln oder zum Anschluß an eine nach Köln gehende Eisenbahn als Zweigbahn der Ruhr-Sieg Bahn auszuführen und zwar dergestalt, daß das Anlage-Kapital von der Gesellschaft ohne Zinsgarantie des Staats aufgebracht wird, daß jedoch das durch den Betriebs-Ueberschuß der Zweigbahn etwa nicht gedeckte Erforderniß zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals auf den Rein-Ertrag der Ruhr-Sieg Bahn vor den Zinsen und der Amortisation der vom Staate garantirten Ruhr-Sieg Obligationen vorab verrechnet wird, unbeschadet der Rechte, welche den Inhabern der Ruhr-Sieg Obligationen Kraft der Allerhöchsten Anleihe-Privilegien vom 20. October 1856 und 25. August 1862 zugestehen.

Mittelst Allerhöchster Ermächtigung d. d. 13. November 1868 haben sodann des Herrn Finanz-Ministers und des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten Excellenzen dem Landtage einen auf diesen Gegenstand bezüglichen Gesetz-Entwurf vorgelegt, dessen Prüfung, namentlich im Hause der Abgeordneten, in welchem sie eine ganze Reihe von Ausschußsitzungen und mehrere Sitzungstage des Plenums beschäftigt hat, für die Theilnahme zeugt, welche der Anlage der Bahn und den Vertrags-Bedingungen gezollt wurde. Schon im Laufe der Verhandlungen im Abgeordnetenhause über diese von Finnentrop über Olpe bis Rothe-Mühle zu verlängernde Bahn haben die Gesellschafts-Vorstände, in Folge einer durch den Herrn Handels-Minister an sie ergangenen Aufforderung, über gewisse Modificationen der erwähnten Regierungs-Vorlage in völligem Einverständniß mit den Ansichten des Herrn Ministers sich zu äußern Gelegenheit gehabt, und ihre Erklärungen demgemäß in Form eines Protokolls bei demselben eingereicht. Das demnächst unter Zustimmung beider Häuser des Landtags Allerhöchst verkündigte Gesetz d. d. 20. April 1869 lautet wie folgt:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c., verordnen mit Zustimmung beider Häuser des Landtags der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird ermächtigt, die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft in Ausführung der nach §. 4 ihres Statut-Nachtrages vom 1. October 1866 (Gesetzsammlung für 1866, S. 619) dem

Staate zustehenden Berechtigung zunächst zur Herstellung einer Eisenbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle im Biggethal zu veranlassen.

§. 2.

Das zum Bau der Bahn erforderliche Capital wird ausschließlich der demselben zuzurechnenden Coursverluste auf 2½ Millionen Thaler festgesetzt und auf Grund eines landesherrlichen Privilegiums durch eine Anleihe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beschafft werden.

§. 3.

Um den etwaigen jährlichen Ausfall an Zinsbeträgen, auf deren Ersatz die Gesellschaft nach §. 4 des Statut-Nachtrages vom 1. October 1866 Anspruch hat, ermitteln zu können, wird bestimmt, daß der Betriebs-Ueberschuß des neuen Zweigbahn-Unternehmens, dem Sieg-Ruhr Bahn-Unternehmen gegenüber, nach denselben Vorschriften und Grundsätzen festzustellen ist, welche für die Ermittelung des Betriebs-Ueberschusses der Ruhr-Sieg Bahn dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen und dem Staate gegenüber maßgebend sind.

§. 4.

Zur Amortisation der für die Zweigbahn auszugebenden Obligationen soll ein halbes Procent des Capitals unter Zuschlag der Zinsen von den amortisirten Obligationen jährlich verwendet werden. Die Amortisation beginnt jedoch erst, sobald und soweit die Zweigbahn und das Ruhr-Sieg Bahn-Unternehmen selbst, nach Deckung der Zinsen für das alte und neue Unternehmen und nach Deckung des Amortisations-Erfordernisses für die alten Sieg-Ruhr Bahn-Obligationen, die nöthigen Mittel dazu gewähren.

§. 5.

Derjenige Reingewinn, welcher sich nach Bestreitung des Zins- und Amortisations-Erfordernisses aus dem neuen Unternehmen ergibt, wird zu ⅓ an den Staat, zu ⅔ an die Gesellschaft abgeführt.

§. 6.

Der Finanz-Minister und der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten werden mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 20. April 1869.

(L. S.) gez. **Wilhelm.**

ggz. Graf von Bismarck. Freiherr von der Heydt. von Roon. Graf von Itzenplitz. von Mühler. von Selchow. Graf zu Eulenburg. Dr. Leonhardt.

Die Deputation stellt einfach den Antrag auf Annahme aller Klauseln dieses Gesetzes, und wollen Sie nunmehr die speciellere Begründung und den Wortlaut der Anträge durch die Königliche Eisenbahn-Direction vernehmen."

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete sodann über denselben Gegenstand folgenden Bericht:

Im §. 4 des Statut-Nachtrages zur Allerhöchsten Concessions-Urkunde für den Bau und Betrieb der Ruhrthal Eisenbahn vom 1. October 1866 übernahm die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung, auf Verlangen des Staates eine Eisenbahn von Finnentrop nach Olpe und, sobald es Seitens des Staates für angemessen erachtet werde, auch eine Fortsetzung dieser Bahn über Olpe hinaus in der Richtung nach Köln oder zum Anschluß an eine dorthin gehende Eisenbahn als Zweigbahn der Ruhr-Sieg Bahn auszuführen.

Gleichzeitig wurde jedoch diese Verpflichtung dahin näher begrenzt, daß zwar das Anlagekapital von der Gesellschaft ohne Zinsgarantie des Staates aufgebracht, das durch den Betriebs-Ueberschuß der Zweigbahn etwa nicht gedeckte Erforderniß zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals aber auf den Reinertrag der Ruhr-Sieg Bahn vor den Zinsen und der Amortisation der vom Staate garantirten Ruhr-Sieg Obligationen vorab verrechnet werde, unbeschadet der Rechte, welche den Inhabern der Ruhr-Sieg Obligationen kraft der Anleihe-Privilegien vom 20. October 1856 und 25. August 1862 zustehen.

Die mit der Staats-Regierung über den Bau dieser Bahn gepflogenen Verhandlungen haben inzwischen durch das Allerhöchst vollzogene Gesetz vom 20. April 1869 insoweit ihren Abschluß erreicht, als in §. 1 desselben dem Herrn Handels-Minister die Ermächtigung ertheilt ist, die Bergisch-Märkische Gesellschaft in Ausführung der nach §. 4 des erwähnten Statut-Nachtrages dem Staate zustehenden Berechtigung zunächst zur Herstellung einer Eisenbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle im Biggethale aufwärts zu veranlassen. Die einzelnen, in dem Gesetze vom 20. April d. Js. für den Bau dieser Zweigbahn aufgestellten Bedingungen bilden den Gegenstand der heutigen Beschlußfassung.

Das zum Bau der Bahn erforderliche Kapital zunächst ist ausschließlich der demselben zuzurechnenden Coursverluste auf 2½ Millionen Thaler limitirt. (§. 2.) Diese zwar im §. 4 des Statut-Nachtrages der Ruhrthalbahn nicht vorgesehene Begrenzung des Anlagekapitals entspricht dem allgemeinen von der Königlichen Direction aufgestellten Kosten-Ueberschlage und ist nach ausdrücklicher Zustimmung der Staats-Regierung dahin aufzufassen, daß dieselbe bei Ueberschreitung des limitirten Kapitals der Landesvertretung eine neue Vorlage wegen der Erweiterung der staatlichen Zins-Garantie zu machen hat. Zur Ermittelung des etwaigen jährlichen Ausfalles an Zinsbeträgen, auf deren Ersatz die Gesellschaft Anspruch hat, soll (§. 3) der Betriebs-Ueberschuß des neuen Zweigbahn-Unternehmens dem Ruhr-Sieg Bahn-Unternehmen gegenüber nach denselben Vorschriften und Grundsätzen festgestellt werden, welche für die Ermittelung des Betriebs-Ueberschusses der Ruhr-Sieg Bahn dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen und dem Staate gegenüber maßgebend und in den §§. 8 bis 11 des Vertrages über den Bau der Ruhr-Sieg Bahn vom 13./14. Februar 1856 enthalten sind. Der Reinertrag der Zweigbahn wird daher dergestalt berechnet, daß von den gesammten Jahres-Einnahmen derselben die laufenden Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zum Reservefonds fließende und der zur Amortisation des Anlagekapitals zu verwendende Betrag in Abzug gebracht werden.

Zur Amortisation der für die Zweigbahn auszugebenden Obligationen wird nach §. 4 des vorliegenden Gesetzes ein halbes Procent des Kapitals unter Zuschlag der Zinsen von den amortisirten Obligationen jährlich verwendet.

Die Amortisation beginnt jedoch erst, sobald und soweit die Zweigbahn und das Ruhr-Sieg Bahn-Unternehmen selbst, nach Deckung des Amortisations-Erfordernisses für die alten Ruhr-Sieg Bahn-Obligationen, die nöthigen Mittel dazu gewähren. Gegen diese die Amortisation betreffende Bestimmung des Gesetzes wird umsoweniger eine Einwendung zu erheben sein, als in dem Statut-Nachtrage vom 1. October 1866 über die Art und Weise der Amortisation eine Bestimmung nicht enthalten, die Berechtigung der Staats-Regierung zur einseitigen Festsetzung derselben daher nicht in Frage zu stellen ist.

Als Gegenleistung für die Seitens des Staates übernommene Zinsgarantie wird demselben endlich ein Antheil zu einem Drittheile an dem sich nach Bestreitung des Zins- und Amortisations-Erfordernisses aus dem neuen Unternehmen ergebenden Reingewinn zugesichert. (§. 5.) Diese Betheiligung des Staates an dem Reingewinne stützt sich auf §. 4 des Statut-Nachtrages vom 1. October 1866, wonach die neue Bahn als Zweigbahn der Ruhr-Sieg Eisenbahn zu betrachten ist.

Wir erachten auch diese, auf den Beschlüssen des Landtages beruhende Bedingung für ungefährlich, weil der Bau der Zweigbahn überhaupt nicht in der Erwartung eines aus dem selbstständigen Betriebe derselben zu hoffenden Gewinnes, sondern lediglich zu dem Zwecke übernommen ist, um die Zufuhr von Eisenerzen und anderen Mineralien zu der Hauptbahn und zu den Etablissements des Kohlenreviers, sowie den Verbrauch von Kohlen in einer für die Eisen-Industrie nicht unwichtigen Nachbarschaft der Hauptbahn, somit den Verkehr der letzteren zu fördern, zugleich auch in der Absicht, um eine bereits vorhandene, durch die Ruhr-Sieg Bahn in ihrer Concurrenzfähigkeit thatsächlich beeinträchtigte Industrie, deren Communications-Bedürfnisse bei der Anlage der Hauptbahn nicht völlig befriedigt werden konnten, zu erhalten und von Neuem zu beleben. Auch halten wir es keineswegs für wahrscheinlich, daß die Art und der Umfang des Verkehrs aus dem Betriebe der Zweigbahn einen Netto-Ertrag erwarten lasse, welcher mehr als die Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals und somit einen Ueberschuß gewähren wird, den die Gesellschaft mit dem Staate zu theilen hätte und in diesem Falle gern theilen würde.

Als vorläufiger Endpunkt der Zweigbahn, welche statutgemäß und auf Verlangen der Staats-Regierung an eine Bahn von Köln nach Meschede-Cassel angeschlossen werden soll, ist Rothe-Mühle bezeichnet, weil dieselbe in dieser Richtung

und hauptsächlich in ihrer Erstreckung jenseits Olpe sich den bereits im Betriebe befindlichen Gruben und beliehenen Grubenfeldern möglichst nähert, deren Anschluß eine reichliche Alimentation der Hauptbahn erwarten läßt.

Im Uebrigen wiederholen wir, daß die Verpflichtung der Gesellschaft zur Ausführung der Zweigbahn statutgemäß feststeht und daß es sich gegenwärtig nur um die Modalitäten handelt, nach welchen in Gemäßheit der Festsetzungen der Landesvertretung und des gedachten Gesetzes die Beschaffung des Anlage-Kapitals und die künftige Comptabilität zu erfolgen hat, beziehungsweise zu regeln ist.

Demgemäß beantragen wir:

„Die General-Versammlung wolle beschließen, die Zweigbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle unter den im Gesetze vom 20. April 1869 enthaltenen Bedingungen in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen, die Deputation und die Direction zur Verhandlung mit der Königlichen Staats-Regierung über die entsprechende Abänderung resp. Ergänzung der Statuten zur schließlichen Festsetzung des hieraus sich ergebenden Statut-Nachtrages, sowie zur Beschaffung der zum Bau und zur Ausrüstung der Zweigbahn erforderlichen Geldmittel nach bestem Ermessen zu bevollmächtigen."

Zugleich machen wir, um sowohl dem auf eine schleunige Ausführung der Linie gerichteten Verlangen der betheiligten Gegend und Industrie entgegen zu kommen, als auch um etwaigen übertriebenen Ansprüchen beim Grunderwerb vorzubeugen, und das Interesse der Gesellschaft bei den hierauf bezüglichen Verhandlungen mit den Eigenthümern und Gemeinden zu sichern, den Vorschlag, weiter zu beschließen:

„daß die Ausführung der Bahn nach Möglichkeit zu beschleunigen, sofern Gemeinden und Grundbesitzer sich bereit finden lassen, den Anforderungen der Königlichen Eisenbahn-Direction bezüglich der Erwerbung des erforderlichen Terrains zu entsprechen und eine gütliche Regelung der die Erhaltung, Veränderung oder Herstellung von Communications-, Vorfluths- und dergleichen Anlagen betreffenden Ansprüchen zu erleichtern."

Der Herr Vorsitzende der General-Versammlung stellte hierauf an dieselbe die Frage, ob Jemand das Wort wünsche. Aus der Versammlung meldete sich Niemand zum Worte, und wurde dieselbe ersucht, durch Sitzenbleiben oder Aufstehen sich darüber zu erklären, ob eine Abstimmung über die am Schlusse des Berichts der Königlichen Eisen-Bahn-Direction gestellten Anträge durch Stimmzettel gewünscht werde und ob sie diese Anträge zu ihrem Beschlusse erheben wolle. Aus der Versammlung erhob sich Niemand, sie verzichte also auf Abstimmung durch Stimmzettel und erhob die vorerwähnten Anträge einstimmig zu ihrem Beschlusse.

Der Herr Vorsitzende der General-Versammlung theilte dieser alsdann mit, daß sie bezüglich der unter b 1—4 des Eingangs dieses Auszuges erwähnten Gegenstände zu einer gültigen Beschlußfassung nicht legitimirt sei, da die hierzu nach den Statuten vorgeschriebene Anzahl Actien nicht vertreten sei, und knüpfte hieran den nachfolgen Vortrag:

„Diese verschiedenen Projecte haben das Gemeinsame, daß sie, obschon in vier Regierungsbezirken belegene, theils weit von einander entfernte Linien betreffend, dennoch ohne vorbedachte Absicht, ohne nachweisbaren unmittelbaren Zusammenhang, naturgemäß dem zwingenden Gesetz der Gravitation in der Richtung des großen Mittelpunkts des rheinpreußischen Reisenden-Verkehrs zu folgen scheinen. Einige unserer älteren Bahnen und alle heute beantragten neuen Linien, von entgegengesetzten Richtungen eines großen Umkreises ausgehend, gehorchen scheinbar jener mächtigen Attraktion.

Auf dem rechten Rheinufer zweigt sich aus unserer Ruhr-Sieg Bahn die Finnentrop-Olpe-Rothe-Mühle Linie ab nach Süden; setzt sich jenseits der Oberbergischen Wasserscheide, über deren Uebergangspunkt noch nicht entschieden ist, im Aggerthale nach Siegburg fort und erreicht Deutz; die Hagen-Volmethal Bahn, die von Witten auf Barmen, von Lennep auf Wipperfürth zu führenden Bahnen suchen ihr Ziel in demselben gemeinsamen Centrum; Gladbach, auf dem linken Rheinufer, sucht seine Verbindung mit Köln. Diese concentrische Richtung verschiedener in und um Köln zusammentreffender Linien, in Verbindung mit der nach Deutz zu verlängernden Elberfeld-Mülheim Bahn, trifft jedoch nirgend — es sei denn in der Nähe des gemeinsamen Centrums — auf das Gebiet der berechtigten Herrschaft benachbarter Gesellschaften; sie wird sogar von Osten her aus unseren Oberbergischen Landen die ersten geraden Wege nach Köln führen.

Aus anderen Gesichtspunkten, namentlich mit Rücksicht auf die Zeit der Entstehung und die zunächst zu befriedigenden Bedürfnisse betrachtet, hat jedoch jedes der heute beantragten Projecte seine völlig individuelle Berechnung und Bedeutung. Wie das System unserer Bahnlinien von oberflächlichen Beurtheilern im Allgemeinen als ein mühsam in sich verbundenes, zersplittertes Ganzes angesehen wird, welches kaum in einheitlicher Wirksamkeit thätig sein könne; während die Eigenthümlichkeit unseres Bahn-Complexes in der selbstständigen Bedeutung bestehen dürfte, welche jeder einzelnen Bahnabtheilung nicht bloß als dem unentbehrlichen Gliede des Gesammtkörpers, sondern vermöge der eigenen Vitalität in Versandt und Empfang großer Personen- und Verkehrsmassen beiwohnt; so haben sich für eine jede einzelne der heute vorgeschlagenen neuen Linien örtliche Interessen geltend gemacht, welche, zum größten Theil jeder nahen oder genügenden Bahnverbindung entbehrend, zwar eine Zeit lang sich Geduld auferlegen, endlich aber eine Berücksichtigung finden mußten, wenn wir uns nicht dem Vorwurfe aussetzen wollten, unsere großen Aufgaben zu verkennen.

Wir bitten Sie demnach, meine geehrten Herren, mit Zuversicht und bewährtem Vertrauen unsere heutigen Vorlagen als das von Ihren Vertretern in pflichtgemäßer Aufmerksamkeit auf die Bedingungen gesicherter Consolidirung unseres ausgedehnten Unternehmens erkannte, unabweisliche Erforderniß ungestörter gedeihlicher Entwickelung wohlwollend zu betrachten. Ebenso weit entfernt von zwecklosem Trachten nach bloßer Erweiterung, wie von der Absicht einer Irruption in das wohlerworbene Arbeitsgebiet des Nachbars, eröffnen wir beispielsweise durch die Linie Köln-M.-Gladbach einen neuen Verkehrsweg von Köln nach den Niederlanden und Belgien; denn wir beabsichtigen von Gladbach aus eine Bahn nach Roermonde zu bauen, welche Linie, fortgesetzt nach Antwerpen, einen so geraden Weg von diesem Hafen nach Düsseldorf-Elberfeld und dem mittleren Deutschland bildet, daß wir die preußische Strecke würden bauen müssen, auch wenn die wichtige Verbindung mit Köln und über Köln hinaus sich nicht anzuschließen bestrebt hätte; auch für die Venlo-Viersen Linie rechnen wir auf mächtige Alimentation von den Niederlanden her; ferner wird das Aggerthal aufgeschlossen; unser großer Verkehr aus den nördlichen Linien unserer rechtsrheinischen Bahnen wird mit der Deutz-Gießener und den rechtsrheinischen, nach Frankfurt führenden Bahnen in Verbindung gebracht.

Aus dem Gesagten ergibt sich, wie ich hoffen darf, zur Genüge, daß, während die heute vorgeschlagenen neuen Bahnlinien in ihrer Gesammtheit dem Anschein nach mit planmäßiger Absichtlichkeit ihre Wege in der Richtung nach Köln verfolgen, dennoch eine jede einzelne derselben nicht minder als unentbehrliche einem selbstständigen Eigenverkehr dienende, seit langen Jahren gewünschte Verbindung von den Adjazenten beantragt und nach und nach in unser Programm aufgenommen worden ist, weil entweder unsere alten Bahnen diese neuen Abflüsse für ihren gewaltigen Verkehr, oder diese neuen Linien die leichtere Abfuhr ihrer Massen nach vielen an unseren Bahnen gelegenen Stätten der Industrie gebieterisch forderten, so daß als letztes Ziel sich eine Zukunft darstellt, welche aus und zu dem Kern unserer alten Bahnen diese Zweigbahnen als solche Elemente führt, welche, lebenskräftig in dem eigenen Verkehr, uns zugleich mit dem großen mächtigen Köln in die unmittelbare Verbindung setzen.

Eine Beschlußnahme kann heute nicht erfolgen, weil die zu gültigem Beschluß vorgeschriebene Zahl von Actien nicht vertreten ist. Ich habe Ihnen jedoch in kurzen Worten die Bedeutung der vorgeschlagenen Linien andeuten wollen, ohne in die Einzelnheiten erläuternd einzugehen. In der zweiten außerordentlichen General-Versammlung, zu welcher Sie einzuladen ich nicht säumen werde, wird erschöpfender vorgetragen werden, was unsere Vorlagen begründet und unterstützt."

Da Niemand noch etwas anzuführen hatte, so wurde hierauf die General-Versammlung durch den Herrn Vorsitzenden geschlossen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 16. October 1869.

Der Vorsitzende der Deputation der Actionaire, Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hat durch Bekanntmachung vom 10. v. Mts. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zu einer außerordentlichen General-Versammlung eingeladen, um Beschluß zu fassen über eine Erweiterung des gedachten Unternehmens, bestehend:

1) in der Fortführung der linksrheinischen Bergisch-Märkischen Linie von Aachen bis zu oder bis jenseits der Preußisch-Belgischen Landesgränze bei Gemmenich Behufs directer Verbindung mit einer Belgischen Bahn von Welkenraedt, der Grenzstation der Belgischen Staatsbahn bei Herbesthal, über Bleiberg zur diesseitigen Landesgränze;
2) in der Fortführung der Elberfeld-Kölner Bahn von Mülheim a. Rh. nach Deutz und weiter:
   a) zur Verbindung einerseits mit der Köln-Gießener, andererseits mit der rechtsrheinischen Bahn an den zwischen der Königlichen Staats-Regierung und den Gesellschafts-Vorständen zu vereinbarenden Anschlußpunkten,
   b) in das Aggerthal aufwärts zunächst bis Ründeroth;
3) in der Verlängerung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth und in der Ausführung einer Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen und der im Ausbau begriffenen Ruhrthalbahn mittelst einer Linie von Witten über Sprockhövel nach Rittershausen;
4) in der Herstellung einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach Köln;

sowie über die Bevollmächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Festsetzung der dadurch bedingten Statut-Ergänzungen, zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel und zum Abschlusse der bezüglichen Vereinbarungen mit der Königlichen Staats-Regierung und mit den betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften — event. auch über eine Betheiligung an dem Stamm-Capitale der unter Nr. 1 erwähnten Belgischen Bahnstrecke.

Diese Einladung ist nach den Bestimmungen des Statuts vorschriftsmäßig bekannt gemacht und waren in Folge derselben zur heutigen Versammlung 7482 Actien angemeldet berechtigt zu 2355 Stimmen, welche über die vorgedachten Gegenstände nach einfacher Stimmenmehrheit endgültig Beschluß zu fassen haben, nachdem in der ersten zu diesem Behuf anberaumten außerordentlichen General-Versammlung vom 4. v. Mts. die zu einer gültigen Beschlußfassung erforderliche Anzahl Actien nicht vertreten gewesen ist.

Der Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt übernahm als Vorsitzender der Deputation der Actionaire nach den Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in der General-Versammlung, eröffnete dieselbe, und ernannte die Herren Bürgermeister Duven zu Odenkirchen und Büreau-Vorsteher Vormann zu Elberfeld zu Protocollführern, die Herren Landrath Rospatt zu Lennep und Kaufmann Emil Engels zu Engelskirchen zu Stimmsammlern.

Der Vorsitzende der General-Versammlung ergriff sodann das Wort zu dem nachfolgenden Vortrage:

„Schon in der ersteren General-Versammlung vom 4. vorigen Monats machte ich Sie auf die schwerwiegende Thatsache aufmerksam, daß die Bahnlinien, deren Aufnahme in unser Unternehmen wir Ihnen empfehlen, für den Eigenverkehr des Bezirks jeder einzelnen Linie und für die Verkehrsausdehnung unserer älteren Bahnen gleich sehr unentbehrlich geworden sind; weil einerseits die mit unseren in Betrieb stehenden Bahnen in unmittelbare Verbindung zu bringenden Kreise und Städte durch fortdauernde längere Entbehrung einer Eisenbahn in der Entwickelung ihres Wohlstandes nach dem Maaß oder doch auf der Grundlage der anderwärts erreichten Steigerung der Erfolge auf allen Gebieten wirthschaftlicher Thätigkeit gehemmt, demnach zum Vortheil anderer, manchmal naheliegender, von einer oder von mehreren Bahnlinien berührten Kreise und Städte geschädigt werden würden; und weil andererseits unser Verkehrsgebiet genöthigt ist, sich für Ausfuhr und Zufuhr neue Wege in der Richtung jener noch isolirten Kreise und Städte zu suchen und zu sichern, wenn nicht diese Ausfuhr und Zufuhr andere Bahnen und Gebiete aufsuchen, und unserem und dem Verkehr unseres Bahngebiets eine Alimentation wegnehmen sollen, welche nach den Oertlichkeiten und nach den Beziehungen des

Handels und bestehender alter Verbindungen in erster Linie eben unserem Gebiet und seinem Verkehr zugewiesen ist, sich anbietet und welche wir — ohne eine weit über die unmittelbar berührten Interessen hinaus greifende Schädigung unseres Gesammt-Unternehmens und der von unseren Linien durchströmten Gebiete nicht unbenutzt lassen dürfen. Dieses sind die bestimmenden Gründe, welche mehr oder minder augenfällig für jedes einzelne der Ihrer Genehmigung heute vorgelegten Bauprojecte sprechen.

Einer in die Einzelheiten eingehenden Ausführung enthalte ich mich, da der Vortrag der Königlichen Eisenbahn-Direction jedes der Projecte genugsam beleuchtet und Sie in den Stand setzt, wenn es noch nöthig wäre, sich Ihr zweifelloses Urtheil zu bilden.

Ganz im Allgemeinen dürfte zu erwähnen sein:

1) in Betreff der Aachen-Gemmenich-Welkenraedt Linie, daß seit mehreren Jahren eine Verbindung in dieser Richtung zunächst von einigen in dem Tractus dieser Linie oder in unmittelbarer Nähe belegenen weltberühmten Etablissements bergbaulicher Industrie lebhaft gewünscht worden war. Es leuchtet ein und bedarf deshalb nicht einer weiteren Erläuterung, daß diese kurze Strecke nicht nur einen sehr ansehnlichen Verkehr aus Erster Hand empfangen und auf weite Entfernungen unseren älteren Bahnen zuführen, sondern daß sie zugleich uns in die unmittelbare Verbindung mit dem Netz der belgischen Staatsbahnen für den Personen- und Güter-Verkehr mit Belgien und dessen weiten Hinterlanden setzen wird. Diese Brücke von unserer zur Belgischen Staatsbahn, in Verbindung mit der Rheinbrücke bei Neuß eröffnet uns für einen lebhaftesten Verkehr mit der ausgebildeten Macht des Handels und der Industrien der westlichen Nachbarstaaten unverkennbare Vortheile.

2) Was die Fortführung der Elberfeld-Kölner Bahn von Mülheim am Rhein bis nach Deutz betrifft, so wird die lange ersehnte Verbindung mit Köln zunächst wieder um eine Station weiter hergestellt werden. Ein Zweifel an der gebieterischen Nothwendigkeit des Ausbaues dieser Strecke kann nicht aufkommen; denn selbst wenn die unmittelbare Verbindung mit Köln durch selbstständige Rheinüberbrückung gewonnen und Wünschen, welche, so alt wie der Gedanke an eine Bahn vom Rhein zur Weser, dennoch eine Erfüllung bislang nicht gefunden haben, die wohlverdiente Gewährung zu Theil geworden sein wird, selbst dann bleibt die Verbindung mit Deutz eine nothwendige. Fassen wir zunächst einen Bahnhof in Deutz als die Aussteigestation unserer Bahnlinie für den nach Köln bestimmten Reisendenverkehr in's Auge, so verhehlen wir uns zwar nicht, in Deutz angekommen, das Ziel der Reise noch nicht erreicht zu haben. Aber es wird doch voraussichtlich auf eine längere Zeit eine im Vergleich mit den heutigen Mißständen nicht zu hoch zu schätzende Summe von Verbesserungen erreicht werden. Nicht länger wird der aus Berg und Mark und aus weiterer Ferne auf unseren Linien in Mülheim ankommende Reisende sich an der Grenze eines Gebietes befinden, auf welches, für nahe oder ferne Orte, eine Einschreibung mit oder ohne Gepäck, bis vor nicht langer Zeit ganz unmöglich war, jetzt noch für die meisten Züge unmöglich ist.

Nicht länger wird die Reise von unseren Bahnen nach Köln und vice versa einer Unterbrechung unterworfen sein, welche für die bloße Reise zwischen Mülheim und Köln einen Aufwand von Zeit und Geld erfordert, und der täglich wachsenden Zahl der Reisenden Opfer abnöthigt, die mit den Anforderungen der Gegenwart, mit den Ansprüchen des Gemeinwohls an den Staat und der Aufgabe der Vermittler großer Verkehre in höhnendem Widerspruch stehen. Diese Zustände, wie sie durch die Endstation Mülheim sich gestaltet haben, sich behauptet haben — sind in solchem Maaße abnorm, daß wir schon in der Befreiung von denselben auch nur für eine Zeit von etlichen Jahren einen wesentlichen Gewinn erkennen. Es tritt hinzu die in Deutz ermöglichte, bleibende directe Verbindung mit den Rheindampfschiffen für die Fahrt nach dem Mittel- und Oberrhein, eine Verbindung, welche durch die örtliche Lage der Landebrücke und das Entgegenkommen der Schifffahrtsgesellschaften in Betreff der correspondirenden Abfahrtsstunden und anderer Erleichterungen zu einer sehr ersprießlichen sich wird gestalten können.

3) Wir haben jedoch geglaubt, unseren nur mit dem Aufwande einer großen Summe Geldes zu Fortificationszwecken zu erreichenden Eintritt in die Festungswerke von Deutz weiter ausnutzen, und unsere Bahn im Bergischen Heimathlande eine Strecke weiter fortführen zu müssen, um so zweifelloser, weil Vertrag und der Hülferuf einiger fruchtbarer Industrie-Zweige uns in das Aggerthal weiter zu bauen aufforderten und einluden. Auf diesen Grundlagen, erstlich der Absicht der Heranführung einer Bahn von Deutz aus in der Richtung der schon durch die concessionirte Bahn

Finnentrop-Olpe-Rothe-Mühle begonnenen Finnentrop-Köln Linie, welche unsere Ruhr-Sieg Bahn mit dem Rhein bei Deutz verbinden wird, — ferner dem dringenden Bedürfniß einer Eisenbahn für das noch unerschlossene Thal der Agger, hat die an und für sich, wie oben entwickelt, wünschenswerthe Weiterführung unserer Linie über Deutz hinaus eine um so erheblichere Wichtigkeit durch deren gleichzeitig ermöglichte Verbindung einerseits mit der Deutz-Gießener, andererseits mit der rechtsrheinischen Bahn, erlangt. Die Anschlußpunkte sind im Allgemeinen für unseren Verkehr dort zu gewinnen, wo der großen Menge der Bergisch-Märkisch Reisenden und dem Gütertransport der Anschluß an beide genannte Bahnen und nach Bonn u. s. w. mit dem geringsten Zeit- und Kostenaufwande wird gesichert werden können.

4) Unsere Aufgaben im Bergischen Lande werden aber mit der Bahn ins Aggerthal und mit der Zweigbahn nach Siegburg u. s. w. nicht erfüllt sein. Denn nachdem wir das Glück gehabt hatten, für die vier Städte Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep und Remscheid durch die dorthin gebaute Bahn eine neue Periode belebten Verkehrs auf allen Gebieten der in jenen Städten seit Menschengedenken betriebenen Thätigkeiten der verschiedensten Art zu eröffnen, — schon am Tage der festlichen Betriebseröffnung dieser Bahn stellten in nachbarlicher Zuversicht die Städte Wermelskirchen, Hückeswagen und Wipperfürth ihre Anträge auf die Weiterführung der Bahn von Lennep aus. Nach dem Maaße des bedeutenden Verkehrs auf der Barmen-Ronsdorf-Remscheid Bahn ist anzunehmen, daß in unserem Bahnsystem das Siebengestirn der altbergischen, durch die Fortsetzung der Rittershausen-Remscheid Bahn von Lennep nach Wipperfürth zu verbindenden Städte in neuem Glanze aufleuchten werde.

Und nicht genug mit diesen Bauten auf unseren Berghöhen und wieder hinab zu den Quellen der Wupper, erachten wir es für nothwendig, aus unserem Thal eine Eisenbahn über die Wasserscheide zwischen Wupper und Ruhr hinaus bis an die Ruhr zu bauen; eine Bahn, welche von einigen unter uns bereits seit langen Jahren als Bedürfniß anerkannt und empfohlen worden ist, um den Haushaltungen und den Industrieen unseres Thales einen großen Theil ihres Kohlenbedarfs aus den in nächster Nähe belegenen Zechen zuzuführen, welche letztere sodann auch vermöge ihrer Lage allen an der Rittershausen-Wipperfürth Bahn belegenen Orten das benöthigte Material an Kohlen auf dem kürzesten Wege anbringen können.

Denken Sie sich, meine Herren, einen Augenblick das lebhafte Treiben auf den etwa acht Meilen Eisenbahn von der Ruhr über Blankenstein zur Wupper, zwischen Elberfeld und Barmen und bis Wipperfürth, auf deren ersterer Strecke Zeche neben Zeche, Eisenwerk neben Erzgruben u. s. w. liegen, während im Thale der Wupper und auf den Höhen zwischen Barmen und Wipperfürth eine hoch ausgebildete, von Jahr zu Jahr zunehmende Industrie täglich größere Centnermassen empfängt und versendet, denken Sie sich, daß diese ganz und ächt Bergisch-Märkische Linie an allen Stationen wartet, mit Ungeduld wartet auf Ihr Jawort — und dann fragen Sie sich, ob unter günstigeren Aussichten ein vergleichsweise kleines Maschenwerk in unser Netz hineingebaut werden könnte?

5) Endlich, meine geehrten Herren, erbitten wir uns Ihre erleuchtete Zustimmung zu einer von Köln aus zur Verbindung mit unserer Aachen-Düsseldorfer Bahn zu führenden Flügelbahn, bestimmt in erster Linie, dem Verlangen des mächtigsten Verkehrsplatzes am deutschen Rheine nach einer Verbindung mit unserer Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, und über diese bei Venlo und Roermonde hinaus mit den Niederlanden und Belgien zu genügen, — in zweiter Linie bestimmt, dem reichen Binnenlande zwischen Odenkirchen und Köln die directe Verbindung nach beiden Richtungen zu eröffnen. Selten hat sich uns ein Unternehmen auf einer glücklicheren Grundlage ruhend dargestellt. Die von den Vertretern der Stadt Köln, von den Vertretern ihres Handelsstandes, und von den Kreis- und Stadtbehörden und Agriculturisten und Industriellen der von der Bahn zu durchschneidenden Kreise, Städte und Orte in ihren Vorstellungen, wiederholten Vorstellungen an die Staatsregierung und bei uns selbst gestellten Anträge — verbunden mit der zukunftreichen Bedeutung einer neuen großen Handelsbahn von Köln und Düsseldorf nach den Nordseehäfen von Rotterdam und Antwerpen — verbunden endlich mit der Unentbehrlichkeit einer Verbindung unserer linksrheinischen Linien mit Köln — haben dieser Linie unsere wärmste Theilnahme gesichert; wir sehen voraus, daß sie eine hervorragende Wichtigkeit bald erlangen werde.

Im Ganzen, meine Herren, wünschen wir Ihnen Glück, daß es uns, theils nach unsäglichen Mühen und Anstrengungen, gelungen ist, alle diese Projecte Ihrer Genehmigung schon heute vorlegen zu können. Rechnen wir die

Durchschnittssumme der berechtigten Erwartungen, so werden sich die Erträgnisse der neuen Bahnen möglicherweise sehr bald nach ihrer Vollendung und der Eröffnung ihres Betriebes ebenbürtig dem Durchschnitt des Ertrages der älteren Bahnen anfügen. Außerdem sind einige der heute vorgelegten Projecte nicht als abgeschlossene Linien zu betrachten, sondern die Agger-, die Wupper-, die schon im Bau begriffene Volme-, die Bigge-Bahn sind nur mit einem gemeinsamen Ziel- und Mittelpunkt zu denken, von welchem aus, über die Köln-Venlo- und Roermond Bahnen hinaus, neue Westbahnen den großen Bergisch-Märkischen und ohne Zweifel auch einen Verkehr vermitteln werden, welchen die nassauischen und Mainlande und der tiefere Süden anzubringen sich bereit erzeigen."

Hierauf erstattete die Königliche Eisenbahn-Direction über den ersten Gegenstand der Tagesordnung, die Fortführung der linksrheinischen Linie von Aachen bis zur Preußisch-Belgischen Landesgränze im Anschluß an eine Linie von Welkenraedt betreffend, den nachfolgenden Bericht:

„Seit dem Tage, an welchem die Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Ruhrorter Bahn dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, haben sich die Schwierigkeiten und Hindernisse fühlbar gemacht, welche ihren Grund in dem Umstande haben, daß jene Linien nicht in directer Verbindung mit dem Belgischen Eisenbahnsystem standen, vielmehr für diesen Verkehr der Vermittelung einer Bahnstrecke bedurften, deren Interessen mit denen jener Route nicht übereinstimmen, sondern dem Uebergange des Verkehrs von dem Belgischen auf die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Linie geradezu entgegen sind. Täglich werden die Klagen des verkehrenden Publikums laut über die unvermutheten Hindernisse, welche der Benutzung des directesten Weges in der Richtung nach Belgien, Frankreich und England entgegentreten und das oft gehörte Wort des Reisenden, der es unternahm, von Berlin auf dem geradesten Wege über Oberhausen-Ruhrort-Aachen nach Paris zu reisen, das fatale Wort: „Einmal und nicht wieder" bezeichnet die wohl begründete Verstimmung des Reisenden, der die Schwierigkeiten des wiederholten Umsteigens in Oberhausen und Ruhrort, Homberg, Gladbach, die Gefährlichkeiten eines unzuverlässigen Rheinüberganges ungeduldig aber siegreich überstanden und zuletzt an dem Uebergange von dem einen zu dem anderen der Aachener Bahnhöfe scheitern mußte, trotz der „kürzesten und billigsten Route". Alle Bemühungen der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter-Verwaltung, dieser Route den ihr geographisch gebührenden Antheil an dem internationalen Reiseverkehr 2c. zuzuführen, sind an der Ungunst der Verhältnisse gescheitert, und wenn es schließlich gelungen ist, wenigstens für den Güter-Verkehr die Vortheile einer viermaligen Abkürzung zur Geltung zu bringen, so ist dies nur einem fortdauernden Kampfe für die Interessen der betheiligten Bahnstrecke und schließlich dem Umstande zu danken, daß sich durch die Aachen-Mastrichter Bahn und durch den Uebergang derselben an eines der bedeutendsten und vielfach verzweigtes belgisches Bahnsystem die Möglichkeit einer Concurrenz wenigstens für einen Theil des internationalen Verkehrs entwickelte, aus der sich eine theilweise Emancipation der Aachen-Ruhrorter Linie ergab. Zur Beseitigung dieser Mißlichkeiten und zur Gewinnung einer directen Verbindung mit dem Belgischen Eisenbahnnetze sind theils von der früheren Verwaltung der Aachen-Düsseldorfer Bahn, theils von uns verschiedene Wege versucht, verschiedene Projecte aufgestellt worden.

In neuester Zeit hat sich das Project gefunden, welches wir Ihrer heutigen Beschlußnahme als ein solches unterbreiten, das nach unserer Ueberzeugung die entschiedensten Vortheile darbietet und dessen Ausführung den allergeringsten Schwierigkeiten begegnen wird.

Die belgische Regierung hat vor kurzer Zeit die Concession zu einer Bahn ertheilt, welche von der belgischen Grenzstation Welkenraedt über Moresnet und Bleiberg zur Preußisch-Belgischen Grenze bei Gemmenich führt und sich hier an eine Preußische Linie anschließt, welche in Aachen sich mit der Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Mastrichter Linie verbindet. Es soll also eine zweite Verbindung zwischen der Belgischen Staatsbahn und den Preußischen Bahnen mittelst einer Linie hergestellt werden, deren Belgischer Theil bereits concessionirt und in der Ausführung begriffen, und dessen auf Preußischem Gebiete belegener Theil, wie wir hoffen, und aufs Dringendste beantragen, als eine der nützlichsten Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Unternehmens heute von Ihnen beschlossen werden wird.

Die Bahn verläßt nach den vorliegenden technischen Vorarbeiten die Aachen-Düsseldorfer Linie am Bahnhofe Templerbend und erreicht mit einer Steigerung von 1:60 die Höhe des Aachener Waldes, den sie mit einem Tunnel von etwa 280 Ruthen durchbricht, um sich an der Grenze, welche in dem Tunnel selbst liegt, mit der Belgischen Zweig-

bahn zu vereinigen. Die nächste Station auf Belgischem Gebiete ist Bleiberg. Die Baulänge der Linie beträgt $^3/_4$ Meile, die ganze Linie Aachen-Welkenraedt ist $2^3/_4$ Meilen lang, während die jetzige Strecke von Aachen-Templerbend über Herbesthal nach Welkenraedt 2,4 Meilen lang, also um $^1/_3$ Meile kürzer ist als die neue Bahn.

Die Betriebs-Verhältnisse der neuen Verbindungsbahn werden günstiger als die der jetzigen in sofern sein, als sie so überaus nachtheilige und schwierige Verhältnisse wie die der geneigten Ebene zwischen Station Aachen und Rohnheide mit einer Steigerung von 1:38 vermeidet und stärkere Steigerungen als 1:60 nicht hat, im Allgemeinen sind aber die Betriebs-Verhältnisse nicht als günstige zu bezeichnen, vielmehr gehört die Bahn zu den schwierigeren Gebirgsstrecken unseres Eisenbahnsystems. Der Capitalbedarf ist nach den vorliegenden generellen Vorarbeiten auf 750,000 Thaler veranschlagt, doch wird man wohl thun, denselben mit Rücksicht auf die erheblichen Kosten der Erweiterung des Bahnhofes Templerbend und die unsichere Veranschlagung des Grundschadens und des Tunnelbaues auf rot. eine Million Thaler anzunehmen, einschließlich einer Betheiligung an dem Grund-Capital der Strecke auf Belgischem Gebiete, welche im Betrage von einer halben Million Francs oder 133,000 Thaler von den Unternehmern derselben dringend verlangt werden, und welche im Interesse der Gesellschaft nützlich erscheint, weil ihr damit verabredeter Maßen ein günstiger Einfluß bei der Verwaltung jener Strecke gesichert werden soll.

Nach seiner Ausdehnung und nach seinem Capitalbedarf ist hiernach das Unternehmen, dessen Beschließung wir empfehlen, von geringem Umfange; gleichwohl hat dasselbe nach unserer Auffassung für das Bergisch-Märkische Unternehmen einen ganz besonderen Werth, weil die kurze Linie eine directe Verbindung mit der Belgischen Staatsbahn und durch diese eine zweckmäßige Verbindung mit der Luxemburger und der Französischen Nordbahn gewährt, zugleich aber auch eine lokale Verbindung mit den bedeutenden Zinkwerken des neutralen Gebietes und Belgiens.

Wir haben bereits erwähnt, wie gering die Erfolge der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn bezüglich des internationalen Personen- und Güter-Verkehrs waren, wie sehr die gerechten Erwartungen, welche sich an die Herstellung einer directen und kürzesten Linie zwischen der Köln-Mindener Bahn bei Düsseldorf und Ruhrort und der Rheinisch-Belgischen Route bei Aachen in dieser Beziehung knüpften, getäuscht wurden. Außer der localen Bedeutung, welche die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn hat, war es gerade der internationale Verkehr, von welchem eine lohnende Betheiligung von den Gründern dieses Unternehmens erwartet wurde; und in der That sind die Verkehrs-Beziehungen mit Belgien, Frankreich und England, welche auf dem Wege über Aachen vermittelt werden, von solchem Umfange und von solcher Wichtigkeit, daß auf ihre Ausnutzung für die rechts- und linksrheinischen Bahnstrecken der größte Werth zu legen ist.

Um ein allgemeines und ungefähres Bild von diesem Verkehr zu geben, erwähnen wir, daß im Jahre 1868 im directen Verkehr der Rheinischen Bahn mit Belgien, Frankreich und England 195,325, im internationalen Verkehr der Aachen-Düsseldorfer Bahn 1897 Personen expedirt wurden, aus welchen Zahlen außerdem hervorgeht, in wie geringem Maße die directen Beziehungen des internationalen Verkehrs über die Aachen-Düsseldorfer Bahn bis dahin ausgebildet waren.

Im directen Güter-Verkehre der Rheinischen Bahn wurden expedirt nach und von Belgien 4,057,392 Centner, nach und von Frankreich 885,309 Centner, außerdem im Verkehre der Norddeutschen Bahnen 246,049 Centner. Ueber die Aachen-Düsseldorfer Bahn wurden im directen internationalen Verkehre über Aachen-Herbesthal expedirt 604,416 Ctr.

Diese Zahlen mögen ein ungefähres Bild der vorhandenen lebhaften Verkehrsbeziehungen gewähren, und den Beweis liefern, daß die letzteren vollständig ausreichen, um der zu bauenden Strecke einen lebhaften Verkehr sofort zuzuwenden. In der Wirklichkeit enthalten sie den vorhandenen Verkehr zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn und den ausländischen Stationen nur zum Theile, weil ein directer internationaler Verkehr nur für einzelne Theile unseres Bahnsystems bestanden hat, und eine vollständige Regelung des Verband-Verkehres bis dahin nicht erzielt war. In welchem Maße diese Regelung erleichtert sein wird, wenn dazu die Vermittelung der Aachen-Herbesthaler Bahnstrecke, welche wesentlich anderen und entgegengesetzten Interessen zu dienen hat, nicht weiter nothwendig ist, bedarf der Ausführung nicht; erwähnen wollen wir jedoch noch, daß die internationalen Beziehungen an Bedeutung für unser Bahnsystem ganz außerordentlich gewinnen werden durch die ihrer Vollendung nahe Düsseldorfer Brücke, welche gerade für die Entwickelung dieses Verkehres von der größten Wichtigkeit sein wird, indem sie das eine der seitherigen Hindernisse des Verkehrs beseitigt und die kürzere Linie vollständig zur Geltung zu bringen im Stande sein wird.

Wir legen indessen auf die größeren internationalen Beziehungen nicht allein, sondern wesentlichen Werth auch auf den Nachbar-Verkehr mit den oben genannten großen Zinkhütten Belgiens und des neutralen Gebietes und erwarten von diesen wichtigen Etablissements einen lebhaften Austausch in Kohlen, Erzen und Zink und Blei, da die Bedingungen desselben sich durch die directe Verbindung zwischen den Werken und den diesseitigen Kohlen- und Hüttenwerken in der günstigsten Weise umgestalten werden. Nach dem Jahresberichte pro 1868 producirte Altenberg auf seinen verschiedenen Gruben und Hütten in Belgien, Preußen und Schweden

	97,026	Tonnen oder	1,940,520	Centner Roherz,
	40,219	„ „	804,380	„ Rohzink,
Bleiberg producirte:	18,426	Cubikmeter		Roherz,
	5,950,442	Kilogramm		Glätte,
	2,746,963	„		Blende,
	5,000	„		Schwefelkies,
	769,583	„		Zink,
	3,698,085	„		Blei,
	724	„		Silber.

Das Gesammtgewicht des durch dieses Etablissement in Bewegung gesetzten Materials beläuft sich gegenwärtig auf 50,000 Tonnen oder 1 Million Centner. Die Hüttenwerke werden beide, theils direct, theils durch Zweigbahn angeschlossen werden.

Endlich haben wir noch auf die Erleichterung aufmerksam zu machen, welche der bis jetzt noch wenig entwickelte Verkehr mit der Luxemburger Bahn durch die directe Verbindung mit der Belgischen Staatsbahn gewinnen wird, ein Verkehr, der für unsere Eisenindustrie bekanntlich deswegen so wichtig, weil die Luxemburger Hochöfen durch ihre massenhaften und billigen Erze in der Lage sind, ein vorzugsweise billiges Rohmaterial in großen Massen zu liefern, und weil möglicherweise die Erze und die Coaks unseres Kohlengebietes beiderseits ein wesentliches Object des gegenseitigen Verkehrs werden können. Wir dürfen hoffen, daß dieser Verkehr mit Luxemburg und der in gleicher Weise erleichterte Verkehr mit der französischen Ostbahn in nicht ferner Zukunft ein wichtiges Moment für den Verkehr unserer linksrheinischen Bahnstrecken bilden werden. Wesentlich ist bei dieser Aussicht auf eine vortheilhafte und staatswirthschaftlich höchst bedeutsame Entwickelung der internationalen Verkehrs-Beziehungen der Umstand, daß die belgische Staats-Eisenbahn-Verwaltung nach dem mit dem Unternehmer der Belgischen Bahnstrecke von Welkenraedt bis zur Grenze geschlossenen Vertrage diese Strecke gegen einen Antheil an den Brutto-Einnahmen von 50 Procent in Betrieb nehmen wird, so daß dieselbe ein eigenes Interesse daran hat, dieser und unserer Linie den ihr gebührenden Verkehr zuzuwenden und mit uns für deren Zwecke zu arbeiten. Auch hat die Belgische Verwaltung sich bereits durch eine ausdrückliche Zusage dazu verpflichtet, dieser Linie und diesem Verkehre gleiche Vortheile einzuräumen, wie der Linie über Herbesthal.

Nach allem diesen halten wir es nicht für zweifelhaft, daß die gedachte Linie das Mittel ist, um den internationalen Verkehr der Bergisch-Märkischen Bahn zu beleben und ihn von den bisherigen Schwierigkeiten und Behinderungen zu befreien, zugleich auch durch den Anschluß der großen belgischen Zinkhütten neue Elemente für den eigenen Verkehr nutzbar zu machen; wir tragen daher darauf an:

„Die General-Versammlung wolle endgültig beschließen, daß eine Verbindungsbahn von Aachen zur Belgischen Landesgrenze im Anschluß an eine von der Belgischen Regierung concessionirte Linie von Welkenraedt zur Preußischen Landesgrenze in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufgenommen und zur Ausführung gebracht, die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction demgemäß bevollmächtigt werde, die bezüglichen Statut-Ergänzungen oder Abänderungen mit der Königlichen Staats-Regierung festzustellen, die erforderlichen Vereinbarungen mit den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen abzuschließen, die zum Bau und zur Ausrüstung der Bahn nöthigen Geldmittel nach bestem Ermessen zu beschaffen, auch Namens der Gesellschaft sich an dem Anlage-Capital der auf Belgischem Gebiete liegenden Bahnstrecke zu betheiligen."

Der Vorsitzende der General-Versammlung verlas diesen Antrag nochmals und stellte an die Versammlung die Frage, ob Jemand zu demselben das Wort wünsche. Nachdem die Anfrage eines Actionairs, betreffend die Beschaffung der zur Ausführung der vorgelegten Erweiterung erforderlichen Geldmittel, durch den Vorsitzenden der General-Versammlung eingehend beantwortet worden war, wurde von dem letztern an die Versammlung die Frage gestellt, ob eine Abstimmung über die verlesenen Anträge durch Stimmzettel gewünscht werde; da ein solcher Wunsch nicht zu erkennen gegeben wurde und nachdem vielmehr die Abstimmung durch Aufstehen oder Sitzenbleiben acceptirt worden war, erhob sich die ganze Versammlung zum Zeichen der Annahme der gestellten Anträge von ihren Sitzen. Diese Anträge sind demnach einstimmig zum Beschlusse erhoben worden.

Der zweite Gegenstand der Tagesordnung betrifft die Fortführung der Elberfeld-Kölner Bahn von Mülheim am Rhein nach Deutz und weiter zur Verbindung mit der Deutz-Gießener und der rechtsrheinischen Bahn und in das Aggerthal aufwärts zunächst bis Ründeroth, über welchen die Königliche Eisenbahn-Direction den nachstehenden Vortrag erstattete:

„Bei der landesherrlichen Concessionirung der Haan-Kölner Eisenbahn wurde die Allerhöchste Bestimmung darüber vorbehalten, ob dieselbe auf dem rechten Rheinufer enden, oder ob und unter welchen Bedingungen ihre Ueberführung auf das linke Rheinufer nach Köln stattfinden solle.

Inmittelst ist die Bahn bis zur Station Mülheim am Rhein, wo sie sich an die Köln-Mindener Bahn anschließt, fortgeführt und vollendet, auch sind die Beziehungen zu dieser letzteren Bahn so weit geordnet, daß die directe Expedition von Personen und Gütern bis nach Deutz und Köln geschehen und die Durchführung von zwei Personenzügen bis zur Centralstation in Köln erfolgen kann. Jene schließliche Festsetzung über den eigentlichen Endpunkt der Linie hat mit der Nähe des Zieles an Dringlichkeit gewonnen, gleichwohl aber wegen der großen Schwierigkeiten, welche die Frage sowohl technisch als finanziell gefunden hat, noch nicht herbeigeführt werden können, jedoch ist die Gesellschafts-Vertretung auf Grund der stattgefundenen Erörterungen und Unterhandlungen zu der Auffassung gelangt, daß es sich im Interesse des Verkehrs und der Gesellschaft entschieden empfehle, ohne die directe Verbindung mit der Stadt Köln und den in Köln mündenden linksrheinischen Bahnen aufgeben zu wollen, zunächst die Bahn bis nach Deutz fortzuführen, indem sie erst durch Erreichung dieses Zielpunktes in den Stand gesetzt werde, den Anforderungen des Verkehrs in ausreichender Weise zu genügen. Bei der Ausführung dieses Planes sind wir wesentlich auf die Mitwirkung der Militairbehörde hingewiesen, da die Interessen der Landesvertheidigung durch die Fortsetzung der Bahn innerhalb des Deutz-Kölner Festungs-Rayons und durch die Anlage eines Bahnhofes in demselben wesentlich berührt werden. Die mit der Militairverwaltung geführten Unterhandlungen haben nun dahin geführt, daß die Anforderungen bezüglich der nothwendigen Umgestaltung bestehender fortificatorischer Anlagen auf eine Capitalzahlung fixirt wurden, deren Betrag so hoch ist, daß wir die Frage über den Werth und die Bedeutung des als Endstation in Aussicht genommenen Punktes der weiteren sorgfältigsten Erwägung zu unterziehen uns verpflichtet erachten.

