

zwischen Stationen der belgischen und französischen Bahnen und solchen des Berlin-Kölner und Norddeutschen Verbandes, nämlich:

Köln-Mindener, Braunschweigischen, Hannoverschen (Staats-), Magdeburg-Halberstädter, Lübeck-Büchener, Niederschlesisch-Märkischen, Preussischen Ost-, Warschau-Bromberger, Grossen Russischen, Riga-Dünaburger und österreichischen Staatsbahn sowie mit dänischen Stationen, ferner
 mit " " Nassauischen, Rhein-Nahe- und Saarbrücker, Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar, Pfälzischen, Badischen, Württembergischen, Elsass-Lothringischen, Bayerischen Staats-, österreichischen Kaiserin Elisabeth- und italienischen Bahnen.

Die Fahrpreise in diesen Verkehren sind durch Zusammenstossen der Streckensätze der beteiligten Bahnen gebildet.

Im Rundreise-Verkehre beträgt die Ermässigung in der Regel 25pCt.

Im Laufe des Jahres 1879 sind für den Personen-Verkehr folgende Veränderungen eingetreten:

Im Local-Verkehre

wurden für die eröffneten neuen Strecken Duisburg-Quakenbrück und Düsseldorf-Elberfeld-Hörde sowie für verschiedene hinzugetretene Stationen und Haltestellen Tarife eingeführt. Den Fahrpreisen sind die für den Local-Verkehr erwähnten normalen Einheitssätze pro Person und Kilometer zu Grunde gelegt.

Im directen Verkehre.

Vom 1. December an wurden Retourbilleete I., II. und III. Wagenklasse von den Stationen Aachen, Bonn, Coblenz und Düren nach Berlin über Deutz-Holzminden und über Stendal zu ermässigten Preisen ausgegeben.

Directe Verkehrsverbindungen wurden eingerichtet:

- am 1. Januar zwischen den Stationen Neuwied-Weissenthurm, Boppard und St. Goar der Rheinischen Bahn einer- und der badischen Station Heidelberg andererseits;
- am 15. Mai zwischen einer grösseren Anzahl Rheinischer Stationen (hauptsächlich an der Eifellinie) und Stationen der Saarbrücker bezw. Moselbahn;
- am 15. Mai zwischen hessischen Stationen und den Stationen Bullay, Cochem, Trier r. U., Uerzig und Willich an der Moselbahn;
- am 1. Juli mit der Oldenburgischen Bahn über Quakenbrück;
- am 1. Juli mit der österreichischen Staatsbahn über Leipzig-Bodenbach;
- am 1. Juli zwischen Köln und der badischen Station Wolfach über Darmstadt und Mannheim;
- am 1. August mit der österreichischen Nordwestbahn über Tetschen;

am 1. November zwischen verschiedenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und der Station Bremen;

am 1. November zwischen den Stationen Barmen, Elberfeld, Dortmund und Hagen der Bergisch-Märkischen und verschiedenen Stationen der Nassauischen Bahn.

Die in den bestehenden Tarifen während des Jahres 1879 eingetretenen Aenderungen sind nachstehend verzeichnet.

Laufende Nr.	Bezeichnung des Tarifs.	Datum der Inkraftsetzung.
1	I. Nachtrag zum Tarife mit der Bayerischen Staatsbahn betr. Passau und Regensburg	1. April 1879.
2	Tarif für den österreich-hessisch-rheinländischen Verkehr	1. Mai 1879.
3	Tarif für den Verkehr mit der Kaiser Franz Joseph-Bahn betr. Marienbad.....	15. August 1879.
4	Tarif für den Verkehr mit Tirol, Triest und Italien.....	1. April 1879.
5	Tarif für den Verkehr mit der Köln-Mindener Bahn.....	1. Februar 1879.
6	Tarif für den Verkehr zwischen Coblenz und Giessen	15. October 1879.
7	Tarif für den Verkehr mit der Schweiz	1. Januar 1879.
8	Tarif für den Verkehr mit Cassel, Leinefelde, Nordhausen, Halle und Leipzig über Welper-Warburg	1. Juli 1879.
9	Tarif für den Verkehr mit der Grand Central Belge-Bahn	1. November 1879.

b. Personenbeförderung.

Die Anlage XI gibt über die beförderten Personen einschliesslich des Gepäcks, der Equipagen, Pferde und Hunde, sowie über die daraus erzielten Einnahmen näheren Aufschluss. In der nachstehenden Aufstellung sind die Ergebnisse übersichtlich zusammengefasst unter vergleichender Gegenüberstellung derjenigen aus dem Vorjahre:

Beförderung	Anzahl.			Ertrag.					
	1879.	1878.	1879 gegen 1878.	1879.		1878.		1879 gegen 1878.	
				ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
in I. Wagenklasse: Personen.....	394 276	466 834	— 72 558	1 636 096	67	1 948 239	32	— 312 142	65
„ II. „ „	2 078 505	2 142 804	— 64 299	3 896 330	07	3 957 319	97	— 60 989	90
„ III. „ „	7 915 586	7 854 506	+ 61 080	5 189 874	90	5 157 977	09	+ 31 897	81
„ IV. „ „	415 954	416 890	— 936	291 222	31	287 030	81	+ 4 191	50
Hierzu Einnahme für geschlossene Extrazüge	—	—	—	47 758	25	17 966	40	+ 29 791	85
Summe....	10 804 321	10 881 034	— 76 713	11 061 282	20	11 368 533	59	— 307 251	39
Davon: Binnen-Verkehr.....	9 856 513	9 853 172	+ 3 341	7 767 320	38	7 827 911	41	— 60 591	03
Directer Verkehr	871 739	934 273	— 62 534	2 491 478	05	2 566 904	48	— 75 426	43
Durchgangs-Verkehr	76 069	93 589	— 17 520	802 483	77	973 717	70	— 171 233	93
Ausserdem wurden befördert:									
Reisegepäck..... t	23 431,6	24 719,7	— 1 288,1	—	—	—	—	—	—
Darunter Nebenfracht..... t	10 758,3	11 074,3	— 316,0	406 439	85	417 208	75	— 10 768	90
Freigewicht	12 673,3	13 645,4	— 972,1	—	—	—	—	—	—
Equipagen	142	209	— 67	6 108	45	8 323	76	— 2 215	31
Pferde	2 144	1 695	+ 449	23 488	51	24 315	39	— 826	88
Hunde.....	23 222	25 980	— 2 758	10 456	09	11 174	68	— 718	59
Sonstige Neben-Erträge ..				24 378	09	29 577	82	— 5 199	73
Gesamt-Einnahme				11 532 153	19	11 859 133	99	— 326 980	80
Durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge (1 146,99 bzw. 1 009,95 km)				10 062	17	11 742	30	— 1 680	13

Die Einnahme hat sich in Folge geringerer Benutzung der höheren Wagenklassen mehr vermindert als die Zahl der beförderten Personen, letztere noch nicht um 1pCt. (0,71), erstere dagegen um 2,76 pCt.

