

würde zu den Bahnhöfen bei Hamburg und Harburg noch nicht vollständig bearbeitet und müssen Angaben hierüber einem künftigen Berichte vorbehalten werden.

II. Bau-Ausführung.

Am 9. Juli 1868 wurden die ersten Pfähle zu den Rüstungen der Strompfeiler gerammt.

Bis Ende des Jahres 1868 ist es gelungen, die Fundirungen sämtlicher 8 Brückenpfeiler in Ramm- und Beton-Arbeiten zu vollenden, so daß die hierzu gebrauchten Arbeits-Maschinen mit Anfang des Jahres 1869 nach Harburg abgegeben werden konnten.

Hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, beide Brücken-Bauten bis Ende des Jahres 1871 betriebsfähig herzustellen.

Eine Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Kapitals für die Köln-Mindener Eisenbahn nebst einzelnen Nebenbahnen, die Ruhrorter und die Duisburger Zweigbahn ist gegeben

- Anlage II.
- Anlage III.
- Anlage IV.
- Anlage V.
- Anlage VI.
- Anlage VII.

	für die Oberhausen-Urtheimer Zweigbahn	" " "	III.
	" " Köln-Gießener Eisenbahn	" " "	IV.
	" " feste Rheinbrücke	" " "	V.
	" " Benlo-Hamburger Eisenbahn	" " "	VI.

In der Anlage VII. findet sich die Uebersicht von dem Gesamt-Belastungsstande und der Betheiligung der Staatskasse rücksichtlich des ganzen Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1868.

Die Nachweise über die bisherige Amortisation der ausgegebenen Prioritäts-Obligationen ist in Anlage VIII. gegeben.

III. Betriebs-Bericht.

A. Bestand, Leistungen und Unterhaltungskosten der Transportmittel.

1. Lokomotiven und Tender.

a. Bestand.

Zu den am Schlusse des Jahres 1867 vorhanden gewesenen 312 Lokomotiven mit 274 Tendern sind im Laufe des Jahres 1868 hinzugekommen:

drei gekuppelte Personenzug-Maschinen mit Tendern, von gleicher Konstruktion wie die im Vorjahre beschafften, von A. Vorsig in Berlin;

eine Schnellzug-Maschine ohne Tender, von gleicher Konstruktion wie die im Vorjahre in Dienst getretene selbstgefertigte Maschine, in der eigenen Werkstätte gebaut;

dagegen sind im Laufe des Jahres 1868 zwei alte leichte Güter-Maschinen ausrangirt.

Die Gesellschaft war mithin am Schlusse des Jahres 1868 im Besitze von 314 Lokomotiven mit 275 Tendern (cfr. Anlage X.).

Im laufenden Jahre sind zwei Schnellzug-Maschinen ohne Tender, von gleicher Konstruktion wie die vorstehend benannte, hinzugekommen; dieselben sind ebenfalls in der eigenen Werkstätte gebaut; dagegen ist in diesem Jahre eine alte leichte Personenzug-Maschine ausrangirt. Die Gesellschaft besitzt daher augenblicklich 315 Lokomotiven mit 274 Tendern.

An Stelle einer im Jahre 1867 ausrangirten Tender-Maschine, ferner der in 1868 ausrangirten beiden Güter-Maschinen und der in 1869 ausrangirten Personenzug-Maschine sind vier Tender-Maschinen bei A. Vorsig in Berlin — von derselben Gattung wie die zuletzt gelieferten — pro 1869 in Bestellung gegeben, und ebenso, wegen vermehrten Bedarfs, noch zwei Maschinen dieser Gattung bei demselben Lieferanten.

Außerdem sind noch zur Lieferung pro 1869 in Bestellung gegeben:

drei Güter-Maschinen mit Tendern, mit 19zölligen Cylindern, bei A. Vorsig in Berlin;

vier Personenzug-Maschinen mit Tendern, mit 15zölligen Cylindern, bei R. Hartmann in Chemnitz.

Nach Ausführung dieser Bestellungen wird die Gesellschaft im Besitze von 328 Lokomotiven mit 281 Tendern sein.

Die spezielle Beschreibung der einzelnen Lokomotiven, welche am Schlusse des Jahres 1868 vorhanden waren, ist in der bereits erwähnten Anlage X. enthalten. Zur besseren Uebersicht lassen wir nachstehend eine generelle Zusammenstellung der verschiedenen Gattungen folgen:

Anlage X.