



Jahres-Bericht

über die

Betriebs-Verwaltung

der

Oldenburgischen Eisenbahnen

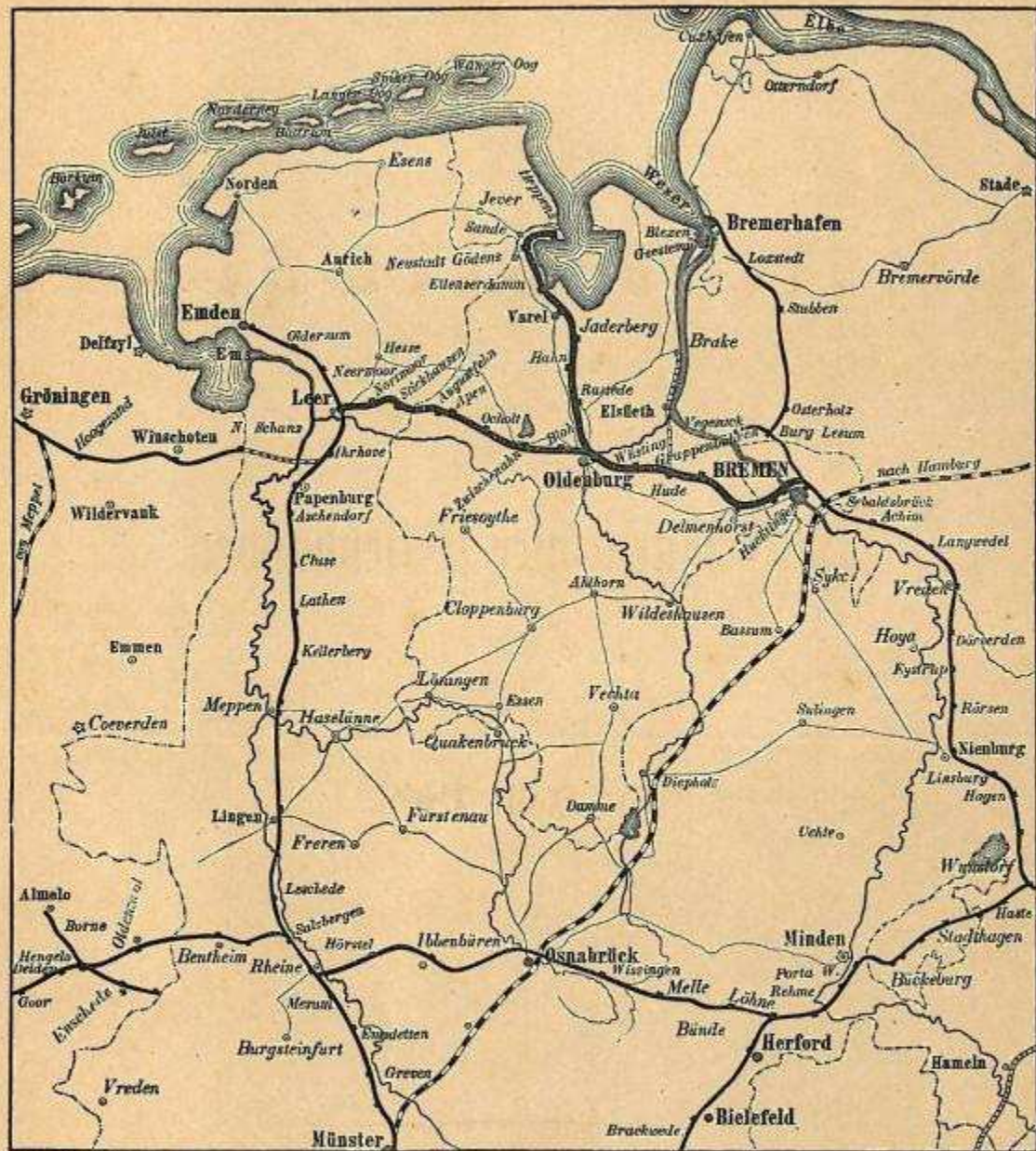
für

das Jahr 1868.

Oldenburg.

Druck von Gerhard Stalling.

1870.



K. MEYER & PROBST

Jahres-Bericht

über die

Betriebs-Verwaltung

der

Oldenburgischen Eisenbahnen

für

das Jahr 1868.

Oldenburg.

Druck von Gerhard Stalling.

1870.

Inhalts-Verzeichniß.

	Seite.
I. Bau und Ausrüstung der Bahn	1
1) Bahnbefchreibung	2
A. Bahnplanum	8
B. Oberbau	10
C. Bauwerke im Bahnplanum	12
D. Neigungs- und Krümmungsverhältnisse	14
E. Bahnhöfe und Bahnwachthäuser	15
F. Telegraphen-Einrichtungen	16
G. Nebenanlagen	16
H. Vervollständigung der Bahnanlagen	16
2) Bahnunterhaltung	17
3) Betriebsmittel	17
4) Anlagekapital	20
II. Betrieb.	
1) Betriebs-Organisation im Allgemeinen	21
2) Betriebsdienst	21
3) Verkehrsverhältnisse	23
4) Ergebnisse des Betriebs	24
A. Personenverkehr	25
B. Equipagen und Vieh	27
C. Güterverkehr	29
D. Posttransporte	31
E. Leistungen des Betriebes zu Bauzwecken	31
5) Leistungen des Betriebsmaterials	31
6) Finanzielle Resultate	35
Anlagen.	
I. Längenprofil der Bahn	40
II. Schienenprofil und Stoßverbindung	40
III. Uebersicht der vorhandenen Lokomotiven und deren Leistungen	41
IV. " " " Wagen " " "	45
V. " des verwandten Anlagekapitals	49
VI. " der beim Betriebe beschäftigten Beamten und Hülfсарbeiter	52
VII. " des gesammten Verkehrs	55
VIII. " " Personenverkehrs	61
IX. " " Gepäcкverkehrs	65

X. Uebersicht des Viehverkehrs	69
XI. „ „ Güterverkehrs	73
XII. „ „ Güterverkehrs nach Waarengattungen	83
XIII. „ über die Bewegung der Güterwagen zwischen den einzelnen Stationen	108
XIV. Nachweisung über die von fremden Wagen auf der oldenburgischen Bahn und die von oldenburgischen Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeylen	110
XV. Graphische Darstellung des Kohlenverbrauchs	112

Verzeichniß der Druckfehler.

Seite	1,	Zeile	5 von oben	lies: „6,9826“	anstatt „6,8826“.
„	5,	„	12 „	unten	ist in der ersten Columne einzuschalten „Rheinländisch“.
„	6,	„	7 „	oben	lies: „undulirend“ anstatt „undalirend“.
„	7,	„	9 „	unten	lies: „lejte“ anstatt „lejtete“.
„	8,	„	15 „	„	ist „wird“ zu streichen.
„	9,	„	4 „	„	lies: „und zwar“ anstatt „und 3“.
„	9,	„	14 „	„	lies: „Wällen“ anstatt „Wälle“.
„	10,	„	13 „	„	lies: „Weichenzungen“ anstatt „Weichenzügen“.
„	11,	„	1 „	oben	in Col. Laſchen per Stück lies: „9,15“ anstatt „9,18“.
„	11,	„	5 „	unten	lies: „weniger“ anstatt „vortwiegend“.
„	12,	„	10 „	oben	lies: „Ueberbau“ anstatt „Unterbau“.
„	12,	„	5 „	unten	streiche: „bei“.
„	13,	„	3 „	oben	lies: „Pilotagen“ anstatt „Holzlagen“.
„	13,	„	10 „	unten	lies: „fest“ anstatt „fast“.
„	20,	„	3 „	„	lies: „337230“ anstatt „337071“.
„	21,	„	6 „	„	lies: „Suhren“ anstatt „Sulven“.
„	24,	„	12 „	„	lies: „1867“ anstatt „1866“.
„	51,	Col. Anmerkungen,	Zeile 2 von unten	lies: „2D“	anstatt „4D“.
			„ 9 „	„	„2C“ „ „3C“.
			„ 12 „	„	„2“ „ „3“.
			„ 15 „	„	„3H“ „ „2H“.
„	87,	Col. h	lies: „Kaffee“	anstatt „Honig“.	

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die bis zum Schlusse des Jahres 1868 von der oldenburgischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung in Betrieb genommenen Strecken führen

1) von Oldenburg nach Bremen in einer Länge von	5,9106 Meilen,
2) von Oldenburg nach Heppens in einer Länge von	6,8826 „

Summa . 12,8032 Meilen.

Davon gehören dem oldenburgischen Gebiete an 11,7627 Meilen, dem preussischen Jadegebiete 0,2210 Meilen und dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen 1,1075 Meilen.

Der Betrieb auf diesen Strecken wird von der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg geleitet. Ein Mitbetrieb besteht auf der 0,2210 Meilen langen, gepachteten Strecke der bremischen Staatsbahn, auf welcher der Betrieb zwischen dem Bremer Hauptbahnhofe und dem Weserbahnhofe unter der Leitung der königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover steht.*)

Anschlußbahnen sind: zu Bremen, die hannoversche Staats-Eisenbahn; zu Oldenburg, die im Bau begriffene Strecke Oldenburg-Beer (oldenburgische Staats-Eisenbahn) und zwei Privat-Industriebahnen: eine zu Oldenburg, zum Anschluß der Baumwollenspinnerei und Glashütte, eine zu Hahn (Station der Heppens-Oldenburger Eisenbahn), nach den dortigen Ziegeleien und Torflagerplätzen führend.

Die Oldenburg-Bremer Bahn wurde in den Jahren 1865 bis 1867 auf Grund des Vertrages vom 8. März 1864 von den beteiligten beiden Staaten aus Staatsmitteln hergestellt. Oldenburg baute auf eigene Kosten außer dem in oldenburgischem Gebiete liegenden Theile der Bahn von 4,400 Meilen Länge auch die 0,715 Meilen lange Strecke im bremischen Landgebiete. Bremen dagegen führte die Bahn weiter durch das Stadtgebiet unter Benutzung der früher vom Staat Bremen angelegten Weserbahn bis in den Bahnhof Bremen, der hannoverschen Staatsbahn, welcher für den oldenburgischen Betriebsdienst mit benutzt wird. Während Oldenburg für den Theil der Bahn, welcher zwischen der Grenze des Reichbildes und dem Anschlusse an die Weserbahn außer den laufenden Kosten die Zinsen des vorherbestimmten Anlage-Kapitals an Bremen zu vergüten hat, ist für die Mitbenutzung der Weserbahn-Strecke ferner nach den näheren Festsetzungen des Vertrages zur Verzinsung und Amortisation der Anlagekosten, neben den Unterhaltungskosten ein Beitrag zu zahlen.

Die gleichfalls in den Jahren 1865—1867 auf Grund des Vertrages vom 16. Februar 1864 vom preussischen Staate zwischen dessen Marine-Etablissement an der Jade und dem Bestende des Bahnhofes Oldenburg aus Staatsmitteln angelegte Heppens-Oldenburger Eisenbahn ist Eigenthum des preussischen Staates, jedoch soweit im oldenburgischen Gebiete liegend, unter oldenburgischer Hoheit. Der Betrieb der Abseiten Preußens fertig hergestellten und durch die oldenburgische Eisenbahnverwaltung auf Kosten Preußens ausgerüsteten Heppens-Oldenburger Bahn ist vertragsmäßig in oldenburgische Betriebsverwaltung übergegangen; Preußen erhält von den erzielten Koh-Einnahmen des Betriebes einen vertragsmäßig näher bestimmten Antheil.

Während der Bau der Oldenburg-Bremer Bahn, soweit für oldenburgische Rechnung ausgeführt, von der eigenen Verwaltung, — bis 1. Juli 1867: „Großherzogliche Eisenbahn-Commission“, seither „Großherzogliche Eisenbahn-Direktion“ — der Rest von den bremischen Baubehörden geleitet wurde, gelangte die

*) Die letztgedachte Strecke einschl. des Bahnhofes zu Bremen ist in der Abtheilung I, Bau und Ausrüstung betreffend, nicht mit aufgenommen; nur werden bezüglich des Längs derselben für oldenburgische Rechnung angelegten elektromagnetischen Telegraphen die erforderlichen Angaben gemacht werden.

Strecke Heppens-Oldenburg unter Leitung der „Königlichen Commission für den Bau der Heppens-Oldenburger Eisenbahn“ zur Ausführung.

Eröffnet wurden beide Bahnen für den Betrieb in ganzer Ausdehnung im Jahre 1867: die Bahn nach Bremen am 15. Juli, die Bahn nach Heppens am 3. September.