Der Rückgang umfasst hauptsächlich den directen und Durchgangs-Verkehr.

Bringt man indessen für 1878 im Hinblicke auf den Einfluss der Pariser Weltausstellung die auf circa 300 000 ℳ zu veranschlagende extraordinäre Einnahme aus dem Verkehre mit Paris in Abrechnung, so ergibt sich für die directen und Durchgangs-Verkehre im Jahre 1879 noch eine kleine Mehr-Einnahme.

Im Binnen-Verkehre überwog zwar die Mehrbeförderung in den niedrigen Wagenklassen die Frequenz-Verminderung der höheren, gleichwohl wurde eine Deckung des Einnahme-Ausfalls in den höheren Wagenklassen nicht herbeigeführt.

In Procenten kommen

	von den beförderten Personen:		von der Einnahme:	
	1879.	1878.	1879.	1878.
auf die I. Wagenklasse	3,65	4,29	14,78	17,12
„ „ II. „	19,24	19,69	35,20	34,78
„ „ III. „	73,26	72,19	46,88	45,34
„ „ IV. „	3,85	3,83	2,63	2,52
Extrazüge	—	—	0,51	0,24

Personenkilometer wurden zurückgelegt

	1879.	1878.
in der I. Wagenklasse.....	19 579 339 = 7,1 pCt.	22 328 546 = 8,2 pCt.
„ „ II. „	71 347 745 = 25,9 „	70 792 965 = 25,9 „
„ „ III. „	173 092 206 = 62,7 „	*) 168 866 567 = 61,7 „
„ „ IV. „	11 824 254 = 4,3 „	11 421 159 = 4,2 „
Zusammen... ..	275 843 544	*) 273 409 237

	1879.	1878.
Demnach hat jede Person durchschnittlich zurückgelegt	km. 25,53	25,13
Auf jedes Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge kommen... ..	Personenkilom. 240 682	270 716
Die durchschnittliche Einnahme betrug:		
für jede beförderte Person	M. 1,02	1,04
pro Person und Kilometer	£ 3,92	4,16

In den folgenden Uebersichten sind die Frequenz- und Einnahme-Ergebnisse für 1879 und 1878 nach Verkehren geordnet.

*) Im Berichte für 1878 sind irrtümlich 148 866 567 bzw. 253 409 237 Personenkilometer angegeben.

	Personen.				Ertrag.				
	1879.		1878.		1879.		1878.		
		%		%	M	3	%	M	3
Einzelfahrt									
mit Billeten I. Wagenklasse	65 410	2,32	77 730	2,76	238 182	60	6,87	302 044	70
„ „ II. „	475 533	16,97	488 976	17,38	1 059 805	49	30,55	1 102 129	62
„ „ III. „	1 671 581	59,29	1 666 091	59,21	1 706 745	87	49,20	1 711 960	65
„ „ IV. „	383 920	13,62	345 076	12,27	276 637	30	7,97	254 762	41
„ Militärbilleten und auf Requisitions- Scheine	222 671	7,90	235 895	8,38	187 879	78	5,41	191 684	70
Zusammen I.	2 819 115	100	2 813 768	100	3 469 251	04	100	3 562 582	08
Hin- und Rückfahrt									
mit Billeten I. Wagenklasse	80 332	2,28	90 470	2,67	293 265	12	6,82	318 350	55
„ „ II. „	554 235	15,75	569 524	16,18	1 226 407	98	28,53	1 216 877	20
„ „ III. „ (2 Tage gültig) ..	689 601	19,60	734 903	20,38	849 524	40	19,77	880 597	70
„ „ III. „ (1 Tag gültig) ...	2 063 835	58,66	1 972 313	56,04	1 867 261	09	43,44	1 799 083	75
„ Arbeiterbilleten	16 000	0,45	35 907	1,02	14 576	10	0,34	32 268	40
„ Abonnementsbilleten (geschätzte Zahl der Doppelreisen)	114 696	3,26	116 585	3,31	In vorstehenden Zahlen enthalten.				
Zusammen II.	3 518 699	100	3 519 702	100	4 251 034	69	—	4 247 677	60
Personenbeförderung in Extrazügen	in vorstehenden Zahlen enthalten.				47 034	65	1,10	17 651	73
Zusammen III. ....	.	.	.	.	4 298 069	34	100	4 265 329	33
Neben-Erträge .....	.	.	.	.	212 309	94	—	228 103	06
Straf- und Zusatzbillete .....	.	.	.	.	9 091	30	—	9 200	—
Im Ganzen	9 856 513	—	9 853 172	—	7 988 721	62	—	8 065 214	47

Verkehr.

1879.

Personen.				Ertrag.					
Mehr.	%	Weniger.	%	Mehr. M.	δ	%	Weniger. M.	δ	%
—	—	12 320	15,86	—	—	—	63 862	10	21,14
—	—	13 443	2,75	—	—	—	42 324	13	3,84
5 490	0,33	—	—	—	—	—	5 214	78	0,30
38 844	11,26	—	—	21 874	89	8,68	—	—	—
—	—	13 224	5,61	—	—	—	3 804	92	1,08
44 334	—	38 987	—	21 874	89	—	115 205	93	—
5 347	0,19						93 331	04	2,62
—	—	10 138	11,20	—	—	—	25 585	43	8,03
—	—	15 289	2,68	9 530	78	0,78	—	—	—
—	—	45 302	—	—	—	—	31 073	30	3,63
91 522	4,64	—	—	68 177	34	3,77	—	—	—
—	—	19 907	5,54	—	—	—	17 692	30	54,77
—	—	1 889	1,62	—	—	—	—	—	—
91 522	—	92 525	—	77 708	12	—	74 351	03	—
		1 003	0,03	3 357	09	0,03			
				29 382	92	166,85			
—	—	—	—	—	—	—	15 793	12	6,92
—	—	—	—	—	—	—	108	70	1,18
—	—	—	—	—	—	—	71 492	85	0,95

