



Geschäfts-Bericht

der (১৯৯) ২৪২৮৪

Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

Betriebsjahr 1878.



ELBERFELD.

Druck von R. L. Friderichs & Co.

I. Bau- und Ausrüstung der Bahn.

Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb er Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschluss an die von t nach Enschede erbaute Bahn ertheilt worden war, wurde mit der Aufstellung der Special-Projecte I dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 98,882 km und erfolgte die vollständige Betriebseröffnung Linie Dortmund-Gronau mit dem 30. September 1875, während die im gemeinschaftlichen Besitze der Münster-Enscheder Eisenbahn befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. October 1875 dem triebe übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 km ist der Gesellschaft für den trieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachtet, so dass im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 96,08 km berechnet.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der adt Dortmund belegenen Bahnhofe, überschreitet die Köln-Mindener Eisenbahn in Kilometer 1,073, reicht bei Kilometer 2,849 das Niveau des ausgedehnten Terrains für den Sammelbahnhof Eving, reicht nach Ueberschreitung des Seesecke- und Lippe-Flusses die Stadt Lünen, sodann nach Ueberschreitung des Stever-Flusses die Stadt Lüdinghausen, überschreitet bei Kilometer 44,483 die Venloamburger Linie der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, woselbst ein directer Schienenanschluss mit am Bahnhofe Dülmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft hergestellt ist.

Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei über Coesfeld (woselbst der erkelfluss), Legden (woselbst der Dinkelfluss überschritten wird) und endlich über Ahaus nach Gronau is zu dem nördlich von diesem Orte mit der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich tablirten Bahnhofe.

Von Gronau führt die Dortmund-Gronau-Encheder mit der Münster-Enscheder Bahn gemeinchaftlich zum Anschlusse an die Niederländische Staatseisenbahn zur Landesgrenze bei Glanerbrück. die gesammte Anlage des Unterbaues der Bahn ist eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch für wei Geleise erworben.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller Deutschen Bahnen, 1,435 Meter.	
Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von	96,716 Kilometer
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von	15,609 ,
Summa	112,325 Kilometer
dazu die Hälfte des Geleises von Gronau bis Glanerbrück = $\frac{2,166}{2}$ =	1,083 »
und die Hälfte der Geleise auf Bahnhof Gronau mit $=\frac{8,809}{2}=$	4,405 »
Summa	117.813 Kilometer

Die Schienen, von der "Union" (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogen, sind Eisenschienen mit Feinkornkopf, haben alle die breitbasige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 m, eine Höhe von 130,787 mm. und wiegen pro laufenden Meter 37 Kilogramm. Die Schienen sind durchgehends mit schwebendem Stoss verlegt worden; die Stossverbindungen bestehen aus 2 Laschen von 0,471 m Länge und 4 Schraubenbolzen. Auf den Endschwellen und bei Curven mit kleineren Radien liegen in der Mitte der Schienen Unterlagsplatten.

Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 82 Stück einfache Weichen, 4 halbe englische Weichen und 5 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Gussstahlschienen gefertigt. Die Zungen der Weichen bestehen aus Puddelstahl.

Die Schwellen sind aus nordischem Kiefernholz, nicht imprägnirt, 2,5 m lang, 0,26 m bröt und 0,15 m hoch. Die Entfernung derselben von einander ist von Mitte zu Mitte 0,99 m, an den Schienenstössen 0,60 m. Die unbrauchbar gewordenen kiefernen Schwellen wurden durch eiserne Querschwellen ersetzt.

Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlenschlacken-Schüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

An Bauwerken sind vorhanden:

1)	Brucken	und	Wege-Ueberfü	ihrunger	n von	über	10 M	leter	Li	ehtw	nita						9	Stüc
2)	D	etc.	von 2—10 M	eter Ti	chtwei	te	- 0 112	COOL	1/11	.11011	0166	•	•	•	•	•	26	
3)	>>	und	Durchlässe un	nter 2 7	Matar	Tiobtr	roita	•	•	• •	•	•	•	•	•	•	ൈ	
4)	>>	Seit	endurchlässe .	1001 2 1	07/0/021	11101111	verte	•	•				•	•	•	•		
/		,,010	maniomasse .														262	•

Die 9 Brücken und Wege-Ueberführungen über 10 Meter Lichtweite sind sämmtlich für 2 Geleise fundamentirt, von diesen die Berkelbrücke bei Coesfeld für 2 Geleise ausgeführt, die Dinkelbrücke bei Gronau für 3 Geleise fundamentirt und sind die Oeffnungen für 2 Geleise überbrückt.

D. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn sind in der Tabelle I 3 enthalten.

E. Angabe sämmtlicher Bahnhöfe und Haltestellen.

Die Bahn hat 7 Bahnhöfe und 7 Haltestellen und zwar:

Dortmund, Derne, Lünen, Bork, Sehn, Lüdinghausen, Dülmen, Lette, Coesfeld, Holtwick, Legden, Ahaus, Epe und Gronau.

1	2	3	4
Lau-	Bezeichnung	Entfer Kilor	nung in netern
fende Nr.	der Stationen und Haltesteller	unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude.	von Station O in Dortmund.
1 2 3	Dortmund	7,99 6,87	0,59 8,58 15,45
4	Bork <i>P. H.</i>	6,83	22,28
5	Selm <i>H.</i> *	4,41	26,69
6	Lüdinghausen)	$ \begin{vmatrix} 6,31\\ \dots\\ 12,21 \end{vmatrix} $	33,00
7	Dülmen	10,61	45,21
8	Lette P. H	5,57	55 , 82
9	Coesfeld	7,47	61,39
10	Holtwick P. H	4,61	68,86
11	Legden II.*	7,68	73,47
12	Ahaus	11,37	81,15
13	Epe <i>P. II.</i>	4,15	92,52
14	Gronau	}	96,72
		E	nde Bahnhof.