1. Bahnbeschreibung.

Anlage I.

Schienenhöhe über Null des		Entfernung von Oldenburg in		
Stau-Pegels in Oldenburg.	Amsterdamer Pegels.	metr. Meilen.	Kilo-metern.	
Fuß.	Meter.			
11,94	4,42	—	—	<p>1) Oldenburg-Bremen. (Vergl. Anlage I, Längenprofil der Bahn.) Die Oldenburg-Bremer Bahn beginnt auf dem Bahnhofe zu Oldenburg, dessen 2^m über den Moorwiesen am linken Ufer der Hunte liegendes Planum bis nahe an den Fluß grenzt, überschreitet denselben mit einer Brücke von 2 Oeffnungen, einer 12,5^m = 42¹/₂' weiten mit Drehbrücke, einer 37,5^m = 127' weiten mit festem Ueberbau, und senkt sich, das ebene Gebiet der Hunte von der südlich anschließenden Privat-Industriebahn an, in großer Kurve von 2810^m (950°) Radius durchschneidend, nach Ueberschreitung des 10^m weit mit Zwischenjoch überbrückten Neuen Kanals hinab auf ihre tiefste Lage, über welche sie erst jenseit der Haltestelle Wüstring wieder sich hebt.</p> <p>Nach stetem Steigen (größtes Verhältniß 1 : 300), ohne erhebliche Abweichung von der bisherigen östlichen Richtung, erreicht die Bahn in dem 1950^m langen, bis 4,25^m tiefen Lehmeinschnitt des Reiberholzes, eines waldigen Geestrückens, zugleich ihren höchsten Punkt. Sie senkt sich von diesem mit dem Gefälle des obigen Steigungsverhältnisses, durchschneidet das Thal des Berne-Bachs, überschreitet diesen auf 4,00^m hohem Damme mit 6^m weiter Brücke, so wie in naher Entfernung darauf den mittelst 4,5^m weiten Brückthors (Balkenüberdeckung) unterführten Weg nach Hude und wendet sich in einer Kurve von 1284^m (437°) Radius südlich, dem jenseitigen Gehänge zu, auf welchem sie, wiederum steigend, den im Anschluß liegenden Bahnhof Hude erreicht.</p> <p>Unter wechselnden Auf- und Abträgen verfolgt die Linie von hier, mittelst Kurve von 1775^m (600°) Radius zunächst in die östliche Richtung zurückkehrend, die Grenze der gegen das Weserthal ziemlich steil abfallenden Geesthöhen, deren vortretende sandige Ausläufer durchschneidend, auf die tiefer liegenden Moorstrecken sich herablenkend. Sie wendet sich beim Austritt aus der Haltestelle</p>
8,44	3,39	1,00	8,17	
47,44	14,92	—	—	
38,44	12,26	2,22	16,06	
25,44	8,42	—	—	

Schienenhöhe über Null des		Entfernung von Oldenburg in		
Stau-Pegels in Oldenburg.	Amsterdamer Pegels.	metr. Meilen.	Kilo-metern.	
Fuß.	Meter.			
42,44	13,45	2,92	21,89	Gruppenbühren unter ähnlichen Verhältnissen mit Kurven von 2960 ^m (1000°) mehr und mehr gegen Süden, bis sie, das Hügelland verlassend, dem sanft abfallenden Terrain folgend, vor dem Bahnhofe
26,44	8,71	4,00	30,67	Delmenhorst in rascher Wendung mit großer Kurve von 888 ^m (300°) Radius die östliche Richtung wieder einschlägt.
14,44	5,16	4,80	36,02	Nabe vor dem Bahnhofe und unmittelbar jenseit desselben finden sich zwei Brücken, über die Welse, 11 ^m , und die Delme, 12 ^m weit, mit Balkenüberdeckung und je einem Zwischenjoch. Hinter dem Bahnhofe Delmenhorst ist die Bahn in ihre längste Gerade (1,11 Meilen lang) eingetreten; in derselben fällt sie unter Einhaltung eines Maximalgefälles von 1 : 300 mit dem ganz ebenen, nur durch weitere Zuflüsse der Weser (Brücken 4,5 ^m bis 9,5 ^m weit) durchschnittenen Terrain bis in das Fluthgebiet der Weser, in welchem nun die Horizontale in der Höhe von: vorherrscht. Bevor noch die oldenburgische Landesgrenze überschritten wird, ist die erste der in dem Weserfluthgebiet in größerem Umfange angelegten Fluthbrücken zu passieren. Die letzteren dienen als Durchlässe für die Weser-Hochwasser, sowohl die von Weichbrücken herrührenden als auch die, welche durch Sturmfluthen in das von der Bahn zu passirende gegen die Weser nach unten offene Fluthgebiet getrieben werden.
18,94	6,49	—	—	Die erste dieser Brücken, die sogen. Fletthgrabenbrücke, hat eine Weite zwischen den Landspfeilern von 35,5 ^m (120'), welche, mittelst 6 Zwischenjochen in 7 kleinere Oeffnungen getheilt, von einer Balkenkonstruktion überdeckt ist. Auf der Oldenburg-Bremer Grenze ferner: die Brücke über den Barrelbach, 10,4 ^m (34') weit, 1 Mitteljoch. Darauf folgt eine Anzahl verschließbarer, gewölbter Durchlässe von 1 ^m bis 3 ^m Weite, für die Binnen-Entwässerung des Tieflandes bestimmt. Der bekannte höchste Wasserstand dieses Fluthgebietes erreichte bei einem Bruch des Weserdeichs im Jahre 1845 bei gleichzeitig hohem Stande des Unterwassers die Höhe von:
14,44	5,16	—	—	Da nach den an der, der Bahn fast parallel laufenden, Oldenburg-Bremer Chaussee früher gemachten Erfahrungen kein das Inundationsgebiet durchschneidender wasserfreier Damm, selbst mit den weitesten Brücken, dem Anprall solcher Fluthen würde widerstehen können, so hat man nach den eingehendsten Erwägungen vorgezogen: der Bahn im Inundationsgebiete die Höhenanlage von: zu geben, welche also von den höchsten Fluthen um 4,5 Fuß

Schienenhöhe über Null des		Entfernung von Oldenburg in		
Stau- Fegels in Olden- burg.	Amster- damer Fegels.	metr. Meilen.	Kilo- metern.	
19,19	6,57	5,05	37,91	<p>oder 1,33 Meter überströmt wird. Man hofft dadurch zu erreichen, daß die Bahn in solchen Fällen unbeschädigt bleibt und sofort nach Ablauf des Hochwassers wieder betriebsfähig ist. Solcher Uebersfluthungen würden seit dem Jahre 1823, seit welcher Zeit Beobachtungen vorliegen, vier vorgekommen sein, deren eine mit einer Dauer von 2—3 Tagen, eine von 1$\frac{1}{2}$—1$\frac{1}{2}$ Tagen, eine von zwei Tiden und eine von einer Tide. Nachdem in neuester Zeit die Weserdeiche erheblich verstärkt sind, ist die Wahrscheinlichkeit solcher Inundationen sehr verringert, deren Gefahr aber event. sehr vermehrt, die fragliche Maßregel also um so mehr gerechtfertigt.</p> <p>Die größeren Fluthbrücken, sowie die im Fluthgebiete befindliche Station</p> <p>Huchtingen liegen auf wasserfreier Höhe. Wegen der abseits Bremens vorgenommenen Parallelführung der früher bei Huchtingen schief getroffenen Staatsstraße von Oldenburg nach Bremen erreicht der hier hergestellte Erdauftrag einen sehr bedeutenden Umfang.</p> <p>Nach Ueberschreitung der Straße am Ostende des Bahnhofes erreicht die Bahn mittelst Rampe von 1 : 175 Steigung und Kurve von 620^m (210°) Radius die dritte Fluthbrücke (3 Oeffnungen à 30^m = 101,4 Fuß, Trägerkonstruktion) und verfolgt nach einer weiteren Kurve von 740^m (250°) Radius die fast nordöstliche Richtung gegen Bremen, in welcher die vierte und fünfte über der Dichtum bezw. dem Hakenburger See, einem 55^m breiten Wasserloch, erbaute Fluthbrücke sich finden. Lichtweite und Konstruktion derselben sind wie bei der eben beschriebenen dritten Fluthbrücke. Die Differenz zwischen der Höhenlage der Bahn auf den Brücken und auf den Ueberlaufestrecken wird durch Bahn-Rampen von 1 : 175 Steigung vermittelt. Dies Steigungsverhältniß findet seine Begründung, daß der rechtsseitigen Aufsteigung zur Weser-Strombrücke, unmittelbar neben der Stadt Bremen, eine flachere Steigung nicht gegeben werden konnte. Wenn dasselbe dort, weil zugleich in stärker Kurve und nicht ferne vom Bahnhofe Bremen liegend, zwar nicht immer ohne Anstand befahren wird, so haben die in Rede stehenden Brückenrampen in freier Bahn doch noch niemals als Betriebs-Hindernisse sich erwiesen; selbst am Kopfe der Rampen ist in den Zügen eine Retardierung kaum zu bemerken.</p> <p>Es folgen eine nochmalige Ueberschneidung der Oldenburg-Bremer Chaussee in der nach Norden wendenden</p>
21,11	7,23	—	—	
21,14	7,23	—	—	

Schienenhöhe über Null des		Entfernung von Oldenburg in		
Stau- Fegels in Olden- burg.	Amster- damer Fegels.	metr. Meilen.	Kilo- metern.	
26,76	8,80	5,60	41,96	<p>Kurve von 947^m (320°) Radius, darauf zwei kleinere gewölbte Durchlässe, dann in der Geraden ein schiefes Brückthor 6^m (20°) weit mit Trägerüberbau auf zwischengestelltem Säulenjoch und unmittelbar daranschließend der den Bremer Stadtgraben (Sicherheitshafen) umgebende Deich, zugleich Grenze des Stadtgebiets und Ende der von Oldenburg ausgeführten Baustraße.</p> <p>An diesem Punkte hat der Bahndamm die größte Auftragshöhe (4,10^m) erreicht.</p> <p>Die Brücke über den Sicherheitshafen, früher Stadtgraben, ist eine schiefe Brücke mit Trägerüberbau; sie enthält zwei festüberdeckte Oeffnungen von je 32^m und eine von 15,7^m mit Drehbrücke. Unmittelbar daran schließt sich der Bahnhof</p> <p>Bremen-Neustadt, westlich vom Sicherheitshafen, östlich vom Weserdeich begrenzt und auf einer bis zur Kronenhöhe des letzteren aufgeführten Schüttung angelegt.</p> <p>Die von dem Bahnhofe nur durch einen Straßenübergang im Niveau getrennte Weserbrücke führt die Bahn mit 6 Oeffnungen über den Strom; 3 zu je 45,3^m, 1 zu 18,1^m, und 2 Dreh-Oeffnungen zu 17,9^m, also mit einer Gesamtdurchflußöffnung = ca. 190^m. Die Oeffnungen sind für 2 Gleise mit je 3 parabolischen Fachwerk-Tragwänden überbaut. Nur eines dieser Bahngleise gehört jedoch zur Oldenburg-Bremer Bahn, während das andere den Zwecken der Stadt Bremen dient.</p> <p>In kurzer Entfernung hinter der Brücke erfolgt die Einmündung in die zweigleisige Weserbahn, welche die Verbindung mit dem Bahnhof</p> <p>Bremen-Mitstadt herstellt.</p>
—	—	5,89	42,67	
15,50	5,50	5,91	44,33	
11,56	4,52	0,0733	0,53	

2) Seppens-Oldenburg.

(Vergl. Anlage I, Längenprofil der Bahn.)

Die Seppens-Oldenburger Eisenbahn hat ihren Anfangspunkt am Westende des Bahnhofes der Oldenburg-Bremer Bahn zu Oldenburg (nebenstehende Entfernungen beziehen sich auf die Mitte des definitiven Hauptgebäudes des Bahnhofes Oldenburg). Sie überschneidet den die Stadt von der dortigen Vorstadt trennenden Pferdemarktspfad von Osten nach Westen, wendet sich nach dem Verlassen des bebauten Terrains in großer Kurve von 942^m Radius nach Norden und erreicht in fast gerader Richtung, dem gleichmäßig ansteigenden Terrain mit Einhalten eines größten

Anlage I.