10*

Verkehr.	1879.			1878.		
	Personen.	Ertrag.		Personen.	Ertrag.	
		fl.	g.		fl.	g.
Bergisch-Märkischer	154 332	273 875	95	170 681	284 592	
Westfälischer und Westfälisch-Halle-Claseler	2 203	5 455	53	2 184	5 310	
Köln-Mindener	13 000	29 188	98	14 004	30 986	
Rheinisch-Norddeutscher	61	154	15	79	263	
Berlin-Köln, Hannover-Rheinischer etc.	3 779	13 999	69	3 478	14 074	
Rheinisch-Westdeutscher und Rheinisch-Mittelddeutscher	636	1 025	42	1 041	1 630	
Preussisch-Braunschweigischer Verband	212	525	40	212	558	
Rheinisch-Oldenburgischer	1 917	10 624	20	—	—	1
Niederländischer über Cleve-Zevenaar	27 512	128 600	57	28 586	126 881	
Deutsch-Elmervich	2 671	8 548	15	2 219	7 275	
Venlo	18 573	39 932	50	19 855	39 262	
Nymwegen	266	854	70	—	—	
Nordbrabant-Deutscher	20 903	16 817	45	18 533	14 030	2
Belgischer	83 072	375 676	95	86 594	384 617	2
Französischer	12 129	108 214	28	29 680	203 232	
Englischer über Harbesthal	7 221	65 324	30	8 300	76 617	
Wissungen	12 327	69 502	90	9 273	51 040	3
Goch	4	4	40	—	—	
Rhein-Nahr- und Saarbrücker einschl. der Moselbahn	37 893	170 045	95	29 278	138 375	8
Elsass-Lothringischer	3 102	25 219	85	3 952	30 461	
Hessischer	134 100	592 465	95	139 137	597 536	
Nassauischer	70 914	177 536	71	95 455	185 278	
Rheinischer Verbandsverkehr	33 064	226 973	14	31 798	223 475	1
Bayrischer	6 428	56 277	25	6 142	52 674	
Oesterreichischer	2 670	18 414	45	1 824	16 251	
Böhmischer	430	4 077	75	414	3 895	
Tyroler und Italienischer	340	3 350	50	427	4 271	
Verkehr über die feste Rheinbrücke bei Köln	222 466	66 783	97	229 203	74 375	
Zusammen	871 739	2 491 478	95	931 273	2 566 904	21
Neben-Erträge	—	172 220	11	—	176 034	
In Ganzen	—	2 663 698	106	—	2 742 938	

erkehr.

1879.						Bemerkungen.
Personen.		Ertrag.				
Mehr.	Weniger.	Mehr. M	Weniger. S	Mehr. M	Weniger. S	
—	16 349	—	—	10 676	04	
19	—	145	22	—	—	
—	944	—	—	1 797	71	
—	18	—	—	114	40	
301	—	—	—	75	18	
—	405	—	—	605	18	
—	—	—	—	32	80	
1917	—	10 624	20	—	—	Am 1. Juli 1879 eröffnet.
—	1 068	1 718	71	—	—	
452	—	1 272	44	—	—	
—	1 312	669	63	—	—	
296	—	854	70	—	—	Am 1. November 1879 eröffnet.
2 370	—	2 727	45	—	—	
2 478	—	—	—	8 940	19	
—	17 551	—	—	95 018	35	
—	1 079	—	—	11 292	90	
3 054	—	18 462	09	—	—	
4	—	4	40	—	—	Am 1. November 1879 eröffnet.
8 621	—	31 669	95	—	—	
—	850	—	—	5 241	95	
—	5 027	—	—	5 071	08	
—	22 541	—	—	7 741	39	
1 356	—	5 497	46	—	—	
286	—	3 603	70	—	—	
255	—	2 163	20	—	—	
25	—	272	—	—	—	
—	87	—	—	911	75	
—	16 737	—	—	7 592	66	
21 434	83 968	79 685	15	155 111	58	
				75 426	43	
				3 814	14	
—	62 534	—	—	79 240	57	
	= 6,7 pCt.			= 2,9 pCt.		

3. Durchgangs-Verkehr.

Verkehr.	1879.			1878.			1879.						Bemerkungen.
	Per- sonen.	Ertrag.		Per- sonen.	Ertrag.		Personen.		Ertrag.				
		M	§		M	§	Mehr.	Weni- ger.	Mehr.	Weniger.	M	§		M	§
Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Süddeut- scher	5 915	49 285	54	6 143	52 186	11	—	228	—	—	2 900	57	
Köln-Minden-Rheinisch-Süddeutscher . .	2 927	20 193	88	2 839	18 688	60	88	—	1 505	28	—	—	
Rheinisch-Niederländisch-Bergisch-Mär- kischer über Crefeld-Zevenaar	251	1 576	30	207	1 295	85	44	—	280	45	—	—	
Niederländisch-Rheinisch-Süddeutscher über Zevenaar	1 670	28 481	13	1 922	32 720	93	—	252	—	—	4 239	80	
„ Deutz	7 865	58 662	84	7 126	53 886	90	739	—	4 775	94	—	—	
„ Venlo	570	7 348	96	676	8 882	44	—	106	—	—	1 533	48	
Rheinisch-Belgisch-Französisch-Eng- lisch-Süddeutscher	11 308	226 265	94	12 532	253 857	60	—	1 224	—	—	27 591	66	
Rheinisch-Belgisch-Französisch-Nord- deutscher	23 508	211 717	70	41 819	356 201	80	—	18 311	—	—	144 484	10	
Englisch-Süddeutscher über Venlo-Vlis- singen	9 408	117 141	64	7 261	91 553	45	2 147	—	25 588	19	—	—	
Rheinisch-Hessisch-Saarbrücker (einschl. der Moselb.) über Coblenz-Bingerbr.	799	2 610	10	—	—	—	799	—	2 610	10	—	—	Am 15. Mai eröffnet.
Rheinisch-Hessisch-Elsass-Lothringisch. über Coblenz-Bingerbrück	58	213	50	—	—	—	58	—	213	50	—	—	do.
Norddeutsch-Rheinisch-Süddeutscher . .	14	91	70	3	20	80	11	—	70	90	—	—	
Rundreise-Verkehr	11 776	78 894	54	13 061	104 423	22	—	1 285	—	—	25 528	68	
Zusammen	76 069	802 483	77	93 589	973 717	70	3 886	21 406	35 044	36	206 278	29	
								17 520	—	—	171 233	93	
								= 18,7 pCt.					
Neben-Erträge	—	77 249	31	—	77 262	76	—	—	—	—	13	45	
Im Ganzen	—	879 733	08	—	1 050 980	46	—	—	—	—	171 247	38	
											= 16,8 pCt.		

B. Güter-Verkehr.

a. Tarifbildung.