P. H. Haltestellen nur mit Personen- und Gepäck-Verkehr.

H.* Haltestellen mit Personen- und Güter-Verkehr.

An grösseren optischen Signalen sind nur die Perron- und die Bahnhofs-Abschluss-Telegraphen vorhanden; gleichartige Signale sind an den Abzweigungen auf der freien Strecke aufgestellt.

Auf sämmtlichen Bahnhöfen und auf den Haltestellen Selm und Legden sind Morse-Apparate aufgestellt, welche die dienstliche Correspondenz und auch die Privat-Correspondenz vermitteln. Die electrische Leitung besteht aus 2 durchgehenden Drähten von 4 mm Stärke; der eine dient zur Leitung für die Correspondenz, der andere für die Läutewerke, deren 114 Stück vorhanden sind.

Jeder fahrplanmässige Zug ist mit einem portativen Apparat versehen.

F. Beschreibung der Telegraphen und Signal-Einrichtungen.

G. Unterhaltung der baulichen Anlagen und der dafür aufgewendeten Kosten. Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettung wurden 2976 cbm Schlacken im Werthe von 8928 Mark verwendet.

Durchschnittlich waren täglich 106 Rottenarbeiter mit jährlich 23956 Arbeitstagen an den sämmtlichen Bahn-Unterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 45302 Mark und zwar:

35169 Mark für Unterhaltung des Oberbaues

10133 » » der Nebenanlagen

erhielten.

H. Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements.

Eine Uebersicht über die an die Bahn anschliessenden Zechen- und Industrie-Bahnen wird in der Anlage III beigefügt.

Im Jahre 1878 sind folgende neue Anschlüsse zur Ausführung gekommen:

an das "Eisen- und Stahlwerk Hösch" in km 2,884 der Hauptbahn,

den Schacht "Kaiserstuhl" der Gewerkschaft "vereinigte Westphalia" zu Dortmund km 0,85 der Anschlussbahn nach der Zeche "Fürst Hardenberg".

2. Betriebsmittel.

A. Locomotiven und Tender.

Der Bestand am Jahresschlusse war 8 Locomotiven mit Tendern.

B. Wagenpark.

Bestand ultimo 1878 553

Davon sind:

20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro Kilometer Bahnlänge 10 Sitzplätze,

Gepäckwagen mit 40 Tonnen Ladefähigkeit,

bedeckte Güterwagen mit 320 Tonnen Ladefähigkeit,

10 » offene Viehwagen mit 100 Tonnen Ladefähigkeit,

offene Güterwagen mit 5120 Tonnen Ladefähigkeit.

Die Güterwagen mit 1116 Achsen haben eine Gesammttragfähigkeit von 5580 Tonnen, es kommet daher auf einen Kilometer Bahnlänge 12 Achsen mit 60 Tonnen Ladefähigkeit.

3. Anlage-Capital.

Die Tabelle VII bringt die vorgeschriebene Nachweisung über das verwendete Anlage-Capital

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämmtlichen Angelegenheiten durch die Direction vertreten. Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direction fungiren als Ressortvorsteher: ein Bureau-Vorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Central-Verwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksacher Verwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist, ein Bahn-Ingenieur, welchem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der erforderliche Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, sowie die Controle der Bahnbewachung obliegt,

ein Betriebs-Inspector und Maschinenmeister, welchem der ganze technische Betriebsdienst, die Beaufsichtigung und Unterhaltung der sämmtlichen Betriebsmittel, sowie die Ueberwachung und Leitung des Dienstes am electrischen Telegraphen und die Unterhaltung desselben anvertraut ist, und endlich

ein Bahn- und Betriebs-Controleur, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Controle des Personen- und Güter-Verkehrs und im Zusammenhange damit, des gesammten Expeditions- und Kassendienstes

auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reklamationssachen wahrzung der Anlage VIII giebt eine Uebersicht der vorhandenen Beamten und Hülfsarbeiter und deren Anlage VIII giebt eine Uebersicht der vorhandenen Beamten und Hülfsarbeiter und deren Besoldungen.

Für die Beamten der Bahn besteht eine Pensionskasse und für die Beamten, Diätare und Arbeiter Für die Beamten der Bann pestent eine Fensionsnasse und im die Boundagen VIII aund VIII b der Bahn eine Krankenkasse. Ueber die Verhältnisse beider Kassen geben die Anlagen VIII aund VIII b

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechung erfahren. Ueber die vorgekommenen Unglücksfälle ergiebt Tabelle IX das Nähere.

Der Fahrdienst wurde in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 14. Mai nach dem Fahrplan vom 15. Oktober 1877, vom 15. Mai bis 14. Oktober nach dem Fahrplan vom 15. Mai 1878 und vom 15. Oktober bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. Oktober 1878 ausgeführt.

Demgemäss coursirten täglich:

vom 1. Januar bis incl. 31. Dezember 1878

auf der Strecke Dortmund-Gronau 6 Züge.

Ausserdem fuhren vom 15. Mai 1878 ab auf der Strecke Dülmen-Gronau 2 Güterzüge mit Personenbeförderung.

Es sind im Jahre 1878 überhaupt gefahren

2870 Züge mit 245431 Zugkilometer.

Die fahrplanmässige Geschwindigkeit der gemischten Züge betrug:

excl. Aufenthalt pro Stunde 38,6 Kilometer

incl. 27und der Güterzüge, excl. 28 incl. 20

Der Telegraphendienst wird auf allen Stationen durch die Stationsvorsteher und deren Gehülfen besorgt-Sämmtliche Stationen vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1878 befördert worden:

> 6 gebührenfreie Staats-Depeschen, 1326 Privat-Dependen.