Schienenhöhe über Null des		Entfernung von Oldenburg in		
Staupegel in Oldenburg.	Austerdamer Pegel.	metr. Meilen.	Kilometer.	
Fuß.	Metre.			
58,00	19,00	—	—	Steigungsverhältnisses von 1 : 300 folgend, ihren höchsten Punkt, die Wasserscheide zwischen der Hunte und den Jadezuströmen, von welchen sie mit geringem Fallen und kurzer Wendung nach Nordwesten zur Station
57,00	18,78	1,03	12,22	Kastede gelangt. In der eingeschlagenen Richtung fortgehend und mit 1 : 200 undalirend, überschreitet sie das an dieser Stelle nicht sehr breite, aber bis 6,20 ^m tiefe Stellmoor und in demselben die Kasteder Bäche (gewölbter Durchlaß, 2,50 ^m weit), darauf im Niveau die Staatsstraße von Oldenburg nach Barel, um auf wechselnden, nicht unbedeutenden Auf- und Abträgen — bezw. bis 6 ^m und 4,50 ^m , letztere in plastischem, sehr zur Abrutschung geneigtem Thon — einen weiteren Gipfelpunkt zu ersteigen. Es folgt die Haltestelle
46,00	15,33	—	—	Bahn , auf welcher die bereits erwähnte Industriebahn des Ziegelfabrikanten de Couffer anschließt. Weiterhin undulirendes Längenprofil mit geringen Erdarbeiten bis zur Haltestelle
37,00	12,50	2,33	17,00	Jaderberg , welche in einer 0,70 Meilen langen, nur durch kurze Steigungen von 1 : 1000 unterbrochenen Horizontalen liegt. Damit ist das ebene Gebiet der Wapel und zugleich die Seemarsch erreicht. Dieselbe wird mit einem ziemlich gleichmäßigen Damme von geringer Höhe (etwa 1,5 ^m) über den Moor- und Marschflächen überschritten.
8,00	3,40	3,12	23,43	Auf der Grenze zwischen Moor und Marsch ist der eben genannte Nebenfluß der Jade mit Trägerkonstruktion 6 ^m weit überbrückt.
3,50	1,90	—	—	Mit langer Steigung von 1 : 200 hebt sich die Bahn wieder, um die auf dem nordöstlichen Ausläufer des hohen Geestlandes gegen den Jadebusen liegende Station Barel zu erreichen; sie hat dabei die durch die Barelter Schleufe des nahen Jadedeichs in den Meerbusen mündende Süden der Lefe mit 3,25 ^m weiter gewölbter Brücke zu überschreiten und durchbricht in der zugleich angenommenen nordwestlichen Richtung den vorgebirgsartig die weite Ebene beherrschenden Barelter Geesthöhenzug, in dessen Einschnitt, dem tiefsten (5,0 ^m) der Bahn, die Station
18,50	6,09	4,10	30,73	Barel theilweise angelegt ist. Am nördlichen Ende des Bahnhofes ist die Straße von Barel nach dem Seehafen (Barelter Hafen) mittels einer Wegbrücke über die Bahn geführt. Weiterhin verfolgt die zunächst wieder mit 1 : 200 fallende und auf hohem Damme liegende und die Nordender Lefe mittels 3,25 ^m weiter gewölbter Brücke überschreitende

Schienenhöhe über Null des		Entfernung von Oldenburg in		
Staupegel in Oldenburg.	Austerdamer Pegel.	metr. Meilen.	Kilometer.	
Fuß.	Metre.			
4,00	2,14	5,19	38,61	Die folgende Station ist
2,50	1,07	6,06	45,00	Ellenserdamm . Nahe zu beiden Seiten derselben sind drei, die Binnen-Entwässerung nach dem Jadebusen vermittelnde künstliche Wasserzüge, sogen. Sieltiefe, überbrückt; jede in einer mit Trägerwerk überbauten Oeffnung: das Steinhäuser Sieltief, sowie das Zeteler Sieltief mit je 11,50 ^m Lichtweite; das Ellenserdammer Sieltief in der größten auf der Bahn überhaupt ausgeführten Lichtweite von 23,70 ^m . Die Richtung der Linie ist nach Verlassen der unmittelbar vor dem Bahnhofe befindlichen Kurve von 750 ^m Radius eine fast genau nördliche, geht aber nach Passiren 2 kurzer Kurven vor der Station
5,50	2,61	6,98	52,57	Sande jenseits derselben mittels mehrerer Kurven in eine beinahe östliche über, um nach Umgehung der bei Mariensiel ins Land einspringenden Deichhecke in das preussische Jadegebiet einzutreten. Auf dem Bahnhofe Sande hat die Bahn ihre tiefste Lage. Bei Mariensiel zwischen zwei Ueberschneidungen der von Sande nach Heppens führenden Chaussee findet sich die letztere größere Brücke, über das Marientief, von 11,5 ^m Lichtweite, in der Konstruktion mit denen bei Ellenserdamm übereinstimmend. In 0,17 Kilometer Entfernung von der preussischen Landesgrenze wird das Empfangsgebäude der Endstation
				Heppens , erreicht. Die Station schließt sich unmittelbar an das Areal des preussischen Marine-Etablissements. Interimistische, für den Hafenaufbau angelegte Bahngleise verbinden letzteres für den Materialtransport mit den Bahnhofsgleisen.

Bevor zu den Specialitäten der Pläne und der Ausführung übergegangen wird, ist hervorzuheben, daß dieselben auf der oldenburgischen und preussischen Bahn vorher vereinbarten allgemeinen Normen gleichmäßig zum Grunde gelegt sind.

A. Bahnplanum.

Die Erdarbeiten sind auf den oldenburgischen Bahnen im Wesentlichen nur für ein Gleis zur Ausführung gekommen und nur da, wo die überflüssigen oder fehlenden Erdmassen solches bedingten, zweigleisig; jedoch ist der Grunderwerb überall auf das für zwei Gleise erforderliche Terrain ausgedehnt.

Kronenbreite. Die Bahnkrone auf der Strecke Oldenburg-Bremen ist einer Kronenbreite der zweigleisigen Bahn von 8,0^m entsprechend, für das erste Gleis mit 4,50^m (15,21') Breite, auf der Strecke Heppens-Oldenburg mit 4,00^m Breite ausgeführt. In der letzteren Bahn findet sich indeß in Höhe der Formation neben der Bettung ein 0,50^m breites Bankett. Für die doppelgleisige Bahn wurde eine Entfernung der Gleismitten in freier Bahn = 4,00^m (13,12') in Aussicht genommen, so daß jedes Gleis demnach das freie Durchfahrts-Profil der sogenannten Dresdener technischen Vereinbarungen von 1865 haben wird. (Auf den meisten Bahnen nicht vorhanden.)

Bettung. Die Höhendifferenz zwischen Schienentopf und Bahnplanum (Formationshöhe) bleibt bei trockenem Boden 0,55^m, bei nassem Boden 0,70^m, so daß die Schwellen mit 0,27^m bzw. 0,32^m Abstand ihrer Unterfläche von der Formationshöhe gelagert sind. Als Bettungsmaterial dient mehr oder weniger grober Sand, wie derselbe theils in Einschnitten oder Gräben sich fand, theils, namentlich auf der Bahn Heppens-Oldenburg, weil die Einschnitte vorwiegend fetten Boden enthielten, auf größere Entfernungen herbeigebracht werden mußte.

Böschungen. Während die äußeren Böschungen der Einschnitte und Seitengräben nach dem Verhältnis 1 : 1¹/₂ angelegt sind, wurde den Böschungen der Dämme wie auch den innern Grabenböschungen eine 1¹/₂füßige Anlage gegeben.

Eine Ausnahme von dieser Anordnung bilden einzelne in fließendem und rutschendem Boden 1¹/₂ und 2füßig angelegte Einschnittsböschungen, wie die Dammböschungen im Weiserfluthgebiet, welche bei wasserfreier Kronenhöhe 2füßig, in den Ueberfluthungsstrecken aber noch flacher (bis 3füßig) hergestellt sind.

Die Böschungen haben in der Regel eine Bekleidung mit Ackererde erhalten, in den Fluthgebieten jedoch eine solche von 0,15^m starken Marschboden.

Einschnitte wie Aufräge in Moor und in solchen Bodenarten, welche leicht selbst sich benarben, und an Bahnstrecken, wo Zündungen zu befürchten und besonders gefahrdrohend waren, blieben unbekleidet.

Die Bekleidung wurde auf der Strecke Oldenburg-Bremen zum Schutz des leicht verwehenden Bettungsmaterials bis zur Höhe des Schienentopfes hinaufgeführt; an den Ueberlaufstrecken im Inundationsgebiete sind schmale Seitenbanketts von festem Boden noch um 5–10 Centimeter höher als der Schienentopf hinaufgeführt, um bei eintretendem Ueberlauf die Bettung vor dem Wegspülen und zugleich die Bahnkante vor Wellenschlag zu schützen. Zu gleichem Zwecke wird, um die Gewalt des Windes zu brechen, (namentlich der Sandverwehungen wegen) sind die Böschungen, Bermen und selbst Gräben mit ausgedehnten Pflanzungen von Weiden und andern passenden Holzarten bedeckt.

Wegeübergänge. Anzahl der im Niveau der Bahn liegenden Wegeübergänge:

von Oldenburg nach Bremen . . .	67 Stück,
„ Heppens nach Oldenburg . . .	87 „
im Ganzen . . .	154 Stück.

Auf der Bahn nach Heppens findet sich die Bahnkrone in den Ueberfahrten mit Pflaster theils von natürlichen Steinen, theils von Klinkern befestigt; dasselbe schließt innerhalb der Schienen an die zur Herstellung einer Spurrinne auf die Querschwellen des gewöhnlichen Oberbaues genagelten Spurschiene oder Spurschwelle an.

Mit Ausnahme einzelner frequenter Straßen, in denen die Uebergänge ebenso gepflastert sind, haben auf der Bahn Oldenburg-Bremen die Wegeübergänge sämmtlich eine einfache Stein Schlagbefestigung ohne alle weitere künstliche Vorbahnung erhalten, und hat sich diese Einrichtung ebenfalls bewährt. Die Besteinung wird in der Breite der Bahnkrone 0,15^m bis 0,20^m stark ausgeführt und unter Anordnung eines kräftigen

G-falles für den Wasserablauf, ohne besondere Herstellung einer Spurrinne, an die Schienen des Bahnoberbaues angeschlossen. Wie sich die an anderen Orten gemachte Erfahrung auch hier bestätigt, bildet sich eine genügend tiefe Spurrinne durch die Spurfränze der Wagenräder von selbst.

Bodenverhältnisse. Oldenburg-Bremen. Der Boden ist von Oldenburg bis Wisting: Moor bis 5,0^m tief. Von hier bis zur Landesgrenze — mit Ausnahme einer 450^m langen Moorstrecke bei Kilometer XIX 970 — Geestboden, und weiter bis Bremen: Marsch. Lehm- und Thonboden findet sich in den Einschnitten: XIV 350, XVI 660, XXIV 500, zum Theil auch XXVII 510; die übrigen größeren Einschnitte stehen im Sande. Quelliger Grund wurde nur im Einschnitte Kilometer XXIV 500 angetroffen.

Heppens-Oldenburg. Von Station (zu 10 Ruthen rheinl.) 0—650 und von Station 800—950 ist der Boden: Geest- und Moorland; mooriger Grund wird in den Stationen 167—173; 179—182; 208—212; 228—243; 341—350,7; 358—365; 384—391; 427—433; 490—498,5; 542,5—554; 558—562; 568—575; 580—602; 620—644; 870—900 und 914—943 in größerer und geringerer Tiefe durchschnitten. Die Strecke von Station 650—800 und 950—1398 ist Marschboden. Die größeren Einschnitte Station 400—420; 475—487 und 821—838 stehen in Lehm- und theilweise Thonboden, diejenigen von Station 438—452; 562—566; 604—620 in Sandboden.

Umfang der Erdarbeiten.

Bahnstrecke von Oldenburg nach	Dämme von 1,0 ^m und darüber.		Einschnitte von 1,0 ^m und tiefer.	
	Gesammtlänge Meter.	Größte Höhe Meter.	Gesammtlänge Meter.	Größte Tiefe Meter.
Bremen	7300	4,10	5600	4,50
Heppens	10600	6,10	3100	5,50

Einfriedigungen. Die von der Bahn durchschnittenen Grundstücke, deren Bewirthschaftung Solches bedingt, sind gegen das Bahnterrain eingefriedigt. Auch sind Parallelwege und Wegerampen, wo auf denselben — wie in den Marschen — ein häufiges Treiben von Vieh stattfindet, meistens mit Einfriedigungen versehen.