Ein weiteres Moment in dieser Frage ist inmittelst in den Vordergrund getreten durch die bevorstehende Vollendung der rechtsrheinischen Eisenbahn von Oberlahnstein nach Siegburg. Eine Verbindung mit dieser Linie und eine vortheilhaftere Verbindung mit der Deutz-Gießener Bahn mußte als das Mittel betrachtet werden, um der Fortführung unserer Linie von ihrer vorläufigen Endstation Mülheim nach Deutz und der Ausführung einer mit so großen Opfern zu gewinnenden Station Deutz denjenigen Werth unzweifelhaft zu geben, der diese Opfer zu rechtfertigen im Stande sei. Es kam hinzu die fernere Erwägung, daß die Linie Köln-Olpe-Meschede — zu deren Ausführung die Gesellschaft durch die Concession für die Ruhrthal-Eisenbahn insofern verpflichtet ist, als sie dem Unternehmer derselben die Strecke von Meschede bis nach Warburg, sowie auch die inmittelst erworbene Hessische Nordbahn abzutreten hat, wenn sie zur eigenen Ausführung der Linie nicht bereit sein möchte, — nach den stattgefundenen Terrain-Untersuchungen nicht füglich anders zu führen sein werde, als durch das Aggerthal, welches sich bei Siegburg mit der Rheinebene vereinigt.

Eine weitere Anregung wurde in dieser Richtung durch die Bewegung gegeben, welche für den Aufschluß dieses Theiles Bergischen Landes mit großer Lebhaftigkeit wieder hervortrat, und welche das Interesse unserer Gesellschaft in soweit unzweifelhaft berührte, als diese die Aufgabe verfolgt, dem Communicationsbedürfnisse jenes Gebietes nach Möglichkeit entgegen zu kommen.

So entstand der Plan, den wir heute Ihrer Beschlußfassung unterbreiten: die Haan-Kölner Linie von Mülheim nicht allein nach Deutz, sondern weiter fortzuführen zum Anschlusse an die rechtsrheinische und an die Köln-Gießener Bahn, sodann in der Richtung der Köln-Mescheder Linie, im Aggerthale aufwärts, zunächst bis Ründeroth, wobei die Anschlüsse an die concessionirte Linie von Finnentrop nach Olpe-Rothe-Mühle einerseits und an die Linie von Lenney nach Hückeswagen-Wipperfürth, welche der heutigen Beschlußfassung ebenfalls unterbreitet ist, einer weiteren Prüfung und Beschlußfassung vorbehalten bleiben.

Die Fortführung der Bahn von Mülheim bis Deutz kann an und für sich der Gegenstand einer wiederholten Beschlußfassung nicht sein, weil die landesherrliche Concession für diese Strecke als Endstrecke der Haan-Kölner Eisenbahn bereits ertheilt und die Festsetzung des Endpunktes dieser Bahn bei Deutz oder Köln der Allerhöchsten Entscheidung vorbehalten ist. Auch kann über die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit der möglichst schleunigen Ausführung kein Zweifel bestehen; wir erwähnen in dieser Beziehung lediglich, daß die Personenfrequenz dieser Bahn im vergangenen Jahre 936,094, die Frequenz der Station Mülheim während 9 Monate des vergangenen Jahres 163,920 ankommende und 101,165 abgehende Personen umfaßte — ausschließlich der direct nach Deutz und Köln, sowie nach Stationen der Rheinischen Bahn expedirten Reisenden —, und daß die Schwierigkeiten des Ueberganges zur Köln-Mindener Bahn beziehungsweise nach Köln durch die mit erheblichen Opfern erzielte Einführung von zwei Zügen, welche auf der Köln-Mindener Bahn bis zum Centralbahnhofe weiter gebracht werden, nur zum Theile gehoben sind. Die Fortführung der Bahn über Deutz hinaus hat abgesehen von den verhältnißmäßig bedeutenden Kosten der Deutzer Stations-Anlage, welche eine günstige Ausgleichung in der Verlängerung der Transporte über diese Station hinausfinden — durch den Anschluß an die rechtsrheinische Eisenbahn von Siegburg nach Oberlahnstein sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr eine große Bedeutung. Die größte Wahrscheinlichkeit ist dafür, daß die ihrer Vollendung nahe Bahn auf dem rechten Rheinufer vermöge der Wichtigkeit der auf dieser Seite des Stromes belegenen Orte von Königswinter bis nach Frankfurt und vermöge der industriellen Bedeutung der Gegend einen großen Theil des rheinischen Verkehres für sich gewinnen wird, so daß ein directer Anschluß an diese Linie an möglichst günstiger Stelle eine Nothwendigkeit für unser Bahnsystem ist. Dazu kommt die Bedeutung der Stadt Bonn und ihrer Umgegend für den Bergischen und Westfälischen Verkehr, die Erreichung desjenigen Punktes, an welchem der Reisende am liebsten von der Eisenbahn zum Dampfboote übergeht, die Herrlichkeit des Siebengebirges, die während der Sommermonate täglich eine große Zahl von Reisenden aus den Städten der Arbeit an sich lockt, der Reichthum an vortrefflichem Bau-Material dieser Gegend: kurz, es erscheint uns nicht zweifelhaft, daß die Fortsetzung der Bahn rheinaufwärts durchaus geeignet ist, für den durchgehenden und localen Verkehr eine große Frequenz zu gewinnen und die Frequenz der vorhandenen Strecken wesentlich zu vermehren.

Der Anschluß an die Köln-Gießener Bahn wird unserer Kohlen- und Eisenindustrie zu Gute kommen und die Erträge namentlich der Kohlentransporte durch die Vergrößerung der Fahrstrecke wesentlich steigern.

Für die an der Mündung des Sülzbachthales vorbei im Aggerthale aufwärts zunächst bis Ründeroth zu führende Linie dürfen wir, außer den Materialien und Fabrikaten einer nicht unbedeutenden Industrie, erhebliche Transporte an Berg- und Hütten-Producten erwarten, da sie eine Gegend berührt, welche reich an Mineralien und mit den Bedingungen einer günstigen Ausnutzung derselben versehen ist, sobald ihr durch eine Eisenbahn-Verbindung eine zweckmäßige Gelegenheit für die Zu- und Abfuhr, namentlich an Kohlen, Coaks und Erzen geboten wird.

Endlich darf die große Bedeutung nicht verkannt werden, welche einer möglichst vortheilhaften Entwickelung des unserer Obhut und Verwaltung anvertrauten Eisenbahnsystems für dessen ganze Zukunft beigelegt werden muß. Wir dürfen es nicht für zweifelhaft erachten, daß die Verbindungen, welche in unserem Projecte enthalten sind, durch das Bedürfniß des localen und durchgehenden Verkehrs als nothwendig gegeben, früher oder später zur Ausführung gelangen müssen und daß eine Construction dieser Verbindungen möglich ist, welche den im Betriebe befindlichen Strecken einen Theil des Verkehres entziehen oder den letzteren in gemeinschädlicher Weise verkümmern und belästigen würde. Aus dieser Erkenntniß folgt für die Vertreter des Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystems die Pflicht und die Aufgabe, sich an der Gestaltung dieser Verbindungen zu betheiligen und dabei die Interessen der Gesellschaft gegen nachtheilige Concurrenzbestrebungen zu vertreten.

Eine gewissenhafte Vertretung eines so bedeutenden Capitals, wie solches in dem Berg.-Märk. Transport-Unternehmen angelegt ist, kann sich dieser Aufgabe nicht entziehen wollen; und darum empfehlen wir Ihnen eine Ausdehnung unserer Linien wie solche angedeutet ist, in der Ueberzeugung, daß sie dem Gesammt-Unternehmen ebensowohl als dem Verkehre nützlich ist.

Die speciellen technischen Vorarbeiten für das Project sind noch nicht abgeschlossen, die seitherigen Terrainuntersuchungen und Erörterungen haben eine Linie ergeben, welche von Deutz ab zunächst das Rheinthal verfolgt und denjenigen Punkt des Aggerthales erreicht, an welchem die Sülz einmündet, sodann die Ortschaften Oberrath und Engelskirchen berührt und bis Ründeroth geht. Von dieser Linie würde ein Anschluß an die Köln-Gießener Bahn bei Siegburg und eine Verbindung mit der rechtsrheinischen Eisenbahn bei Troisdorf oder an einem andern mit der Königlichen Staats-Regierung noch zu vereinbarenden zweckmäßigeren Anschlußpunkte gesucht werden. Die Länge dieser Baulinie wird von Deutz ab etwa 9 Meilen betragen und dafür bei den im Allgemeinen günstigen Terrain-Verhältnissen ein Capital von 4 Millionen Thalern in Anspruch genommen, während die nur 0,6 Meilen lange Mülheim-Deutzer Linie ein Bau-Capital von 1½ Millionen Thalern erfordern wird.

Wir richten unsern Antrag dahin, daß die General-Versammlung beschließe:

Die Fortführung der Haan-Kölner Linie von Mülheim a. Rhein nicht nur bis Deutz, sondern weiter

a) zur Verbindung einerseits mit der Köln-Gießener, andererseits mit der rechtsrheinischen Bahn an den zwischen der Königlichen Staats-Regierung und den Gesellschafts-Vorständen zu vereinbarenden Anschlußpunkten,

b) in das Aggerthal aufwärts zunächst bis Ründeroth in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen, die Deputation der Actionaire und die Königliche Eisenbahn-Direction zur Verhandlung mit der Königlichen Staats-Regierung über Abänderung resp. Ergänzung der Statuten sowie zur Festsetzung des bezüglichen Statut-Nachtrages und zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel nach ihrem besten Ermessen zu bevollmächtigen."

Der Vorsitzende der General-Versammlung verlas auch den vorstehenden Antrag und wurde derselbe, da Niemand aus der Versammlung das Wort und eine Abstimmung durch Stimmzettel wünschte, in der vorangeführten Weise einstimmig zum Beschluß erhoben.

Ueber den dritten Gegenstand zur Tagesordnung, die Verlängerung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth und den Bau einer Verbindungsbahn zwischen der Ruhrthalbahn und Witten und Rittershausen betreffend, wurde von der Königlichen Eisenbahn-Direction der nachstehende Bericht verlesen:

„Im dritten Abschnitt der heutigen Tages-Ordnung wird der verehrlichen General-Versammlung eine Erweiterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens vorgeschlagen, bestehend in der Verlängerung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth und in einer Verbindung zwischen der Bergisch-Märkischen und der im Bau begriffenen Ruhrthalbahn mittelst einer Abzweigung der letzteren nach Witten und nach Rittershausen. Diese Vorlage umfaßt somit zwei verschiedene Bahnstrecken.

Die nach Wipperfürth zu führende Bahn soll von dem hoch belegenen Bahnhofe Lennep ausgehen, längs der Köln-Berliner Straße auf dem Gehänge des Gebirges sich bis zu dem Orte Born hinziehen, wo für die gewerbreichen Gemeinden Wermelskirchen, Dabringhausen und Dhünn ein Bahnhof vorgesehen ist, und dann allmählig in das Wupperthal abfallen, um die Städte Hückeswagen und Wipperfürth in einer für den Verkehr bequemen Lage zu erreichen. Die Verbindungen der Ruhrthalbahn mit der von hier über Hagen nach Dortmund gehenden Stammlinie des Bergisch-Märkischen Unternehmens sind in der Weise in Aussicht genommen, daß einerseits von Rittershausen aus das Ruhrthal in nördlicher Richtung mittelst einer das Sprockhöveler Kohlen-Revier durchschneidenden Linie erreicht, andererseits die Ruhrthalbahn mit der auf dem rechten Ruhrufer befindlichen Linie bei Witten in Zusammenhang gebracht wird.

Diese neuen Strecken sind räumlich von einander getrennt, stehen indeß in einem innern Zusammenhang, welcher sich aus unserem weiteren Bericht ergeben wird und uns bestimmt hat, über die Ausführung derselben gemeinschaftlich der verehrlichen General-Versammlung Vortrag zu halten.

Für den Bau jeder der bezeichneten Strecken sprechen vorwiegend dringende Bedürfnisse des localen Verkehrs, welcher in den davon berührten Gegenden zu der wünschenswerthen Entwickelung ohne die bezeichneten Schienenver-

bindungen nicht gelangen kann. In hervorragendem Maße gilt dies zunächst von der Bahn nach Wipperfürth. Die Industrie des bergischen Landes, welche von Alters her über alle Thäler desselben vertheilt ist, hat seit Entstehung der Eisenbahnen nur in deren Nähe eine rasche und glänzende Entwickelung gefunden. In dem weiteren Bezirk zwischen der Köln-Mindener, der Düsseldorf-Elberfelder und der Ruhr-Sieg Bahn, welcher bis vor Kurzem der Wohlthat directer Schienenanschlüsse noch entbehrte, hat die Gewerbthätigkeit mühsam mit der Concurrenz bevorzugterer Nachbarorte kämpfen müssen und zum Theil an der früheren Bedeutung verloren. Nachdem die Bahnen nach Solingen, Lennep, und Remscheid, nach B.-Gladbach an verschiedenen Stellen Hilfe geschafft haben, bleibt in den Städten Wermelskirchen Hückeswagen und Wipperfürth nebst den zahlreichen oberbergischen Orten in deren Nachbarschaft noch ein wichtiger Industrie-Bezirk übrig, welchem die Vortheile des Eisenbahntransports wegen der großen Entfernungen zu der nächsten Station Lennep nur in unzureichendem Maße zu Gute kommen.

Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung ist in den betheiligten Kreisen so allgemein anerkannt, daß gerade hier die Projecte einer das Ober-Bergische in seiner ganzen Ausdehnung durchschneidenden Eisenbahn seit Jahren eine lebhafte Unterstützung gefunden haben. Von dort wurde für die Bahn von Köln nach Cassel, sodann für das Köln-Soester Unternehmen eine lebhafte Thätigkeit und Agitation entwickelt. Neuerdings hatten die Bestrebungen, eine besondere Gesellschaft für den Bau einer Bahn von Siegburg über Rittershausen nach Witten zu gründen, ebenfalls in Hückeswagen und Wipperfürth sich eines vielfachen Anklanges zu erfreuen, da durch dieses Project beide Städte Schienenwege nach Norden und Süden gewinnen würden. Die gedachten Gemeinden haben sich mit Anträgen auf Herstellung der Bahn nach ihren Orten wiederholt auch an uns gewendet und die Ueberzeugung von der Wichtigkeit derselben für ihren Wohlstand dadurch bethätigt, daß sie sich, ebenso wie die Gemeinde Wermelskirchen, obwohl ihnen eine Verbindung nur in nördlicher Richtung in Aussicht gestellt werden konnte, zu Geldopfern haben bereit finden lassen, welche die Unkosten des Grunderwerbs für die gewünschte Bahn zum größeren Theil decken und welche eine nicht unempfindliche Belastung der communalen Budgets zur Folge haben werden.

Der hohe Werth der von uns zur Ausführung vorgeschlagenen Bahn nach Wipperfürth für die betheiligte Gegend wird hierdurch am Unzweifelhaftesten documentirt.

Die ihrer Beschlußfassung unterstellte Verbindung der Ruhrthalbahn mit Rittershausen findet in ihrer Linie nicht eine so vielfach gestaltete und ausgebildete Industrie, wie die Bahn nach Hückeswagen und Wipperfürth, sie hat aber eine gleiche Bedeutung für die Berg- und Hüttenwerke des Sprockhöveler Reviers. Die dort befindlichen Kohlengruben, die ältesten Förderstätten dieser Art in Westfalen, haben zwar nicht den Reichthum an bauwürdigen Flötzen, wie die Zechen des Ruhr- und Emscher-Thals. Unzweifelhaft aber ist ihre Production quantitativ deswegen so sehr zurückgeblieben, weil die Absatzstellen für die gewonnenen Kohlen, namentlich das Wupperthal, auf weiten und schwierigen Gebirgswegen erreicht werden mußten. Dasselbe gilt, vielleicht in noch höherem Maße, von Erzgruben, welche zum größten Theil bedeutenden Hüttenwerken, z. B. dem Hoerder Verein und Neu-Schottland gehörig, von den Eigenthümern wegen des Landtransports und der damit verbundenen Nothwendigkeit mehrfacher Umladung nicht in genügender Weise ausgebeutet werden konnten. Allen diesen Bergwerken wird nur durch eine Locomotivbahn die Möglichkeit eines kraftvollen Betriebs gegeben, und ebenso kann erst durch eine solche die Eisenhütte der Gesellschaft Neu-Schottland bei Haßlinghausen von einem ihre Entwickelung störenden Hinderniß befreit werden.

Anlangend die Unkosten und die davon abhängige Rentabilität der von uns zur Ausführung vorgeschlagenen Bahnstrecken, so wird die Bahn von Lennep nach Wipperfürth bei einer Länge von $2^1/_4$ Meile, ausschließlich der Betriebsmittel, ein Bau-Capital von 680,000 Thlr. pro Meile, insgesammt etwa $1^1/_2$ Million Thalern erfordern. Ob dieses verhältnißmäßig bedeutende Bau-Capital in den Einnahmen der Zweigbahn seine volle Verzinsung finden wird, bleibt zunächst ebenso zweifelhaft als bei anderen, von uns gebauten Bahnen dieser Art, z. B. nach Iserlohn und Solingen, da die Erträge lediglich aus dem localen Verkehr eines beschränkten Gebiets genommen werden, und ihnen die bedeutenden Ausgaben gegenüber stehen, welche mit dem Betriebe einer Zweigbahn in schwierigem Terrain verbunden sind. Es läßt sich aber im Hinblick auf die Bedeutung, welche schon jetzt die Tuchfabriken von Hückeswagen, die Wollspinnereien von Wipperfürth und die sonstigen Industriezweige des durch die Zweigbahn zu erschließenden dicht bevölker-

ten Gebiets besitzen, annehmen, daß wir bei dem Betriebe derselben keine schlechteren Erfahrungen machen werden, wie an unseren, im Bergischen Lande schon bestehenden Seitenbahnen.

Auf der 2⅓ Meile langen Rittershauser-Remscheider Bahn sind im ersten Monat nach ihrer Eröffnung 80,000, auf der Haan-Kölner Bahn in den ersten 8 Monaten, nachdem dieselbe bis Mülheim a. Rhein in Betrieb gesetzt war, bei einer Länge von 3¾ Meilen, in jeder Richtung mehr als 450,000 Personen befördert. Der Güter-Verkehr hat sich auf beiden Strecken ebenfalls kräftig und in steigendem Grade entwickelt.

Angesichts dieser Ergebnisse dürfen wir hoffen, daß auch die Bahn nach Wermelskirchen, Hückeswagen und Wipperfürth von der darauf angewiesenen Bevölkerung sofort in vollem Maaße ausgenutzt und mit reichlichen Transporten versorgt werden wird. Die Erhaltung und Erweiterung der Fabrikation, welche auch hier, wie an anderen Stellen des Bergischen Landes sich als eine Folge der Schienenverbindung ergeben wird, stellt einen stetigen Zuwachs an Einnahmen in sichere Aussicht, so daß in nicht ferner Zukunft auf die volle Nutzbarmachung des Bau-Capitals, wenigstens indirect durch die Steigerung des Verkehrs auf unseren Hauptbahnen, wird gerechnet werden dürfen.

Für die Verbindungen der Ruhrthalbahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn sind die Baukosten vorläufig auf 1⅔ Millionen Thaler ausschließlich der Betriebsmittel veranschlagt, nämlich 1,400,000 Thaler für die 2¾ Meilen lange Linie Sprockhövel-Rittershausen und auf 250,000 Thaler für die Abzweigung nach Witten, welche allerdings nur etwa 300 Ruthen lang sein, aber durch Veränderungen am Bahnhof Witten und die Anlage eines Ruhrübergangs vertheuert werden wird.

Die Linie zwischen der Ruhrthalbahn und Rittershausen wird trotz der starken Steigungen, mit welchen sie von den Thälern der Ruhr und Wupper die Krone des dieselben trennenden Gebirgs erklimmen muß, im eigenen Verkehr günstige Betriebsverhältnisse haben, da die zu transportirenden Massen, namentlich die Kohlen und Erze, sich hauptsächlich thalwärts bewegen werden.

Um so eher läßt sich erwarten, daß durch die Transporte dieser Massen, welche von dem Landfuhrwerke fast gänzlich auf die neue Bahn übergehen werden, letztere in entsprechender Weise alimentirt werden wird.

Die Förderung der auf diese Bahn angewiesenen Gruben betrug in den Jahren 1867 und 1868 an Kohlen je ungefähr 4 Millionen Centner, an Erzen je etwa 1 Million Centner. Zieht man die wahrscheinliche Steigerung dieser Production in Rechnung, welche die Eisenbahnverbindung herbei führen wird, und erwägt, daß durch dieselbe die in den Bergen ruhenden Baumaterialien erst die Möglichkeit eines weiteren Absatzes gewinnen, so liegt hierin ein gewichtiges Moment für die Ertragsfähigkeit der neuen Linie.

Außerdem ist die Hoffnung nicht ausgeschlossen, daß in den Ortschaften des Sprockhöveler Reviers durch die Verbindung mit dem Eisenbahnnetze die zur Zeit des ersten Kohlenbaues kräftige, jetzt nur kümmerlich existirende Industrie neu belebt und der Rentabilität der Bahn förderlich werden wird.

Die kurze Strecke nach Witten ist nothwendig zur Vermeidung des circa 3 Meilen langen Umweges über Herdecke, welcher sonst nicht blos die Kohlen und Erze von Sprockhövel, sondern auch alle von Westen kommenden Transporte der Ruhrthalbahn nach Witten, Dortmund, Hoerde, Aplerbeck zu machen hätten, da erst in Herdecke die Ruhrthalbahn mit der Bergisch-Märkischen zusammen treffen wird.

Auf Grund der dargelegten Verhältnisse glaubt die Gesellschaftsvertretung die Aufnahme der besprochenen Bahnstrecken in das Bergisch-Märkische Netz empfehlen zu können.

Bezüglich der Bahn nach Hückeswagen und Wipperfürth setzen wir voraus, daß die betheiligten Gemeinden Wermelskirchen, Hückeswagen und Wipperfürth die bereits zugesagten Beiträge zu den Kosten des Grunderwerbs in formgerechter Weise durch abzuschließende Verträge sicher stellen werden und beantragen unter dieser Annahme:

„General-Versammlung wolle beschließen, das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf eine Verlängerung der Rittershausen-Lenneper Zweigbahn über Born nach Hückeswagen und Wipperfürth; desgleichen auf die Ausführung einer Eisenbahn-Verbindung von der Ruhrthalbahn nach Witten und mittelst einer das Sprockhöveler Revier durchschneidenden Linie nach Rittershausen,

endlich

die Bevollmächtigung der Gesellschafts-Vertretung zur Festsetzung des bezüglichen Statut-Nachtrages, sowie zur Beschaffung des erforderlichen Bau-Capitals nach ihrem besten Ermessen."

Nachdem der Vorsitzende der General-Versammlung auch diesen Antrag nochmals vorgelesen hatte, wurde derselbe, da Niemand das Wort zu demselben wünschte und eine Abstimmung durch Stimmzettel nicht beliebt worden war, ebenfalls per acclamationem genehmigt.

Zum letzten Gegenstande der Tagesordnung übergehend, erstattete die Königliche Eisenbahn-Direction über die Herstellung einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach Köln den nachstehenden Vortrag:

„Seit dem Beginn des gegenwärtigen Decennii hat sich in M.-Gladbach und dessen industriereicher Umgebung, namentlich in Rheydt, Odenkirchen und Neukirchen eine lebhafte Agitation für die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung einerseits mit dem Niederländischen Eisenbahnnetze bei Venlo und andererseits mit dem Centralpunkte der Rheinprovinz — Köln — geltend gemacht. Die Berechtigung dieser Bestrebungen, welche in vielfachen Petitionen und Anträgen bei des Herrn Handelsministers Excellenz sowie bei Ihrer Deputation und Direction Ausdruck gefunden, ist von keiner Seite, am wenigsten unsererseits je verkannt worden, wir haben vielmehr die Ausführung dieser Bahnverbindungen stets nur für eine Frage der Zeit erachtet.

Der Bau der Preußisch-Niederländischen Verbindungsbahn — von Viersen nach Venlo — und deren Erwerb durch unsere Gesellschaft hat dem Gladbacher Industrie-Gebiete die eine der angestrebten Eisenbahn-Verbindungen geschaffen und dadurch dem Bedürfnisse zum Theil entsprochen. Mit um so größerer Lebhaftigkeit ist danach aber das Bestreben alsbald hervorgetreten, um auch die directe Verbindung mit Köln in das Leben zu rufen.

Schon zu einer Zeit, in welcher weder der Erwerb der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn durch unsere Gesellschaft gesichert, noch uns die Concession zur Ueberbrückung des Rheines erreichbar in Aussicht gestellt war, sind an unsere Gesellschaft Anträge auf Herstellung dieser Eisenbahn-Verbindung von den interessirten Städten und Gemeinden gediehen und es sind denselben dringendere Anträge von den verschiedensten Seiten bis in die neueste Zeit gefolgt. Wenn wir selbstverständlich jedes Eingehen auf derartige Anträge so lange ablehnen mußten, als der Erwerb der Aachen-Düsseldorfer Bahn und die Concession für die Rheinbrücke nicht gesichert waren, so mußten wir doch, nachdem die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn ein Theil unseres Bergisch-Märkischen Unternehmens geworden, und uns nicht nur die Concession zur Ueberbrückung des Rheines ertheilt, sondern die Brücke selbst, wie die Bahnstrecke zwischen Düsseldorf und Neuß soweit gefördert ist, daß dieselbe binnen wenigen Monaten dem Betriebe eröffnet werden können, der Frage näher treten, ob wir die Bahn von M.-Gladbach nach Köln als ein nutzbringendes Glied unserem Unternehmen einzufügen und damit den Bestrebungen des Gladbacher Industrie-Gebietes entsprechend Rechnung zu tragen, bei Ihnen beantragen dürften.

Wesentlich entscheidend für die Beantwortung der Frage, ob der Bau jener Linie überhaupt von uns in Aussicht zu nehmen sei, ist die Möglichkeit einer Einmündung dieser Bahnlinie in die Stadt Köln selbst oder doch die Anlage eines Bahnhofes in solcher Nähe derselben, daß er für den Personen- und Güter-Verkehr von der Stadt Köln aus ohne zu erhebliche Belästigung des Publikums erreichbar wird, daneben aber auch eine Schienenverbindung mit der Rheinischen Eisenbahn und damit die Beförderung der Güter ohne Umladung gestattet. Eingehende technische Erörterungen haben neben der entgegenkommenden Zusicherung des Kölner Handelsstandes erst in jüngster Zeit die Möglichkeit klar gestellt, bei Köln einen Bahnhof anzulegen, welcher jenen Anforderungen entsprechen wird, wenn diese Untersuchungen auf der anderen Seite auch die nicht unerheblichen Schwierigkeiten aufgedeckt haben, welche zu obigem Zwecke zu überwinden bleiben. Wenn wir uns demnächst im Einverständniß mit der Deputation der Gesellschaft dazu entschlossen haben, Ihnen den Bau der Bahn von Gladbach nach Köln im Anschlusse an die nahezu vollendete Gladbach-Odenkirchener Linie vorzuschlagen, so beruht dies vor Allem auf der Erwägung, daß das Verlangen des bedeutenden Industriebezirks von Gladbach, Rheydt, Viersen, Dülken nach einer directen Verbindung mit Köln als ein berechtigtes anzuerkennen sei, wenn auch durch die Bahn nach Neuß und von Neuß nach Köln eine Schienenverbindung vorhanden ist. Bekanntlich hat dieser Industriebezirk, welcher in seinen Fabrikations-Artikeln die erste Rolle nicht allein in der Provinz, sondern in ganz Deutschland behauptet, seit dem Bau der Aachen-Düsseldorfer Bahn eine staunenswerthe Entwickelung und Bedeutung erreicht; die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen zur Stadt Köln und den Oberrhein sind so mannigfacher Art, daß das Hinderniß, welches dem Reiseverkehr an dem Punkte Neuß entgegentritt, in höherem Grade fühlbar wird, als es sonst der Fall sein würde, die kurze Entfernung von dem Reiseziele und die Un-

möglichkeit, überall geeignete Anschlüsse herzustellen, erhöhen die Unzufriedenheit über die Unbequemlichkeit des Umsteigens und den unvermeidlichen Zeitverlust in einem Maße, daß das Verlangen nach einer directen Linie Gladbach-Köln Berücksichtigung verdient, wenn auch durch diese eine erhebliche Abkürzung nicht zu gewinnen ist.

Es kommt hinzu, daß der Rayon, welcher auf diese Verbindung zu verweisen sein wird, sich erweitern und daß ein neues Terrain für den Eisenbahn-Verkehr in der wohlhabenden Gegend gewonnen wird, welche auf dem Wege zwischen Gladbach und Köln berührt wird.

Abgesehen davon, daß die in Frage stehende Linie für den localen Verkehr zwischen Gladbach und Köln von großer Bedeutung ist und aus diesem schon eine nicht geringe Alimentation verspricht, schafft dieselbe in Verbindung mit der Linie Venlo-Viersen-Gladbach einen neuen, fast geradlinien Verkehrsweg mit den Häfen Hollands für Köln und dem Süden Deutschlands, sowie die Schweiz.

Es bildet diese neue Linie einen Theil der vielfach angestrebten directesten Linie zwischen Köln und Antwerpen und Vlissingen. Es gewährt dieselbe endlich eine neue Verbindung Kölns mit Belgien und Frankreich unter Berücksichtigung der Ihrer Beschlußfassung heute ebenfalls unterbreiteten Linie von Aachen nach Welkenraedt.

Wenn alle diese neuen Verkehrswege, welche die neue Linie erschließt, nur verhältnißmäßig zu der Belebung des Verkehrs auf derselben beitragen, so kann die Nützlichkeit derselben für unser Unternehmen nicht wohl zweifelhaft sein. Es kommt dazu der Vortheil für unsere alten Strecken, wenigstens an einem Punkte und für eine Verkehrerrichtung eine Verbindung mit Köln zu gewinnen, und endlich festen Fuß zu fassen in der Metropole des Rheinisch-Westfälischen Handels.

Wir halten es für unerläßlich, den Raum hierfür unserer Gesellschaft zu sichern, da die sichtliche Entwickelung der Rheinisch-Westfälischen Industrie- und Verkehrs-Verhältnisse dazu drängen wird, in Köln einen Centralpunkt für die Schienenwege beider Rheinufer zu schaffen, für welchen der vorhandene Festungs-Gürtel keine unübersteigliche Schranke bilden wird.

Endlich finden wir uns in unserer Auffassung über die Nützlichkeit der Bahn bestärkt durch die allgemeine Erwägung, daß es staatswirthschaftlich wünschenswerth erscheinen muß, die bereits erwähnte neue Verbindung zwischen Köln und den holländischen und belgischen Häfen einem neuen selbstständigen Unternehmer und nicht einer der beiden Eisenbahn-Gesellschaften zu übergeben, welche die bereits vorhandenen Wege nach Holland auf dem rechten und linken Rheinufer beherrschen.

Die Baulänge der Linie beträgt nach den vorhandenen generellen Projectirungs-Arbeiten $6^1/_4$ Meilen, welche mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten eines Bahnhofs bei Köln ein Capital von etwa 4 Millionen Thalern in Anspruch nehmen werden.

Wir richten unseren Antrag dahin:

„Die Herstellung einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach Köln als Theil des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens zu beschließen und die Deputation und Direction mit der erforderlichen Vollmacht für die Ergänzung der statutarischen Festsetzungen, sowie für die nach ihrem Ermessen zu bewirkende Geldbeschaffung auszurüsten."

Der Vorsitzende der General-Versammlung verlas diesen Antrag nochmals und da Niemand das Wort zu demselben wünschte, auch auf die Abstimmung durch Stimmzettel verzichtet wurde, so wurde derselbe durch Aufstehen oder Sitzenbleiben zur Abstimmung gestellt und von der Versammlung angenommen.

Die General-Versammlung wurde alsdann geschlossen, nachdem dieselbe ihrem Vorsitzenden für die Leitung der Verhandlung ihren Dank in lebhaftester Weise ausgesprochen.

Außerordentliche und ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1870.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt hat durch Bekanntmachung vom 12. v. Mts. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zu einer General-Versammlung eingeladen, um

in außerordentlicher General-Versammlung nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire zu beschließen über:

a) den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von einer Station der Hessischen Nordbahn zum unmittelbaren Anschluß an die Braunschweigischen Eisenbahnen;

b) die Betheiligung am Erwerb der Herzoglich Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen durch Uebernahme des 4 Millionen Thaler betragenden dritten Theils des Actien-Capitals einer zu gründenden Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft;

c) die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Vollziehung der Statut-Nachträge für die Erweiterungen ad a und b, zum Abschluß der mit der Königlichen Staats-Regierung, der Herzoglich Braunschweigischen Landes-Regierung und den betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften zu treffenden Vereinbarungen, sowie zur Beschaffung der ad a und b erforderlichen Geldmittel;

d) die nähere Präcisirung resp. Abänderung der Bestimmungen des Gesellschafts-Statuts über die Einberufung der General-Versammlungen, die Legitimation der Actionaire und Beschlußfassung in denselben, §§. 65 ff. des Statuts, sowie über die Erweiterung des Unternehmens, §. 5 des Statuts;

in ordentlicher, sich unmittelbar an die außerordentliche General-Versammlung anschließenden General-Versammlung den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1869 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation der Actionaire zu vollziehen.

Diese Einladung ist vorschriftsmäßig zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Der Vorsitzende der Deputation, welcher nach dem Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage den Vorsitz in den General-Versammlungen der Actionaire führt, eröffnete die General-Versammlung mit nachfolgendem Vortrage:

Meine geehrten Herren!

Mit großer Genugthuung und mit achtungsvollem Gruße heißen die Gesellschafts-Vorstände die zahlreich zu dieser Versammlung erschienenen Actionaire willkommen. Auch heute haben wir das Glück, Ihnen über stetige und bedeutende Fortschritte in der Entwickelung unseres langsam, aber planmäßig wachsenden Unternehmens zu berichten; wir werden Ergebnisse vernehmen, welche die kühnsten Erwartungen zu übertreffen sicher sind. Wenn wir zugleich Ihnen eine Erweiterung unseres Unternehmens in östlicher Richtung vorschlagen, so leiten uns Rücksichten auf die größere Sicherung eines angemessenen Ertrages unseres Gesellschafts-Capitals, Rücksichten auf die weitere Ausdehnung der unmittelbaren Beziehungen der großen Ausfuhrgebiete unserer Linien zum eigenen und zum Vortheil weiter, neu zu erschließender Landesstrecken; endlich und nicht am wenigsten, nationale Rücksichten. Es ist nicht etwa eine größere Macht, welche wir für unsere vom Staate verwaltete Gesellschaft suchen, und doch vornehmlich für die staatliche Verwaltung gewinnen würden; sondern es ist das Interesse unserer Herren Actionaire, das bei weitem größere Interesse unseres Verkehrsgebiets, und in nationaler Richtung die weitere Benutzung der Einigung Norddeutschlands zu den Zwecken des Verkehrs, welche die heute vorliegenden Erweiterungsvorschläge zu fördern berufen sind.

In Folge der vorschriftsmäßig von dem Deputations-Vorsitzenden ergangenen Einladung, deren rechtzeitige Einrückung in die verschiedenen vom Gesellschafts-Statut vorgeschriebenen Zeitungen die vorliegenden Belagstücke nachweisen, sind laut des abgeschlossenen Verzeichnisses 8,023 Actien angemeldet, berechtigt zu 2,585 Stimmen.

Zu Protocollführern erlaube ich mir, die Herren Peter Hüttemann, Rentner von Düsseldorf, und Carl Vormann von hier, zu Scrutatoren die Herren Landrath Rospatt von Lennep und C. Schuchard von Helmarshausen zu bezeichnen, und ersuche diese Herren ihre Sitze einnehmen zu wollen.

Die General-Versammlung wird nunmehr als erstes Geschäft diejenigen Gegenstände behandeln wollen, welche in der jüngsten außerordentlichen General-Versammlung vom 6. v. Mts. wegen unzureichender Vertretung der Actien nicht erledigt werden konnten.

Folgende Vorschläge sind es, welche wir demnach heute Ihrer endgültigen Beschlußfassung, als welche in dieser zweiten außerordentlichen General-Versammlung die Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire erfordert, unterbreiten:

a) der Bau und Betrieb einer Eisenbahn zum Anschluß an die Braunschweigischen Bahnen;

b) die Betheiligung an dem Erwerbe der Braunschweigischen Staatsbahnen;

c) die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Vollziehung der erforderlichen Statut-Nachträge und Vereinbarungen und zur Beschaffung der Geldmittel;

d) die nähere Präcisirung und Abänderung einiger Bestimmungen des Gesellschafts-Statuts.

Was zunächst die zu d. angedeuteten Vorlagen, insbesondere einen Vorschlag zur Erleichterung der Legitimation der Herren Actionaire in den General-Versammlungen betrifft, so glaube ich hervorheben zu dürfen, daß auch die bisher bestehenden statutarischen Vorschriften solche sind, welche der Vertretung der Actien durch ihre Besitzer in seltenem Grade die für Actien-Gesellschaften irgendwo bekannten Erleichterungen gewähren; da die Gründer unserer Gesellschaft, verschmähend alle, einer Gesellschaft gleichberechtigter Theilhaber wenig entsprechende Erschwerung der Vertretung der Antheile des Einzelnen, eine Erschwerung, welche zum Vortheil Weniger und zum Nachtheil der Gleichberechtigten nur zu oft in Gesellschafts-Satzungen leitender Gedanke und Ziel gewesen sind, Alles mit und Alles für die Actionaire, Eins mit denselben, berathen und beschließen wollten. Es ziemt uns wohl, uns dieser Einrichtungen unserer großen Gesellschaft zu freuen, welche gleichmäßig je drei Antheilen von je Hundert Thalern noch am Tage vor der General-Versammlung Eine Stimme verleihen, welche demnach, schon ehe die Verwaltung der Gesellschaft an den Staat übergegangen war, den General-Versammlungen die Ausübung des höchsten Einflusses unter sehr erleichternden Formen der Berufung derselben sicherten. Wenn wir nichts desto weniger selbst noch die in unserem Statut jetzt vorgeschriebenen Formen der Legitimation namentlich für die auswärtigen Herren Actionaire zu vereinfachen wünschen, so werden Sie in unserem Vorschlage die Absicht erkennen, Ihnen die Ausübung Ihres Rechts in noch höherem Maße zu erleichtern.

Ein weiterer Gegenstand der Tagesordnung der außerordentlichen General-Versammlung sind der Bau einer Linie zur Verbindung unserer Bahnen mit den Herzoglich Braunschweigischen Bahnen und unsere Betheiligung an dem Erwerb dieser letzteren.

Die Erwerbung der Herzoglich Braunschweigischen Bahnen, wenigstens des größten Theils derselben, war unser Augenmerk schon vor längeren Jahren. In neuerer Zeit, bei Errichtung eines Vertrages mit der Königlichen Staats-Regierung über den Ankauf der Westfälischen Staatsbahn, eines Vertrages, welchem das Haus der Abgeordneten seine Genehmigung verweigerte, war uns die Frage dieser Erwerbung näher getreten bis zu jener vom Hause der Abgeordneten erfolgten Weigerung. — Als demnächst unter den großen Ereignissen jener Zeit Sie, die veränderte Gestaltung unseres Vaterlandes benutzend, rasch die sich darbietende Gelegenheit der Erwerbung der Hessischen Nordbahn ergriffen, glaubten wir ein weiteres Fortschreiten des Baues unserer Ruhrbahn abwarten zu sollen, um demnächst, sobald der Zeitpunkt ihrer Vollendung würde einigermaßen bestimmt werden können, der großen Linie der Ruhrbahn nicht blos den unmittelbaren Anschluß an die erworbene Hessische Bahn und an die Verkehre der mit ihr in Verbindung stehenden Thüringischen und zahlreichen anderen Bahnen zu bereiten, sondern auch die vielen, weit gedehnten Meilen der Ruhrbahn nutzbarer, ertragreicher zu machen durch die ihnen zugeführte Vermittelung der Braunschweigischen Verkehre. Schon war in vorbereitender Fürsorge unter lebhafter Theilnahme der in unmittelbarer Nähe liegenden Kreise eine Verbindung unseres Bahnsystems mit den Braunschweigischen Bahnen in's Auge gefaßt, und schon waren die ersten Besprechungen über die Führung der Verbindungslinie gepflogen worden, als die Tagespresse Norddeutschlands von den ersten Andeutungen einer Geneigtheit der Braunschweigischen Regierung zur Veräußerung ihrer Bahnen Kunde gab.

Es durfte uns auffallend erscheinen, von solcher Einleitung von Verhandlungen zur Ausführung des großen Planes durch Zeitungsorgane Kenntniß, eine zufällige Kenntniß, zu bekommen. Zwar mochten die veränderten staatlichen Zustände Norddeutschlands an maßgebender Stelle solche Bedingungen des Verkaufs hervorrufen und stellen, welche man unserer Gesellschaft vorzuschlagen für unzulässig halten konnte. Aber andererseits waren unsere Beziehungen zu jener

Gesellschaft durch die Gemeinsamkeit wichtigster Interessen vertraulich genug und der Vortheil einer Verbindung mit unseren Bahnen für das Herzogthum Braunschweig offenbar genug, als daß wir nicht gehofft hätten, eine jede Einleitung von Verkaufsverhandlungen hätte nur mit uns, oder wenn auch mit Anderen, gleichzeitig auch mit uns getroffen werden müssen.

Es war am Tage der ersten Bekanntwerdung jener Zeitungsnachricht, als der Deputations-Vorsitzende mit dem Herrn Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction über die auch dem Letzteren bekannt gewordene Nachricht die Besprechungen eröffnete. Bei dieser Gelegenheit ergab sich als Folge der Verwaltung unserer Gesellschaft durch den Staat eine Verzögerung unseres Vorgehens. Während wir uns der begründeten Hoffnung hingaben, daß die Königliche Staats-Regierung den Absichten unserer Gesellschaft gern und ohne Verzug ihre wohlwollende Theilnahme und Förderung zuwenden würde, stellte der Herr Handelsminister unserem Plane seine mehrfachen Bedenken entgegen. Seine Excellenz erwähnte selbst möglicher Finanzschwierigkeiten; und dieses zu einer Zeit, in welcher die eifrigsten Anstrengungen im Gange waren, die Genehmigung des Staates zur Contrahirung einer unserer Gesellschaft angebotenen Anleihe zu erlangen, welche unseren Geldbedarf auf Jahre hinaus gedeckt haben würde.

Indessen ließen wir nicht nach mit Vorstellungen bei dem Herrn Handelsminister, und fanden denselben später willig und geneigt, unserem Vornehmen seine Zustimmung zu ertheilen. Als aber nunmehr die ersten Schritte in Braunschweig geschahen, fanden wir die Verhandlungen der Braunschweigischen Regierung mit Anderen zu weit vorgeschritten, als daß, insbesondere unter den schon angedeuteten Einflüssen, unsere Bemühungen hätten zum gewünschten Ziele führen können.

Es darf Ihnen, meine Herren, nicht vorenthalten werden, welch' eine erleuchtete, nationale Auffassung das Anerbieten unserer Gesellschaft in maßgebenden Kreisen der Bevölkerung Braunschweigs fand, wie die Erwartungen und Absichten unserer Gesellschaft bezüglich des Erwerbs jener im Herzen Deutschlands gelegenen Bahnen in völliger und einsichtsvoller Uebereinstimmung von jenen Kreisen getheilt wurden. Diesen beharrlichen deutschen Sympathieen, der erleuchteten Vaterlandsliebe Braunschweigischer Männer, dürfen wir einen mächtigen Einfluß auf die fernere Gestaltung der Ereignisse zuschreiben; wesentlich diesem in der Braunschweigischen Landesversammlung mächtig gewordenen Einfluß ist es zu danken, daß die Herzogliche Landesregierung Verhandlungen eröffnete, zu welchen auch unsere Gesellschaft zugelassen wurde und welche das sehr erwünschte Ergebniß brachten, welches heute Ihrer Genehmigung unterbreitet werden wird."

Hierauf erstattete die Königliche Eisenbahn-Direction über die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Erwerbe der Braunschweigischen Staatsbahnen, und über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zum unmittelbaren Anschluß an dieselben den nachfolgenden Vortrag:

„Der großartige und glückliche Aufschwung der gewerblichen und bergbaulichen Thätigkeit im Bereich des Bergisch-Märkischen Bahnnetzes hat den Druck stets fühlbarer gemacht, welcher auf die Entwickelung der Verkehrsbeziehungen über den ursprünglichen Bahnbezirk hinaus durch die hemmende Vermittelung mehrerer zum Theil concurrirender Bahnverwaltungen nothwendig gelegt wird.

Zur Behebung dieser wesentlichen Verkehrshindernisse ist es der Bergisch-Märkischen Gesellschaft gelungen, mittelst Erwerbung der Aachen-Düsseldorfer und Viersen-Venloer Bahn den unmittelbaren Anschluß an das Ausland im Westen zu erreichen.

In der Richtung nach dem Oberrhein versprechen die projectirten Verbindungen nach Deutz und darüber hinaus die dringend gewünschten Verkehrserleichterungen, während nach Thüringen die Uebernahme der Hessischen Nordbahn und der Bau der Ruhrthalbahn wichtige Verkehrsgebiete für die Industrie unseres Landes näher bringen und erschließen.

Für die bedeutendste und größte Verkehrsstraße Deutschlands von Rheinland und Westfalen nach dem Nordosten schien sich im Jahre 1866 bereits die günstige Gelegenheit zu ergeben, durch Erwerb der Westfälischen Staatsbahn der Bergisch-Märkischen Gesellschaft einen dauernden Einfluß auf die Verkehrs-Entwickelung in dieser Richtung zu sichern.

Diese Aussicht scheiterte, wie Ihnen bekannt ist, durch Ereignisse, die von dem Willen der Gesellschafts-Organe unabhängig waren.

Durch die Gunst der Verhältnisse bietet sich jetzt eine zweite Gelegenheit für die Gesellschaft, die Route über Braunschweig nach Magdeburg und Berlin in festere Beziehungen zur Bergisch-Märkischen Bahn zu bringen, durch den beabsichtigten Verkauf der Herzoglich Braunschweigischen Staatsbahn dar.

Die Herzoglich Braunschweigische Staats-Regierung trat der Idee des Verkaufs der Braunschweigischen Bahnen im Anfang des vorigen Jahres näher und setzte sich zu diesem Zweck mit der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt in Verbindung, mit welcher sie am 19. Sept. vorigen Jahres vorbehaltlich der Genehmigung der Braunschweigischen Landes-Versammlung und der Preußischen Staats-Regierung den bezüglichen Vertrag gethätigt hat.

Sobald die Vorstände Ihrer Gesellschaft von den schwebenden Verhandlungen Kenntniß erhielten, erachteten sie es zur Wahrung der Gesellschafts-Interessen für geboten, die Herzoglich Braunschweigische Staats-Regierung um Einleitung der Verhandlungen zum Zweck der Uebernahme der Braunschweigischen Bahnen in das Bergisch-Märkische Eisenbahnsystem zu ersuchen.

Nach dem Standpunkte indessen, von dem aus die Braunschweigische Regierung sich für den Verkauf der Bahnen entschieden hat, erachtete sie den maßgebenden Einfluß der außerhalb Landes domicilirten Bergisch-Märkischen Gesellschaft auf die Braunschweigischen Bahnen als mit den Landes-Interessen nicht für vereinbar, lehnte daher den diesseitigen Antrag ab und erklärte als nothwendige Vorbedingung für den Verkauf die Bildung einer selbstständigen in Braunschweig domicilirten Actien-Gesellschaft.

Die vollständige Verschmelzung der Braunschweigischen Bahnen mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnnetz mußte somit aufgegeben werden und blieb nur übrig eine Betheiligung bei dem Verkauf der Bahnen zu suchen, welche den Bedingungen der Braunschweigischen Regierung Rechnung trägt und gleichwohl der Bergisch-Märkischen Bahn den Einfluß auf die Braunschweigischen Bahnen dauernd sichert.

Eine gleichzeitig mit der diesseitigen Offerte von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft an die Braunschweigische Staats-Regierung abgegebene Erklärung über den Erwerb der Bahnen wurde aus gleichen Gründen zurückgewiesen.

Wie ein Blick auf die Karte zeigt, sind nach Fertigstellung der Berlin-Lehrter Bahn die Interessen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn mit den diesseitigen für den Verkehr zwischen Rheinland und Westfalen einerseits und den östlichen Provinzen andererseits durchaus identisch, da beide Bahnen mit ihrer ganzen Längenausdehnung an der südlichen Route zwischen Köln und Berlin über Braunschweig betheiligt sind.

Es erschien daher der mögliche sich darbietende Weg in das Geschäft den Wünschen der Braunschweigischen Regierung entsprechend einzutreten, der, in Gemeinschaft mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft den Erwerb der Braunschweigischen Bahnen für eine neu zu creirende Actien-Gesellschaft zu offeriren, an welcher sich die beiden Gesellschaften mit je ein Drittel des Actien-Capitals betheiligen würden.

Die hierauf eingeleiteten Verhandlungen haben demnächst unter dem 19. März dieses Jahres zum Abschluß eines anderweiten Vertrages zwischen der Braunschweigischen Regierung einerseits und der Darmstädter Bank unter Mitbetheiligung der beiden Eisenbahn-Gesellschaften andererseits auf folgender Grundlage geführt:

1) Die Darmstädter Bank (resp. das von ihr gebildete Banquier-Consortium) übernimmt unter Mitbetheiligung der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Bahn die Braunschweigischen Bahnen mit der Verpflichtung, sie einer neu zu bildenden Actien-Gesellschaft zu übertragen, deren Grund-Capital in Actien 12,000,000 Thaler beträgt.

2) Als Kaufpreis wird der Braunschweigischen Regierung eine vierundsechzigjährige Annuität zum Betrage von 875,000 Thlr. und außerdem die Summe von 11,000,000 Thlr. baar gezahlt.

Der Rest von 1,000,000 Thlr. wird der Gesellschaft als Reservefonds und zu nothwendig werdenden Erweiterungen zur Disposition gestellt.

3) Die beiden Eisenbahn-Gesellschaften betheiligen sich am Actien-Capital mit je 4,000,000 Thlr. (1/3), nehmen aber am Stimmrecht in den General-Versammlungen nur mit je 1/4 der in der General-Versammlung außerdem vertretenen Actien Theil.

4) Die neue Gesellschaft ist verpflichtet, die Beamten, welche in ihre Dienste übertreten wollen, zu übernehmen, diejenigen, die den Uebertritt ablehnen, werden von der Herzogl. Regierung zu Lasten des Braunschweigischen Staats pensionirt.

5) Die Regierung sichert der neuen Gesellschaft die Concessionirung der Bahnen von Braunschweig nach Hildesheim einerseits und der Berlin-Lehrter Bahn andrerseits zu, wogegen sich die Gesellschaft verpflichtet, diese beiden Bahnen auf Erfordern der Regierung innerhalb eines Jahres nach ergangener Aufforderung in Angriff zu nehmen und innerhalb weiterer drei Jahre zu vollenden.

6) Der Uebergabe-Termin wird auf den 1. Januar 1869 retrotrahirt.

Die Vortheile, welche für die Bergisch-Märkische Bahn durch die Betheiligung an der neu zu bildenden Braunschweigischen Gesellschaft zu erwarten sind, dürften auf der Hand liegen. Die Braunschweigischen Bahnen als das nothwendige Mittelglied einer der beiden bedeutendsten Verkehrsstraßen Deutschlands zwischen dem Rhein und dem Osten bieten in der Hand einer selbstständigen, von uns unabhängigen Gesellschaft die große Gefahr früher oder später mit einem Concurrenz-Unternehmen vereinigt zu werden, welches den Verkehr der Bergisch-Märkischen Bahn möglichst zurückzudrängen suchen wird; eine Gefahr, die um so näher liegt, weil die Braunschweigischen Bahnen nicht die großen Verkehrscentren selbst berühren und die Sicherheit der Rentabilität nur in der Anlehnung an andere Unternehmen finden können.

Andrerseits ist es ohne nähere Darlegung begreiflich, daß das Verbandswesen für so bedeutende Verkehrs-Routen ein durchaus unzulängliches Mittel ist und weder eine freie Bewegung in der Entwickelung des Verkehrs noch die möglichste Ausnutzung der anzuwendenden Kräfte gewähren kann. Thatsächlich haben sich der Einrichtung des Personen-Verkehrs in dem Preußisch-Braunschweigischen Verbande, dessen Bedeutung erheblich ist, große Schwierigkeiten entgegengestellt, und noch heute sind wir nicht in der Lage begründeten Wünschen des Publikums in dieser Beziehung gerecht zu werden. Die Bedeutung der Linie für den Güterverkehr erhellt daraus, daß die Bergisch-Märkische Bahn aus dem Verkehr mit den Braunschweig'schen Bahnen und darüber hinaus mit dem Nordosten im Jahr 1867 rot. 350,000 Thlr., 1868: 450,000 Thlr., im Jahre 1869 rot. 500,000 Thlr. Einnahme bezogen hat.

