1 vierrädriger Ralftransportwagen,

10 vierrädrige Trichterwagen,

" Holztransportwagen,

" offene Biehwagen,

Arbeitswagen (Rieswagen),

40 loje Leberbeden,

101 " Segeltuchbecken.

3m Laufe des Sahres wurden beichafft:

49 vierrädrige bedectte Güterwagen, barunter 25 mit Bremfen,

150 ,, offene ,, ju 15 Tonnen Tragfähigfeit, barunter 50 mit Bremfen.

148 loje Segeltuchbeden wurden als Erfat für unbrauchbar gewordene Leder= und Segeltuchbeden in eigener Werkstätte angefertigt.

In Bestellung find noch:

52 vierrädrige bedectte Guterwagen, barunter 25 mit Bremfen.

Im Laufe bes Jahres wurden in eigenen Werkstätten folgende Umanderungen 2c. vorgenommen:

In 2 vierrädrigen Personenwagen I. Klasse wurden je 2 Koupés in II. Klasse umgeändert;

in 10 sechsrädrigen Bersonenwagen III. Klasse wurden je 1 abgeschlossenes Damen= und 1 Nicht= raucher=Koupé eingerichtet;

an 8 vierrädrigen Gepäckwagen wurden bie Bremsen zu Friktions-Bremsen (Patent Sürth) umgeändert:

2 vierrädrige bedeckte Güterwagen wurden zu Kieszug-Backwagen und

77 vierräbrige offene Güterwagen à 5 Tonnen Tragfähigkeit zu Rieswagen hergerichtet;

19 vierrädrige Wagen mit hohen Kopfbracken und festen Lederdecken wurden, da letztere verschlissen, zu gewöhnlichen offenen Güterwagen à 5 Tonnen Tragfähigkeit umgeändert;

von 11 dergleichen wurden die noch brauchbaren Lederdecken entfernt, letztere als lose Decken einrangirt und die Wagen, unter Belaffung der mit Holzstangen verbundenen hohen Ropfbracken, jum Transport großer Glasicheiben 2c. in Betrieb gegeben;

an 213 vierrädrigen offenen Güterwagen zu 5 Tonnen Tragfähigkeit, welche bisher ausschließlich zu Rokestransporten dienten, wurden die hohen, mit Holzstangen fest verbundenen Kopfbracken bis zur Höhe der Seitenbracken niedriger und die Wagen dadurch zu allgemeinen Gütertransporten

1114 vierrädrige offene Güterwagen zu 10 Tonnen Tragfähigkeit erhielten erhöhte Bracken und an einem Ende bewegliche Bords, wogegen an

17 bergleichen Wagen nur die Bracken erhöht wurden.

Ende des Jahres 1879 waren an Achsen mit aufgezogenen Rabern für Wagen porhanden (cfr. Anlage VII):

> 5 135 Sat zu 2.5 Tonnen Tragfähigkeit, 30 848 , , 5 , , ,

933 " " 7,5 " " "

Summa 36 916 Sak.

Außerdem waren vorhanden:

337 Sat im gemeinschaftlichen Eigenthume bes Berlin-Kölner Gijenbahn-Berbandes und 124 " Postwagen-Achsen.

Auf vorstehenden Achsen befinden sich folgende Rädergattungen:

3 046 Paar Gufftahl-Scheibenraber mit Gufftahlnaben, 378- " gußeiserne " " gußeisernen Naben, 19830 " schmiedeeiserne " " schmiedeeisernen " 2361 " " " " " gußeisernen " 6 905 " " Speichenräder " schmiedeeisernen " 4857 " " " " " gußeisernen "

Summa 37 377 Paar Räber.

Bon diefen Radern wurden im Laufe bes Jahres 12 496 Bandagen abgedreht.

3. Anlage=Rapital.

In den Anlagen VIII bis XV sind die Nachweisungen der bis zum Schlusse des Jahres 1879 für den VIII-XV Bau und die Ausruftung der Köln-Mindener Bahn nebst Zechenbahnen, sowie der Ruhrorter und der Duisburger Zweigbahn, der Dberhaufen-Arnheimer Zweigbahn, der Röln-Gießener Bahn nebst der Betdorf-Siegener Zweigbahn und der festen Rheinbrücke bei Köln, der Benlo-Hamburger Gisenbahn, der Emscherthalbahn, der Schelbethalbahn, der Bahn von Station Bedum nach der Stadt Bedum, der Wefel-Bocholter Bahn und der Berford-Detmolder Bahn aufgewendeten Unlage-Rapitale enthalten.

Aus der Zusammenstellung über die Berwendung der einzelnen Unlage-Kapitale aller zum Röln-Mindener Gisenbahn-Unternehmen gehörenden Bahnen (cfr. Anlage XVI) ergibt sich, daß das gesammte Anlage-Rapital Unlage XVI M 490 296 918 beträgt und im letten Jahre um M 2 492 952 gestiegen ift.

In der Anlage XVII findet sich die Nebersicht von dem Gesammtbelastungszustande und der Betheiligung Anlage XVII ber Staatsfasse rudfichtlich bes gangen Köln-Mindener Cisenbahn-Unternehmens am Schlusse bes Jahres 1879.

Die Nachweise über die bisherige Amortisation ber ausgegebenen Prioritäts-Obligationen ift in der Unlage XVIII. Anlage XVIII gegeben.