Dieselben bestehen auf der Strecke Oldenburg-Bremen aus
Wassergräben,
Erdwällen,
Schluchtern (Lattenzäune),

je nach der Art der auf den Grundstücken vorhandenen oder vorhanden gewesenen Einfriedigungen. Die Abmessungen der Gräben und Wälle richten sich in der Regel nach dem Ortsgebrauch; nur den Schluchtern wird durchgehend dieselbe Höhe (1,35^m = 4¹/₂') und Einrichtung (3 Lattenreihen) gegeben. Letztere kommen vorzugsweise zur Anwendung, wo auf den Ländereien lebende Hecken sich finden, oder wo der Herstellung von Gräben oder Wällen etwas entgegensteht; sie werden stets bepflanzt, um nach Abgang womöglich durch die lebenden Zäune ersetzt zu werden, welche man aus den Anpflanzungen zu bilden denkt. Zur besseren Wehrbarkeit werden auch, wenn erforderlich, Gräben und Wälle in einer oder mehreren Reihen bepflanzt.

Auf der Bahn nach Heppens bestehen die Einfriedigungen aus

Wassergräben und Drahtzäunen, welche letztere häufig, um mehr Sicherheit gegen Vieh zu bieten, mit ein oder zwei Lattenreihen noch versehen sind. Auch sind hier in einzelnen Fällen Latten- und Bretterzäune ausgeführt.

Größere Bahnhöfe wurden mit hölzernen Staketten umgeben; ausnahmsweise sind an freien Plätzen in Oldenburg und Bremen eiserne Gitter aufgestellt.

Zur Schließung der Wegeübergänge unter 3,75^m lichter Ueberfahrtsweite dienen auf den beiden Bahnstrecken die landesüblichen Drehhecke, und 3 sogenannte Bandhecke für die Schmalern, sogenannte Kollbäume für die breiteren Wege. Wegeübergänge von 4^m Weite und darüber sind in der Regel mit Schieberbarrieren, ausnahmsweise auch mit Hängebarrieren (Lattirbäume), geschlossen. Zugbarrieren wurden bisher auf der nördlichen Linie angewendet.

Die Fußwege erhielten sogenannte Stiegel und solche von größerem Verkehre Schwingthüren oder Drehkreuze, seltener Schiebarrieren.

B. Oberbau.

Die Spurweite der oldenburgischen Bahnen ist die jogen. englische von 1,326^m (4' 8¹/₂" engl.) in Lichten der Schienen.

a) Länge der Gleise.

Die Länge des Hauptgleises beträgt:

1) Strecke Oldenburg-Bremen, einschließlich des Bahnhofes zu Oldenburg	5,984 Meilen.
Davon gehören der bremischen Staatsbahn (Weferbahn) an und kommen nicht zur Anrechnung	0,211 "
bleiben für die oldenburgische Staatsbahn	5,763 Meilen.
2) Strecke Heppens-Oldenburg	6,909 "
Ferner beträgt die Länge der Bahnhofsgleise:	
1) Strecke Oldenburg-Bremen, einschließlich des Bahnhofes zu Oldenburg	1,129 "
2) " Heppens-Oldenburg	0,956 "
Außerdem liegen an Erdtransportgleisen	0,307 "
Summa	15,564 Meilen.

b) Schienen, deren Befestigung und Verbindung.

Die Schienen des auf den oldenburgischen Bahnen nach dem Querschwellensystem ausgeführten Oberbaues sind breitbasige Eischienen, welche in der Normallänge = 7,00^m, aber auch bis zu 20 ° der Gesamtzahl in den Unterlängen 6,50^m, 6,00^m, 5,50^m, und bis zu 5 °, in der Länge von 5,00^m bezogen wurden. Die letzteren kamen zu zweckmäßiger Verwendung in wenig befahrenen Bahnhofsgleisen sowohl als auch an den Stellen im Hauptgleise, wo mit der Normallänge nicht auszukommen ist: in Kurven, Weichen, auf Brücken u.

Das Profil der Schienen, mit Ausnahme der auf der bremischen Baustrecke verwendeten ist dem neuesten hannoverschen Schienenprofil nachgebildet; nur sind die Dimensionen desselben, unter Beibehaltung jedoch der Form des Laschen-Ansatzes und der Höhe von 121,5^{mm}, um ein Weniges verringert. Breite des Fußes = 101,5^{mm}, des Kopfes = 60^{mm}; Gewicht der Schiene pro laufenden Meter = 71,15 K. (Etwa dasselbe Gewicht haben die 114^{mm} hohen Schienen des bremischer Seite ausgeführten Oberbaues. Weitere Details können bezüglich des Letztern von dieser Stelle nicht gegeben werden.) Kopf und Fuß der Schiene haben eine dem Ansätze der Laschen günstige Form. Zu den Weichenzügen und Herzstücken, sowie zum Oberbau auf den größeren Brücken wurden Schienen von Feinkornweisen verwendet.

Laschen. Die Stoßverbindungs-laschen haben für die Befestigung 4 ovale Löcher; die Hälse der Laschenbolzen entsprechen dieser Form, um sich beim Anziehen der Bolzen nicht zu drehen. Die Laschen der Heppenser Bahn sind von Ruddlelstaht.

Hakennägel. An den stets auf einer Schwelle angeordneten Stößen findet eine Befestigung mit drei, auf allen übrigen Schwellen mit zwei Hakenägeln statt. Die 7^m Schiene enthält Klirren für die Nagelung der 3 mittleren Schwellen; kürzere Schienen haben deren nur auf 2 oder 1 Mittelschwelle.

Stoßplatten. Unterlagsplatten sind nur unter den Stößen des äußeren Schienenstranges in Kurven angewendet.

In den Kurven sind die Stöße der Schienen mit bestem Erfolge in Verband gelegt.

Auf der Anlage II findet sich eine Zeichnung des Schienenprofils und der Stoßverbindung. Die Gewichte der Eisentheile sind folgende:

Anlage II.

Bahn nach	Schienen per laufend. Meter.	Laschen per Stück.	Laschen-Bolzen per Stück.	Nägel per Stück.	Platten per Stück.
	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}	\bar{x}
Bremen	71,15	9,48	1,35	0,50	7,94
Heppens	71,15	7,50 (Stabl.)	1,30	0,50	7,71

c) Weichen.

Sämmtliche Weichen sind selbstthätige, mit unterschlagenden Lenkschienen und haben an dem Vord die Einrichtung zur eventuellen Aufstellung eines Signals. Die 6,50^m langen Lenkschienen sind, wie auch die Herzstücke, von Feinkornweisen des normalen Profils. Letztere haben, den Radien von ca. 250^m der Ausweichungskurven entsprechend, eine Neigung = 1 : 10. Nur auf dem Bahnhofe zu Oldenburg finden sich Herzstücke mit einer Neigung = 1 : 12¹/₂, welche dafelbst bedingt war durch größeren Radius (300^m) der Kurven der Einfahrtsweichen, oder bei Abzweigungen aus der konkaven Seite von Kurvengleisen.

Mit Herzstücken von Gußeisen (Hartguß) ist in beschränkter Zahl ein Versuch gemacht.

Die Gesamtzahl der vorhandenen Weichen beträgt 107 Stück, und vertheilt sich dieselbe auf die einzelnen Stationen wie folgt:

Oldenburg 36, Wisting 3, Hude 6, Gruppenbüren 3, Delmenhorst 8, Huchtingen 3, Bremen-Neustadt 7, Oldenburg-Bremen zusammen 66 Stück; ferner Mastede 7, Hahn 3, Jaderberg 4, Barcl 8, Eilenferdaun 4, Sande 5, Heppens 10, Heppens-Oldenburg zusammen 41 Stück.

d) Schwellen.

Um für den Bezug der Schwellen ein möglichst großes Feld zu gewinnen, und zugleich inländisches Material möglichst ausgedehnt zur Verwendung zu bringen, wurde beim Bau der Bahn nach Bremen bezüglich der Holzart sowohl, als auch in den Abmessungen der zu liefernden Schwellen größere Mannigfaltigkeit zugelassen; dagegen ist bei der Verwendung Sorge getragen, daß nach vorgängiger Ausscheidung der vollkantigen Hölzer (vorwiegend eichener) zu den Stoßschwellen, die Stücke der verschiedenen Holzarten in wechselnder Reihenfolge eingelegt wurden, um das die Unterhaltung der Bahn erschwerende gleichzeitige Abgehen einer größeren Anzahl nebeneinander liegender Schwellen zu verhüten.

Es sind von den auf der genannten Bahn liegenden Schwellen etwa 75 % von Eichen-, 25 % von Nadelholz.

In den Abmessungen stellt sich

- 1) die Breite = 0,27^m bis 0,30^m,
- 2) " Höhe = 0,15^m bis 0,175^m,
- 3) " Länge = 2,37^m bis 2,66^m,

während die Querschnittsflächen Halbkreise, volle Rechtecke und zwischensliegende Formen zeigen.

Wie zu den Stoßschwellen, sind auch zu den Weichenschwellen, deren Länge von 2,00^m bis 4,25^m stufenweise zunimmt, fast ausschließlich eichene und möglichst vollkantige Hölzer verwendet.

Die Schwellen von Nadelholz wurden vor dem Verbrache durch einfaches Tränken mit Zinkchlorid (1 Theil Zinkchlorid, 30 Theile Wasser) präparirt.

Ausschließlich von Eichenholz sind die Schwellen auf der Heppens-Oldenburger Bahn. Dieselben zeigen, bei vorwiegend großer Mannigfaltigkeit der Querschnittsformen, etwa folgende Dimensionen:

Mittelschwelle:	0,15 ^m hoch,	0,27 ^m breit,	2,55 ^m lang,
Stoßschwelle:	0,15 ^m "	0,32 ^m "	2,55 ^m "
Weichenschwelle:	0,10 ^m "	0,255 ^m "	2,45 ^m "
		bis 0,315 ^m "	bis 4,25 ^m "

C. Bauwerke im Bahnplanum.

Mit Ausnahme einer Wegeüberführung bei Varel liegen sämtliche Bauwerke unter der Bahn. Zwei derselben sind Wegeunterführungen, (Brückthore bei Hude und Bremen); alle übrigen sind Wasserdurchlässe (Brücken etc.). Unter den 3 größeren Fluthbrücken im Weserüberschwemmungsgebiet (siehe Abschn. 1) werden zugleich Feldwege und ein öffentlicher Fußweg durchgeführt.

Die Bauwerke sind wie folgt zu trennen:	Oldenburg-Bremen.		Heppens-Oldenburg.	
	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.
a) Große Brücken von mehr als 10 ^m Lichtweite jeder Oeffnung.	—	6	—	4
1) Davon haben hölzernen Unterbau	3	—	—	—
2) „ eiserne „	2	—	4	—
3) eiserne Drehbrücke neben einer Oeffnung mit Holzüberbau	1	—	—	—
b) Kleine Brücken von über 1,5 Meter bis einschl. 10 Meter Lichtweite	—	21	—	30
1) Davon sind gewölbt	10	—	16	—
2) mit Holzkonstruktion	11	—	12	—
3) „ eisernem Ueberbau	—	—	2	—
c) Durchlässe bis einschließlich 1,5 Meter Weite	—	50	—	47
1) Davon sind gewölbt	38	—	30	—
2) Röhren- oder Hohlziegeldurchlässe	10	—	17	—
3) offene Durchlässe	2	—	—	—
d) Wege-Unterführungen (Brückthore)	—	2	—	—
1) Davon mit hölzernem Ueberbau	1	—	—	—
2) „ eisernem „	1	—	—	—
e) Wege-Ueberführungen mit Holzüberbau auf eisern. Säulensocken	—	—	—	1
Gesamtzahl der Bauwerke im Bahnplanum	—	79	—	82

Eingleisig oder zweigleisig. Hinsichtlich der Konstruktion der vorbezeichneten Bauwerke ist zu bemerken, daß die 4 großen (a 2) und eine der kleinen (b 3) Brücken der Heppenser Bahn, ferner von den Brücken unter a 1, die beiden im Hafensburger See hergestellten Pfeiler, sowie die Brücke über den Sicherheitshafen (a 2) in den Fundamenten für 2 Gleise ausreichend angelegt worden sind, daß die sämtlichen übrigen Brücken und Durchlässe aber (das zweite Gleis der Weserbrücke kommt nicht in Anrechnung) nur die einem Bahngleise entsprechende Ausdehnung erhalten haben.

