Die Kosten der Zugkraft,

im Ganzen und auf 10 733 517 Nutzkilometer repartirt, berechnen sich wie folgt:

Laufende Nr.	Benennung der Ausgaben.	Betrag im Einzelnen. Mark.	Pf.	Betrag im Ganzen. Mark.	Pf.	pro Nutzkilometer. Mark.	Pf.	War 1878. Mark.	Pf.
	I. Gehälter.								
1	Gehalt des Ober-Maschinenmeisters	9 600	—						
2	„ der Maschinenmeister incl. deren Assistenten	63 194	35						
3	„ „ Lokomotivführer	518 382	45						
4	„ „ Heizer	634 845	51						
5	Stellvertretungskosten	2 530	40						
	Summa			1 228 552	71	—	11,45	—	11,71
	II. Reise-Entschädigungen, Kilometergelder 2c.								
1	Reise- incl. Umzugs-Entschädigungen für die vorgenannten Beamten	6 506	25						
2	Uebernachtungs- und Kilometergelder	242 983	80						
3	Kohlen- 2c. und Oel-Prämien	184 782	80						
	Summa			434 272	85	—	4,05	—	4,01
	III. Sonstige personelle Ausgaben.								
1	Kosten der Dienstbekleidung und Kleidergelder	40 996	95						
2	„ „ Schreib- und Zeichenhülfe für den Ober-Maschinenmeister 2c.	109 337	60						
	Summa			150 334	55	—	1,40	—	1,49
	IV. Löhne.								
1	Löhne für das Putzen der Lokomotiven und Tender	212 113	89						
2	„ „ Wasserpumpen	2 033	51						
	Summa			214 147	40	—	2,00	—	2,06
V.	**Reparatur und Erneuerung der Lokomotiven und Tender, einschließlich der Kosten des Werkstättenbetriebes**			1 669 544	91	—	15,55	—	14,39
VI.	**Kosten der Wasserhebungsmaschinen excl. Heizmaterial und incl. Bedienung**			49 482	05	—	0,46	—	0,47
VII.	**Kosten des Heizmaterials für Lokomotiven und Wasserstationen**			1 189 440	49	—	11,08	—	11,39
VIII.	**Kosten des Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterials für Lokomotiven und Tender**			250 554	06	—	2,33	—	2,64
	Die Kosten der Zugkraft betragen demnach im Ganzen			5 186 329	02	—	48,32	—	—
	„ „ „ „ „ „ „ „ pro 1878			4 993 196	28	—	—	—	48,20
						rund		rund	
	Für Verschleiß ist zu rechnen die pro 1879 für die Lokomotiven in den Erneuerungsfonds zurückgelegte Summe von					—	48	—	48
	Als Zinsen 5 % des Werthes der Lokomotiven (ℳ 32 223 063)			ℳ 999 533,26		—	9	—	—
				„ 1 611 153,15		—	15	—	—
	Mithin Kosten der Zugkraft pro Nutzkilometer					—	72	—	73

Die Kosten der Zugkraft incl. Zinsen und Verschleiß stellen sich daher pro 1879 pro Nutzkilometer um 1 Pfg. niedriger und pro Wagen-Achskilometer — wie sich aus der Tabelle über die Leistungen seit 1854 ergibt — gleich hoch; bei den Kosten excl. Zinsen und Verschleiß pro Nutzkilometer gleich hoch, pro Wagen-Achskilometer dagegen um 0,1 Pfg. niedriger als 1878.

Zusammenstellung

der Leistungen der Lokomotiven und Kosten der Zugkraft seit dem Jahre 1858.

