

# Geschäfts-Bericht

der

## Rheinischen Eisenbahn-Verwaltung

für das

### Betriebsjahr 1879.

---

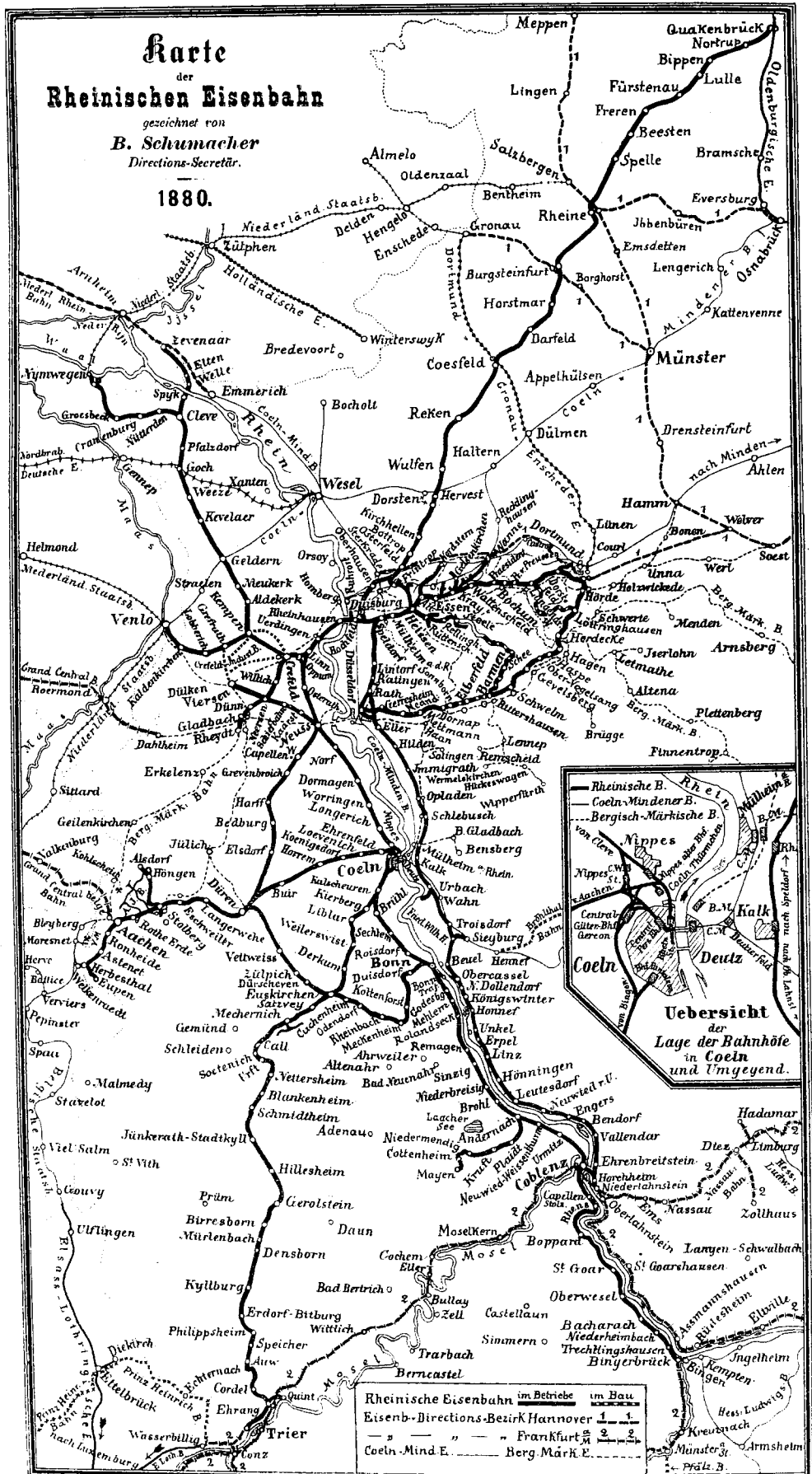
KÖLN, 1880.

Druck von M. DuMont-Schauberg.

# Karte der Rheinischen Eisenbahn

gezeichnet von  
**B. Schumacher**  
Directions-Secretär.

1880.



| Rheinische Eisenbahn               | im Betrieb | im Bau |
|------------------------------------|------------|--------|
| Eisenb.-Directions-Bezirk Hannover | 1          | 1      |
| — — — — — Frankfurt                | 2          | 2      |
| Coeln-Mind.E.                      | 2          | 2      |
| — — — — — Berg-Mark E.             | 2          | 2      |

# Geschäfts-Bericht

der

## Rheinischen Eisenbahn-Verwaltung

für das

### **Betriebsjahr 1879.**



KÖLN, 1880.

Druck von M. DuMont-Schauberg.

# Inhalts-Verzeichniss.

|   | Seite |   | Seite |
|---|-------|---|-------|
| Mitglieder des Administrations-Rathes und der Direction.                    | V     | VI. Kreis Gladbacher Bahnen   | 38    |
| Das Bahnnetz  | 1     | a. auf der Strecke  | 38    |
| <b>A. Grund-Erwerb, Bau, Ausrüstung und Unterhaltung</b>                    |       | b. auf den Stationen  | 38    |
| <b>der Bahn</b>   | 4     | VII. Linie Oppum-Hörde nebst Zweigbahnen  | 38    |
| <b>I. Grund-Erwerb</b>  | 4     | a. auf der Strecke  | 38    |
| <b>II. Bahnbau</b>  | 12    | b. auf den Stationen  | 39    |
| I. Linie Troisdorf-Speldorf   | 12    | VIII. Linie Speldorf-Troisdorf-Siegburg-Lahnstein   | 41    |
| II. „ Oppum-Hörde   | 12    | a. auf der Strecke  | 41    |
| III. „ Düsseldorf-Elberfeld-Hörde   | 13    | b. auf den Stationen  | 41    |
| IV. „ Duisburg-Quakenbrück  | 17    | IX. Linie Düsseldorf-Hörde  | 42    |
| V. Linien Euskirchen-Rheinbach-Bonn und Remagen-Ahrweiler                   | 17    | X. Linie Duisburg-Quakenbrück   | 42    |
| VI. Linie Andernach-Niedermendig-Mayen                                      | 18    | a. auf der Strecke  | 42    |
| Vorarbeiten:  |       | b. auf den Stationen  | 43    |
| a. Linie Limburg-Altenkirchen nebst Abzweigung nach Engers (Westerwaldbahn) | 19    | XI. Haupt- und Nebenbahnhöfe bei Köln, sowie die dazwischen liegenden Bahnstrecken            | 43    |
| b. Linie Opladen-Solingen-Sonnborn (Lüntenbeck)                             | 19    | XII. Central-Werkstätte nebst den dazu gehörigen Anlagen                                      | 44    |
| c. Ratingen-Schöllern   | 19    | XIII. Elektrische Telegraphen- und Signal-Anlagen   | 44    |
| <b>III. Unterhaltung, Ergänzung und Ausrüstung der Bahn</b>                 |       | <b>B. Betrieb</b>   | 46    |
| auf den im Betriebe befindlichen Strecken                                   | 20    | I. Betriebsdienst   | 46    |
| I. Linie Köln-Bingen  | 34    | II. Betriebsmittel  | 50    |
| a. auf der Strecke  | 34    | a. Locomotiven  | 50    |
| b. auf den Stationen  | 34    | b. Wagen  | 53    |
| II. Linie Köln-Herbesthal-Eupen   | 35    | c. Traject-Anstalten  | 64    |
| a. auf der Strecke  | 35    | III. Verkehrs-Verhältnisse  | 65    |
| b. auf den Stationen  | 35    | IV. Ergebnisse des Betriebes  | 66    |
| III. Linie Neuss-Düren-Euskirchen   | 36    | A. Personen-Verkehr   | 68    |
| a. auf der Strecke  | 36    | a. Tarif  | 68    |
| b. auf den Stationen  | 36    | b. Personenbeförderung  | 71    |
| IV. Linie Kalscheuren-Trier   | 36    | B. Güter-Verkehr  | 79    |
| a. auf der Strecke  | 36    | a. Tarif  | 79    |
| b. auf den Stationen  | 36    | b. Güterbeförderung   | 83    |
| V. Linie Köln-Cleve-Zevenaar-Nymwegen                                       | 37    | <b>C. Finanzielle Lage</b>  | 99    |
| a. auf der Strecke  | 37    | <b>Vertrag, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat</b> | 126   |
| b. auf den Stationen  | 37    | <b>Kurzer historischer Rückblick</b>  | 132   |

## A n l a g e n .

1. Nachweisung der beim Betriebe in Betracht kommenden Bahnlängen .....
2. Generalbilanz .....
3. Bauliche Anlagen .....
4. Kosten der Unterhaltung der Bau-Anlagen nebst Angabe der verwendeten Materialien .
5. Abschluss der Baurechnungen .....
6. Verzeichniss der anschliessenden Zechen-, Industrie- und sonstigen Bahnen für nicht öffentlichen Verkehr .....
7. Uebersicht der Bahnhöfe und Haltestellen ..
8. Zusammenstellung der vorhandenen Locomotiven .....
9. Wagenbestand .....
10. Nachweisung der vorhandenen Achsen nach Material und Dimensionen .....
11. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Capitals .....
12. Uebersicht des Gesamtbelastungszustandes
13. Abschlüsse der Pensions-, Kranken- und Sterbe-Cassen .....
14. Zusammenstellung der beim Betriebe vorgekommenen Unfälle .....
15. Depeschen-Verkehr .....
16. Nachweisung der auf Grund des Haftpflichtgesetzes gezahlten Entschädigungen .....
17. Gesamt-Frequenz und sonstige Verhältnisse der einzelnen Stationen .....

Anlage

A.

A 1.

I.

II.

II a.

III.

III a.

IV.

V.

VI.

VII.

VII a.

VIII a.

IX.

IX a.

IX b.

X.