I. Local-Verkehr.

Bezüglich des Local-Güter-Verkehrs sind im Geschäftsjahre 1879 die Nachträge Nr. 4—9 erschienen. Dieselben enthalten hauptsächlich Ausnahme-Frachtsätze, Aufnahme neuer Stationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

II. Directe und Transit-Verkehre.

Nach Weisung der Aufsichtsbehörde sind sämtliche internationalen Tarife, welche noch nicht nach dem neuen deutschen Tarifsyste me umgestaltet waren, auf den 1. Januar 1880 gekündigt worden.

Eine Ausnahme bildet nur der Deutsch-Italienische Tarif, dessen Beibehaltung zunächst bis Ende April d. J. genehmigt und dessen Fortbestehen in seinen wichtigsten Artikeln sodann bis Ende Juni d. J. auf diesseitigen Antrag gutgeheissen wurde. Unterdessen wurden die directen Tarife, an welchen die Rheinische Bahn als Endbahn oder als Transitbahn betheiligt ist, auf der Grundlage des sog. Reformsystems umgebildet und in den nachstehend aufgeführten Verkehren die dabei bezeichneten auf dieser Grundlage berechneten Tarife eingeführt.

1. Rheinisch-Bayerischer Verkehr.

Tarif vom 1. Februar 1879 unter Aufhebung des Tarifs vom 15. August 1878.

2. Rheinisch-Nassauischer Verkehr.

Tarif vom 1. Juli 1879 unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Mai 1878 nebst Nachträgen.

3. Rheinisch-Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Verkehr.

Tarif vom 15. Mai 1879 (Heft 1—3b).

4. Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Verkehr.

Tarif vom 1. Januar 1879.

5. Köln-Minden-Hessischer Güter-Verkehr.

Tarif vom 1. Januar 1879 über Bingerbrück-Bingen.

6. Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Hessischer Verkehr.

Tarif vom 1. Februar 1879 über Oberlahnstein-Limburg.

7. Bergisch-Märkisch-Pfälzischer Verkehr.

Tarif vom 15. Januar 1879.

8. Köln-Minden- bzw. Bergisch-Märkisch-Pfälzischer Verkehr.

Tarif vom 15. Januar 1879.

9. Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Tarif (G) vom 10. März zwischen Bergisch-Märkischen und Badischen Stationen über Bingerbrück-Mannheim.

Tarif (H) vom 10. Juni zwischen Bergisch-Märkischen und Württembergischen Stationen.

10. Köln-Minden-Badisch-Württembergischer Verkehr.

Am 1. Januar 1879 der seit 15. October 1878 über Giessen bestehende Güter-Tarif im Verkehre mit Badischen und Württembergischen Stationen über die Rheinroute.

11. Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.

Seehafen-Ausnahme-Tarif nebst Nachtrag I vom 1. Januar 1879.

12. Holländisch-Südwestdeutscher Güter-Verkehr.

Tarif vom 1. März 1879 zwischen holländischen Seehäfen und Badischen Stationen ausschliesslich Basel.

13. Holländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.

Tarif vom 1. Februar 1879.

14. Belgisch-Südwestdeutscher Güter-Verkehr.

Tarif (Hefte I--VIIa) vom 1. März 1879.

15. Ostdeutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband.

Verbands-Güter-Tarif vom 1. September 1879.

16. Niederländisch-Norddeutscher Eisenbahn-Verband.

Verbands-Güter-Tarif vom 1. October 1879.

17. Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Verband.

Tarif vom 1. Juni 1879.

Ungeachtet dieser mühevollen Umbildung mussten in den directen und Transit-Verkehren noch folgende Veränderungen eingeführt werden:

1. Rheinischer Nachbar-Verkehr.

Es gelangten die Nachträge I und II vom 15. März und die Nachträge IV und V vom 15. Juli zu den Tarifheften für den Güter-Verkehr und zu bestehenden Ausnahme-Tarifen zur Ausgabe. Dieselben enthalten Aufnahme neuer Stationen, Aufhebung von Frachtsätzen, Tarifbestimmungen, Classifications-Änderungen und Berichtigungen.

2. Im Friesisch-Westfälischen Eisenbahn-Verbande

trat am 1. Juli ein Nachtrag zum bestehenden Güter-Tarife, am 10. Juli ein Ausnahme-Tarif für Steinkohlen nach Stationen der Oldenburgischen Bahn, am 25. Juli ein Ausnahme-Tarif für Steinkohlen

zum überseeischen Export und am 8. August ein Ausnahme-Tarif für den directen Vieh-Verkehr über Quakenbrück in Wirksamkeit.

3. Verkehr mit der Hessischen Ludwigsbahn.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 20. November 1877 wurde am 1. Februar 1879 ein Ausnahme-Tarif für Steinkohlen und Coaks über Oberlahnstein-Eschhofen nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn in Kraft gesetzt.

4. Rheinisch-Köln-Minden-Niederländischer Verkehr über Emmerich.

Ein Ausnahme-Tarif für Steinkohlen und Coaks in Extrazügen nach Stationen der Niederländischen Rhein- und Niederländischen Centralbahn wurde am 20. März 1879 herausgegeben.

5. Rheinisch-Bayerischer Verkehr.

Zu Anfang des Jahres 1879 wurden zwischen Rheinischen Stationen und Kufstein Frachtsätze für Kohlen und Coaks eingeführt; ferner traten am 15. Juli ein Nachtrag zum Kohlen- und Coaks-Tarife, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Holzsendungen aus Bayern, und endlich am 15. November noch ein Ausnahme-Tarif für Roheisen in Wirksamkeit.

6. Verkehr mit der Main-Weser-Bahn.

Special-Tarif für Roheisen vom 1. Januar 1879 zwischen den Stationen Lollar und Engers.

7. Rheinischer Eisenbahn-Verband.

Ausnahme-Tarif für Steinkohlen vom 1. Januar 1879 zwischen Rheinischen Stationen nach Elsass-Lothringen über Bingerbrück-Bingen.

8. Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Verkehr.

Ausnahme-Tarif für Steinkohlen und Coaks vom 1. Januar 1879 von Bergisch-Märkischen und Rheinischen Stationen nach Elsass-Lothringen über Aachen bezw. Düren-Trier-Saargemünd.

9. Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.

Ausnahme-Tarif für Steinkohlen und Coaks vom 1. Januar 1879 von Bergisch-Märkischen und Rheinischen Stationen nach Elsass-Lothringen über Aachen bezw. Düren-Trier-Saargemünd.

10. Im Verkehre mit der Kaiserin-Elisabeth-Bahn

wurde ein Ausnahme-Tarif für den Transport von Bau- und Nutzholz mit Gültigkeit vom 15. September 1879 an hergestellt.