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 636,46 Mark.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund durch indirecte Verbindung an die Köln-Mindener und durch Vermittelung der letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, in Dülmen an die Köln-Mindener Bahn (Venlo-Hamburger Linie), in Gronau an die Münster-Enscheder und Niederländische Staatsbahn an; sie bildet für die an die Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Kohlenzechen in den meisten Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Holz, Sand, Bier, Leder, Holzwaaren, Baumwollengarn, Baumwollen- und Wollen-Waaren, Steine, Eier, Butter, Getreide, Stroh, Tabak, Leinen, Salz, Heede, Cichorien, Kalk, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberlohe und rohe Holzzeugmasse.

a. Personen- und Gepäck-Verkehr.

Die Einheitssätze der Personen-Fahrpreise betragen pro Kilometer:

I. Classe 0,08 Mark
II. > 0,06 III. > 0,04 IV. > 0,02 -

Die Karten für Schüler erhalten ausser vorstehenden Ermässigungen noch eine weitere Ermässigung von $25\,^{\rm o}/_{\rm o}$.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 Kilogramm Freigewicht pro Billet — werden für 10 Kilogramm und 10 Kilometer mit 0,05 Mark unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen diesseitigen und einigen Stationen der Köln-Mindener Bahn besteht ein directer Tariffür die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

b. Güterverkehr.

Die auf dem Reformschema beruhenden Güterfahrpreise betragen pro 100 kg und km:

Eilgut							. 2,2	Mof
Stückgut								22 22
A^1							. 0,67	à
В							.0,60	41
\mathbf{A}^2							0,50	,
SpTar.	I						. 0,45	ä
5	II						.0,35	4
e.	III						.0,27	Đ

mit einer Expeditionsgebühr von:

bei	Eilgut	1 10	km		.	. 20	Mpf.
0	'n	11 - 20	22				»
24	/	21 - 30	*				9
i.	"	31 - 40	12	. , .		. 26	æ
2.		41 - 50			<i>.</i>	. 28	,
4		51 und mehr	· »	٠		. 40	žy.
7	Stückgut 1	1 — 10	9				9
	und A1	11 - 20	, 11	
v	"	21 - 30					,
ø		31 - 40	ы			. 13	.,
5	"	41 - 50	1			. 14	>)
ï	4	51 und mehr	. ,			. 20	D
	B, A ²	1 - 10				. 8	Э
Sp.	Tar. I	11 20	-2		• • .	. 9	3>
	» II (21 - 30	à			.10	Э
	· III)	31 - 40			k , ,		,
		41 und mehr	. 19	s		.12	ð

Directe Beziehungen bestehen im:

a. Klassen-Tarife
1. Rheinischen Nachbar Verkehr
2. Norddeutschen
3. Friesisch-Westfälischen »
4. Hannover-Rheinischen
5. Rheinisch-Niederdeutschen »
6 Rheinigch-Wegtföligeh Mittaldontrahan
7. Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen »
8. Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen
9. Hessisch-Rheinisch-Westfälischen »
10. Ostdeutsch-Rheinischen»
11. Schlesischen
12. Nordbrabant-Deutschen»
13. Nassauischen »
b. Kohlentarife
14. Bergisch-Hannoverschen Verkehr
15. Berlin-Kölner
16. Leipziger
17. Verkehr mit Stationen der Bayerischen Staatsbahnen
18. Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahnen via Gronau
19. Verkehr mit Stationen der Holländischen Bahn
20. Köln-Minden-Nordholländischen Verkehr
21. Rheinisch-Nordholländischen
22. Bergisch-Märkischen
23. Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahnen, Lüttich-Limburger und Lüttich- Maestricht-Bahn via Dülmen-Wesel-Venlo
24. Thüringischen Verkehr
95 Principal Wasterling
26. Rheinischen Nachbar »
27. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn
28. Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahn
29. Norddeutschen Verkehr
30. Verkehr mit Stationen der Badischen Bahn
31. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Bahn
32. Rheinisch-Niederdeutschen Verkehr
33. Verkehr mit Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahe Bahn
34. Verkehr mit Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn-
35. » » » Nassauischen Bahn
36. » » » Dänischen Staatsbahnen
37. » » Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.
4 77 7 4 7 m · · · ·

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 316720 Tour- und 42325 Retour-Billets ausgegeben und darauf 401370 Personen befördert, ferner 279220,4 Tonnen (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert. Die Gesammt-Einnahme betrug:

aus	dem	Personen-Verkehr	210183,77	Mark.
>	>>	Güter-Verkehr	465978,27	»
. >	den	Extraordinarien	71784,05	3 7
		in Summa	747946,09	Mark.

ishelle X. a.

Die Frequenz der einzelnen Stationen, deren Einnahmen und Ausgaben giebt Tabelle X speciell an, ebenso Tabelle XI und XI a die Ergebnisse des Personen-Verkehrs.

Die Ergebnisse des gesammten Güter-Verkehrs mit Angabe der finanziellen Erträge aus den einzelnen Güterklassen sind in Tabelle XII enthalten.

elle XII

. 5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben 1	.0786585
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
8	1672840
» Gepäckwagen	481702
» Postwagen	332320 }
» Güter- und Viehwagen	8299723
kommen.	*260
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
,	5206468
7	5574368
	1781133
durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn	
zurückgelegten	5206468
auf dieser überhaupt	698759
Achskilometer gefahren sind.	
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung:	
einzuziehen 58251,53 Mark	.*
zu zahlen 29104,33 »	
Die Unterhaltungskosten betrugen pro Achskilometer:	

a. Bei den Personenwagen.

für Reparatur 0,21 Markpf.