18. Zusammenstellung des Gesamt-Personen-Verkehrs mit Angabe der Haupt- und Neben-Erträge .....
19. Zusammenstellung des Gesamt Güter-Verkehrs, sowie des Viehtransports mit Angabe der Haupt und Neben-Erträge .....
20. Zusammenstellung des Wagenladungs-Güter-Verkehrs nach Waarengattungen .....
21. Zusammenstellung des Gesamt-Kohlen- und Coaks-Verkehrs .....
22. Leistungen der Personenwagen und deren Unterhaltungskosten .....
23. Leistungen der Gepäck- und Güterwagen und deren Unterhaltungskosten .....
24. Postwagen .....
25. Leistungen der Locomotiven und Tender und deren Unterhaltung .....
26. Leistungen und Kohlenverbrauch der Traject-Ponten .....
27. Nachweisung der Kosten der Zugkraft .....
28. Abschluss der Betriebs-Rechnungen .....
29. Abschluss des allgemeinen Verzinsungs- und Amortisations-Contos .....
30. Monatsweise Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen .....
31. Erneuerungs- und Reserve-Fonds .....
32. Amortisation des Anlage-Capitals .....
33. Chronologische (10jährige) Zusammenstellung der Länge, Anlagekosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse .....

Anlage

XI.

XII.

XII a.

XII b.

XIII.

XIV.

XV.

XVI.

XVI a.

XVII.

XVIII a.

XVIII b.

XVIII c.

XIX.

XX.

XXI.

# Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zufolge der in der regelmässigen General-Versammlung der Actionäre am 17. Juni 1879 stattgehabten Ergänzungswahlen bestanden der Administrations-Rath und die Direction aus folgenden Mitgliedern:

## A. Administrations-Rath.

### Wirkliche Mitglieder:

- Aus 1879. Herr GUSTAV MALLINCKRODT aus Köln,  
" " General-Director Dr. HEINR. CLAESSEN aus Köln,  
" " EDUARD Freiherr von OPPENHEIM aus Köln,  
" " Geh. Commerzien-Rath LEOPOLD SCHEIBLER aus  
Aachen,  
" " beigeord. Bürgermeister a. D. C. DUBUSC aus Aachen,  
" " CARL Freiherr von NELLESEN aus Aachen,  
" " wirklicher Geh. Rath MAX Graf von NESSELRODE-  
EHRESHOVEN, Excellenz, zu Ehreshoven,  
" " Regierungs-Präsident a. D. FRIEDRICH WILHELM  
VON SPANKEREN aus Bonn,  
Aus 1878. Herr Commerzien-Rath CARL LEIDEN aus Köln.  
" " EUGEN RAUTENSTRAUCH aus Köln,  
" " erster beigeordneter Bürgermeister JACOB RENNEN  
aus Köln,  
" " Commerzien-Rath ED. VAN GÜLPEN aus Aachen,  
" " Consul und beigeordneter Bürgermeister a. D.  
CARL DAHMEN aus Aachen,  
" " Ober-Regierungs-Rath a. D. MATHIAS CLAESSEN  
aus Aachen, Vice-Präsident des Admini-  
strations-Rathes,  
" " Geh. Commerzien-Rath LEOPOLD SCHOLLER aus  
Düren,  
" " Handelskammer-Präsident Geh. Commerzien-Rath  
ALEXANDER HEIMENDAHL aus Crefeld,  
Aus 1877. Herr Geh. Justiz-Rath IGNAZ JOS. BÜRGERS aus Köln,  
Präsident des Administrations-Rathes,  
" " HEINRICH STEIN jun. aus Köln,  
" " EMIL PEILL aus Köln,  
" " Landgerichts-Assessor a. D. ROBERT VON GOERSCHEN  
aus Aachen,  
" " LOUIS KESSELKAUL aus Aachen,  
" " AUGUST STARTZ aus Aachen,  
" " wirklicher Geh. Rath HEINRICH VON DECHEN,  
Excellenz, aus Bonn.  
" " wirklicher Geh. Rath ANTON BROICHER, Excellenz,  
aus Sinzig.

### Stellvertretende Mitglieder:

- Aus 1879. Herr JULIUS JOEST aus Köln,  
" " EMIL LOCHNER aus Aachen,  
" " ADOLPH von RANDOW aus Crefeld,  
Aus 1878. Herr ROBERT HEUSER aus Köln,  
" " Commerzien-Rath LEOPOLD HOESCH aus Düren,  
" " FRANZ Freiherr von COELS aus Aachen,  
Aus 1877. Herr EUGEN vom RATH aus Köln,  
" " Handelskammer-Präsident Commerzien-Rath  
ERNST WALDHAUSEN aus Essen,  
" " CONRAD STARTZ aus Aachen.

## B. Direction.

### Wirkliche Mitglieder:

- Aus 1879. Herr Geh. Commerzien-Rath G. MEYSEN aus Köln,  
Präsident der Direction,  
" " THEODOR Freiherr von GEYR aus Aachen, Vice-  
Präsident der Direction.  
Aus 1877. Herr Consul FRANZ LEIDEN\*) aus Köln,  
" " Geh. Justiz-Rath JOSEPH KÜCHEN aus Aachen,  
Aus 1875. Herr Commerzien-Rath FRANZ WILHELM KÖNIGS aus  
Köln,  
" " Handelsgerichts - Präsident Commerzien - Rath  
JOSEPH CASSALETTE aus Aachen.

### Stellvertretende Mitglieder:

- Aus 1879. Herr ROBERT von PRANGHE aus Aachen,  
" " ALBERT Freiherr von OPPENHEIM aus Köln,  
Aus 1877. Herr Justiz-Rath JOSEPH COMPES aus Köln,  
" " Geh. Commerzien-Rath EMIL WAGNER aus Aachen,  
Aus 1875. Herr Consul THEODOR NELLESEN aus Aachen,  
" " Commerzien-Rath VICTOR WENDELSTADT aus Köln.

\*) An Stelle des hingschiedenen wirklichen Mitgliedes Herrn Geh. Commerzien-Raths ABR. Freiherrn von OPPENHEIM aus Köln, in der General-Versammlung am 17. Juni 1879 gewählt.

# Das Bahnnetz der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Schlusse des Jahres 1879 standen im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:

|  | Eigene Bahnen. |        | Fremde Bahnen. |      | Zusammen. |        |
|--|----------------|--------|----------------|------|-----------|--------|
|  | I.             | II.    | I.             | II.  | I.        | II.    |
|  | Geleise.       |        | Geleise.       |      | Geleise.  |        |
|  | km             | km     | km             | km   | km        | km     |
| A. Die am Schlusse des Jahres 1878 schon im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befindlichen Strecken in der Gesamtlänge von ..... | 1 086,26       | 345,62 | 49,79          | 0,44 | 1 136,05  | 346,06 |
| B. Die im Jahre 1879 eröffneten neuen Bahnen:  |                |        |                |      |           |        |
| <b>I. Hauptbahnen.</b>   |                |        |                |      |           |        |
| a. Hörde-Hagen, eröffnet am 15. Mai .....  | 18,00          | —      | —              | —    | 18,00     | —      |
| b. Duisburg-Quakenbrück, eröffnet am 1. Juli .....   | 173,08         | —      | —              | —    | 173,08    | —      |
| c. Frintrop-Osterfeld, eröffnet am 1. Juli .....   | 3,45           | —      | —              | —    | 3,45      | —      |
| d. Düsseldorf-Hagen, eröffnet am 15. September .....   | 55,41          | 7,90   | —              | —    | 55,41     | 7,90   |
| e. Cleve-Nymwegen, durch Einführung in den Bahnhof Nymwegen der Niederländischen Staatsbahn am 4. September verlängert um .....                | —              | —      | 0,46           | —    | 0,46      | —      |
| <b>II. Nebenbahnen.</b>  |                |        |                |      |           |        |
| a. Anschluss der Zeche Eintracht-Tiefbau, eröffnet am 17. Januar .....   | 2,40           | —      | 0,30           | —    | 2,70      | —      |
| b. Anschluss der Zeche Altendorf, eröffnet am 21. Januar .....   | 3,46           | —      | 0,30           | —    | 3,76      | —      |
| c. Neuer Anschluss der Zeche Dahlbusch III und IV, eröffnet am 1. Februar .....  | 0,07           | —      | 0,53           | —    | 0,60      | —      |
| d. Die Anschlüsse der Zeche Centrum und der Bochumer Gussstahlfabrik wurden verlängert am 16. April um .....                                   | 2,30           | —      | —              | —    | 2,30      | —      |
| e. Anschluss der Waggonfabrik Westfalia (Killing & Sohn), eröffnet am 15. Mai .....  | 0,26           | —      | —              | —    | 0,26      | —      |
| f. Anschluss der Zeche Gottessegen, eröffnet am 15. Mai .....  | —              | —      | 0,57           | —    | 0,57      | —      |
| g. Anschluss der Zeche Charlotte, eröffnet am 21. Mai .....  | —              | —      | 0,23           | —    | 0,23      | —      |
| h. Anschluss der Zuckerfabrik von Pfeiffer & Langen bei Euskirchen, eröffnet am 4. Juni .....  | —              | —      | 0,42           | —    | 0,42      | —      |
| i. Anschluss der Fabrik von Funcke & Elbers, eröffnet am 11. Juni .....  | 0,56           | —      | 0,12           | —    | 0,42      | —      |

