

Bezeichnung der Bahnstrecken.	Länge der Geleise. km	Der Arbeitslohn betrug	
		im Ganzen. M.	pro Kilometer Geleis. M.
Köln-Mindener Hauptbahn	890,07	229 843	258,2
Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn	104,76	19 219	183,5
Emmerthalbahn	90,06	22 947	254,7
Benlo-Hamburger Bahn	725,64	194 935	268,6
Köln-Gießener Bahn	456,57	159 318	348,9
Bedum—Bedum-Stadt	8,02	—	—
Summa pro 1879...	2275,11	626 262	275,3
Der Arbeitslohn für Bahnunterhaltung betrug im Jahre 1875....		877 982	415,1
" " " " " " " 1876....		877 207	401,4
" " " " " " " 1877....		757 376	344,3
" " " " " " " 1878....		659 745	292,3

Die Kosten für Arbeitslohn haben sich demnach im Jahre 1879 im Ganzen um *M.* 33 483 und pro Kilometer Geleis um *M.* 18 niedriger gestellt als im Jahre 1878, und sind solche nach und nach geringer geworden, weil in den Jahren 1875 und 1876 das Heben und Unterstopfen der Geleise auf den noch stark im Setzen begriffenen neuen Bahndämmen viele Arbeitskräfte erforderte. Auch hat die Verwendung des besseren Materials zur Unterbettung und die ausgedehntere Einführung der Unterhaltung des Oberbaues in Afford einen günstigen Einfluß auf die Kosten der Unterhaltung gehabt.

7. Unterhaltung der Telegraphen.

Die Unterhaltung der elektrischen Telegraphen hat *M.* 31 494, die Unterhaltung der optischen Telegraphen *M.* 17 222 gekostet, erstere mithin *M.* 2560 und letztere *M.* 5635 mehr als im Jahre 1878.

2. Betriebsmittel.

A. Lokomotiven und Tender.

Im Laufe des Jahres 1879 hat sich der Bestand an Lokomotiven und Tendern nicht geändert, und war also die Gesellschaft am Schlusse des Jahres im Besitze von 619 Lokomotiven mit 499 Tendern.

Im Zahlen-Verhältniß der verschiedenen Arten Personenzug-Lokomotiven zu einander ist nur durch den in der Maschinen-Werkstätte Dortmund bewirkten Umbau einer ungekuppelten Lokomotive „Elten“ zu einer gekuppelten eine Veränderung eingetreten.

Die spezielle Beschreibung dieser einzelnen Lokomotiven ist in der Anlage V enthalten. Zur Uebersicht folgt nachstehend eine generelle Nachweise der verschiedenen Gattungen:

Anlage V.

1. Schnellzug-Lokomotiven mit Tendern.

a. ungekuppelte	39
b. gekuppelte	30
	— 69

2. Personenzug-Lokomotiven mit Tendern.

a. ungekuppelte	22
b. gekuppelte	60
	— 82

3. Personenzug-Tendermaschinen

20

4. Güterzug-Lokomotiven mit Tendern.

a. 2 Achsen gekuppelt	166
b. 3 " "	180
	— 346

5. Güterzug-Tendermaschinen.

a. Rangir-Tendermaschinen	48
b. Güter- "	54
	— 102

Total..... 619

Ueber die vorhandenen Achsen der Lokomotiven und Tender gibt die Anlage VII Nachweis.

Die Kessel der 619 Lokomotiven sind zum überwiegend größeren Theile aus **Eisenblech**; von den 90 Lokomotiven, welche seit dem Jahre 1866 mit **Stahlblechkesseln** beschafft wurden, sind noch 72 mit solchen

Anlage VII.