» Schmieren 0,05 »

» Putzen 0,03 »

b. Bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen.

für Reparatur 0,28 Markpf.

» Schmieren 0,05 »

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand:

a. der Personenwagen von 3530 Mark

b. der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen von ... 19440 »

Das Nähere ergeben die Tabellen XIII, XIV und XV.

B. Locomotiven.

. Sämmtliche Locomotiven haben 245,411 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen ^{und} 6987595 Achskilometer gefördert.

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Nutzkilometer:

für Heizmaterial — 6,6 Markpf.

» Unterhaltung, Schmieren und Putzen . 17,0 »

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einschliesslich Kostenaufwand von 31947 Mark.

Die Kosten der Zugkraft sind aus Tabelle XVII zu ersehen, dieselben betragen pro Nutzkilo meter 0.35 Mark

Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Locomotiven vorgekommen.

6. Finanzielle Ergebnisse.

•		
Nach der Betriebs-Rechnung betrugen:		
die Einnahmen	747946,09	Mark
die Ausgaben	441255,67	*
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	306690,42	Mark
a. in den Reservefonds		
Mithin reiner Ueberschuss	137883,31 168807,11	Manle
Weitere Angaben über die finanziellen Ergebnisse sowie über die Verwendung einnahme und des Ueberschusses enthält die Tabelle XVIII. Von den Betriebs-Ausgaben kommen auf jeden Nutzkilometer 1,79 Mark.	; der Gesan	ımt- 🤲

Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1878 mit denen des Vorjahres 1877.

	1878		1877	1	mehr	ithin 	1878 weniger
Betriebslänge	96,72	km	96,72	km			
Locomotiv-Betriebs-Kilometer	İ					İ	
(Tab. XVI. Col. 6, 7, 9 u. 10)	247002	»	222421	>>	24581	km	Printer
Wagen-Achskilometer eigener und							
fremder Wagen	6655275		5298700	»	1356575	»	****
Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	747946.09	Mark	577286.89	Hark	170659 20	Mark	
nammen: a. fur jedes Kilometer	1			114141	210000,20	Main	
Bahnlänge (zu 1)	7733,11	>>	5968,64	. »	1764,47	»	. e denie d
b. für jedes Locomotiv-							
Kilometer (zu 2)	3,03	»	2,60	>>	0,43	»	-
c. für jedes Wagen-							
Achskilometer (zu 3)	0,11	>>	0,11	»		Ì	2000
Die reinen Betriebs-Ausgaben haben							
betragen	441255,67	»	420358,78	»	20896,89	»	
nämlich: a. für jedes Kilometer							
Bahnlänge (zu 1)	4562,20	>	4346,14	»	216,06	»	
b. für jedes Locomotiv-		ĺ		1			
Kilometer (zu 2)	1,79	»	1,89	.»			0,10 1
c. für jedes Wagen- Achskilometer (zu 3).	0.07		0.00				
	0,07	»	0,08	*		İ	0,01
Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen:						•	
a. durch die Betriebs-							
Ausgaben zu 5	59;00	٥/.	70.00.0	.,		ļ	40.00 0
b. durch die Rücklagen	59,00	70	72,82	′/0		ļ	13,82 %
zum Erneuerungs-							
und Reservefonds	23,11	0/0	27,18	/_			4.07.0
c. Betriebsüberschuss	17,89	• 3	6,22	• 11	11,67)/.	4,07 %

Dortmund, im April 1879.

Die Direction.

Nachweisung

über die

beim Betriebe der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

für das Jahr 1878

in Betracht kommenden Längen der Bahn

für den

öffentlichen Verkehr,

welche die normale Spurweite besitzen und durch Dampfkraft betrieben werden.

2	<u> </u>	1		1		4							Ania	ige A.
***********			Non de un luise 1478 p.n.		<u> </u>	11	12 13	14 15	16	17 18	19	20	21	99
Lutiule Ammer	មិនសស្សាយម មិន €«សស្សាយ				: - >a • md (: + • - a-/ à tag)	Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres 1878	Betriebslänge am Ende des Jahres 1878 für den Per- sonen- Verkehr	Betriebslänge im mittleren Jahresdurch- schnitt für den Per- sonen- Verkehr	In dem Kilometer- zeiger des Tarifs ist die Länge (Col. 11) angenommen auf	Von der Bahnlänge (Col. 8) sind doppelgeleisig Bezeichnung Länge der in Strecken Kilom	auf die vers die Lande fremden auf den Regierungsbezirt die Landdrostei	chiedene Irosteien Staatsg Es ko	(Col. 8) verthen Regierungsh und resp. auf ebiete wie folgmmen:	bezirke, f die
) meter	Kilometer	Kilometer	Kilometer	Kilometer		(Namentlich aufzuführen)	meter	Staatsgebiete	meter
9 .	Distanci/is tur					96,716	96,716 96,716	96,716 96,716	96,08		Arnsberg Münster			
									· · ·					
									-					And the state of t
		The state of the s												
			1997年 19							TOTAL THE STREET,				
	Accompany of the company of the comp	東京市の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の		Participation of the segment of the										
ž.		日 年間の 日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日本の日	の基本が出たったというでは現代活動に、そこの基本で	And Andrews of States and Andrews and Andr				·				:		
			で、20mm in confirme in Confirment in Longitude in Longit	and desired and the control of the c										
		S. C. L. HERE L. STERRE C. MERCHANT SERVICE SERVICES		To the state of th									•	
		AND CONTROL CONTROL OF A PRINCIPLE O	enteredistriction in the second of the secon	-							•			•

Die baulichen Anlagen

der

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

am

Schlusse des Jahres 1878.