|  | Eigene Bahnen. |        | Fremde Bahnen. |      | Zusammen. |        |
|--|----------------|--------|----------------|------|-----------|--------|
|  | I.             | II.    | I.             | II.  | I.        | II.    |
|  | Geleise.       |        | Geleise.       |      | Geleise.  |        |
|  | km             | km     | km             | km   | km        | km     |
| k. Verbindung vom Rheinischen Bahnhofe Dorsten zum Köln-Mindener Bahnhofe Dorsten, eröffnet am 1. Juli | 1,52           | —      | —              | —    | 1,52      | —      |
| l. Neuer Anschluss des Walzwerks von Bicheroux Söhne, eröffnet am 1. Juli                              | 0,08           | —      | 0,24           | —    | 0,32      | —      |
| m. Anschluss der Zeche Nordstern bei Alsdorf, eröffnet am 11. Juli                                     | —              | —      | 1,06           | —    | 1,06      | —      |
| n. Anschluss der Locomotivfabrik „Hohenzollern“, eröffnet am 21. Juli                                  | 0,77           | —      | —              | —    | 0,77      | —      |
| o. Anschluss der Düsseldorfer Gewerbe-Ausstellung, eröffnet am 28. August                              | 1,10           | —      | —              | —    | 1,10      | —      |
| p. Verbindung vom Bahnhofe Andernach nach dem Rheinwerfte, eröffnet am 20. September                   | 2,35           | —      | —              | —    | 2,35      | —      |
| q. Anschluss der Dortmunder Gas-Anstalt, eröffnet am 30. September                                     | —              | —      | 0,40           | —    | 0,40      | —      |
| r. Anschluss der Glasfabrik von Heye, eröffnet am 1. October   | 0,60           | —      | —              | —    | 0,60      | —      |
| s. Neuer Anschluss Krupp, eröffnet am 25. October  | 0,79           | —      | —              | —    | 0,79      | —      |
| t. Anschluss der Zeche Osterfeld, eröffnet am 12. November   | 0,36           | —      | 0,30           | —    | 0,66      | —      |
| Zusammen   | 1 352,62       | 353,52 | 55,42          | 0,44 | 1 408,04  | 353,96 |
| C. Davon gehen ab die im Jahre 1879 aufgehobenen Bahnstrecken:   |                |        |                |      |           |        |
| <b>I. Hauptbahn.</b>   |                |        |                |      |           |        |
| Die Strecke Niederlahnstein-Oberlahnstein wurde an die Nassauische Staatsbahn abgetreten am 15. Mai    | 1,13           | 1,13   | 0,44           | 0,44 | 1,57      | 1,57   |
| <b>II. Nebenbahnen.</b>  |                |        |                |      |           |        |
| a. Der frühere Anschluss der Zeche Dahlbusch, Schacht III und IV, aufgehoben am 1. Februar             | —              | —      | 0,26           | —    | 0,26      | —      |
| b. Ein Theil des Zechenstammgeleises (II. Geleise Oppum-Hörde), aufgehoben am 16. April                | —              | 4,31   | —              | —    | —         | 4,31   |
| c. Der frühere Anschluss des Walzwerks Bicheroux Söhne, aufgehoben am 1. Juli                          | 0,20           | —      | 0,33           | —    | 0,53      | —      |
| d. Ein Theil des früheren Anschlusses Krupp, aufgehoben am 25. October                                 | 0,33           | —      | —              | —    | 0,33      | —      |
| e. Durch Aenderung der Abzweigungspunkte und der Zechenbahnhöfe mehrerer Anschlüsse                    | 0,44           | —      | 0,34           | —    | 0,68      | —      |
| Zusammen   | 2,00           | 5,44   | 1,27           | 0,44 | 3,27      | 5,88   |
| Demnach befanden sich am Schlusse des Jahres 1879 im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft   | 1 350,62       | 348,08 | 54,15          | —    | 1 404,77  | 348,98 |
| Durchschnittlich wurden während des Jahres 1879 betrieben  | 1 211,95       | 344,16 | 52,13          | 0,17 | 1 264,98  | 344,98 |



Im eigenen Besitze der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft befanden sich (da zu vorstehenden Längen ein Zweig des Krupp'schen Anschlusses [0,31 km], der Anschluss der Zuckerfabrik bei Dornmagen [2,43 km], sowie der Anschluss der Hochöfen der Gewerkschaft Carl Otto an den Bahnhof Urbach [0,80 km] hinzutreten, welche zur Zeit nicht von der Gesellschaft betrieben werden):

am Schlusse des Jahres 1879.. 1 354,16 km, von welchen 348,08 km zweigeleisig,  
im Jahresdurchschnitte..... 1 215,49 „ „ „ 344,16 „ „

An Bahnhofs-Nebengeleisen, zu welchen auch das zweite Hauptgeleise auf den Bahnhöfen der im Uebrigen eingleisigen Bahnstrecken gerechnet wird, befanden sich auf den im Eigenthume der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Strecken:

am Schlusse des Jahres 1879..... 728,23 km,  
im Jahresdurchschnitte..... 676,21 „

Der Gesamt-Bestand an Geleisen beträgt, da von vorstehenden Bahnlängen 2,0 km für die Traject-Stromstrecken sowie kleinere Differenzen an den Nullpunkten einiger Anschlussbahnen in Abzug zu bringen sind:

am Schlusse des Jahres 1879 ..... 2 428,49 km,  
im Jahresdurchschnitte ..... 2 233,86 „

## A.

### Grund-Erwerb, Bau, Ausrüstung und Unterhaltung der Bahn.

#### I. Grund-Erwerb.

Bezüglich des Grund-Erwerbs im Geltungsbereiche des Allgemeinen Landrechts ist Folgendes anzuführen:

Das für den Ausbau der Linie Duisburg-Quakenbrück im Jahre 1878 noch nicht zur baulichen Verfügung gestellte Terrain in der Gemeinde Duisburg wurde in der ersten Hälfte des Jahres 1879 enteignet bezw. für die Zwecke der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft dauernd beschränkt. In Folge dessen konnte die Bahnlinie Duisburg-Quakenbrück fertiggestellt und der Betrieb auf derselben am 1. Juli 1879 eröffnet werden.

In einzelnen Gemeindebezirken der Provinz Hannover konnte das Enteignungs-Verfahren im Laufe des vergangenen Jahres noch nicht formell zum Abschlusse gebracht werden, weil die Anerkennung der Dringlichkeit, nachdem die Bau-Erlaubniss in denselben erlangt worden war, abgelehnt wurde.

Das zur Anlage der Verbindungsbahn zwischen unserm Bahnhofe Hagen und dem Güterbahnhofe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft daselbst (Neubaustrecke Düsseldorf-Hörde, Abtheilung Wichlinghausen-Hörde) erforderliche Terrain wurde uns im Wege der Enteignung in der ersten Jahreshälfte 1879 überwiesen.

Auf der Neubaustrecke Düsseldorf-Hörde konnte der Betrieb am 15. September 1879 eröffnet werden.

Auf der Zweiglinie Wichlinghausen-Hattingen-Steele wurde für das zunächst erforderliche Terrain in der Gemeinde Nächstebreck das Entschädigungs-Feststellungs-Verfahren beantragt und von der Königlichen Regierung zu Arnberg eingeleitet.

Auf der Linie Löttringhausen-Witten-Langendreer ist das Enteignungs-Verfahren durchweg zu Ende geführt. Rückständig ist nur noch der Erwerb weniger meist zu Nebenanlagen erforderlicher Grundflächen.

Das zur Anlage der Anschlussbahn an die Zeche Fröhliche Morgensonne nöthige Terrain wurde grösstentheils im Wege der Expropriation, zum geringeren Theile freihändig, erworben.

Ein Theil des zur Anlage der Verbindungsbahn Rheine-Salzbergen dienenden Terrains in den Gemeinden Rheine-Stadt und Rheine links der Ems wurde erworben, gegen Ende des Jahres 1879

indess der fernere Erwerb eingestellt. Die Grundflächen für die Bauwerke der Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und dem Rheinischen Bahnhofe Dortmund in den Gemeinden Wambel-Cörne und Dortmund wurden freihändig erworben.

Im Uebrigen ist das Enteignungs-Verfahren eingeleitet und das Entschädigungs-Feststellungs-Verfahren bereits beendet.

In der Gemeinde Woltmershausen bei Bremen wurde durch Vermittelung der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Direction ein Complex von 1 ha 36 a 35 qm, welcher zu einer gemeinschaftlichen Bahnhofsanlage in Aussicht genommen war, mit den aufstehenden Gebäulichkeiten zu dem Gesamtkaufpreise von 123 205 *M.* 67 *§* erworben.

| Lau-<br>fen-<br>de<br>Nr. | Strecke.                                | Zahl der<br>erwor-<br>benen<br>Grund-<br>flächen. | Grösse<br>der<br>Erwerbsflächen. |    |    | Gesamt-<br>Erwerbspreis. |          | Zahl der<br>Erwerbstitel. |                                       | Bemerkungen.   |
|---------------------------|---|---|----------------------------------|----|----|--------------------------|----------|---------------------------|---------------------------------------|--|
|                           |   |   | ha                               | a  | qm | <i>M.</i>                | <i>§</i> | Ver-<br>träge.            | Enteig-<br>nungs-<br>Be-<br>schlüsse. |  |
| 1                         | Duisburg-Quakenbrück .....              | 433   | 44                               | 18 | 38 | 475 756                  | 10       | 78                        | 160                                   |  |
| 2                         | Rheine-Salzbergen .....                 | 9   | —                                | 60 | 50 | 3 492                    | 10       | 1                         | 5                                     |  |
| 3                         | Düsseldorf-Hörde .....                  | 37  | 3                                | 53 | 64 | 107 563                  | 31       | 10                        | 15                                    |  |
|                           | (Abtheilung Wichlinghausen-Hörde.)      |   |                                  |    |    |                          |          |                           |                                       |  |
| 4                         | Wichlinghausen-Hattingen-Steele .....   | 43  | 6                                | 08 | 68 | 52 180                   | —        | 11                        | 4                                     |  |
| 5                         | Löttringhausen-Witten-Langendreer ..... | 354   | 43                               | 39 | 59 | 791 646                  | 72       | 7                         | 176                                   |  |
| 6                         | Lintorf-Duisburg .....                  | 16  | 9                                | 14 | 76 | 52 296                   | 39       | 4                         | —                                     |  |
| 7                         | Bochum-Dahlhausen .....                 | 5   | —                                | 71 | 70 | 14 390                   | 35       | 2                         | —                                     |  |
| 8                         | Rüttenscheid-Steele .....               | 4   | —                                | 06 | 37 | 930                      | 40       | 3                         | —                                     |  |
| 9                         | Hochfeld-Duisburg .....                 | 1   | —                                | 25 | 10 | 1 129                    | 50       | 1                         | —                                     | Bezieht sich auf die Schluss-<br>abrechnung.   |
| 10                        | Anschluss an die Zeche Roland .....     | 1   | —                                | 39 | 26 | 8 303                    | 40       | 1                         | —                                     |  |
| 11                        | Essen-Wattenscheid .....                | 2   | —                                | 06 | 76 | 872                      | 19       | 2                         | —                                     | Desgleichen.   |
| 12                        | Essen-Wattenscheid, Umbau .....         | 6   | —                                | 07 | 43 | 948                      | 98       | 3                         | —                                     | Desgleichen.   |
| 13                        | Krupp'scher Anschluss, Umbau .....      | 3   | —                                | —  | 38 | 139                      | 48       | 2                         | —                                     |  |
| 14                        | Altendorf-Nordstern, Umbau .....        | 1   | —                                | 04 | 60 | 600                      | —        | 1                         | —                                     |  |
| 15                        | Sammelbahnhof Carl .....                | 1   | —                                | 02 | 16 | 453                      | 60       | 1                         | —                                     | Betrifft die Schlussabrechnung;<br>für eine Minderfläche wurden 17 <i>M.</i><br>39 <i>§</i> vereinnahmt.   |
| 16                        | Anschluss an Phönix .....               | —   | —                                | —  | —  | —                        | —        | —                         | —                                     | Für eine Minderfläche wurden<br>42 <i>M.</i> 85 <i>§</i> erstattet.  |
| 17                        | Kray-Gelsenkirchen-Schalke .....        | 7   | —                                | 44 | 93 | 818                      | 56       | 3                         | —                                     | In dieser Fläche ist die von der<br>Bergwerks-Gesellschaft Dahlbusch<br>zur Anlage der Haltestelle Dahl-<br>busch unentgeltlich abgetretene<br>Fläche mit enthalten. |
| 18                        | Umgehungsgeleise bei Zeche Bonifacius   | 1   | —                                | —  | 50 | 53                       | 25       | 1                         | —                                     | Bezieht sich auf die Schluss-<br>abrechnung.   |
| 19                        | Anschluss an Wilhelmine-Victoria .....  | 1   | —                                | 23 | 24 | 3 950                    | 80       | 1                         | —                                     |  |
| 20                        | Bonifacius-Wanne .....                  | 29  | 2                                | 01 | 34 | 41 236                   | 38       | 12                        | —                                     | Betrifft grösstentheils die Schluss-<br>abrechnung. Für Minderflächen<br>wurden 1131 <i>M.</i> 58 <i>§</i> erstattet.  |