Fundierung. Die Fundierung der Bauwerke bedurfte besonderer Vorkehrungen in den Geestdistrikten nicht, indem dort fast überall tragfähiger Sand- oder Lehmboden in geringerer Tiefe aufzuschließen war. Dagegen waren die Verhältnisse in den Marschen keineswegs günstige. In der Seemarsch fand sich unter dem Klei öfter Darg und Moor, und in der Wesermarsch, wo zwar der einen guten Baugrund bildende Diluvialsand nicht tief stand, mußten, um bei den in Fällen von Hochfluthen unausbleiblichen starken Ausfaltungen mit Sicherheit zu begegnen, die Fundamente der Fluthbrücken bis 20' unter den Grundwasserspiegel (= 3,5^m unter A. P.; im Hafensburger See 20' oder 6,0^m unter A. P. hinuntergeführt werden; ferner waren die kleinen Brücken und die Durchlässe mit besonderen Schoßvorrichtungen zu versehen, um sie zur Zeit des Hochwassers den Wirkungen kräftiger Strömungen entziehen zu können. Auch bei der Huntebrücke war es

erforderlich, theils zur Erreichung eines festen Grundes, theils zur Sicherung gegen Ausfaltungen 18' tief unter Niedrig-Wasser zu gründen. Im Sicherheitshafen fand sich ein zum Baugrund nicht geeigneter aufgeschwemmter Boden, wodurch ausgedehnte Holzlagen dort veranlaßt wurden. Im Weserbett jedoch, in welchem tragfähiger Sandgrund ohne Schwierigkeit aufzudecken war, wurde direkt auf den Boden fundirt.

Die zur Anwendung gekommenen verschiedenen Gründungsarten sind, nach den Bauwerken geordnet, die folgenden:

- 1) Brücke über die Weser: Betonirung in eisernen Senkfüßen;
- 2) „ „ den Sicherheitshafen: Pfahlrost mit Spundwänden umschlossen;
- 3) Fünf Fluthbrücken im Weserumfluthungsgebiet und Huntebrücke: Betonirung in gemauerten Senkbrunnen;
- 4) Brücken über die Wapel, Süd- und Nordender Lefe, Ellenjerdammer- und Marien-Tief: Pfahlrost, zum Theil mit Spundwänden umschlossen;
- 5) Brücken über das Steinhauser- und das Zeteler-Tief: Mauerwerk zwischen Spundwänden.

Das Mauerwerk sämtlicher Bauwerke im Bahnplanum ist ausschließlich in hydraulischem Mörtel ausgeführt. Die in ihrer Hauptmasse aus Kleiziegeln hergestellten Mauerwerke wurden an allen der Witterung ausgesetzten Flächen mit braungaren Thonziegeln verkleidet. Sandsteinmauerwerke finden sich in größerem Umfange nur bei den Brücken über die Weser und den Sicherheitshafen, da auf den übrigen Strecken die Verwendung von Quadersteinen auf einzelne Konstruktionstheile der Bauwerke (Trägerunterlagen etc.) beschränkt blieb.

Ueberbau. Was die zur Anwendung gekommenen Ueberbaukonstruktionen der nicht gewölbten Brücken anlangt, so sind zunächst mit Eisenkonstruktion überspannt:

- 1) die Weserbrücke. Sämtliche Oeffnungen mit oben parabolisch, unten gerade begrenzten Tragwänden. Die doppelarmige, zwei Weiten von je 17,5^m schließende Drehbrücke wie das kleine feste Uferjoch sind in Gitterwerk ausgeführt; die drei großen über der Bahnbahn verbundenen 45,5^m weit gelegten Träger dagegen sind Fachwerkskonstruktionen;
- 2) die Sicherheitshafenbrücke. Ueber die beiden 32^m weiten Oeffnungen sind rechteckige Gittertragwände kontinuierlich fortgeführt. Daran schließt die 15,75^m weite, in ähnlicher Konstruktion hergestellte, einarmige Drehbrücke;
- 3) die 23,7^m weite Brücke über das Ellenjerdammer-Tief, mit Fachwerkskonstruktion in oblonger Form.

Ferner zeigen Ueberlagen von Eisenblech:

- 4) das Brückthor bei Bremen,
- 5) die Drehbrücke über die Hunte,
- 6) die Brücken über die Wapel, über das Steinhauser-, Zeteler- und das Marien-Tief.

Die unter b 2, c 3, d 1 verzeichneten kleinen Brücken und Durchlässe der Strecke Oldenburg-Bremen sind mit Balkenkonstruktionen aus Eichenholz überdeckt; größere Weiten als 4,5 Meter wurden zuvor mittelst eisener Pfahljoche in mehrere kleinere zerlegt.

Für den Ueberbau der 4 großen Brücken (a 1 und a 3) wählte man Howe'sche Träger von Kiefernholz, mit Anwendung von gußeisernen Schuhen und Hängestangen von Puddelstahl; die Träger gehen über den drei a 30 Meter weiten Oeffnungen je einer Brücke ununterbrochen durch. Bei der fast überbauten Oeffnung der Huntebrücke ist die Konstruktion dieselbe, nur daß sie um 7,5^m weiter sich freitragt. Zur Herbeiführung einer möglichst langen Dauer wurde das bearbeitete Kiefernholz vor der Verwendung mit Zinkchlorid präparirt, eine Operation, welche zusammen mit der Präparatur der Nadelholzschnellen (s. Abschn. B.) in Ausführung kam.

Der Grund der Anwendung des Holzes zu den Ueberbrückungen der letzteren Bahnstrecke ergibt sich aus ökonomischen Rücksichten, in sofern nämlich bei dem obwaltenden Preisverhältnisse zwischen der Holz- und Eisenkonstruktion von 5 zu 12 die erstere, wie leicht nachzuweisen, erhebliche wirtschaftliche Vortheile gewährt. Die Anordnung der Brücken ist übrigens so getroffen, daß wenn in späterer Zeit die Verhältnisse anders sind, der Ertrag abgängiger Brückenbahnen in Eisenkonstruktion ohne Weiteres erfolgen kann.

D. Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse der Bahn.

Anlage I.

Es wird Bezug genommen auf das beigegebene Längenprofil der Bahn (Anlage I), sowie auf den Abschnitt I (Bahnbeschreibung), in welchem die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse näherer Berücksichtigung unterzogen sind. Dieselben werden durch die hier nachgefügte Tabelle der Längenabmessungen, Höhenzahlen, Radien x. im Weiteren festgestellt.

Bahnstrecke	Länge der horizontalen Strecken. Kilometer.	Länge der Strecken mit Steigung						Das Steigen beträgt im Ganzen. Meter.	Die stärkste Steigung auf der Bahn beträgt:
		im Ganzen.	bis $\frac{1}{1200}$.	von $\frac{1}{1200}$ bis $\frac{1}{300}$.		von $\frac{1}{300}$ bis $\frac{1}{100}$.			
				Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.		
Von Oldenburg nach Bremen	19,21	11,07	2,01	—	1,14	6,84	1,65	34,50	1 : 175
Von Oldenburg nach Heppens	25,61	14,27	0,56	2,86	2,06	3,81	4,98	31,75	1 : 200
Zusammen	44,82	25,34	2,57	2,86	3,20	10,65	6,63	66,25	1 : 175

Bahnstrecke	Länge der geneigten Strecken. Kilometer.	Länge der Strecken mit Fall						Das Fallen beträgt im Ganzen. Meter.	Der stärkste Fall auf der Bahn beträgt:
		im Ganzen.	bis $\frac{1}{1200}$.	von $\frac{1}{1200}$ bis $\frac{1}{300}$.		von $\frac{1}{300}$ bis $\frac{1}{100}$.			
				Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.		
Von Oldenburg nach Bremen	24,02	12,25	2,03	0,44	1,65	1,24	6,09	31,02	1 : 175
Von Oldenburg nach Heppens	26,21	11,85	1,51	0,38	—	5,40	4,06	33,65	1 : 200
Zusammen	50,23	24,10	3,54	0,82	1,65	6,64	11,15	64,67	1 : 175

Bahnstrecke	Länge der geraden Strecken. Kilometer.	Länge der Strecken in Kurven							Der kleinste Radius der Kurven beträgt: Meter.
		im Ganzen.	bis 3000m Radius.	von 3000m bis 2000m	von 2000m bis 1000m	von 1000m bis 750m	von 750m bis 500m	von 500m u. weniger.	
				Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	Kilometer.	
Von Oldenburg nach Bremen	33,56	9,67	5,17	1,65	2,07	0,50	—	0,52	350*)
Von Oldenburg nach Heppens	41,69	10,13	1,25	—	6,19	2,61	—	—	753
Zusammen	75,25	19,80	6,42	1,65	8,26	3,11	—	0,52	350

*) Die hier bezeichnete, den Anschluß an die Weserbahn herstellende Kurve ist zu den Bahnhofscurven zu zählen; der auf freier Bahn vorkommende kleinste Radius ist = 620m (210°).

Es bezieht sich danach in Procentzügen das Verhältniß der geneigten, bezw. der Strecken in Kurven zur Bahnlänge folgendermaßen:

	geneigte Strecken.	Strecken in Kurven.
Oldenburg-Bremen	55,6 %	22,4 %
Heppens-Oldenburg	50,6 %	19,5 %

E. Bahnhöfe und Bahn-Wachthäuser.

Oldenburg-Bremen.

Die Bahnhof-Anlage zu Oldenburg ist für den Personendienst provisorisch. Das Planum der für diesen Dienstzweig projektierten definitiven Anlagen, welche erhebliche Erdarbeiten erheischen, ist in Ausführung begriffen. Die zur Zeit erforderlichen Diensträume sind einstweilen in dem nördlichen der beiden zur Ausführung gelangten Güterschuppen eingerichtet und ist mit denselben ein provisorischer bedeckter Einsteigeperron verbunden.

Auf dem gedachten Bahnhöfe gelangen ferner an Hochbauten zur Ausführung: 1 Wagenschuppen (provisorisch), 1 Maschinengebäude und Reparaturwerkstätte, ein Torjmagazin an dem mit der Hunte in Verbindung stehenden Eisenbahnhafen, 1 Schwellen-Präpariranstalt, Baumaterialschuppen x.

Die übrigen Bahnhöfe sind sämtlich definitiv und in der dem voraussichtlichen Umfange des in nächster Zeit zu erwartenden Verkehrs entsprechenden Ausdehnung angelegt. Dieselben enthalten je nach dem örtlichen Bedarf ein zweites, resp. drittes Hauptgleis, Aufstellungs-, Rampen- und Gütergleise.

Soweit thunlich, sind die erforderlichen Räumlichkeiten unter einem Dache vereinigt; außer den Expeditions- und Warträumen sind in den oberen Geschossen, resp. ausgebauten Dachräumen für das Dienstpersonal Wohnungen eingerichtet. In Delmenhorst wurden ferner mit dem Eisenbahnstationsgebäude die Dienst- und Wohnräume der Post- und Zollverwaltung vereinigt. Ebenso befinden sich im Stationsgebäude Bremen-Neustadt die für die dortige Zollabfertigungsstelle erforderlichen Lokalitäten. Mit einer Wasserstation wurde außer dem Bahnhöfe Oldenburg auch der zu Hude versehen, woselbst auch ein Maschinenschuppen für zwei Stände, wie ferner ein Torfschuppen eingerichtet worden ist.

Dienstwohnungen für Bahnmeister und Wärter wurden ferner hergestellt in drei angekauften Gebäuden: zu Wülfing, Hude und Gruppenbüren.

Sämtliche Bahnwachthäuser — es stehen deren im Ganzen 36 Stück an der Strecke — sind zugleich die Wohnhäuser der Wärter. 21 davon sind einstöckige, die übrigen 15, da das Terrain solches bedingte, zweistöckige. Erstere wurden, um Lichtsignale (s. Abschn. F.) ohne kostspielige und unzuweckmäßige Ausbaue nach beiden Seiten hin aus der Wachstube geben zu können, mit der Diagonale des Grundriß-Quadrats rechtwinklig zur Bahnare gestellt. Auf der im bremischen Stadtgebiete liegenden Strecke bis zum Anschluß an die Weserbahn befinden sich ferner 3 Brücken- bezw. Bahnwachthäuser, welche jedoch nicht zugleich Wohnhäuser sind.

Die Hochbauten der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen sind — ausgenommen einzelne Fälle, wo der Baugrund oder der Zweck der Anlage eine andere Bauweise bedingten — im Massivbau aufgeführt und haben durchweg eine Ziegelbedachung erhalten.

Heppens-Oldenburg.