I. Unterbau

											1														
Dor Part P	1	2	S	4 5	6	7 8	9	10 11		1	и	16	17	18	19	20	21	22	23	24	I	25	26 9	7 60	
Control Cont	寸		pers	Das Planum ist	Hiller Bahndam	m hat						J	körp	er z	erfä	llt i	n							. 20	20
Control Cont	1		nkör	ausgerunt	eine Kronenbr der Höhe der	eite in l Unter-	Er	d - A r	beiter		W		· .		und B	ahnü	berg	änge			1	Durchläs	se his in	ol 9 Mata	TEP - 3.4
Contract Contract	İ	N a m e	Bah		kante der Sc	hienen	I	Cinschnitt	te ger	für ng, der für	im B	Ţ	Jeberführun	gen	Wege	e-Unterfül	nrungen		en- hn-	der ttc.			1		
The contracted Groups State Stat	1	der	e des	für ein für zwe		2	me von Meter	schnitte a	an ! 60	osten stigu 1g	nerm (aus	aus		aus	aus	Anzahl	skost u. Ba i Unt	hläss sten (nge e				te do	änge
The control Groups Short	اغ		tläng ler I	Geleis Geleise	bei dem be ein- do	i dem . und oppel-	aaruber v	on 1 Met	ter ##	nmtk Befe tellu	erma	lbŧ	bau n	bau	pt pt	bau	bau		Hung ege- r- un	ndurc mtko bergi			len	otwei Oeffi Sichtr	der I
The content of Content Minimizer Min		Eisenbahn	amm		Bahn- 1	eisigen Bahn- Ge-			esste esan	resan die Hers	Futt	zewö!	Teber Eise	Jeber	rewöl	Jeber	Jeber Holz	Summa	lerste der W Uebei	Seiter esam egeü		hren	Samu	1888	nma rische
The primaried Greeners 10 10 10 10 10 10 10 1	aufer		1 0	Vilomoton	1 - 1	läng	e 11 -	mage 1	ere	.16.	86	:	i			1		Stück	J.	- 5 E	١	.	l l	i	
1	17	70 1 1 1 1 1 1 1 1	1	 		110	(F 7.00 1	1015 8	26 20265	10 18593	3 1			4	4.	. 9		169	918454	556100	1 ,,				T
Der Bahak & Freier Der Bah	1	Enscheder Eisenbah	n 98,882	98,882 —	4,0	- 1194	15 7,22 1	1019 0,	,50 2000	10020			ļ	-			1.	100	010404	000120	4	9 170	224	137,81	2711,6
Store Stor												43	44	45	46	47	48	10 .	50	1					
Reference Property		31	32 8	31 31	35 36	87	38	<u> </u>	39		X v M	Z	erfä	llti	n		1 ~ 1	40] 30	1 51	52	58	54	55	56
Property Property			and the second	er e jak jer ejal eje lji	The first field of the control of the con-				er b	E					leter V	Veite	ieder O	effnnn	or .		A 7 0 4 0	/M h a 1 T	The second secon	20.00	···
Compared Compared		kleine Brück	en bis i	ncl. 10 Mete	r Weite je	der Oeff	nung												5	- VIA		(Thai-C	eperga	nge)	Tosse
Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Moto			1					Hers	stellungs-	g 	gewold			- 11			- 11		en						ducte
Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Moto		der ngen ttel-	ngon	der ngen ttel-	ngen rnen	der ngen ittel-	ngen		_	•	eine		te eij	fining Mitt		te ein	ite dinung Inung Mitt		Tösst		ge all	1			osten I Via
Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Stick Motor Moto		eite Afinut Mir	r Lar 1. Sti	reite effnu r Mi	r Lä	reite effin r M	ar Lä			Angahi	Neite ung	zahl	Wei	ntwe n Oef der r	Anzahl	Wei	ntwe 1 Oeff der	nen .	der g	Anzahl	វជិនិញ	, p		nzah	ngsk 1 und
Stack Motor Stack Motor Stack Motor Stack Motor Moto	An	zapl mt g g g g g	An An	zahl gog	en Anz	de Ott	na de chen	Klein	ien Kinnen	Anzam	sste cboffi		rösste Fochö	esam ichte xcl.		rösste ochö	samichter xcl.	samn	nge rücke		samn ucte	Läng	Höbe	Boge	stellu ücker
Static Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter State Matter		licht excl. pfeill	zwisc	Fesar licht excl. pfeil	Sumn zwis	Gesan Licht excl	Pfeil Sumi zwis				Gro Jo	ück	'	- 1	1			1		0/7.1		1 -	1	ducte	H H
5 40,0 99.50 5 18,0 25,73 — — 348250 57 68 50 60 61 62 63 65 66 67 6 7 2 C F f 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	S			,	1	1	'		ж.	Stück		4		<u> </u>						Stuck	Meter	Meter	Meter	<u> </u>	ж.
		5 400	99.30	5 18.0	25,73	_	_	,	348250	-	-	Ŧ	20,0	110,0	1	_	-	. 4	53 ,44	-			ļ .	-	880158