| Laufen-<br>de<br>Nr. | Strecke.                               | Zahl der erwor-<br>benen Grund-<br>flächen. | Grösse der<br>Erwerbsflächen. |    |    | Gesamt-<br>Erwerbspreis. |    | Zahl der<br>Erwerbstitel. |                                  | Bemerkungen.   |
|----------------------|--|---|-------------------------------|----|----|--------------------------|----|---------------------------|----------------------------------|--|
|                      |  |   | ha                            | a  | qm | M                        | ₧  | Ver-<br>träge.            | Enteignungs-<br>Be-<br>schlüsse. |  |
| 21                   | Heissen-Langenbrahm .....              | 19  | —                             | 34 | 85 | 4 234                    | 04 | 9                         | 2                                | Bezieht sich hauptsächlich die Schlussabrechnung.  |
| 22                   | Anschluss an die Zeche Zollverein..... | 1   | —                             | —  | 96 | 99                       | 30 | 1                         | —                                |  |
| 23                   | Wattenscheid-Hörde .....               | 56  | 2                             | 76 | 80 | 88 010                   | 83 | 26                        | —                                | Bezieht sich grösstentheils die Schlussabrechnung. Für Minderfläche wurden 209 M. vereinnahmt. |
| 24                   | Anschluss an Fröhliche Morgensonne...  | 84  | 4                             | 98 | 93 | 80 964                   | 86 | 1                         | 51                               |  |
| 25                   | Anschluss an Heinrich-Gustav.....      | 3   | —                             | 01 | 51 | 181                      | —  | 2                         | —                                | Bezieht sich auf die Schlussabrechnung.  |
| 26                   | Dortmunder Verbindungsbahn.....        | 24  | 4                             | 30 | 64 | 70 722                   | 87 | 21                        | —                                |  |

Im Geltungsbereiche des rheinisch-französischen Rechts — rechte Rheinseite — wurden die in den Gemeinden Mettmann, Elberfeld und Barmen noch rückständig gebliebenen Erwerbungen durchgeführt.

In den Gemeinden Mettmann und Barmen sowie in der Gemeinde Erkrath stellte sich die Nothwendigkeit des nachträglichen Erwerbs einiger kleinen Flächen heraus.

Das Enteignungs-Verfahren ist dieserhalb in die Wege geleitet, indess noch nicht zum Abschlusse gelangt.

| Laufen-<br>de<br>Nr. | Strecke.                       | Zahl der erwor-<br>benen Grund-<br>flächen. | Grösse der<br>Gesamt-<br>Grundflächen. |    |    | Gesamt-<br>Erwerbspreis. |    | Zahl der<br>Erwerbstitel. |                                  | Bemerkungen.   |
|----------------------|--------------------------------|---|--|----|----|--------------------------|----|---------------------------|----------------------------------|--|
|                      |                                |   | ha                                     | a  | qm | M                        | ₧  | Ver-<br>träge.            | Enteignungs-<br>Be-<br>schlüsse. |  |
| 1                    | Düsseldorf-Wichlinghausen..... | 21  | 1                                      | 31 | 92 | 67 519                   | 97 | 7                         | 6                                | <p>Von den erworbenen 1 ha 92 qm wurden 52 a 42 qm zur Entnahme verwendet: von 21 qm war bereits im Vorbesitz ergriffen, der Rest von 68 qm ist diejenige Fläche, welche nach der stattgehabten definitiven Vermessung in den Gemeinden Düsseldorf, Eller, Gerresheim, Elberfeld zur Bahnanlage in Anspruch genommen worden sind. 6 a 61 qm wurden dem früheren Eigentümer unentgeltlich zur Verfügung übertragen.</p> <p>In dem Betrage von 67 519 M. 97 ₧ sind enthalten: 3 532 M. für die durchgeführten zusätzlichen Grundentschädigungen, welche im Prozesse gegen den früheren Eigentümer in Anspruch genommen worden sind; 4 964 M. 21 ₧ Prozesskosten, 877 M. 60 ₧ Steuern</p> |

| Laufende Nr. | Strecke.  | Zahl der erworbenen Grundstücke. | Grösse der Gesamt-Grundflächen. |    |    | Gesamt-Erwerbspreis. |    | Zahl der Erwerbstitel. |                         | Bemerkungen.   |
|--------------|---|----------------------------------|---------------------------------|----|----|----------------------|----|------------------------|-------------------------|--|
|              |   |                                  | ha                              | a  | qm | ℳ                    | ₰  | Verträge.              | Enteignungs-Beschlüsse. |  |
|              | Düsseldorf-Wichlinghausen .....<br>(Fortsetzung)                    |                                  |                                 |    |    |                      |    |                        |                         | 1097.ℳ 44 ₰ Entschädigung für die angeführte Mehrfläche von 2 a 68 qm.<br>Vereinnahmt wurden 9138 ℳ erstattete Grundentschädigung, welche wir im Prozesse gewonnen hatten.   |
| 2            | Troisdorf-Speldorf .....  | 218                              | 2                               | 39 | 80 | 18 451               | 60 | 156                    | —                       | Von der erworbenen Fläche von 2 ha 39 a 80 qm wurden verwendet: 6 a 90 qm zur Anlage eines Entwässerungsgrabens in der Gemeinde Hilden, 1 a 86 qm zur Kiesgewinnung; 7 a 5 qm wurden zur Vermeidung der Anlage eines Parallelweges in der Gemeinde Grafenberg erworben; der Rest von 2 ha 23 a 99 qm ist diejenige Fläche, welche nach der definitiven Vermessung zur Bahnanlage mehr in Anspruch genommen worden ist.<br>Vereinnahmt wurden:<br>a. 897.ℳ 14 ₰ für nicht verwendete im Besitze der früheren Eigenthümer verbliebene Flächen;<br>b. 724.ℳ 33 ₰ für ein veräußertes Trennstück von 30 a 44 qm. |
| 3            | Düsseldorf-Rath-Eller .....   | 17                               | —                               | 16 | 70 | 2 263                | 21 | 14                     | —                       | Bezieht sich lediglich auf die Schlussabrechnung.<br>Vereinnahmt wurden:<br>a. 247.ℳ 24 ₰ für eine zur Bahnanlage nicht verwendete im Besitze des früheren Eigenthümers verbliebene Fläche und<br>b. 675.ℳ Pacht.  |
| 4            | Anschluss an die Locomotiv-Fabrik Hohenzollern bei Düsseldorf ..... | 1                                | —                               | —  | 25 | 18                   | 38 | 1                      | —                       | Bezieht sich auf die Schlussabrechnung.  |
| 5            | Anschluss an den Hochofen von O. Meurer bei Porz .....              | 3                                | —                               | —  | 28 | 28                   | 78 | 3                      | —                       | Desgleichen.   |
| 6            | Opladen-Sonnborn (Elberfeld) .....                                  | 11                               | —                               | 90 | 13 | 4 224                | 22 | 1                      | —                       | Die Erwerbung bezieht sich auf Terrain in der Gemeinde Leichlingen.<br>An Pacht wurden 75.ℳ erhoben.   |
| 7            | Anschluss an die chemische Fabrik von Dr. Frank bei Opladen .....   | 52                               | 1                               | 31 | 78 | 1 809                | 27 | 38                     | —                       | Das zur Anschlussbahn erforderliche Terrain wurde freihändig erworben. Das Enteignungsrecht war unserer Gesellschaft nicht verliehen.  |
| 8            | Bilkerfeldbahn .....  | 4                                | —                               | 22 | 90 | 1 790                | —  | 1                      | —                       | Bezüglich des noch fehlenden Terrains ist das Enteignungs-Verfahren so weit gediehen, dass das Terrain voraussichtlich in etwa drei Monaten in Besitz genommen werden kann.  |

Ferner ist im Geltungsbereiche des rheinisch-französischen Rechts — linke Rheinseite — die Entschädigungs-Feststellung für das zur Stolberger Thalbahn erforderliche im Vorjahre noch nicht erworbene Terrain zu Ende geführt worden.