Der Ertrag der Braunschweig'schen Bahnen aus dem Güter-Verkehr vom Westen nach den Braunschweig'schen Stationen und darüber hinaus im Transitverkehr nach dem Osten hat für das Jahr 1865 . . . 620,000 Thlr.
davon 20,000 Thlr. im Preußisch-Braunschweigischen Verbande,
für das Jahr 1866 . . . . . 750,000 „
davon 250,000 Thlr. im Preußisch-Braunschweigischen Verbande,
für das Jahr 1867 . . . . . 1,030,000 „
davon 460,000 Thlr. im Preußisch-Braunschweigischen Verbande,
für das Jahr 1868 . . . . . 1,000,000 „
davon 540,000 Thlr. im Preußisch-Braunschweigischen Verbande ergeben.

Bei der täglich wachsenden Bedeutung der Städte im Osten und dem zunehmenden Aufblühen der rheinisch-westfälischen Industrie ist dieser Verkehr unzweifelhaft einer großen Ausdehnung fähig.

Die Industrie des Braunschweiger Landes selbst beginnt eine stets belangreichere Stellung einzunehmen, da neben der Rübenzucker-Industrie und der Leinwand-Spinnerei sich in jüngster Zeit bedeutende Eisenwerke am Harz erheben, so daß die Beziehungen zwischen dem rheinisch-westfälischen Industrie- und Kohlenreviere und dem Braunschweig'schen Lande einer regen Zunahme entgegensehen.

Das höchste Maß in der Verkehrs-Entwickelung wird nur durch einheitliche Leitung der gesammten Route erreicht werden können.

Bei der Identität der Interessen mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der neuen Braunschweigischen Gesellschaft hoffen wir durch die Betheiligung der beiden Bahnen die Betriebsleitung vom möglichst einheitlichen Standpunkte aus zu erreichen.

Was die Bedingungen für den Erwerb der Bahnen gegenüber der Herzoglich-Braunschweig'schen Regierung und die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft an der neu zu creirenden Actien-Gesellschaft betrifft, so ist darüber Folgendes zu bemerken.

Der Kaufpreis, welcher an das Braunschweigische Land zu zahlen ist und welcher die Summe von 11,000,000 Thlr. baar nebst einer 64 Jahr zu zahlenden Annuität von = 875,000 Thlr. beträgt, kann als angemessen bezeichnet werden.

Der Gesellschaft werden eigenthümlich übertragen:

1) folgende fertige Bahnstrecken nebst sämmtlichem Zubehör:

a. Oschersleben, Braunschweig, Vechelde, Landesgrenze,

b. Helmstedt, Jerxheim, Börsum, Kreiensen, Holzminden, Landesgrenze,

c. Wolfenbüttel, Harzburg; in Summa 38,9 Meilen.

2) folgende noch im Bau befindliche Bahnstrecken:

a. Braunschweig, Helmstädt,

b. Seesen, Osterode,

c. das zweite Geleise der Strecke Jerxheim resp. Wolfenbüttel-Börssum-Kreiensen Landesgrenze (ad a und b zusammen 7 Meilen) resp. der von der Herzoglichen Regierung disponibel gestellte baare Fonds für diese Bauten mit = 1,050,000 Thlr. ad a — 2,600,000 Thlr. ad b — 2,747,400 Thlr. ad c — in Summa 6,397,400 Thlr., soweit diese Summe nicht am ersten Januar 1869 bereits für genannte Bauten Verwendung gefunden hatte.

Der Kaufpreis für diese Objecte setzt sich zusammen aus dem Capital der 64jährigen Annuität von 875,000 Thlr. zu 5 Procent berechnet . . . . . 17,500,000 Thlr.
und der baar zu erlegenden Summe von . . . . . 11,000,000 „
Summa . . 28,500,000 Thlr.
oder pro Meile etwas über . . . . . 620,000 Thlr.

Das ursprüngliche Anlage-Capital, welches für die oben ad 1 genannten Strecken wirklich aufgewendet ist, beträgt . . . . . 13,416,000 „

Außerdem sind bis zum Schluß des Jahres 1868 aus den Betriebs-Einnahmen zu Erweiterungs-Anlagen . . . . . 6,150,000 „
in Summa . . 19,566,000 Thlr.
verwendet. — Inclusive des ad 2 erwähnten Bestandes des Baufonds mit 6,397,400 Thlr. ergiebt sich ein wirkliches Anlage-Capital von 25,963,400 Thlr.

Der Kaufpreis übersteigt das letztere nur um 3,500,000 Thlr., ein Betrag der verhältnißmäßig nicht bedeutend zu nennen ist, weil der Bau der alten Strecken erheblich geringere Kosten verursacht hat, als dies der Neubau zur Zeit thun würde.

Die Betriebs-Ergebnisse seit dem Jahre 1866 — die frühere Zeit kann wegen der erheblichen Differenzen in der Ausdehnung des Bahnnetzes weniger in Betracht gezogen werden — stellen sich, wie folgt:

Jahrgänge.	Länge des Bahn-Netzes.	Brutto-Einnahme.	Ausgabe.	Ueberschuß.	Brutto-Einnahme pro Meile.
1866	35 Meilen	2,560,000 Thlr.	1,330,000 Thlr.	1,230,000 Thlr.	76,000 Thlr.
1867	35 „	3,000,000 „	1,485,000 „	1,515,000 „	88,000 „
1868	37 „	3,000,000 „	1,673,000 „	1,337,000 „	86,000 „
1869	38 „	3,200,000 „	1,800,000 „	1,400,000 „	88,000 „

Damit auf das Actien-Capital der neuen Gesellschaft (12,000,000 Thlr.) eine Dividende von fünf Prozent entfallen kann, ist ein Ueberschuß erforderlich:

a) zur Deckung der an die Braunschweigische Regierung jährlich zu zahlenden Annuität von . . 875,000 Thlr.
b) zur Dividendenzahlung . . . . . 600,000 „
von in Summa 1,475,000 Thlr.
welcher annähernd erreicht, im Jahre 1867 überschritten ist.

Für die Zukunft ist einerseits die im Jahre 1871 auftretende Concurrenz der Berlin-Lehrter Bahn, andrerseits der Zutritt der neuen Strecken von 7 Meilen, welche von der Braunschweig'schen Regierung fertig zu stellen resp. für welche die Bausumme der Gesellschaft übertragen wird, nicht außer Acht zu lassen.

Ohne Rücksicht auf jede Verkehrsvermehrung kann die Brutto-Einnahme der Braunschweig'schen Bahnen nach Fertigstellung der Strecken von Braunschweig nach Helmstedt und von Seesen nach Osterode auf . 3,550,000 Thlr.
der Verlust durch die Concurrenz der Lehrter Bahn auf . . . . . 600,000 „
angeschlagen werden, so daß die Brutto-Einnahme auf . . . . . 2,950,000 Thlr.
sich stellen wird.

Bei Berechnung der Betriebs-Ausgaben von circa 52 bis 53 Procent der Einnahme (entsprechend den an sich ungünstigeren Verhältnissen der Bergisch-Märkischen Bahn) ergiebt sich ein Ueberschuß von circa 1,425,000 Thlr.

Es kann nach den bisherigen Resultaten nicht zweifelhaft sein, daß die Steigerung des Verkehrs schon vom laufenden Jahre ab die Differenz von 50,000 Thlr. zur Zahlung der fünfprozentigen Rente an die Actionaire decken wird, da der jährliche Zuwachs der Einnahmen bisher die Summe von 100,000 Thlr. erreicht und meistens überschritten hat.

Die Stellung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, in der neu zu gründenden Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft wird, wie die der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft die des Actionairs sein mit dem Besitz eines Drittheils des Actien-Capitals.

Das Risico aus dem Betrieb der Braunschweigischen Bahnen fällt daher der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nur insoweit zu, als sie Actien-Besitzerin sein wird und kann unter allen Umständen nur die Schmälerung der Dividenden für das Capital, mit welchem sie betheiligt ist, zur Folge haben. Für die Verbindlichkeiten der neuen Gesellschaft wird sie im übrigen mit dem eigenen Vermögen nicht haftbar.

Es ist daher kaum nöthig hervorzuheben, daß gegenüber dem bedeutenden Anlage-Kapital, welches der Bau der Braunschweigischen Bahnen in Anspruch genommen hat, von circa 26,000,000 Thlr. und den erheblichen Vortheilen, welche die Betheiligung für die Bergisch-Märkische Bahn nach unserer Auffassung haben wird, die Aufwendung an Capital und das Risico für die Bergisch-Märkische Gesellschaft durch Uebernahme von 4,000,000 Thlr. Stamm-Actien der zu creirenden Gesellschaft verhältnißmäßig gering genannt werden kann.

Die Interessen der betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften sind durch die Vertretung in der General-Versammlung und den durch die letztere zu wählenden Aufsichtsrath wahrzunehmen, welchem statutenmäßig die Wahl der Direction, Festsetzung des Etats und die Aufsicht über die Verwaltung in allen Zweigen zusteht.

Da die General-Versammlung bei Ausübung des Stimmrechts Seitens der beiden Eisenbahn-Gesellschaften voll nach Maßgabe des Actienbesitzes nur Organ der letzteren sein könnte und die Rechte der übrigen Actionaire nicht zur Geltung würden gebracht werden können, so ist mit der Herzoglich Braunschweigischen Regierung vereinbart, daß die beiden Eisenbahn-Gesellschaften bei der Abstimmung in der General-Versammlung mit je 1/4 der darin außerdem vertretenen Actien Theil zu nehmen haben.

Ob und wie weit es nothwendig und nützlich sein wird, zur kräftigen Entwickelung des Verkehrs, zur einheitlichen Leitung und zur bessern Ausnutzung der Betriebsmittel besondere Vereinbarungen mit der neu zu gründenden Gesellschaft zu treffen, ist zur Zeit nicht zu übersehen und muß sich aus den Verhältnissen selbst ergeben.

Wir zweifeln nicht, daß die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft, weil sie die Verkehrsquellen in hervorragendem Maße in ihrem Gebiete besitzt, derselben den naturgemäß hieraus entspringenden Einfluß auf die Verkehrsgestaltung der gesammten Route sichern und die Rückwirkung für den eigenen Verkehr sich als sehr vortheilhaft ergeben wird.

Nach §. 5 des Gesellschafts-Statuts der Bergisch Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft kann sich dieselbe bei andern Eisenbahn-Unternehmungen nur betheiligen, wenn die betreffenden Bahnen in unmittelbarer Verbindung stehen.

Ihrer Beschlußfassung ist daher zugleich und zunächst die Frage wegen Herstellung einer directen Verbindung von dem Bergisch-Märkischen Bahnnetz nach den Braunschweigischen Bahnen zu unterstellen.

Der Bau einer solchen Verbindungsbahn erweist sich auch unabhängig von der Betheiligung an der neu zu gründenden Braunschweigischen Gesellschaft zur besseren Ausnutzung unseres Bahnsystems als nöthig. Zur Zeit wird

der Verkehr von unseren rheinischen und westfälischen Strecken nach dem Osten über Soest und die Westfälische Bahn nach den Braunschweigischen Bahnen übergeleitet, so daß die diesseitigen Strecken Schwerte resp. Holzwickede-Soest zur Länge von 6 Meilen daran participiren.

Da die im Bau begriffene obere Ruhrthalbahn im Wesentlichen dieselbe Richtung nach Osten verfolgt, wie die Westfälische Bahn und von Schwerte bis Warburg 18 Meilen lang ist, so ist es die unzweifelhafte Aufgabe, die Ruhrthalbahn auch für den Verkehr nach den Braunschweigischen Bahnen und darüber hinaus nach dem Osten nutzbar zu machen.

Damit indessen die neu herzustellende Verbindung diese Zwecke vollständig erfüllt, ist Voraussetzung, daß sie annähernd dieselbe Länge erhält, als die bestehende Route Schwerte-Soest-Altenbeken-Holzminden.

Der Anschlußpunkt kann entweder in Kreiensen oder in Holzminden gesucht werden.

Die Bahn nach Kreiensen würde etwa von Helmarshausen oder Carlshafen ausgehen, die Weser überschreiten, den Sollinger Wald durchbrechen und sich bei den Städten Uslar und Einbeck vorbeiziehend in Kreiensen ausmünden. Sie würde fast auf der ganzen Länge ebenso wie auch der anschließenden Nordbahnstrecke Hümme-Warburg die ungünstige Steigung von 1:100 zu überwinden haben, eine Länge von 8,4 Meilen erhalten und ein Anlage-Capital von 6,000,000 Thalern, außerdem aber für den Umbau und Erweiterungsbau der Strecke Hümme-Carlshafen, welche nur eingeleisig und für den durchgehenden Verkehr nicht geeignet ausgeführt ist, ein Capital von 1/2 Million, zusammen daher ein Anlage-Capital von 6 1/2 Millionen Thalern erfordern.

Die Bahn von Carlshafen nach Holzminden verfolgt das Weserthal in günstigen Verhältnissen, wird 3 1/2 Meilen lang und ist mit einem Kostenaufwand von 2 1/2 Millionen Thalern einschließlich des Umbaues der sogenannten Carlsbahn von Hümme nach Carlshafen herzustellen.

Sie erfordert daher ein um 4,000,000 Thaler geringeres Anlage-Capital als die Linie nach Kreiensen.

Während aber die jetzige Route Soest-Altenbecken-Holzminden 27,8 Meilen lang ist, würde die Linie Schwerte-Helmarshausen-Kreiensen 31,15 und die Linie Schwerte-Carlshafen-Holzminden-Kreiensen 32,65 Meilen lang werden, letztere daher einen Umweg von 4,85 Meilen gegenüber dem bestehenden Wege und von 1,5 Meilen gegenüber dem Wege über Helmarshausen ergeben. Bei diesem Umwege über die Bahn von Carlshafen nach Holzminden würde die Concurrenz ausgeschlossen sein.

Es hat sich indessen die Möglichkeit ergeben, durch Herstellung einer Abkürzungs-Linie von dem Diemelthal aus in der Nähe von Warburg nach der Linie Carlshafen-Holzminden etwa bei Beverungen diesen Umweg gegenüber der Route über die Westfälische Bahn bis auf 1,65 Meilen zu verringern.

Diese Abkürzungslinie würde die Wasserscheide zwischen Diemel und Weser mit Steigerungen nicht über 1:120 überschreiten, etwa bei Beverungen in's Weserthal fallen, 4,15 Meilen lang werden und ein Anlage-Capital von 2 1/2 Millionen Thalern erfordern.

Der Bau der Bahn von Carlshafen nach Holzminden nebst der Abkürzungsbahn vom Diemelthal aus bei Warburg in's Weserthal gewährt sonach gegenüber der Bahn nach Kreiensen den Vortheil, daß der Weg von Schwerte nach Kreiensen um 1,70 Meilen abgekürzt wird und ein um 2,600,000 Thaler geringeres Anlage-Capital erfordert. Außerdem findet die Vereinigung des Bergisch-Märkischen und Braunschweigischen Bahnnetzes in Holzminden darum am günstigsten statt, weil bei dieser Wahl beide Bahnen mit ihren längsten Strecken zusammen stoßen, während beim Bau der Bahn von Helmarshausen nach Kreiensen der Verkehr der concurrirenden Braunschweigischen Strecke Holzminden-Kreiensen entzogen wird, an welcher die Bergisch-Märkische Gesellschaft mit einem Drittel betheiligt werden soll.

Zugleich giebt die Verbindung von Carlshafen nach Holzminden Aussicht auf Zuführung eines neuen wenn auch nicht erheblichen Verkehrs zwischen der untern Weser- und Hessischen Nordbahn.

Erscheint somit der Bau der Bahn von Carlshafen nach Holzminden nebst einer Abzweigung aus dem Weserthal bei Beverungen in's Diemelthal bei Warburg den Gesellschafts-Interessen günstiger, so ist in nächster Zeit die Herstellung einer anderweiten Verbindung von der Hessischen Carlsbahn nach Nordheim nebst Zweigbahn nach Kreiensen in Anregung gebracht, welche vor der directen Linie nach Kreiensen den Vorzug hat, die Ueberschreitung des Sollinger Waldes zu vermeiden und bessere Betriebsverhältnisse zu ermöglichen. — Die technische Untersuchung dieser Linie hat

indessen noch nicht so weit gefördert werden können, um die Bauwürdigkeit und die Concurrenzfähigkeit übersehen zu können.

Die Entscheidung, welche der verschiedenen Linien als die günstigste für die Gesellschaft anzuerkennen ist, kann nur von zwei Voraussetzungen abhängen:

1) daß sie den möglichst kurzen zur Concurrenz mit der bestehenden Route über die Westfälische Bahn geeigneten Weg für den durchgehenden Verkehr darbietet;

2) daß das Anlage-Capital möglichst gering ist.

Der Localverkehr ist bei keiner der in Rede stehenden Linien von solcher Bedeutung, um die Zulassung eines Umwegs für den durchgehenden Verkehr oder eine wesentliche Vermehrung des Anlage-Capitals zu rechtfertigen.

Da somit die Entscheidung im Wesentlichen von dem Ausfall der speciellen technischen Untersuchungen über die verschiedenen Linien abhängt, und das Interesse der Gesellschaft sich im Wesentlichen auf die Wahl der technisch zur Concurrenz geeignetsten Linie erstreckt, so dürfte es am räthlichsten erscheinen, die Bestimmung der Ausgang-Station vom diesseitigen Bahnnetz und der Anschluß-Station am Braunschweigischen Bahnnetz nach vollständiger Beendigung der technischen Untersuchung aller Linien der Verständigung der Vorstände Ihrer Gesellschaft mit der Staats-Regierung zu überlassen.

Es wird nach technischer Feststellung der Bau- und Betriebs-Verhältnisse der verschiedenen Linien die Entscheidung im Einvernehmen mit der Staats-Regierung und im Interesse der Gesellschaft sich ohne wesentliche Schwierigkeiten ergeben.

Vorzusehen ist, daß neben der Verbindungslinie diejenigen Zweiglinien zur Ausführung zu bringen sind, welche zur Gewinnung eines durchaus concurrenzfähigen Weges für den directen Verkehr als nöthig sich ergeben werden.

Was die Aufbringung der Geldmittel betrifft, welche zur Betheiligung an dem Actien-Capital der zu gründenden Braunschweigischen Gesellschaft zu einem Drittheil, sowie zur Herstellung vorgedachter Verbindungsbahnen erforderlich sein werden, so haben wir zwar, nachdem in letzter Zeit eine wesentliche, das Unternehmen kräftigende Vermehrung des Actien-Capitals stattgefunden hat, in Uebereinstimmung mit ihrer Deputation die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen für diese Zwecke in Aussicht genommen, glauben indessen zu weiteren Verhandlungen mit der Staatsregierung über diesen Punkt das Vertrauen der Gesellschaft in Anspruch zu nehmen und um die Ermächtigung der Gesellschafts-Vorstände zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel nach bestem Ermessen bitten zu sollen.

In Uebereinstimmung mit der Gesellschafts-Deputation beantragen wir aus diesen Gründen:

„Die General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wolle beschließen, daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft:

a) den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von einem Punkt der Hessischen Nordbahn zum Anschluß an die Braunschweigischen Eisenbahnen in Holzminden oder Kreiensen nebst den zur Gewinnung des directen Verkehrs erforderlichen Zweig- und Verbindungs-Bahnen übernähme und die Gesellschafts-Deputation und Königliche Eisenbahn-Direction bevollmächtige, den Ausgangs- und Endpunkt der Hauptlinie, sowie der Zweig- und Verbindungs-Bahnen im Einvernehmen mit der Königlichen Staats-Regierung festzustellen;

b) sich an der neu zu gründenden Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Uebernahme des dritten Theils des Actien-Capitals zum Betrage von 4,000,000 Thlr. betheilige;

c) die Gesellschafts-Deputation und Königliche Eisenbahn-Direction zur Vollziehung der ad a. und b. erforderlichen Statut-Nachträge, zum Abschluß der dazu erforderlichen Vereinbarungen mit der Königlichen Staats-Regierung, der Herzoglich Braunschweigischen Landes-Regierung und den betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften, sowie zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel bevollmächtige."

Der Vorsitzende der General-Versammlung verlas den am Schlusse des Vortrages formulirten Antrag an die General-Versammlung nochmals und stellte zunächst den unter Absatz a. gedachten Antrag, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von einem Punkte der Hessischen Nordbahn zum Anschluß an die Braunschweigischen Eisenbahnen zur Discussion.

Die Herren Bürgermeister Ludewig zu Einbeck, Krüger zu Cassel, Justizrath Klingemann zu Hörter und Bürgermeister Giese zu Carlshafen, nahmen das Wort und machten auf die Verhältnisse und Vortheile der verschiedenen in Betracht kommenden Linien aufmerksam. Nach einer Entgegnung Seitens des Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction und des Vorsitzenden der General-Versammlung stellte der letztere an die Versammlung die Frage, ob Jemand aus derselben noch weiter das Wort wünsche, ferner: ob eine Abstimmung durch Stimmzettel verlangt oder solche durch Aufstehen und Sitzenbleiben genehmigt werde. Nachdem dieser letztere Abstimmungs-Modus acceptirt war, wurde der erwähnte Antrag von der Versammlung einstimmig angenommen.

Der Herr Vorsitzende verlas alsdann den sub b. gedachten Antrag und wurde derselbe in vorgedachter Weise ebenfalls zum Beschluß erhoben, sodann wurde der unter c. bezeichnete Antrag auf Bevollmächtigung der Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Feststellung der Statut-Nachträge, Vereinbarungen und zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel nochmals verlesen und auch dieser durch Acclamation einstimmig angenommen.

Der letzte Gegenstand der Tagesordnung der außerordentlichen General-Versammlung betrifft die nähere Präcision resp. Abänderung einiger Bestimmmungen des Gesellschafts-Statuts und wurde bezüglich desselben von der Königlichen Eisenbahn-Direction der nachstehende Vortrag erstattet:

„Ihre heutige Tages-Ordnung enthält noch den Antrag auf „nähere Präcisirung resp. Abänderung der Bestimmungen des Statuts über die Erweiterung des Unternehmens, Einberufung der General-Versammlungen, Legitimation der Actionaire und Beschlußfassung in denselben."

Die beschränkende Bestimmung des §. 5 des Statuts zunächst, welche die Betheiligung der Gesellschaft an fremden Eisenbahn-Unternehmungen von der directen Verbindung derselben mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn abhängig macht, entspricht ebenso wenig den heutigen Verkehrsverhältnissen und der weiteren Entwicklung derselben, wie dem inneren Zusammenhange, in welchem die einzelnen Bahnen zu einander stehen.

Diese locale Beschränkung, den herrschenden Ansichten zur Zeit der beginnenden Entwickelung des Eisenbahnwesens überhaupt entsprechend, trägt der gegenwärtigen Ausdehnung, den Zwecken und Zielen dieses Unternehmens, wie des Eisenbahn-Verkehres im Allgemeinen nicht hinlänglich Rechnung. Es handelt sich daher um Beseitigung einer nicht mehr zeitgemäßen Fessel, die einer für die Interessen unserer Gesellschaft vortheilhaften Betheiligung an fremden Unternehmungen hemmend im Wege stehen kann. Eine besondere Veranlassung, dieselbe in Vorschlag zu bringen, hat sich in jüngster Zeit insofern dargeboten, als die Aufforderung an die Gesellschaftsvertretung herangetreten ist, an einer Subvention zu Gunsten der St. Gotthard Eisenbahn, deren Ausführung ohne die Betheiligung der verschiedenen Interessenten unmöglich erscheint, Theil zu nehmen; wir beabsichtigen demzufolge diese Betheiligung einer einzuberufenden außerordentlichen General-Versammlung zur Beschlußfassung zu unterbreiten und ist daher die Aufhebung jener beschränkenden Statutbestimmung, abgesehen von ihrem allgemeinen Werthe für die künftige Entwickelung des Bergisch-Märkischen Unternehmens als Vorbereitung und Bedingung für eine Beschlußfassung über die von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu gewährende Betheiligung an dem Subventions-Capitale der St. Gotthard Bahn zu betrachten. Die materielle Zulässigkeit der Abänderung des §. 5 a. a. O. in dem Sinne, daß die Betheiligung an fremden Eisenbahnen, sowie bei anderen Transportanstalten nicht mehr die directe Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn zur Voraussetzung hat, unterliegt einem rechtlichen Bedenken nicht. Wir bitten Sie daher, uns zu der erforderlichen Aenderung der Statuten die Ermächtigung zu ertheilen.

Im Laufe der Zeit sind ferner aus der Mitte der auswärtigen Actionäre unserer Gesellschaft mehrfach Stimmen dahin laut geworden, daß auch den statutarischen Bestimmungen über die Legitimationsführung der Actionaire zu den General-Versammlungen und über die Frist, innerhalb welcher dieselbe zu erfolgen hat, (§. 66 des Statuts) eine erleichternde Erweiterung gegeben werden müsse. Eine Erleichterung, die diesen Wünschen entspricht, läßt sich nach unserer Ueberzeugung dadurch gewinnen, wenn statt der im §. 66 a. a. O. für die auswärtigen Actionaire vorgeschriebene Vorzeigung der Actien bei einem öffentlichen Notare, die Präsentation derselben bei Bankhäusern und solchen Stellen zugelassen wird, welche in dem Einladungsschreiben zur General-Versammlung näher bezeichnet sind, auch die für die Präsentation festgesetzte Fristbestimmung entsprechend erweitert wird. Während die Erweiterung des §. 66 a. a. O.

in diesem Sinne den auswärtigen Actionairen einerseits die Legitimationsführung wesentlich erleichtert, wird sie ihnen andererseits die Kosten ersparen, welche die Präsentation der Actien bei einem öffentlichen Notar in jedem einzelnen Falle zur Folge hat.

Der §. 72 des Gesellschafts-Statuts endlich, dessen Aenderung ebenfalls zu den Gegenständen der heutigen Tagesordnung gehört, regelt die Beschlußfassung in den General-Versammlungen der Actionaire über gewisse, ausdrücklich angegebene Vorlagen. Als eine durch die Nothwendigkeit gebotene Aenderung dieses §. erscheint die Beseitigung der Bestimmung, welche die Gültigkeit der betreffenden Beschlüsse einer General-Versammlung davon abhängig macht, daß in denselben 3/4 aller Actien vertreten sind, auch die Beschlüsse einer Majorität von 2/3 der vertretenen Stimmen für sich haben. Die Erfahrung hat gelehrt, daß eine General-Versammlung mit einer Vertretung von 3/4 aller Actien niemals zusammengetreten und niemals zu erwarten ist, so daß stets in Gemäßheit der Vorschrift des §. 72 a. a. O. eine zweite General-Versammlung nach Ablauf von 6 Wochen hat berufen werden müssen, welche statutenmäßig nach Stimmenmehrheit der anwesenden Actionaire zu entscheiden hat. Bei der Höhe, welche gegenwärtig das Stamm-Actien-Capital der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erreicht hat, liegt es überhaupt kaum im Bereiche der Möglichkeit, daß in der ersten General-Versammlung die für die Beschlußfähigkeit derselben vorgeschriebene Vertretung der Actien vorhanden ist.

Es erscheint daher dringend geboten, eine statutarische Bestimmung zu beseitigen, welche für die Herbeiführung des Beschlusses einer General-Versammlung zum Mindesten einen Zeitraum von 12 bis 14 Wochen erfordert.

Wir hegen ferner die Ueberzeugung, daß in Uebereinstimmung mit den meisten anderen Gesellschafts-Statuten nur die Beschlußfassung der General-Versammlung über die Auflösung der Gesellschaft eine Majorität von zwei Drittel der anwesenden oder vertretenen Stimmen erfordert, daß dagegen in anderen Fällen für die Beschlüsse der General-Versammlungen absolute Stimmenmehrheit genügt.

In Erwägung dieser Momente schlagen wir Ihnen vor, die §§. 5, 66 und 72 des Gesellschafts-Statuts dahin zu erweitern resp. abzuändern:

1) daß bezüglich des §. 5 a. a. O. für die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Bahn an fremden Eisenbahn-Unternehmungen das bisherige Erforderniß einer directen Verbindung mit denselben beseitigt, auch die Betheiligung an anderen Transport-Anstalten als Eisenbahnen zugelassen;

2) daß statt der im §. 66 a. a. O. für die auswärtigen Actionaire vorgeschriebenen Präsentation der Actien bei einem öffentlichen Notar, die Präsentation derselben bei den im Einladungsschreiben zur General-Versammlung näher bezeichneten Stellen zugelassen, auch die für die Präsentation festgesetzte Fristbestimmung angemessener normirt,

3) daß statt der bisherigen Bestimmungen des §. 72 a. a. O. über die Gültigkeit der Beschlüsse der General-Versammlung lediglich eine absolute Majorität und, falls die Auflösung der Gesellschaft beschlossen werden soll, eine Majorität von zwei Drittel der anwesenden oder vertretenen Stimmen, in welchem letzteren Falle jede Actie eine Stimme gewährt, erfordert wird,

und die Deputation und die Königliche Eisenbahn-Direction zur Feststellung des Statut-Nachtrages im Sinne der vorstehenden Vorschläge, und im Einvernehmen mit der Königlichen Staats-Regierung zu bevollmächtigen."

Nachdem der Herr Vorsitzende der General-Versammlung auch diesen Antrag nochmals vorgelesen hatte, wurde derselbe in der vorgeschriebenen Art und Weise per Acclamation einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Die Gegenstände der Tages-Ordnung der außerordentlichen General-Versammlung waren hiermit erschöpft; über den Verlauf derselben ist eine besondere notarielle Verhandlung aufgenommen worden.

Zur **ordentlichen General-Versammlung** übergehend, ersuchte der Vorsitzende der General-Versammlung diese, zunächst die Ergänzungswahl der Deputations-Mitglieder zu vollziehen und theilte zu diesem Behufe mit, daß aus der Deputation vermöge des Ablaufs ihrer Wahlperiode auszuscheiden hätten als wirkliche Mitglieder die Herren C. Overweg zu Letmathe, Wilh. Werlé zu Barmen, Julius Schimmelbusch zu Hochdahl, F. A. Feldhoff zu Langenberg und Landrath Keßler zu Duisburg; als stellvertretende Mitglieder die Herren Commerzienrath A. Engels zu Barmen, Rud. Weyermann zu Elberfeld, C. Ruëß zu Dortmund, Bürgermeister Grewe zu Bochum und

F. Falkenroth zu Haspe und daß außerdem eine Neuwahl zu thätigen sei für den im vorigen Jahre als stellvertretendes Mitglied gewählten Herrn Regierungs-Rath von Pommer-Esche, welcher die Wahl seiner Zeit nicht habe annehmen können.

Die Wahl wurde in zwei besonderen Wahlacten gethätigt und wurden gewählt als wirkliche Mitglieder die Herren:

J. Schimmelbusch	mit	1,815	Stimmen,
Carl Overweg	„	1,800	„
F. A. Feldhoff	„	1,775	„
Wilh. Werlé	„	1,767	„
Landrath Keßler	„	1,757	„

als stellvertretende Mitglieder die Herren:

Commerzienrath A. Engels	„	1,603	„
F. Falkenroth	„	1,586	„
Rud. Weyermann	„	1,524	„
Bürgermeister Grewe	„	1,416	„
C. Ruëtz	„	1,314	„
P. Busch zu Neukirchen	„	1,067	„

Die anwesenden Herren Werlé, Schimmelbusch, Feldhoff, Weyermann, Ruëtz, Falkenroth, Grewe und Busch nahmen die auf sie gefallene Wahl an.

Der Herr Vorsitzende theilte dann der General-Versammlung mit den Antrag der Herren B. Schmetzer und Genossen zu Cassel vom 17. v. Mts., welcher dahin gerichtet ist, daß den Actien der Gesellschaft an der Londoner Börse Eingang verschafft werde. Nachdem dem anwesenden Mitantragsteller, dem Herrn Krüger, Seitens des Herrn Vorsitzenden erwidert worden, daß zur Zeit keine Veranlassung hierzu vorliege, da der Gesellschaft die nöthigen Geldmittel Seitens inländischer Bank-Institute und Consortien in mehr wie hinreichender Weise offerirt worden seien, nahm der Herr Krüger den Antrag zurück.

Der Vorsitzende der General-Versammlung ergriff hiernächst das Wort zu dem nachstehenden Vortrage:

Ehe wir zu den Verhandlungen der ordentlichen General-Versammlung übergehen, liegt es mir ob, einige einleitende Worte an Sie, meine Herren, zu richten.

Daß die wachsenden Verkehrs-Ergebnisse der Linien unserer Gesellschaft, gestützt auf einen Kern und Mittelpunkt, welchen der Scharfblick und die Gunst des leitenden Staatsmannes zur Zeit der Errichtung der Gesellschaft „eine Localbahn" nannte, „für deren Unterstützung der Staat seine Mittel nicht aufwenden dürfe", daß, sage ich, diese Ergebnisse hier und dort außerhalb Ihrer Kreise nicht diejenige freudige Befriedigung erwecken, welche einem sittlichen Gebot gemäß den Wohlstand des einzelnen Gliedes des Staatskörpers, als Theiles des Ganzen, mit Wohlwollen betrachten würde, — nun, meine Herren, ich halte es für überflüssig, Ihnen erst noch die Aeußerungen beengten oder unedlen Urtheils vor Augen zu stellen; zumal ich Ihnen nur die unschädlicheren, weniger beachtenswerthen Erscheinungen andeuten könnte, während ernstere Symptome sich der Besprechung entziehen. — Wünschen inzwischen wir, meine Herren, einander Glück zu den mächtigen Erfolgen unseres Unternehmens, und hoffen wir, daß unsere Bahnen, nach verschiedenen Richtungen sich dehnend durch Ihre weisen und muthigen Beschlüsse und durch die Zustimmung einer sorgfältigen, wohlwollenden, den naturgemäß steigenden Wohlstand des fleißigen, bevölkerten, mit Schätzen des Bodens gesegneten, wenn auch kleinen Theils des großen Staatsganzen fördernden Regierung, — hoffen wir, daß unsere Bahnen im Innern unseres heutigen Verkehrsgebiets und über dessen Grenzen hinaus, den Bedürfnissen des Gemeinwohls entsprechend, nicht als ein abgeschlossenes Werk von der rührigen Theilnahme an der Entwickelung und Zunahme der mächtigen Bewegung der Zeit ausgeschlossen werden. Wie groß auch die Meilenzahl unserer Bahnen scheinen mag, viel größer ist die Summe der uns gestellten Aufgaben; hüten wir uns, diese Aufgaben zu verkennen, oder zu erkalten in dem Trachten nach deren eifriger Lösung, oder gar durch einen scheinbar bescheidenen und kleinmüthigen, in Wahrheit unverantwortlichen Verzicht auf ein thätiges, ununterbrochenes Verfolgen der für richtig erkannten Bahn die Unabhängigkeit, Sicherheit und Kraft unseres Werkes auf's Spiel zu setzen. Die Zustimmung der öffentlichen Meinung,

welche im Gegensatz zu den im Eingange erwähnten, an wenigen Orten hervortretenden entgegengesetzten Aeußerungen uns mächtig unterstützt, wird uns niemals fehlen, wenn wir nur selbst den Zielen der Bergisch-Märkischen Gesellschaft treu bleiben. Ich sagte im vorigen Jahre an dieser Stelle: „es sei keine Form der Administration eines großen Eisenbahn-Unternehmens denkbar, welche in solchem Grade, wie die staatliche Verwaltung dieser Privat-Gesellschaft, die ehrenvolle und gerechte Vermittelung der Interessen der Actionaire und Obligationenbesitzer mit den Anforderungen des staatlichen Gemeinwohls, mit den Ansprüchen der Provinz, der Gemeinden und der Privaten herbeiführen, welche in gleichem Maaße das berechtigte Ansehen des Unternehmens in dessen Beziehungen zu anderen Societäten wahren könnte."

Wenn es nöthig wäre, die Beweise für die Richtigkeit dieser Anschauung beizubringen, man würde in Verlegenheit sein, das Ende ihrer Zählung zu finden. Es genügt hier, aus Vielem Eins wählend, auf den Credit hinzuweisen, welcher auf Grund des in unserer Gesellschaft herrschenden Geistes und des Erträgnisses unserer Bahnen, in unbeschränktem Maaße uns entgegengetragen worden ist; es genügt, die Thatsache hervorzuheben, daß uns für die Ausführung aller unserer in Ihren General-Versammlungen seit Jahr und Tag beschlossenen Bauten und Erweiterungen die Anerbietungen des Capitals von Seiten der höchsten Finanzmächte des Landes und selbst des Auslandes, über unser Bedürfniß hinaus, entgegengekommen waren; so daß es völlig unverständlich bleiben würde, wie man Angesichts eines, von keiner bekannten Genossenschaft in höherem Verhältniß behaupteten Credits hier und dort von Schwierigkeiten hörte, welche unsere Gesellschaft in ihren Geldbeschaffungen fände, wenn nicht die Annahme der von mehr als einem der angesehensten Finanz-Consortien unter verschiedenen Bedingungen uns zur Verfügung gestellten gewaltigen Geldsummen uns wäre Seitens der Staats-Regierung untersagt worden.

Sie aber, meine Herren, wollen sich in Ihrem wohlbegründeten Vertrauen zu unserem Unternehmen und zu seiner Zukunft nicht wankend machen lassen. Mit jedem Zuwachs der Bevölkerung unseres dicht bevölkerten Gebiets, mit jeder neuen Anlage auf unseren dicht gedrängten Stätten des Fleißes, mit jedem neuen Wege für Einfuhr und Ausfuhr, und, wenn der Allmächtige uns den segnenden Frieden bewahrt, von Jahr zu Jahr erstarkt, wächst und dehnt sich das fruchtbare Quellengebiet der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen. Einer ermüdenden Zusammenstellung von, aus Zeitungen und anderen, dem lernbegierigen Publicum zugänglichen Veröffentlichungen, nicht ohne bestimmte Absicht entnommenen Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres einer oder mehrerer Nachbarbahnen bedarf es für die Herren Actionäre des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens nicht; wir verweisen Sie auf die Früchte des eigenen Fleißes und Ausharrens, um Ihnen Muth und Vertrauen zu den bisher beschlossenen und ferner vorzulegenden Erweiterungsprojecten einzuflößen. In dem Verhältniß des Wachsthums unseres Gebiets und Verkehres wächst naturgemäß unser Gesichtskreis. Es geschieht nicht etwa auf unsere Veranstaltung, daß wir vom Norden, Osten, Süden und Westen her dringende Aufforderungen zur Ausdehnung unserer Linien empfangen; vielmehr ist es die sittliche Macht einer gerechten, erleuchteten, thätigen Verwaltung, welche uns die Sympathieen auch der entfernteren Kreise weckt und zuführt.

Ich schließe mit folgender Erklärung. — Bereits vor einem Jahre, als ich von dieser Stelle zu Ihnen zu reden die Ehre hatte, mußte ich gewisse Wege und Uebungen bezeichnen, welche wir niemals, niemals befolgen würden. Mehr als nur eine einzelne Stimme aus höchst berechtigten, urtheilsfähigen, hochgestellten Kreisen hat beifällig der schonenden Form des Ausdrucks ihre Zustimmung gegeben; ich sage, der Ausdrucksform, denn es bedurfte nicht erst der Versicherung, daß man die damals von mir ausgesprochenen Grundsätze für die einzig wahren, gerechten, unseren Versammlungen wohlanständigen halte.

Man hat, wenn ein Localblatt, welches mir vorgelegt worden ist, recht berichtet, an einem anderen Orte meine allgemein gehaltenen Bemerkungen auf sich selbst bezogen und — nachdem ich vor Jahresfrist nicht ohne peinliche Nothwendigkeit gezeigt hatte, welche Zurückhaltung meines Erachtens die Erkenntniß der eigenen Stellung auferlege, und wie der Anspruch auf die öffentliche Anerkennung bedingt sei durch ein, solcher Erkenntniß entsprechendes Verhalten, gefunden, daß eine Erwiderung der eigenen Würde zu nahe treten werde.

Es ist nicht meine Absicht, nach irgend einer Stelle hin aus den Grenzen der äußersten Mäßigung zu treten. Lebhaft hatte ich vorgetragen, was das Gefühl der Würde einer General-Versammlung und der eigenen Würde nach

meinen Grundsätzen zu heischen scheine; ich habe nur hinzuzufügen, wie ich hoffe und wünsche, jede Erinnerung an eine unerquickliche Erörterung verwischt zu sehen.

Wenden wir uns zu den Geschäften des Tages." —

Zum Schluß der General-Versammlung wurden sodann Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction aus dem nachfolgenden Vortrage über den Betrieb und Bau während des Jahres 1869 die wichtigsten Puncte mitgetheilt:

„Nachdem am Schlusse des Jahres 1869 zu den im Betriebe befindlichen Linien des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens die Strecke von Dahlhausen nach Hattingen hinzugetreten, beträgt nunmehr die Länge der Betriebsstrecken einschließlich des auf Holländischem Gebiete liegenden Theils der Zweigbahn von Viersen nach Venlo und der von der Westfälischen Eisenbahn angepachteten Strecke von Warburg nach Haneda, (dem eigentlichen Anfangspuncte der Hessischen Nordbahn) insgesammt 103,60 Meilen, wovon 43,74 Meilen doppelgeleisig sind, die Gesammtlänge der auf der Bahn, den Bahnhöfen und in Betriebs-Gebäuden liegenden Geleise: 201,41 Meilen.

Das concessionirte Anlage-Capital hat während des verflossenen Betriebsjahres gegen das Jahr 1868 eine Vermehrung nicht erfahren, dagegen hat sich dasselbe im laufenden Jahre erhöht um 48,600,000 Thlr., indem die Gesellschaft durch den unterm 26. Februar d. Js. Allerhöchst genehmigten Statut-Nachtrag und durch das Anleihe-Privilegium vom nämlichen Tage zur Emission von 25,000,000 Thalern Stamm-Actien und 20,000,000 Thalern in fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen VII. Serie zum Zwecke der Ausführung, beziehungsweise Vollendung der concessionirten Erweiterungen, zur Ergänzung der im Betriebe befindlichen Bahnanlagen, zur Herstellung von Anschlußbahnen und zur Vermehrung der Betriebsmittel concessionirt und weiter durch das Anleihe-Privilegium vom 14. Februar d. Js. ermächtigt wurde, zum Zwecke der Bauausführung einer Zweigbahn von Finnentrop über Olpe nach Rothe-Mühle, eine 3½-procentige Anleihe von 3,600,000 Thlr. in Berg.-Märk. Prioritäts-Obligationen III. Serie Litr. C. aufzunehmen.

Das concessionirte Anlage-Capital der Gesellschaft beträgt daher gegenwärtig 120,993,500 Thlr. für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und 21,600,000 Thlr. für die Ruhr-Sieg Eisenbahn. Von dem Bergisch-Märkischen Anlage-Capital sind 50,000,000 Thlr. in Stamm-Actien und 70,993,500 Thlr. in Prioritäts-Obligationen concessionirt.

Verausgabt waren bis zum Schlusse des Jahres 1869 für die im Betriebe befindlichen Strecken, einschließlich des Anlage-Capitals für die neu in Betrieb genommene Zweigbahn von Dahlhausen nach Hattingen 74,396,466 Thlr. für die Bergisch-Märkische Bahn, also für die Meile Bahn 843,593 Thlr.; für die Ruhr-Sieg Eisenbahn 13,818,156 Thlr., pro Meile Bahn 960,261 Thlr.

An unbegebenen Actien und Obligationen waren Ende 1869 noch vorhanden 1,360,300 Thlr. Stamm-Actien und 1,350,800 Thlr. Prioritäts-Obligationen VI. Serie für die Bergisch-Märkische Eisenbahn, zu emittiren für den Rheinbrückenbau bei Düsseldorf und zum Zwecke des Ausbaues der älteren Strecken und des Baues der Ruhrthal-Eisenbahn und 115,500 Thlr. in 3½-procentigen Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Litr. B. für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Von den Prioritäts-Anleihen wurden durch Amortisation getilgt bis zum Schlusse des Jahres 1869 insgesammt 2,106,062 Thlr. und zwar 1,839,962 Thlr. für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und 266,100 Thlr. für die Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Die Betriebsmittel der Bahn wurden auch im Jahre 1869 wieder erheblich vermehrt, indem beschafft wurden:

46 Locomotiven,
34 Personenwagen mit 1,820 Plätzen,
49 Gepäckwagen mit 7,215 Centnern Ladefähigkeit,
187 bedeckte Güterwagen mit 37,400 Centnern Ladefähigkeit und
1,141 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 222,400 Centnern.

Die Gesellschaft besaß am Schlusse des Jahres 1869 folgende Betriebsmittel:

auf Bergisch-Märkischen Bahnstrecken:

313 Locomotiven und 278 Tender,
345 Personenwagen mit 18,604 Plätzen,

149 Gepäckwagen mit 19,355 Centnern Ladefähigkeit,
1,396 bedeckte Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 214,170 Centnern und
8,493 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 1,509,520 Centnern;

auf der Nordbahn:

43 Locomotiven und 41 Tender,
57 Personenwagen mit 2,521 Plätzen,
16 Gepäckwagen mit 1,900 Centnern Ladefähigkeit,
90 bedeckte Güterwagen mit 10,650 Centnern Ladefähigkeit,
267 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 33,240 Centnern.

Im Ganzen waren hiernach vorhanden:

356 Locomotiven und 319 Tender,
402 Personenwagen mit 21,125 Plätzen,
10,411 Gepäck-, Post-, Güter- und Viehwagen mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 1,788,835 Centnern.

Für die Meile Bahn ergeben sich:

3,44 Locomotiven,
3,88 Personenwagen mit 203,91 Plätzen,
100,49 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 17,266,75 Centnern.

Im laufenden Jahre wird eine fernere erhebliche Vermehrung der Betriebsmittel eintreten, indem bestellt, zum Theile auch bereits geliefert, beziehungsweise in der Ausführung begriffen sind:

102 Locomotiven,
63 Personenwagen und
2,069 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 419,400 Centnern.

Das bis Ende 1869 für die Betriebsmittel aufgewendete Beschaffungs-Capital beträgt insgesammt 16,415,789 Thlr. und für die Meile Bahn 158,453 Thlr. —

Für die Entwickelung des Verkehrs hat das verflossene Jahr durch eine lebhafte Thätigkeit auf dem Gebiete der Eisen-Industrie und des Kohlengeschäftes, sowie durch das Fernhalten von Störungen in den übrigen industriellen und in den politischen Verhältnissen eine überaus günstige Grundlage dargeboten, günstiger als das gesammte verflossene Decennium sie bis dahin gewährt hatte.

Die Folge davon war eine außergewöhnliche Entfaltung des Personen- und Güter-Verkehrs auf den älteren und neueren Strecken.

Es wurden befördert auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 9,185,488 Personen gegen 7,889,458 Personen in 1868, also mehr 1,296,030 Personen oder 16,44 Procent; 170,975,611 Ctr. Güter gegen 148,972,006 Ctr., also mehr 22,003,605 Ctr. oder 14,77 Procent; auf der Nordbahn 512,309 Personen gegen 475,632, also mehr 36,677 Personen oder 7,71 Procent; 13,331,422 Ctr. Güter gegen 12,765,506 Ctr., also mehr 565,916 Ctr. oder 4,43 Procent.

Von der Gesammtzahl der beförderten Reisenden kommen bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf

	die I. Wagenclasse	56,283	oder	0,61	%	gegen	0,57
	„ II. „	1,236,421	„	13,45	„	„	12,13
	„ III. „	4,729,017	„	51,48	„	„	47,98
	„ IV. „	2,980,567	„	32,45	„	„	37,69
	Militair	101,843	„	1,11	„	„	0,94
auf die zu ermäßigten Preisen beförderten Personen		81,357	„	0,89	„	„	0,69
bei der Nordbahn auf	die I. Wagenclasse	9,835	„	1,92	„	„	1,93
	„ II. „	117,429	„	22,92	„	„	22,66
	„ III. „	357,893	„	69,86	„	„	69,62
	Militair	27,152	„	5,30	„	„	5,79

Mit Doppelreisebillets fuhren auf der Bergisch-Märkischen Bahn in den drei ersten Wagenclassen 3,620,672 Personen gegen 2,788,362, also mehr 832,010 Personen mit einem Ertrage von 753,855 Thlr. gegen 599,285 Thlr., also mehr 154,570 Thlr.; auf den Binnen-Verkehr kommen hiervon 3,461,550 Personen mit 719,295 Thlr. Ertrag und auf den Verbands-Verkehr 158,822 Personen mit einem Ertrage von 34,560 Thlr.

Auf der Nordbahn fuhren mit Doppelreisebillets, welche dort für die II. und III. Wagenclasse ausgegeben werden, 114,650 Personen gegen 100,818, also mehr 13,832 Personen.

Die bei der Bergisch-Märkischen Bahn eingeführten Schülerbillets und Abonnementskarten hatten sich auch im Vorjahre wiederum eines lebhaften Beifalls zu erfreuen. Es wurden ausgegeben 300 Schülerbillets mit 11,533 Tagen Gültigkeit gegen 221 Billets mit 8,491 Tagen Gültigkeit und 268 Abonnementskarten mit 664 Monaten Gültigkeit gegen 135 Abonnementskarten mit 315 Monaten Gültigkeit.

Jede Person hat durchschnittlich an Meilen durchfahren auf der Bergisch-Märkischen Bahn 2,69 Meilen gegen 2,59 und auf der Nordbahn 4,90 Meilen gegen 5,64. Bei der Bergisch-Märkischen Bahn ist hiernach eine Steigerung von 0,10 Meilen und bei der Nordbahn eine Abnahme von 0,74 Meilen eingetreten.

Für die Person und Meile kommen im Durchschnitt auf ausschließlich der Nebenerträge 2 Sgr. 5,06 Pfg. gegen 2 Sgr. 5,68 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen Bahn und 3 Sgr. 4,62 Pfg. gegen 3 Sgr. 4,71 Pfg. bei der Nordbahn; der Ertrag ist hiernach in Folge der gewährten Preis-Ermäßigungen um 0,62 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen und um 0,09 Pfg. bei der Nordbahn zurückgegangen. An Personenmeilen wurden zurückgelegt auf der Bergisch-Märkischen Bahn: 24,708,566 gegen 20,398,218, also mehr 4,310,348 und auf der Nordbahn 2,512,225 Personenmeilen gegen 2,683,315, also weniger 171,090 Personenmeilen.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen-Verkehr, einschließlich der Neben-Erträge für befördertes Gepäck und für transportirte Hunde, Equipagen und Pferde betrug bei der Bergisch-Märkischen Bahn 2,024,987 Thlr. gegen 1,706,619 Thlr., also mehr 318,368 Thlr. und bei der Nordbahn 301,753 Thlr. gegen 325,109 Thlr., also weniger 23,356 Thlr.; für die Meile Bahn betrug die Gesammt-Einnahme bei der Berg.-Märk. Bahn 25,149 Thlr. gegen 22,047 Thlr., also mehr 3,102 Thlr. und bei der Nordbahn 15,225 Thlr. gegen 16,403 Thlr., also weniger 1,178 Thlr.

Von dem gesammten Personen-Verkehr kommen:

bei der Bergisch-Märkischen Bahn:

auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 95,83 gegen 95,85 Procent und in der Einnahme 89,47 Procent gegen 91,14 und auf dem Verbands-Verkehr in der Frequenz 4,17 Procent gegen 4,15 und in der Einnahme 10,53 Procent gegen 8,86 Procent;

bei der Nordbahn:

auf den Binnen-Verkehr 66,85 Procent gegen 66,95 in der Frequenz und in der Einnahme 39,43 Procent gegen 33,72 und auf den Verbands-Verkehr in der Frequenz 33,15 Procent gegen 33,05 und in der Einnahme 60,57 Procent gegen 66,28 Procent.

Bei der Bergisch-Märkischen Bahn hat hiernach der Verbands-Personen-Verkehr in der Frequenz und in der Einnahme eine Steigerung erfahren, welche wesentlich durch die mit dem 15. Juli v. J. eingerichtete Durchführung der Courir- und Schnellzüge zwischen Berlin und Köln nach Köln unter Mitbenutzung der Köln-Mindener Bahnstrecke von Mülheim am Rhein nach Deutz und der festen Rheinbrücke bei Köln gefördert wurde.

Von dem Gesammtgewichte der beförderten Güter kommen bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf:

Eilgut	718,610	Ctr.	oder	0,56	%	gegen	0,56
Postgut	204,164	„	„	0,07	„	„	0,09
Einzelgut der I. Tarif-Classe	2,793,387	„	„	2,55	„	„	2,72
Dito der II. Classe . .	5,195,422	„	„	45,73	„	„	43,55
Gut der ermäßigten Classen in Wagenladungen außer Kohlen	63,578,996						

Steinkohlen und Coaks .	89,556,638	„	„	47,86	„	„ 49,58
Betriebsdienstgut . . .	5,080,623	„	„	1,49	„	„ 1,45
Baudienstgut	2,976,196	„	„	1,05	„	„ 1,39
Vieh	871,569	„	„	0,69	„	„ 0,76
und bei der Nordbahn auf:						
Eilgut	155,811	Ctr.	oder	1,17	%	gegen 1,19
Postgut	8,645	„	„	0,07	„	„ 0,07
Gut der I. Classe . . .	1,186,203	„	„	8,89	„	„ 11,11
„ „ II. „ und Ausnahmeclassen . . .	11,843,035	„	„	88,83	„	„ 86,31
Betriebsdienstgut . . .	102,386	„	„	0,77	„	„ 0,75
Baudienstgut	—			—		0,25
Vieh	35,342	„	„	0,27	„	„ 0,32

Bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist der Gesammt Güter-Verkehr einschließlich des Vieh-Verkehrs sowohl in der Frequenz als in dem Ertrage bei allen Tarifclassen mit Ausnahme des Postguts in erfreulicher Weise gestiegen. Die größeste Steigerung erfuhr das Gut der II. Classe und das Gut der ermäßigten Wagenladungs-Classen excl. Steinkohlen und Coaks mit 11,207,246 Centnern und Steinkohlen und Coaks mit 9,509,471 Centnern. In dem Local-Verkehr hat sich bei dem Gute der I. und II. Classe und bei dem Gute der ermäßigten Wagenladungs-Classe excl. Steinkohlen und Coaks in der Frequenz und in dem Ertrage eine scheinbare Abnahme gegen das Vorjahr ergeben, welche ihren Grund hat in der Einführung des Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Verbandes (Wechsel-Verkehr mit der Köln-Mindener Bahn) und des Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandes. Die Gesammt-Steigerung vertheilt sich auf die übrigen Tarif-Classen des Local-Verkehrs excl. des Postgutes und auf alle Tarif-Classen des Verbands-Verkehres. Der Local-Güter-Verkehr hatte bei einer Frequenz von 119,505,446 Centnern eine Steigerung von 8,626,750 Centnern und der Verbands-Güter-Verkehr bei einer Frequenz von 51,470,165 Centnern eine Steigerung von 13,376,855 Centnern und ist diese Steigerung bei dem ersteren hauptsächlich in den Steinkohlen und Coaks und bei dem Verbands-Verkehre vorzugsweise in dem Gut der II. Classe und den ermäßigten Classen in Wagenladungen excl. Steinkohlen und Coaks, hervorgetreten. Bei dem Verbands-Verkehre ist die größeste Steigerung vorgekommen im Rheinisch-Bergisch-Westfälischen Verbande mit 10,152,529 Centnern, im Westfälischen Verbande mit 1,940,906 Centnern und im Sächsisch-Oesterreichischen Verbande mit 928,618 Centnern.