Der Bahnköff Anlagen Benerkungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Schulzvor-nichtungen Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Signale Schulzvor-nichtungen Schulzvor-		20,0	i i					ı		!	: 	1 70	70 74	75	F0 FF									· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Tunnels und Galerien Tunnels und Galerien Signale Signale Signale Signale Signale Schutzvor- Tichtungen gegen ge mauert July begreichen beite street begreichte und eine Sprechapparate ge mauert July begreichen begreichte begreich				gg gg	00	eo 64		1 6	16 6			11			1 1	78 79	80 8	81 82	83 84	85 86	; 		87		
Tunnels und Galerien Tunnels und Galerien Signale Signale Signale Signale Signale Schutzvorteinstenden Skatskuband verpachtet, und Schutzvorteinstenden State in Manster in Manster und Schutzvorteinstenden State in Manster in Manster in Manster und Schutzvorteinstenden State in Manster in		57 58	59	50 61	02	03 04	1 100		Der E	ahnk	örpl	====				A = 1 =				•		10	0 m 0 m Y-		
g e m a u e r t A p p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r a t e Liange A p a r		A. 3			3 0	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					Nebo-						gen	i		4 1	ad :	3. Von den 9 die Niederlä	8,822 Kilome	ter sind 2,166	Kilometer an
g e m a u e r t Control						lerien	<u> </u>				Etah	H	73.7							Schutz richtur	vor- ngen _{ad} ,	0,959 Kilome Enschede ger	ter auf Bah neinschaftlich	nhof Gronau 1	nit Münster-
Auserdam Hege and Bahnhof Gronau und der verpaehter Gol. 28 u. 27) mit 2.24 Meter Hehren Gol. 14). The state of the state		ganz			nicht		unne	unne	T Tu											w reenner	ver-	uz, 10, 10, 20, gemeingchoff	24, 59. Ellel Hoha Strooks	in sind die Ko	sten für die
Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Stück Meter Meter Meter Stück Meter		and the second s	-			ii.	. }		. 78	n für			401	ungen			te	ren	asten	e wehun	gen Aus	enthalten. serdem lieger	auf Bahnho	of Gronau und	grenze nicht ler verpach-
Stück Meter Stück Meter Stück Meter Meter		;	de	nnel- de:		für.		üsste	nester	lerie	3	ngen	Dral	s	nrechanna	roto	rate	onde	viffsm Vasse	nebe	1 7 U	ebergänge (Co öhrendurchläs	l. 14), se (Col. 26 t	ı. 27) mit 2.24 7	Ictor lichter
Fahrgeleise Fahrge		r änge	II jin we	für für länge emau	H	änge	änge		io a	d Ga		Ceitu	rnem lem]		parat parat	ande uctio nal-	Appa	r bes	für	ife infe	scken	Stirnen (Col. Gesammtweit	28) und 746 29), 2 Brück 5 der licht	Meter Länge z en (Col. 33) mit en Ochnungen	wischen den 20,72 Meter (Col. 34).
Fahrgeleise Fahrge		hl fi	hi fi	werte ken 1 mmtj nt ge	# .	mmt) hi fil	- June	1 of 9.	ullats	s un s	me/great		kupfe eiserr	nmen	e-Ap	rate onstr r-Sig	tive	hl de kenh	ne ru usen	anzu Bahn alle	m s den	31,20 Meter 2,664 Kilomet ärterbuden (C	Lunge zwisc er Nebenweg el. 69),	hen den Stirn e (Col. 68),	on (Col. 85),
Fahrgeleise Fahrge		Anza	Anza	gema streed streed Gesa nich	Anza	Gesar	Gesa		Für Für	nel	rtuer?		mit	zusaı	Mors	Appa rer C Bloci	Porta Läute	Anzal	Schle	Anpfi der Erdw	5,650 1 Me	tische Signal Kilometer L orse-Apparat	e (Col. 71), eitung mit ei (Col. 77),	sernem Draht (Col. 74 u. 75),
Fahrgeleise Fahrge	1	1			1 2 1	2 1		1	1 2 1	2 oge N	ž ck	An	1 1 1	. #		and the same of th		R I	, ,	jj 1	ter 4 L	iutewerke und	l Glockenhäu	ıser (Col. 81 u.	82).
56,661		, i		_	The second secon		1	1	1	geleise Kilomete	81 81 44	2	201,82	201,82 -	- 13	- 2	4 11	4 114 -	_ _				,		
		Stuck Meter	Stuck	meter Meter	Stuck 1	neter Sti	uck Met	er Al		56,661	1 🐉				1 1	1			1 1		I				-
					-			-	Lumei											•					