Die Enteignung ist, abgesehen von wenigen Flächen, bezüglich welcher sie noch aussteht, bereits ausgesprochen.

Die Grundflächen zur Anlage der Bahnlinie Bonn-Euskirchen wurden der Bau-Abtheilung überwiesen. Das eingeleitete Enteignungs-Verfahren ist durchweg zu Ende geführt und nur in der Gemeinde Meckenheim die Enteignung noch nicht völlig zum Abschlusse gelangt.

Für die Anlage der Ahrthalbahn wurde in den Gemeinden Sinzig, Bodendorf und Lohrsdorf das Grundeigenthum bis auf wenige Flächen in den beiden letztgenannten Gemeinden, welche enteignet werden mussten, freihändig erworben; ebenso fast das ganze zu dieser Bahnanlage in der Gemeinde Remagen erforderliche Terrain.

Für die Kreis Gladbacher Bahnen und insbesondere für den Anschluss an die Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Rheydt trat das Entschädigungs-Feststellungs-Verfahren ein; die Enteignung ist noch nicht ausgesprochen.

| Lau-<br>fen-<br>de<br>Nr. | Strecke.                  | Zahl<br>der<br>Parzellen. | Grösse. |    |    | Erwerbspreis. |    | Zahl<br>der<br>Titel. |                | Bemerkungen.   |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------|----|----|---------------|----|-----------------------|----------------|--|
|                           |                           |                           | ha      | a  | qm | M             | §  | Ver-<br>träge.        | Reso-<br>lute. |  |
| 1                         | Bonn-Euskirchen.....      | 899                       | 56      | 50 | 40 | 394 396       | 58 | 220                   | 8              |  |
| 2                         | Ahrthalbahn.....          | 581                       | 14      | 02 | 73 | 112 012       | 43 | 332                   | 8              |  |
| 3                         | Stolberger Thalbahn.....  | 102                       | 7       | 29 | 19 | 335 750       | 52 | 9                     | 37             |  |
| 4                         | Kreis Gladbacher Bahnen.  | 60                        | 3       | —  | 14 | 101 499       | 67 | 6                     | 28             | In der Summe von 101 499 M 67 § sind die Erwerbskosten für das erforderliche Terrain zu dem zu Rheydt zwischen dem Bahnhofe der Bergisch-Märkischen und dem Bahnhofe der Rheinischen Eisenbahn zu erbauenden Anschlussgeleise enthalten.<br>Auch ist die für den Bahnhoftzufuhrweg in der Gemeinde Viersen nöthige Fläche nebst einem grösseren an denselben anstossenden Trennstücke im verflossenen Jahre erworben und bezahlt worden. Die Restbeträge sind zusätzliche Entschädigungen aus Processen und Processkosten.<br>An die Stadtgemeinde Crefeld wurden 99 a 53 qm zum Preise von 3 495 M 23 § verkauft. |
| 5                         | Kalscheuren-Euskirchen... | 37                        | 16      | 62 | 86 | 47 657        | 05 | 4                     | —              | Endgültige Regulirung des Erwerbsgeschäftes zwischen dem Fiscus und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und Zahlungen aus Schlussabrechnungen.  |

Der Boden für die Strecke Niedermendig-Mayen wurde theils freihändig, theils im Wege der Enteignung, erworben.

Rückständig blieb nur noch der Erwerb einiger zu der nachträglich projectirten Anlage einer Haltestelle zu Cottenheim erforderlichen Flächen.

| Laufende Nr. | Strecke.                     | Zahl der erworbenen Grundstücke. | Gesamt-Grundflächen. |    |    | Gesamt-Erwerbspreis. |    | Zahl der Erwerbstitel. |                         | Bemerkungen.  |
|--------------|------------------------------|----------------------------------|----------------------|----|----|----------------------|----|------------------------|-------------------------|---|
|              |                              |                                  | ha                   | a  | qm | M                    | §  | Verträge.              | Enteignungs-Beschlüsse. |   |
| 1            | Niedermendig-Mayen . . . . . | 840                              | 25                   | 85 | 38 | 167 687              | 51 | 147                    | 329                     | Ausserdem ist die Schlussabrechnung auf der Strecke Andernach-Niedermendig in 4 Gemeinden mit 320 Grundbesitzern über 743 Parzellen bewirkt, hierbei für Mehrflächen der Gesamtbetrag von 1 600. M 64 § gezahlt und für Minderflächen der Betrag von 194. M 54 § wieder vereinnahmt worden. |
| 2            | Engers-Limburg . . . . .     | 5                                | —                    | 12 | 74 | 1 775                | 22 | 4                      | —                       |   |

Auf den alten Bahnstrecken im Geltungsbereiche des rheinisch-französischen Rechts kamen folgende Aenderungen vor:

| Laufende Nr. | Strecke.                   | Erwerbungen.        |         |    |               |                     | Veräusserungen.     |         |    |            |                 | Bemerkungen. |    |    |   |
|--------------|----------------------------|---------------------|---------|----|---------------|---------------------|---------------------|---------|----|------------|-----------------|--------------|----|----|---|
|              |                            | Zahl der Parzellen. | Grösse. |    | Erwerbspreis. | Zahl der Titel.     | Zahl der Parzellen. | Grösse. |    | Kaufpreis. | Zahl der Titel. |              |    |    |   |
|              |                            | a                   | qm      | M  | §             | Verträge. Resolute. | a                   | qm      | M  | §          |                 |              |    |    |   |
| 1            | Köln-Bingen . . . . .      | 40                  | 98      | 84 | 6 289         | 15                  | 33                  | —       | 15 | 83         | 40              | 12 698       | 14 | 12 | Die Erwerbungen beziehen sich grösstentheils auf die Erweiterung der Kiesgrube in Niederbreisig, theils auf Terrain-Austausch in den Gemeinden Oberwinter, Neuendorf und Weissenthurm. In den Erwerbungen ist ein Grundstück in der Gemeinde Oberwesel mit einbegriffen, welches den Verschüttungen durch den Bahndamm unterlag.<br>Die Veräusserungen beziehen sich auf Flächen, namentlich auf Wegeflächen, in den Gemeinden Roisdorf, Rolandswerth, Oberwinter und Weissenthurm. |
| 2            | Köln-Herbesthal . . . . .  | 1                   | 1       | 33 | 2 441         | 61                  | 1                   | —       | 1  | 2          | 20              | 3 340        | 16 | 1  | Betrifft Austausch von Terrain zur Erweiterung des Bahnhofes Ehrenfeld.   |
| 3            | Neuss-Düren . . . . .      | —                   | —       | —  | —             | —                   | —                   | —       | 1  | —          | 33              | 44           | 60 | 1  | Betrifft Terrain in der Gemeinde Bedburg.   |
| 4            | Düren-Euskirchen . . . . . | 2                   | —       | 18 | 118           | 17                  | 1                   | —       | 3  | 9          | 66              | 1 689        | 44 | 2  | Betrifft Austausch am Bahnhofe Euskirchen und Abtretung von Terrain in der Gemeinde Zülpich.  |
| 5            | Kempen-Venlo . . . . .     | —                   | —       | —  | —             | —                   | —                   | —       | 1  | —          | 31              | 20           | 37 | 1  | Betrifft Abtretung von Terrain in der Gemeinde Grefrath an die Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn.  |
| 6            | Crefeld-Cleve . . . . .    | 29                  | 337     | 95 | —             | —                   | 1                   | —       | 19 | 328        | 46              | 50           | —  | 2  | Betrifft Flächen-Austausch am Bahnhofe Goch mit der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft und Abtretung von 0.23 a am Bahnhofe Kevelaer.   |
| 7            | Osterath-Essen (I. Theil). | —                   | —       | —  | —             | —                   | —                   | —       | 2  | 5          | 30              | 392          | 20 | 1  | Betrifft Abtretung von Terrain in der Gemeinde Friemersheim.  |
| 8            | Ehrenbreitstein-Siegburg.  | —                   | —       | —  | —             | —                   | —                   | —       | 6  | 7          | 01              | 1 788        | 56 | 5  | Betrifft zum grössten Theile Abtretung von Trennstücken am Bahnhofe Königswinter, einer Fläche von 0.23 a in der Gemeinde Niederdollendorf und einer Fläche von 0.76 a in der Gemeinde Erpel.   |

Im Laufe des Jahres 1879/80 (1. April 1879 bis 1. April 1880) waren im Ganzen 550 Prozesse anhängig. Davon fallen in das Gebiet

|   |                 |
|---|-----------------|
| a. des gemeinen deutschen Rechts .....    | 19              |
| b. „ Allgemeinen Landrechts .....         | 136             |
| c. „ rheinisch-französischen Rechts ..... | 395             |
|   | Zusammen... 550 |

Davon schwebten

| im Gebiete | in I. Instanz    | II. Instanz | III. Instanz |
|------------|------------------|-------------|--------------|
| a.         | 19               | —           | —            |
| b.         | 118              | 15          | 3            |
| c.         | 330              | 65          | —            |
|            | Zusammen ... 467 | 80          | 3 = 550      |

Von diesen Processen wurden 139 endgültig beendet. Dieselben vertheilen sich auf die einzelnen Instanzen und Rechtsgebiete wie folgt:

| im Gebiete | in I. Instanz    | II. Instanz | III. Instanz |
|------------|------------------|-------------|--------------|
| a.         | 1                | —           | —            |
| b.         | 38               | 9           | 3            |
| c.         | 79               | 9           | —            |
|            | Zusammen ... 118 | 18          | 3 = 139      |

Im Gebiete des Allgemeinen Landrechts sind demnach verhältnissmässig die meisten.

|  |    |
|--|----|
| zusammen .....                           | 50 |
| im Gebiete des rheinischen Rechts .....  | 88 |
| und im Gebiete des gemeinen Rechts ..... | 1  |

Zusammen... 139 Prozesse

wie nachstehend angegeben zur Erledigung gekommen:

22 Prozesse wurden völlig zu Gunsten der Gesellschaft durch Klage-Abweisung entschieden;

39 Prozesse ganz nach dem Antrage der Gesellschaft entschieden; von

19 Processen haben die Kläger rechtzeitig zu desistiren für gut befunden;

15 Prozesse wurden durch angemessenen Vergleich erledigt; in

30 Processen haben die Gegner kleine — oft nicht einmal die Kosten deckende — Beträge gewonnen;

1 Process hat durch Peremption sein Ende gefunden:

Zusammen ... 126 Prozesse: dagegen hat in

12 Processen — zumeist Besitzstörungssachen und Klagen auf Zahlung von Pacht- und Nutzungs-Entschädigungen — der Gegner obgesiegt; nur in

1 einzigen namhaften Grundentschädigungs-Angelegenheit ist nach dem Klage-Antrage gegen unsere Gesellschaft erkannt worden.