Bei der Nordbahn ist die Steigerung im Gesammt-Güter-Verkehr beim Eilgut, beim Gut der II. Classe und der Ausnahme-Classen und beim Betriebs-Dienstgut hervorgetreten, während beim Gut der I. Classe, beim Bau-Dienstgut und im Vieh-Verkehr eine Abnahme sich ergeben hat. Die größeste Steigerung hat das Gut der II. Classe und der Ausnahme-Classen mit 820,520 Centnern und die größeste Abnahme das Gut der I. Classe mit 232,300 Centnern aufzuweisen. Bei dem Gut der I. Classe und beim Viehtransport-Verkehr ist die Abnahme aus Anlaß der Betriebs-Eröffnung auf der Bebra-Hanauer Bahn hervorgerufen, während die Abnahme des Bau-Dienstgutes sich aus den in 1868 stattgehabten Bauten für das zweite Geleise erklärt.

Der Local-Verkehr hatte bei einer Frequenz von 1,049,610 Centnern eine Abnahme von 14,945 Centnern und der Verbands-Verkehr bei einer Frequenz von 12,281,812 Centnern eine Steigerung von 580,861 Centnern, und ist die Abnahme beim ersteren hauptsächlich durch den Ausfall des Bau-Dienstgutes und die Zunahme bei dem Verbands-Verkehr vorzugsweise beim Gute der II. Classe und der Ausnahme-Classen hervorgetreten.

Bei dem Verbands-Verkehr ist die größeste Steigerung beim Rheinisch-Thüringischen und Sächsisch-Oesterreichischen Verbande mit 626,427 Centnern und beim Hannover-Thüringischen Verbande mit 129,261 Centnern hervorgetreten, während die größte Verkehrs-Abnahme der mitteldeutsche Verband mit 862,117 Centnern aufzuweisen hat.

Unter den Transport-Gegenständen der Bergisch-Märkischen Bahn nahmen Steinkohlen und Coaks wiederum die erste Stelle ein:

Steinkohlen	86,060,000	Centner,
Coaks	5,334,700	„
ferner Roheisen	7,845,029	„
Steine	12,867,173	„
Eisenerze	11,455,000	„
Schwefelkiese	1,344,000	„

Jeder Centner Gut hat durchschnittlich an Meilen durchfahren bei der Bergisch-Märkischen Bahn 6,39 Meilen gegen 6,24 Meilen und bei der Nordbahn 11,97 Meilen gegen 11,46 Meilen, wonach also bei der Bergisch-Märkischen Bahn sich eine Steigerung in der Transportstrecke um 0,15 Meilen und bei der Nordbahn um 0,51 Meilen ergiebt. Für den Centner und die Meile kommen durchschnittlich auf — ausschließlich der Nebenerträge — bei der Bergisch-Märkischen Bahn 2,19 Pfg. gegen 2,28 Pfg. und bei der Nordbahn 2,08 Pfg. gegen 2,36 Pfg., so daß bei der Bergisch-Märkischen 0,09 Pfg. und bei der Nordbahn 0,28 Pfg. weniger aufgekommen sind, was in Tarif-Ermäßigungen seine Erklärung findet.

An Centner-Meilen wurden zurückgelegt auf der Bergisch-Märkischen Bahn 1,092,813,683 gegen 929,613,749, also mehr 163,119,934 und auf der Nordbahn 159,538,623 gegen 146,296,493, also mehr 13,242,130.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr einschließlich der Neben-Erträge betrug bei der Bergisch-Märkischen Bahn 6,960,963 Thlr. gegen 6,165,084 Thlr., also mehr 795,879 Thlr. und bei der Nordbahn 919,960 Thlr. gegen 963,389 Thlr., also weniger 43,429 Thlr., für die Meile Bahn betrug die Gesammt-Einnahme bei der Bergisch-Märkischen Bahn 83,826 Thlr. gegen 77,344 Thlr., also mehr 6,482 Thlr. und bei der Nordbahn 45,430 Thlr. gegen 47,575 Thlr., also weniger 2,145 Thlr.

Von dem gesammten Güter-Verkehr kommen:

bei der Bergisch-Märkischen Bahn:

auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 69,90 Procent gegen 74,43 und im Ertrage 60,85 Procent gegen 65,45 Procent, auf den Verbands-Verkehr in der Frequenz 30,10 Procent gegen 25,57, und im Ertrage 39,15 Procent gegen 34,55 Procent;

bei der Nordbahn:

auf den Binnen-Verkehr in der Frequenz 7,81 Procent gegen 8,34 und im Ertrage 5,50 Procent gegen 6,07 Procent, auf den Verbands-Verkehr in der Frequenz 92,19 Procent gegen 91,66 und in dem Ertrage 94,50 Procent gegen 93,93 Procent.

Die extraordinairen Einnahmen brachten auf 784,834 Thlr. gegen 690,536 Thlr., also mehr 94,298 Thlr. und pro Meile Bahn 7,630 Thlr. gegen 6,938 Thlr., also mehr 692 Thlr.

Beim Privatdepeschen-Verkehr, dessen Ertrag hier verrechnet wird, kamen auf überhaupt 11,739 Thlr. gegen 8,914 Thlr., also mehr 2,825 Thlr.

Die Zahl der beförderten Privatdepeschen betrug bei der Bergisch-Märkischen Bahn 75,293 gegen 55,963, also mehr 19,330 und bei der Nordbahn 7,911 gegen 7,237, also mehr 674 Depeschen.

An Miethe und Conventionalstrafen für unsere Wagen wurde von fremden Bahnen gezahlt 366,545 Thlr., dagegen an fremde Bahnen gezahlt die Summe von 344,630 Thlr.

Die Gesammt-Summe der Brutto-Einnahme betrug 10,992,507 Thlr. gegen 9,850,737 Thlr., also mehr 1,141,770 Thlr., für die Meile Bahn 106,869 Thlr. gegen 98,972 Thlr., also mehr 7,897 Thlr.

Die Vertheilung der Einnahmen auf die einzelnen finanziell getrennt zu verwaltenden Theile des Unternehmens ergiebt:

für die Bergisch-Märkische Eisenbahn den Betrag von 9,460,994 mit einer Mehreinnahme von 1,052,490 Thlr., für die Ruhr-Sieg Eisenbahn die Summe von 1,501,762 Thlr. gegen 1,415,263 Thlr. mit einer Mehreinnahme von 86,499 Thlr., für die Zweigbahn Letmathe-Iserlohn, deren Bruttoertrag mit 55 resp. 45 Procent zwischen der Ruhr-Sieg und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur Vertheilung kommt, den Betrag von 29,750 Thlr. gegen 26,970 Thlr., mit einer Mehreinnahme von 2,780 Thlr.

Die Gesammt-Summe aller Betriebs-Ausgaben betrug 4,800,847 Thlr. gegen 4,300,477 Thlr. und pro Meile Bahn 46,674 Thlr. gegen 43,208 Thlr., und nahmen dieselben von der Einnahme 43,67 Procent in Anspruch gegen 43,66 Procent; werden denselben die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds hinzugerechnet, so ergiebt sich eine Ausgabe-Summe von 6,041,186 Thlr., welche 54,96 Procent der Gesammt-Einnahme gegen 53,60 Procent absorbirte.

Die Zunahme von 1,36 Procent ist in der Erhöhung der Rücklagen begründet.

Von der Betriebs-Ausgabe fallen:

auf die allgemeine Verwaltung	377,795	Thlr.
„ „ Bahnverwaltung	1,490,327	„
„ „ Transportverwaltung	2,932,725	„

Die Kosten der allgemeinen Verwaltung betrugen pro Meile Bahn 3,673 Thlr. gegen 3,392 Thlr.

Für alle Bahnabtheilungen betrugen die Kosten der Bahnverwaltung für die Meile Bahn 14,489 Thlr. gegen 13,531 Thlr. und die Kosten der Bahnunterhaltung, ausschließlich der dem Erneuerungsfonds zur Last zu stellenden Ausgaben und ohne Berücksichtigung des Werths der alten Materialien, pro Meile Bahn 6,656 Thlr. gegen 5,897 Thlr. und pro Meile Schienenstrang 3,419 Thlr. gegen 3,107 Thlr.

Die gesammten Kosten des Bahntransports betrugen wie angeführt 2,932,725 Thlr. gegen 2,616,167 Thlr. und absorbirten von der Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr 28,73 Procent gegen 28,56 Procent.

Die Anzahl der gefahrenen Züge stellte sich für die Bergisch-Märkische Bahn auf insgesammt 202,465 Züge gegen 166,304 Züge und auf den Tag im Durchschnitt 554,69 Züge gegen 454,4 und für die Nordbahn auf 14,019 Züge gegen 14,174 und auf den Tag im Durchschnitt 38,41 Züge gegen 38,7.

An Locomotiv-Meilen wurden gefördert auf der Bergisch-Märkischen Bahn 955,439 gegen 820,688 und mit Berücksichtigung der Rangir-Dienststunden 1,367,660 Locomotiv-Meilen gegen 1,158,670 und auf der Nordbahn 155,146 Locomotiv-Meilen gegen 141,942 und mit Berücksichtigung der Rangir-Dienststunden 174,717 Locomotiv-Meilen gegen 163,679.

An Locomotiv- und Wagen-Achsmeilen wurden von eigenem und fremdem Material gefördert auf der Bergisch-Märkischen Bahn und auf der Nordbahn überhaupt 3,337,003 Locomotiv-Achsmeilen gegen 2,891,644 und 37,792,408 Wagen-Achsmeilen gegen 33,372,440.

Auf fremden Bahnen durchliefen Bergisch-Märkische Wagen 14,086,521 Achsmeilen, fremde Wagen auf der Bergisch-Märkischen Bahn einschließlich Nordbahn 13,396,884 Achsmeilen.

Die Kosten der Zugkraft betrugen pro Nutzmeile 1 Thlr. 4 Sgr. 8,94 Pfg. gegen 1 Thlr. 5 Sgr. 8,01 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und 26 Sgr. 3,25 Pfg. gegen 1 Thlr. 7,21 Pfg. bei der Nordbahn, also weniger 9,07 Pfg. resp. 4 Sgr. 3,96 Pfg. für jede Locomotiv-Nutzmeile.

Die Vertheilung der Ausgaben auf die einzelnen, finanziell getrennt verwalteten Abtheilungen ergiebt: Für die Berg.-Märk. Eisenbahn die Summe von 4,164,093 Thlr., für die Ruhr-Sieg Eisenbahn die Summe von 636,754 Thlr.

Nach Abzug der Betriebs-Ausgabe von der Einnahme verblieb bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ein Ueberschuß von 5,310,289 Thlr., woraus vorab zu decken war: die Verzinsung der Prioritäts-Anleihen mit 2,093,442 Thlr., die Amortisation derselben mit 200,248 Thlr., die Verzinsung und Amortisation der von den Zechen beschafften Kohlenwagen mit 22,754 Thlr., der Antheil der Westfälischen Bahn und des Holländischen Staates an dem Brutto-Ueberschusse der Strecke Warburg-Haueda und von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo mit 16,880 Thlr., die Rücklage zum Reservefonds mit 61,162 Thlr. und die Rücklage zum Erneuerungsfonds mit 933,810 Thlr. Der alsdann verbleibende Ueberschuß wurde zur Vertheilung einer Dividende von 8½ Procent auf das auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesene Stamm-Actien-Capital von 21,000,000 Thlr. zum Gesammtbetrage von 1,785,000 Thlr. verwendet und mit dem Reste von 196,993 Thlr. die von dem Reinertrage des Unternehmens zu zahlende Staatsabgabe gedeckt.

Bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn verblieb nach Abzug der Ausgaben von der Einnahme noch ein Ueberschuß von 881,371 Thlr., woraus zu decken war: die Verzinsung der Prioritäts-Anleihen mit: 616,774 Thlr., die Amortisation derselben (soweit solche nicht aus dem Betriebs-Ueberschusse des Jahres 1868 zu erfolgen hatte) mit 7,910 Thlr., die

Vergütung für die Benutzung der aus dem Fonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gegen die Ruhr-Sieg Eisenbahn mehr beschafften Betriebsmittel mit 10,851 Thlr. Die Rücklage für die Zwecke des Reservefonds mit 73,905 Thlr. und die Rücklage für die Zwecke des Erneuerungsfonds mit 171,932 Thlr.

Bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn betrug der Ueberschuß gegen das Jahr 1868 mehr 584,973 Thlr., woraus gegen 1868 mehr zu decken waren: für die Verzinsung der Prioritäts-Anleihen 162,891 Thlr., für die Amortisation derselben 46,222 Thlr., als Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfonds 153,934 Thlr., die Dividende von 8½ Procent auf 1,000,000 Thlr. Stamm-Actien, welche mit der Dividende mehr auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesen wurde, mit 85,000 Thlr., die erhöhte Dividende von ½ Procent auf 20,000,000 Thlr. Stamm-Actien mit 100,000 Thlr. und die bei der Staatssteuer eingetretene Erhöhung mit 34,493 Thlr. Die Mehr-Ausgabe bei der Verzinsung der Prioritäts-Anleihen, speciell bei den Zinsen für die Prioritäts-Obligationen VI. Serie bildet die Zinsen-Ausgabe für diejenigen Capital-Summen, welche in 1869 für beschaffte Betriebsmittel und für die Ergänzungs- und Erweiterungs-Bauten zur Verausgabung gelangt sind und deren Zinsen aus dem Betriebs-Ueberschusse zu entnehmen waren; bei einer gleichmäßigen Verzinsung für ein ganzes Jahr stellen diese Zinsen ein Obligations-Capital dar von nominell 3,600,000 Thlr. Außer diesem Anleihe-Capital wurde die oben erwähnte 1,000,000 Thlr. Stamm-Actien aus Veranlassung des Hinzutritts des Bahnstrecken von Rittershausen nach Remscheid und von Mülheim am Rhein nach B.-Gladbach mit der Dividende auf den Betriebs-Ueberschuß angewiesen, so daß also das Jahr 1869 gegenüber dem Vorjahre mehr zu übernehmen hatte die Zinsen und resp. die Dividende von einem Capital von nominell 4,600,000 Thlr. mit zusammen 247,891 Thlr.

Bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn betrug der Betriebs-Ueberschuß mehr als in 1868 überhaupt 56,426 Thlr., woraus mehr zu decken waren: für die Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihen 8,626 Thlr. und die Zinsenentschädigung für die Benutzung der von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mehr beschafften Betriebsmittel ad 10,851 Thlr.; die dann noch verbleibenden 36,949 Thlr. sind dem Reserve- und Erneuerungsfonds als verstärkte Rücklage zugeführt.

Der Bergisch-Märkische Reserve-Fonds besaß ultimo 1869 einen Bestand von 278,035 Thlr. Für den Bergisch-Märkischen Erneuerungsfonds betrugen die Rücklagen aus den Betriebs-Ueberschüssen 932,574 Thlr. gegen 783,200 Thlr., also mehr 149,374 Thlr.; die Ausgaben für die Erneuerung des Oberbaues, der Betriebsmittel einschließlich des für 5 neue Locomotiven aufgewendeten Betrages und der Brücken beliefen sich auf 990,244 Thlr. Der Bestand des Fonds am Schlusse des Jahres 1869 betrug 455,180 Thlr. gegen 314,573 Thlr., ist also um 140,607 Thlr. höher. Die Rücklagen für den Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungsfonds erreichten die Höhe von 245,837 Thlr. gegen 141,187 Thlr., also mehr 104,649 Thlr.; für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebs-Mittel wurden 142,811 Thlr. verausgabt. Der Bestand des Fonds Ende 1869 betrug 305,108 Thlr. gegen 99,280 Thlr., hat also eine Zunahme erfahren um 205,829 Thlr.

Die Rücklagen für sämmtliche Reserve- und Erneuerungsfonds betrugen in 1869 überhaupt 1,239,572 Thlr. und die Ausgaben für die Erneuerung der Schwellen und Schienen, der Betriebsmittel und der Brücken 1,133,054 Thlr. Der Gesammtbestand Ende 1869 ermittelte sich zu 1,038,323 Thlr. gegen 663,284 Thlr., hat also eine Zunahme erfahren um 375,039 Thlr. —

Die Bauthätigkeit der Verwaltung erstreckte sich während des abgelaufenen Geschäftsjahres bei den in Betrieb stehenden Bahnlinien außer den im Geschäfts-Bericht erwähnten Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den verschiedenen Bahnhöfen hauptsächlich auf die Herstellung des zweiten Geleises auf verschiedenen Strecken der linksrheinischen Bahnen, auf der Haan-Kölner Zweigbahn, auf der Prinz-Wilhelm Bahn, der Dortmund-Witten-Duisburger und auf der Ruhr-Sieg Eisenbahn.

Was die Neu-Bauthätigkeit der Verwaltung betrifft, so wurde von der mittlern Ruhrthalbahn die Strecke von Dahlhausen bis Hattingen und bis zur Henrichshütte fertig gestellt und am Schlusse des Jahres in Betrieb genommen.

Der Bau der Verbindungsbahn von Düsseldorf nach Neuß nebst fester Brücke über den Rhein bei Düsseldorf wurde rüstig weiter gefördert, dann aber durch einen am 20. November v. J. vorgekommenen verhängnißvollen Unglücksfall, der bekanntlich den Einsturz des Baugerüstes in der letzten Brückenöffnung zur Folge hatte, derart unterbrochen, daß die Vollendung des Bauwerkes im vergangenen Jahre unmöglich wurde.

Inmittelst ist die Fertigstellung der Brücke, sowie die übrigen Anlagen der Strecke mit allen Kräften wieder aufgenommen und nunmehr die Fertigstellung in wenigen Wochen zu erwarten.

Auf der untern Ruhrthalbahn wurden die Bauten in Angriff genommen und sowohl auf dieser, als auf der bereits früher begonnenen oberen Ruhrthalbahn der Bau rüstig weiter gefördert; von der letzteren Abtheilung konnte die Strecke von Schwerte nach Arnsberg am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben werden.

Die Zweigbahn von M.-Gladbach nach Odenkirchen wurde Ende des Jahres 1869 fertig gestellt und am 1. Februar d. J. in Betrieb genommen.

Auf der Zweigbahn von B.-Gladbach nach Bensberg erfolgte der Bau-Angriff im Jahre 1869; Schwierigkeiten, welche beim Grunderwerb entgegentraten und die Expropriation lange verzögerten, hemmten den Fortgang der Arbeiten, wir erwarten jedoch die betriebsfähige Herstellung der Strecke noch im Herbste d. J. Der schon früher in Angriff genommene Bau der Zweigbahnen von Bochum nach Riemke und Herne und von Dahlhausen nach Laer wurde weiter gefördert und die erstere Strecke dem Betriebe übergeben und die andere so weit fertig gestellt, daß die Benutzung derselben in der nächsten Zeit beginnen kann.

Außer der Bauthätigkeit auf den verschiedenen, in unserm Berichte einzeln und näher aufgeführten Neubau-Linien war uns die Aufgabe gestellt, für eine Reihe von kleineren und größern Bahnlinien, deren Bau im besonderen Interesse des Bergisch-Märkischen Gebiets, sowie im allgemeinen staatswirthschaftlichen Interesse nützlich erscheint, technische Vorarbeiten anzufertigen, theils in Ausführung der von der General-Versammlung der Actionaire gefaßten Beschlüsse, theils auf besondere Anregung und in der pflichtmäßigen Erwägung derjenigen Communications-Bedürfnisse, zu deren Befriedigung das Bergisch-Märkische Unternehmen berufen ist.

Bezüglich der Fortsetzung der Linie Haan-Mülheim bis zu ihrem Anschlußpunkte Köln-Deutz und darüber hinaus zum Anschlusse an die rechtsrheinische Eisenbahn und ihre Weiterführung im Aggerthale sind die Projectirungs-Arbeiten sowie die Unterhandlungen mit der Königlichen Staats-Regierung fortgesetzt; die letzteren haben bis jetzt zu einer Verständigung geführt über das dringendst Nothwendige, die Fortführung der Bahn bis nach Deutz und die Anlage eines Güterbahnhofes im Festungsrayon unterhalb der Stadt Deutz, wie eines Personenbahnhofes an einer zu diesem Zwecke vorzüglich geeigneten Stelle in der Stadt, ferner über die Bedingungen, unter welchen die Ueberführung der Bahn nach Köln Seitens der Königlichen Militair-Verwaltung gestattet wird.

Auch ist inmittelst die Allerhöchste Genehmigung zu der Weiterführung der Bahn nach Deutz ertheilt worden, so daß wir hoffen dürfen, mit der Ausführung dieser zunächst und vor Allem nothwendigen Fortsetzung der Linie Elberfeld-Köln in nächster Zeit beginnen zu können.

Unter den projectirten Linien auf der linken Rheinseite ist die Verbindung zwischen der Aachen-Düsseldorfer und der Rheinischen Eisenbahn via Jülich in Folge dringender Anträge Seitens der betheiligten Gegend, welche die Ausführung dieses als eine Verpflichtung der aufgelösten Aachen-Düsseldorfer Gesellschaft auf uns überkommenen Projectes wünschen, in den Vordergrund getreten; die Vorarbeiten haben, nachdem die Gesellschafts-Vertretung zunächst sich für eine von Erkelenz ausgehende Linie entschieden hatte, auf eine andere, von Gladbach-Odenkirchen ausgehende Linie ausgedehnt werden müssen, weil für die Wahl der letzteren von vornherein die gewichtigsten Gründe im Interesse der Gesellschaft und der betheiligten Gegend, sowie im allgemeinen Verkehrsinteresse zur Geltung gelangten, die uns bestimmen mußten, eine entschieden nützliche Aenderung des Projectes anzustreben.

Nachdem die Untersuchung des Terrains die technische und finanzielle Ausführbarkeit der Linie Gladbach-Odenkirchen-Jülich festgestellt, hat die Gesellschafts-Vertretung in Erwägung der unzweifelhaften Zweckmäßigkeit, unterstützt durch die lebhafte Bevorwortung des von jener Linie berührten fruchtbaren Landestheiles, sich für die Substituirung derselben an Stelle der Erkelenz-Jülicher Linie entschieden und deren Genehmigung bei der Königlichen Staats-Regierung beantragt; die Entscheidung der letzteren steht in naher Zeit zu erwarten.

Für den sofortigen Bauangriff der Verbindungsbahn sind alle Einleitungen getroffen, die landespolizeiliche Prüfung des unzweifelhaften Theiles derselben via Jülich nach Düren, Eschweiler-Stolberg auch bereits erfolgt.

Für die kurze aber wichtige Linie von Aachen bis zur belgischen Landesgrenze bei Gemmenich, welche mit der von einem belgischen Concessionair auszuführenden Fortsetzung auf belgischem Gebiete eine directe Verbindung mit dem

belgischen Eisenbahnnetze gewähren wird, ist die definitive Concession durch Allerhöchsten Erlaß vom 9. Mai ertheilt, die Ausführung der Linie eingeleitet.

Das Project der Volmebahn, Hagen-Brügge, welche durch Erlaß vom 26. Juni v. J. concessionirt wurde, ist für den ersten Abschnitt vom Bahnhofe Hagen bis Oberhagen festgestellt, der Grunderwerb und der Bauangriff eingeleitet; die Vorarbeiten für die Fortsetzung bis nach Lüdenscheid sind im Gange.

Für die Zweigbahnen von Finnentrop nach Olpe und Rothe-Mühle sowie von Fröndenberg nach Menden sind wir in den Besitz der landesherrlichen Concession ebenfalls gelangt und mit den technischen Vorarbeiten, welche für die erstere außergewöhnliche Schwierigkeiten darbieten, beschäftigt; die Mendener Zweigbahn wird in allernächster Zeit in Angriff genommen werden, so daß wir die Fertigstellung dieser Strecke im künftigen Jahre in Aussicht stellen dürfen.

Die Vervollständigung der Anschlüsse im Kohlengebiete der Ruhr und Emscher, welche die Zukunft des Bergisch-Märkischen Unternehmens wesentlich bedingen, bildet fortwährend den Gegenstand unserer Aufmerksamkeit und der erforderlichen technischen Vorarbeiten.

In gleicher Weise werden die Verbindungen, welche von der Wupper aus einerseits durch das Sprockhöveler Kohlen-Revier nach der Ruhr, andererseits im Bergischen Lande nach Hückeswagen, Wipperfürth sowie nach dem Rheine angestrebt, von den betheiligten Gegenden als unentbehrlich gefordert werden, sodann die weitere Erschließung des Volme- und Ennepe-Thales durch nützliche Transportbahnen, ihrer Ausführung näher gebracht.

Die Vorarbeiten für die Verbindung zwischen der Ruhr-Sieg und der Main-Weser Eisenbahn sind nach umfassenden und überaus schwierigen Untersuchungen des Terrains soweit abgeschlossen, daß dieselben nunmehr dem Königlichen Handels-Ministerium zur Entscheidung über die zu wählenden Linien vorgelegt und die Unterhandlungen über die Bedingungen der Ausführung wieder aufgenommen werden können."

Die General-Versammlung wurde hiermit, da Niemand noch etwas anzuführen hatte, geschlossen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 11. Mai 1871.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hatte auf heute die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu einer außerordentlichen General-Versammlung eingeladen, um über folgende Gegenstände Beschluß zu fassen:

1) über die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Maximalbetrage von einer Million Franken an der von mehreren Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaften zu gewährenden Subvention für die St. Gotthard-Eisenbahn;
2) über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn in und durch das Emscherthal behufs der directen Verbindung mit den Zechen und Werken des Emscher-Reviers und mit den dortigen Eisenbahnen;
3) über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Lennep-Wipperfürther und der Elberfeld-Kölner Linie bei Opladen;
4) über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von München-Gladbach nach Roermonde, zum Anschluß an eine projectirte Linie von Roermonde nach Antwerpen;
5) über die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Beschaffung der ad 1 bis 4 einschließlich erforderlichen Geldmittel bis zum Betrage von fünf Millionen Thalern.

In Folge dieser nach den Vorschriften des Statuts in gehöriger Weise bekannt gemachten Einladung waren zu der heutigen Versammlung nach dem geführten Anmelde-Register im Ganzen 8,666 Stück Actien angemeldet, welche 2,857 Stimmen vertraten.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation übernahm nach den Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages den Vorsitz in der General-Versammlung, ernannte die Protocollführer und Stimmen-Sammler und machte dann die General-Versammlung darauf aufmerksam, daß nunmehr nach Inhalt des unterm 10. Januar d. J. Allerhöchst genehmigten Nachtrages zu den Gesellschafts-Statuten, welcher Nachtrag zur Verlesung gelangte, die heutige Versammlung über die zur Tagesordnung gestellten Gegenstände vollgültigen Beschluß zu fassen habe. Demnächst ergriff derselbe das Wort zu dem folgenden Vortrage:

Meine geehrten Herren!

Wir begrüßen, meine geehrten Herren Actionaire, Ihre zahlreiche Versammlung mit um so lebhafterem Gruß, um so gehobneren Muthes, als für unsere Monarchie, für unser deutsches Vaterland seit Ihrer letzten General-Versammlung Ereignisse eingetreten, vor unseren erstaunten Augen entrollt und glorreich bis zum heutigen Tage erfüllt worden sind, welche ohne Zweifel damals, am 30. Juni verflossenen Jahres, keiner von uns vorherzusehen, ja nur zu ahnen im Stande war. Im gewohnten, höchst belebten Sommerverkehr rollten unsere Wagen auf den vielverzweigten Linien in Rheinprovinz, Westfalen und Hessen; man freute sich des Friedens; die großen Quellen und Absatzgebiete der unterirdischen Schätze unserer Heimath und der Arbeit unserer thätigen Bevölkerung in nahebei allen Zweigen des Gewerbefleißes versandten und empfingen nie gekannte Mengen von Ladungen -- da plötzlich, wie ein unheilverkündender Sturm, braust in Mitten aller tausend verschiedenen Thätigkeiten des Lebens die Woge des Kriegsgeschrei's an unsere Wohnungen und Hütten heran. Der ruhelose, der obersten Gewalt über die Staaten des europäischen Continents sich anmaßende Erbfeind glaubt, es sei die Zeit, in welcher unsere Kriegsverwaltung mit einer Umarbeitung unserer Handfeuerwaffe beschäftigt war, günstig für den Ueberfall; und der Führer des blutdürstigen Raubvolkes, alle Segnungen des edlen Friedens, der Felder reifende Halme, den Wohlstand der redlichen, ruhigen Bevölkerungen auf lange Jahre hinaus, das Leben und die Gesundheit von Hunderttausenden der Männer beider Nationen gering achtend und wahnsinnig opfernd für die Befriedigung lang gehegten Grolles, Rachegefühls und Hochmuths, verkündet die Kampfbereitschaft seiner, wie er feierlich erklärt, seit vier Jahren zu diesem Kriege ausgebildeten Schaaren; der Botschafter des Korsen stellt dem ehrfurchtgebietenden Könige unseres Landes in schamloser Rohheit die Wahl zwischen dem Kriege oder der Demüthigung unter die Forderung des Usurpators. „Man ist nicht zufrieden", so sagten mir am Morgen des 14. Juli des Königes Majestät zu Ems, „man ist nicht zufrieden mit der Beseitigung der unmittelbaren Ursache des Streites, man will Meine Demüthigung oder aber den Kampf auf Leben und Tod, und Preußens Vernichtung; die Demüthigung vermag Ich nicht über Mich ergehen zu lassen. Ich nehme den Kampf auf und vertraue auf Gott." Und — am folgenden Tage brauste durch ganz Deutschland, von den Alpen und dem Bodensee bis zur Ost- und Nordsee, von der Weichsel bis zur Saar, aller Männer Brust ergreifend und erfüllend, Ein Geist des Einmuths, Ein gleichtönender Ruf der freiwilligen Heeresfolge zur Abwehr des höhnenden Ansinnens. Deutschland stand Einig zum Könige, und rief gemeinsam zu dem Herrn der Heerschaaren um Seinen allmächtigen Beistand.

Es ist nicht meine Absicht, in Verkennung der Aufgabe dieser geehrten Versammlung hier der gewaltigen Geschichten zu gedenken, welche unter uns und für uns geschehen sind; geschehen durch unsichtbare Gewalt in der bis zum Aufmarsch unserer Heeressäulen gehüteten und bewachten Sicherheit unserer Grenzen gegen den mit großer Macht vorgerückten Feind; geschehen auf den blutgetränkten Schlachtfeldern; geschehen rings um die stärksten Festungen des Feindes in eiserner Kraft und Ausdauer und Entsagung und Wachsamkeit; geschehen in gewaltigen Kriegszügen in den Wintermonaten bei Regen, Kälte, Frost, Eis und Schnee, rauher und grimmiger als seit Jahren ein Winter in unseren Himmelsstrichen erlebt war. Nicht der ruhmstrahlenden Siege will ich gedenken, in deren erhebender Herrlichkeit der Jammer unserer Vorfahren und selbst der Alten des lebenden Geschlechts um den vom raubsüchtigen Feinde am deutschen Lande verübten Diebstahl, um alle von demselben verübten Gräuel, Gewaltthaten und alles vergossene Blut eine Sühne finden mag.

Die Erinnerung an jenen erschütternden Gegensatz des ruhigen Friedensverkehrs zu den Rüstungen für den gewaltigsten Kriegszustand möge uns die Besorgnisse ins Gedächtniß zurückrufen, welche uns bis zu einem gewissen Grade mit Recht eine mäßige Verminderung des Ertrags unserer Bahnen fürchten ließen; Besorgnisse, welche anderthalb Jahre vorher grundsätzlich, als berechtigte, ja als gebotene, weise Voraussicht unermeßlicher Einnahme-Verluste für den Fall eines ausbrechenden Krieges mit Frankreich, an entscheidender Stelle als eines der triftigsten Motive die Auferlegung einer Maßregel herbeigeführt hatten, deren Wirkung sein mußte und war, den Preis der Actien dieser Gesellschaft um ein volles Viertheil zu vermindern. Dennoch haben sich unter der Gunst der Umstände jene Besorgnisse als ebenso grundlos erwiesen, wie dieselben seit 25 Jahren nach den Erfahrungen seit der Gründung unserer Bahnen weder in Zeiten innerer Bewegung, noch in Zeiten des Krieges, weder in Folge von Theuerung oder von anderen Landescalamitäten, noch in Folge von großen Handelsstockungen den Schatten einer Berechtigung gefunden hatten. Ich weiß nicht, ob die neueste Erfahrung einer so völligen Nichtigkeit eingebildeter Besorgnisse verloren sein wird; denn wer, im Widerspruch mit langjähriger Erfahrung und mit der Wahrscheinlichkeit, sich auf die Ungewißheit der Zukunft beruft, um bleibende Einrichtungen ohne Rücksicht auf die gewisse, unvermeidliche, ungeheure, unmittelbare Schädigung der Interessen der Betheiligten zu treffen, kann und wird auch in der zum ersten Male siegreich bewährten, unermeßlich verstärkten Macht des geeinigten Deutschlands nicht eine solche Sicherung unseres Bahngebietes vor feindlichem Ueberfall erkennen, welche im Stande wäre, Besorgnisse gänzlicher Vernichtung des Verkehrs durch ausbrechenden Krieg noch entschiedener zu zerstreuen.

Nicht nur der Uebergang vom vollen Frieden zur Periode der Rüstung zum Kriege, auch die zehnmonatliche Dauer des Kriegszustandes ziemt es sich in's Auge zu fassen, und zwar heute weniger, um die Verkehrsergebnisse während der verflossenen Kriegsmonate, und die Leistungen unseres Unternehmens zu den Erfordernissen an Beamten und Material auf dem Kriegsschauplatz zu beleuchten, über welches Alles die Königliche Direction, wie wir hoffen, uns in der nächsten ordentlichen General-Versammlung berichten wird, sondern vornehmlich, um den Aufschub erklärlich zu finden, welchen die Vorlage der verschiedenen Anträge theils auf Betheiligung an einer großen Bahn im Auslande, theils auf Erweiterungen und Ergänzungen unserer Bahnlinien nothwendig erleiden mußte; ich sage nothwendig, weil während der Dauer des Krieges die Einleitung zu neuen Bauten und zu großer Betheiligung an einem entlegenen Bahnbau weder aus finanziellen Gründen noch vornehmlich mit Rücksicht auf den Mangel an technischen Kräften und der erforderlichen Arbeitermenge sich empfahl:

Mittlerweile wird mit Bezug auf die erste unserer heutigen Vorlagen, die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Maximalbetrage von einer Million Franken an der von mehreren Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaften zu gewährenden Subvention für die St. Gotthard-Eisenbahn, die Königliche Eisenbahn-Direction deren Begründung vortragen. Es sei mir gestattet, Ihnen, meine geehrten Herren, zu berichten, daß der Herr Bundeskanzler im Monat April v. J. einen Commissarius an die Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaften, die Bergisch-Märkische, die Köln-Mindener und die Rheinische entsandte, um die drei Gesellschaften aufzufordern, eine jede sich mit einer Million Franken an einer zur Gesammtsumme von 20 Millionen Franken von Deutschland zu leistenden Subvention zu einer St. Gotthard-Eisenbahn zu betheiligen. Ich darf annehmen, daß Ihnen die Aussichten, die baulichen Schwierigkeiten, der Geldbedarf und die politische Bedeutung der projectirten Bahn aus den in der Zeitungspresse veröffentlichten Verhandlungen bekannt geworden sind, und füge nur hinzu, daß der Commissarius des Herrn Bundeskanzlers wiederholt das Interesse betonte, welches Se. Majestät der König an der vorgeschlagenen Betheiligung der drei Gesellschaften, als Mittel zur Lösung der unserem Staate zugefallenen Aufgabe, nehme. Sie werden vernehmen, daß Ihre Gesellschafts-Vorstände ihrerseits ihre Einwilligung zu der Leistung der Subvention ertheilt, natürlich Ihre Genehmhaltung statutgemäß vorbehalten haben. Wir wußten schon damals, daß das Hinderniß, welches nach dem früheren Wortlaut des §. 5 unseres Statutes solcher Betheiligung entgegenstand, nicht werde als ein Hinderniß betrachtet werden; gleichwie besagter Wortlaut des §. 5 unserer Erwerbung der Hessischen Nordbahn und unserer Betheiligung an der Erwerbung der Braunschweigischen Bahnen nicht hindernd im Wege gestanden hatte. Um aber alle Zweifel zu beseitigen und andere Bestimmungen jenes §. zu ändern, haben Sie in der jüngsten ordentlichen General-Versammlung vom 30. Juni v. J. die Vorstände Ihrer Gesellschaft bevollmächtigt, eine Erweiterung

und Aenderung des §. 5 anzustreben. In Folge der eingeleiteten Verhandlungen ist die beim Beginn meines Vortrags erwähnte Allerhöchste Cabinets-Ordre publicirt worden. Demnach ist eine etwa formell als hinderlich betrachtete Statutbestimmung nicht mehr im Wege.

Der von Hoher Staats-Regierung an die Rheinisch-Westfälischen Gesellschaften gerichtete Antrag gründete sich vornehmlich auf die geographischen Verhältnisse eben dieser — und anderer in gleicher Richtung geführter — Bahnen zu der beabsichtigten neuen Alpenbahn. In der That leuchtet ein, daß unter den Privatbahnen Norddeutschlands die drei rheinisch-westfälischen Bahnen, wenn gleich augenblicklich in ungleichem Maaße, den größeren Vortheil aus der Sanct Gotthard-Bahn ziehen werden, insofern die Entfernung nach Mailand und Genua für die in dieser Richtung liegenden Bahnen sich in weit bedeutenderem Verhältniß vermindert, als für alle mehr östlich liegenden Bahnen, unter welchen einigen die Brenner-Bahn Vortheile bietet.

Es trat diesem nicht abzuweisenden Motiv der mächtig einwirkende Gedanke und nach den uns gewordenen Mittheilungen die Gewißheit hinzu, durch Förderung des Baues der Alpenbahn eine patriotisch-politische That zu vollführen. Sollte es unserer großen, mächtigen Gesellschaft nicht wohl anstehen, dem Antrage zu entsprechen, welcher uns mit Vorwissen unseres Allerdurchlauchtigsten Königs und Herrn durch den Staatsmann gestellt wurde, dessen deutscher Sinn, deutsche Ausdauer, deutscher Muth die Gründung des norddeutschen Bundes als Erstlingspfand zur Einigung Deutschlands erworben und dem tapferen Heere Preußens und Preußens Volke und Herrscher dargebracht hatte?

Wenn eine Wahl uns nicht blieb, — weniger, meine geehrten Herren, wird eine solche Ihnen, wenn meine Hoffnung mich nicht täuscht, bleiben. Denn die glorreichen Siege unserer Heere unter der ruhmvollen Führung Seiner Majestät und Seiner Feldherrn, und ihre Benutzung durch den hochgesinnten Ersten Rath des Königs haben uns in den Friedenspräliminarien, zum Vortheil der Preußischen Betheiligung an der St. Gotthard-Bahn, Lothringen und Elsaß und alles Land, was auf dem linken Rheinufer bis zu den Vogesen zu Frankreich gehörte, und die Eisenbahnen von Thionville bis vor Basel erworben, so daß wir allen den Verkehr der Elsäßer Bahnen auf jene Gotthard-Bahn leiten werden, welchen abzuleiten in der Politik der französischen Eisenbahn-Verwaltung gelegen haben würde.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen erlaube ich mir die Königliche Direction zu ersuchen, die näheren Einzelnheiten zur Begründung des ersten Antrages Ihnen vorzulegen."

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete alsdann über den ersten Punkt der Tagesordnung, die Subvention für die St. Gotthard-Bahn, den nachfolgenden Bericht:

„Seit Jahren wird die Herstellung einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen Deutschland und Italien durch die Centralschweiz in den betheiligten Ländern und Kreisen nach den verschiedensten Richtungen erörtert.

Inzwischen ist es Italien gelungen, den die Verkehrsströmung hemmenden Mont-Cenis zu durchbrechen und eine directe Verbindung mit Frankreich zu erlangen, von Oesterreich ist die Ueberschienung des Brennerpasses bewirkt worden.

Diese großartigen Unternehmungen haben den Beweis geliefert, daß es den Fortschritten der Technik möglich sein wird, zur Herstellung einer directen Schienenstraße zwischen Italien, der Schweiz und dem westlichen Deutschland die Central-Alpen zu durchbrechen. Darüber aber, wo diese Durchbrechung zweckmäßig zu erfolgen habe, wurden in den zunächst betheiligten Kreisen, je nach den einzelnen Local-Interessen, die verschiedensten Ansichten und Wünsche zur Geltung gebracht. Nach längeren Erörterungen wurde endlich die Richtung der Alpenbahn durch die Wahl des Gotthardpasses festgestellt. Im Herbst des Jahres 1869 ist von Vertretern des Norddeutschen Bundes, Italiens, der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Würtembergs und Badens in einer zu Bern stattgehabten internationalen Conferenz die Ausführbarkeit der Gotthardbahn in technischer in finanzieller Hinsicht eingehend geprüft.

Das Schlußprotocoll dieser Conferenz vom 13. October 1869 enthält das Resultat der Berathungen über die Ausführung und den Betrieb der neuen Bahn, die finanzielle Stellung des Unternehmens und der subventionirenden Staaten zu demselben. Darüber nämlich war unter den zunächst interessirten Staaten von vornherein kein Zweifel, daß die eigenen finanziellen Kräfte der zunächst betheiligten Landesgebiete oder eines für die Ausführung der Bahn zu gründenden industriellen Unternehmens zur Ausführung der internationalen Bahnlinie unzureichend seien.

Man hielt sich daher für berechtigt, eine finanzielle Betheiligung der im Norden der Schweiz gelegenen Deutschen Staaten ebenso wie die der Schweiz und Italiens in Anspruch zu nehmen.

Die aus einer gründlichen technischen Untersuchung und dem Kampfe der verschiedenen localen Interessen und Bestrebungen hervorgegangene Gotthard-Linie wird sich im Norden der Alpen einerseits in Luzern, andererseits in Zug den vorhandenen schweizerischen und durch diese den deutschen Eisenbahn-Linien anschließen, im Süden sich bei Bellinzona einerseits über Camerlata nach Mailand, Bologna, andererseits über Novara nach Genua, Turin abzweigen. Das herzustellende Bahnsystem hat eine Gesammtlänge von ungefähr 263 Kilometer (35 Meilen); die Ausführung wird eine Bauzeit von etwa 9 Jahren in Anspruch nehmen. Das erforderliche Anlage-Capital ist zu 187 Millionen Francs berechnet.

Um die Ausführung dieses in allen Beziehungen überaus schwierigen und langwierigen Unternehmens zu ermöglichen und um das im Wege einer Finanzoperation zu beschaffende Capital auf die als möglich erkannte Summe zu reduciren, werden die bei jener Conferenz betheiligten Staaten insgesammt eine Subvention von 85 Millionen Francs zur Verfügung stellen, welche an dem Reinertrage des Bau-Unternehmens nur in dem Falle participiren wird, daß das Anlage-Capital sich höher als mit 7 Prozent verzinst, in welchem Falle die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die subventionirenden Staaten und Gesellschaften vertheilt werden soll.

Hinsichtlich der Zahlung der Subsidien ist die Verabredung getroffen, daß solche in neun Jahresraten zu erfolgen habe, und zwar 1/3 in gleich großen Raten, 2/3 für die Tunnelbauten nach Maßgabe der jährlich aufzustellenden Voranschläge.

Von jener Subvention fallen auf die Schweiz 20, auf Italien 45 Millionen, bezüglich des Restes wird die Erwartung gehegt, daß derselbe durch die Deutschen Staaten gedeckt werde. Von den auf Deutschland repartirten 20 Millionen Subsidien hat seiner Zeit der Norddeutsche Bund durch Gesetz vom 31. Mai 1870 dem Unternehmen eine Subvention in Höhe von 10 Millionen zugesichert.

Ein finanzielles Engagement des Norddeutschen Bundes wurde jedoch von vornherein von der Voraussetzung abhängig gemacht, daß die bei der Herstellung der Gotthard-Bahn wesentlich interessirten Privat-Eisenbahn-Gesellschaften Rheinlands und Westfalens sich mit einer namhaften Summe, welche in minimo auf 25 Procent der Betheiligung des Norddeutschen Bundes zu fixiren, betheiligten.

Auf Anregung der Staatsregierung haben Ihre Gesellschafts-Vorstände beschlossen, die Seitens des Norddeutschen Bundes beantragte Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an der gedachten Subvention bis zur Höhe von Einer Million Francs einer General-Versammlung der Actionaire ebensowohl zu empfehlen, wie dies von den Vorständen unserer Nachbar-Gesellschaften, der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bereits geschehen ist, beziehungsweise in nächster Zeit geschehen wird.

Die inzwischen Allerhöchst genehmigte Abänderung des Paragraphen 5 des Gesellschafts-Statuts gestattet der Gesellschaft die Betheiligung bei fremden Bahnen oder anderen Transportanstalten in beliebiger Weise auch dann, wenn eine unmittelbare Verbindung mit diesen Bahnen nicht besteht, die Zulässigkeit der Betheiligung ist also an und für sich nicht mehr zweifelhaft.

Die Erwägungen, welche uns bestimmt haben, die Bewilligung eines Subventionsbetrages auch Seitens unserer Gesellschaft in Vorschlag zu bringen, sind folgende:

An und für sich ist die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung über die Alpen nach Italien ohne Zweifel als eine Nothwendigkeit für den gesammten Verkehr zwischen Deutschland und Italien zu betrachten, die Entwickelung dieses Verkehrs ist gehemmt, so lange die Ueberschreitung des Alpenwalles beschränkt bleiben muß auf die dürftigen Transportmittel, welche dort gegenwärtig Personen und Güter zu befördern haben.

Wenn an die Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen das Ansinnen gestellt wird, sich an der zu gewährenden Subvention besonders zu betheiligen, so beruht Dies auf den vorhandenen und den zu erwartenden Beziehungen zwischen unserer Industrie und den durch jene Verbindung zu erschließenden südlichen Ländern. Es ist nicht zu bezweifeln, daß diese Beziehungen, welche in gewissem Umfange bereits vorhanden sind, einer so wesentlichen Erleichterung bedürftig sind; es ist nicht zweifelhaft, daß unsere Eisen-Industrie und die gesammte Fabrikation unserer arbeitsamen Gegend einen Markt für ihre Erzeugnisse jenseits der Alpen bereits hat, und daß dieser Markt der Erweiterung fähig ist.

Sachverständige behaupten sogar, daß es nicht für eine Unmöglichkeit gehalten werden dürfte, daß unsere Kohlen über die Alpen hinüber Absatz gewinnen würden, wie denn bereits Kohlen aus der Saargegend über den Brenner hinüber gegangen seien.

Gesichert wird diese Verkehrsentwickelung wesentlich dadurch, daß die Verhandlungen über die erforderliche Subvention das Mittel waren, um für die künftige Tarifirung der Frachten billige Grenzen mittelst bestimmter Maximalsätze zu stipuliren, deren Ermäßigung mit der Rentabilität des Unternehmens eintreten wird.

Neben den Vortheilen, welche unsere Industrie und unser Transport-Unternehmen von der verbesserten Verbindung mit Italien zu erwarten hat, ist aber auch zu berücksichtigen, daß die mit gemeinsamen Mitteln zu bauende Straße ein wahrhaft nationales Werk ist von allgemeiner und wichtiger Bedeutung für alle gemeinsamen Beziehungen Deutschlands, der Schweiz und Italiens.

Nachdem Oesterreich mittelst der Brennerbahn, Frankreich mittelst der Bahn über den Mont-Cenis die Verbindung mit dem Süden bereits erreicht haben, fehlt uns Deutschen eine ebenso zweckmäßige Verbindung, welche die Ablenkung des Verkehres auf jene beiden Wege zu verhindern und der alten Heerstraße längs des Rheines ihren vollen und einen gesteigerten Werth auch für den fernsten Süden zu erhalten hat. Die gemeinschaftlichen Leistungen für diese Verbindung werden ohne Zweifel dazu dienen, das internationale Verhältniß unter den betheiligten Völkerstämmen zu festigen und zu verbessern.

Wir glauben Ihnen demgemäß die Betheiligung an einem der größten und nützlichsten Werke unserer Zeit, welches der nachbarlichen Beihülfe unbedingt bedarf, empfehlen zu müssen und beantragen:

> General-Versammlung wolle die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Subventions-Capital für die St. Gotthard-Eisenbahn mit einem auf einen Zeitraum von neun Jahren zu vertheilenden Betrage von höchstens einer Million Franken beschließen und die Gesellschafts-Vertretung ermächtigen, die Bedingungen dieser Betheiligung zu vereinbaren und die zu zahlenden Geldbeträge aus den Fonds der Gesellschaft zu entnehmen."

Nach Erstattung dieses Berichtes und nochmaliger Verlesung des am Schlusse desselben gestellten Antrages durch den Vorsitzenden richtete dieser an die Versammlung die Frage, ob Jemand zu demselben das Wort wünsche.

Einer der Actionaire erbat sich Aufklärung daüber, ob die Subvention auch dann zur Zahlung kommen würde, wenn Seitens der Schweiz zu dem Unternehmen der Gotthard-Bahn die in Aussicht gestellte Subvention nicht gewährt wird.

Der Vorsitzende erwiderte hierauf, daß ohne Zweifel vertraut werden dürfe, daß die deutschen Regierungen die Subventionirung ohne die erwartete Betheiligung aller Contrahenten des St. Gotthard-Vertrages nicht eintreten lassen würden und demnach auch die der Bergisch-Märkischen Gesellschaft angesonnene Mitbetheilung an der Subvention nicht perfect werde, wenn jene Erwartung nicht erfüllt werden sollte.

Auf die weitere Anfrage meldete sich Niemand mehr zum Worte und erhob dann die General-Versammlung den vorerwähnten Antrag einstimmig zu ihrem Beschluß.

Zum zweiten Gegenstande der Tages-Ordnung übergehend, nahm der Vorsitzende das Wort zu folgender einleitender Bemerkung:

„Der zweite unserer Anträge betrifft den Bau einer Bahn in ein unerschöpfliches, mächtiges, in der Eigenart des gewonnenen Materials unübertroffenes Kohlengebiet. Rechnen Sie, meine geehrten Herren, auf ein Erträgniß dieser Emscherthal-Bahn, weitaus größer — außer der Verzinsung und Tilgung des Anlage-Capitals — als die während einiger Jahre zu zahlende Quote der Subvention an die St. Gotthard-Bahn, und betrachten Sie diese vorgeschlagene neue Erweiterung lediglich und ganz als einen neuen wirksamsten Zubringer großer Massen zur Betriebsvermehrung auf den bisher in Thätigkeit stehenden Bahnstrecken; zugleich auch zur Herstellung einer langersehnten Verbindung bedeutendster Anlagen des Landes mit unseren Linien. Die Direction wird auch über dieses Project Ihnen das vollständige Material zur Gewinnung eines sicheren Urtheils vorlegen."

Die Königl. Eisenbahn-Direction erstattete folgenden Bericht:

„Das Emscherthal, nördlich der Köln-Mindener Hauptbahn von Dortmund bis in die Gegend von Ruhrort, bildet den nördlichsten und zugleich wichtigsten Theil des bis jetzt aufgeschlossenen Westfälischen Kohlenbeckens.

Bergmännische Aufschlüsse haben als unzweifelhaft ergeben, daß die Kohlenflötze, welche in diesem Revier mit bedeutender Mächtigkeit vorkommen, einen fast unerschöpflich erscheinenden Reichthum bergen, während zugleich die dortige Kohle von bester Qualität ist, und die ruhige flache Ablagerung der sehr breiten Mulden einen vortheilhaften Abbau sichert.

Die ganze Beschaffenheit der dortigen Kohlenflötze gestattet eine Massenhaftigkeit der Production, welche nach allen Anzeichen die Leistungen der Bergwerke in den südlicheren Revieren sehr bald übertreffen wird.

Die günstigen Aussichten des Kohlenbergbaues in dem Emscherthal haben demselben das Interesse und die Thätigkeit der Industrie bereits in hohem Grade zugewendet. Eine Reihe von Zechen, welche nach ihrer Förderung durchweg zu den productivsten Anlagen des Westfälischen Kohlenreviers zu zählen sind, steht dort bereits im Betriebe; andere Bergwerke großartigsten Umfangs sind projectirt und in der Ausführung begriffen.

Zugleich entstehen dort bedeutende Anlagen der Hütten- und Eisen-Industrie im naturgemäßen Anschluß an die massenhafte Kohlenproduction.