2. D Oberbau.

Simple der Geleie Stimble character Stim								40 40 44	1 45 140	17 1 10 1	10 00 01															
Fine of the control	1	2	3	4	5	6	7 8 9 10 11	12 13 14		1 1 1	1 !	23		<u> </u>	11			- 11	39	40 4	1 42	48 41	45 46	47 48	49 50 61	-3
N a m e	١		Länge der Geleise										länge aller Geleise bestehen aus												-	
Main Section Main		Name	88	າກຜ									breitbasigen Schienen auf hölzernen Schwellen													
## Bison bahn ## General Community ## Description Community ## Desc			oleíso		gg.		bis incl. 32	2 Kilogramm über 32 Kilogramm					bis incl. 32 Kilogramm 32 Kilogramm bis incl. 37 Kilogramm													
Fig. 2 F			uptg		chun gelei			durchschu	. Alter			P. durchson	laufe	nden Met							•			o, amogi		
Fig. 2 F	mer	der	den Ha	leises	Auswel Neben		Länge Gewi	ht der ausgev	rechsel-	Länge	Gewicht d		Länge	Gewicht	der ausgewechs Schienen	elten	Länge	Gow	icht	der ausger	vechselten	Läi	ngo	Gowleht	durchsehn. Alter der ausgewechselter Schienen	n
Dortmund-Groman- Enscheder Eisenb. 08882	Laufende Num	Eisenbahn	des durchgehen	dos zweiten Gel			von von von	von von	- '			von Eisen von Eisen	ron	von von mit	von		von von mit	von	Top 4on	VO N	Bit		mit stählern. Kopf von Eisen	von Stabl mit stühlern, Kopf		.nuj
Ensocheder Eisenb.	_		Meter	Meter	Meter	Meter	Metér Tonr	n Anzahl	Jahre	Meter	1 I	Alizografi	liteter	Tonnen	Anzum Jam	e I	Meter	Ton	nen	Anzahl	Jahre	Me	tor	Tonnon	Auzahl Jahre	_
Decembridation	1	Dortmund-Gronau-	98882	_	15609	114491		- - -	· — —			- 3-	- -	- - -		- 114	491 — —	8317,2 -		_ -	- -	- -	- -	- -		
Von der Gesammtlänge Gsammtlänge Gsammtl		Misonedor Discuss	İ	1		ı		. 1	1	1 1						. '	- 1		. "				l ti			
Gesammtlänge Gesam	-		52			53	54 55 56	7 58 59	60 61	62	63 61 65	00	<u> </u>	1 1		"	78 79 80	81 82	83	84 85	86	87	88 89 90	91 92	103 114	,
Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange Gesammtlange and Steinverlange and Stei	_							Von d	er G	esamı	ntlänge	all	Gele	ise bes	tehen	aus				G	esammtlä	nge der	r Geleise	Klein-Eis Stühle, Plat	enzoug (Laschen, ten, Schrauben etc.	
aller Schienen auf holzernen Schwellon nach dem einthelten Rigen System nach dem einthelten Rigen System nach dem eintheltigen Neter Tomen Meter	•	Gesammtlänge	: (Gesamm	tgewicht						e i	s e phi			nagra na na krija garaje				Oberbau		епеп			für Stuhl schionen	für breitbasige Schienen)
aller Schienen auf hölzernen Schwellen mech dem eintheilt ingen System nech eintheilt ingen System nech eintheilt ingen System nech eintheilt ingen System nech							CONTRACTOR OF THE PROPERTY OF	auf La	ngsch	wellen	,		10	11 1	en	15		auf	Steinwüi	rfel g	Schi			auf hölze		1
a b c d c f f g wight Gewicht					0.Tl	nach		m zweitheiligen	nach der	m dreitheilig	en durchschui	tliches 11	1 0.0 11 20220	pro dur	•	11	cht Gewicht	der gen			sigen		rfei	shn-	ahn-	•
a b c d c f f g wight Gewicht		aur noizer	nen so	ch well	. 	lig	gen System	System	<u> </u>	System			Summa	Meter	ler aus-	Sum	na	Aller	der Schie	nen sid	eitba		n inwū	en Br	en Be	
Neter Tonnen Neter Tonnen Neter Tonnen Kilogr. Meter Tonnen Kilogr. Tonnen		a. b. c. d.	e.	f.	g. l	1.	Gewicht	Gewicht		Gewicht	des z	gen i		gev	rechselten		i i it	% P i		eter it St	it br	len	en rlage r Ste	ffend n-Eis	fend fend Fend ng	
Neter Tonnen Neter Tonnen Neter Tonnen Kilogr. Meter Tonnen Kilogr. Tonnen		a	•	;	a l			ene ene		ene	gen .	System	nen ellen	nen ellen		nen	agen agen	selte		i k		hwel	u an	betre	betre Kleir vschr	
Neter Tonnen Neter Tonnen Neter Tonnen Kilogr. Meter Tonnen Kilogr. Tonnen		n 1 1 erno of		. =	of Je	<u>.</u>	en r r	en schie		schi	Cntennen heili enns	ter-	chie	schie schw	ellen	chie	nter Chier Mete	schn	nmn	ifen au	f hölzerner Schwellen	1 2	nzel-	der se	der 1 se tdes Verb	
Neter Tonnen Neter Tonnen Neter Tonnen Kilogr. Meter Tonnen Kilogr. Tonnen		Eiser Stah Stahl Kor Kor	Eise		Kol		Ganz Jaufe Mete ge	Ganz Ober Inter	e se	Ober	eint eint Syst	Läng	der S	der S der S Schie	Schw		ler U pro pro pro	urch usge, ange	n Sw	ro la				inge gelei ewich	inge gelei wich incl.	
Meter Tonnen Mete		von von mit	von	ron	i iii	Län		im der der		ge B	des des	· .	Connon	Wilcon And	alıl Talına Arad			5 H	-	F	<u></u>	8	a a a	-	H 5	
114491 — 114491 6817,2 — 8817,2 — 8817,2 — 114491 667 95 96 97 98 99 109 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 Klein-Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben, Nägel etc.) Für eisernen Oberbau auf Groberbau auf	-	Meter		Tor	nen	—— Meter	Tonnen Ko. Meter To	nnen Kilogr.	Meter Ton	men Kilo	gr. An	ahl Jahn	Ionnen	Kilogr. Anz	ani saure inter	er Tonn	en Kilogr. 3	ahre Meter	Tonnen I	Klgr.	Moter	1 1	Meter	Meter Tonn	en Meter Tonner	1t