Zusammen ... 139 Prozesse.



Zu Gunsten der Gesellschaft sind also 126 Prozesse erledigt worden, 13 mehr als im vorigen Jahre.

Im Einzelnen charakterisiren sich die schwebenden Prozesse als

|  |     |
|--|-----|
| 1. Besitzstörungen .....   | 17  |
| 2. Klagen auf Entschädigung für Entziehung von Brunnenwasser bezw. Berieselungswasser und erschwerte Bewässerung, sowie Wassergefahr überhaupt .....               | 12  |
| 3. Klagen auf Entschädigung für Entziehung der Pacht und Nutzung von Grundstücken .....  | 20  |
| 4. Klagen auf definitive Festsetzung der Grundentschädigung .....  | 149 |
| 5. Klagen auf Erhöhung der im administrativen Verfahren festgesetzten Entschädigung .....  | 214 |
| 6. Klagen auf Herabminderung der wie vor festgesetzten Entschädigung .....   | 53  |
| 7. Klagen auf Entschädigung wegen Erschütterung von Gebäulichkeiten durch den Bahnbetrieb .....  | 1   |
| 8. Klagen auf Herstellung von Wegen, Uebergängen etc., Unterhaltung und Verbesserung etc., auf Entschädigung für Umwege und Unzugänglichkeit der Grundstücke ..... | 31  |
| 9. Klagen auf Geschäftsstörung bezw. Beeinträchtigung des Geschäfts .....  | 22  |
| 10. Klagen auf Rückzahlung der nach Massgabe der endgültigen Messungs-Ergebnisse zu viel gezahlten Grundentschädigungs-Beträge .....                               | 7   |
| 11. Klagen auf Gränzregulirung .....   | 6   |
| 12. Klagen auf Vindication von Grundstücken .....  | 12  |
| 13. Klagen auf Zahlung des Kaufpreises bezw. Freistellung von Hypotheken .....   | 6   |

Zusammen... 550

Auf der Eifelbahn Call-Trier wurden 3 Parzellen in der Grösse von 13a 92qm zum Preise von 553 *M.* 9 *§* erworben, dagegen 11a 71qm für 278 *M.* 92 *§* veräussert.

Auf der Strecke Ehrang-Quint wurden 8 Wegeparzellen in einer Gesamtgrösse von 134a 79qm den betreffenden Gemeinden unentgeltlich abgetreten.

Am Schlusse des Jahres 1878 schwebten in I. Instanz 5 Prozesse, zu welchen im Laufe des Jahres 1879 ein neuer Process hinzutrat.

Von diesen Processen wurden 5 erledigt, und zwar 1 durch Desistement, 1 zu Gunsten, 3 zu Ungunsten unserer Gesellschaft.

In II. Instanz waren am Ende des Jahres 1878 4 Prozesse anhängig, zu welchen während des Jahres 1879 ein neuer hinzukam. Von diesen wurde 1 durch Desistement erledigt, 2 wurden zu Ungunsten unserer Gesellschaft entschieden. Bezüglich der beiden anderen Prozesse steht die Entscheidung noch aus.

Der in III. Instanz schwebende Process wurde ganz zu Gunsten unserer Gesellschaft entschieden.

## II. Bahnbau.

### I. Linie Troisdorf-Speldorf.

Für die Grafenberger Chaussee am Bahnhofe zu Düsseldorf war ein provisorischer Niveau-Uebergang über die Bahn angelegt worden, dessen Beibehaltung sich nach Einführung der Düsseldorf-Hörder Bahn in den Bahnhof Düsseldorf bei dem immer mehr steigenden Verkehre auf der Strasse und insbesondere für die Eröffnung der Gewerbe- und Kunstausstellung in dem zoologischen Garten bei Düsseldorf im Mai 1880 als unzulässig erwies, indem der grosse Verkehr dorthin sich vorzugsweise der Grafenberger Strasse bedient. Die Königliche Regierung zu Düsseldorf beantragte daher bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Beseitigung dieses Niveau-Ueberganges und die Ausführung der bereits früher genehmigten Chaussee-Ueberführung. Diesem Antrage wurde stattgegeben und im Einvernehmen mit der Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn, über deren Geleise die Grafenberger Strasse gleichfalls übergeführt werden musste, der Bau im September begonnen.

Diese Anlage konnte gleichzeitig mit den daselbst ausgeführten Uebergabe-Geleisen zwischen der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn vor der Eröffnung der Ausstellung dem Verkehre übergeben werden.

Nach dem zoologischen Garten bei Düsseldorf wurde ein provisorisches Anschlussgeleise für die Kunst- und Gewerbe-Ausstellung angelegt, welches bereits am 28. August 1879 in Benutzung genommen worden ist.

Das Project einer mit der Verwaltung der Köln-Mindener Bahn gemeinsam zu bauenden und zu betreibenden Anschlussbahn an die industriellen Etablissements im Süden der Stadt Düsseldorf (der sogenannten Bilkerfeldbahn) hat im Januar 1879 die ministerielle Genehmigung erlangt.

Das zum Baue erforderliche Terrain ist noch nicht erworben, das Enteignungs-Verfahren jedoch fast zum Abschlusse gediehen.

Für die Locomotiv-Fabrik Hohenzollern bei Grafenberg wurde ein Bahnanschluss ausgeführt und am 21. Juli landespolizeilich geprüft und abgenommen.

Das Project für den Bahn-Anschluss der chemischen Fabrik des Herrn Dr. Frank an den Bahnhof Opladen hat im December 1879 die ministerielle Genehmigung erhalten; da sämtliches Terrain freihändig erworben werden konnte, ist der Bau bereits im Gange; voraussichtlich wird dieser Bahn-Anschluss im Juli d. J. dem Betriebe übergeben.

### II. Linie Oppum-Hörde.

In der Zweigbahn Kray-Gelsenkirchen wurde zwischen den Schächten I, III und IV der Zeche Dahlbusch ein Sammelbahnhof mit Personenthaltestelle „Dahlbusch“ angelegt und am 30. Januar 1879 landespolizeilich geprüft und abgenommen.

Mit demselben wurde gleichzeitig der definitive Anschluss der Schächte III und IV der genannten Zeche in Betrieb genommen.

Nachdem das Project für den Anschluss der Zeche „Fröhliche Morgensonne“ an den Bahnhof Wattenscheid im Juli 1878 die ministerielle Genehmigung gefunden hatte, wurde das Verfahren zur Feststellung des Enteignungsplanes unverzüglich eingeleitet.

Mit dem Baue der Bahnüberführung über die Bergisch-Märkische Bahn konnte bereits im zweiten Quartale v. J. begonnen werden, während die Ueberweisung des gesammten Bahnterrains erst im dritten Quartale erfolgte, in welchem auch mit den Erdarbeiten begonnen wurde.

Der Bau dieser Zechenbahn ist inzwischen so rasch gefördert worden, dass dieselbe im Mai d. J. dem Betriebe übergeben werden konnte.

In der Zweigbahn Heissen-Frintrop wurde bei Borbeck eine Haltestelle für Personen- und Güter-Verkehr eingerichtet und am 10. September v. J. landespolizeilich abgenommen.

Unter'm 5. Februar v. J. wurde die landesherrliche Concession für eine Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Rheinischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn zu Dortmund ertheilt; die bezüglichen Specialprojecte erhielten am 16. Mai v. J. die ministerielle Genehmigung. Im Juli konnte mit der Bahn-Unterführung unter der Westfälischen Bahn bei Dortmund begonnen und dieselbe vor Winter in Betrieb genommen werden.

Die übrigen Bauwerke der Verbindungsbahn sind in Angriff genommen und grösstentheils fertiggestellt; die Ueberweisung des gesammten für die Erdarbeiten erforderlichen Terrains ist erfolgt; auch konnte mit den Erdarbeiten im Mai d. J. begonnen werden. Die Fertigstellung dieser Bahn ist noch in diesem Jahre in Aussicht zu nehmen.

Zum Zwecke der Einführung der Dortmund-Enscheder Verbindungsbahn in den Rheinischen Bahnhof Dortmund ist ein Umbau dieses Bahnhofs erforderlich. Das bezügliche Project ist aufgestellt und im März c. dem Königlichen Eisenbahn-Commissariate mit Antrag auf Feststellung eingereicht worden. Die ministerielle Genehmigung ist im Mai ertheilt worden.

Das Project für den Anschluss der städtischen Gas-Anstalt an den Bahnhof Dortmund wurde am 28. September v. J. ministeriell genehmigt; da kein Terrain zu erwerben war, konnte das Geleise bereits im November v. J. in Betrieb genommen werden.

Mit der Zeche Dorstfeld ist ein Abkommen wegen Herstellung einer Geleise-Verbindung dieser Zeche mit dem Bahnhofe Dorstfeld gethätigt worden; das bezügliche Project wurde am 28. Februar c. landespolizeilich geprüft, entbehrt jedoch noch der ministeriellen Festsetzung.

### III. Linie Düsseldorf-Elberfeld-Hörde.

#### a. Düsseldorf-Elberfeld-Barmen-Wichlinghausen.

Beim Beginne des verflossenen Jahres wurden zunächst die noch übrigen Erd-, Fels- und Tunnel-Arbeiten thunlichst gefördert und soweit fertiggestellt, dass im April mit dem Verlegen des Oberbaues (aus Stahlschienen mit eisernen Langschwelen) begonnen werden konnte. Ausserdem wurden die Hochbauten der Bahnhöfe vollendet und die Ausrüstungs-Gegenstände beschafft.