In dieses reiche Revier, in dem die gesicherte Zukunft des Westfälischen Kohlenbergbaues beruht, hat sich die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft bereits durch Erlangung einer Concession für eine Bahn durch das ganze Emscherthal den Zutritt gesichert; die Rheinische Eisenbahn verfolgt dasselbe Ziel durch geeignete Verbindungen ihrer rechtsrheinischen Linie mit den bedeutendsten Anlagen der Emscherpartie.

Wir haben nicht minder die hervorragende Wichtigkeit dieses reichen Reviers für unser Unternehmen und die Nothwendigkeit einer directen Verbindung mit demselben erkannt und sind insbesondere bemüht gewesen, die südlich der Köln-Mindener Hauptbahn belegenen großen Kohlenzechen durch Seitenbahnen mit der Witten-Duisburger Bahn auf Grund der im Statut der Letzteren für derartige Anlagen ertheilten Ermächtigung zu verbinden. Unter Mitwirkung dieser Zechen ist es uns gelungen, einen Theil derselben schon anzuschließen oder doch durch Verträge die Herstellung des Anschlusses zu sichern. Wir sind auf diese Weise an verschiedenen Stellen bis unmittelbar an die Köln-Mindener Bahn heran gelangt.

Durch das vorliegende Project der Emscherthalbahn beabsichtigen wir nun, die Köln-Mindener Bahn zu überschreiten und in den nördlichsten Theil des Kohlenreviers einzutreten.

Es ist in Aussicht genommen, zunächst von Herne, als dem Endpunkt unserer von Bochum über Riemke führenden Güterbahn, in das Emscherthal vorzugehen und dasselbe mit einer der Witten-Duisburger Bahn ungefähr parallel laufenden Linie zu durchschneiden; von dieser Linie würden die nothwendigen Verbindungen nach unserem Bahnnetz und erforderlichen Falls nach den benachbarten Strecken der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn hergestellt werden. Der Ausbau dieser Zweigbahnen ist für den zu erwartenden Massenverkehr ein unabweisliches und dringendes Bedürfniß, weil lediglich durch eine directe Abführung der Massen nach allen Richtungen des Verkehrs eine regelmäßige Ausnutzung des Betriebsmaterials erreicht werden kann.

Die Bergisch-Märkische Bahn kann die reichen Verkehrs-Elemente, welche im Emscherthal vorhanden sind, und deren Entwickelung möglicher Weise die gleichartige Industrie in den südlichen Revieren überflügeln wird, nicht entbehren.

Gerade die mannigfache Entwickelung unserer Linien nach den verschiedensten Richtungen mahnt uns, hier uns die Verbindung mit den Quellen zu sichern, welche alle unsere Strecken, auch die entfernteren, befruchten werden.

Abgesehen von diesen wichtigen indirecten Vortheilen der projectirten Bahn wird sich das darauf zu verwendende, verhältnißmäßig niedrige Bau-Capital übrigens voraussichtlich bald aus den zu erwartenden Massentransporten unmittelbar rentabel machen.

Wir dürfen Ihnen hiernach das Project zur Genehmigung warm empfehlen, und beantragen:

General-Versammlung wolle beschließen, das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auszudehnen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn in und durch das Emscherthal, welche die nach dem Ermessen

der Gesellschafts-Vertretung und der Königl. Staatsregierung erforderlichen directen Verbindungen zwischen der Witten-Duisburger und Ruhrorter Eisenbahnlinie und den Gruben und Fabrik-Anlagen des Emscher-Reviers, sowie mit den dortigen Eisenbahnen herstellen wird."

Nachdem der Vorsitzende den am Schlusse dieses Berichts gestellten Antrag nochmals verlesen hatte und Niemand aus der Versammlung zu demselben das Wort wünschte, wurde auch dieser Antrag einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Zu dem dritten Gegenstande der Tages-Ordnung ergriff der Vorsitzende das Wort zu dem nachfolgenden Vortrage:

„Wenn wir nun, meine geehrten Herren, zum dritten unserer heutigen Anträge übergehen, so wird es für meine hier zu unserer Freude zahlreich erschienenen Bergischen Landsleute nicht einer langen Erläuterung bedürfen, wie daß die vorgeschlagene Linie zur Verbindung unserer noch zu erbauenden Lennep-Wipperfürth-Strecke mit der Elberfeld-Kölner Bahn den auf dem gesegneten Bergischen Höhenzuge belegenen altberühmten Städten eines weltbekannten Gewerbefleißes: Lennep, Remscheid, Ronsdorf, Lüttringhausen, die schon lange gewünschte, nützliche Bahn in der südlichen Richtung nach dem Rheinthal hin gewährt, während zugleich den nicht minder eines alten und hohen Rufes sich erfreuenden gewerbefleißigen Städten Wermelskirchen und Bourscheid durch die projectirte Linie in der gleichen südlichen und zugleich in nördlicher Richtung die Verbindungen aufgeschlossen werden. — Für Solche, welche mit der örtlichen Lage und den Höhenzügen der Kreise Elberfeld, Barmen, Lennep und Solingen nicht oder weniger bekannt sind, wird es genügen zu wissen, daß aus dem Thale von Barmen unsere Elberfeld-Remscheider Bahn in der Hauptrichtung von Nord nach Süd sich abzweigt, bei Lennep eine Höhe von tausend Fuß über der Meeresfläche erreicht, und auf dem Kamme des Gebirges, welchen sie nicht überschreitet, sich noch eine kurze Strecke bis Remscheid fortsetzt. Die Linie wird jetzt, von Lennep aus, den südlichen Höhenabhang hinab, und wegen der Bodenbeschaffenheit, nicht wie die altbekannte Berlin-Kölner Heerstraße von Lennep auf Schlebusch, sondern auf Opladen geführt werden und auch für Wipperfürth und Hückeswagen einen fast geraden Weg nach Köln bilden. Die neu projectirte Bahn wird nicht nur einer Bevölkerung von etwa 80,000 Seelen an unserer Rittershausen-Remscheider Bahn, sondern einer jetzt eine Bahn entbehrenden eben so großen Bevölkerung die Verbindung mit Köln gewähren; womit in Bezug auf Rentabilität, in Betracht des Wohlstandes und des Gewerbefleißes dieser Städte, mehr ausgesprochen ist, als daß es weitläufiger Berechnungen des bisherigen Verkehrs der Posten und Chausseegeld-Erhebungsstellen bedürfte."

Die Königl. Eisenbahn-Direction erstattete demnächst den folgenden Bericht:

„Seit Projectirung der Bahn, welche von der Linie Düsseldorf-Hagen bei Rittershausen nach den Städten Lennep und Remscheid führt, ist von dieser Seite wiederholentlich die Herstellung einer directen Verbindung mit der Elberfeld-Kölner Bahn auf's Lebhafteste in Anregung gebracht. Das Interesse an dieser Verbindung ist demnächst noch dadurch verstärkt, daß der Bergisch-Märkischen Gesellschaft im vorigen Jahre die Genehmigung zur Verlängerung der Rittershausen-Remscheider Bahn nach Hückeswagen und Wipperfürth ertheilt wurde. Lebhaft wurde das Project unterstützt von den Gemeinden, welche dabei die Vortheile einer ihnen noch vollständig fehlenden Schienenverbindung zu erlangen hofften.

Die so befürwortete Verbindungsbahn würde nach den angestellten Ermittelungen sich etwa eine halbe Meile hinter Lennep von der ihrer Ausführung nahe gerückten Bahn nach Wipperfürth abzweigen und, bei den industriell bedeutenden Orten Wermelskirchen und Bourscheid in unmittelbarer Nähe vorbeiführend, sich bei Opladen mit der Bahn von Haan nach Deutz vereinigen. Dieselbe würde eine Länge von $3^1/_{10}$ Meilen haben und somit den Weg aus dem Oberbergischen nach Opladen, welcher über Barmen-Rittershausen, von dem Abgangspunkte der projectirten Bahn an gerechnet, etwa $6^7/_{10}$ Meilen beträgt, im Durchschnitt um mehr als die Hälfte abkürzen.

Für die lebhaften Verkehrsbeziehungen von Lennep, Remscheid, Hückeswagen, Wipperfürth und ihrer gewerbreichen Nachbarschaft mit Köln und Süddeutschland wird durch diese neue Verbindung, welche zugleich, wenn auch nicht gerade günstige, so doch bessere Steigungsverhältnisse enthält, als die Bahn von Rittershausen nach Ronsdorf, allerdings in sehr zweckmäßiger Weise gesorgt werden.

Der Landestheil, welcher außerdem durch diese Bahn aufgeschlossen werden würde, ist dicht bevölkert und fast ausschließlich mit gewerblicher Arbeit beschäftigt; die Orte Bourscheid und Wermelskirchen enthalten bereits ansehnliche Fabriken. Der dortigen Industrie droht bei dem Mangel einer Schienenverbindung der Verfall, die Ausführung derselben würde — so hofft man mit Recht — das sich zurückziehende Capital festhalten, den Unternehmungsgeist der Bewohner beleben und eine erhebliche Steigerung des Verkehrs erzeugen. Auch wird der Bahnverkehr nicht unwesentlich dadurch alimentirt werden, daß die Bevölkerung dieser Gegend durch die geringe Ergiebigkeit des Landes gezwungen ist, einen großen Theil ihrer Bedürfnisse aus dem Rheinthale oder anderweit her zu beziehen. Die bedeutenderen Gemeinden, welche von der Linie berührt werden sollen, haben in richtiger Erkenntniß ihrer Lage Beiträge zu den Baukosten zugesichert, welche im Verhältniß zu ihrer Leistungsfähigkeit derselben als angemessen anzusehen sind und den Beweis für die Dringlichkeit einer Schienenverbindung liefern.

Dieses Localinteresse, sowie das unabweisliche Bedürfniß einer directen Verbindung für den Verkehr der oberbergischen Städte mit Köln rechtfertigen den Bau der Bahn von Lennep nach Opladen, welcher einen Kostenaufwand von etwa 1¼ Millionen Thalern verursachen wird.

Wir stellen hiernach den ergebensten Antrag:

„General-Versammlung wolle beschließen, daß der Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn-Verbindung zwischen der concessionirten Lennep-Wipperfürther Bahnstrecke und der Elberfeld-Kölner Eisenbahn bei Opladen in das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen aufzunehmen."

Der am Schlusse dieses Berichts gestellte Antrag wurde ebenfalls nochmals verlesen und da Niemand zu demselben das Wort wünschte, gleichfalls einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Die Beschlußfassung über den vierten Gegenstand der Tages-Ordnung, Bau und Betrieb einer Bahn von M.-Gladbach nach Roermonde, wurde durch den Vorsitzenden mit folgenden Bemerkungen eingeleitet:

„Der vierte unserer Anträge betrifft den Bau einer Bahn von M.-Gladbach nach Roermonde.

Es ist dieses ein kleines Unternehmen, welches wir Ihnen vorschlagen, aber von weit aussehender Tragweite. Emscherthal-Bahn und Lennep-Opladen-Bahn, gewidmet dem inneren, dem heimischen Verkehr — Gladbach-Roermonde, den Weg eröffnend nach Antwerpen und dem Meere.

Wir hoffen, daß dieses Project seine Ausführung finde. Sie werden finden, daß es in gerader westlicher Richtung vor jeder andern Bahn den kürzesten Weg nach Antwerpen bezeichnet, dessen Benutzung für Massen-Güter von dem erheblichsten Vortheile sein wird."

Seitens der Königl. Eisenbahn-Direction wurde sodann der folgende Vortrag erstattet:

„Das Project einer directen Eisenbahn-Verbindung der niederrheinischen Fabrikdistricte, sowohl des linken als des rechten Rheinufers, mit dem immer mehr an Bedeutung zunehmenden Seehafen Antwerpen, über Gladbach-Roermonde, ist bereits seit langer Zeit in den betheiligten Preußischen und Belgischen Landestheilen lebhaft verfolgt worden.

Ein bedeutender Schritt zur Verwirklichung desselben ist nunmehr dadurch geschehen, daß die Belgische Staats-Regierung unter dem 29. September 1869 der société anonyme du chemin de fer du Nord de la Belgique die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von Antwerpen nach der Grenze des Herzogthums Limburg, in der Richtung von Roermonde-Gladbach, ertheilt hat; die concessionirte Gesellschaft hat ihre Rechte an die Grand-Central Belge übertragen, und steht nunmehr die Ausführung der qu. Linie auf belgischem Gebiete in Aussicht.

Ebenso ist zu erwarten, daß das Holländische Gouvernement geneigt sein wird, den Durchgang der internationalen Linie Antwerpen-Gladbach durch Holländisches Gebiet zu bewilligen.

Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft naturgemäße Aufgabe ist es, den auf Preußischem Gebiete liegenden Theil dieser Linie und event. deren Fortsetzung bis nach Roermonde zu bauen. Seitens der Gesellschafts-Vorstände ist dies Project stets mit Interesse verfolgt worden. Bereits im Jahre 1864 fand dasselbe die Billigung der Gesellschafts-Deputation, welche beschloß, den Ausbau der Linie der General-Versammlung der Actionaire vorzuschlagen.

Inzwischen hat dasselbe durch die Entwickelung des linksrheinischen Bahnnetzes und der dortigen Industrie, insbesondere durch den Bau der festen Rheinbrücke bei Düsseldorf und die unserer Gesellschaft ertheilte Concession zum Bau einer Eisenbahn von Köln nach Gladbach wesentlich an Bedeutung gewonnen.

Nach den angestellten generellen Vorarbeiten wird die Ausführung des Projects keine technische Schwierigkeiten finden. Verschiedene Richtungslinien sind möglich. Die Entschließung für die Wahl von einer derselben wird von den specielleren Vorarbeiten und von der Betheiligung der durch die Bahn berührten Gemeinden an den Kosten des Grunderwerbs, welche uns bereits von verschiedenen Seiten in Aussicht gestellt ist, abhängig sein. Die Länge der Bahn von M.-Gladbach bis Roermonde wird p. p. 5 Meilen betragen und mit einem Kostenaufwande von annähernd 400,000 Thlr. pro Meile herzustellen sein.

Der Vortheil, welchen wir uns von der projectirten Bahn für die Bergisch-Märkische Eisenbahn versprechen, liegt im Wesentlichen in der durch dieselbe zu gewinnenden Abkürzung des Weges zwischen Antwerpen und den industriellen Bezirken unseres und des benachbarten Bereichs, welche die Gewinnung eines bedeutenden Transit-Transportes für die Bergisch-Märkische Eisenbahn erhoffen läßt.

Die jetzige Länge des Schienenweges zwischen Antwerpen und Düsseldorf über die Belgische Grand-Central und die Aachen-Mastrichter Eisenbahn beträgt 30,3 Meilen, über die Belgische Staatsbahn 33,9 Meilen, während eine directe Bahnverbindung zwischen Antwerpen über Roermonde-Gladbach nach Düsseldorf nur eine Länge von 23,6 Meilen hat, also 6,7 Meilen resp. 10,3 Meilen kürzer ist.

Die Route von Antwerpen nach Köln beträgt über die Belgische Grand-Central und die Rheinische Eisenbahn via Mastricht 28,8 Meilen, über die Belgische Staatsbahn und die Rheinische Eisenbahn 31,8 Meilen, über Roermonde-Gladbach und die zu erbauende Köln-Gladbacher Bahn dagegen nur 27,3 Meilen, wird also durch die projectirte Linie um 1,5 resp. 4,5 Meilen abgekürzt.

Diese Abkürzung des Schienenweges läßt erwarten, daß die bereits jetzt nicht unbedeutenden Beziehungen zwischen der hiesigen Industrie und Antwerpen, welches insbesondere als Haupt-Importplatz für Baumwolle und Petroleum und als Exporthafen für die Rheinisch-Westfälischen Fabrikate in Betracht kommt, sich noch günstiger gestalten werden.

Insbesondere wird jene Abkürzung des Weges nach Antwerpen auch für die Kohlengruben an unsern verschiedenen Bahnstrecken von Wichtigkeit sein, da unter Umständen der Export via Antwerpen und die Versorgung der dortigen Etablissements gegen die Concurrenz der Englischen und Belgischen Kohle möglich, nach den vorliegenden Erfahrungen aber häufig von geringen Frachtdifferenzen abhängig ist.

Dies sind die Gründe, aus denen wir uns berechtigt halten, das Ihrer Beschlußfassung unterbreitete Project als ein für das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen vortheilhaftes zu bezeichnen.

Unter der Voraussetzung, daß die Fortsetzung der für das Belgische Gebiet bereits concessionirten Linie Antwerpen-Roermonde auch durch das Holländische Gebiet bis Roermonde event. bis zur Preußischen Landesgrenze gesichert wird, beantragen wir daher:

> General-Versammlung wolle beschließen, das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von M.-Gladbach nach Roermonde oder aber bis zur Preußisch-Holländischen Landesgrenze, in Anschluß an eine projectirte Linie von Roermonde nach Antwerpen."

Auch der am Schlusse dieses Vortrags gestellte Antrag wurde von dem Vorsitzenden nochmals verlesen und derselbe, da Niemand zu demselben etwas anzuführen hatte, gleichfalls einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Zur Erledigung des letzten Gegenstandes der Tages-Ordnung wurde folgender Antrag an die General-Versammlung zur Verlesung gebracht:

> General-Versammlung wolle die Deputation der Actionaire und die Königl. Eisenbahn-Direction ermächtigen, behufs Ausführung der in der heutigen General-Versammlung beschlossenen Erweiterungen des Bergisch-Märkischen Unternehmens die erforderlichen Concessionen nachzusuchen, die entsprechenden Vereinbarungen mit der Königl. Staatsregierung, sowie auch wegen der möglichst einheitlichen Betriebsführung auf der

Bahn von M.-Gladbach über Roermonde nach Antwerpen mit der Gesellschaft der anschließenden Bahnstrecke zu treffen, die Gesellschafts-Statuten auf diese Erweiterungen auszudehnen und dem entsprechend auf Erfordern zu vervollständigen und abzuändern, auch die Vermehrung des Stamm-Capitals nach ihrem Ermessen um einen Betrag von fünf Millionen Thalern zu bewirken.

Zu diesem Antrage hatte Niemand aus der Versammlung Etwas zu bemerken und wurde derselbe einstimmig zum Beschlusse erhoben.

Weiter war nichts zu verhandeln, und wurde hiermit die General-Versammlung geschlossen.

Ordentliche General-Versammlung vom 30. Juni 1871.

Der Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, hatte durch Bekanntmachung vom 20. v. Mts. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zur diesjährigen ordentlichen General-Versammlung eingeladen, um den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1870 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation zu vollziehen. In Folge dieser vorschriftsmäßig publicirten Einladung waren zu der heutigen Versammlung 4814 Stück Actien mit überhaupt 1567 Stimmen angemeldet worden. In Gemäßheit des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages übernahm der Vorsitzende der Deputation den Vorsitz in der heutigen Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte die Protokollführer und Stimmensammler. Alsdann ergriff derselbe das Wort zu dem nachfolgenden Vortrage:

Meine geehrten Herren!

Zu der heutigen ordentlichen General-Versammlung heißen wir Sie willkommen, freudig und hoffnungsvoll willkommen; freudig und dankbar, nachdem wir aus dem verflossenen Jahre, in dessen zweite Hälfte mehr als fünf Kriegs-Monate fielen, welche unter großen Störungen des Betriebes und des Verkehrs unserer Bahnlinien verflossen, nach allen Gefahren und Besorgnissen, nach bedeutenden Leistungen an Beamten-Personal und Material auf andere Bahngebiete, eine Einnahme von Zwölf Millionen Thalern erreicht haben. Schon in der außerordentlichen General-Versammlung vom 11. vorigen Monats bot sich für uns der Anlaß und die Nothwendigkeit, Ihnen in allgemeinen Zügen die über Erwarten glücklichen Ergebnisse unseres Verkehrs in dem ewig denkwürdigen Kriegsjahre anzudeuten, und wir knüpften an diese Betrachtungen unsere Eindrücke aus den gewaltigen Ereignissen des siegreichen Krieges und des ruhmvollen Friedens. Jetzt aber, nachdem die Königliche Direction uns die Betriebsergebnisse von 1870 vorgelegt hat, jetzt, da die großen Ziffern einer Beförderung von 9,631,494 Personen und 189,224,009 Centnern Güter uns vorliegen, übersehen wir erst ganz das großartige Ergebniß des vergangenen Jahres, d. i. von 6½ Monaten der Friedens- und von 5½ Monaten der Kriegeszeit. Unsere Personen-Frequenz hat um etwa Sechszig Tausend Personen abgenommen; aber unsere Güterbeförderung ist um mehr als Fünf Millionen Centner gestiegen. Die Erzielung einer Dividende von acht Procenten für das participirende Actien-Capital ist in Betracht der fast sechsmonatlichen Kriegeszeit des vorigen Jahres ein, jede berechtigte Erwartung übertreffendes Resultat; zugleich aber zeugt die Transportleistung für fast 190 Millionen Centner Güter, ein Sechstheil der Gesammtmenge der im Jahre 1869 auf allen preußischen Eisenbahnen beförderten Frachtgüter ansehnlich übersteigend, von der Kraft unserer Bahnlinien zur Aufnahme der Erzeugnisse des Bodens und des Gewerbefleißes in mehr als hundert verschiedenen Gattungen der Versand-Gegenstände aller Art, und von den mächtigen Diensten und der beispiellosen Größe des Antheils, mit welchem unsere Bahnlinien zur Förderung der allgemeinen Belangen des Verkehrs und Volkswohlstandes in unseren Provinzen beitragen.

Wir sagten zum Eingang unserer Begrüßung, daß wir Sie hoffnungsvoll willkommen heißen. Entschieden hoffnungsvoll. Denn nachdem uns ein vortheilhafter Friede, vortheilhaft über Bitten und Verstehen, gegeben worden ist, dürfen wir mit guter Zuversicht der weiteren Entwickelung des in Deutschland einzig dastehenden Verkehrs unserer älteren und neueren Linien, welchen wir unablässig durch Neben- und Zwischen-Linien neue Quellen der Befruchtung zuzuführen bemüht sind, entgegensehen. Solche Zunahme des inneren Verkehrs, als welcher rücksichtlich der Frachtgüter auf unseren Bergisch-Märkischen Bahnen zwei Drittel der Mengen und des Ertrags ihrer Gesammt-Güter-Bewegung und Frachteinnahme beträgt, ist von der höchsten Bedeutung; sie erfordert unsere beständige Aufmerksamkeit auf Herstellung jeder möglichen Erleichterung. Die letztverflossenen Kriegsmonate haben in dieser Beziehung wenig zu Nutz gemacht werden können; hingegen ist nach gesichertem Frieden um so eifriger die nutzbringende Arbeit aufgenommen worden, welche ohne verhältnißmäßig hohen Capital-Aufwand dem Verkehr unserer Bahnen und folglich deren Ertrage erhebliche Zuflüsse zuführen wird. Im Innern unseres Bahnbezirks und über dessen Endpunkte hinaus sind von Aachen in der Richtung auf Welkenraedt, von M.-Gladbach in vierfacher Richtung nach Stolberg, Düren, Cöln und Roermonde, von Mülheim am Rhein auf Deutz, Köln, in's Aggerthal, nach Siegburg und nach anderer Richtung, von Lennep nach Wipperfürth und nach Opladen, ferner auf den drei Haupt-Abtheilungen der zukunftreichen Ruhrthal-Bahn, weiter in den unerschöpflichen Feldern zwischen Ruhr und Emscher, sodann von Hattingen über Sprockhövel nach Rittershausen und zur Enneperstraße, in den Thälern der Volme und der Bigge, endlich zwischen Lahn und Lenne neue Linien theils im Wege der Ausführung, theils vollständig, theils vorbereitend bearbeitet, vorläufig oder schon fest concessionirt; alle diese Linien aber sind solche, welche entweder in dem Bereich ihrer Ausdehnung einen nutzbringenden Verkehr durch eigene Ausfuhr und durch angemessene, theils großartige Einfuhr, oder sowohl durch eigene Ausfuhr und Einfuhr, als auch durch durchgehenden Verkehr sichern. Einer Aufzählung der einzelnen Linien und der Hinweisung auf die besonderen Verkehrs-Elemente einer jeden derselben darf ich mich enthalten, weise hingegen mit Ihrer nachsichtsvollen Erlaubniß auf die erschöpfenden Berichte hin, welche die Gesellschafts-Vorstände Ihnen zu der Vorlage jener Projecte machten, und welche Sie bewogen, mit Einmüthigkeit die augenfällig vortheilhaften Erweiterungen des Unternehmens zu beschließen."

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete hierauf über den Betrieb und über die Bauthätigkeit während des verflossenen Geschäftsjahres unter Bezugnahme auf den den anwesenden Actionairen behändigten Jahresbericht den nachstehenden Bericht:

„Die welterschütternden Ereignisse des vergangenen Jahres haben auch der geschäftlichen Entwickelung und Thätigkeit auf dem Gebiete der Eisenbahnen während dieses Zeitraums einen Character gegeben, wie ihn keines der vorhergehenden nachweiset. Während die erste Hälfte des Jahres auf allen Gebieten des gewerblichen Lebens eine lebendige Entfaltung aller Kräfte, im Verkehrsleben eine außerordentlich lebhafte Bewegung erkennen ließ, welche zu den besten Hoffnungen berechtigte, brachte die zweite Hälfte des Jahres ernste Befürchtungen, gewaltige Störungen des bürgerlichen Verkehres, für die Eisenbahnen die ungewöhnliche Aufgabe, vor Allem den kriegerischen Zwecken ihre Mittel und Kräfte zu widmen, und nebenhin das Mögliche zu leisten für die Aufrechthaltung des nothwendigsten Verkehres. Sowohl die Bauthätigkeit als der Betrieb im Bereiche unseres Unternehmens zeigten demgemäß im ersten halben Jahre eine wesentlich andere Gestalt, als in der darauf folgenden Kriegszeit.

Vor und mit dem Anfange der letzteren wurde die im Betriebe befindliche Bahn im Laufe des verflossenen Geschäftsjahres um verschiedene von einander getrennte Strecken erweitert, nämlich die Strecke Gladbach-Odenkirchen, welche am 1. Februar, die Strecke Schwerte-Arnsberg der Ruhrthalbahn, welche in einer Länge von nahezu 6 Meilen am 1. Juni, die Verbindungsbahn zwischen Düsseldorf und Neuß nebst Rheinbrücke bei Hamm, welche am 24. Juli dem Betriebe und zwar zunächst für Militär-Transporte, alsdann auch für den übrigen Verkehr übergeben werden konnte. Außerdem wurde am 15. October die Strecke von B.-Gladbach nach Bensberg dem Verkehr eröffnet, so daß die gesammte Betriebsstrecke um circa $8^1/_2$ Meilen verlängert wurde und die ganze im Betriebe befindliche Linie der Bergisch-Märkischen Bahn am Jahresschlusse 115 Meilen lang war, darunter $51^1/_2$ Meile doppelgeleisige Bahn.

Befördert wurden im vergangenen Jahre an Personen:

auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn:

8,905,014 gegen 9,185,488 Personen,

auf der Hessischen Nordbahn:

726,480 Personen gegen 512,309,

also im Ganzen 9,631,494 gegen 9,697,797 und weniger 66,303 Personen gegen das Jahr 1869.

Mit Retourbillets reisten im Ganzen 3,689,226 Personen gegen 3,735,022 Personen.

Jede Person hat durchfahren auf der Bergisch-Märkischen Bahn eine Strecke von 2,88 Meilen gegen 2,69 in 1869 und eine Einnahme gebracht von 6 Sgr. 11,5 Pfg. gegen 6 Sgr. 6,2 Pfg.; auf der Hessischen Nordbahn 4,85 gegen 4,90 Meilen mit einer Einnahme von 11 Sgr. 7,57 Pfg. gegen 16 Sgr. 7,20 Pfg.

Der innere Verkehr der Bahn war auch im vergangenen Jahre der überwiegend bedeutendere mit 96,55 Procent in der Frequenz und 90,95 Procent in der Einnahme bei der Bergisch-Märkischen, 79,31 Procent der Frequenz 52,78 Procent der Einnahme bei der Nordbahn.

Von den neuen Strecken, welche noch für Rechnung des Baufonds betrieben wurden, participirte die Strecke von Schwerte nach Arnsberg mit 68,346 Personen und 18,769 Thlr. Einnahme, die Strecke Düsseldorf-Neuß mit 202,087 Personen und 36,302 Thlr. Einnahme.

Ferner entfielen auf die Truppen-Transporte von der Frequenz 7,36 Procent, von der Einnahme excl. Neben-Erträge 10,12 Procent.

Die gesammte Einnahme aus dem Personen-Verkehre einschließlich des Gepäcks, der Equipagen, Pferde und Hunde belief sich auf 2,625,118 Thlr. gegen 2,326,749 Thlr., also mehr 298,369 Thlr. und betrug dieselbe:

im I. Semester 1,144,121 Thlr.,
„ II. „ 1,480,997 „

An Gütern wurden befördert

auf der Bergisch-Märkischen Bahn:

175,270,606 Centner gegen 170,975,611 Ctr.,

auf der Hessischen Nordbahn:

13,947,403 Centner gegen 13,331,422 Ctr.,

im Ganzen 189,218,009 Ctr. gegen 184,307,033 Ctr.

Unter den Transportmassen nehmen auch diesmal die Kohlen und Coaks der Masse nach die erste Stelle ein, es wurden befördert auf den Bergisch-Märkischen Bahnen 93,918,915 Centner gegen 89,556,638 Centner des vorhergehenden Jahres;

im inneren Verkehr: 71,069,824 Centner,
im Verbands-Verkehr: 22,849,091 Centner.

Es beliefen sich:

bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn:

die Durchschnitts-Einnahme pro Centner Gut auf 1 Sgr. 2,25 Pfg. gegen 1 Sgr. 1,99 Pfg,
die Transportstrecke auf 6,72 Meilen gegen 6,39 Meilen, die Einnahme pro Ctr. und Meile 2,12 Pfg. gegen 2,19 Pfg.;
im Kohlen-Verkehr:

im Local-Verkehr 1,89 Pfg. gegen 2,15 Pfg.,
im Verbands-Verkehr 1,57 Pfg. gegen 1,55 Pfg.;

bei der Hessischen Nordbahn:

die Durchschnitts-Einnahme pro Centner und Gut auf 1 Sgr. 10,74 Pfg. gegen 2 Sgr. 0,66 Pfg.,
die Transportstrecke auf 11,14 Meilen gegen 11,97 Meilen, die Einnahme pro Ctr. und Meile 2,04 Pfg. gegen 2,03 Pfg.

Von den neuen für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecken participirte die Strecke von Schwerte nach Arnsberg mit 1,493,894 Centner Güter und 36,104 Thaler Einnahme; die Strecke Düsseldorf-Neuß hatte aus dem Güter-Verkehre eine Einnahme von 47,334 Thaler.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güterverkehr betrug 8,208,185 Thaler gegen 7,880,923 Thaler; im Binnen-Verkehr 4,622,390 Thaler, im directen Verkehr 3,585,795 Thaler,

die Gesammt-Einnahme:

im ersten Semester 4,239,153 Thaler,

im zweiten Semester 3,969,032 Thaler.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr betrug demnach für das gesammte Bergisch-Märkische Unternehmen während des verflossenen Geschäfts-Jahres 10,833,303 Thaler gegen 10,207,672 Thaler des Jahres 1869.

Davon entfällt:

1) auf die Bergisch-Märkische Bahn ohne Ruhr-Sieg Bahn und ohne die für Rechnung des Baufonds verwalteten Strecken

a. in den ersten 6 Monaten 4,608,365 Thaler gegen 4,169,741 Thaler,

b. in den zweiten 6 Monaten 4,602,272 Thaler gegen 4,622,929 Thaler;

2) auf die Ruhr-Sieg Bahn

a. im ersten Semester 765,754 Thaler gegen 691,944 Thaler,

b. im zweiten Semester 718,403 Thaler gegen 723,058 Thaler.

Es ergiebt sich aus diesen Zahlen-Angaben, in welchem Umfange die letzten sechs Monate des Jahres, die Kriegs-Monate, gegen die ersten in der Verkehrsentwickelung im Vergleiche mit dem vorhergehenden Jahre zurückgeblieben sind, indem im Jahre 1869 die Einnahme des zweiten Semesters gegen die des ersten

bei der Bergisch-Märkischen Bahn sich erhöhte um 10,84 Procent, dagegen im Jahre 1870 sich ermäßigte um 0,13 Procent,

bei der Ruhr-Sieg Bahn im Jahre 1869 sich erhöhte um 4,50 Procent, im Jahre 1870 dagegen sich verminderte um 6,18 Procent.

Bezeichnend ist insbesondere die Gestaltung des Kohlenverkehrs der Bergisch-Märkischen Bahn.

Die Transportmassen und Einnahme betrugen:

in 1869: I. Semester 41,893,571 Centner mit 1,324,050 Thaler Einnahme, im II. Semester 47,663,067 Centner mit 1,510,977 Thaler Einnahme;

in 1870: I. Semester 48,178,340 Centner mit 1,521,706 Thaler Einnahme; im II. Semester 45,740,575 Centner mit 1,411,366 Thaler Einnahme.

Die Steigerung betrug demnach im II. gegen das I. Semester:

1869 in Frequenz 13,77 %, in Einnahme 14,12 %;

1870 die Abnahme in Frequenz 5,06 %, in Einnahme 7,25 %.

In der Abnahme des Kohlenverkehrs findet die durch den Krieg veranlaßte Verkehrsstörung ihren bestimmtesten Ausdruck. Die nächste Veranlassung der Verkehrsverminderung in diesem überwiegend wichtigen Transportgegenstand lag in der verminderten Leistungsfähigkeit des Eisenbahnbetriebes und diese hatte im Bereiche unserer Verwaltung ihren Grund nicht in der gegen die Verkehrsentwickelung zurückgebliebenen Vermehrung des Betriebs-Materials, sondern vielmehr in den Stockungen und Unregelmäßigkeiten des gewöhnlichen Betriebes, welche durch die unvermeidliche Unterordnung aller Kräfte des Eisenbahndienstes unter das militärische Bedürfniß hervorgerufen wurden.

Der Bestand an Betriebsmitteln unserer Bahn belief sich Ende des Jahres 1869 auf:

356 Locomotiven,
402 Personenwagen,
10,411 Güterwagen;

Ende 1870 auf:

417 Locomotiven,
476 Personenwagen,
12,329 Güterwagen.

Es ist also eine Vermehrung eingetreten im Bestande um:

61 Locomotiven,
74 Personenwagen,
1,918 Güterwagen.

Es wurden für die Neubeschaffung von Betriebsmitteln im Jahre 1870 verausgabt 4,084,000 Thaler.

Wenn nun gleichwohl mit dem so ansehnlich vermehrten Fuhrparke weniger geleistet wurde, als in der entsprechenden Betriebsperiode des vorhergehenden Jahres, so lag der Grund dafür hauptsächlich in den täglich wiederkehrenden Verkehrsstörungen auf denjenigen Bahnen, welche Kohlen von unseren Stationen beziehen, in den Minderleistungen fremden Materials, in der vermehrten Schwierigkeit geeigneter Dispositionen. Zur Beseitigung der durch die Jahreszeit gesteigerten Noth im Bereiche der eigenen Bahn und des erweiterten Consumtions-Gebietes außerhalb derselben, namentlich auch zur Versorgung der die Ruhrkohle verwendenden Eisenbahnen wurde das Mögliche aufgeboten, besonders eine verschärfte persönliche Controllirung der Wagen-Ausnutzung, sodann aber die erweiterte Einrichtung von Kohlen-Extrazügen, welche den Zweck verfolgten, den Bedarf einzelner Etablissements oder Stationen unter möglicher Beseitigung des Rangirdienstes und des dadurch bedingten Aufenthaltes auf Zwischenstationen und unter Beschränkung der Beladungs- und Entladungsfristen den größten Effect in der Ausnutzung der Wagen auch für diejenigen Tage und Stunden zu erreichen, welche im gewöhnlichen Verkehre nicht benutzt werden können. Mittelst dieser Extrazüge sind im verflossenen Jahre 64,792 Wagenladungen von 100 Centnern befördert worden.

Die Summe der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehr belief sich für die ganze Bergisch-Märkische Eisenbahn auf 10,833,303 Thaler, die Gesammtsumme aller, auch der „diversen", Einnahmen auf 11,904,581 Thaler.

Hervorzuheben ist noch unter diesen Einnahmen derjenige Factor, der bei den Jahresabschlüssen deutscher Eisenbahnen für das Jahr 1870 eine ungewöhnlich wesentliche Bedeutung hat, nämlich die Einnahme aus den Militär-Transporten, welche einer abweichenden Tarifirung unterliegen. Für die Bergisch-Märkische Bahn betrug während der sechs Kriegsmonate diese Einnahme für den Transport von 291,230 Officieren und Soldaten, 39,054 Pferden, 4611 Wagen und Geschützen, 19,663 Centner Militär-Effecten auf der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Siegstrecke, und von 273,641 Militärpersonen, 34,774 Militärpferden, 4592 Fahrzeugen auf der Nordbahn: 448,446 Thaler.

Im Ganzen wurde die Bergisch-Märkische Bahn in Folge ihrer Lage und Richtung zu den größeren Garnisonplätzen und Sammelpunkten nicht in gleichem Verhältnisse zu ihrer Länge für militärische Zwecke in Anspruch genommen, wie dies bei den größeren Nachbarbahnen der Fall gewesen. In Folge dessen war die Einnahme aus dieser extraordinairen Transportthätigkeit eine vergleichsweise geringere, dagegen wurde andererseits die friedliche Thätigkeit und Entwickelung des Transportwesens auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in viel geringerem Maße afficirt als anderwärts.

Eine wesentliche Hülfe gewährten in dieser Beziehung die glücklicher Weise vorgesehenen Neubeschaffungen an Maschinen und Wagen, welche im Laufe des vergangenen Jahres effectuirt wurden. Außer den Militär-Transporten, welche unsere Linien berührten, wurden für Militär- 2c. Zwecke beziehungsweise für die Ausrüstung und Verwaltung der occupirten französischen Bahnen verwendet: 36 Locomotiven, 26 Telegraphen-Apparate.

Ferner wurden den Betriebs-Commissionen und Feld-Eisenbahn-Abtheilungen 428 unserer Beamten überwiesen. —

Der Gesammt-Einnahme im Betrage von 11,904,581 Thaler steht die Betriebs-Ausgabe in ihrem Gesammtbetrage von 5,547,222 Thaler gegenüber, so daß sich ein Brutto-Ueberschuß ergiebt von 6,357,359 Thaler, welcher sich vertheilt auf:

1) die Bergisch-Märkische Abtheilung mit 5,421,594 Thaler,
2) die Ruhr-Sieg Eisenbahn mit 871,297 Thaler,
3) die für Rechnung des Neubaufonds betriebenen Strecken von Düsseldorf nach Neuß und von Schwerte nach Arnsberg mit 64,468 Thaler.

Es ergiebt sich hieraus, daß die Betriebs-Ausgaben von den Brutto-Einnahmen insgesammt 46,60 % gegen 43,67 % im Jahre 1869 und im Einzelnen bei der Bergisch-Märkischen Abtheilung 46,58 % gegen 44,01 % im Jahre 1869, bei der Ruhr-Sieg Abtheilung 46,21 % gegen 42,40 % ausmachten. Das Verhältniß der Ausgabe gegen die Einnahme hat sich also nicht unerheblich verschlechtert; hauptsächlich in Folge der vermehrten personellen Ausgaben, an

Besoldungen, Diäten, Arbeitslöhnen und dergleichen, während die sonstigen Etatstitel eine erhebliche oder unverhältnißmäßige Steigerung nicht nachweisen. Der Grund jener Ausgabe-Steigerung ist theils in der Eröffnung der neuen Bahnstrecken, welche außer dem Stationspersonal die Einstellung neuer Fahrtrains nothwendig machten, theils in der die Vermehrung des Fahr- und Stationspersonals erfordernden Steigerung des Verkehrs, theils in der Nothwendigkeit der Lohn- und Gehaltserhöhungen zu suchen, welche gegenüber der fortwährenden Preissteigerung aller Lebensbedürfnisse nicht zu umgehen ist. Die Abberufung zahlreicher Beamten und Arbeiter zu den Fahnen hatte ungeachtet der verstärkten Anspannung der in der Heimath zurückgebliebenen Beamten keinen Einfluß auf eine günstigere Gestaltung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und der personellen Ausgaben, weil die im Felde befindlichen Beamten entweder ganz, oder, wie die Arbeiter, theilweise im Genusse ihrer Besoldungen und Löhne verblieben.

Der Aufwand für Kosten des Bahntransportes steigerte sich der Verkehrssteigerung gemäß um 157,428 Thaler, die Kosten der Bahnunterhaltung um 25,845 Thaler, die sonstigen Ausgaben um 93,997 Thaler hauptsächlich bei den Communalsteuern, welche durch die Kriegs-Ausgaben um 42,461 Thaler erhöht wurden.

Der Brutto-Ueberschuß, welcher demnach bei der Bergisch-Märkischen Betriebs-Abtheilung 5,421,594 Thaler betrug, wurde verwendet:

1) zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 2,165,402 Thaler gegen 2,093,442 Thaler in 1869, also mehr 71,960 Thaler;
2) zur Amortisation 208,478 Thaler gegen 200,247 Thaler, also mehr 8,231 Thaler. Der Gesammtbetrag der amortisirten Anleihen (einschließlich der III. Serie) belief sich zu Ende des vergangenen Jahres bereits auf 2,324,350 Thaler;
3) Verzinsung und Amortisation des von Zechen zur Beschaffung von Wagen verwendeten Capitals 21,412 Thaler;
4) Pacht für die Bahnstrecken von Warburg bis zur vormaligen Hessischen Landesgrenze bei Haueda und von Kaldenkirchen bis Venlo mit 16,901 Thaler.
5) Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds 1,158,776 Thaler gegen 994,972 Thaler, also mehr 163,804 Thaler;
6) zur Zahlung einer Dividende von 8 % von 21 Millionen Thaler Actien 1,680,000 Thaler gegen 8½ % im Betrage von 1,785,000 Thaler, also weniger ½ % im Betrage von 105,000 Thalern,

endlich:

7) zur Zahlung der Staatssteuer im Betrage von 170,625 Thaler gegen 196,992 Thaler des vorhergehenden Jahres.

Nach diesen Zahlenangaben findet der Minderbetrag von ½ % Dividende, ganz abgesehen von den durch die unregelmäßigen Verkehrs-Verhältnisse des verflossenen Jahres außerordentlich gesteigerten Betriebs-Ausgaben und von dem, wesentlich durch die Beschaffung von Betriebs-Materialien veranlaßtem Mehrbedarf zur Verzinsung seine vollständige Aufklärung und Deckung in der verstärkten Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfonds, welche auf Anregung des Königlichen Handels-Ministeriums anderweit normirt, für sich allein den Mehrbedarf von 163,804 Thaler in Anspruch nahm.

Bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn genügte der Ueberschuß, um die Zinsen des Anlage-Capitals einschließlich des zur Amortisation zu verwendenden Betrages der ersparten Zinsen und die vorschriftsmäßigen Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds zu decken.

Die letzteren schlossen ab Ende 1870 mit einem Bestande bei der Bergisch-Märkischen Abtheilung von 285,407 Thalern und 968,302 Thalern im Ganzen 1,253,709 Thalern gegen 733,215 Thaler im Vorjahre, so daß der Bestand dieser Fonds um 520,594 Thaler vermehrt ist, aus welcher Thatsache ohne Bedenken gefolgert werden darf, daß der wirkliche Bedarf dieser Fonds ausreichend gedeckt wird durch die denselben zugeführten und ferner zuzuführenden Rücklagen. Bei der Ruhr-Sieg Abtheilung belief sich der Bestand des Fonds auf 293,925 Thaler gegen 305,108 Thaler des vorjährigen Abschlusses.

Die Bauthätigkeit und die Bearbeitung der von der Gesellschaft durch Beschlüsse ihrer General-Versammlungen genehmigten beziehungsweise von den Gesellschafts-Vorständen als nützlich erkannten Projecte fand durch den vorherrschenden Mangel an Arbeitskräften und Bautechnikern große Schwierigkeiten, welche demnächst durch den Krieg in solchem Maße gesteigert wurden, daß verschiedene der wichtigsten Bau-Objecte und Projecte am Jahresschlusse nicht so weit gefördert waren, als es im Interesse des Unternehmens sowie des Verkehres zu wünschen gewesen.

Vollendet wurden die bereits erwähnten Zweigbahnen von Gladbach nach Odenkirchen, von B.-Gladbach nach Bensberg, die Ruhrthalbahn-Strecke von Schwerte bis Arnsberg und die Strecke von Düsseldorf bis Neuß mit der König Wilhelms Eisenbahn-Brücke. Mit der letzteren Strecke, zu deren schleunigsten Fertigstellung bis zum Beginn der Truppenmärsche nach der erfolgten Kriegserklärung alle Mittel und Kräfte aufgeboten wurden, war es der Gesellschaft vergönnt, Wesentliches zu leisten für den Aufmarsch des Heeres nach dem Kriegsschauplatze.

Die Leistungen auf den einzelnen Baustrecken sind in dem Jahresberichte zusammengestellt. Unter diesen wird nach dem jetzigen Stande der Arbeiten die untere Ruhrthalbahn von Düsseldorf bis Kupferdreh, ferner die Strecke von Arnsberg nach Meschede und Nuttlar noch im Laufe dieses Jahres betriebsfähig vollendet werden, während das Project für die mittlere Strecke von Hattingen bis Herdecke soweit gediehen, daß der Bauangriff in der nächsten Zeit beginnen kann, und die Arbeiten auf der schwierigsten Strecke von Nuttlar bis Warburg, welche durch die Entziehung der Arbeitskräfte während des Krieges sehr beeinträchtigt war, so weit gefördert sind, daß die Vollendung der Hauptlinie von Düsseldorf bis zum Anschlusse an die Nordbahn im Laufe des künftigen Jahres erwartet werden darf, ein Moment von der durchgreifendsten und — wie wir glauben — günstigsten Gestaltung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens.

Inmittelst sind auch die Vorarbeiten für die nicht minder wichtige directe Verbindung dieser Linie mit der Braunschweigischen Bahn bei Holzminden soweit gefördert, daß die Feststellung des Projectes in nächster Zeit wird erfolgen können. Die Betheiligung unserer Gesellschaft an der neu gebildeten Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft ist dem Beschlusse der außerordentlichen General-Versammlung vom 30. Juni v. J. entsprechend dahin geordnet, daß dieselbe das Miteigenthum dieser wichtigen Bahn zu einem Drittel erworben hat.

Gleichzeitig sind die Vorarbeiten für die linksrheinische Linie soweit zum Abschluß gebracht, daß die Linie von Aachen zur belgischen Grenze in kräftigen Angriff genommen werden konnte und im kommenden Jahre die Vollendung der directen Verbindung mit dem Belgischen Eisenbahn-System in Aussicht steht: die Verbindung mit der Rheinischen Bahn bei Düren-Eschweiler-Stolberg ist an einzelnen Punkten in Angriff genommen.

Die Unterhandlungen und Projectirungen für die Weiterführung der Elberfeld-Kölner Linie, welche noch immer ihres eigentlichen Abschlusses entbehrt, sind endlich dahin gelangt, daß die Baupläne für die Strecke von Mülheim bis unter die Mauern der Festung Deutz festgestellt und der Bauangriff dieser Linie einschließlich einer provisorischen Personen-Station gestattet wurde, welcher alsdann auf verschiedenen Punkten und mit solcher Energie erfolgt ist, daß wir hoffen dürfen, gegen Ende dieses Jahres den Betrieb bis Deutz eröffnen zu können.

Von der Volme-Bahn ist die an den Bahnhof Hagen anschließende erste Strecke in den Hauptarbeiten der Vollendung nahe gebracht, für die sehr schwierige weitere Strecke von Oberhagen nach Brügge das Project bis zur Revisionsinstanz gefördert.

Bis zu dem gleichen Stadium ist das Project der Linie von Finnentrop nach Olpe und Rothe-Mühle gediehen, so daß der Bauangriff auch hier nahe bevorsteht.

Unter den ferneren in der technischen Bearbeitung befindlichen Projecten heben wir mit Rücksicht auf ihre hervorragende Wichtigkeit für die Zukunft des Bergisch-Märkischen Unternehmens schließlich noch die verschiedenen Verbindungs-Linien hervor, welche den directen Anschluß unserer Bahn an die großen Steinkohlengruben und Etablissements des Ruhr- und Emschergebietes zum Ziele haben; mit der Ausführung des wesentlichen Theiles dieser Projectirungen hat sich die außerordentliche General-Versammlung am 11. v. Mts. bereits einverstanden erklärt; die weiter nothwendigen Beschlußfassungen über diese wichtige Entwickelung des Bahn-Systems werden in nächster Zeit erfolgen.

Indem wir im Uebrigen auf den in Ihren Händen befindlichen Jahresbericht Bezug nehmen, glauben wir annehmen zu dürfen, daß die in demselben niedergelegten Ergebnisse des vergangenen Jahres eine auch durch die Schwie-

rigkeiten einer Kriegsperiode nicht unterdrückte fortschreitende Entfaltung des Verkehrslebens bekunden, welche die Zukunft des Bergisch-Märkischen Unternehmens, gefördert und gesichert durch die nothwendige äußere und innere Entwickelung der Schienenwege, als eine erfolgreiche und günstige bezeichnet."

Der Vorsitzende ergriff sodann das Wort zu dem folgenden Vortrage:

Es ist Ihnen, geehrte Herren, bekannt, daß einige öffentliche Blätter ziemlich übereinstimmend erklärt haben, die für 1870 vertheilte Dividende von acht Procent entspreche nicht ganz den gehegten Erwartungen. Nun weiß ich nicht, auf welche Grundlagen die Erwartung einer höheren Dividende sich hätte stützen können; der unermeßliche Einfluß des gewaltigsten Krieges konnte doch keinem unbefangenen Beurtheiler verborgen, es mußte doch jedem Sachverständigen bekannt sein, in welchem geringen Maaße unsere Bahnlinien zum Transporte von Truppen und Kriegsmaterial mitwirkten, in welchem bedeutenden Verhältniß hingegen unsere Gesellschaft lebende und todte Kräfte an andere Linien abgegeben hatte. — Gering ist im Vergleich mit den gleichnamigen Einnahmen anderer Gesellschaften unsere Einnahme für Truppentransporte; — eine der benachbarten Bahnen weist hingegen bei einer Gesammt-Einnahme von acht Millionen Thaler eine zu derselben gehörige Einnahme von einer Million Thaler für Truppentransporte nach. — Unsere Linien mit einer Gesammt-Einnahme von zwölf Millionen Thaler, zu welchen die Erträge der Truppentransporte weniger als eine halbe Million Thaler beigetragen haben, bewährten hingegen trotz der unberechenbaren Kriegsstörungen, trotz des eine Zeitlang beinahe völlig für Personen und Güter unterbrochenen Verkehrs, ihre innere Kraft und Ergiebigkeit, und verdanken ihren nutzbringenden Betriebsreichthum wesentlich ihrer geographischen Lage, ihrer Führung in die gewerbereichen Gegenden von Rheinland und Westfalen. Wäre diese Lage, diese Führung unserer Schienen eine andere, wäre für die Richtung unserer Bahnen weniger die Aufnahme und Förderung des inneren Verkehrs maßgebend gewesen, so hätten ja auch wohl unsere Bergisch-Märkischen Linien nach dem Verhältniß anderer Eisenbahnen anderthalb Millionen Thaler und mehr für Transporte von Truppen einnehmen können; die Dividende wäre alsdann für 1870 etwa um ein Paar Procente gestiegen. — Aber unser Unternehmen ist von den für große Truppenbewegungen bequemeren Thalwegen nördlich von der Ruhr und längs der preußischen Rheinufer fast ausgeschlossen; es hat aus diesem Grunde weniger erheblich für den Aufmarsch der Armee benutzt werden können, und verdankt einen großen Theil seiner mäßigen Leistungen für Kriegszwecke selbst nur der durch den nicht genug zu belobenden Diensteifer des Beamtenpersonals ermöglichten Beschleunigung der Eröffnung der König Wilhelms Rhein-Eisenbahn-Brücke. Unter den gewaltigen Ereignissen des zweiten Halbjahres 1870 und unter den vorerwähnten Umständen ist das Erträgniß von acht Procent Dividende günstiger, als man zu erwarten berechtigt war.

Die heutige General-Versammlung hat nach den Vorschriften des Statuts und den declarirenden und ergänzenden Bestimmungen des Statut-Nachtrags vom 3. September 1866 die Wahl der nach dreijähriger Amtsdauer ausscheidenden Mitglieder und Stellvertreter zu vollziehen, unter welchen Mitgliedern das älteste, wie an Jahren, so nach der Dauer seiner Thätigkeit in dem Verwaltungs-Rath, in der Direction und später in der Deputation der Gesellschaft

weiland Herr Wilhelm Ulenberg

am 25. Juli vorigen Jahres mit Tode abgegangen ist; ein treuer Freund unseres Unternehmens, ein eifriger Förderer aller Bergisch-Märkischen Gesellschafts-Interessen, ein durch Grundsätze, Stellung und bis ins höchste Alter fortgesetzte Pflichterfüllung achtungswerther College. Wer erinnert sich nicht des ehrwürdigen Greises, dessen Anwesenheit genügte, unsere Versammlungen zu ehren! Sein Andenken lebe hochgeachtet fort in dieser Gesellschaft, so lange die Bergisch-Märkischen Bahnen ihre gesegnete Arbeit leisten werden.