Hinsichtlich der Bahnhof-Anlagen und Bahnhöfe-Gebäude, welche im Wesentlichen dieselbe Einrichtung wie die auf der Oldenburg-Bremer Strecke haben, wird auf die Beschreibung der letzteren Bezug genommen. Anzuführen bleibt nur, daß sich Wagenschuppen befinden auf den Stationen Mastede, Barel und Sande, Wasserstationen zu Barel und Heppens, sowie daß letztere Station, weil sie den Endbahnhof bildet, außerdem mit einem Lokomotivschuppen, einem Torfschuppen und mit einer Drehscheibe versehen ist.

Die Zahl der Bahnwachthäuser beläuft sich auf 48. Davon sind Wachtbuden: 23 (22 einstöckige und 1 zweistöckige), ferner zugleich Wärterwohnhäuser: 25. Auch bezüglich der Ausführung der Hochbauten gilt das oben über die Bahngelände der Bremer Bahn Gesagte, nur haben diese Bahnwärter-Wohnungen eine gruppierte Anordnung mit vorgebauter Wachstube.

Perrons, Rampen und Zufahrwege sind theilweise mit Klinkern gepflastert.

F. Telegraphen-Einrichtungen.

a) Optische Telegraphen.

Das Tagssignal wird mit Flügeltelegraphen gegeben, die aus hölzernen Masten mit zwei jaloufieartig von Eisenblech gebildeten Flügeln bestehen; das Nachtsignal dagegen geben die Wärter mit weißem, grünem und rothem Lichte aus den Fenstern der Wachtstübchen, der Expeditionslokale der Haltestellen-Gebäude, resp. kleiner Signalbuden auf einzelnen Bahnhöfen.

b) Elektromagnetische Telegraphen.

Die oldenburgischen Bahnen sind mit einer Dienst-Telegraphenleitung versehen, welche auf der Oldenburg-Bremer Strecke an den Bodgerüsten der die Richtung der Bahn verfolgenden Telegraphenlinie des Norddeutschen Bundes, auf der Heppens-Oldenburger Strecke aber und in der Stadt Oldenburg an besonderen Stangen befestigt, und mit eigenen Kabeln durch die Weser und den Sicherheitshafen bei Bremen geführt ist. Die Apparate sind nach Morse's System.

Weitere Daten über die Telegraphen-Einrichtung sind folgende:

Bahnstrecke.	Elektromagnetische Telegraphen (einschl. Weserbahn und Bahnhof Bremen).				Optische Telegraphen (einschl. Weserbahn und Bahnhof Bremen).		
	Anzahl der Telegraphen- Stationen.	Anzahl der Apparate.	Länge der Leitungen. Kupfer. eiserne. Kilom. Kilom.		Anzahl der Flügel- Telegraphen.	Anzahl der Wachtstübchen u. Stationsgeb.	Signalbuden.
Oldenburg-Bremen	8	9	0,31	44,55	49*)	39	6
Heppens-Oldenburg	7	8	—	51,82	54	48	7
Zusammen	15	17	0,31	96,37	103	87	13

G. Nebenanlagen.

Nebenanlagen besitzt die Bahn bis zum Schlusse des Jahres 1868 nicht, es sei denn, daß man das mit dem Bahnhofe Oldenburg verbundene Hafensassin als eine solche ansehen wollte.

Wenn der Hauptzweck desselben auch das Anbringen und Magaziniren des Torfes für den eigenen Maschinendienst ist, so dient dasselbe doch zugleich auch für die Vermittlung zwischen Land- und Wasser-Transport.

Die im Bau begriffene Schwellen-Präpariranstalt auf dem Bahnhofe zu Oldenburg wird erst zu Anfang 1869 in Betrieb genommen werden.

In der Bahnhofswerkstätte zu Oldenburg werden Arbeiten sowohl für den Betrieb und Bau der eigenen Bahnen als ausnahmsweise auch für andere Zweige der Staats-Verwaltung und für Private ausgeführt, wo solche ohne Schwierigkeiten anderweit nicht zu beschaffen sind.

H. Nachweisung der im Laufe des Jahres 1868 zur Bervollständigung der Bahnanlage ausgeführten Bauten.

Da die Bahn erst im Vorjahre 1867 eröffnet worden ist und mehrere, jedoch unerhebliche Ausführungen vom Bau her bis in dieses Jahr hinein fortgesetzt wurden, so ist eine Trennung der fraglichen Bauten von der übrigen Bahnbeschreibung nicht thunlich, und erscheint eine solche umsomehr überflüssig, als in dem Bericht für 1867 eine Bahnbeschreibung, welche die Anhaltspunkte für den Fortschritt bieten könnte, nicht geliefert worden ist.

*) Einrichtungen von Laternen-Nachtsignalen haben (wegen der Beziehung zur Weserbahn) die Flügeltelegraphen auf dem Bahnhofe Bremen-Neustadt wie die an der Weserbrücke erhalten. Besondere Tag- und Nachtsignale wurden eingerichtet bei den drei Drehbrücken der Bahn.

2. Bahnunterhaltung.

Ebenso erscheinen eingehende Mittheilungen über die Bahnunterhaltung, welche bei der Neuheit der Anlage noch nicht von erheblichem Umfange ist, überflüssig, und werden die hierher gehörenden Daten in spätere Berichte mit aufgenommen werden. Anzuführen ist hier nur, daß bis Ende 1868 folgende Schienen zur Auswechslung im Wege der Garantie von den Fabrikanten unentgeltlich zu liefern waren:

Fabrikant	Oldenburg-Bremen.		Heppens-Oldenburg.	
	lfd. Meter.	Prozente der vorhandenen Zahl.	lfd. Meter.	Prozente der vorhandenen Zahl.
Jacobson Daniel & Gnyssen zu Sterkrade	868,5	0,707	47,5	0,040
Actiengesellschaft Phönix zu Saar bei Ruhrort	—	—	53,0	0,045
Zusammen	868,5	0,707	100,5	0,085

Die vorhandene Anzahl der Schienen ist zu ermitteln aus der im Abschnitt II unter a angegebenen Länge der Gleise. Dieselbe beträgt für die Strecke Oldenburg-Bremen 108937 Meter, für die Strecke Heppens-Oldenburg 117975 Meter, wobei zu bemerken, daß die auf der bremischen Baustrasse verlegten 0,207 Meilen Gleis, welche von Bremen unterhalten werden, nicht zur Berechnung gezogen sind.

Die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Bahnbauten sind in der Abtheilung II, „Betrieb“, zusammengestellt.

In Betreff der Unterhaltung des Bahnkörpers, des Bahnoberbaues, der Gräben, Wege etc. ist darauf hinzuweisen, daß die dazu erforderlichen Arbeiten zum großen Theil von den durch den Bahnwachtdienst auf der noch nicht sehr frequenten Bahn nicht genügend beschäftigten Bahnwärttern vorgenommen werden. Um dies aber zu bewirken, bedurfte es einer bisher nicht gebräuchlichen Art der Besoldung der Bahnwärter, durch welche — indem die Vergütung für die fraglichen Arbeiten von der für den eigentlichen Wachtdienst getrennt und dadurch die Verakkordirung der Unterhaltungsarbeiten ermöglicht wird — für die Wärter ein erhöhtes Interesse entsteht, in der durch den Wachtdienst nicht ausgefüllten Zeit als Bahnarbeiter sich zu beschäftigen.

Die Bahnwärter erhalten für den Wachtdienst jährlich

- 1) freie Wohnung, nebst etwas Land zum Werthe von 24 \mathcal{F} .
- 2) Dienstkleidung nach Tariswerth von 15 „
- 3) eine feste Vergütung von 2 \mathcal{F} baar per Monat 24 „

Zusammen . 63 \mathcal{F} .

Durch die Bahnarbeit wird dem Bahnwärter Gelegenheit gegeben, in Akford oder Tagelohn bei mittlerer Anstrengung mindestens 8 \mathcal{F} , bei Fleiß und Ausdauer aber noch 10 \mathcal{F} und mehr per Monat zu verdienen, so daß er es in der Hand hat, seine Einnahme von 63 + 96 = 159 \mathcal{F} mindestens bis auf 63 + 120 = 183 \mathcal{F} und mehr zu bringen.

3. Betriebsmittel.

A. Lokomotiven und Tender.

Im Jahre 1868 wurden aus der Fabrik von Krauß & Co. in München beschafft:

Die Lokomotive „Landwürden“	11006 \mathcal{F}	10 gl.	— fw.
Tender Nr. 7	2228 „	9 „	2 „
„ „ „Bangeroo“	11601 „	15 „	— „
Tender Nr. 8	2228 „	9 „	2 „
2 Lokomotiven und 2 Tender	27064 \mathcal{F}	13 gl.	4 fw.

Uebertrag . . . 2 Lokomotiven und 2 Tender . . .	27064	fl	13	gl.	4	fw.
Dazu die im Anfange des Jahres vor-						
handenen 12 " " 8 " . . .	142181	"	"	"	7	"
Am Schlusse des Jahres vorhanden 14 Lokomotiven und 10 Tender . . .	169245	fl	13	gl.	11	fw.
Pro Meile Bahnlänge	{ 1,088 Lokomotiven 0,776 Tender }	für	13130	fl.		

Anlage III. Die näheren Angaben sind in der Anlage III enthalten.

Die in der Anlage aufgeführten beiden älteren Norris'schen Lokomotiven, welche vorzugsweise für Bauzwecke verwandt werden, haben ein drehbares 4rädri- ges Vordergestell und einfache Triebachse. Wenngleich von einer geringen Leistungsfähigkeit, haben diese Maschinen wegen ihres geringen Gewichtes und ihrer leichten Beweglichkeit während des Baues auf provisorischen Gleisen sehr guten Dienst geleistet.

Ihre Hauptdimensionen sind folgende:

Cylinderdurchmesser	270	Mm.
Kolbenhub	457	"
Durchmesser des Langkessels	1020	"
Länge desselben	2300	"
Heizfläche	29	q Meter.
Kochfläche	0,64	"
Ueberdruck des Dampfes	56	Pfund.
Durchmesser der Triebräder	1258	Mm.
Radstand	2936	"
Gewicht:		
mit Wasser und Brennmaterial	224	Ctr.
leer	200	"
Adhäsionsgewicht	145	"

Die Tender sind wie die Maschinen 4rädri- g und haben ein drehbares Vordergestell.

Die aus den Fabriken von Krauß und Co. in München und Richard Hartmann in Chemnitz bezogenen Lokomotiven sind von einer Gattung. Da auf den Oldenburgischen Bahnen für längere Zeit weder starke Güterzüge noch Personenzüge von mehr als gewöhnlicher Geschwindigkeit zu befördern sein werden, so sind zunächst nur solche Lokomotiven beschafft, welche zur Beförderung von mäßigen Güterzügen, gemischten Zügen und Personenzügen gleich zweckmäßig zu verwenden sind.

Die bezeichneten Lokomotiven sind 4rädri- g, gekuppelt und haben nachstehende Hauptdimensionen und Konstruktionsverhältnisse.

Cylinder außenliegend		
Durchmesser	355	Mm.
Kolbenhub	560	"
Kessel von Bessemerstahlblechen ohne Dom, mit Sammelrohr		
Durchmesser des Langkessels	1164	"
Länge desselben	3500	"
Heizfläche:		
im Feuerkasten	6	q Meter.
in den Röhren	69	"
im Ganzen	75	"
Kochfläche	1	"
Ueberdruck des Dampfes	10	Atmosph.
Rad Durchmesser	1500	Mm.
Radstand	2450	"
Gewicht:		
mit Wasser und Brennmaterial	420	Ctr.
gleich Adhäsionsgewicht auf die 4 Räder gleichmäßig verteilt.		
leer	370	"

Tender, bedacht, für Torfheizung eingerichtet; Wasserkasten ganz unterhalb des Fußblechs liegend.

Fassungsraum:	
für Torf	19,0 Kub.-Meter.
" Wasser	5,5 "
Gewicht: leer	180 Ctr.

In Folge der kastenförmigen Konstruktion des Rahmens, welcher zwischen den Achsen einen Wasserbehälter bildet, sind diese Maschinen nach geringen Veränderungen auch als Tendermaschinen zu benutzen.

Zwei der obigen Maschinen (Rüstringen und Moorriet) sind mit entsprechenden Einrichtungen (Bremsen etc.) versehen worden und als Tenderlokomotiven in Benutzung.