Anfangs August 1879 waren die Oberbau-Arbeiten so weit gediehen, dass die Arbeitszüge, welche den erforderlichen Kies von Hochfeld aus herbeizuschaffen hatten, die ganze Strecke befahren konnten. Am 5. August 1879 fand eine Vor-Revision der Linie durch die betreffenden Behörden statt, welcher am 6. September 1879 die Schluss-Revision und Abnahme und am 15. September v. J. die

Betriebs-Eröffnung folgte. Im laufenden Jahre beschränkte sich die Bauthätigkeit auf Wiederherstellung und Nacharbeiten abgefrorener Erdböschungen und auf sonstige Regulierungs- und Ergänzungsarbeiten.

#### b. Wichlinghausen-Hörde.

Die Strecke Hörde-Hagen mit den Bahnhöfen Löttringhausen, Herdecke und Hagen nebst dem Killing'schen Anschlusse an den Bahnhof Hagen wurde am 15. Mai v. J. in Betrieb genommen; die Theilstrecke Hörde-Löttringhausen, einschliesslich der Anschlussbahn von der Zeche Gottesseggen bei Löttringhausen an den gleichnamigen Bahnhof, war bereits im December 1878 für die Kohlenzüge eröffnet worden. Mit dem Vorstrecken des Oberbaues von Hagen nach Wichlinghausen wurde Ende März v. J. begonnen.

Die Arbeiten am Unterbaue der Bahn beschränkten sich im verflossenen Jahre auf die Erdarbeiten im Hagener Einschnitte für das zweite Geleise und auf Regulierungs- und Ergänzungsarbeiten. Bei den Hochbauten wurde der innere Ausbau vollendet.

Mit dem Geleise wurde am 30. Juni der Bahnhof Wichlinghausen (Oberbarmen) erreicht; die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Hagen-Wichlinghausen fand am 23. August v. J. statt und am 15. September v. J. erfolgte die Inbetriebnahme derselben gleichzeitig mit der Strecke Düsseldorf-Wichlinghausen.

Nach der Betriebseröffnung beschränkte sich die Bauthätigkeit auf Regulierungs- und Unterhaltungsarbeiten am Bahnkörper.

Zwischen den Bahnhöfen Haspe und Gevelsberg wurde eine Haltestelle bei Vogelsang für zweckmässig erachtet, das bezügliche Project unter'm 28. Februar c. landespolizeilich geprüft und die Haltestelle Ober-Vogelsang mit Einführung des Sommer-Fahrplans am 15. Mai c. eröffnet.

Das Planum für das zweite Geleise im Hagener Einschnitte wurde im März d. J. fertiggestellt.

Zwischen den Bahnhöfen der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Bahn bei Hagen ist eine Geleiseverbindung hergestellt worden. Nachdem das bezügliche Project im Sommer 1878 die ministerielle Genehmigung erhalten hatte, wurde zwar unverzüglich das Enteignungsverfahren eingeleitet; dasselbe zog sich jedoch so sehr in die Länge, dass erst im Juni 1879 die Terrainüberweisung erfolgte. Sofort wurden dann die nicht unerheblichen Erdarbeiten der Verbindungsbahn und die Bauwerke in Angriff genommen und mit äusserster Beschleunigung fertiggestellt. Die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme erfolgte am 4. November v. J.

An den Bahnhof Hagen erhielten ferner Anschluss das Eisenwerk der Firma Funcke & Elbers und die Gussstahlfabrik von Erkenzweig & Schwemann; erstere Anschlussbahn wurde am 4. Juli, letztere am 2. December v. J. landespolizeilich geprüft und abgenommen. Das Project, vom Bahnhof Schwelm aus die Harkort'schen Bergwerke daselbst anzuschliessen, ist am 18. September v. J. landespolizeilich geprüft worden und hat unter'm 29. April d. J. die Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erhalten. Es soll nunmehr unverzüglich das Expropriationsverfahren für diese Anschlussbahn eingeleitet werden.

Bezüglich der an die Linie Wichlinghausen-Hörde anschliessenden Zweigbahnen ist Folgendes zu bemerken:

Auf der Zweigbahn Langendreer-Witten-Löttringhausen konnte nach Ueberweisung eines Theiles des erforderlichen Terrains im Juni v. J. mit den Erdarbeiten begonnen werden; gleichzeitig

wurden der aus 3 Bogenöffnungen von je 20m Weite bestehende 20m hohe Viaduct über die Bergisch-Märkische Bahn bei Witten und einige kleinere Bauwerke in Angriff genommen. Bis Ende des Jahres war das zum Bahnbaue erforderliche Terrain mit Ausnahme einiger Parzellen überwiesen; von den zu fördernden Bodenmassen = 376 000cbm wurden bis zum Ende März d. J. 274 000 cbm bewegt, so dass noch 102 000cbm erübrigen.

Von den 66 Bauwerken der Linie sind bis zum gleichen Zeitpunkte 28 vollendet worden, 13 waren in der Ausführung, 25 noch nicht in Angriff genommen.

Der gewölbte Viaduct über die Bergisch-Märkische Bahn bei Witten mit 4000cbm Mauermasse wurde noch vor Winter 1879 fertiggestellt. Die Bahn-Ueberführung über 4 Geleise der Bergisch-Märkischen Bahn bei Langendreer wurde im Mauerwerke gleichfalls hergestellt und die Eisenconstruction fertig montirt.

Für die Haltestelle Stockum war die Herstellung eines massiven Empfangsgebäudes vorgesehen; da sich jedoch bei der Ausschachtung der Fundamente der Untergrund bis auf 5—8m Tiefe als schlammig und von geringer Tragfähigkeit erwies, musste davon Abstand genommen und ein leichter Fachwerksbau projectirt werden. Das Project ist aufgestellt und zur Genehmigung eingereicht.

Mit dem Baue des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Witten wurde im Sommer v. J. begonnen, dasselbe noch vor Ende des Jahres unter Dach gebracht und die Putzarbeiten für den innern Ausbau in Angriff genommen. Das Nebengebäude wurde im Rohbaue fertiggestellt.

Das Empfangsgebäude für Annen wurde bis zur Kämpferhöhe der Kellergewölbe aufgemauert.

Für den Anschluss der Zeche Wallfisch an den Bahnhof Stockum wurde ein neues Project mit der Zeche vereinbart und am 21. Februar c. landespolizeilich geprüft; dasselbe liegt dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zur Feststellung vor.

Es wird beabsichtigt, auch die Zeche Hamburg bei Annen anzuschliessen; das bezügliche Project ist ministeriell genehmigt worden. Im März d. J. wurden auf Anordnung des Herrn Ministers die Bau-Arbeiten bei Annen sistirt und eine Untersuchung darüber angeordnet, ob und mit welchen Kosten die Rheinische Bahn in den bestehenden Bergisch-Märkischen Bahnhof Annen eingeführt werden könne. Die verlangten Projecte sind dem Königlichen Ministerium zur weiteren Entscheidung eingereicht worden und ist diese unter'm 14. Mai c. dahin ausgefallen, dass mit Rücksicht auf die grossen Kosten von der Einführung der Rheinischen Bahn in den Bergisch-Märkischen Bahnhof Abstand genommen werden und die Ausführung der Bahn von Langendreer nach Löttringhausen nach dem bisherigen selbstständigen Projecte erfolgen solle. Die Arbeiten bei Annen sind daraufhin sofort wieder aufgenommen worden.

Mit dem Baue der Zweigbahn Wichlinghausen-Hattingen-Steele ist an zwei Arbeitsstellen im verflossenen Jahre begonnen worden. Der nördliche Voreinschnitt des Schee-Tunnels bei Barmen wurde im Herbste des Jahres 1878 in Angriff genommen und bis zum Mai v. J. so weit gefördert, dass mit dem Vortreiben des Richtstollens von demselben aus begonnen werden konnte. Der Richtstollen wird in der First ausgeführt, da beabsichtigt wird, den Tunnel nach belgischer Abbau-Methode herzustellen. Bis Ende v. J. war der Richtstollen auf 184,5m und am Schlusse des ersten Quartals des laufenden Jahres auf 261m Länge von Norden vorgetrieben.

Die Erdarbeiten im nördlichen Voreinschnitte sind bis auf weiteres eingestellt worden, nachdem der Einschnitt die Sohle des Firststollens erreicht hatte.

Auf der Südseite des Schee-Tunnels konnten die Erdarbeiten des Voreinschnittes im December v. J. gleichfalls in Angriff genommen werden, nachdem es gelungen war, in der betreffenden Baustrecke freihändige Terrain-Abtretung zu erzielen. Dasselbst sind 9 100cbm Boden bewegt worden.

Eine zweite Arbeitsstelle wurde bei Steele von Station 303 bis Station 295 bezw. vom Bahnhofe Steele bis zur Kreuzung der Zweigbahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn daselbst gewonnen; die erforderlichen Erdarbeiten wurden dort beendigt. Die überhaupt im Baue begriffenen Strecken haben eine Gesamtlänge von 3,3km.

Für die bei Dahlhausen an der Ruhr gelegenen Steinbrüche von Ed. L'hoest und für die Fabrik feuerfester Steine von Dr. Otto daselbst ist das Project einer Anschlussbahn aufgestellt; mit den beiden Besitzern wurden Anschlussverträge abgeschlossen.

Das Specialproject für den Viaduct über das Ruhrthal bei Hattingen liegt dem Königlichen Eisenbahn-Commissariate vor.

Bis zum Jahresschlusse waren im Planfeststellungs-Verfahren festgestellt:

die Parzellarkarten von Wichlinghausen bis Schee bezw. für die Gemeinden Langerfeld, Gennebreck und Nächstebreck und der Plan für die Strecke von Station 303 bis 295 bezw. für die Gemeinde Horst bei Steele.