So fordere ich Sie nunmehr zur Wahl der Mitglieder der Deputation auf. Gemäß dem Betriebs-Ueberlassungs-Vertrage sind die ausscheidenden Mitglieder, deren Namen die folgenden sind:

Geh. Commerzienrath Daniel von der Heydt, F. H. Wülfing, L. von Papen, F. W. Pieper, Geh. Commerzienrath Wiesehahn, H. Loehr, E. Colsmann, Landrath Melbeck und Daniel von der Heydt junior,

wieder wählbar. Möchte in Betreff der Wiederwählbarkeit des Herrn Ober-Regierungsraths Keßler zu Arnsberg, welches hochverehrte Mitglied als Landrath des Kreises Duisburg für die Strecke von Witten-Dortmund nach Duisburg-

Oberhausen gewählt worden war, und während seiner Amtsdauer den Wohnsitz nach Arnsberg verlegt hatte, Bedenken obwalten, so wolle die General-Versammlung dieses Bedenken ohne Weiteres fallen lassen; da nach event. Wiederwahl des Herrn Ober-Regierungsraths Keßler die im Statut-Nachtrag vorgeschriebenen

3 Mitglieder für linkes Rheinufer,
1 Mitglied für Kreis Düsseldorf,
5 Mitglieder für Elberfeld-Soest,
1 Mitglied für Steele-Vohwinkel,
2 Mitglieder für Witten und Dortmund-Duisburg und Oberhausen,
3 Mitglieder ohne Domicilbeschränkung

immer noch vorhanden sein würden, wenn die Neuwahlen einbegriffen —

Herr Werlé jetzt ohne Domicilbeschränkung für Elberfeld-Soest,
die Herren Dr. Müser und Bürgermeister Obertüschen für Witten-Duisburg,
Herr Ober-Regierungsrath Keßler ohne Domicilbeschränkung,

fungiren würden."

Alsdann wurde die Versammlung, unter ausdrücklicher Verweisung auf die statutarischen Bestimmungen wegen der Domicilbedingungen und unter Bezeichnung der sich hiernach und nach den inmittelst eingetretenen Personaländerungen ergebenden Erfordernisse zur Vornahme der Wahl zunächst von fünf Mitgliedern der Deputation aufgefordert. Die Wahl wurde gethätigt und wurden als Mitglieder wieder- resp. neugewählt die Herren:

1) Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt zu Elberfeld mit 1083 Stimmen,
2) F. H. Wülfing daselbst mit . . . . . „ 1083 „
3) L. von Papen zu Werl mit . . . . . „ 1083 „
4) F. W. Pieper zu Hochdahl mit . . . . . „ 1083 „
5) Rud. Weyermann zu Elberfeld mit . . . . . „ 994 „

Der Vorsitzende ersuchte alsdann, unter Beachtung der erwähnten Domicilerfordernisse die Wahl der stellvertretenden Mitglieder vorzunehmen und zwar von sechs Stellvertretern, da an Stelle des zum Mitgliede der Deputation erwählten bisherigen stellvertretenden Mitgliedes Herrn R. Weyermann ebenfalls eine Ersatzwahl stattzufinden habe. Bei der hierauf erfolgten Wahl wurden wieder- resp. neu gewählt die Herren:

1) H. Loehr zu Düsseldorf mit . . . . . 1078 Stimmen,
2) E. Colsmann zu Langenberg mit . . . . . 1078 „
3) Daniel von der Heydt jun. zu Elberfeld mit . 1078 „
4) Landrath Melbeck zu Solingen mit . . . . . 1078 „
5) Geh. Commerzienrath Wiesehahn zu Hörde mit . 1073 „
6) Walther Simons zu Elberfeld mit . . . . . 639 „

Die in der Versammlung anwesenden Herren Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt, L. von Papen, F. W. Pieper, Rud. Weyermann, Geheime Commerzienrath Wiesehahn, H. Loehr, Daniel von der Heydt jun., Landrath Melbeck und Walther Simons nahmen die auf sie gefallene Wahl an.

Weiter war Nichts zu verhandeln und wurde hiermit die General-Versammlung geschlossen.

Außerordentliche General-Versammlung vom 7. December 1871.

Der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation Herr F. H. Wülfing hat durch Bekanntmachung vom 30. October cr. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zu einer außerordentlichen General-Versammlung eingeladen, um Beschluß zu fassen:

1) über den Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn von Bochum nach Essen und einer Verbindungsbahn zwischen Essen und Werden;
2) über die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von 2 Millionen Thalern an dem Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft;
3) über die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Beschaffung des für die bezeichneten Zwecke, sowie zur weiteren Beschaffung von Betriebsmitteln erforderlichen Capitals bis zum Gesammtbetrage von 6 Millionen Thalern.

In Folge dieser nach den Vorschriften des Statuts vorschriftsmäßig bekannt gemachten Einladung hatten sich nach dem geführten Stimmen-Verzeichniß 4160 Stück Actien angemeldet, welche zu 1374 Stimmen berechtigen.

Nach den Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages übernahm der Herr Wülfing als stellvertretender Vorsitzender der Deputation der Actionaire den Vorsitz in der General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und constituirte das Bureau.

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete alsdann über den ersten Gegenstand der Tagesordnung, den Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn von Bochum nach Essen und einer Verbindungsbahn von Essen nach Werden den folgenden Bericht:

„Bereits im Jahre 1869 hatte sich das Bedürfniß herausgestellt, eine Entlastung der Strecke Bochum-Essen und insonderheit des Bahnhofs Steele ins Auge zu fassen. Dieser Bahnhof — bekanntlich Anschlußpunkt der Prinz-Wilhelm Bahn an die Witten-Duisburger Eisenbahn — war schon damals zur Aufnahme des mächtig gewachsenen Verkehrs kaum ausreichend, er ist heute nach Eröffnung der Verbindungsbahn Dahlhausen-Laer und Fertigstellung der untern Ruhrthal-Bahn völlig ungenügend und nicht im Stande, den gesteigerten Anforderungen auch nur annähernd zu entsprechen.

Die Lage dieses Bahnhofs zwischen der Ruhr und den das Flußthal begrenzenden Berg-Abhängen, von städtischen Gebäuden und großartigen industriellen Etablissements umgeben, macht eine ausreichende Erweiterung desselben zur Unmöglichkeit. Eine Hülfe kann nur dadurch geschaffen werden, daß auf möglichste Entlastung desselben Bedacht genommen wird, und eine solche wird in geeignetster Weise erreicht durch die Herstellung einer directen Bahn zwischen Bochum und Essen mit Umgehung von Steele und weiter durch den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Essen und der Ruhrthal-Bahn bei Werden.

Die Vorarbeiten für diese Strecken sind zu Ende geführt und haben ergeben, daß die neue Linie Bochum-Essen (2600 Ruthen lang) nahezu 1/8 Meile kürzer ist als die Strecke über Steele, daß Terrainschwierigkeiten nicht vorhanden und die Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse günstiger als die der alten Linie sind, Vortheile, die für den Massentransport von größter Wichtigkeit. Ueberdies wird durch den Bau dieser Linien der Anschluß mehrerer bedeutender Kohlenzechen (wie Centrum und Bonifacius) wesentlich erleichtert.

Diese großen Vorzüge der Abkürzungslinie waren auch bereits bei Aufstellung des ersten Projectes für die Witten-Duisburger-Bahn gewürdigt worden. Wenn dennoch damals der Linie über Steele der Vorzug gegeben wurde, so war hierfür lediglich die Erwägung maßgebend, daß die Verbindung mit der Prinz-Wilhelm Bahn zu jener Zeit die nächstliegende Aufgabe war, und daß der Bau der Abkürzungslinie nachfolgen könne, sobald der gesteigerte Verkehr eine solche Erweiterung erheische.

Um nun die durch den Bau der Strecke Bochum-Essen erstrebten Vortheile völlig nutzbar zu machen, ist die Ausführung der Verbindungsbahn Essen-Werden eine zwingende Nothwendigkeit. Denn erst hierdurch wird es möglich, die sämmtlichen von Osten kommenden Transporte nicht nur in der Richtung nach Duisburg und Ruhrort, sondern

auch in der Richtung nach Düsseldorf mit Umgehung des Bahnhofs Steele auf kürzestem Wege und unter verhältnißmäßig günstigen Betriebs-Verhältnissen ihrem Bestimmungsorte zuzuführen. Auch ist die Wichtigkeit dieser Strecke behufs kürzester Verbindung der Gruben- und Hüttenwerke bei Essen mit dem Industriebezirke von Düsseldorf und Gladbach nicht zu verkennen.

Diese etwa eine Meile lange Bahn soll ausgehen von einer in Aussicht genommenen größeren Rangirstation oberhalb des Bahnhofs Essen. Die Terrain-Verhältnisse sind weniger günstig, als die der ersterwähnten Strecke, da der Höhenunterschied zwischen den Rangirbahnhöfen bei Essen und Werden auszugleichen und die Durchbrechung der Wasserscheide zwischen Ruhr und Emscher nothwendig ist. Doch wird ein Tunnelbau nicht erforderlich werden, und auf Station Werden, der unteren Ruhrthal-Bahn, ist durch Anlage eines Sammelbahnhofes auf die in Rede stehende Linie bereits gebührende Rücksicht genommen. Die Kosten der beiden etwa 3 Meilen langen Strecke werden incl. der bei Bochum und Essen vorgesehenen größeren Rangirbahnhöfe die Summe von 2¼ Millionen Thalern nicht übersteigen.

Wir gestatten uns hiernach den ergebensten Antrag zu stellen:

„General-Versammlung wolle beschließen, das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auszudehnen auf den Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn von Bochum nach Essen und einer Verbindungsbahn zwischen Essen und Werden."

Nachdem die die unzureichende Einrichtung der als Ausgangspunkte der neuen Bahnlinie in Betracht kommenden Bahnhöfe Essen und Bochum betreffende Anfrage eines der Herren Actionaire durch die Königliche Eisenbahn-Direction beantwortet worden war, stellte der Vorsitzende an die Versammlung die Frage, ob Jemand aus derselben das Wort wünsche. Da sich Niemand zum Wort meldete, verlas der Vorsitzende nochmals den am Schlusse des vorgedachten Berichts gestellten Antrag und wurde derselbe, da die Versammlung auf Abstimmung durch Stimmzettel Verzicht leistete, durch Erhebung von den Sitzen einstimmig zum Beschluß erhoben.

Der zweite Gegenstand der Tagesordnung betrifft die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft, über welchen die Königliche Eisenbahn-Direction den nachfolgenden Vortrag erstattete:

„In der General-Versammlung vom 30. Juni 1870 haben Sie die Betheiligung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft am Actien-Capital der neu zu constituirenden Braunschweigischen Gesellschaft mit 4 Millionen Thalern (einem Drittel des Gesellschafts-Capitals) beschlossen. Maßgebend war dabei die Erwägung, daß ein so bedeutender Verkehrsweg wie der zwischen Berlin und dem Rhein eine Zersplitterung zwischen mehreren Verwaltungen an sich ausschließt, und daß die einheitliche Organisation der gesammten Route nach gleichen Gesichtspunkten allein die Interessen des Publikums im Personen- und Güter-Verkehr befriedigen kann.

Die Form, in welcher die Betheiligung der Bergisch-Märkischen und Berlin-Potsdamer Gesellschaft am Erwerb der ehemals Herzoglich Braunschweigischen Bahnen zu Stande gekommen ist, ebenso wie die Höhe der Betheiligung beider mit je ⅓ des Actien-Capitals der neuen Gesellschaft, waren unvermeidliche Folge der Lage der Verhandlungen, in welche die Vertreter ihrer Gesellschaft erst später eintreten konnten. Namentlich mußte dabei auch den Wünschen der Braunschweigischen Landesregierung, als der Verkäuferin Rechnung getragen werden.

Wir erinnern in dieser Beziehung daran, daß die Bergisch-Märkische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn für ihre Betheiligung von je ⅓ am Stamm-Actien-Capital in der General-Versammlung nicht voll die Rechte der Actionaire auszuüben haben, sondern nur mit je ¼ der Stimmen, welche außerdem in der General-Versammlung vertreten sind.

In Uebereinstimmung mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn haben die Vorstände Ihrer Gesellschaft es für nothwendig erkannt, das Verhältniß zu den Braunschweigischen Bahnen mehr zu befestigen und die sich darbietende Gelegenheit ergriffen, um das letzte Drittel der noch nicht begebenen Actien der Braunschweigischen Gesellschaft zu erwerben, so daß zwei Millionen Thaler von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, zwei Millionen Thaler von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft zu übernehmen sind.

Wir beehren uns, Ihnen die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Gesellschaft mit noch zwei Millionen Thalern am Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Hinzufügen vorzuschlagen, daß die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft hierzu ihre Genehmigung bereits ertheilt hat.

Nach Ertheilung der Genehmigung werden die beiden betheiligten Gesellschaften die gesammten Actien der neuen Gesellschaft besitzen. Es braucht kaum hervorgehoben zu werden, daß damit die Möglichkeit gewonnen ist, einen dauernden, den Interessen der ganzen Verkehrsstraße und der Bergisch-Märkischen Bahn entsprechenden Einfluß auf die Braunschweigischen Bahnen auszuüben und entgegenstehende Bestrebungen unbedingt auszuschließen. Nachdem inzwischen die Berlin-Lehrter Bahn eröffnet und der zweite Weg zwischen dem Osten Norddeutschlands und dem Rhein somit erschlossen ist, ergiebt sich für die südliche Route des Preußisch-Braunschweigischen Verbandes von Tag zu Tag mehr die Nothwendigkeit eines einheitlichen Zusammengehens zwischen den östlichen und westlichen Verwaltungen, welches am besten durch die Gleichheit der finanziellen Interessen befördert wird. Wir können aus den Verhandlungen des letzten Jahres über die Einrichtungen des Personen- und Güterverkehrs gegenüber der neuen Concurrenz-Route bereits in hohem Maaße den günstigen Einfluß der gemeinschaftlichen Betheiligung der Bahnen an dem Braunschweigischen Bahnnetz constatiren. Die Bedeutung des Verkehrs wird daraus ersehen werden können, daß der Einnahme-Antheil der Bergisch-Märkischen Bahn aus dem Güter-Verkehr der hier einschlagenden Verbände 1869 rot. 500,000 Thlr., 1870 rot. 655,000 Thlr. betragen hat. In den ersten neun Monaten dieses Jahres ist die Einnahme der diesseitigen Verwaltung aus denselben Verbänden wieder um 150,000 Thlr. gestiegen.

Was die finanzielle Seite des Geschäfts betrifft, so bemerken wir, daß der Preis der Actien sich auf 110 % stellt. Zur Beurtheilung desselben nehmen wir auf die Abschlüsse der Braunschweigischen Gesellschaft aus den Jahren 1869 und 1870 Bezug, während denen bekanntlich die Herzoglich Braunschweigische Regierung noch die Bahnen für die Gesellschaft verwaltet hat. Das Jahr 1869 hat einen Ueberschuß von über 5 % das Jahr 1870 von fast 7 % für die Actie von 100 Thlr. ergeben. Die uns gewordenen Mittheilungen über die Einnahmen des laufenden Jahres sind gleichfalls günstig. Der allgemeine Aufschwung des Verkehrs ist, wie allseitig bekannt, so bedeutend, daß die Erhöhung der Einnahmen den Ausfall, den die concurrirende Berlin-Lehrter Bahn den Braunschweigischen Bahnen bringen kann, aller Voraussicht nach bald aufwiegt. Wir beantragen:

„Die General-Versammlung der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wolle die Uebernahme von zwei Millionen Thalern Stamm-Actien der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft genehmigen."

Da sich nach erfolgter Aufforderung des Vorsitzenden Niemand aus der Versammlung zum Worte meldete, so wurde der am Schlusse des Vortrages gestellte Antrag nochmals verlesen und demnächst von der Versammlung in der nämlichen Weise wie der erste Antrag zum Beschluß erhoben.

Bezüglich des letzten Gegenstandes der Tagesordnung wurde der nachfolgende Antrag an die General-Versammlung verlesen:

„General-Versammlung wolle beschließen, die Gesellschafts-Deputation und Königliche Eisenbahn-Direction zu bevollmächtigen, das für den Bau und Betrieb der directen Eisenbahn von Bochum nach Essen und der Verbingungsbahn zwischen Essen-Werden, sowie für die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft zur Höhe von zwei Millionen Thalern, sowie endlich zur weiteren Beschaffung von Betriebsmitteln die erforderlichen Geldmittel nach bestem Ermessen durch Ausgabe von Stamm-Actien oder Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von sechs Millionen Thalern zu beschaffen."

Die General-Versammlung acceptirte auch diesen Antrag als Consequenz der vorstehend erwähnten Beschlußfassung und erhob denselben ebenfalls in gleicher Art und Weise zu ihrem Beschlusse.

Hiermit wurde die General-Versammlung geschlossen.

Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1872.

Der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation Herr F. H. Wülfing hat durch Bekanntmachung vom 22. Mai cr. die Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zu einer General-Versammlung eingeladen, um:

1) den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1871 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation der Actionaire zu vollziehen;
2) darüber zu beschließen, ob das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hamm nach Osnabrück event. weiter zum Anschluß an die Oldenburgische Bahn, beziehungsweise an eine von der letzteren in der Richtung nach Osnabrück abzweigende Verbindungslinie auszudehnen und die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Actionaire zu ermächtigen, dieserhalb die erforderlichen Vereinbarungen mit den betheiligten Staats-Verwaltungen herbeizuführen, den entsprechenden Statut-Nachtrag festzustellen, auch die zur Ausführung des Baues und zur Vervollständigung der Betriebsmittel nöthigen Geldmittel zu beschaffen.

Dieser Einladung zufolge, welche vorschriftsmäßig zur öffentlichen Kenntniß gebracht, waren zu der heutigen Versammlung 30,579 Stück Actien mit 10,134 Stimmen angemeldet worden.

In Gemäßheit der Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages übernahm der stellvertretende Vorsitzende der Deputation den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte die Protokollführer und Stimmensammler.

Nach Feststellung der Tagesordnung wurde zunächst zur Ergänzungswahl geschritten, indem der Vorsitzende unter Verlesung der Bestimmungen des Statuts über die Zusammensetzung der Deputation der Versammlung mittheilte, daß aus der Deputation nach dem Amtsalter ausscheiden:

als wirkliche Mitglieder:

Dr. med. Müser zu Dortmund,
Bürgermeister Obertüschen zu Mülheim a. d. Ruhr, } für die Strecke Witten-Duisburg;
Landrath Leysner zu Crefeld,
Commerzienrath Dubois de Luchet zu Burtscheidt,
Geheime Commerzienrath Haniel zu Ruhrort, } für die linksrheinischen Strecken;

als stellvertretende Mitglieder:

Herm. von der Heydt zu Elberfeld für die Strecke Elberfeld-Soest,
Director Lindemann zu Essen für die Strecke Witten-Duisburg,
Commerzienrath Prinzen zu M.-Gladbach,
Gust. Thum zu Dülken,
Peter Busch zu Neukirchen, } für die linksrheinischen Bahnstrecken.

Die Versammlung wurde Seitens des Vorsitzenden, unter ausdrücklicher Verweisung auf die statutarischen Bestimmungen wegen der Domicil-Bedingungen und unter Bezeichnung der sich hiernach ergebenden Erfordernisse, zur Vornahme der Wahl von fünf Mitgliedern und von fünf stellvertretenden Mitgliedern der Deputation aufgefordert. Die Wahl wurde auf Beschluß der Versammlung in einem Wahlgange gethätigt und wurden wieder- resp. neugewählt:

als Mitglieder:

die Herren:	Geheime Commerzienrath Haniel zu Ruhrort . .	mit 9342	Stimmen,
	Bürgermeister Obertüschen zu Mülheim a. d. Ruhr	„ 9342	„
	Wilhelm Jentges zu Crefeld	„ 6359	„
	Dr. Jansen zu Dülken	„ 6142	„
	Wilhelm von Born zu Dortmund	„ 6064	„

zu stellvertretenden Mitgliedern:

die Herren: Commerzienrath Prinzen zu M.-Gladbach mit 9252 Stimmen,
Director Lindemann zu Essen . . . . „ 9222 „
Bürgermeister Roos zu Crefeld . . . . „ 8600 „
Gustav Gebhard zu Elberfeld . . . „ 6165 „
Bankdirector Wehrmann zu Aachen . . „ 6112 „

Die in der Versammlung anwesenden Herren Geheime Commerzienrath Haniel, Bürgermeister Obertüschen, W. Jentges, Gustav Gebhard und Commerzienrath Prinzen nahmen die auf sie gefallene Wahl an.

Der zweite Gegenstand der Tagesordnung, die Ausdehnung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens durch Herstellung einer Bahn von Hamm nach Osnabrück betreffend, gelangte demnächst zur Verhandlung und wurde darüber Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direction der nachfolgende Bericht erstattet:

„Das Project einer zugleich den Anschluß an die Venlo-Hamburger und die Hannoversche Staatsbahn gewährenden Bahnverbindung der Bergisch-Märkischen Eisenbahnen mit den Oldenburgischen Bahnen und den linken Weserhäfen in der Richtung Hamm-Osnabrück ist von den Gesellschafts-Vorständen schon vor Jahren als zur Förderung unseres Unternehmens und der rheinisch-westfälischen Industrie in hohem Grade nützlich anerkannt worden. Zur Verwirklichung dieses Projects sind bereits im Jahre 1868 Verhandlungen eingeleitet. Bestimmte Anträge konnten Ihnen, meine Herren, indessen noch nicht unterbreitet werden, weil die Fortführung der projectirten Bahn durch das Oldenburgische Gebiet auf Schwierigkeiten stieß.

Die Lage der Verhältnisse ist inzwischen eine andere geworden. Die Großherzoglich Oldenburgische Staats-Regierung betreibt den Ausbau einer Bahn von Hude nach Brake und Nordenham, hat die Weiterführung ihrer Bahnen bis zur Preußischen Landesgrenze bei Quakenbrück beschlossen und ist auch bereit, dieselbe bis nach Osnabrück fortzusetzen, wenn hierzu die erforderliche Allerhöchste Concession ertheilt wird. Die desfallsigen, zwischen den beiden Regierungen schwebenden Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gekommen. Aufgabe des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens ist es, die fehlende directe Verbindung zwischen Hamm und Osnabrück und event. weiter bis zum Anschluß an die Oldenburgischen Bahnen herzustellen.

Wir glauben Ihnen in Uebereinstimmung mit der Gesellschafts-Deputation dies Project auf das Wärmste empfehlen zu sollen. Die finanziellen Erfolge unseres Unternehmens werden trotz der großartigen Verkehrsentwickelung durch die kurzen Fahrstrecken und den kostspieligen Betrieb auf einer Menge einzelner Zweigbahnen beeinträchtigt. Eine Abhülfe muß durch den Ausbau längerer Linien in den Hauptrichtungen des von den rheinisch-westfälischen Industriebezirken ausgehenden massenhaften Verkehrs gefunden werden.

Die Herstellung einer Verbindung der Bergisch-Märkischen Bahnen mit den Oldenburgischen Bahnen über Hamm-Osnabrück schafft den kürzesten Weg nach den am linken Weserufer belegenen Häfen, welche nach Ausbau der von der Oldenburger Regierung projectirten Bahnen an Bedeutung gewinnen und besonders für unsere Kohlenzechen wegen des ermöglichten Kohlenexports von Wichtigkeit sein werden. Die Herstellung einer Verbindung unserer Kohlen- und Industriebezirke mit Oldenburg und dem linken Weserufer läßt einen reichen Transport der Kohlen und anderer zu exportirender resp. zu importirender Güter auf langen Strecken unserer Bahn erwarten. Bezüglich des durchgehenden Personenverkehrs fällt besonders der Auswanderungsverkehr in's Gewicht. Derselbe wird sich aus dem südwestlichen Deutschland nach der Weser hin voraussichtlich auf die in Frage stehende neue Linie concentriren, weil auf derselben die Auswanderer ohne Aufenthalt direct auf das Schiff befördert werden können, während die Dampfschiffe am rechten Weserufer die Passagiere nicht direct aufnehmen, es vielmehr üblich ist, die Auswanderer nach einigen Tagen Aufenthalt auf kleineren Schiffen die Weser herunter zu fahren.

Die Ausführung unseres Projects giebt außerdem eine in militärischer Beziehung sehr wichtige directe Verbindung mit dem Jadebusen.

Nach Westen hin wird ferner die Bahn durch die nach Leer führende Bahn und deren Verlängerung mit Ostfriesland und weiterhin mit Holland in Verbindung gebracht, nach Osten hin ist eine directe Verbindung mit Bremen gegeben.

Der Ausbau der Linie Hamm-Osnabrück schafft aber vor allem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Osnabrück eine Verbindung mit der Hannoverschen Staatsbahn und der Venlo-Hamburger Bahn und bringt uns neue Verkehrsbeziehungen, deren Wichtigkeit sehr hoch zu veranschlagen sein dürfte. Besonders wichtig ist der Anschluß an die Venlo-Hamburger Bahn, weil durch dieselbe eine directe Verbindung mit den bedeutendsten deutschen Seehäfen Bremen und Hamburg erreicht wird.

Würde die Linie Hamm-Osnabrück nicht ausgebaut, so würde die Verbindung zwischen den an der Bergisch-Märkischen Bahn belegenen Etablissements und Gruben von Dortmund und Hamm uns zwar durch die Cöln-Mindener und Westfälische Bahn gegeben werden, jedoch mit einem erheblichen Umwege und die Bergisch-Märkische Bahn bezüglich der aus ihrem Gebiete hervorgehenden Transporte und dorthin gerichteten Beziehungen nur mit den kurzen Transportstrecken bis Dortmund und Hamm betheiligt sein.

Es erscheint daher als eine gebotene Nothwendigkeit, einen anderen directen Anschlußpunkt an die Venlo-Hamburger Bahn zu gewinnen, welcher der Bergisch-Märkischen Bahn und ihren Industriebezirken eine lohnende Betheiligung an jener Verkehrsrichtung sichert. Der Verkehr der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in dem Bremen und Hamburg einschließenden Bergisch-Hannoverschen Verbande ist schon jetzt nicht unbedeutend. In dem gedachten Verbande sind im Jahre 1871 4,044,334 Ctr., darunter 2,001,730 Ctr. Kohlen und Coaks befördert worden.

Der Verkehr der Köln-Mindener Bahn in dem genannten Verbande ist ein weit größerer. Im Jahre 1870 sind in demselben befördert worden 12,144,231 Ctr., darunter 8,530,605 Ctr. Kohlen und Coaks. Ein großer Theil dieses Verkehrs wird, wie wir hoffen, nach Ausführung des Ihnen zur Beschlußfassung unterbreiteten Projects der Bergisch-Märkischen Bahn auf eine lange Strecke zufallen. In Osnabrück begegnet uns überdies eine bedeutende Industrie, welche mit den Gruben und mit den Eisenwerken an der Bergisch-Märkischen Bahn schon jetzt in lebhafter Beziehung steht. Außer dem Osnabrücker Stahlwerke und den übrigen dortigen industriellen Etablissements kommt vor allem in Betracht die Georg-Marienhütte, welcher einen Anschluß zu gewähren ermöglicht wird. Die Entwickelung dieses an die Venlo-Hamburger Bahn bereits angeschlossenen Werks ist eine überaus großartige. Nach den in diesem Jahre veröffentlichten Mittheilungen des Oberbauraths Funk und des Generaldirectors Wintzer ist der Gesammtgüterverkehr auf der Bahn von der Hütte bis Haßbergen, dem Anschlußpunkte an die Venlo-Hamburger Bahn, auf jährlich 8,100,000 Ctr. zu veranschlagen, wovon 3,500,000 Ctr. auf die aus Westfalen für die 6 Hochöfen zu beziehenden Kohlen, 1,400,000 Ctr. auf das zu versendende Roheisen, 2,000,000 Ctr. auf nach Westfalen zum Versandt kommende Erze, 1,000,000 Ctr. auf Schlacken, 100,000 Ctr. auf Baumaterialien 2c. und 100,000 Ctr. auf sonstigen Verkehr fallen. Es erscheint die Erwartung gerechtfertigt, daß wir in diesen gewaltigen Verkehr mit Köln-Minden theilen werden.

Andere Transporte von Rohproducten aus dem Fürstenthum Osnabrück stehen in beträchtlichem Umfange in Aussicht. Beispielsweise betrug die Salzproduction der Saline Rothenfelde im Jahre 1870 40,605 Ctr., die bei Ibbenbüren belegene Zeche Perm förderte 10,538 Ctr. Bleierze und 6,602 Ctr. Zinkerze. Den Königlichen Steinkohlengruben bei Borgloh und Oesede wird eine Verbindung mit der projectirten Bahn voraussichtlich ermöglicht werden. Baumaterial für den Rohbau von vorzüglicher Qualität liefern eine große Zahl von Muschelkalksteinbrüchen, ingleichen Sandsteine, Pflastersteine die Brüche im Amte Iburg und bei Ibbenbüren sowie am Piesberge, Kalksteine kommen in Massen und vorzüglicher Güte an vielen Stellen vor. Die betreffenden Gruben sind im regelmäßigen Betriebe und stehen bereits jetzt mit Westfalen in Verkehrsbeziehungen. Auf der Strecke von Hamm nach Osnabrück wird es möglich, einen Anschluß nach Beckum herzustellen. Beckum liegt im Mittelpunkte unerschöpflicher Kalksteinlager. Der hier gewonnene Kalk hat sich durch seine Brauchbarkeit und Güte in den letzten Jahren einen weit verbreiteten Ruf erworben, namentlich hat er sich zu den Wasserbauten als vorzügliches Material bewährt. Trotz der mangelnden Bahnverbindung soll der Versandt schon im Jahre 1868 täglich gegen 100 Waggons betragen haben und wird nach Herstellung der Bahn selbstverständlich eine bedeutende Steigerung erfahren.

Was den sonstigen Localverkehr anbetrifft, so ist von demselben zwar keine großartige Entwickelung zu erwarten, doch verspricht auch dieser nicht unbedeutend zu werden.

Wir sind nach Allem diesen in der Lage, dem Ihrer Beschlußfassung unterbreiteten Projecte ein günstiges Prognostikon zu stellen.

Was die Ausführung des Baues der Bahn anbetrifft, so haben wir mit der Genehmigung des Herrn Handelsministers bereits generelle technische Ermittelungen angestellt, die zu der Ueberzeugung geführt haben, daß die Bahn mit im Wesentlichen günstigen Steigungsverhältnissen ohne zu erhebliche Opfer herzustellen ist.

Die Länge der Bahn von Hamm nach Osnabrück berechnet sich auf 11⅓ Meilen. Ihre Ausführung stößt wegen der Bahnhofsverhältnisse in Hamm und Osnabrück und wegen der Durchführung der Bahn durch den teutoburger Wald, wodurch die Herstellung eines Tunnels nothwendig sein wird, auf nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Mit Rücksicht hierauf sind die Baukosten pro Meile rot. auf 620,000 Thlr. zu veranschlagen, so daß zur Ausführung des Baues insgesammt ein Kapital von rot. 7,000,000 Thlr. erforderlich sein wird.

Ob die Bahn in Osnabrück sich mit der Oldenburgischen Bahn vereinigen oder diesseits noch weiter in der Richtung nach Quakenbrück fortzuführen ist, wird von dem Verlaufe der zwischen der Preußischen und der Oldenburgischen Regierung schwebenden Verhandlungen abhängen. Wir werden großen Werth darauf legen, wenn es uns gelingen sollte, die Concession zur Ausführung des Baues bis nach Quakenbrück zu erlangen, weil die Bahnhofsanlagen in Osnabrück, falls dort die Oldenburgischen Bahnen einmünden sollen, auf desto größere Schwierigkeiten stoßen. Die Länge der Bahn von Osnabrück nach Quakenbrück beläuft sich auf 6¾ Meilen und ist das Anlage-Capital in Summa auf 3,000,000 Thlr. zu veranschlagen.

Wir erbitten uns Ihre Ermächtigung event. auch die Concession für die Weiterführung der Bahn über Osnabrück hinaus zum Anschluß an die Oldenburgischen Bahnen nachsuchen zu dürfen und uns bezüglich der zu beschaffenden Geldmittel mit Vollmacht zu versehen.

Unser Antrag geht dahin:

„Die General-Versammlung wolle beschließen, das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hamm nach Osnabrück event. weiter zum Anschlusse an die Oldenburgische Bahn beziehungsweise an eine von der letzteren in der Richtung nach Osnabrück abzweigende Verbindungslinie auszudehnen und die Königliche Eisenbahn-Direction und die Deputation der Actionaire zu ermächtigen, dieserhalb die erforderlichen Vereinbarungen mit den betheiligten Staatsverwaltungen herbeizuführen, den entsprechenden Statut-Nachtrag festzustellen, auch die zur Ausführung des Baues und zur Vervollständigung der Betriebsmittel nöthigen Geldmittel zu beschaffen."

Nach Erstattung dieses Berichts wurde die Discussion eröffnet. Ein Actionair nahm das Wort und machte auf die Bedeutung der vorgeschlagenen Erweiterung des Unternehmens, sodann aber auch auf die Nützlichkeit einer an der Linie Hamm-Osnabrück sich anschließenden Zweigverbindung in der Richtung nach Loehne resp. Bielefeld aufmerksam und beantragte, die Versammlung darüber zu befragen, ob sie wünsche, daß die Gesellschafts-Vorstände sich in dieser Beziehung der Ausführung von Vorarbeiten unterziehen. Da sich Niemand weiter zum Worte gemeldet, verlas der Vorsitzende den am Schlusse des Berichts gestellten Antrag an die General-Versammlung. Letztere verzichtete auf Abstimmung durch Stimmzettel und nahm sodann den erwähnten Antrag durch Acclamation einstimmig an, auch erklärte die Versammlung sich mit dem ausgesprochenen Wunsche ausdrücklich dahin einverstanden, daß die Gesellschafts-Vorstände eine Ausdehnung der Bahnlinie von Hamm nach Osnabrück auf eine Abzweigung nach Loehne und Bielefeld in Erwägung nehmen mögen.

Zum letzten Gegenstand der Tagesordnung, die Entgegennahme des Berichts der Königlichen Eisenbahn-Direction über den Betrieb des Unternehmens während des Jahres 1871, stellte ein Actionair den Antrag, auf die Verlesung dieses Berichts zu verzichten.

Die General-Versammlung erklärte sich auf die gestellte Frage hiermit in der Voraussetzung einverstanden, daß der Bericht dem Protokolle beigefügt und in angemessener Weise publicirt werde.

Hiermit wurde die General-Versammlung geschlossen.

Bericht über das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen, Betrieb und Bau, im Jahre 1871.

Das Geschäftsjahr, über welches sich der in der General-Versammlung am 28. d. Mts. ausgegebene Bericht erstreckt, charakterisirt sich durch eine außerordentliche, lebhafte Entwickelung auf allen Gebieten der Industrie und des Verkehrslebens, gefördert durch einen ruhmreichen Friedensschluß, welcher der geschäftlichen Thätigkeit ein neues Gebiet und neue Elemente eröffnete und die gesicherte Grundlage einer gesteigerten Arbeit darbot, durch die günstigen Verhältnisse des Geldmarktes, durch das erhöhte Vertrauen auf die Festigkeit der politischen Gestaltung. Ganz besonders entfaltet sich eine lohnende Thätigkeit auf denjenigen Gebieten, welche für die reichste Alimentation des Bergisch-Märkischen Massen-Verkehrs besonders wichtig sind, im Bergbau und in der Eisenindustrie. Bis zum Ende des Jahres war die Strömung im Verkehre des Bergisch-Märkischen Bahnnetzes derart angewachsen, daß die vorhandenen materiellen und personellen Betriebskräfte nicht ausreichend erschienen, um schädliche Stockungen zu vermeiden, den berechtigten Anforderungen des Publikums überall und in vollem Maaße zu entsprechen.

Es war ein ungewöhnlich fruchtbares Jahr für die Entwickelung des Verkehrs, ein überaus schwieriges für die Leitung des Betriebes.

Der Umfang der Betriebsstrecke wurde bis zum Ende des Jahres erweitert durch die Eröffnung der Theilstrecken von Hagen bis zum Bahnhof Oberhagen an der Volme-Bahn und von Arnsberg bis Meschede an der oberen Ruhrthalbahn, wodurch die Gesammtlänge der Betriebsstrecke auf 117,89 Meilen erhöht wurde, wovon 56,79 Meilen, also ungefähr die Hälfte zweigeleisig. Die Länge der Geleise außer den Privat-Anschlüssen betrug einschließlich der Bahnhofs-Geleise 238½ Meilen. Die Anschluß-Anlagen wurden um 14, zum Theil sehr wichtige Verbindungen mit bedeutenden Etablissements vermehrt.

Das gesammte Anlage-Capital, welches der Gesellschaft bis jetzt concessionirt ist, beträgt:

a) für die Bergisch-Märkische Bahn ohne die Ruhr-Sieg Bahn 120,993,500 Thlr.;

b) für die Ruhr-Sieg Bahn und deren im Bau befindliche Zweigbahn Finnentrop-Olpe 21,600,000 Thlr.

Unter dem ersteren Betrage ist das Actien-Capital mit 50 Millionen enthalten.

Von dem Anleihe-Capital der Gesellschaft ist durch Amortisation bereits getilgt die Summe von 2,550,537 Thlr.

Für die ultimo 1871 im Betriebe befindlichen 102,48 Meilen Bergisch-Märkische Bahn (ohne Ruhr-Sieg Bahn) waren verwendet 93,651,599 Thlr., also für die Bahnmeile 913,852 Thlr.; für die Ruhr-Sieg Bahn in Baar 13,914,706 Thlr., für die Bahnmeile 966,971 Thlr. Für Betriebsmittel waren bis ultimo 1871 verwendet 21,410,500 Thlr. und besaß die Gesellschaft:

508 Locomotiven, pro Meile Bahn 4,31 Stück, 465 Personenwagen mit 24,135 Plätzen, 14,329 Gepäck- und Güterwagen mit 2,581,950 Centner Ladefähigkeit. Von diesen Transportmitteln wurden beschafft im Jahre 1871 99 Locomotiven, 2,073 Güterwagen.

Die rechtzeitige Beschaffung der Betriebsmittel war hiernach auch im vorigen Jahre eine wesentliche Aufgabe der Verwaltung, die nöthigen Bestellungen sind demgemäß früh genug gemacht, die Lieferung der Locomotiven ist aber derart verzögert worden, daß dieselbe zu der Zeit, wo sie vertragsmäßig vollendet sein mußte (Ende October), kaum begonnen und dadurch in der schwierigsten Zeit des lebhaftesten Verkehrs und der ungünstigsten Witterungsumstände Mangel an Maschinenkraft eintrat, welcher hauptsächlich die beklagenswerthen Stockungen in den letzten Monaten des vergangenen Jahres veranlaßte. Inmittelst sind die Schwierigkeiten in der raschen Beschaffung von Locomotiven bei der ungenügenden Leistungskraft der einheimischen Werkstätten derart gesteigert, daß zu Anfang dieses Jahres auch zu erheblich höheren Preisen keine Maschinen zur Deckung des gesteigerten Bedarfs für den nächsten Winter im Inlande bezogen werden konnten; es sind daher Angesichts jener Erfahrung und um den Anforderungen sowohl der alten Betriebsstrecken, als der neuen Linien entsprechen zu können, für das laufende Jahr unter Betheiligung des Auslandes, und für das kommende Jahr bei bewährten inländischen Fabrikanten umfassende Bestellungen gemacht, und im Ganzen 176 Locomotiven in Auftrag gegeben, auch zur Sicherung des ferneren Bedarfs für 1874 Unterhandlungen angeknüpft. An Wagen sind für das laufende Jahr 1000 offene Güterwagen, 500 Coaks- und Kohlenwagen bestellt worden.

Befördert wurden im verflossenen Jahre: Personen auf der Bergisch-Märkischen Bahn 9,631,447 gegen 8,905,014 des Vorjahres, auf der Hessischen Nordbahn 978,829 gegen 726,480, im Ganzen also:

10,610,276 gegen 9,631,494, nahezu eine Million mehr.

Das Verhältniß der einzelnen Wagen-Klassen hat sich in geringem Maaße zu Gunsten der drei ersten Klassen geändert, der Antheil der vierten Wagen-Klasse hat auf der Bergisch-Märkischen Strecke in der Frequenz um ca. 18⅓, in der Einnahme um ca. 13¾ Procent abgenommen, weil die geringe Differenz im Preise der Retourkarten dritter Klasse gegen den Preis der vierten Klasse die Vorliebe des Publicums für die letztere wesentlich vermindert hat und das Interesse des Betriebes darauf hinweiset, die 4. Wagen-Klasse auf den eigentlichen Local-Verkehr, für den sie hauptsächlich bestimmt ist, zu beschränken.

Auf der Hessischen Nordbahn hat sich eine erhebliche Frequenzsteigerung in der 4. Wagen-Klasse ergeben, weil diese im Jahre 1870 nur während einiger Monate bestanden hat.

Die Militär-Transporte umfassen im Jahre 1871 auf der Bergisch-Märkischen Bahn 358,963 gegen 423,949 Personen in 1870, auf der Nordbahn 374,420 gegen 284,393 Personen.

Jede Person durchfuhr einen Weg von 2,74 gegen 2,88 Meilen und brachte einen Einnahme-Ertrag von 7 Sgr. 2,5 Pfg. gegen 6 Sgr. 11,5 Pfg., für die Person und Meile 2 Sgr. 7,59 Pfg. gegen 2 Sgr. 5,03 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen Bahn; 4,35 Meilen gegen 4,85, 10 Sgr. 2,28 Pfg. gegen 11 Sgr. 7,57 Pfg., 2 Sgr. 4,09 Pfg. gegen 2 Sgr. 4,75 Pfg. auf der Hessischen Nordbahn.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr einschließlich der Neben-Erträge von Equipagen, Pferden, Hunden war 2,814,060 Thlr. gegen 2,625,118 Thlr., also 7¼ Procent mehr.

Eine viel größere Steigerung ergab der Güter-Verkehr des Bergisch-Märkischen Bahnsystems, indem bewegt wurden:

a) auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 200,430,559 Centner gegen 175,270,606 Centner in 1870, also ca. 25,160,000 Centner oder 14,36 Procent mehr;

b) auf der Nordbahn 18,503,139 Centner gegen 13,947,403 Centner, also 4,554,736 Centner, oder 32,66 Procent mehr.

Unter den Gütern, welche befördert wurden, nehmen auch dieses mal die Steinkohlen und Coaks mit 99,769,565 Centner gegen 93,918,915 Centner des Vorjahres (also mehr 5,850,650 Centner) die erste Stelle ein; es folgen:

rohe Steine	12,625,450	Ctr.	gegen 12,209,490	Ctr.
Eisen-Erze	12,626,282	„	„ 10,833,614	„
Roh-Eisen	11,102,627	„	„ 8,449,438	„
Getreide	5,933,432	„	„ 3,923,350	„
Kartoffeln	4,053,137	„	„ 1,189,303	„

Die Transportstrecke pro Centner durchschnittlich steigerte sich von 6,72 auf 7,09 Meilen, die Frachten pro Centner von 1 Sgr. 3,02 Pfg. auf 1 Sgr. 3,45 Pfg., pro Centner und Meile verminderte sich dieselbe von 2,24 Pfg. auf 2,18 Pfg., einschließlich der Nebenerträge.

Die Gesammt-Einnahme aus dem Güter-Verkehr steigerte sich bei der Bergisch-Märkischen Bahn auf 8,609,876 Thlr. von 7,311,996 Thlr., also um 1,297,879 Thlr. oder 17,75 Procent, bei der Nordbahn auf 1,093,655 Thlr. von 888,287 Thlr., also 205,368 Thlr. oder 23,12 Procent.

Die erwähnten Ergebnisse des Personen- und Güter-Verkehrs sind befriedigend und lassen eine fortwährende lebhafte Entfaltung aller Verkehrs-Elemente in dem Bereiche der Bergisch-Märkischen Eisenbahn um so mehr erkennen, als die letzten Monate des verflossenen Jahres unter einer bereits erwähnten Verkehrsstockung zu leiden hatten, welche das Gesammtresultat in Frequenz und Einnahme beeinträchtigte. Die Veranlassung dieser Verkehrsstockung ist in einer Reihe zusammenwirkender Ursachen zu suchen, zunächst in der unerwarteten Entwickelung der Verkehrselemente auf allen Gebieten der gewerblichen Thätigkeit, welche nach der Herstellung des Friedens die Production in einem Umfange steigerte, welchem bestehende Einrichtungen und verfügbare Kräfte nicht zu genügen im Stande waren.

An Tausenden von Fabrikationsstellen, an den Hochöfen und Schmiedefeuern unserer Eisenindustrie, in den Schachten der Kohlen- und Eisensteingruben eben sowohl als an den Webestühlen und in den Werkstätten des Bergischen Landes mehrte sich die Arbeit und die Production; ist es da zu verwundern, wenn Bahnhöfe und Geleise nicht sofort bereit und im Stande waren, die unerhörten Massen ordnungsmäßig aufzunehmen und zu vertheilen? Die Erweiterung der beschränkten Anlagen, ohnehin so außerordentlich schwierig nach den bekannten Verhältnissen der Gegend, erfordert die ordnungsmäßige Ausarbeitung, Prüfung und Festsetzung der Projecte unter Mitwirkung verschiedener Staatsbehörden, fast überall die Durchführung eines weitläufigen Expropriations-Verfahrens, endlich die Ausführung selbst unter Umständen, welche die Beschaffung des Materials wie die Arbeit heut zu Tage außerordentlich erschweren; daher ist es erklärlich, daß in der kurzen Zeit seit der Herstellung des Friedens bis zu den Herbstmonaten, in denen sich der Verkehr zur höchsten Massenhaftigkeit steigerte, thatsächlich nur Weniges geschehen konnte, um dem Raumbedürfnisse zu genügen. Die Schwierigkeiten, welche die außerordentliche Zersplitterung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems in eine große Menge kleiner Zweigbahnen, die große Anzahl von Stationen und Uebergangspunkten der Regelmäßigkeit des Verkehrs ohnehin in den Weg stellt, wurden gesteigert durch die in Folge der Kriegsleistung verminderte Leistungsfähigkeit des vorhandenen Materials, durch die Entziehung einer großen Anzahl von Beamten, welche zu der neu gebildeten Elsäßischen Eisenbahn-Verwaltung abgegeben werden mußten und in Folge der gleichfalls verminderten Zuströmung neuer Kräfte nicht sofort ersetzt werden konnten, sodann durch die ungünstigen Witterungs-Verhältnisse, welche schon Anfangs November eine unerhörte Kälte mit sich brachten, endlich durch die frühzeitig erschwerte, ungewöhnlich massenhafte Zufuhr von Kartoffeln, welche die beengten Geleise der meisten Bahnhöfe in ungewohnter Weise und um so mehr in Anspruch nahm, als den Händlern gestattet werden mußte, die angekommene unverpackte Waare im Einzelhandel aus den Wagen zu verkaufen.

Zum Ueberflusse blieben die Lieferanten der bestellten Güterzug-Maschinen mit ihren Leistungen im Rückstande.

Endlich wurde die Einführung eines neuen Güterzug-Fahrplans, welcher die bessere Ausnutzung der Tages- und Nachtzeit sowie der vorhandenen Kräfte und Materialien erstrebte, durch wiederholte Unfälle, namentlich durch einen bedeutenden Zusammenstoß auf dem Bahnhof Holzwickede, vollständig gestört und unterbrochen; und so entstand eine Unregelmäßigkeit in der Bewegung der Züge und eine Verstopfung der Bahnhöfe, welche unerhörte Verzögerungen der Transporte und bedauerliche Verluste an Gütern und Zeit hervorbrachte.

Eine lebhafte Agitation für die Verwirklichung eines Concurrenz-Projectes wurde an diesen Nothstand geknüpft; die Erfahrungen und Lehren, die sich aus demselben ergeben, dürfen gewiß nicht unbeachtet bleiben; das Mittel zur Verhütung ähnlicher Zustände und zur Sicherung der Interessen der Gesellschaft ist ohne Zweifel in der Verbesserung ungenügender Bahnhofs-Anlagen, in der Vervollständigung der Betriebsmittel, in der Kräftigung und vermehrten Leistung der Verwaltungsorgane zu finden. In diesen verschiedenen Richtungen sind die geeigneten Schritte geschehen, indem die erforderlichen Pläne für die gedachten baulichen Ausführungen aufgestellt und theilweise in Ausführung genommen sind, die nöthigen organisatorischen Maßregeln vorbereitet, die schon gedachten Bestellungen von Betriebsmitteln abgeschlossen wurden.

Als einer besonders erfreulichen Thatsache ist hier noch der außerordentlich bedeutenden Vermehrung des Güter-Verkehrs auf der Nordbahn zu erwähnen, der sich von 13,947,403 Ctr. auf 18,503,139 Ctr. und in der Einnahme von 888,288 Thlr. auf 1,093,656 Thlr. steigerte; es läßt sich darin ohne Zweifel die lebhafte Entwickelung der Verkehrs-Elemente in der Hessischen Provinz erkennen, zugleich eine Bürgschaft für die weitere Belebung des Verkehrs, welche von der Fertigstellung der Ruhrthal-Bahn zu erwarten ist.

Der Einnahme aus dem Personen- und Güterverkehre tritt an sonstigen Einnahmen hinzu der Betrag von 1,304,577 Thlr.; unter dieser Summe ist enthalten die Einnahme an Wagenmiethen im Betrage von 605,201 Thlr. gegenüber einer Ausgabe für fremde Wagen in Höhe von 328,646 Thlr., ferner die Einnahme aus dem Antheil der Gesellschaft an den Braunschweigischen Eisenbahnen, 6 Millionen Thaler Actien, wofür eine Dividende von 7 Procent in dem Geschäfts-Abschluß aufgenommen war, während solche in Wirklichkeit 7½ Procent betrug, also einen surplus von 30,000 Thlr. hinterließ, welches dem laufenden Jahre zu Gute kommt.

Die Gesammtsumme der Einnahme beläuft sich somit auf 13,822,170 Thlr. pro Meile der durchschnittlichen Betriebslänge 120,088 Thlr., gegen 108,007 Thlr. des vorhergehenden Jahres. Sie vertheilt sich auf die einzelnen Strecken gesonderter Comptabilität mit

11,941,792 Thlr. auf die Bergisch-Märkische,
1,710,530 „ „ „ Ruhr-Sieg Bahn,
38,877 „ „ Letmathe-Iserlohn,
130,970 „ „ die für Rechnung des Baufonds betriebenen Strecken der Ruhrthal-Bahn.

Die Summe der Betriebs-Ausgabe betrug: 6,557,425 Thlr., also 47,45 % der Einnahme oder 0,85 % mehr als im Vorjahre; die ungünstige Steigerung beruht, abgesehen von den allgemeinen Verhältnissen der Bahn, welche in Folge ihrer mannichfaltigen Verzweigungen und durch die große Menge der Seiten-Course einen besonders schwierigen und theueren Betrieb hat, auf der fortschreitenden Vertheuerung der personellen Kräfte und der Betriebsmaterialien, namentlich der Kohlen.

Die Ausgabe vertheilt sich:

auf die Central-Verwaltung	mit	. .	531,707 Thlr.
„ „ Bahn-Verwaltung	„	. .	2,087,937 „
„ „ Transport-Verwaltung	„	. .	3,937,779 „

Nach statutenmäßiger Vertheilung dieser Ausgaben auf die einzelnen Abtheilungen verbleibt für diese ein Brutto-Ueberschuß von:

6,339,887 Thlr. für die Bergisch-Märkische,
911,854 „ „ „ Ruhr-Sieg Bahn incl. Letmathe-Iserlohn,

während die Baustrecken einen Ueberschuß nicht erzielten, sondern einen Ausfall im Betrage von 3,943 Thlr. hatten, sofern denselben die übliche Vergütung für die Benutzung der Betriebsmittel zur Last gesetzt werden mußte. Aus diesem Ueberschusse wurden gedeckt die Verzinsung der Anleihe-Capitalien mit 2,185,592 und 620,357 Thlr., die vorschriftsmäßige Amortisation mit 217,143 und 9,642 Thlr., ferner die Verzinsung und Amortisation der von den Zechen beschafften Wagen-Capitalien, die Pacht für die Westfälische Bahnstrecke von Warburg bis zur ehemaligen Landesgrenze bei Haueda und für die Holländische Bahnstrecke Venlo-Landesgrenze, endlich die Rücklage zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds im Gesammtbetrage von 1,375,824 Thlr. und 253,181 Thlr., so daß sich ein Netto-Ueberschuß für die Bergisch-Märkische Abtheilung ergab von 2,525,000 Thlr., aus welchem eine Dividende von 7½ % für ein Actien-Capital von 28 Millionen Thaler und eine Zuschuß-Dividende von 2½ % für den Rest des mit Dividendenscheinen pro 1871 emittirten Actien-Capitals im Betrage von 12,000,000 Thlr., sodann die Staatssteuer im Betrage von 125,000 Thlr. gezahlt werden konnte.

Die Reserve-Fonds erhielten außer der reglementsmäßigen Rücklage von 1/10 Procent einen extraordinairen Zuschuß von 75,192 Thlr. für die Bergisch-Märkische, 62,257 Thlr. für die Ruhr-Sieg Bahn und schließen für die erstere Abtheilung ab mit einem Bestande von 378,716 Thlr. gegen 285,407 Thlr. ultimo 1870.

Die Rücklage zum Erneuerungs-Fonds wurde nach den neuerdings festgesetzten Grundsätzen mit 589,626 Thlr. berechnet nach der Zahl der Locomotiv-Nutzmeilen, welche das Geleise wirklich benutzt haben, und mit 809,547 Thlr. berechnet nach dem Anschaffungs-Capital für Locomotiven und Wagen. Die Gesammt-Summe dieser Rücklage belief sich auf 1,399,173 Thlr. gegen 1,273,590 Thlr. des vorhergehenden Jahres (mehr 125,582 Thlr.) Die Ausgabe des Fonds betrug 1,294,376 Thlr. gegen 1,038,530 Thlr. (mehr 255,845 Thlr.).

Der Abschluß des Erneuerungs-Fonds einschließlich Reserve-Fonds für Ruhr-Sieg ergab einen Bestand von 1,570,985 gegen 1,262,226 Thlr. (mehr 308,758 Thlr.).