11. Verkehr mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Am 25. Juli trat der Ausnahme-Tarif für Eisen und Stahl in Wagenladungen von Stationen der Rheinischen Bahn nach Stationen jener Dampfer-Gesellschaft über Bingerbrück-Aschaffenburg und am 1. October ein Ausnahme-Tarif für Bau- und Nutzholz aus Oesterreich-Ungarn nach Belgien in Kraft.

12. Ungarisch-Rheinischer Verkehr.

Am 1. Januar 1879 wurde ein Ausnahme-Tarif für Holz eingeführt.

13. Böhmischo-Mährisch-Rheinischer Verkehr.

Für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabricaten, Oelkuchen, Oelkuchen, Oelkuchen, Getreide- und Mehlstücken ist am 15. December 1878 ein Special-Tarif zwischen Stationen der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der österreichischen Staatsbahn, Nordwestbahn und Kaiser-Franz-Joseph-Bahn einerseits und Stationen der Rheinischen Bahn über Aschaffenburg im Kraft getreten.

14. Verkehr mit Italien.

Am 10. April wurde ein Nachtrag zu dem bestehenden Lebensmittel-Tarife zwischen Italien und Deutschland eingeführt. Derselbe enthält verschiedene neue Frachtsätze. Ebenso erhielt der Lebensmittel-Tarif nach Belgien resp. England und Holland entsprechende Nachträge. Auch ist am 10. April ein Ausnahme-Tarif für Oelkuchen im Kraft getreten.

Am 20. Juni ist ein Ausnahme-Tarif für Eisen und Stahl von Rheinischen nach Italienischen Stationen in Wirksamkeit gesetzt.

Am 10. October wurde ein Ausnahme-Tarif für Eisen und Stahl nach Triest und Fiume eingeführt; ferner trat am 1. December 1879 ein Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Schienen und Brückenbestandtheilen für den Bau der Gotthardbahn von Stationen der Rheinischen Bahn nach Peri (Aha) über Singerbrück-Aschaffenburg-Kufstein im Kraft.

15. Im Verkehr mit den österreichischen Südbahn-Stationen Triest und Fiume besteht ein Ausnahme-Tarif (3) für Oelkuchen seit dem 10. April 1879.

16. Rheinisch-Belgischer Verkehr.

Am 21. Januar 1879 wurde ein Ausnahme-Tarif von Steinkohlen und Coaks von Rheinischen Stationen nach Givet über Herbesthal und am 1. April 1879 ein Ausnahme-Tarif für Holz von Nassauischen nach Belgischen Stationen über Herbesthal bezw. Aachen-Maestricht eingeführt.

17. Im Rheinisch-Belgischen Verkehre

trat im Laufe des Jahres ausser verschiedenen Ausnahme-Tarifen für Steinkohlen und Coaks noch ein Ausnahme-Tarif für Grubenholz nach Belgischen Stationen im Kraft.

18. Rheinisch-Nassauisch-Niederländischer Verkehr.

Am 15. Juli und 1. August 1879 traten Ausnahme-Tarife für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks, Braunkohlen, Briquettes, Schienen, Räder und Bandagen nach Niederländischen Stationen im Kraft.

19. Im Deutsch-Bämischen Verkehre

wurde am 15. December 1878 ein Ausnahme-Tarif für Steinkohlen im Extrazügen nach Stationen der Österrischen Staats-Eisenbahnen eingeführt.

20. Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischer Verkehr.

Am 1. November 1879 trat ein Nachtrag zum Ausnahme-Tarife für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Roheisen und Eisenerzen in Wirksamkeit.

21. Bergisch-Märkisch-Main-Neckar-Verkehr über die Rheinroute.

Am 10. März 1879 ist ein Ausnahme-Tarif für Steinkohlen und Coaks von Bergisch-Märkischen Stationen nach der Main-Neckar-Bahn in Kraft gesetzt worden.

22. Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr.

Am 1. Februar 1879 ist der Nachtrag zu dem über Giessen bestehenden metallurgischen Tarife in Kraft getreten. Derselbe enthält: Einbeziehung der Route Köln-Bingerbrück-Mannheim in den Verkehr.

Am 10. April wurde der Nachtrag II zum Ausnahme-Tarife für metallurgische Erzeugnisse eingeführt.

23. Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischer Verkehr.

Seit dem 1. Juni 1879 besteht ein Ausnahme-Tarif für metallurgische Erzeugnisse zwischen Stationen der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahnen nach der Württembergischen Station Friedrichshafen.

24. Deutsch-Belgischer und Deutsch-Belgisch-Französischer Verkehr.

Am 15. Juni 1879 wurde ein Ausnahme-Tarif für Holz von Stationen der Main-Weser-Bahn nach Belgischen Stationen über Herbesthal-Aachen veröffentlicht.

25. Im Belgisch-Südwestdeutschen und Belgisch-Badisch-Württembergischen Verkehre

ist am 15. Juli 1879 unter Aufhebung des Tarifs vom 3. Juni 1879 ein Ausnahme-Tarif für Cichorienwurzeln über Herbesthal-Bingerbrück in Wirksamkeit getreten.

26. Oesterreichisch-Bayerisch-Belgischer Verkehr.

Am 20. November trat der Nachtrag I zum Tarife vom 1. October 1877 für Rohzucker in Kraft.

Am 20. October wurde ferner ein Ausnahme-Tarif für den Transport von Holz von Stationen der Böhmischen Bahnen nach Belgien eingeführt.

27. Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer Verkehr.

Am 1. Juni trat ein Ausnahme-Tarif für Baumwolle (rohe) in Wirksamkeit.

b. Beförderung der Güter.

Die Ergebnisse des gesammten Güter-Verkehrs einschliesslich der Viehtransporte mit Angabe der Haupt- und Nebenerträge sind in der Anlage XII enthalten.

Es wurden befördert:

1. Mit Ausschluss des Postgutes und des frachtfreien Betriebs-Dienstgutes

9 235 510 t

gegen 8 260 129 t im Jahre 1878,

also 975 381 t = 11,8 pCt. mehr.

2. Im Ganzen (ohne Postgut)

9 502 357,9 t
 gegen 8 499 135,6 t im Jahre 1878,
 also 1 003 222,3 t = 11,8 pCt. mehr.

Von den gesammten Transportmengen entfallen:

	1879.	1878.
auf den Binnen-Verkehr	4 490 674,8 t = 47,26 pCt.,	4 108 060,1 t = 48,33 pCt.,
„ „ directen „	4 110 879,8 t = 43,26 „	3 718 084,0 t = 43,75 „
„ „ Transit- „	900 803,3 t = 9,48 „	672 991,5 t = 7,92 „

Die Gesamt-Einnahme aus dem Güter-Verkehre einschliesslich der Nebenerträge ergab:

30 829 712 *M*
 gegen 28 314 702 *M* im Jahre 1878,
 also 2 515 010 *M* = 8,9 pCt. mehr.