118 119 120 121 122 123 121 125 126 127 128 129 130 181 132 135 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 130 131 132 131	-		401 8217		1	179 _					_ _ _		- -		- -		- - -	- -	-	- -	114491	. - -	- - -	- -	114491 654,7	, .
95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 Klein-Eisenzeug (Laschen, Stühle, Platten, Schrauben, Schrauben, Stühle, Platten, Schrauben, Schrauben, Stühle, Platten, Schraube	-		10011				1.													•	,		1			
Weichenschwellen Weichen Weichenschwellen Bettung Weichenschwellen Bettung Weichenschwellen Bettung Bemerkungen				T	i I .		1	اعما جمد المد	امين مي	-11	112 114 11		119 120	121 122 123 1	21 125	126	127 128 12	130 18	1 132			<u> </u>		137		
Tanger etc.) Schwellen Sc		1 1			· 1		<u> </u>	106 107 108	109 110			Wittels.	Weichens	chwellen	Bettu	ng	M. e	ichen		Herz Kreu	zstücke 1 zungsstü	v 1	ad S.	Bemerku Von den es	ingen.	.a
für eisernen Oberbau imprägnirt nicht imprägn guf Langschwellen Das auf Langschwellen Das nach dem nach dem nach dem intelligen zweitheilig. Waterial System System System System System Schwellen Schwellen imprägnirt nicht imprägnirt nicht imprägnirt nicht imprägnirt nicht imprägnirt nicht imprägnirt nicht imprägnirt nicht imprägnirt Schwellen Schw											der St	oss- der Mitte	1-	п	Zungenweig	hen	124				2166 Mtr. bahn verps	an die Nied	lerländische Staats 59 Mtr. mit Münster	i- !-		
auf Langschwellen auf Quer- auf Einzel- steinen buchene kieferne eichene buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchene kieferne eichen buchen b	•	für e	eiserı	nen O			C .	impr	ägnirt	i.	nicht im	1 ag	Betwe	11	**	er de	÷ - T	1	bis 18	tguass		li	verpachtete Streeke si	on and der	gemeinschaftlicher et und vorstehen	n n
Dach dem Dach dem	auf Langschwellen auf Einzel- Steinwürfel eichene buchene kieferne eichene buchene									-1				u dut		1	127 len a				ad 5, ad 37 und	52 = 578.05	d 93 = 7850 Mtr	_		
System System System 9 3 4 9 9 9 1 and 127 = 28 Stuck, — ad, 129 = 5 8	nach dem nuch dem nach dem eintheiligen zweitheilig. dreitheilig. g jägg g jägg g jägg g jägg g jägg										•		1	ttung welle	وه	9 9	e e co	finel.	sisen		17,52 Tonn ad 116 = 66	en. — ad 1: 78 Stück. —	12 = 3921 Stück, — 1d 118 = 10599 Stück	k.		
1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		System System	1 8	system	onder Eise	sehu dun nder	Eise Schu Idung Idung Idung	ies A' iselte n	nes Al iselte n	nes A n	hes A hselt en	len IZen			besteht	sr Be	50	glisch	ler ir ten Wei	eisen	ucde	a	- ad 130 =	= 28 Stuck, - = 1 Stück, - = 56 Herzst	— ad. 129 = 5 Stück - ad 132 = 42 Stück icke — ad 121 =	۲. k.
System Sy		dein- leise lein- lung flung flen- leise leise	und Iung ffen- leise	lein inel.	treff loise Clein	erhir erhir treff	Klein Ferla Freik Frein Gelin Ferla	ttlici wech relle	reller reller	ttlici weel velle	ittlic ewec well well	hwel Gan	ge ge	0 86 0	in	ke d		e eng	1 2 7 6	urss	Schm	mme	Herzstück. ad. 116	ad 136 = . 6629 Stück	57 Herzstücke. — abgängig geworden	10
Schweiter Wilder Schweiter Stein Schweiter Sch		betre des liges mung nung rubin rubin n-Ge	ung rbin betre n-Ge	des B	n-Ge	r be	des J cr-V rr be n-Ge des J ncl.	chni nsge Schy	chni Mege Sehv	chni	schn ausg Sch Sch	Ä.	Bre	H Cin H Ci		Stür	einfa dreis halb	ganz	Sum		<u>ss</u> 1 <u>ss</u>	Zusa	wurden in	ragnirte kiei i Laufe des erschwallen	Jahres 1878 dure	n h
Skitem Skitem of the state of t		ge d. Bal Fricht Fricht Fricht Bach Bah	r. Ven	ieht nsch nsch	ge de Bah	and districtions of the second	icht ges h ge de Bah icht res h	nehs her a der a	rchs der s ück	der der	urch der stück	stücl		Meter		Meter		1 11 -	tück	1 !	,	↓	absichtigt, künftigen	dieses Verf Jahren for	ahren auch in de tzusetzen, so das	n 88
THE STATE OF THE S		Lian den Cher Lian den Cher Lian den Gen Gen Gen Gen Gen Gen Gen Gen Gen G	Land Land	Ver Ver	Lim	un Län	Gew Cang Cang Gew Zeng	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl Jal	nh!)7		15 Sobleaken		89	.	1	00	90 (Querschwe solchen	der ursprüi llen verlegt	nglich mit kieferne Oberbau in eine	411 111
gewandelt wird. — ad 125. Die Bettung auf der ger		Meter Tonnen Meter Ton	nnen Mete	er Tonner	n Meter To	nneu Mete	er Tonnen Meter Tonne		Jahre	Jahro	Jaure e			- 200,200	, LO SCHIACKEII	17,40	02 -		- 90	92	20 4	116	ad 125	Die Bettu	ng anf der gemein	11.
schaftlichen und der vorpachteten Str besteht aus Sand mit Kiesdecke.		- - -	_ ! _	_	_	_ : _		- - -		- 31:	12		1		I			1			-		schaftliche besteht au	n und der v s Sand mit	orpachteten Streck Kiesdecke. —	te