Mit Rücksicht auf dieses Ergebniß und auf den Zustand des Geleises, zu dessen Erneuerung seit Jahren das beste, allerdings auch theuerste Material an Gußstahlschienen reichlich verwendet worden, sowie auch die durch das verschiedene Alter der Strecken begründete Gleichmäßigkeit der Ausgaben erscheint die Solidität der bei der Bemessung der Rücklagen geltenden Grundsätze zweifellos und der gedachte Fonds vollständig ausreichend dotirt, um die Instand-

haltung des Geleises und Materials auch für solche Jahre zu sichern, welche nach den eigenen Ergebnissen dazu die nöthigen Mittel etwa nicht aufbringen möchten.

Die Bauthätigkeit des vergangenen Jahres fand große Hindernisse in dem Mangel an Arbeitskräften jeder Art, welcher hauptsächlich durch die außerordentliche Regsamkeit auf allen Gebieten der Industrie und namentlich im Eisenbahnbau hervorgerufen wurde. Wenn in Folge dessen die Ergebnisse der Bau- und Projectirungs-Arbeiten vielleicht nicht überall befriedigen, so dürfen dennoch wichtige Fortschritte constatirt werden in der endlichen Durchführung der Elberfeld-Kölner Linie bis an die Festungs-Thore von Deutz, in der Vollendung der unteren Ruhrthal-Strecke von Düsseldorf bis Kupferdreh, in der energischen Fortführung der Arbeiten auf der oberen Ruhrthal-Bahn von Schwerte bis Warburg, welche gegenwärtig bis Bestwig befahren wird und vor dem Ende dieses Jahres in ihrer ganzen Länge bis Warburg dem Betriebe übergeben werden soll, ferner in der jetzt vollendeten und binnen Kurzem dem Betriebe zu übergebenden Strecke von Aachen bis zur Belgischen Landesgrenze, endlich in der Förderung einer großen Menge wichtiger Projecte, deren Ausführung von der General-Versammlung bereits beschlossen wurde.

Ordentliche General-Versammlung vom 28. Juni 1873.

Der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation Herr F. H. Wülfing hat durch Bekanntmachung vom 21. Mai c. die Herren Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zur ordentlichen General-Versammlung eingeladen, um den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1872 entgegen zu nehmen, die Ergänzungswahl der Deputation der Actionaire zu vollziehen und über die von Inhabern alter Actien beantragte nachträgliche Zulassung zum Bezuge neuer Actien Beschluß zu fassen.

Dieser Einladung zufolge, welche vorschriftsmäßig zur öffentlichen Kenntniß gebracht ist, waren zu der heutigen Versammlung 19,584 Stück Actien mit 6,475 Stimmen angemeldet worden.

In Gemäßheit der Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages übernahm der stellvertretende Vorsitzende der Deputation den Vorsitz in der heutigen General-Versammlung, erklärte dieselbe für eröffnet und ernannte die Protocollführer und Stimmensammler.

Nach Feststellung der Tagesordnung wurde zunächst zur Ergänzungswahl geschritten, indem der Vorsitzende der Versammlung mittheilte, daß aus der Deputation nach dem Amtsalter ausscheiden als wirkliche Mitglieder:

Rittergutsbesitzer Herr Carl Overweg zu Letmathe,
Ober-Regierungsrath Herr Keßler zu Arnsberg, } ohne Beschränkung des Domicils gewählt,
Rentner Herr Wilhelm Werlé zu Barmen für die Strecke Elberfeld-Soest.
Director Herr Schimmelbusch zu Hochdahl für den Kreis Düsseldorf.
Kaufmann Herr F. A. Feldhoff zu Langenberg für die Prinz-Wilhelm Bahn,

und daß an Stelle des mit Tode abgegangenen Bürgermeisters Obertüschen zu Mülheim a. d. Ruhr für die Strecke Witten-Duisburg eine Ersatzwahl zu thätigen sei.

Die Eröffnung der Stimmzettel ergab, daß als Mitglieder der Deputation wiedergewählt resp. neugewählt sind die Herren:

Director Schimmelbusch für den Kreis Düsseldorf mit . . . . . 5,066 Stimmen,
Rittergutsbesitzer Overweg ohne Beschränkung des Domicils mit . . . . . 5,043 „

Ober-Regierungsrath Keßler desgleichen mit . . . . . 5,043 Stimmen,
Rentner Wilhelm Werlé für die Strecke Elberfeld-Soest mit . . . . . 5,043 „
Kaufmann Wilhelm Colsmann zu Langenberg für die Prinz-Wilhelm Bahn mit 4,974 „
Director Lindemann zu Essen als Ersatz für Obertüschen für die Witten-Duisburger Bahnen mit . . . . . 4,902 „

Der Vorsitzende theilte demnächst der Versammlung mit, daß als stellvertretende Mitglieder der Deputation nach dem Amts-Alter ausscheiden:

Commerzienrath Herr August Engels zu Barmen für die Strecke Elberfeld-Soest,
Kaufmann Herr Walther Simons zu Elberfeld desgleichen,
Kaufmann Herr C. Ruëtz zu Dortmund desgleichen,
Kaufmann Herr F. Falkenroth zu Haspe desgleichen,
Bürgermeister Herr Greve zu Bochum für die Witten-Duisburger Bahnen,

und daß ferner eine Ersatzwahl zu thätigen sei für den heute zum wirklichen Mitgliede der Deputation gewählten Director Lindemann zu Essen für die Witten-Duisburger Bahnen.

Die Eröffnung der Stimmzettel resultirte, daß als stellvertretende Mitglieder der Deputation wiedergewählt resp. neugewählt sind die Herren:

Commerzienrath August Engels zu Barmen für die Strecke Elberfeld-Soest mit 4,967 Stimmen,
Kaufmann Walther Simons zu Elberfeld desgleichen mit . . . . . 4,854 „
Kaufmann Gustav Adolph Waldthausen zu Essen für die Witten-Duisburger Bahnen mit . . . . . 4,835 „
Herr Fr. Falkenroth zu Haspe für die Strecke Elberfeld-Soest mit . . . . 4,824 „
Kaufmann E. Blank zu Barmen desgleichen mit . . . . . 4,736 „
Bank-Director Keller zu Duisburg als Ersatz für Director Lindemann für die Witten-Duisburger Bahnen mit . . . . . 4,794 „

Die in der Versammlung anwesenden Herren Overweg, Werlé, Schimmelbusch, Lindemann, Falkenroth, Simons und Keller nahmen die auf sie gefallene Wahl an.

Zum zweiten Gegenstande der Tages-Ordnung übergehend, die nachträgliche Zulassung zum Bezuge neuer Actien betreffend, theilte der Vorsitzende der Versammlung mit, daß der Antrag auf nachträgliche Zulassung zum Bezuge neuer Actien zum Nennwerthe für im Ganzen 1,158 Stück neue Actien gestellt sei und daß dieser Antrag durch Krankheit und Abwesenheit der Besitzer alter Actien und durch verschiedene Ursachen motivirt werde, ferner, daß die Bekanntmachung über die Verausgabung der neuen Titel vor und während des Termins zur Verausgabung vom 2. bis incl. 21. Januar d. J. im Ganzen in 32 Zeitungen und in den gelesensten derselben mehrere Male, also in ausgedehntester Weise publicirt worden sei.

Aus der General-Versammlung wurde von einem Actionair die nachträgliche Zulassung befürwortet, von anderer Seite indessen beantragt, es bei der geschehenen Präcludirung zu belassen.

Die General-Versammlung beschloß demnächst, indem sie auf Abstimmung durch Stimmzettel per Acclamation verzichtete, mit überwiegendster Majorität, die Zulassung zum Bezuge der neuen Actien abzulehnen, es also bei der eingetretenen Präclusion zu belassen.

Bezüglich des letzten Gegenstandes der Tages-Ordnung, die Entgegennahme des Berichts der Königl. Eisenbahn-Direction über den Bau und Betrieb des Unternehmens während des Jahres 1872 stellte ein Actionair den Antrag, auf die Verlesung dieses Berichts zu verzichten, da der vollständige Geschäftsbericht den anwesenden Actionairen übergeben sei.

Die General-Versammlung erhob diesen Antrag per Acclamation zum Beschluß.

Hiermit wurde die General-Versammlung geschlossen.

Bericht über das Bergisch-Märkische Eisenbahn-Unternehmen, Bau und Betrieb, im Jahre 1872.

Das verflossene Geschäftsjahr war für die Entwickelung des Verkehres und für die Bauthätigkeit im Bereiche der Bergisch-Märkischen Bahn wie der Rheinisch-Westfälischen Bahnen überhaupt ein bedeutsames, indem das Verkehrsleben sowohl in der Personenbewegung als namentlich im Gütertransporte zu einer außerordentlich lebhaften Entfaltung gelangte, und der weitere Ausbau des Bahnsystems erhebliche Fortschritte machte. Neben dieser Belebung aller Verkehrs-Elemente machte sich jedoch eine Steigerung in den Preisen aller personellen und materiellen Erfordernisse geltend, welche das finanzielle Ergebniß der geschäftlichen Thätigkeit wesentlich beeinträchtigte.

Was zunächst den Ausbau des Bergisch-Märkischen Bahnsystems betrifft, so wurden mehrere der bedeutendsten Ergänzungs-Linien ihrer Vollendung entgegengeführt. Die wichtige Verbindung mit Köln wurde durch die Eröffnung der Strecke Mülheim-Deutz soweit vollendet, als es bei den mancherlei Berührungspunkten mit localen Interessen und Schwierigkeiten möglich war; eine Verbesserung des ungünstig belegenen Deutzer Bahnhofes durch Fortführung der Linie bis zur Freiheitsstraße in der Stadt ist durch die endlich erreichte Verständigung mit der Stadt Deutz wegen der Lage des Deutzer Personenbahnhofes und Fortführung der Linie rheinaufwärts in nahe Aussicht gestellt. Desgleichen konnte die untere Ruhrthal-Bahn Düsseldorf-Kupferdreh im Anfange des verflossenen Jahres in Betrieb genommen werden. Die obere Ruhrthal-Bahn wurde durch die Eröffnung der Strecke von Meschede bis Bestwig-Nuttlar und der Zweigbahn von Fröndenberg nach Menden ihrer Vollendung näher gebracht. Eine andere nicht minder wichtige Ergänzung erfuhr die Betriebsstrecke durch die Fertigstellung der Strecke von Aachen bis zur Belgischen Landesgrenze, wo der Anschluß an die Belgisch-Preußische Verbindungsbahn Welkenraedt-Gemmenich und somit eine selbstständige Verbindung mit den belgischen Bahnen erreicht wurde, deren voller Effect jedoch erst durch die in nächster Zeit stattfindende Eröffnung des internationalen Güter-Verkehrs via Bleyberg-Welkenraedt gesichert werden wird.

Die Vollendung der ganzen Ruhrthal-Bahn erfolgte mit der Fertigstellung der Bahnstrecke von Bestwig bis Warburg erst in den ersten Tagen des laufenden Jahres. Ebenso wurden die Bau-Arbeiten auf der mittleren Ruhrthal-Bahn von Hattingen bis Herdecke, auf der Volmethal-Bahn von Hagen bis Brügge bei Lüdenscheid, sowie die Arbeiten auf der Linie von Finnentrop nach Olpe und auf den linksrheinischen Strecken von Gladbach-Odenkirchen nach Düren und Stolberg mit allen verfügbaren Kräften und Mitteln fortgesetzt und soweit gefördert, daß die gänzliche oder streckenweise Inbetriebnahme dieser Linien noch im Laufe dieses Jahres in Aussicht steht. Die Arbeiten auf den Emscherthallinien, welche als Zubringer der in diesem wichtigsten Gebiete der Kohlen- und Eisen-Industrie erstehenden großen Werke von besonderer Bedeutung für die Zukunft der Bergisch-Märkischen Bahn sind, finden mancherlei Hindernisse und Schwierigkeiten in den Concurrenzprojecten der Nachbar-Bahnen, in den enormen Ansprüchen der Grundbesitzer und in den localen Anforderungen der Gemeinden und Corporationen, endlich in der Vertheuerung aller Materialien sowie der Arbeitskräfte. Auf der Ennepethal-Bahn, auf den Zweigbahnen Lennep-Wipperfürth, Kettwig-Mülheim, Ueberruhr-Dahlhausen wurden die Arbeiten begonnen und mit den bereiten Mitteln fortgeführt. Vorarbeiten waren im Gange für die Linien im Bergischen Lande von Rittershausen durch das Sprockhoeveler Revier nach Blankenstein, von Born nach Opladen, von Deutz rheinaufwärts, nach Obercassel und nach Ründeroth im Aggerthale, von Gladbach nach Köln, von Hamm nach Osnabrück, von Scherfede nach Holzminden, ferner von verschiedenen Punkten der Finnentrop-Olper Linie in der Richtung nach Wissen und Ründeroth.

Neubau und Vorarbeiten umfassen somit ein bedeutendes, für die weitere Entwickelung des Bergisch-Märkischen Eisenbahnsystems und der Rheinisch-Westfälischen Industrie wichtiges Gebiet. Der Jahresbericht enthält die einzelnen Daten über die Fortschritte und die Erfolge der den einzelnen Strecken mit Rücksicht auf ihre allgemeine Bedeutung gewidmeten Thätigkeit sowie des darauf verwendeten Capitals.

Durch den Zutritt der im Laufe des vorigen Geschäftsjahres eröffneten Strecken: Düsseldorf-Kupferdreh, Mülheim-Deutz, Meschede-Bestwig, Fröndenberg-Menden, Aachen-Landesgrenze erweiterte sich die gesammte Betriebslänge der Bergisch-Märkischen Bahnen einschließlich der gepachteten Strecken Warburg bis zur ehemals Hessischen Grenze und Venlo bis zur Preußischen Grenze auf rot. 126 Meilen oder 944¾ Kilometer, wovon am Schlusse des Jahres 64¾

Meilen oder 485½ Kilometer zweigeleisig. Die Gesammtlänge der Geleise, — Fahr- und Bahnhofs-Geleise — belief sich auf 265 Meilen.

Das Capital, welches auf die Herstellung dieser Linien verwendet worden, betrug einschließlich der für Betriebsmittel verwendeten Summe: 121,512,230 Thlr. Für die im Bau befindlichen Strecken waren ferner verausgabt rot. 11,604,518 Thlr.

Das Stamm-Capital der Bergisch-Märkischen Gesellschaft wurde auf Grund des Statut-Nachtrages vom 15. Nov. 1872 um 20 Millionen Thlr. Stamm-Actien, somit das Actien-Capital auf die Summe von 70,000,000 Thlr., das Gesammt-Capital auf die Summe von 162,593,500 Thlr., einschließlich des mit Staats-Garantie versehenen Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn und der Finnentrop-Olper Linie erhöht. Die neuen Actien sind den Besitzern der alten zum Pari-Course offerirt, und von der Gesammtsumme der Betrag von 19,294,100 Thlr. von diesen acceptirt worden. Nachträgliche Anmeldungen und Anträge veranlassen die Gesellschafts-Vorstände, der heutigen General-Versammlung die Frage vorzulegen, ob die nachträgliche Zulassung der nach Maßgabe der bezüglichen Bekanntmachung präcludirten Actionaire zum Bezuge neuer Actien nachgegeben werden soll.

Die Gesammtmasse der Betriebsmittel wurde dadurch, daß im vergangenen Jahre 43 Locomotiven, 22 Personenwagen und 1,717 Güterwagen neu beschafft wurden, auf einen Bestand von 544 Locomotiven, 487 Personenwagen und 15,499 Güterwagen gebracht.

Die Locomotiven haben 1,997,130 Locomotivmeilen gegen 1,730,340 im Vorjahre geleistet; auf jede Locomotive kommen 4,389 Locomotivmeilen in 256 Diensttagen gegen 4,565 Locomotivmeilen in 237 Diensttagen während des Vorjahres. Jede Locomotive förderte im Ganzen 95,933 Achsmeilen (die Achse zu 100 Centner Brutto gerechnet); 11,803 Achsmeilen weniger als im Vorjahre und pro Nutzmeile 3,691 Centner Bruttolast gegen 4,536 im Vorjahre.

Die eigenen Personenwagen haben durchlaufen 6,620,854 Achsmeilen, jeder Personenwagen 5,620 gegen 5,335 Meilen im Jahre 1871; von den vorhandenen Plätzen wurden 22,84% gegen 22,87% benutzt.

Die eigenen und fremden Gepäck- und Güterwagen haben auf eigener Bahn 35,906,130 Achsmeilen, darunter leer 9,187,956 Meilen durchlaufen, jeder eigene Gepäck- oder Güterwagen 1,400 Meilen gegen 1,320 im Vorjahre. Mit den beladen gelaufenen Güterwagen ist an Nettolast befördert 80,2% gegen 79,5% im Vorjahre.

Die rechtzeitige Ergänzung des Betriebs-Materials ist eine der wichtigsten und bezüglich der Locomotiven schwierigsten Obliegenheiten der Verwaltung, die sich mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Etablissements nothwendig auf einen längeren Zeitraum vorsorglich zu erstrecken hat. Eine wesentliche Beisteuer zur Ergänzung der Zugkraft leistete uns im vergangenen Jahre das englische Werk von Beyer Peacock & Comp. in Manchester durch Lieferung von 25 Güterzug-Maschinen, welche Lieferung durchaus befriedigend ausgefallen ist. Für die nächsten beiden Jahre 1873 und 1874 ist der Bedarf durch die gemachten Bestellungen gesichert. Das für Beschaffung von Locomotiven und Wagen bis ultimo 1872 aus Neubau-Fonds verwendete Capital belief sich auf 24,649,166 Thlr., also für die Meile Bahn 195,628 Thlr.

Die Transportmengen, welche während des verflossenen Betriebsjahres auf der Bergisch-Märkischen Betriebsstrecke von durchschnittlich 99,42 Meilen für den Personen- und 104,40 Meilen für den Güter-Verkehr bewegt wurden, steigerten sich zu einer imposanten, die Leistungsfähigkeit des Bahngebietes und die Schwunghaftigkeit des gesammten Geschäftsbetriebes bezeugenden Masse. Es wurden auf der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg Bahn befördert:

11,622,333 Personen mit
30,177,361 Personenmeilen,
244,983,416 Centner Güter mit
1,774,878,390 Centnermeilen,

gegen:

9,631,447 Personen und
26,379,289 Personenmeilen,
200,430,559 Centner und
1,421,922,892 Centnermeilen,

des Jahres 1871, also mit einer Vermehrung von

1,990,886 Personen und
3,798,072 Personenmeilen,
44,552,857 Centnern und
352,955,498 Centnermeilen.

Auf jeder Meile Bahn wurden zurückgelegt 303,534 Personenmeilen gegen 291,290 im Vorjahre und 17,000,750 Centnermeilen gegen 14,923,624 im Jahre 1871.

Die Hessische Nordbahn zeigte eine Verminderung des Verkehrs, indem dort befördert wurden:

806,577 Personen mit
4,001,568 Personenmeilen
17,721,389 Centner Güter mit
146,200,910 Centnermeilen,

gegen:

978,829 Personen mit
4,260,088 Personenmeilen
18,503,139 Centner Güter mit
198,495,527 Centnermeilen,

des Jahres 1871, also mit einer Verminderung von

172,252 Personen und
258,520 Personenmeilen
781,750 Centner und
52,294,617 Centnermeilen.

Die Minderfrequenz des Personen-Verkehrs auf der Nordbahn besteht lediglich in der um 318,721 Personen geringeren Anzahl von Militair-Personen.

An der Personenfrequenz war auf der Bergisch-Märkischen Bahn der innere Verkehr mit 96,76% in der Frequenz, und 90,43% in der Einnahme, auf der Hessischen Nordbahn mit 71,47% in der Frequenz und 45,74% in der Einnahme betheiligt. Das Verhältniß in der Benutzung der Fahrclassen änderte sich im vergangenen Jahre zu Gunsten der drei ersten Classen, indem in Procenten der Personenfrequenz kamen auf:

die I. Wagen-Classe	0,83	gegen	0,66	in 1871
„ II. „	15,79	„	14,46	„ „
„ III. „	62,05	„	59,02	„ „
„ IV. „	18,55	„	20,13	„ „
Militär	1,09	„	3,73	„ „
Personen zu ermäßigten Preisen	1,69	„	2,00	„ „

Die Züge waren am stärksten besetzt auf der Strecke Rittershausen-Schwelm, nämlich mit 194 Personen gegen 173 im Jahre 1871, am schwächsten auf der Strecke B.-Gladbach-Bensberg, nämlich mit 20 Personen gegen 15 im Vorjahre. Den größten Verkehr hatte Station Elberfeld mit 1,441,644 ankommenden und abgehenden Personen gegen 1,259,043 im Jahre 1871, sodann Station Hagen mit 889,126 Personen in Ab- und Zugang gegen 733,144 im Vorjahre.

Die Einnahme pro Person betrug 7 Sgr. 2,8 Pfg., gegen 7 Sgr. 2,5 Pfg. des Vorjahres, pro Person und Meile 2 Sgr. 9,45 Pfg. gegen 2 Sgr. 7,59 Pfg. des Jahres 1871, die Fahrstrecke 2,60 Meilen gegen 2,74 Meilen;

auf der Hessischen Nordbahn:

pro Person 12 Sgr. 5,63 Pfg. gegen 10 Sgr. 2,28 Pfg., pro Person und Meile 2 Sgr. 6,16 Pfg. gegen 2 Sgr. 4,09 Pfg., die Fahrstrecke 4,96 Meilen gegen 4,35 Meilen.

An der Steigerung des Güter-Verkehrs auf der Bergisch-Märkischen Bahn waren die Güter in Wagenladungen und insbesondere die Steinkohlen und Coaks betheiligt. Die Frequenz der ersteren ohne Kohlen vermehrte sich

von 82,127 Millionen auf 103,742, also um 21,615 Millionen, die der Steinkohlen und Coaks von 99,769 Millionen auf 115,997 Millionen, also um 16,227 Millionen Centner. Eil-, Post- und Stückgüter wurden im Jahre 1872 befördert 11,153,214 Centner gegen 9,838,629 im Jahre 1871, also mehr 1,314,585 Centner. Von dem Gewicht der beförderten Güter kommen in Procenten auf

Eilgut	0,45 %	gegen	0,59 %	im	Jahre	1871
Postgut	0,07 %	„	0,10 %	„	„	„
Gut I. Classe . . .	1,12 %	„	1,24 %	„	„	„
Gut II. Classe . . .	2,91 %	„	2,97 %	„	„	„
Gut in Wagenladungen	42,35 %	„	40,98 %	„	„	„
Steinkohlen und Coaks	47,35 %	„	49,78 %	„	„	„
Betriebsdienstgut . .	3,51 %	„	2,79 %	„	„	„
Baudienstgut	1,65 %	„	0,98 %	„	„	„
Vieh	0,59 %	„	0,57 %	„	„	„

Der Local-Verkehr ergab eine Vermehrung von im Ganzen 31,321 Millionen, der Verbands-Verkehr eine solche von 13,231 Millionen Centner. Insgesammt betrug die Steigerung in der Frequenz 22,23 %, in der Einnahme 17,49 %.

Jeder Centner durchfuhr durchschnittlich eine Strecke von 7,24 Meilen gegen 7,09 Meilen in 1871 und brachte eine Einnahme von 1 Sgr. 2,93 Pfg. gegen 1 Sgr. 3,45 Pfg., pro Meile und Centner 2,05 gegen 2,18 Pfg., also weniger 0,13 Pfg., ein Ergebniß, welches sich aus der überwiegenden Zunahme der niedrig tarifirten Güter-Classen namentlich der Kohlen und Baumaterialien erklärt.

Es wurden an derartigen Gütern transportirt:

Steine, roh und bearbeitet . .	16,832,362	Centner.
Eisen in Flossen, Gänzen 2c. . .	15,928,683	„
Eisenerze	14,239,269	„
Bau- und Nutzholz	7,077,295	„
Eisen, verarbeitetes, ...	5,470,801	„
Traß, Lehm, Kies, Sand . . .	5,423,409	„
Eisenbahnschienen	5,172,084	„

Auf der Hessischen Nordbahn durchfuhr der Centner 8,25 Meilen gegen 10,73 Meilen im Vorjahr und brachte auf eine Einnahme von 1 Sgr. 8,39 Pfg. gegen 1 Sgr. 9,28 Pfg., pro Centner und Meile 2,47 Pfg. gegen 1,99 Pfg., also mehr 0,48 Pfg.

Die Gesammtsumme der Einnahme für sämmtliche Strecken belief sich auf 15,842,050 Thlr. gegen 13,822,170 Thlr. des Vorjahrs. Dieser Einnahme steht eine Gesammtsumme der Betriebs-Ausgabe gegenüber von 8,653,229 Thlr. gegen 6,557,425 Thlr., so daß sich ein Gesammt-Brutto-Ueberschuß ergiebt von 7,188,821 Thlr., der sich vertheilt auf: die Bergisch-Märkische Betriebsstrecke incl. Nordbahn mit 6,097,910 Thlr., auf die Ruhr-Sieg Bahn mit 918,958 Thlr., die à conto des Baufonds betriebene untere Ruhrthal-Bahn mit 138,559 Thlr. und auf die obere Ruhrthal-Bahn Schwerte-Bestwig mit 33,394 Thlr.

Insgesammt beliefen sich — abgesehen von den Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungs-Fonds die Betriebskosten auf 54,62 % der Brutto-Einnahme, und einschließlich dieser Rücklagen auf 64,99 % der Brutto-Einnahme. Bei den einzelnen Betriebs-Strecken mit gesonderter Comptabilität ergab sich folgendes Verhältniß in den Ausgaben zur Brutto-Einnahme:

1. bei der Bergisch-Märkischen Abtheilung ohne Rücklagen 53,93 % gegen 47,05 %, mit Rücklagen 64,22 % gegen 58,49 %;
2. bei der Ruhr-Sieg Bahn ohne die Rücklagen, 55 % gegen 47,35 %, mit Rücklagen 66,08 % gegen 61,97 %.

Von dem Brutto-Ueberschusse der Bergisch-Märkischen Bahn absorbirte ferner die Verzinsung und Amortisation der Prioritäten 2c. 2,413,481 Thlr., von dem Brutto-Ueberschusse der Ruhr-Sieg Bahn 686,470 Thlr., so daß bei dieser Abtheilung ein Ueberschuß für die Amortisation des Prioritäten-Capitals verblieb im Betrage von 6,276 Thlr.

Der Netto-Ueberschuß der Bergisch-Märkischen Bahn nach Dotirung des Reserve- und Erneuerungs-Fonds mit 1,368,950 Thlr. belief sich auf die Summe von 2,315,480 Thlr., welche zu verwenden war zu einer Dividende für das auf Betriebsfonds zu verrechnende Actien-Kapital von 35 Millionen Thlr. mit 6 Procent zur Zahlung einer Superdividende für die aus Baufonds zu verzinsenden 14,967,300 Thlr. mit 1 Procent, endlich zur Deckung der Staats-Eisenbahn-Steuer mit 65,807 Thlr.

Auf Betriebs-Conto mußten von dem bis Ende vorigen Jahres emittirten neuen Actien übernommen werden 7 Millionen Thlr. als verwendet für die Strecke Mülheim-Deutz, für Ergänzungsbauten an der älteren Betriebsstrecke und für Betriebsmittel.

Es verblieben also auf Bau-Conto mit 5 Procent Zinsen und participirten an dem Betriebs-Ueberschusse mit der Superdividende ad 1 Procent noch rot. 15 Millionen Thlr., welche als verwendet für die untere Ruhrthal-Bahn und für die Strecke Schwerte-Bestwig, sodann für Ergänzungsbauten und für die fernerweite Beschaffung von Betriebsmitteln auf das Betriebs-Conto von 1873 zu übernehmen sein werden.

Das aus den vorstehenden Angaben sich ergebende ungünstige Verhältniß der Betriebs-Ausgaben zu den Betriebs-Einnahmen beruht lediglich auf der bedeutenden Steigerung der Ausgaben, welche hervorging aus der nothwendig gewordenen Erhöhung der Besoldungen und Arbeitslöhne, und aus der Preissteigerung, welche bei allen Materialien, namentlich bei den Kohlen eingetreten und deren Nachwirkung sich voraussichtlich auch auf die folgenden Betriebsjahre erstrecken wird. Bei den gesammten Ausgaben an Gehältern, Diäten, Löhnen ergab sich durch bewilligte örtliche Zulagen und demnächst durch eine anderweite allgemeine Regelung der Gehälter und Diätensätze, ferner durch die unumgängliche Steigerung der Arbeitslöhne neben der durch den Verkehr bedingten Vermehrung der Arbeitskräfte eine Erhöhung gegen das Vorjahr um den Gesammtbetrag von 1,078,530 Thlr., für die Meile Bahn um 6,648 Thlr., für 100,000 Thlr. Brutto-Einnahme aus dem Personen- und Güter-Verkehr von 7,490 Thlr. Der Preis der Steinkohlen steigerte sich für 100 Centner von 11 Thlr. 7 Sgr. 6 Pfg. in 1870 auf 14 Thlr. 2 Sgr. 3 Pfg. in 1871 und auf 17 Thlr. 28 Sgr. 9 Pfg. in 1872, die Gesammt-Ausgabe für die zur Locomotivfeuerung verbrauchten Steinkohlen von 372,404 Thlr. auf 654,062 Thlr., also mehr 281,658 Thlr. Nicht minder wurden die Materialien für die Unterhaltung des Betriebsmaterials von der allgemeinen Preissteigerung betroffen, so daß sich aus dem Zusammenwirken der Lohn- und Materialiensteigerung eine Erhöhung der Kosten für Reparaturen, Schmieren und Putzen der Locomotiven ergab von 200,548 Thlr. und 37,393 Thlr. und für die Nutzmeile 179,46 Pfg. und 136,34 Pfg. auf 213,20 und 193,43, also um 33,74 und 57,39 Pfg. bei der Bergisch-Märkischen resp. bei der Hessischen Nordbahn; für die Unterhaltung der Güterwagen eine Mehr-Ausgabe von 220,445 und 18,280 Thlr. und in Folge dessen für die Achsmeile eine Steigerung von 3,63 und 5,43 auf 5,02 und 7,44, also um 1,39 und 2,01 Pfg.

Die Kosten der Zugkraft steigerten sich demzufolge für die Nutzmeile auf der Bergisch-Märkischen Bahn von 1 Thlr. 10 Sgr. 11,04 Pfg. auf 1 Thlr. 21 Sgr. 8,65 Pfg., also um 26,33 Procent. Bei der Hessischen Nordbahn von 1 Thlr. 8,76 Pfg. auf 1 Thlr. 16 Sgr. 11,38 Pfg., somit um 52,77 Procent. Daß die Steigerung der Betriebs-Ausgaben bei der Bergisch-Märkischen Bahn so bedeutende Dimensionen annehmen mußte, namentlich bezüglich der personellen Ausgaben, liegt wesentlich in den schwierigen Betriebs-Verhältnissen und ganz besonders in der Zusammensetzung des gesammten Bahnsystems aus einer Menge einzelner, den vollen Apparat von Personen- und Güterzügen in Anspruch nehmender kleiner Bahnen — darunter 8 Bahnen mit Personen-Verkehr von einer Meile und weniger, 3 unter 3 Meilen Länge — welche sich an die beiden Hauptparallelen in der Richtung von Westen nach Osten anschließen, ferner in den Consequenzen der allgemeinen Gehaltsregulirung für die Staatsbeamten und der Grundsätze der Staatsdienstpragmatik bezüglich der Anciennetäts-Verhältnisse und Vorrechte der Militairberechtigten.

Wir dürfen hoffen, daß die ungünstige Nachwirkung, welche diese Steigerung der Ausgaben auf die finanziellen Ergebnisse der Verwaltung ausübte, durch die fortschreitende Entwickelung aller Verkehrs-Elemente in dem Bereiche der Bergisch-Märkischen Bahn einigermaßen ausgeglichen werden wird, können uns aber der Ueberzeugung nicht verschließen, daß zur Zeit ein Mißverhältniß besteht zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Bahn, dessen Verbesserung durch eine Erhöhung der Tarife erfolgen muß, wenn das Unternehmen seiner Aufgabe auch in Zukunft entsprechen soll, durch fortschreitende Verbesserung seiner Anlagen und Einrichtungen und durch den Ausbau derjenigen Verbin-

dungen, welche sich nothwendig an das Bergisch-Märkische Stamm-Unternehmen anschließen. Die Gesellschafts-Vorstände haben sich dieser, bei einer verständigen Beurtheilung der gegenwärtigen Zustände und der in dem Werthe aller Dinge eingetretenen Aenderungen von selbst sich aufdringenden Erwägung nicht verschließen können und beschäftigen sich eingehend mit der Frage, in welcher Weise ohne Störung oder Benachtheiligung der Industrie eine Steigerung der Einnahme durch Erhöhung der Frachten zu erzielen und das richtige Verhältniß zwischen den Einnahmen und Leistungen der Bahn wieder herzustellen.

Die Abschlüsse der Reserve- und Erneuerungsfonds sind trotz gesteigerter Leistungen derselben durchaus befriedigend, indem der gesammte Bestand der drei betreffenden Fonds sich am Jahresschlusse auf 2,135,641 Thlr. belief und um 185,938 Thlr. höher war als Ende 1871.

Die Amortisation der Anleihen wurde nach Vorschrift der betr. Privilegien fortgeführt und durch die Verwendung von 83,000 Thlr. für die erste Amortisation der VI. Serie Obligationen verstärkt. Die Gesammtsumme des bis 1872 amortisirten Capitals beträgt 2,869,925 Thlr.

Dürfen wir uns schließlich einen Rückblick auf die Betriebs-Resultate der vergangenen Monate des laufenden Jahres gestatten, so haben wir zu constatiren, daß inmittelst die obere Ruhrthal-Bahn in ihrer ganzen Länge bis Warburg dem Verkehre übergeben wurde, und daß die vortheilhafte Rückwirkung dieser Bahn, welche die Verbindung zwischen den seither getrennten westlichen Linien des Bergisch-Märkischen Unternehmens mit der Nordbahn erst zu Wege brachte, sich bereits in einer erfreulichen Belebung des localen Verkehrs und in der Steigerung der Einnahme um einen durchschnittlichen Monatsbetrag von 200,000 Thlrn. zu erkennen gegeben.

Ordentliche General-Versammlung vom 27. Juni 1874.

Der stellvertretende Vorsitzende der Gesellschafts-Deputation, Herr Fr. Herm. Wülfing, hat durch Bekanntmachung vom 19. Mai c. die Herren Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf heute zur diesjährigen ordentlichen General-Versammlung eingeladen, um den Geschäftsbericht der Königlichen Eisenbahn-Direction für das Jahr 1873 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation zu vollziehen. Dieser Einladung zufolge, welche nach den Vorschriften des Statuts zur öffentlichen Kenntniß gebracht ist, waren zu der heutigen Versammlung 48,532 Stück Actien angemeldet, welche zu 13,820 Stimmen berechtigten.

In Gemäßheit der Bestimmungen des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages übernahm der Substitut des stellvertretenden Vorsitzenden der Deputation, Herr Wilh. Werlé von Barmen, den Vorsitz in der heutigen Versammlung, ernannte 2 Protocollführer und 4 Scrutatoren, und setzte alsdann die Tagesordnung fest.

Die Königliche Eisenbahn-Direction erstattete demnächst über den Betrieb und Bau während des Geschäftsjahres 1873 den nachfolgenden Bericht:

„Indem wir auf den in Ihren Händen befindlichen Jahresbericht Bezug nehmen, heben wir aus demselben diejenigen Momente hervor, welche für die Entwickelung des Bergisch-Märkischen Unternehmens im vergangenen Betriebsjahre von besonderer Bedeutung sind.

Durch den Zutritt der im Laufe des vorigen Geschäftsjahres eröffneten Strecken Bestwig-Warburg und Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg erweiterte sich die gesammte Betriebslänge der Bergisch-Märkischen Bahnen einschließlich der gepachteten Strecken Warburg-Haueda der Westfälischen Bahn und der Strecke Landesgrenze (bei Kaldenkirchen)

bis Venlo der Holländischen Staatsbahn auf 1077,08 Kilometer, wovon 576,03 Kilometer zweigeleisig sind. — Die Gesammtlänge der Geleise — Fahr- und Bahnhofsgeleise — belief sich auf 2,363,06 Kilometer.

Das Capital, welches auf die Herstellung dieser Linien verwendet worden, betrug im Ganzen 150,507,731 Thlr., davon waren für Betriebsmittel verausgabt 30,579,775 Thlr.

Das Stamm-Capital der Gesellschaft wurde auf Grund des Privilegiums vom 23. August 1873 um 30 Millionen Thaler 4½%iger Prioritäts-Obligationen VIII. Serie erhöht, so daß das Gesammt-Capital sich nunmehr auf 192,593,500 Thlr., einschließlich des mit Staats-Garantie versehenen Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn und der Finnentrop-Olper Linie von 21,600,000 Thlr. beläuft.

Die Gesammtmasse der Betriebsmittel wurde durch Neubeschaffung von 165 Locomotiven, 78 Personenwagen und 2,636 Gepäck- und Güterwagen auf einen Bestand von 701 Locomotiven, 561 Personenwagen und 17,995 Güter- und Gepäckwagen gebracht.

Die Locomotiven haben ausschließlich des Rangirdienstes 14,035,607 Locomotivkilometer gegen 11,546,756 im Vorjahre geleistet; auf jede Locomotive kommen 21,862 Locomotivkilometer in 248 Diensttagen gegen 22,291 Locomotivkilometer in 252 Diensttagen während des Vorjahres. Jede Locomotive förderte im Ganzen 715,666 Achskilometer (die Achse zu 100 Ctr. Brutto gerechnet), 20,487 Achskilometer mehr als im Vorjahre und pro Nutzkilometer 4,736 Centner Bruttolast gegen 3,961 Centner im Vorjahre.

Die eigenen Personenwagen haben durchlaufen 65,849,634 Achskilometer gegen 56,756,385 pro 1872 und ergeben sich für jeden Personenwagen 42,983 Kilometer gegen 42,150 des Vorjahres; von den vorhandenen Plätzen wurden 32,28% gegen 22,84% benutzt.

Die eigenen und fremden Gepäck- und Güterwagen haben auf eigener Bahn 384,059,124 Achskilometer, darunter leer 100,541,344 Achskilometer, durchlaufen, jeder eigene Gepäck- oder Güterwagen 9,285 Kilometer gegen 11,198 im Vorjahre. Mit den beladen gelaufenen Güterwagen ist an Nettolast befördert 73,4% der Ladungsfähigkeit gegen 80,2% in 1872.

Die Transportmengen, welche während des verflossenen Betriebs-Jahres auf der Bergisch-Märkischen Betriebsstrecke von durchschnittlich 989,09 Kilometer für den Personen- und 1,026,45 Kilometer für den Güterverkehr bewegt wurden, betrugen:

14,542,871 Personen gegen 12,428,910 in 1872 mit 322,559,177 Personenkilometer gegen 256,341,966 in 1872, 300,232,764 Ctr. Güter gegen 262,704,805 in 1872 mit 17,839,459,823 Centnerkilometer gegen 14,408,094,756 in 1872.

Die Vergleichung dieser Resultate mit denen des Vorjahres kann zu einem absolut richtigen Ergebniß nicht führen, weil bis Ende 1872 die Angaben für die Bergisch-Märkische Eisenbahn und Hessische Nordbahn gesondert gehalten werden mußten, daher die von denselben im Wechsel-Verkehr zwischen der Bergisch-Märkischen und der Hessischen Nordbahn bewegten Quantitäten in den früheren Berichten doppelt aufgeführt sind.

An der Personen-Frequenz war der innere Verkehr mit 95,37% in der Frequenz und mit 87,10% in der Einnahme betheiligt. Das Verhältniß in der Benutzung der Wagenklassen änderte sich im vergangenen Jahre zu Gunsten der zwei ersten Klassen; in Prozenten der Personenfrequenz kamen auf

die	I. Wagenklasse	1,05	gegen	0,93	in	1872.
„	II. „	17,38	„	16,20	„	„
„	III. „	61,80	„	61,85	„	„
„	IV. „	18,35	„	19,56	„	„
	Militair	1,42	„	1,46	„	„

Die Züge waren am stärksten besetzt auf der Strecke Barmen-Rittershausen-Schwelm, mit durchschnittlich 306 Personen pro Zug, am schwächsten auf der Strecke Helmarshausen-Carlshafen mit 9 Personen, sowie auf der Strecke Fröndenberg-Menden mit 10 Personen. Unter den Stationen hatte den größten Verkehr Elberfeld mit 1,540,362 ankommenden und abgehenden Personen gegen 1,441,644 im Jahre 1872, sodann Station Düsseldorf mit 1,132,953 Personen in Ab- und Zugang gegen 999,696 des Vorjahres.

Die Einnahme pro Person betrug 8 Sgr. 1,7 Pfg. gegen 7 Sgr. 6,9 Pfg. des Vorjahres, pro Person und Kilometer 4,40 Pfg. gegen 4,41 Pfg. des Jahres 1872, die von jeder Person durchschnittlich durchfahrene Strecke 22,18 Kilometer gegen 20,62 Kilometer.

An der Steigerung des Güter-Verkehrs waren die Güter in Wagenladungen und insbesondere die Steinkohlen und Coaks besonders betheiligt. Die Masse der Wagenladungs-Güter ohne Kohlen steigerte sich von 113,806,115 Ctr. in 1872 auf 125,622,043 im vergangenen Jahre, also um rot. 11,816,000 Ctr., die der Steinkohlen und Coaks von 115,997,069 Ctr. auf 137,712,571 Ctr., also um rot. 21,715,000 Ctr. — Eil-, Post- und Stückgüter wurden im Jahre 1873 befördert 17,075,531 Ctr. gegen 13,617,863 im Jahre 1872, also mehr 3,457,668 Ctr.

Von dem Gewicht der beförderten Güter kommen in Prozenten auf

Eilgut	0,43%	gegen	0,45%	in	1872,
Postgut	0,07%	„	0,07%	„	„
Gut der Normalklasse .	1,33%	„	1,12%	„	„
Gut d. ermäßigten Klasse	3,86%	„	2,91%	„	„
Gut in Wagenladungen	41,84%	„	42,35%	„	„
Steinkohlen und Coaks	45,87%	„	47,35%	„	„
Betriebs-Dienstgut . .	3,67%	„	3,51%	„	„
Bau-Dienstgut . . .	1,93%	„	1,65%	„	„
Vieh	0,55%	„	0,59%	„	„
Eisenbahn-Fahrzeuge .	0,45%	„	—	„	„

Der Local-Verkehr ergab eine Vermehrung von im Ganzen 31,197 Millionen, der Verbands-Verkehr eine solche von 24,053 Millionen Centner. Insgesammt betrug die Steigerung in der Frequenz 14,29%, in der Einnahme 21,62 Prozent.

Jeder Centner durchfuhr durchschnittlich eine Strecke von 59,40 Kilometer gegen 54,30 Kilometer in 1872 und brachte eine Einnahme von 1 Sgr. 4,28 Pfg. gegen 1 Sgr. 2,93 Pfg., pro Centner und Meile 2,02 Pfg. gegen 2,10 Pfg., also weniger 0,08 Pfg.

Von den niedrigst tarifirten Güterklassen excl. Steinkohlen wurden transportirt:

Steine, roh und bearbeitet .	23,276,706	Ctr.
Eisen in Flossen, Gänzen 2c.	18,874,655	„
Eisenerze	13,644,913	„
Eisenbahn-Schienen . . .	8,429,416	„
Bau-Nutzholz	8,341,549	„
Traß, Lehm, Kies, Sand .	6,953,641	„
Getreide	6,219,943	„
Eisen- und Stahlwaaren . .	4,786,435	„
Eisen verarbeitetes	4,370,589	„

Die Gesammteinnahme für alle Strecken belief sich auf 18,746,235 Thlr. gegen 15,842,050 Thlr., betrug also mehr 2,904,185 Thlr., und pro Kilometer Bahn 18,263 Thlr. gegen 16,993 Thlr. Die Mehreinnahme wurde indessen durch die Mehrausgabe an Betriebskosten fast vollständig in Anspruch genommen. Die gesammte Ausgabe an Betriebskosten betrug nämlich 11,551,856 Thlr. gegen 8,653,229 Thlr., also mehr 2,898,627 Thlr. und pro Kilometer Bahn 11,254 Thlr. gegen 9,282 Thlr. Die Gesammtausgabe excl. Rücklagen für die Reserve- und Erneuerungsfonds nahm von der Gesammteinnahme 61,62 Prozent gegen 54,62 Prozent in Anspruch, unter Hinzurechnung der Rücklagen für die Reserve- und Erneuerungsfonds 71,78 Prozent gegen 64,99 Prozent. Der nach Abzug der Gesammtausgabe von der Gesammteinnahme verbleibende Ueberschuß ad 7,194,379 Thlr. vertheilt sich: auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit 6,382,017 Thlr., auf die Ruhr-Sieg Eisenbahn mit 828,460 Thlr. und auf die für Rechnung des Baufonds betriebene Strecke Bestwig-Warburg mit 68,339 Thlr.; für die ebenfalls für Rechnung des Baufonds im Betriebe gewesene Strecke Odenkirchen-Jülich-Düren-Stolberg ergab sich eine Mehrausgabe von 84,437

Thlr., wobei indessen zu beachten ist, daß hierin die gesammten Kosten für die Unterhaltung des Oberbaues während der ersten Betriebszeit enthalten sind.

Von dem Brutto-Ueberschusse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn absorbirten:

die Verzinsung und Amortisation 3,134,634 Thlr., die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds 1,638,931 Thlr.;

von dem Ueberschusse der Ruhr-Sieg Eisenbahn: die Verzinsung und Amortisation 676,643 Thlr., die Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds 199,597 Thlr.

Bei der Ruhr-Sieg Eisenbahn ergiebt sich hiernach ein Ausfall von 47,780 Thlr., welcher aus dem Ueberschusse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zum vollen Betrage zu entnehmen war, da die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für die Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn zunächst auf Höhe von 1/4 Prozent, innerhalb welcher Grenze die Mehrausgabe sich bewegt, die Garantie übernommen hat.

Nach fernerem Abzug des an die Westfälische Eisenbahn und an die Holländische Staatsregierung gezahlten Antheils an dem Ertrage der gepachteten Bahnstrecken Warburg-Haueda und von der Preußischen Grenze bei Kaldenkirchen nach Venlo verblieb bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ein Nettoüberschuß von 1,538,461 Thlr. 16 Sgr. 2 Pfg., aus welchem eine Dividende von 3 Prozent auf ein Stamm-Actien-Capital von 50 Millionen Thalern gewährt ist und 38,461 Thlr. 16 Sgr. 2 Pfg. zur Deckung der Staatseisenbahnsteuer verwendet werden.

Das mit Dividendenscheinen für das Jahr 1873 versehene und mit der Dividende auf den Betriebsüberschuß angewiesene Stamm-Actien-Capital hat sich gegen das Jahr 1872 um 15 Millionen Thaler erhöht und beträgt nunmehr 50 Millionen Thaler. Außer diesen 50 Millionen Thalern sind noch weitere 20 Millionen Thaler Stamm-Actien nach dem Statutnachtrage vom 15. November 1872 emittirt, denen für das Jahr 1873 ein 5prozentiger Zinsschein beigegeben ist. Die hierfür nach Abrechnung der erstatteten Theilzinsen zu zahlenden Zinsen ad 815,421 Thlr. waren nebst denjenigen 504,041 Thlr., welche sich für die in die Betriebs-Rechnung noch nicht eingestellten 13,800,000 Thlr. fünfprozentiger Bergisch-Märkischer Prioritäts-Obligationen VII. Serie nach Abzug der erfolgten Rückerstattungen an zu zahlenden Zinsen ergeben, bei den Baufonds für die neuen Bahnlinien zur Verrechnung zu bringen.

Unter den einzelnen Ausgabetiteln des Betriebs-Etats erwähnen wir besonders der personellen Ausgaben (Tit. I. und II.), welche sich auf den Gesammtbetrag von 5,433,976 Thlr. gegen 4,234,057 Thlr. des Vorjahrs, also um den Betrag von 1,199,920 Thlr. (worunter der bewilligte Wohnungsgeld-Zuschuß im Betrage von 315,000 Thlr.) erhöhte. Die aus der Lohnsteigerung hervorgegangene Mehrausgabe betrug rot. bei den Bahnarbeitern 124,000 Thlr., bei den Güterboden- und Bahnhofsarbeitern 90,000 Thlr. und bei den Werkstätten-Arbeitern 105,000 Thlr. Im Ganzen ist an Gehalts- und Lohn-Verbesserungen einschließlich des Wohnungsgeldzuschusses rot. 697,000 Thlr. gegen 1872 mehr verausgabt, wenn bei den Gehältern nur derjenige Betrag gerechnet wird, um welchen sich für die neu eingestellten Beamten die Normalbesoldung gegen die früheren Feststellungen erhöht hat. Die bedeutendste Mehrausgabe trat hervor bei den Kosten des Bahntransportes. Sie betrug 829,620 Thlr., wovon auf Kosten des Brennmaterials für Locomotiv- und Wasserstationen allein 481,111 Thlr. und auf die Unterhaltung der Betriebsmittel 249,683 Thlr. fallen. Die Gesammtkosten der Zugkraft betrugen 3,030,363 Thlr. gegen 2,387,811 Thlr., also mehr 642,552 Thlr. und pro Nutzkilometer 7 Sgr. 2,95 Pfg. gegen 6 Sgr. 9,69 Pfg., also mehr 5,26 Pfg. oder 6,44 Prozent.

An Zinsen der Prioritätsanleihen wurde in die Betriebs-Rechnung mehr übernommen für 9,318,000 Thlr. Obligationen VI. und VII. Serie, welche außer dem Actien-Capital von 15 Millionen Thaler für die in die Betriebs-Rechnung aufgenommenen neuen Strecken Schwerte-Bestwig mit Fröndenburg-Menden, Düsseldorf-Kupferdreh und Aachen-Welkenraedt, sowie für Ergänzungsbauten der alten Strecken und zur Beschaffung von Betriebsmitteln verwendet worden, die Summe von 450,310 Thlr., denen hinzutraten 290,790 Thlr. Zinsen desjenigen Theils der Bergisch-Märkischen Prioritätsanleihe VIII. Serie, welcher für die Betheiligung an dem Erwerbe der Braunschweigischen Eisenbahnen emittirt ist, da in 1873 die Braunschweigischen Eisenbahnen einen zur Vertheilung zu bringenden Ueberschuß nicht ergeben haben; außer diesen 290,790 Thlr. waren für die Braunschweigischen Eisenbahnen noch weiter zu decken 90,000 Thlr., welche für 1872 weniger an Dividende gezahlt sind, als bei dem Abschlusse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angenommen wurde, (und welche daher der Einnahme für Bankzinsen abgesetzt werden mußten). Aus

dem Bergisch-Märkischen Betriebsüberschusse waren ferner gegen das Jahr 1872 mehr zu entnehmen an Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds 269,981 Thlr. und die als Zuschuß für die Verzinsung des Anlage-Capitals der Ruhr-Sieg Eisenbahn zu zahlenden 47,780 Thlr.

Die Abschlüsse der Reserve- und Erneuerungsfonds sind trotz der durch die Vertheuerung der Materialien gesteigerten Ausgaben befriedigend, indem der gesammte Bestand der drei bestehenden Fonds sich am Jahresschlusse auf 2,257,161 Thlr. gegen 2,135,641 Thlr. stellt, also um 121,520 Thlr. zugenommen hat.

Die Amortisation der Anleihen wurde nach Vorschrift der bezüglichen Privilegien fortgeführt und beträgt die Gesammtsumme des bis ultimo 1873 amortisirten Capitals 3,210,912 Thlr. oder 5,31 Prozent des ursprünglichen Nominalcapitals.

Eine außerordentliche lebhafte Entwickelung des Verkehres auf der einen und ein ungünstiges Ergebniß als Reinertrag auf der andern Seite war somit das Charakteristische des vergangenen Betriebsjahres. Die überaus günstige, durch die Eröffnung der Ruhrthalbahn augenscheinlich sehr geförderte Gestaltung des Verkehrs war auf dem Gebiete des Personenverkehrs eine dauernde und bis in die letzten Betriebsmonate stetig verbleibende, der Güter-Verkehr dagegen ließ bereits in den letzten Monaten des Jahres 1873 eine Erlahmung erkennen, welche sich im laufenden Jahre fortgesetzt und gesteigert hat. Die Verkehrs-Abnahme zeigte sich am meisten in allen Artikeln der Eisen-Industrie und litt darunter ersichtlich und besonders die Ruhr-Siegbahn als diejenige Strecke, welche fast ausschließlich durch die Bergbau- und Hütten-Industrie alimentirt wird.

Die Flaue auf diesem Gebiet gab sich in den Minder-Einnahmen im Güter-Verkehr dieser Strecke seit dem Monate August und durch ein Minus in der Gesammt-Einnahme von 86,074 Thlr. am deutlichsten zu erkennen, und leider erstreckt sich diese ungünstige Gestaltung auch auf das laufende Jahr, dessen erste fünf Monate nach vorläufigen Ermittelungen im Güter-Verkehr der Ruhr-Siegbahnstrecke eine Minder-Einnahme von rot. 162,000 Thlr. ergeben haben. Eine Besserung darf erst erwartet werden, wenn die Lage der Eisen-Industrie eine bessere geworden sein wird.

Als die wesentlichste Ursache des ungünstigen finanziellen Ergebnisses gegenüber einer so bedeutenden Entwickelung des Verkehrs haben wir bereits in unserem vorigjährigen Berichte das ungünstige Verhältniß zwischen den Leistungen des Betriebes und den tarifmäßigen Einnahmen bezeichnet. Die Nothwendigkeit einer Tariferhöhung machte sich nicht allein bei unserer Verwaltung, sondern bei den meisten anderen deutschen Eisenbahnen, selbst bei denen, welche vermöge ihrer günstigen Lage noch einen verhältnißmäßig bedeutenden Reinertrag liefern, immer mehr fühlbar und wurde der Gegenstand einer lebhaften Discussion unter den verschiedenen Eisenbahnen und der staatlichen Aufsichtsbehörde, so wie unter den Vertretern derjenigen Industriezweige, welche eine Beeinträchtigung ihrer Interessen von einer Tariferhöhung befürchten. Von Seiten der letzteren und namentlich von den Vertretern der Kohlen-Industrie wurde lebhafter Widerspruch gegen dieselbe erhoben.