B. Wagen.

Im Jahre 1868 wurden neu angeschafft:

6 Stück offene Niederbordwagen zu	5472	fl.	
so daß am Schlusse des Jahres vorhanden waren:			
a) 2 Salonwagen für	7206	"	
b) 7 Personenwagen 1r und 2r Klasse für	21255	"	
c) 10 " 2r Klasse für	24050	"	
d) 24 " 3r " "	42110	"	
43 Personenwagen für	94621	fl.	
e) 8 Gepädwagen für	12477	"	
f) 70 bedeckte Güterwagen für	82991	"	} 206313 fl.
g) 78 offene Niederbordwagen für	72510	"	
h) 50 " Hochbordwagen "	50812	"	
i) 60 Erdtransportwagen "	24222	"	
k) 2 Torfwagen für	766	"	
311 Wagen mit 622 Achsen für	338399	fl.	

Die Personenwagen haben Sitzplätze:

1. Klasse	123,	also pro Bahnmeile	9,54
2. " "	432,	" " "	33,51
3. " "	1176,	" " "	91,23

Zusammen . . 1731, also pro Bahnmeile 134,28

Die Beschaffungskosten der Personenwagen betragen pro Bahnmeile = 7341 fl., pro Achse = 1100 fl., Sitzplatz = 54,3 fl.

Das Eigengewicht beträgt 7824 Centner, pro Sitzplatz 4,52 Centner, pro Achse 91 Centner.

Die Gepädwagen haben eine Tragfähigkeit von 1200 Centner. Es kommen demnach auf die Bahnmeile 93 Centner Tragfähigkeit und 968 fl Beschaffungskosten.

Das Eigengewicht beträgt 1352 Centner, pro 100 Centner Tragfähigkeit 113 Centner, pro Achse = 84,3 Centner.

Die Güterwagen haben eine Tragfähigkeit von 37100 Centner, auf eine Meile Bahnlänge entfallen also 2878 Centner Tragfähigkeit und 16029 fl Beschaffungskosten.

Das Eigengewicht derselben beträgt 25488 Centner, pro Achse 64,3 Centner, pro 100 Centner Tragfähigkeit 69 Centner.

Insgesamt kommen auf jede Meile Bahnlänge 19,32 Wagen (die Erdtransportwagen nicht eingerechnet) 38,63 Achsen und 24314 fl Anschaffungskosten.

Eine nähere Nachweisung der Wagen ist in der Anl. IV enthalten.

Anlage IV.

4. Anlagekapital.

Das bis zum Schlusse des Jahres 1868 aufgewendete Anlagekapital beläuft sich wie folgt:

I. für die Oldenburg-Bremer Bahn:	
a) für die von Seiten Bremens auszuführenden Anlagen waren verausgabt	
600300 \mathcal{A} Gold.	= Ort. 666333 \mathcal{A} ,
b) von Seiten Oldenburgs waren verwandt	" 1307464 "
	<hr/>
Summa.	Ort. 1973797 \mathcal{A} ,
pro Bahnmeile 333976 \mathcal{A} ;	
II. für die Heppens-Oldenburger Bahn:	
incl. der an Oldenburg gezahlten Beiträge zum Betriebsmaterial und den	
Anlagekosten des Centralbahnhofes Oldenburg	" 2333507 "
pro Bahnmeile 334313 \mathcal{A} ;	
<hr/>	
für das gesammte unter oldenburgischer Betriebsverwaltung stehende Bahn-	
netz waren mithin verwandt.	Ort. 4307304 \mathcal{A} ,
pro Bahnmeile 334159 \mathcal{A} .	

In dem Kapitalbetrage ad I a ist ein von Oldenburg zu verzinsender Betrag ad 34596 \mathcal{A} Contant enthalten, welcher für Erweiterungs-Anlagen der auf 0,25 Meilen mitbenutzten bremsischen Weierbahn und des Hauptbahnhofes zu Bremen aufgewendet sind. Dieser Betrag enthält also nicht das wirkliche Anlagekapital jener Strecke, vielmehr hat Oldenburg zur Verzinsung, für Abnutzung u. der ursprünglichen Anlagen außerdem jährlich 3000 \mathcal{A} Gold zu zahlen.

Es kann demnach das volle Anlagekapital nur bis zum Anschlusse an die Weierbahn mitgetheilt werden, welches abzüglich der genannten 34596 \mathcal{A} beträgt: für 5,60 Meilen der Oldenburg-Bremer Bahn 1939201 \mathcal{A} , pro Meile 340809 \mathcal{A} und für 12,67 Meilen der gesammten Bahnstrecke 4272708 \mathcal{A} , pro Meile 337071 \mathcal{A} .

Für das Seitens Oldenburgs verwandte Baukapital wurden 5,25 Meilen Bahn hergestellt, die Meile kostet also 235399 \mathcal{A} .

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Den Betrieb der oldenburgischen Staatsbahn, nebst der königlich preussischen Staatsbahn Heppens-Oldenburg leitet die unterzeichnete, vom Großherzoglich oldenburgischen Staatsministerium ressortirende Direktion.

Dieselbe bestand im Jahre 1868 aus einem Vorsitzenden, einem technischen Mitgliede (welches gleichzeitig die Funktionen eines Bau-Direktors der im Bau begriffenen oldenburgischen Staatsbahnen wahrnimmt) und einem Hilfsarbeiter. Die mit der Rechnungsrevision, Controle, Registratur u. beschäftigten Beamten sind der Direktion unmittelbar unterstellt.

Unter derselben fungiren ferner:

- 1) ein Betriebs-Inspektor für die Bahn- und Transportverwaltung, welchem je ein Bahningenieur für die Strecken Oldenburg-Bremen und Heppens-Oldenburg unterstellt sind;
- 2) ein Maschinenmeister, dem die Leitung des Lokomotiv-, Werkstätten- und Magazindienstes obliegt.

Eine Uebersicht der im Betriebe beschäftigten Beamten und Hilfsarbeiter, sowie deren Besoldungen ist unter Anlage VI beigelegt.

Für die im Eisenbahndienste Verwendeten und deren Hinterbliebenen besteht eine Unterstützungskasse, welche am Schlusse des Jahres 1868 einen Fond von 4280 \mathcal{A} angesammelt hatte; ferner eine Krankenkasse für das Maschinen- und Werkstättenpersonal, sowie eine zweite für das übrige Betriebsdienstpersonal, welche neben freier Arznei und ärztlicher Hilfe auch Verpflegungsbeiträge gewähren.

Anlage VI.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat im Jahre 1868 keine Störungen erlitten. Dagegen sind folgende Unfälle zu erwähnen:

1) Am 3. Januar fuhr auf dem Bahnhofe Oldenburg die Lokomotive „Butjadingen“ gegen die bei der Weiche Nr. 1 haltende Lokomotive „Sagterland“, welche vor den Zug setzen sollte, wodurch namentlich letztere Lokomotive stark beschädigt wurde.

2) Am 24. Januar wurden dem Arbeiter Kreuz, welcher auf dem Bahnhofe Oldenburg mit Schneehaufeln beschäftigt war und trotz des Signals der Dampfpfeife das Gleis überschreiten wollte, beide Beine überfahren. In Folge dieser Verletzung ist derselbe nach 5 Tagen im Hospital verstorben.

3) Am 27. April fiel der Hilfsbremser Sutwen aus Unvorsichtigkeit auf der Station Sande von einem Materialzuge. Derselbe erhielt 2 Kopfwunden und eine Quetschung am Fuße durch die Räder; ist jedoch vollständig wieder hergestellt.

4) Am 14. Juni wurde der Arbeiter Wöbken in Folge unvorsichtigen Ueberschreitens der Huntebrücke bei Oldenburg von den Buffern der Lokomotive erfaßt und niedergeworfen, so daß die Räder über die Beine und der Achenkasten über den Kopf gingen; derselbe wurde sofort getödtet.

5) Am 4. September entgleiste ein Materialzug zwischen den Stationen Oldenburg und Wülfing in Folge Ueberfahrens einer wild gewordenen Kuh. Die Lokomotive blieb auf dem Gleise; 16 Arbeitswagen wurden mehr oder weniger beschädigt.

Bei folgenden Unfällen hat eine Verletzung von Personen resp. eine erhebliche Beschädigung des Materials nicht stattgefunden:

6) Am 7. Januar entgleiste auf der Station Heppens in Folge unrichtiger Weichenstellung ein Personenzug.

7) Am 15. März fiel der Bremser Schmidt bei Zug 5 vom Wagen, indem er beim Uebertreten von einem Wagen zum andern den Handgriff verfehlte; derselbe blieb vollständig unverletzt.

Dem Fahrplan gemäß wurden folgende Züge gefahren und von denselben an Meilen zurückgelegt:

	Auf der Strecke	
	Oldenburg-Bremen. Meilen.	Heppens-Oldenburg. Meilen.
a) Vom 1. Januar bis 7. April von Bremen nach Heppens und zurück täglich 2 gemischte Züge		
= 392 gemischte Züge in 98 Tagen	2316,72	2736,26
b) desgleichen von Bremen nach Oldenburg und zurück täglich 1 gemischter Zug		
= 196 gemischte Züge in 98 Tagen	1158,36	—
c) vom 8. April bis ult. December von Bremen nach Heppens und zurück täglich 1 gemischter Zug		
= 536 gemischte Züge in 268 Tagen	3167,76	3741,28
d) in derselben Zeit von Bremen nach Heppens und zurück täglich 2 Personenzüge		
= 1072 Personenzüge in 268 Tagen	6335,52	7482,56
= 1072 Personenzüge	6335,52	7482,56
= 1124 gemischte Züge	6642,84	6477,44
ferner 529 fahrplanmäßige Güterzüge zwischen Bremen und Oldenburg	3126,38	—
Außerdem wurden gefahren:		
106 Extra-Personenzüge	348,91	141,27
163 „ Güterzüge	851,04	101,28
3974 Arbeitszüge	4109,15	959,50
Zusammen also für den Betriebsdienst:		
1178 Personenzüge	6684,13	7623,83
1124 gemischte Züge	6642,84	6477,44
692 Güterzüge	3977,13	101,28
2994 Züge	17304,70	14202,05
	31507,75	

also durchschnittlich pro Tag 8,13 Züge mit 86,1 Meilen,

„ Zug „ 10,22 „

Jede Meile Bahn wurde durchschnittlich täglich durchfahren: Oldenburg-Bremen = 8,00 mal,
Heppens-Oldenburg = 5,56 „
Insgesamt . . . = 6,68 „

Bei Einrechnung der 3974 Arbeitszüge sind überhaupt befördert = 6968 Züge = 36576 Meilen, wovon 21414 Meilen auf die Oldenburg-Bremer und 15162 Meilen auf die Heppens-Oldenburger Bahn kommen. Hierin sind 1621 Zugmeilen enthalten, welche zu Bauzwecken auf der Oldenburg-Leerer Bahn geleistet sind.

Die fahrplanmäßige Geschwindigkeit der Züge hat durchschnittlich betragen:

- a) bei den Personenzügen pro Meile . . 12 Minuten,
b) „ „ gemischten Zügen pro Meile . 14 „
c) „ „ Güterzügen pro Meile . . . 17 „

3. Verkehrsverhältnisse.

Die oldenburgische Eisenbahn hatte im Jahre 1868 nur in Bremen einen unmittelbaren Anschluß an eine andere Bahn und zwar an die hannoversche Staatsbahn. Da sie demnach einen Transitverkehr nicht hatte, auch ihrer Lage nach einen größeren Theil des Bremer Handelsverkehrs nicht über ihre Route ziehen konnte; und da sie ferner industriereiche Gegenden nicht durchschneidet, so konnte der Verkehr einen erheblichen Umfang nicht gewinnen.

Im inneren Verkehr fand eine direkte Expedition von Personen und Gütern zwischen sämtlichen Stationen und Haltestellen statt.

Direkte Verkehrsverhältnisse bestanden

A. für Personen und Gepäc:

- a) mit der hannoverschen Staatsbahn,
b) „ „ braunschweigischen Staatsbahn,
c) „ „ Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,
d) „ „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,
e) „ „ Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,
f) „ „ Leipzig-Dresdener „
g) „ „ Köln-Mindener „
- } norddeutscher Verband,

und wurden direkte Fahrarten ausgegeben zwischen den Stationen:

Bremen-Neustadt und Sebaldsbrück, Achim, Verden, Nienburg, Wunstorf und Hannover;

Delmenhorst und Geestemünde, Vegesack, Wunstorf und Hannover;

Oldenburg und Geestemünde, Vegesack, Wunstorf, Minden, Osnabrück, Hannover, Lüneburg, Harburg,

Göttingen, Kassel, Braunschweig, Wolfenbüttel, Harzburg, Magdeburg, Potsdam, Berlin, Halle, Leipzig,

Dresden, Dortmund, Düsseldorf, Deuß und Köln;

Barel und Geestemünde, Wunstorf, Hannover, Harburg, Göttingen, Kassel, Braunschweig, Wolfenbüttel und

Harzburg;

Sande und Geestemünde, Wunstorf, Hannover, Harburg, Göttingen, Kassel, Braunschweig, Wolfenbüttel und

Harzburg;

Heppens und Geestemünde, Wunstorf, Minden, Hannover, Magdeburg und Berlin.