Dieselbe vertheilt sich wie folgt:

	1879.	1878.
	<i>M</i>	<i>M</i>
Binnen-Verkehr	12 377 437 = 40,15 pCt.,	11 577 797 = 40,89 pCt.,
Directer „	13 612 947 = 44,16 „	12 846 728 = 45,37 „
Transit- „	4 839 328 = 15,69 „	3 890 177 = 13,74 „

Es sind also gestiegen

	die Transportmengen	die Einnahme
im Binnen-Verkehre um	382 614,7 t = 9,31 pCt.,	799 640 <i>M</i> = 6,9 pCt.,
„ directen „ „	392 795,8 t = 10,60 „	766 219 „ = 5,9 „
„ Transit- „ „	227 811,8 t = 33,80 „	949 151 „ = 24,4 „

Zieht man die Mehrergebnisse bzw. den Unterschied im Jahre 1878 gegenüber dem Jahre 1877 in Betracht, nämlich:

	Gewicht	Einnahme
im Binnen-Verkehre +	85 608,8 t = 2,12 pCt.	— 282 261 <i>M</i> = 2,38 pCt.,
„ directen „ +	627 431,9 t = 20,30 „	+ 951 820 „ = 8 „
„ Transit- „ +	42 139,4 t = 6,68 „	— 49 718 „ = 1,26 „
zusammen +	755 180,1 t = 2,50 „	+ 619 841 „ = 2,20 „

so erscheint der Aufschwung im Jahre 1879, insbesondere im directen Verkehre, um so bedeutender und erfreulicher.

Eine nur die Eil- und Frachtgüter (also ohne Postgut, Betriebs-Dienstgut, Baugut, Vieh, Fahrzeuge und Nebenerträge) umfassende Zusammenstellung und Vergleichung ergibt folgende Resultate:

	1879.	Einnahme
	Transportmengen	<i>M</i>
	t	
Binnen-Verkehr	3 762 426 = 42,96 pCt.,	10 639 513 = 37,06 pCt.,
Directer „	4 095 374 = 46,76 „	13 257 960 = 46,19 „
Transit- „	900 454 = 10,28 „	4 809 252 = 16,75 „
zusammen	8 758 254 = 100,00 pCt.,	28 706 725 = 100,00 pCt.,

1878.

	t		M	
Binnen-Verkehr	3 523 629	= 44,62 pCt.,	10 113 860	= 38,24 pCt.,
Directer "	3 699 881	= 46,86 "	12 484 275	= 47,20 "
Transit- "	672 851	= 8,52 "	3 852 924	= 14,56 "
zusammen	7 896 361	= 100,00 pCt.,	26 451 059	= 100,00 pCt.

Demnach ergibt sich für 1879

im Binnen-Verkehre	+ 238 797 t = 6,8 pCt.	+ 525 653 M = 5,2 pCt.,
„ directen „	+ 395 493 t = 10,7 „	+ 773 685 „ = 6,2 „
„ Transit- „	+ 227 603 t = 33,8 „	+ 956 328 „ = 24,8 „
zusammen	+ 861 893 t = 10,9 pCt.	+ 2 255 666 M = 8,5 pCt.

In den folgenden Uebersichten sind

die Gesammtergebnisse des Güter-Verkehrs nach den Haupttarifclassen nebst den erzielten Durchschnittssätzen;

die summarischen Ergebnisse der einzelnen directen und Transit-Verkehre mit denjenigen des Vorjahres

in Vergleich gestellt.

1. Gesamt-Verkehr.

Gewichtsmengen.

Benennung.	1879.		1878.		1879.			
					Mehr.		Weniger.	
	t	%	t	%	t	%	t	%
Postgut (wird nicht ermittelt).....	—	—	—	—	—	—	—	—
Eilgut.....	32 317,9	0,34	31 528,8	0,37	789,3	2,5	—	—
Stückgut.....	383 673,7	4,04	361 779,0	4,20	21 894,7	6,0	—	—
Frachtgut in Wagenladungen zu 5t...	515 395,9	5,42	457 054,9	5,38	58 341,0	12,8	—	—
„ „ „ „ 10t...	3 086 360,7	32,48	2 849 916,7	33,58	236 444,0	8,3	—	—
Steinkohlen und Coaks.....	4 740 506,0	49,89	4 196 082,0	49,37	544 424,0	13,0	—	—
Frachtpflichtiges... } Betriebs-Dienst-	434 693,1	4,57	323 285,0	3,81	111 408,1	34,5	—	—
Frachtfreies..... } und Baugut. {	266 848,1	2,81	239 007,0	2,81	27 841,1	11,6	—	—
Vieh.....	28 260,4	0,30	29 202,2	0,34	—	—	941,8	3,2
Eisenbahn- und andere Fahrzeuge.....	14 302,1	0,15	11 280,2	0,13	3 021,9	26,7	—	—
Zusammen...	9 502 357,9	100	8 499 135,8	100	1 004 164,1	—	941,8	—
					1 003 222,3	11,8	—	—

Einnahme.

Benennung.	1879.			1878.			1879.					
	M.	Z.	%	M.	Z.	%	Mehr.			Weniger.		
							M.	Z.	%	M.	Z.	%
Postgut.....	421 738	57	1,37	419 996	95	1,43	1 741	62	0,4	—	—	—
Eilgut.....	750 465	65	2,43	736 515	61	2,60	13 950	04	18,9	—	—	—
Stückgut.....	4 061 924	90	13,19	3 895 031	75	13,76	166 893	15	4,3	—	—	—
Frachtgut in Wagenladung, zu 5 t	2 904 954	71	9,42	2 598 023	99	9,17	306 930	72	11,0	—	—	—
„ „ „ „ 10 t	8 930 346	58	28,97	8 343 197	43	29,47	587 149	15	7,0	—	—	—
Steinkohlen und Coaks.....	11 637 294	15	37,75	10 458 293	05	36,94	1 179 001	10	11,3	—	—	—
Frachtpflichtiges { Betriebs-Dienst- und Baugut }	882 402	96	2,36	704 866	03	2,49	177 536	93	25,2	—	—	—
Vieh.....	368 098	62	1,19	348 106	12	1,23	19 992	50	5,7	—	—	—
Eisenbahn- und andere Fahrzeuge	58 158	61	0,19	67 123	54	0,23	—	—	—	8 964	93	13,4
Neben-Erträge.....	814 327	56	2,64	743 547	59	2,62	70 779	97	9,3	—	—	—
Zusammen...	30 829 712	31	100	28 314 702	06	100	2 523 975	18	—	8 964	93	—
							2 515 010	25	8,9	—	—	—