Außer den Gründen, welche aus der ungünstigen Lage der bedrohten Industrie hergeleitet wurden, wurde den dringenden Anträgen der Eisenbahn-Verwaltungen namentlich die Behauptung entgegen gestellt, daß eine als vorübergehend anzusehende ungünstige Conjunctur der Eisenbahnen die Tariferhöhung nicht zu rechtfertigen vermöge, daß vielmehr die Eisenbahnen durch Steigerung der Transportmassen, welche wieder durch möglichst billige Transportsätze bedingt wäre, die Betriebskosten zu ermäßigen und hierdurch ihre Lage zu verbessern hätten. Die Frage, ob eine Tariferhöhung nothwendig und zulässig sei, kann nur nach den besonderen Verhältnissen der einzelnen Bahnen richtig beurtheilt werden.

Eine gewissenhafte Prüfung derselben unter Berücksichtigung der eigenthümlichen Bergisch-Märkischen Verhältnisse kann nur zu dem Ergebnisse führen, daß die Nothwendigkeit anzuerkennen ist und daß diese keineswegs auf einer vorübergehenden Conjunctur beruht.

Die Bergisch-Märkische Bahn hat vermöge ihrer ungünstigen, durch das Terrain gegebenen Steigungs-Verhältnisse und durch die Menge ihrer zum Theil nur 1/2 bis 1 Meile langen Zweigbahnen die größten Betriebs-Schwierigkeiten, wie sie irgend vorkommen, und einen Dienst zu leisten, welcher nicht besser charakterisirt werden kann, als durch die Anführung, daß diese Bahnstrecken nach dem gegenwärtigen Fahrplane täglich mit 579 Zügen befahren werden und daß diese Züge täglich eine Gesammthöhe von 61,875 Metern oder 8 1/4 Meilen zu ersteigen haben.

Die Menge dieser Züge bei theilweise sehr beschränkter Leistungsfähigkeit, die große Zahl der Stationen, die Mannigfaltigkeit der Verkehrsbeziehungen der an der Bahn befindlichen Industrie erfordert einen ungewöhnlich ausgedehnten, mit jedem Jahre vergrößerten Apparat an personellen und materiellen Kräften. Diese Dinge sind nicht vorübergehend und wechselnd, sie verlangen unzweifelhaft eine verständige Ausgleichung in den Sätzen und in den von den einzelnen Interessenten zu leistenden Vergütungen für besondere Leistungen. Auch die Erhöhung der Beamten-Gehälter, welche im Jahre 1873 einschließlich der durch die Vermehrung des Personals entstandenen Mehrausgabe gegen das Jahr 1870 einen Mehraufwand von 3,046,248 Thlr. und für je 100,000 Thlr. Brutto-Einnahme einen solchen von 6201 Thlr. oder 22⅓ Prozent mehr in Anspruch genommen haben, ist keine vorübergehende Conjunctur, sondern eine bleibende Vertheuerung des Betriebes. Als Conjunctur oder als eine hinzutretende vorübergehende Vertheuerung des Betriebes wirkte die enorme Steigerung der Betriebsmaterialien, insbesondere der Kohlen-Preise — letztere von 2½ Sgr. im Jahre 1869 auf 6,9 Sgr., pro Ctr. also um 176 %.

Wenn nun von den Gegnern der Tariferhöhung betont wird, daß die fortschreitende Vermehrung der Transport-Massen eine Verminderung der Kosten und Erhöhung des Transport-Effektes bewirken werde, so steht dem die Thatsache entgegen, daß gerade die großartige Steigerung der Massengüter die Betriebskosten gesteigert und den Reinertrag aus dem Betriebe beeinträchtigt hat, weil die bestehenden Tarifsätze und namentlich der Pfennigsatz überhaupt nur einen sehr geringen oder gar keinen Nettogewinn übrig ließen und weil die Vermehrung der Massen durch die Steigerung des Rangirdienstes die Kosten in ungünstigem Verhältnisse vermehrten, außerdem aber eine Ergänzung der Bahnhofsanlagen und der Betriebsmittel nothwendig machten, welche das Unternehmen ebenfalls belastete. Die Summe der vom Maschinenpark geleisteten Rangirstunden betrug im Jahre:

1869	431,792	neben	1,030,349	Nutzm.	resp.	41,91 %
1870	526,089	„	1,103,098	„	„	47,69 „
1871	673,310	„	1,206,603	„	„	55,89 „
1872	706,879	„	1,403,056	„	„	50,38 „
1873	914,133	„	1,672,889	„	„	54,64 „

Das Anlage-Capital der Bahn einschließlich der Kosten der Betriebsmittel betrug im Jahre

1869	843,593	Thlr. pro Meile Bahn.
1870	879,987	„ „ „ „
1871	913,852	„ „ „ „
1872	974,035	„ „ „ „
1873	1,064,304	„ „ „ „

und stieg somit hauptsächlich durch die nothwendige Ergänzung der Bahnhofsanlagen und der Betriebsmittel in fünf Jahren pro Meile Bahn um 220,711 Thlr.

Die Jahresabschlüsse der meisten Privat- und fiscalischen Eisenbahnen für das vergangene Geschäftsjahr haben schließlich auch die Reichsbehörde überzeugen müssen, daß hier eine Abhülfe nothwendig und zunächst durch Zulassung einer prozentualen Erhöhung der bestehenden Tarife zu erreichen sei, an welche sich alsdann in möglichst kurzer Frist die Revision des Tarifsystems anzuschließen habe. Unsere Bahn wird demgemäß mit dem 1. August ebenfalls einen Zuschlag zu den bestehenden Tarifsätzen erheben, von welchem neben der mit dem 1. Juli in Kraft tretenden anderweiten Regelung der Abholevergütungen für Zweigbahnen-Anschlüsse und Lagerplätze, eine Erhöhung der Einnahme erwartet werden darf. Wir folgen in diesem Vorgehen einer unabweislichen Nothwendigkeit und hoffen hiervon, sowie von einer sorgfältigen Wirthschaftlichkeit in allen Dienstzweigen eine Besserung des Netto-Ertrages ohne Schädigung des industriellen Lebens zu erzielen, welches die Grundlage für die Entwickelung des Verkehrs ist.

Ueber die Neubauthätigkeit des verflossenen Jahres gibt der Jahresbericht in seinem dritten Abschnitt die erforderliche Auskunft. Vollendet und in Betrieb genommen wurden die 65,17 Kilometer lange obere Ruhrthalbahnstrecke von Bestwig bis Warburg und die 66,53 Kilometer lange Strecke von Odenkirchen bis Stolberg und Düren. Die erstere stellte die Verbindung her zwischen der alten Bergisch-Märkischen und der Nordbahn und verbesserte die Betriebsverhältnisse der Bahn wesentlich, indem sie neben einer nicht unerheblichen örtlichen Alimentation durch den Bergbau

im Hopke- und Diemelthale die directe Verbindung der alten Strecken mit Thüringen, Hessen, Sachsen u. s. w. ohne Vermittelung der Westfälischen Bahn ermöglichte. Diese Linie übernahm daher sofort einen bedeutenden und in Folge längerer Transportstrecken vortheilhaften Verkehr, so daß sich aus dem Betriebe derselben ein Brutto-Ueberschuß von 68,338 Thlr. ergab. Auf der Strecke Odenkirchen-Stolberg-Düren blieb das Ergebniß weit hinter den Erwartungen zurück. Die Linie bedarf voraussichtlich noch einer längeren Entwickelung der vorhandenen Verkehrs-Elemente, um das aufgewendete Capital zu verzinsen.

Es waren ferner im Bau die 35 Kilometer lange mittlere Ruhrthalbahn von Ueberruhr nach Dahlhausen und von Hattingen über Blankenstein, Bommern, Volmarstein nach Herdecke; dieselbe ist inmittelst dem Betriebe übergeben und gewährt neben dem eigenen Verkehre, dessen schleunige Entwickelung die an der Linie befindliche Industrie erwarten läßt, den Vortheil einer wünschenswerthen Entlastung der vorhandenen Betriebsstrecke und der Station Steele, ferner die Volmethalbahn von Hagen bis Brügge, 26,25 Kilometer, welche bis zum Herbste dieses Jahres vollständig dem Verkehre übergeben werden wird, die Zweigbahn der Ruhr-Sieg Bahn von Finnentrop nach Rothemühle, 33 Kilometer, deren erste Strecke bis Attendorn seit dem 1. April d. J. im Betriebe, und deren Vollendung bis Olpe voraussichtlich im künftigen Jahre zu erwarten ist. Das zufolge Garantie-Vertrages mit dem Staate auf 2½ Millionen Thaler begrenzte Baukapital wird zur Fertigstellung der gesammten Linie bis Rothemühle theils wegen der eingetretenen Vertheuerung der Bau-Materialien und Arbeiten, theils wegen der nothwendig befundenen Erweiterung und Vermehrung der Bahnhöfe und Betriebsmittel nicht ausreichen, vielmehr einer verhältnißmäßig erheblichen Ergänzung bedürfen, worüber Verhandlungen mit der Staats-Regierung bezüglich der dem Capital bewilligten indirecten Zinsgarantie angeknüpft sind; die Zweigbahn Kettwig-Mülheim a. d. Ruhr, 14,25 Kilometer, Lennep-Wipperfürth, 18 Kilometer, Born-Opladen, 24 Kilometer, die Ennepethalbahnstrecke Hagen-Gevelsberg, die Zweigbahn von Bochum nach Essen, welche noch in diesem Jahre vollendet werden wird, und von Essen nach Werden, auf welcher die Erdarbeiten begonnen wurden, ferner die Bahnen im Emscherthale, wovon zunächst die Strecken von Essen bis Consolidation betriebsfähig hergestellt sind, die weitere Strecke in der Richtung nach Herne und die Strecke Oberhausen-Altenessen, Herne-Recklinghausen bearbeitet werden, endlich die Verbindungsbahn Scherfede-Holzminden, 49,35 Kilometer. Die anderen, von der Gesellschaft beschlossenen und concessionirten Linien von Deutz nach Ründeroth und Obercassel, von Hamm nach Osnabrück und von Gladbach nach Roermonde haben noch nicht in Angriff genommen werden können, theils weil das erforderliche Capital noch nicht vorhanden, theils weil die Fertigstellung der Projecte bedingt ist durch eine Verständigung mit der Militairbehörde beziehungsweise den Verwaltungen der Nachbarbahnen, an welche unsere Linien anschließen.

Wenn auf der einen Seite — wie wir durchaus nicht verkennen — die Lage des Unternehmens nach Maßgabe der letztjährigen Betriebs-Resultate und bei der Höhe des bereits vorhandenen Capitals die mögliche Einschränkung der Neubauten dringend erheischt, so dürfen wir auf der andern Seite uns gestatten, daran zu erinnern, daß der Ausbau des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Systems, hervorgegangen aus der eingehenden Würdigung des localen Bedürfnisses und den staatswirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen überhaupt, bis dahin sich gelohnt hat durch eine stetige Zunahme der Brutto-Einnahme, und daß der ungenügende Rein-Ertrag unzweifelhaft zu danken ist dem ungünstigen Verhältnisse zwischen der Transportleistung und dem dafür erhobenen Preise, dessen Aufbesserung sich als nothwendig ergeben hat. Die richtige Ausgleichung dieses Verhältnisses auf der Grundlage eines rationellen Tarifsystems wird nach unserer Ueberzeugung der Gesellschaft die Möglichkeit wieder gewähren, die als nützlich oder nothwendig anerkannte weitere Entwickelung der Bahn weiter zu verfolgen."

Es wurde hierauf zur Ergänzungswahl der Deputation übergegangen und der General-Versammlung mitgetheilt, daß nach dem Amtsalter auszuscheiden haben als wirkliche Mitglieder:

Geheimer Commerzienrath Herr Daniel von der Heydt zu Elberfeld,
Rentner Herr Fr. Herm. Wülfing daselbst,
Kaufmann Herr Rud. Weyermann daselbst,
Rentner Herr L. von Papen zu Werl,
} für die Strecke Elberfeld-Soest gewählt,

Kaufmann Herr Fr. Wilh. Pieper zu Hochdahl, ohne Beschränkung des Domicils gewählt;

als stellvertretende Mitglieder:

Geheimer Commerzienrath Herr Wiesehahn zu Cöln,
Kaufmann Herr Daniel von der Heydt jun., zu Elberfeld
Landrath Herr Melbeck zu Solingen,
} ohne Beschränkung des Domicils gewählt,

Kaufmann Herr Heinr. Loehr zu Düsseldorf, gewählt für den Kreis Düsseldorf,

Kaufmann Herr E. Colsman zu Langenberg, gewählt für die Strecke der Prinz-Wilhelm Eisenbahn;

daß ferner eine Ersatzwahl vorzunehmen sei für das wirkliche Mitglied Herrn Ober-Regierungsrath Keßler zu Arnsberg, gewählt ohne Beschränkung des Domicils, welcher seinen Austritt erklärt hat, und für die stellvertretenden Mitglieder: Commerzienrath Herrn Aug. Engels zu Barmen, gewählt für die Strecke Elberfeld-Soest, Bank-Director Herrn Paul Wehrmann zu Aachen, gewählt für die linksrheinischen Bahnstrecken, Kaufmann Herrn Gust. Ad. Waldthausen zu Essen, gewählt für die Bahnstrecken Witten-Duisburg, von welchen Herr Engels gestorben ist, die Herren Wehrmann und Waldthausen aber ihren Austritt aus der Deputation angezeigt haben.

Nachdem der Versammlung bezüglich der Wahl der stellvertretenden Deputations-Mitglieder mitgetheilt worden war, daß der Herr Geheime Commerzienrath Wiesehahn zu Köln ausdrücklich auf eine Wiederwahl verzichtet habe, wurde dieselbe durch den Vorsitzenden ersucht, zunächst die Ergänzungswahl der Mitglieder der Deputation vorzunehmen. Während die Scrutatoren die Stimmzettel dieses Wahlaktes einsammelten und auf Ersuchen des Vorsitzenden damit beschäftigt waren, das Scrutinium festzustellen, wurde in der Tagesordnung weiter vorgegangen, indem die Versammlung befragt wurde, ob Bemerkungen zu dem Vortrage der Königlichen Eisenbahn-Direction zu machen seien.

Aus der Versammlung wurde der Wunsch ausgesprochen, den Vortrag der Königlichen Eisenbahn-Direction für die General-Versammlung etwa 8 Tage vor derselben durch den Druck zu publiciren, worauf die Königliche Eisenbahn-Direction erwiderte, daß nach der Vorschrift des Statuts der Geschäftsbericht den Herren Actionairen bei ihrer Anmeldung ausgehändigt werde, daß sie aber bereit sei, mit der Deputation zu erwägen, in wie weit dem geäußerten Wunsche in Zukunft zu entsprechen.

Von einem der anwesenden Herren Actionaire wurde demnächst der Antrag gestellt auf Einschränkung der Bauthätigkeit, worauf von der Gesellschafts-Vertretung erwidert wurde, daß im Sinne des Antrages bereits seit längerer Zeit verfahren werde.

Zu dem Vortrage der Königlichen Eisenbahn-Direction hatte Niemand außerdem noch etwas anzuführen.

Der Herr Vorsitzende verlas hierauf die von einigen Actionairen aus Berlin und Lippstadt eingegangenen Anträge auf Abänderung der Statuten und Erweiterung der Rechte der Deputation und der General-Versammlung beziehungsweise auf Einberufung einer außerordentlichen General-Versammlung Behufs Wahl einer Commission und Behufs der weiteren Beschlußfassung über entsprechende Statutänderungen. Seitens der Deputation der Actionaire wurde der General-Versammlung mitgetheilt, daß sie wegen Abänderung des Betriebsüberlassungs-Vertrages und der Statuten im Sinne der Anträge bereits Unterhandlungen mit dem Königlichen Handelsministerium angeknüpft und entsprechende Vorschläge in der dem Protocolle beigefügten beiliegenden Eingabe an das Ministerium gestellt und ausführlich motivirt habe, und daß sie eine Berücksichtigung der vorgetragenen Wünsche erwarten dürfe. Die Deputation ersuchte die Versammlung, diesem Vorgange zuzustimmen und ihr die weiteren Maßnahmen auf dem betretenen Wege mit Vertrauen fernerhin zu überlassen, worauf eine alsbald anzuberaumende außerordentliche General-Versammlung der Actionaire zur weiteren Beschlußfassung einberufen werden solle.

Aus der General-Versammlung wurde beantragt, die Deputation für die weiteren Verhandlungen mit dem Handelsministerium durch eine zu wählende Commission von 5 Actionairen zu verstärken, ferner, nachdem ein vorher gestellter Antrag auf Kündigung des mit der Staatsregierung geschlossenen Betriebsüberlassungs-Vertrages nach kurzer Discussion zurückgezogen war, die Deputation zu ermächtigen und zu beauftragen, die Wahl der 5 Actionaire vorzunehmen und endlich, der Deputation den Dank für ihr bisheriges Vorgehen auszusprechen und ihr selbst zu überlassen, ob sie sich durch Cooptation von 5 Actionairen verstärken wolle. Nachdem noch der Wunsch ausgesprochen war, daß auch solche Actionaire cooptirt werden möchten, welche nicht im Bereiche der Bahn wohnen, — wogegen anderweit darauf hingewiesen wurde, lediglich die Bestunterrichteten zu wählen, — stimmte die General-Versammlung durch Acclamation dem folgenden Vorschlage ihres Vorsitzenden zu:

die Deputation zu beauftragen und zu ermächtigen, in der bisher von ihr eingeschlagenen Richtung und nach Maßgabe ihres vorgedachten beiliegenden Antrages an das Handelsministerium die Abänderung der Gesellschafts-Statuten und ihrer Nachträge, insbesondere des Betriebsüberlassungs-Vertrages, fernerhin zu erstreben und zu betreiben, auch nach Beendigung dieser Verhandlungen eine außerordentliche General-Versammlung einzuberufen; desgleichen ermächtigt die General-Versammlung die Deputation, für diese Verhandlungen sich durch 5 Actionaire nach ihrer Wahl und ohne Rücksicht auf deren Domicil zu verstärken.

Der Vorsitzende gab dann der General-Versammlung Kenntniß von einem Antrage mehrerer Actionaire in Lennep, die Deputation um 1 Mitglied und 1 Stellvertreter mit Domicil-Beschränkung auf den Kreis Lennep zu verstärken, und fügte hinzu, daß dieser Antrag bei der bevorstehenden Statutänderung miterwogen werden solle.

Der Vorsitzende theilte ferner mit, daß ein Antrag von einem entlassenen Beamten der Verwaltung gestellt sei, ohne daß derselbe sich als Actionair ausgewiesen oder sich zur heutigen Versammlung angemeldet habe, daß derselbe aber auch nicht zur Discussion kommen könne, da derselbe lediglich Fragen der Administration betreffe, ferner, daß ein Antrag eingebracht sei, welcher bereits eine geschäftliche Behandlung und Beantwortung erfahren habe.

Demnächst wurde die Versammlung zur Wahl der stellvertretenden Deputations-Mitglieder aufgefordert, und nachdem das Ergebniß beider Wahlacte festgestellt war, das letztere in nachfolgender Weise kundgegeben:

Wiedergewählt resp. neugewählt sind als Mitglieder der Deputation die Herren:

der Geheime Commerzienrath Daniel von der Heydt zu Elberfeld für die Strecke Elberfeld-Soest mit 9,317 Stimmen,

Rentner Fr. Herm. Wülfing zu Elberfeld für die Strecke Elberfeld-Soest mit 9,790 Stimmen,

Kaufmann Gustav Gebhard zu Elberfeld, ohne Beschränkung des Domicils, mit 10,464 Stimmen,

Kaufmann Rud. Weyermann zu Elberfeld für die Strecke Elberfeld-Soest mit 11,420 Stimmen.

Rentner Ludw. von Papen zu Werl für die Strecke Elberfeld-Soest mit 8,845 Stimmen.

Justizrath Stader zu Berlin, ohne Beschränkung des Domicils und als Ersatz für Herrn Oberregierungsrath Keßler mit 7,886 Stimmen;

als stellvertretende Mitglieder der Deputation die Herren:

Landrath Melbeck zu Solingen ohne Domicil-Beschränkung mit 8,865 Stimmen,

Kaufmann Ed. Colsmann zu Langenberg für die Prinz-Wilhelm Eisenbahn mit 8,858 Stimmen,

Kaufmann Fr. Wilh. Pieper zu Hochdahl ohne Domicil-Beschränkung mit 8,686 Stimmen,

Kaufmann Gust. Arndt zu Düsseldorf ohne Domicil-Beschränkung mit 8,157 Stimmen,

Kaufmann H. Loehr zu Düsseldorf für den Kreis Düsseldorf mit 7,911 Stimmen,

Kaufmann Wilh. Boeddinghaus jun. zu Elberfeld für die Strecke Elberfeld-Soest als Ersatz für den Herrn Commerzienrath Engels mit 7,960 Stimmen,

Kaufmann Carl Waldthausen zu Aachen für die linksrheinischen Bahnstrecken als Ersatz für den Bankdirektor Herrn Paul Wehrmann mit 7,955 Stimmen,

Oberbürgermeister Hache zu Essen für die Witten-Duisburger Bahnstrecken als Ersatz für den Herrn Gust. Ad Waldthausen mit 7,884 Stimmen.

Der Herr Vorsitzende theilte der General-Versammlung diese Wahlresultate mit unter dem Hinzufügen, daß nach der Wahl des Herrn Gust. Gebhard zum wirklichen Mitgliede der Deputation für diesen in seiner bisherigen Eigenschaft als stellvertretendes Mitglied eine Ersatzwahl zu thätigen sei; der Vorsitzende schlug vor, den Kaufmann Herrn Ernst von Eynern zu Barmen, welcher nach dem Herrn Oberbürgermeister Hache die meisten Stimmen, nämlich 7,815, auf sich vereinigt habe, als Ersatz für Herrn Gebhard als gewähltes stellvertretendes Mitglied anzusehen. Die General-Versammlung erklärte sich einstimmig hiermit einverstanden.

Hiermit wurde die General-Versammlung geschlossen.

Anlage zum Protocolle der General-Versammlung.

Berlin, den 13. Juni 1874.

Sr. Excellenz
dem Herrn Staats-Minister und Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten
Herrn Dr. Achenbach
Ritter p. p.
Berlin.

Die großartige Ausdehnung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens, die beispiellose Aufregung, in welche die Actionaire durch die für das Jahr 1873 zu zahlende geringe Dividende versetzt sind, haben die Deputation der Actionaire veranlassen müssen, reiflich zu erwägen, ob die ihnen durch den Betriebs-Ueberlassungsvertrag de 23. August 1850 angewiesene Stellung geeignet sei, die Pflichten zu erfüllen, welche ihnen als Vertreter der Actionaire obliegen.

Das Resultat dieser Erwägung ist, daß die Mitglieder der Deputation ohne Ausnahme von der Unmöglichkeit überzeugt sind, diese Pflichten zu erfüllen, wenn nicht ihre aus dem vorgedachten Vertrage sich ergebende Stellung verändert wird.

In Folge reiflicher Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse haben die Mitglieder der Deputation am 8. d. Mts. einstimmig die Unterzeichneten schriftlich bevollmächtigt, Ew. Excellenz diejenigen Abänderungen des Gesellschafts-Statuts und des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages zu bezeichnen, welche die Deputation für erforderlich erachtet, um die, den Actionairen gegenüber, übernommene Verbindlichkeit tragen und im Interesse der Gesellschaft diejenige Einwirkung ausüben zu können, welche ihre Stellung und das berechtigte Interesse der Actionaire erheischt.

Wir bitten um die Erlaubniß, Ew. Excellenz die verschiedenen Erwägungen, welche uns als richtig erscheinen, mündlich vortragen zu dürfen, und gestatten uns, diejenigen Punkte zu bezeichnen, bei welchen wir eine Aenderung der jetzigen Stellung der Deputation und der General-Versammlung für geboten erachten.

Wir wünschen folgendes:

1. Die Deputation wählt aus ihrer Mitte, oder aus der Zahl der Actionaire ihren Vorsitzenden, auf die Dauer von 6 Jahren. Sofern demselben, in Anwendung der Bestimmungen des Statut-Nachtrags vom 3. September 1866, innerhalb dieser Zeit das Loos der Ausscheidenden treffen sollte, wird, auch ohne Wiederwahl, die Verlängerung seiner Amtsdauer um 3 Jahre angenommen. Die Deputation hat das Recht, mit dem von ihr zu wählenden Vorsitzenden die Bedingungen der Uebernahme seines Amtes, insbesondere auch die ihm zu gewährende Remuneration, zu vereinbaren. Wofern von der Befugniß, den Vorsitzenden aus der Zahl der Actionaire zu wählen, Gebrauch gemacht wird, erhöht sich dadurch die Zahl der Deputations-Mitglieder auf 16.
2. Dem Vorsitzenden der Deputation wird das Recht eingeräumt, an den Sitzungen der Direction Theil zu nehmen und von der Direction zu jeder Zeit Auskunft über die Geschäftslage im Ganzen und Einzelnen zu fordern, um im Stande zu sein, das Ganze und Einzelne zu übersehen und überall der Deputation die für Beschlüsse nöthige Information zu ertheilen.
3. Für den Fall der Verhinderung des Vorsitzenden wird, aus der Zahl der Deputations-Mitglieder, ein Stellvertreter auf 3 Jahre gewählt.
4. Der Deputation steht es frei, zur Vorberathung bestimmter Angelegenheiten, besondere Commissäre zu ernennen, welchen das Recht zusteht, neben dem Vorsitzenden, den Sitzungen der Direction beizuwohnen.
5. Die Deputation übernimmt die gesammte Finanz-Verwaltung des Unternehmens und als dahin gehörig:
   a) die Feststellung des Etats, sowohl bezüglich der laufenden Ausgaben der Verwaltung, als insbesondere bezüglich der in jedem Jahre extraordinair zu machenden Aufwendungen für Neu- und Ergänzungsbauten, so wie für Vermehrung der Betriebsmittel 2c.;
   b) die Feststellung der Dividende nach Maßgabe des Statuts und nach Anhörung der Direction,
   c) die Revision der Jahres-Rechnungen, mit der Berechtigung Revisions-Beamte anzustellen und zu remuneriren.

6. Bei der Anstellung, Entlassung und Versetzung der Directions-Mitglieder und der übrigen höheren Beamten der Gesellschaft wird der Deputation eine Mitwirkung eingeräumt.
7. Der Deputation wird die Befugniß beigelegt, denjenigen Beamten, deren Verbleiben in ihren Stellungen, im Interesse des Unternehmens, wünschenswerth erscheint, ständige Zulagen oder Extra-Bonificationen zu bewilligen.
8. Bei Tariffragen hat die Deputation nach Maßgabe der Vorschriften des Statuts mitzuwirken, ebenso bei Fahrplan-Angelegenheiten.

Wir halten uns außerdem verpflichtet, Ew. Excellenz noch als berechtigte Desiderata, welche von einer beträchtlichen Zahl großer Actienbesitzer kundgegeben sind, die folgenden Punkte zur Erwägung zu unterbreiten:

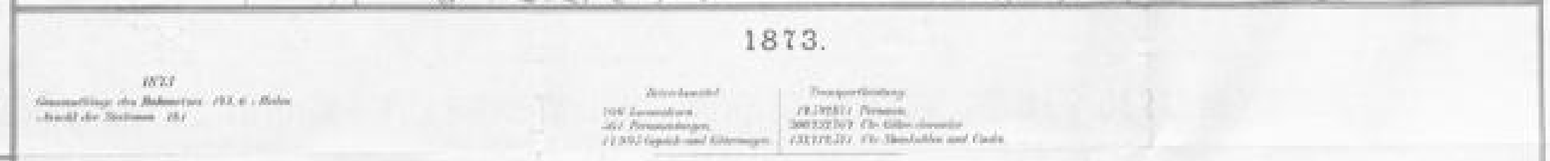
1. daß die gegenwärtig zu Recht bestehende Domicil-Beschränkung für die Wahl der Deputations-Mitglieder insoweit in Fortfall komme, als in der Folge nur die Hälfte derselben an einem bestimmten Wohnorte ihr Domicil zu haben brauchen; daß das Institut der stellvertretenden Deputations-Mitglieder ganz aufgehoben werde, und statt dessen event. eine Vermehrung der Zahl der wirklichen Mitglieder erfolge;
2. für die Bildung der General-Versammlung als normgebend festgehalten werde, daß je 10 Actien eine Stimme geben und der Einzelne einen Maximal-Betrag von 100,000 Thlrn. an eigenen und vertretenen Actien repräsentiren darf, so wie daß für die Rechte der General-Versammlungen die alten statutarischen Bestimmungen wieder Platz greifen.

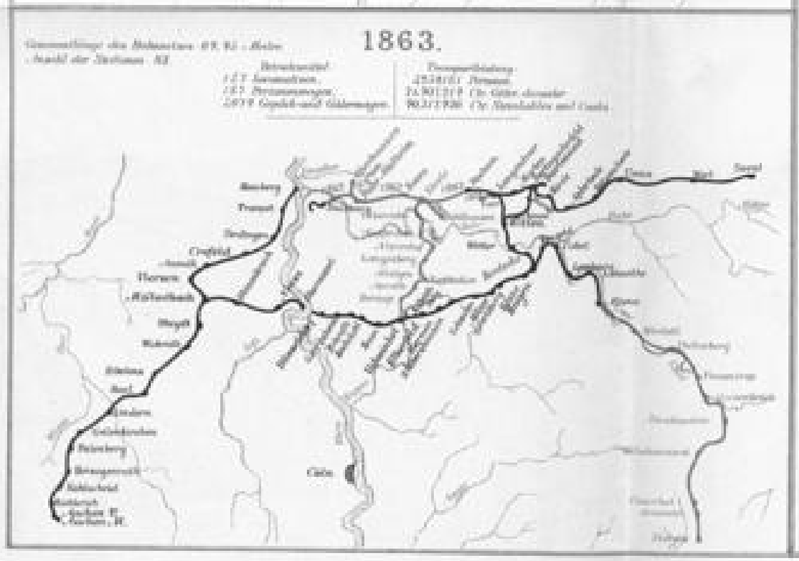
Um endlich diejenigen Unzuträglichkeiten zu beseitigen, welche sich aus dem häufigen Wechsel und dem Mangel der für den Bau, die Beaufsichtigung und die Bahn-Unterhaltung angestellten Beamten ergeben, wird schließlich Ew. Excellenz der Wunsch ausgesprochen, zu genehmigen, daß die zu den Functionen der Eisenbahn-Baumeister gehörenden Obliegenheiten auch solchen befähigten Ingenieuren übertragen werden können, welche die vorgeschriebenen Staats-Examen nicht gemacht haben, und daß zu den unteren Stellen, im Falle des Bedürfnisses, qualificirte Personen auch dann zugelassen werden, wenn sie einen Civil-Versorgungsschein nicht besitzen.

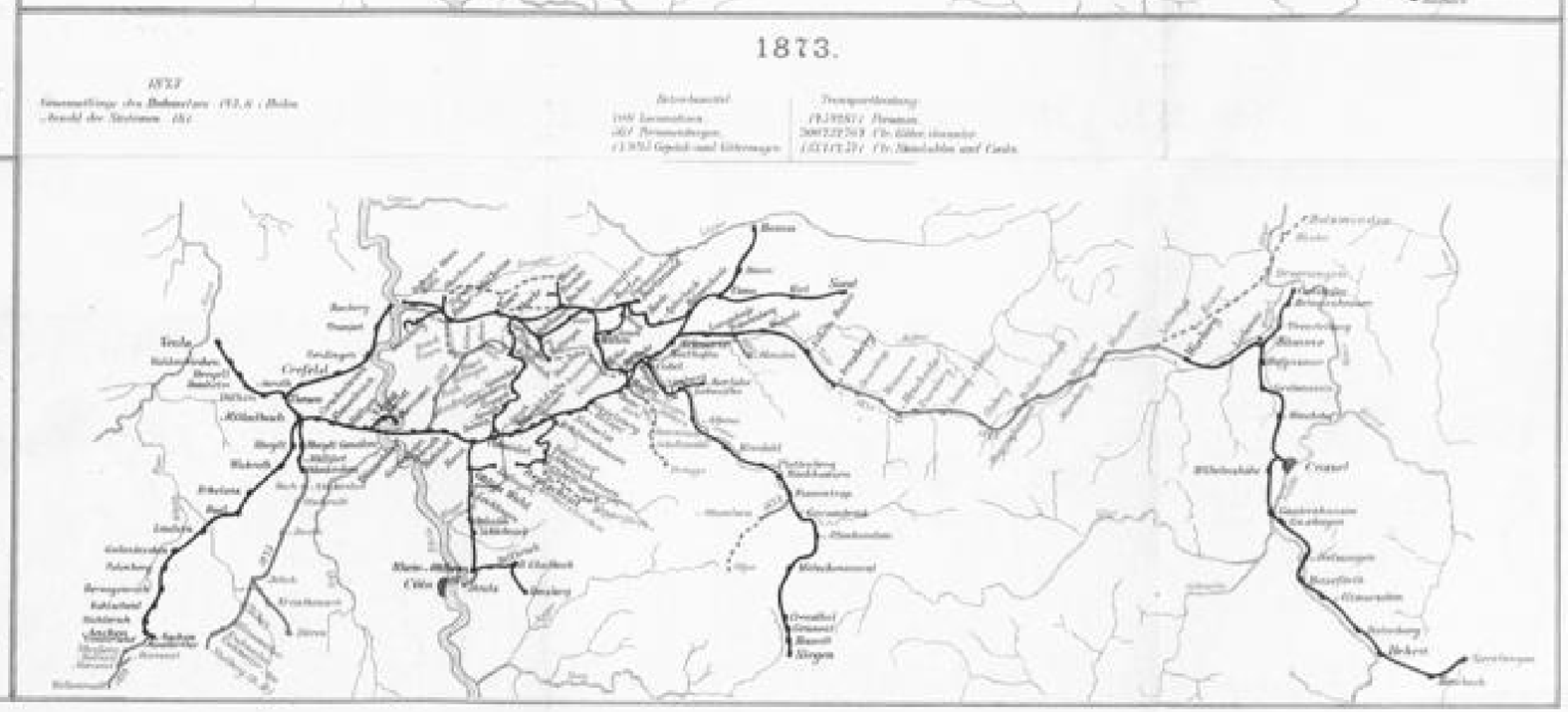
Wir haben Ew. Excellenz durch eine lange schriftliche Motivirung dieser Wünsche nicht behelligen wollen und deshalb um die Erlaubniß, unsere Gründe mündlich vortragen zu dürfen, gebeten.

Mit ausgezeichneter Hochachtung
Ew. Excellenz
gehorsame.

DAS BERGISCH-MÄRKISCHE EISENBAHNNETZ IN DEN ERSTEN FÜNFUNDZWANZIG JAHREN SEINES BESTEHENS.







Im Betrieb befindliche Linien. — In bezeichnetem Jahr in Betrieb übernommene Linien. — In der Bau- und Eröffnung begriffene Linien.

1847-49.

Im Jahre 1849

Betriebsmittel:	Transportleistung:
16 Locomotiven.	553,027 Personen.
24 Personenwagen.	2,023,728 Ctr. Güter.
308 Gepäck- und Güterwagen.	

Gesammtlänge des Bahnnetzes 7,73 Meilen.
Anzahl der Stationen 14.

1855.

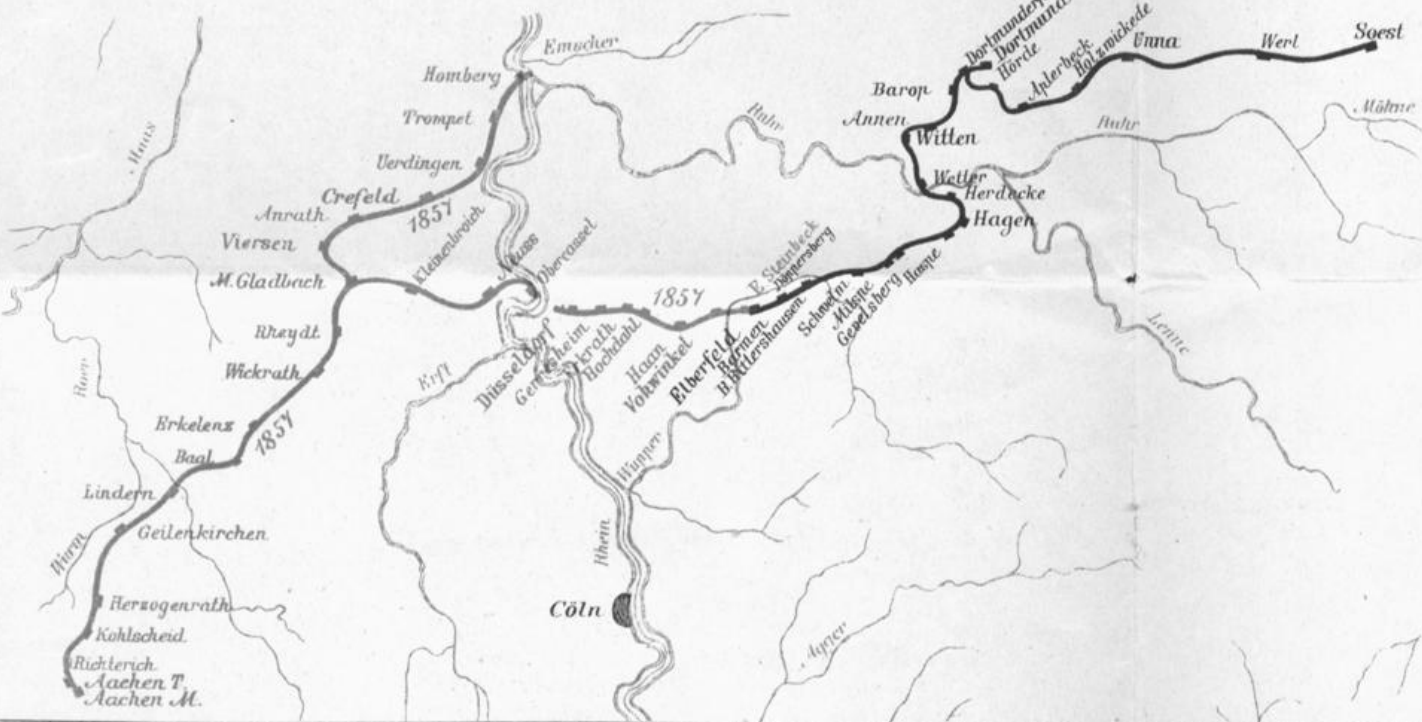
Gesammtlänge des Bahnnetzes 14,86 M.
Anzahl der Stationen 20.

Betriebsmittel:	Transportleistung:
27 Locomotiven.	903,788 Personen.
29 Personenwagen.	12,102,079 Ctr. Güter, darunter
442 Gepäck- und Gütermagen.	6,775,830 Ctr. Steinkohlen und Cooks.

1857.

Gesammtlänge des Bahnnetzes 35,41 Meilen.
Anzahl der Stationen 48.

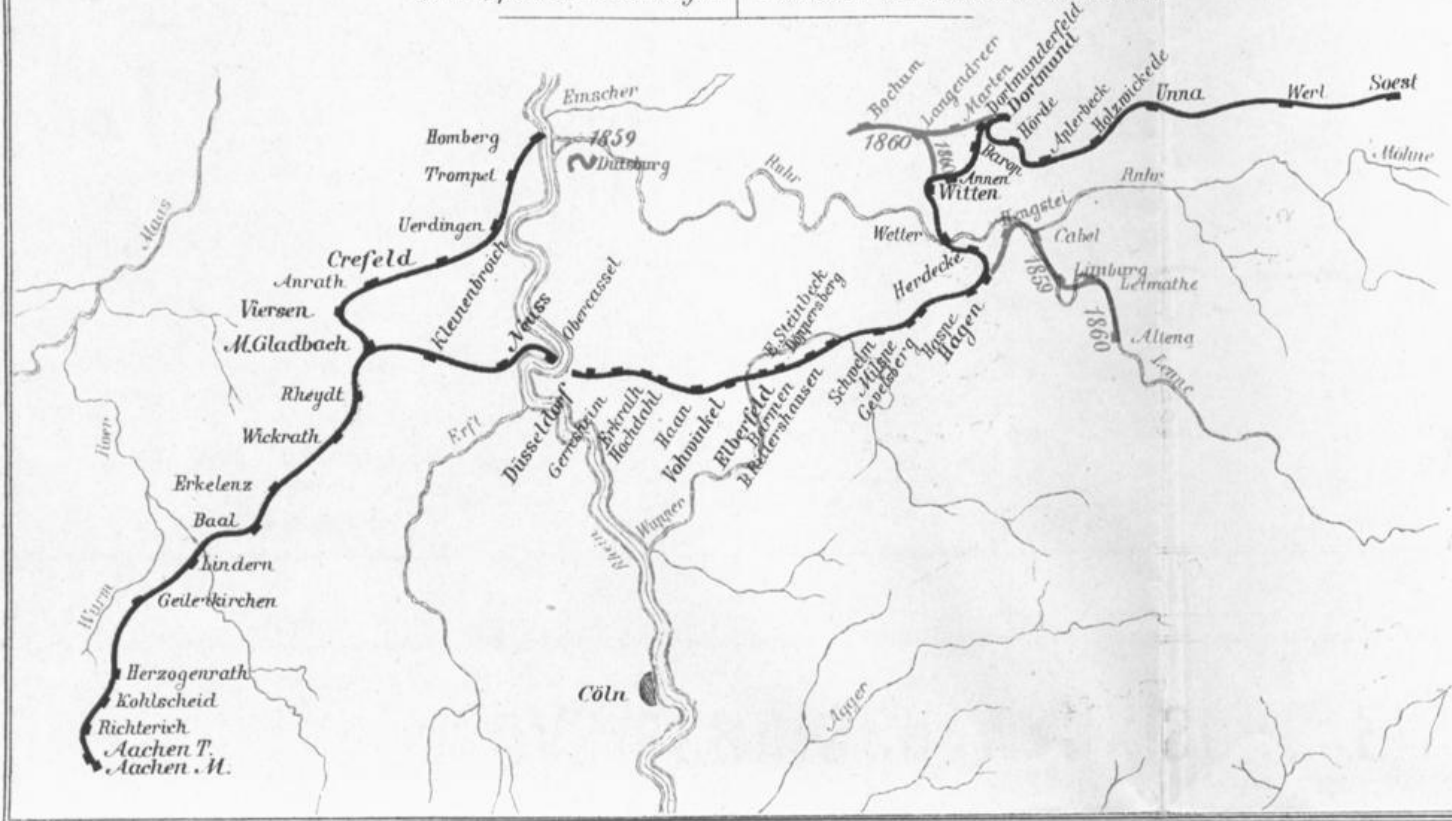
Betriebsmittel:	Transportleistung:
88 Locomotiven.	3,441,893 Personen.
119 Personenwagen.	37,387,168 Ctr. Güter, darunter
2110 Gepäck- und Güterwagen.	16,252,592 Ctr. Steinkohlen und Cooks.



1860.

Gesammtlänge des Bahnnetzes 41,79 Meilen.
Anzahl der Stationen 57.

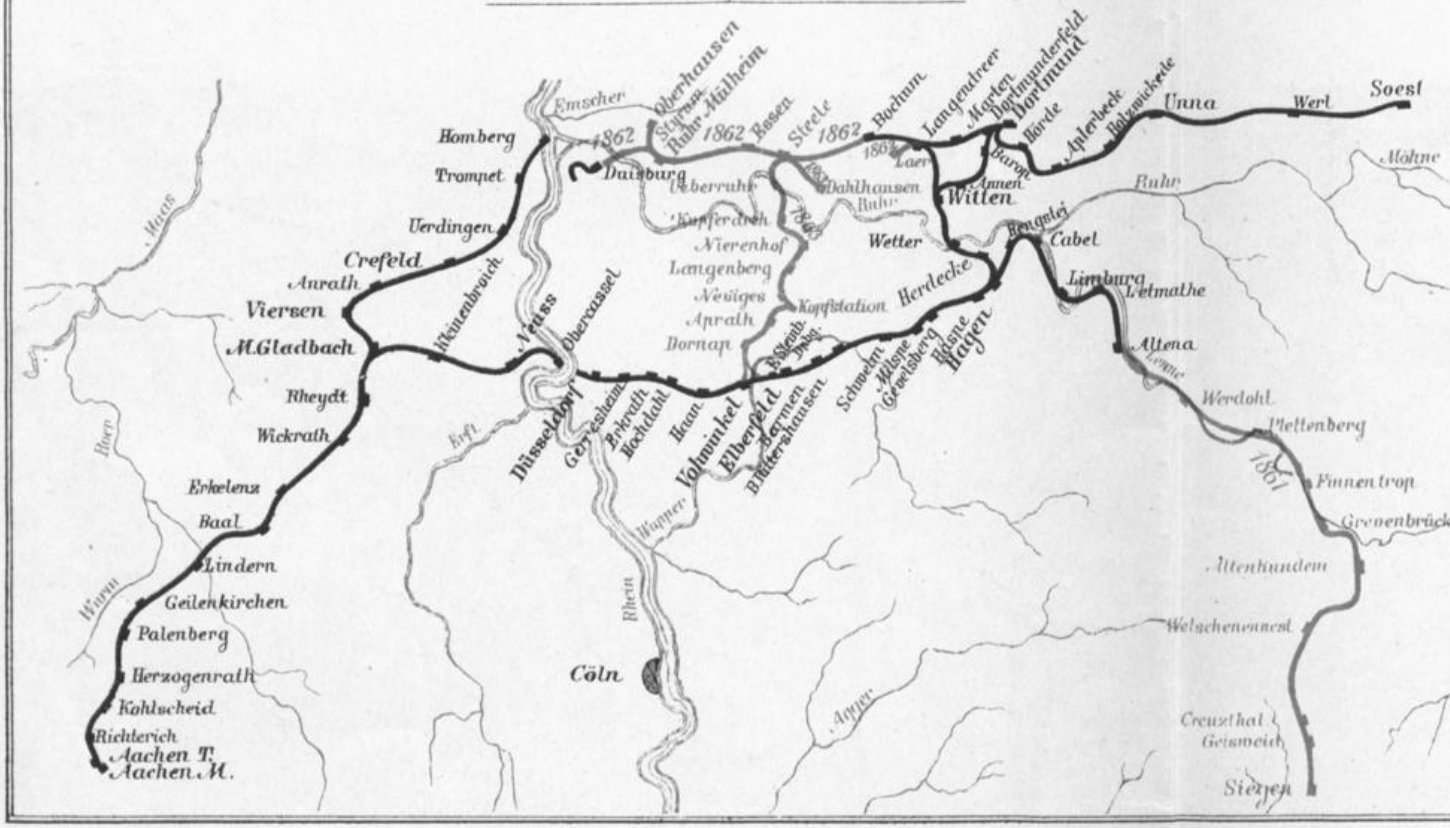
Betriebsmittel:	Transportleistung:
97 Locomotiven,	3,438,642 Personen,
135 Personenwagen,	30,499,766 Ctr. Güter, darunter
2,509 Gepäck- und Güterwagen.	26,418,657 Ctr. Steinkohlen und Cooks.



1863.

Gesammtlänge des Bahnnetzes 64,45 Meilen
Anzahl der Stationen 83.

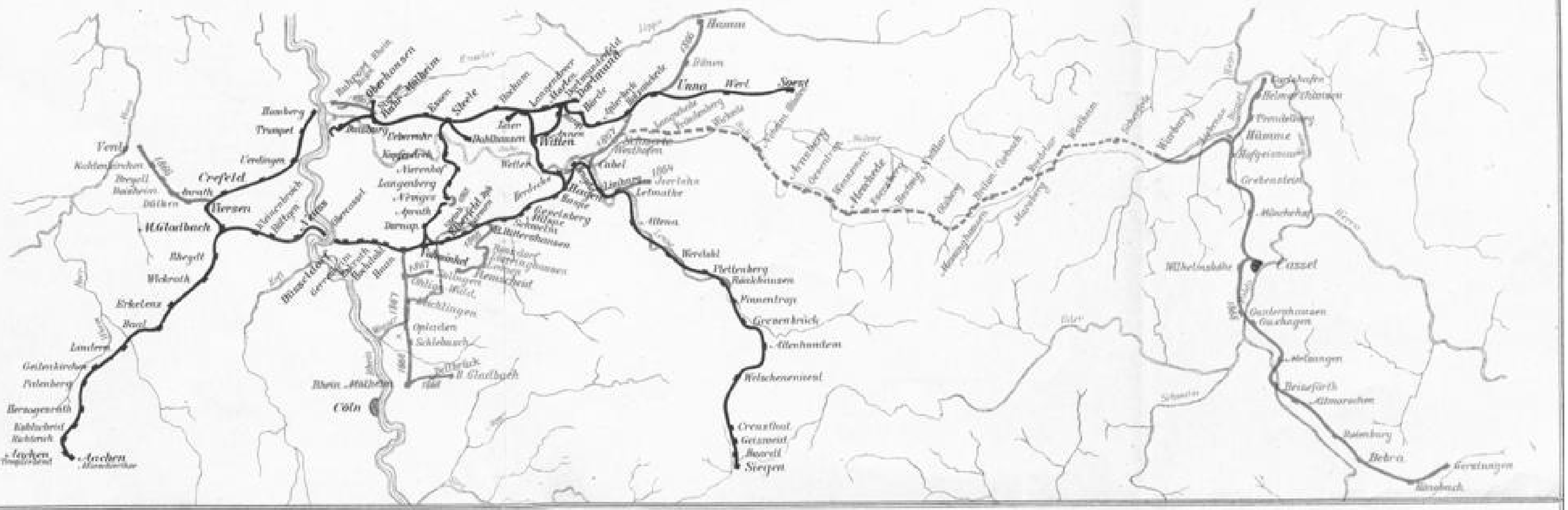
Betriebsmittel:	Transportleistung:
157 Locomotiven,	5,254,181 Personen,
187 Personenwagen,	71,907,214 Ctr. Güter, darunter
5,074 Gepäck- und Güterwagen.	40,317,436 Ctr. Steinkohlen und Cooks.



1868.

Gesammtlänge des Bahnnetzes 102,74 Meilen
Anzahl der Stationen 129

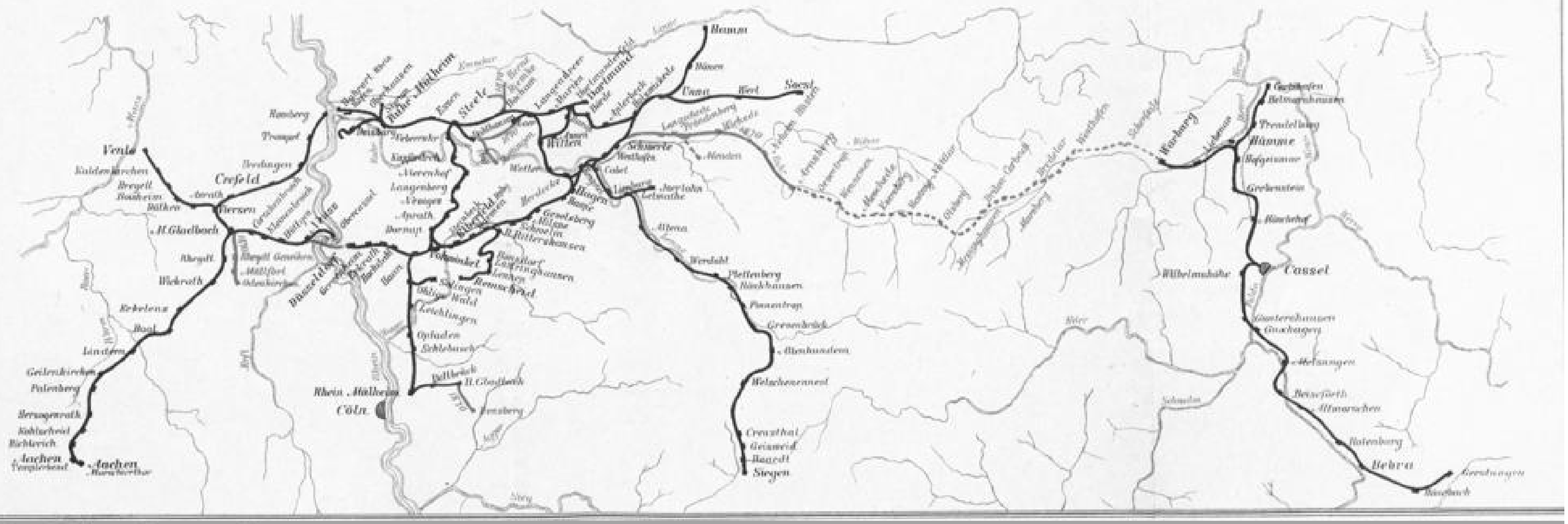
Betriebsmittel	Transportleistung
315 Locomotiven,	8365090 Personen,
368 Personenwagen,	161733512 Ctr Güter darunter
9082 Gepäck- und Güterwagen.	80097167 Ctr Steinkohlen und Coaks



1870.

Gesammtlänge des Bahnnetzes 114,93 Meilen
Anzahl der Stationen 142

Betriebsmittel	Transportleistung
917 Locomotiven,	9631499 Personen,
916 Personenwagen,	182215009 Ctr Güter darunter
12379 Gepäck- und Güterwagen.	93948915 Ctr Steinkohlen und Coaks.



1873.

1873

Gesammtlänge des Bahnnetzes 143,6 Meilen

Anzahl der Stationen 181

Betriebsmittel:	Transportleistung
706 Locomotiven.	19,592,871 Personen.
561 Personenwagen.	300,232,767 Ctr. Güter, darunter
12,995 Gepäck- und Güterwagen.	137,112,571 Ctr. Steinkohlen und Coaks.