In der Zweigbahn Bochum-Dahlhausen sind die Parzellarkarten der Gemeinden Bochum, Altenbochum, Wiemelhausen und Weitmar festgestellt, für die Gemeinde Linden in der Feststellung begriffen, nachdem am 12. März c. Termin zur Erörterung der erhobenen Einreden stattgefunden hat.

Innerhalb der Strecke von Station 12 bis 20 bei Bochum wurde Besitzabtretung für das Bahnterrain erlangt. Bereits vor Ende v. J. konnte daselbst mit den Erdarbeiten begonnen werden. Die Bahn-Unterführung unter der Bergisch-Märkischen Bahn in Station 2,83 bei Bochum wurde im Sommer v. J. begonnen und vor Winter vollendet.

Auch die Chaussee-Unterführung in Station 11,50 wurde in Angriff genommen und so weit fertiggestellt, dass die eine Hälfte dem Verkehr übergeben werden konnte, die zweite Hälfte ist noch im Baue. Vollendet wurden die Bauwerke der Strecke von Station 12 bis 20 und innerhalb dieser Strecke 10 000cbm Boden bewegt.

Mit der Zeche Hasenwinkel bei Dahlhausen wurde ein Vertrag wegen Herstellung eines Anschlussgleises derselben nach dem Bahnhofe Dahlhausen abgeschlossen und das bezügliche Project am 20. Januar c. landespolizeilich geprüft; dasselbe harret noch der ministeriellen Festsetzung.

Die im Jahre 1878 begonnenen Anschlüsse der Zechen Altendorf und Charlotte bei Steele an den Bahnhof Steele wurden am 17. Januar bezw. 28. Juni v. J. landespolizeilich geprüft und abgenommen.

Mit Rücksicht auf den inzwischen erfolgten Uebergang des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat wurde im März d. J. der Antrag gestellt, es möge von der Ausführung der mit der Bergisch-Märkischen Bahn parallel laufenden Strecken von Steele bis Hattingen und von Weitmar bis Dahlhausen Abstand genommen und unter Einführung der Rheinischen Neubaulinie bei Steele, Weitmar und Hattingen in die Bergisch-Märkischen Bahnhöfe daselbst die Mitbenützung der betreffenden Bergisch-Märkischen Strecken durch die Rheinische Bahn im Concurrenzbetriebe gestattet werden.

Unter'm 2. April c. wurde darauf der Auftrag erteilt, mit der Königlichen Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn dieserhalb in Verhandlung zu treten, was inzwischen geschehen ist.

#### IV. Linie Duisburg-Quakenbrück.

Anfangs des vorigen Jahres war der Grund-Erwerb bis auf Ueberweisung einiger wenigen Parzellen erledigt; auch die Erdarbeiten waren bis auf den Bottroper grossen Einschnitt und einige Restarbeiten bei Rheine beendet. Die Brücken und Durchlässe waren gleichfalls fertiggestellt bis auf die Ueberbrückung der Mülheimer Chaussee bei Duisburg, der Chaussee nach Buer bei Dorsten und des Salinen-Canals bei Rheine, welche Bauwerke im April v. J. vollendet wurden. Am 7. April v. J. wurde der Schluss des Oberbaues bei Coesfeld erreicht, so dass von diesem Tage an die Strecke von Frintrop bis Quakenbrück fahrbar war; im Mai wurde dann auch das Geleise zwischen Duisburg und Osterfeld geschlossen.

Die Bahnhofs-Hochbauten waren bereits im Jahre 1878 im Rohbaue vollendet, mit Ausnahme der Stationsgebäude zu Wulfen, Reken und Spelle, welche erst im März v. J. in Angriff genommen werden konnten. Um diese Zeit begann auch der innere Ausbau der Gebäude und wurde bis Ende Juni vollendet.

Die Bahn wurde einschliesslich der Verbindungsbahn Frintrop-Osterfeld und einschliesslich der Uebergabegeleise an fremde Bahnen (zu Dorsten an Köln-Minden, zu Coesfeld an Dortmund-Gronau-Enschede, zu Burgsteinfurt an Münster-Enschede, zu Rheine an die Westfälische und Hannoversche Bahn und zu Quakenbrück an die Oldenburgische Bahn) am 1. Juli v. J. für den Personen- und Güter-Verkehr eröffnet. Die Bauhätigkeit beschränkte sich dann auf Ausführung von Beamten- und Wärter-Wohnhäusern und auf Ergänzungs- und Unterhaltungsarbeiten am Bahnkörper.

Die Zeche Osterfeld wurde an den gleichnamigen Bahnhof angeschlossen und auf derselben zugleich eine Uebergabe an die Westfälische Bahn hergestellt, welche am 1. November v. J. in Betrieb genommen wurde.

Die Thurmstation Hervest bei Dorsten wurde im laufenden Jahre fertiggestellt und mit Einführung des Sommer-Fahrplans am 15. Mai c. eröffnet.

Auf dem Bahnhofe Rheine wurde ein Uebernachtungslocal für das Maschinenpersonal und ein Bureau für den Magazin-Verwalter ausgeführt.

Mit den Erdarbeiten und den Bauwerken der Zweigbahn Rheine-Salzbergen wurde im Sommer v. J. begonnen, der Bau indess anfangs Januar d. J. auf Anordnung des Herrn Ministers mit Rücksicht auf die Entbehrlichkeit dieser Bahn nach dem Uebergange des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens an den Staat sistirt.

Dasselbe geschah bezüglich der Vorarbeiten für die Zweigbahn nach Ruhrort, von deren Ausführung aus demselben Grunde abgesehen werden kann.

Zwischen der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn bei Duisburg wurde eine Geleiseverbindung hergestellt und am 30. August v. J. landespolizeilich abgenommen.

#### V. Linien Euskirchen-Rheinbach-Bonn und Remagen-Ahrweiler.

Der Grund-Erwerb bzw. die Enteignung auf der Linie Euskirchen-Bonn wurde im vergangenen Jahre bis auf einen unerheblichen Rest durchgeführt; da für die noch nicht erworbenen Parzellen die Bau-Erlaubniss rechtzeitig erlangt wurde, konnten die Erd- und Planirungs-Arbeiten, sowie die Strecken-

Bauwerke im verflossenen Jahre so weit gefördert werden, dass am 12. November v. J. mit der Herstellung des Oberbaues (Stahlschienen auf eisernen Langschwellen) begonnen wurde. Da ausserdem die Hochbauten der 5 Bahnhöfe Cuchenheim, Odendorf, Rheinbach, Meckenheim und Duisdorf fast sämmtlich im Rohbaue fertiggestellt werden konnten, so wird die Betriebs-Eröffnung voraussichtlich im Juni c. erfolgen. Für diese Linie ist der Secundärbetrieb genehmigt worden.

Bezüglich der projectirten Verbindungsstrecke zwischen dem Bahnhöfe Meckenheim der Linie Bonn-Euskirchen und Sinzig wurde unter'm 12. Juli 1878 dem Königlichen Eisenbahn-Commissariate der ausführlich motivirte Antrag unterbreitet, die Genehmigung für den Fortfall des Streckentheiles Meckenheim-Ahrweiler zu erwirken, da bei den zeitigen Verkehrs-Verhältnissen der Bau desselben den erforderlichen bedeutenden Kosten gegenüber sich wohl nicht rechtfertigen lasse.

An Stelle der früher projectirten Zweigbahn von Sinzig nach Ahrweiler wurde das Project einer von Remagen abzweigenden Seitenlinie unter'm 19. Mai v. J. dem Königlichen Eisenbahn-Commissariate vorgelegt und der Streckentheil Heppingen-Ahrweiler unter'm 19. August genehmigt, das Project des Theiles von Heppingen bis Remagen unter'm 1. October v. J. im Allgemeinen gebilligt und dessen landespolizeiliche Revision angeordnet. Die ministerielle Genehmigung zur Ausführung auch dieses Project-Theiles wurde alsdann unter'm 29. Januar cr. ertheilt. Der Herr Minister behielt sich indessen vor, eine Eimmündung dieser Strecke auch in den Bahnhof Sinzig zu bestimmen, sobald über deren Weiterführung von Ahrweiler bis Meckenheim zum Anschlusse an die Linie Euskirchen-Bonn entschieden sein werde.

Mit den Gemeinden Neuenahr und Ahrweiler wurden unter'm 16. bzw. 22./27. September v. J. über deren Betheiligung an den Grund-Erwerbskosten Verträge abgeschlossen und von der Königlichen Regierung genehmigt.

Das Erweiterungsproject für den Bahnhof Remagen und die Projecte der Bahnhöfe Ahrweiler und Neuenahr wurden am 26. November v. J. bzw. 2. December, für die Empfangsgebäude auf den beiden letzteren Bahnhöfen unter'm 24. März c. modificirte Projecte, höhern Orts vorgelegt, bis jetzt aber noch nicht genehmigt.

## VI. Linie Andernach-Niedermendig-Mayen.

Das am 4. October 1878 vorgelegte Project für die in der Concessions-Urkunde vom 9. Juni 1873 vorgesehene Fortsetzung der Linie bis Mayen wurde am 28. desselben Monats landespolizeilich geprüft und am 25. Januar v. J. ministeriell genehmigt. Inzwischen war gemäss der in der erwähnten Concession den Interessenten der Bahnstrecke auferlegten Verpflichtung zur Abtretung des erforderlichen Grundeigenthums zu mässigen Preisen mit der Stadt Mayen ein Vertrag geschlossen worden, in welchem letztere sich verpflichtete, den Betrag von 100 000  $\mathcal{M}$  à fonds perdu zu zahlen, auch die diese Summe etwa übersteigenden Grund-Erwerbskosten bis zur Höhe weiterer 5 000  $\mathcal{M}$  zu erstatten. Nach erfolgter ministerieller Genehmigung des Projects konnte daher mit der Planfeststellung und Expropriation sogleich vorgegangen werden; der Bau wurde so gefördert, dass im ersten Quartale d. J. die Erdarbeiten fertiggestellt und die erforderlichen Strecken-Bauwerke sowie die Hochbauten auf dem Bahnhöfe Mayen bis auf geringfügige Restarbeiten vollendet waren.

Die Eröffnung des (Secundär-) Betriebes auf dieser 9km langen Strecke ist alsbald zu erwarten.