Benennung.	1879.	1878.	1879.		Durchschnittlich hat jede Tonne durchlaufen		Von der Einnahme kommen durchschnittlich auf jede Tonne pro Tonne und Kilometer				in Procent der verschiedenen Güterclassen		
			Mehr.	Weniger.	1879.	1878.	1879.	1878.	1879.	1878.	1879.	1878.	
													Tonnenkilometer.	Km	M.	Z.
Postgut.....	1 165 000	1 160 000	5 000	—	—	—	—	—	—	1) 36,21	1) 36,21	1,4	1,5
Eilgut.....	3 420 350	3 177 095	243 255	—	105,3	100,3	23,23	23,36	21,94	23,19	2,5	2,7	
Stückgut.....	36 968 903	36 010 262	958 641	—	96,4	99,5	10,39	10,76	10,99	10,32	13,5	14,1	
Frachtgut in Quantitäten von													
mindestens 5 t.....	50 864 200	43 436 559	7 427 641	—	98,7	95,0	5,64	5,68	5,71	5,93	9,7	9,4	
„ 10 t.....	240 059 128	231 123 715	8 935 413	—	77,3	81,1	2,39	2,63	3,72	3,61	29,3	30,3	
Steinkohlen und Coaks.....	367 832 890	327 202 144	40 630 746	—	77,6	78,0	2,46	2,49	3,16	3,20	38,3	37,9	
Summe des Eil- und Frachtgutes	700 310 471	642 109 775	58 200 696	—	79,3	81,2	3,27	3,25	4,10	4,12	95,7	95,9	
Betriebs-Dienst- und Baugut:													
Frachtpflichtiges.....	27 836 055	22 085 450	5 750 605	—	63,2	68,3	2,03	2,18	3,17	3,19	2,3	2,6	
Frachtfreies.....	18 619 446	14 950 420	3 669 026	—	69,3	62,5	—	—	—	—	—	—	
Vieh.....	2 302 422	2 057 191	245 231	—	81,5	70,4	13,93	11,92	—	16,92	1,3	1,3	
Eisenbahn-Fahrzeuge.....	1 098 190	1 097 769	421	—	93,1	127,4	2,84	4,40	3,05	3,45	0,1	0,1	
Andere Fahrzeuge.....	247 380	316 668	—	69 288	98,3	118,3	9,36	10,99	9,97	9,24	0,1	0,1	
Im Ganzen...	750 413 964	682 617 273	67 796 691	—	79,0	80,0	2) 3,23	2) 3,33	2) 4,16	2) 4,19	100	100	

1) Geschätzt, weil das Gewicht der beförderten Postgüter nicht ermittelt wird bzw. nicht ermittelt werden kann.

2) Bei der Berechnung ist in der Einnahme diejenige für Post- und frachtfreies Betriebs-Dienstgut ausser Ansatz geblieben.

2. Summarische Gewichts- und Einnahme-Ergebnisse der einzelnen directen Verkehre.

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
	t				M			
Rheinischer Nachbar.....	1 487 975	1 307 729	180 246	—	2 869 582	2 748 923	120 659	—
Norddeutscher	282 096	280 273	1 823	—	696 783	720 953	—	24 170
Niederdeutscher	8 800	3 741	5 059	—	41 550	26 946	14 604	—
Ostdeutsch-Rheinischer	9 104	13 343	—	4 239	43 558	38 657	4 901	—
Deutsch-Russischer	1 372	1 254	118	—	9 364	10 784	—	1 420
Rheinisch-Westfälisch-Thüringischer	25 386	16 796	8 590	—	74 442	45 737	28 705	—
Rheinisch-Sächsischer	5 753	2 874	2 879	—	54 653	25 446	29 207	—
Friesisch-Westfälischer	37 045	36 347	698	—	144 953	48 556	96 397	—
Hannover-Rheinischer	163 838	134 256	29 582	—	313 466	258 209	55 257	—
Berlin-Hamburger	2 160	5 673	—	3 513	3 650	7 704	—	4 054
Rheinisch-Schlesischer	22 755	13 269	9 486	—	108 332	51 969	56 363	—
Mitteldeutscher einschliesslich des früheren Westfälisch-Halle-Casseler und Westfäli- schen	37 112	24 935	12 177	—	127 066	78 866	48 200	—
Ungarisch-Rheinischer, Rumänisch-Galizisch- Rheinischer	5 536	3 112	2 424	—	27 995	14 639	13 356	—
Rheinisch-Nassauischer	323 553	324 696	—	1 143	892 060	907 700	—	15 640
Main-Weser	14 460	10 380	4 080	—	40 982	26 147	14 835	—
Oberhessischer	3 970	2 540	1 430	—	8 725	4 003	4 722	—
Rheinisch-Hessischer	222 661	193 593	29 068	—	1 441 624	1 251 387	190 237	—
Main-Neckar	6 717	5 615	1 102	—	41 397	34 529	6 868	—
Frankfurt-Bebraer	7 720	10 490	—	2 770	37 397	52 280	—	14 883
Homburger	2 760	1 400	1 360	—	14 934	7 414	7 520	—
Rheinischer Verbands-	189 711	161 625	28 086	—	1 434 009	1 302 590	131 419	—
Rheinisch-Bayerischer	112 781	96 478	16 303	—	789 043	677 873	111 170	—
Rheinisch-Bayerisch-Oesterreichischer bezw. Rheinisch-Oesterreichisch-Ungarischer	10 531	23 428	—	12 897	99 670	182 592	—	82 922
Verkehr mit der österr. Südbahn (Tyroler Linie)	112	722	—	610	1 469	5 628	—	4 159
Deutsch-Italienischer	9 215	8 533	682	—	89 668	89 421	247	—
Rheinisch-Saarbrücker:								
a. über Bingerbrück	45 549	58 442	—	12 893	282 085	351 596	—	69 511
b. „ Trier	54 197	68 537	—	14 340	245 902	335 017	—	89 115
c. „ Coblenz	31 464	—	31 464	—	85 568	—	85 568	—
d. „ Niederlahnstein	2 090	—	2 090	—	4 887	—	4 887	—
Rheinisch-Elsass-Lothring.-Luxemburgischer:								
a. über Bingerbrück	2 460	4 033	—	1 573	11 108	18 257	—	7 149