Im Jahre	Anzahl der Lokomotiven am Ende des Jahres.	Lokomotiv-Nutzkilometer.	Wagen-Achskilometer.	Durchschnittliche Achsenzahl eines Zuges.	Verbrauch an Feuerungs-Material pro Lokomotiv-Nutzkilometer. Kokes. Kilo.	Kohlen. Kilo.	Verbrauch an Kohlen und Kokes, nach ihrem wirklichen Gewichte addirt pro Lokomotiv-Nutzkil. Kilo.	pro Wagen-Achskil. Kilo.	Kosten der Zugkraft incl. Zinsen und Verschleiß pro Lokomotiv-Nutzkilom. R.-Pf.	pro Wagen-Achskilom. R.-Pf.	excl. Zinsen und Verschleiß pro Lokomotiv-Nutzkilom. R.-Pf.	pro Wagen-Achskilom. R.-Pf.	Bemerkungen.
1858	150	2 516 813	129 422 910	51,42	7	5	12	0,23	92	1,8	63	1,3	
1859	160	2 634 548	121 935 960	46,28	6	5	11	0,24	91	1,9	62	1,3	1. Januar Eröffnung der Strecke Deutz-Hennef. 15. Oktober desgl. Hennef-Eitorf.
1860	176	2 921 438	135 686 805	46,25	6	6	12	0,27	79	1,7	53	1,2	Vom 25. Juni 1860 ab bedeutend vermehrte Geschwindigkeit der Kourier- und Schnellzüge. 1. August Eröffnung der Strecke Eitorf-Wissen. Für Verschleiß nur 5 pCt. gerechnet, statt früher 6 pCt.
1861	210	3 445 268	148 805 678	43,19	3	11	14	0,32	76	1,8	51	1,2	10. Januar Eröffnung der Strecke Wissen-Betzdorf-Siegen. 1. Juli desgl. Betzdorf-Burbach.
1862	230	4 398 128	182 749 508	41,55	2	11	13	0,32	68	1,7	45	1,1	12. Januar Eröffnung der Strecke Burbach-Gießen.
1863	244	4 633 298	215 803 800	46,58	2	11	13	0,29	70	1,5	46	1,0	15. Mai Einführung der Eilzüge.
1864	244	5 036 820	242 096 873	48,07	2	12	14	0,29	71	1,5	48	1,0	
1865	268	5 451 435	266 378 018	48,86	2	13	15	0,31	69	1,4	48	1,0	Vom 1. Septbr. resp. 1. Novbr. ab vermehrte Geschwindigkeit verschiedener Personenzüge. Neue Berechnungsweise für den Verschleiß eingeführt.
1866	295	5 747 288	258 353 768	44,95	1	15	16	0,36	73	1,6	51	1,2	Vom 21. Juli ab vermehrte Geschwindigkeit des Schnellzuges III der Hauptbahn und des Eilzuges X der Köln-Gießener Bahn. Theilweise gestörter Betrieb durch Kriegsereignisse. Vom 1. Juli 1866 ab wird für alle im Dienste auf der Bahn transportirten Kohlen und Kokes Dienstgutfracht à 1 ₰ pro Centner und Meile berechnet.
1867	312	5 836 920	276 435 105	47,36	1	15	16	0,35	75	1,6	53	1,1	
1868	314	5 897 280	280 235 828	47,52	1	14	15	0,33	71	1,5	48	1,0	
1869	326	5 940 263	290 602 470	48,92	1	15	16	0,32	68	1,4	45	0,9	Vom 15. Juli 1869 erheblich vermehrte Geschwindigkeit verschiedener Züge, namentlich der Kourier- und Schnellzüge.
1870	325	6 483 015	315 578 258	49,87	1	16	17	0,35	70	1,4	48	0,9	1. Januar Eröffnung der Strecke Wanne-Münster. Von Ausbruch des Krieges ab (16. Juli 1870) gestörte Verhältnisse.
1871	369	6 849 533	323 228 423	48,62	1	18	19	0,39	82	1,8	59	1,3	1. September Eröffnung der Strecke Münster-Osnabrück.
1872	435	7 900 748	365 024 445	46,20	1	18	19	0,41	90	1,9	68	1,5	Eröffnungen: 15. Februar resp. 7. August Scheldethalbahn; 1. Juni: Altenessen-Essen; 15. August: Wanne-Schalke; 1. Dezbr.: Hamburg-Harburg. 1. Juni Einführung der Expreßzüge.
1873	519	8 941 395	398 817 068	44,60	1	18	19	0,41	96	2,0	73	1,7	15. Mai Eröffnung der Strecke Osnabrück-Bremen. 15. Novembr. desgl. Schalke-Sterkrade.
1874	594	9 927 452	451 686 573	45,50	1	17	18	0,40	93	2,1	69	1,5	1. März Eröffnung der Strecke Wesel-Haltern. 1. Juni desgl. Bremen-Harburg. 31. Dezember desgl. Venlo-Wesel.
1875	613	10 582 907	463 991 682	43,84	—	16	16	0,36	87	2,0	62	1,4	1. Juli Eröffnung der Strecke Sterkrade-Ruhrort. Vom 1. Januar ab beträgt die Dienstgutfracht pro 50 Kilo und pro Kilometer 0,1 Pf. (ℳ 0,001).
1876	622	10 569 705	478 164 566	45,24	—	15	15	0,33	82	1,8	58	1,3	15. Mai Wegfall der Eilzüge der Köln-Gießener Bahn.
1877	620	10 194 492	496 053 684	48,66	—	14	15	0,30	76	1,6	51	1,1	
1878	619	10 359 903	524 765 241	50,65	—	14	14	0,28	73	1,4	48	1,0	1. April Eröffnung der Strecke Wanne-Dortmund der Emscherthalbahn. 1. Juli desgl. Wesel-Bocholt.
1879	619	10 733 517	552 559 079	51,48	—	14	14	0,28	72	1,4	48	0,9	21. September Eröffnung der Strecke Beckum-Stadt-Beckum.