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
				/k				
b. über Trier.....	104 276	128 108	—	23 832	577 042	728 204	—	151 162
c. „ Coblenz.....	6 675	—	6 675	—	16 206	—	16 206	—
d. „ Herbesthal.....	146 755	152 874	—	6 119	376 201	354 361	21 840	—
Rheinisch-Belgisch-Französischer:								
a. mit der Belgischen Staatsbahn....	261 302	217 632	43 670	—	956 769	887 797	68 972	—
b. „ „ Nordbahn über Herbesthal.....	39 609	49 458	—	9 849	141 871	171 481	—	29 610
c. mit der Französischen Nordbahn über Herbesthal.....	92 114	95 426	—	3 312	413 636	424 382	—	10 746
d. über Venlo.....	36 400	31 022	5 378	—	98 531	83 480	15 051	—
e. mit der Französischen Ostbahn....	—	8 830	—	8 830	—	30 531	—	30 531
f. „ „ Chimaybahn.....	451	414	37	—	1 824	1 639	185	—
g. „ „ Grossen engl. Ostbahn....	1 197	1 251	—	54	8 691	9 328	—	637
h. „ „ Mecheln-Terneuzer Bahn....	4 838	2 378	2 460	—	17 026	11 045	5 981	—
i. „ „ Luxemburg. Prinz Heinrich- Bahn.....	12 290	4 240	8 050	—	22 841	6 527	16 314	—
k. mit der Lüttich-Limburger Bahn über Herbesthal.....	375	436	—	61	1 807	1 797	10	—
l. über Venlo.....	6 780	3 090	3 690	—	18 223	7 992	10 231	—
m. mit der Maestrichter Bahn über Venlo und Heissen.....	8 860	8 350	510	—	3 922	3 665	257	—
n. mit der Bahn von St. Ghislain nach Jurbise.....		67				158		
o. mit der Bahn von Marbehan nach Virton.....		40				48		
p. mit der Bahn von Antwerpen nach Gent.....	1 338	20	1 071	—	4 946	31	4 510	—
q. mit der Bahn von Termonde nach St. Nicolas.....		130				188		
r. mit der Flandrischen Bahn.....		10				11		
s. „ „ Grossen Belgischen Central- bahn über Aachen.....	102 299	105 089	—	2 790	377 298	372 461	4 837	—
t. mit der Lüttich-Limburger Bahn über Aachen.....	—	20	—	20	—	25	—	25
Ueberseeischer.....	339	351	—	12	1 362	1 988	—	626

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
t				M				
Niederländisch-Rheinisch-Nassauischer:								
a. mit der Niederländischen Staatsbahn über Venlo.....	84 826	51 487	33 339	—	245 618	162 426	83 192	—
b. über Goch.....	—	7 213	—	7 213	—	22 870	—	22 870
c. „ Cleve.....	3 471	2 424	1 047	—	19 231	15 115	4 116	—
d. „ Altenessen und Wanne.....	2 870	980	1 890	—	2 129	716	1 413	—
e. mit der Niederländ. Rheinbahn über Cleve und Altenessen.....	23 583	20 330	3 253	—	176 102	175 193	909	—
f. mit der Niederländ. Centralbahn...	80	—	80	—	107	—	107	—
Verkehr mit der Holländischen Bahn:								
a. über Venlo.....	35 450	1 933	33 517	—	75 371	10 521	64 850	—
b. „ Goch.....	—	450	—	450	—	2 379	—	2 379
Nymwegen - Oberrheinisch - Bayerisch - Oester- reichischer.....	226	341	—	115	5 413	8 092	—	2 679
Rheinisch-Nordbrabant-Deutscher.....	5 593	9 576	—	3 983	14 857	28 454	—	13 597
Zusammen...	4 110 880	3 718 084	392 796	—	13 612 946	12 846 728	766 218	—

Das beförderte Quantum und der Ertrag ist in 31 Verkehren gestiegen und in 22 gefallen.

In zwei Verkehren, nämlich im Norddeutschen und Deutsch-Russischen Verbands, überwog die Zunahme der zu den niedrigsten Frachtsätzen beförderten Mengen zwar die im Uebrigen in den Transportmengen eingetretene Abnahme, führte indessen in der Einnahme eine Ausgleichung nicht herbei.

In einem Verkehre, dem Ostdeutsch-Rheinischen Verbands, war das Verhältniss umgekehrt.

3. Summarische Ergebnisse: Gewicht und Einnahme der einzelnen Transit-Verkehre.

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
	t				M			
Niederländisch-Rheinisch-Nassauischer über Cleve:								
a. mit der Nassauischen Bahn	677	479	198	—	10 432	11 573	—	1 141
b. „ „ Frankfurt-Bebraer Bahn ...	170	287	—	117	2 494	4 791	—	2 297
Niederländisch-Pfälzisch-Saarbrücker	356	1 325	—	969	6 252	23 125	—	16 873
„ Mittelrheinischer	8 896	4 954	3 942	—	110 065	83 267	26 798	—
„ Badisch-Württembergischer ...	673	1 573	—	900	10 874	32 223	—	21 349
„ Baseler bezw. Elsass-Lothringi- scher	1 807	10 836	—	9 029	17 114	118 219	—	101 105
Niederländisch-Südwestdeutscher über Cleve..	17 408	—	17 408	—	183 782	—	183 782	—
„ „ „ Venlo ..	2 966	—	2 966	—	37 800	—	37 800	—
Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischer:								
a. über Cleve	9 434	6 661	2 773	—	108 382	91 060	17 323	—
b. „ Goch	382	4 335	—	3 953	3 501	47 012	—	43 511
c. „ Venlo	17 710	9 778	7 932	—	169 347	95 997	73 350	—
Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer:								
a. über Venlo	6 830	3 518	3 312	—	70 594	34 756	35 838	—
b. „ Goch	128	1 516	—	1 388	1 503	13 526	—	12 023
c. „ Deutz	7 241	6 010	1 231	—	46 432	38 878	7 554	—
Niederländisch-Rheinisch-Nassauischer über Venlo und Goch:								
a. mit der Nassauischen Bahn über Venlo	924	1 399	—	475	11 129	18 048	—	6 919
b. mit der Nassauischen Bahn über Goch	—	20	—	20	—	387	—	387
c. mit der Frankfurt-Bebraer Bahn über Venlo	91	152	—	61	1 697	2 774	—	1 077
d. mit der Frankfurt-Bebraer Bahn über Goch	—	18	—	18	—	292	—	292
Niederländ.-Pfälzisch-Saarbrücker über Venlo.	73	131	—	58	1 021	1 832	—	811
„ Mittelrheinischer	4 785	2 782	2 003	—	56 835	34 514	22 321	—
„ Badisch-Württembergischer	203	639	—	436	2 703	6 731	—	4 028
„ Baseler bezw. Elsass-Lothring. ...	459	3 036	—	2 577	3 676	24 898	—	21 222
Bayerisch-Nordbrabant-Deutscher über Goch..	50	82	—	32	964	1 258	—	294