B. für Güter:

- a) mit der hannoverschen Staatsbahn,
b) „ „ braunschweigischen Staatsbahn,
c) „ „ Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn,
d) „ „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,
e) „ „ Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,
f) „ „ Leipzig-Dresdener „
g) „ „ Berlin-Hamburger „
h) „ „ Lübeck-Büchener „
i) „ „ Köln-Mindener „
k) „ „ Bergisch-Märkischen „
- } norddeutscher Verband,
} niederdeutscher Verband,
} bergisch-hannoverscher Verband.

Es standen in direktem Verkehr:

1) im Verkehr mit der hannoverschen Staatsbahn

die Station Delmenhorst, Oldenburg, Barel, Ellenferdamm, Sande und Heppens mit den Stationen Geestemünde, Bremerhafen, Burg-Resum, Sebaldsbrück, Verden, Nienburg, Wunstorf, Minden, Osnabrück, Hannover, Peine, Hildesheim, Celle, Lüneburg, Harburg, Nordstemmen, Elze, Northeim, Göttingen, Münden und Kassel für alle Tarifklassen; mit den Stationen Hasse, Stadthagen, Kirchhorsten und Piesberg für Kohlen.

Außerdem standen die Stationen Kastede und Gahn in direktem Kohlenverkehr mit den Stationen Elze, Hannover, Buntorf, Haste, Stadthagen, Kirchhorsten, Minden und Biesberg.

Zur direkten Expedition von Vieh waren sämtliche oldenburgische und hannoversche Stationen gegenseitig ermächtigt.

2) im braunschweigischen Verkehr

standen in direktem Verkehr die oldenburgischen Stationen Delmenhorst, Oldenburg, Varel, Sande und Heppens mit den braunschweigischen Stationen Beckelde, Braunschweig, Wolfenbüttel, Oschersleben, Schöningen, Helmstedt, Bienenburg, Harzburg, Oker, Goslar, Stadoldendorf und Holzminden.

3) im norddeutschen Verbaude

die oldenburgischen Stationen Delmenhorst, Oldenburg, Varel, Sande und Heppens mit den Stationen Berlin, Brandenburg, Burg, Köthen, Döbeln, Dresden, Halberstadt, Halle, Leipzig, Magdeburg, Meissen, Potsdam, Riesa, Schönebeck, Stahfurt und Stettin.

4) im niederdeutschen Verbaude

die oldenburgischen Stationen Delmenhorst, Oldenburg, Varel und Heppens mit den Stationen Lübeck, Büchen und Hamburg.

5) im bergisch-hannoverschen Verkehr

die oldenburgischen Stationen Delmenhorst, Oldenburg, Varel, Sande und Heppens mit den Stationen Aachen, Altena, Altenhundem, Aumen, Aplerbeck, Au, Barmen, Barmen-Kittershauhen, Barop, Benrath, Bergeborbeck, Bestdorf, Bielefeld, Bochum, Brackwede, Camen, Crefeld, Crenzthal, Dahlhausen, Deuz, Dillenburg, Dortmund, Dortmunderfeld, Düsseldorf, Duisburg, Eberfeld, Emmerich, Empel, Essen, Gelsenkirchen, Gerresheim, Gevelsberg, Gladbach, Grevenbrück, Gütersloh, Hagen, Haiger, Hamm, Hardt, Haspe, Herborn, Herford, Herne, Hochdahl, Hörde, Holzwickede, Herten, Köln, Küppersteig, Kuppferdreh, Langenberg, Langendreer, Langensfeld, Letmathe, Limburg, Linder, Marten, Milspe, Mühlheim a. Rh., Mühlheim a. d. Ruhr, Neuf, Niedershelden, Nierenhof, Oberhausen, Ohligs-Wald, Opladen, Plettenburg, Pluto, Rheyt, Ruhrort, Schweim, Siegburg, Siegen, Sinn, Solingen, Steele, Sterkrade, Troisdorf, Ueberruhr, Unna, Venlo, Vierfen, Bohwinkel, Werdohl, Werl, Wesel, Wietrath, Wissen, Witten.

Außerdem bestand ein direkter Verkehr der Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Kohlenstationen mit den oldenburgischen Stationen Kastede und Gahn.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Die Ergebnisse des Jahres 1868 bleiben proportional hinter denen des Jahres 1867 zurück. Berücksichtigt man jedoch, daß der Betrieb im Jahre 1866 sich nur auf die letztere Hälfte des Jahres erstreckte, welche auch im Jahre 1868 einen weit höheren Ertrag ergab, als die erste Hälfte, so zeigt sich dennoch ein nicht unerheblicher Aufschwung des Verkehrs.

Es wurden befördert:

	1867 auf 5,00 Betriebsmeilen.	1868 auf 12,00 Betriebsmeilen.	Gegen 1867 mehr. weniger.
Personen, incl. Militär	177368	435292	— 3,82 %
Reisegepäck, Ctnr.	9742,2	23090,3	— 7,30 %
Vieh, Stück.	5632	21011	119,00 %
Equipagen etc., Stück	104	136	— 48,08 %
Güter aller Art, excl. Betriebs-, Dienst- und Baugut, Ctnr.	686744,1	1615772,7	— 7,82 %

Es wurden erhoben:

	1867 auf 5,00 Betriebsmeilen.	1868 auf 12,00 Betriebsmeilen.	Gegen 1867 mehr. weniger.
Zu Personenverkehr	53082 ^{fl} 14 ^{gr} 10 ^{sw} .	125814 ^{fl} 27 ^{gr} — ^{sw} .	— 7,12 %
für Vieh und Equipagen	2914 " 26 " 7 "	8522 " 16 " 8 "	14,05 —
" Güter etc.	31309 " 9 " 11 "	77518 " — " 10 "	— 2,03
" Materialtransporte	7631 " 9 " — "	13954 " 23 " 7 "	— 28,36
" Posttransporte	561 " 12 " — "	1215 " 10 " 10 "	— 15,19
aus sonstigen Quellen.	4328 " 13 " 5 "	10815 " 28 " 9 "	— 2,10
Summa	99827 ^{fl} 25 ^{gr} 9 ^{sw}.	238141 ^{fl} 17 ^{gr} 8 ^{sw}.	— 6,54

Ueber den gesammten Verkehr ist eine Uebersicht in der Anlage VII beigelegt.

Anlage VII.

A. Personenverkehr.

Die Beförderung der Personen erfolgt in drei Wagenklassen, für welche folgende Einheitsätze berechnet werden:

1. im Localverkehr.

Pro Person und Meile in 1r Klasse 5 ^{gr} .	} nebst einem Expeditionszuschlage von 1 ^{gr} . pro Person. desgl. 1/2 ^{gr} . pro Person.
" " " " " 2r " 3 "	
" " " " " 3r " 2 "	

Dabei wird ein Freigewicht an Gepäck nicht gewährt, vielmehr pro 10 ^{fl} und Meile eine Gepäckfracht von 1 1/2 ^{sw}. berechnet.

Seit dem 21. Mai wurden an Sonn- und Festtagen zur Erleichterung der Expedition Retourkarten ausgegeben, für welche eine Ermäßigung von 10 % berechnet wird.

2. im durchgehenden Verkehr.

Pro Person und Meile wurden allgemein berechnet:

in 1r Klasse 6 ^{gr} .
" 2r " 4 1/2 "
" 3r " 3 "

Dabei wurden pro Person 50 ^{fl} Freigewicht an Gepäck gewährt, und pro 10 ^{fl} Uebergewicht für jede Meile eine Gepäckfracht von 2 1/2 ^{sw}. berechnet

Die Anlage VIII enthält die speciellen Angaben über den Personenverkehr.

Anlage VIII.

Es sind befördert und dafür erhoben:

1. im Localverkehr.

Zu 1r Wagenklasse	2143 Personen =	8869 Meilen =	1539 ^{fl} 23 ^{gr} 6 ^{sw} .
" 2r "	67365 " =	264964 " =	28568 " 24 " 6 "
" 3r "	347885 " =	1083816 " =	79577 " 26 " — "
Militair	6872 " =	33402 " =	1418 " 29 " — "
Zusammen	424265 Personen =	1391051 Meilen =	111105 ^{fl} 13 ^{gr} — ^{sw}.

2. im Verbandsverkehr.

Zu 1r Wagenklasse	214 Personen =	1441 Meilen =	291 ^{fl} 27 ^{gr} — ^{sw} .
" 2r "	3469 " =	25211 " =	3825 " 3 " — "
" 3r "	4981 " =	34608 " =	3442 " 23 " 6 "
Militairs	2363 " =	16276 " =	623 " 16 " 1 "
Zusammen	11027 Personen =	77536 Meilen =	8183 ^{fl} 9 ^{gr} 7 ^{sw}.

Insgesamt sind befördert:	72 Equipagen . . .	329	18	gf.	10	fw.
	6 Leichen . . .	36	6	"	—	"
	2 Eisenbahnfahrzeuge . . .	26	27	"	—	"
	218 Militairfahrzeuge . . .	676	6	"	10	"

= 298 Stück. 1068 $\frac{1}{2}$ 28 gf. 8 fw.
 pro Meile 83 $\frac{1}{2}$ gegen
 73 " pro 1867.

mit einem Gewicht von 10460 Ctnr. = 63143 Centnermeilen.

Jeder Centner hat also durchschnittlich durchfahren 6,04 Meilen, brachte auf 3,000 gf., pro Centnermeile 0,508 gf.

Au Vieh ist befördert und dafür erhoben:

Im Lokalverkehr:	741 Stück Hunde . . .	82	4	gf.
	372 " Pferde . . .	411	18	"
	3105 " gr. Rindvieh . . .	1927	1	"
	632 " Kälber . . .	68	9	"
	9348 " Schafe . . .	990	16	"
	1163 " Schweine . . .	185	14	"
	20 " Ziegen . . .	3	—	"
	200 " Gänse) . . .	6	21	"
	11,5 Ctnr. Geflügel)			
	= 15581 Stück)	3674	23	gf.
	11,5 Ctnr.)			

Im Verbandsverkehr:	27 Stück Hunde . . .	7	1	gf.	9	fw.
	1220 " Pferde . . .	1209	4	"	8	"
	3725 " gr. Rindvieh . . .	2524	23	"	3	"
	9 " Kälber . . .	2	8	"	10	"
	51 " Schafe . . .	9	15	"	3	"
	397 " Schweine . . .	23	—	"	9	"
	1 " Ziege . . .	—	7	"	8	"
	6 Ctnr. Geflügel . . .	2	22	"	10	"
	5430 Stück)	3778	25	gf.	—	fw.
	6 Ctnr.)					

Insgesamt:	768 Stück Hunde . . .	89	5	gf.	9	fw.
	1592 " Pferde . . .	1620	22	"	8	"
	6830 " gr. Rindvieh . . .	4451	24	"	3	"
	641 " Kälber . . .	70	17	"	10	"
	9399 " Schafe . . .	1000	1	"	3	"
	1560 " Schweine . . .	208	14	"	9	"
	21 " Ziegen . . .	3	7	"	8	"
	200 " Gänse) . . .	9	13	"	10	"
	17,5 Ctnr. Geflügel)					

Zusammen . 21011 Stück
 17,5 Ctnr.) . . . 7453 $\frac{1}{2}$ 18 gf. — fw.

pro Meile 578 $\frac{1}{2}$ gegen 504 $\frac{1}{2}$ pro 1867,
 mit einem Gesamtgewicht von 82547,5 Centner = 555390 Centnermeilen.

Jeder Centner hat durchschnittlich zurückgelegt: 6,73 Meilen brachte auf 2,70 gf., pro Meile 0,403 gf.

In Bezug auf die Ein- und Ausfuhr des Großherzogthums Oldenburg ergeben sich folgende Resultate:

Es wurden befördert: Hunde, Pferde, gr. Rindvieh, Kälber, Schafe, Schweine, Ziegen, Gänse, Geflügel, Ctnr.

1) Innerhalb des oldenburgischen Gebiets (incl. Station Heppens)	364	127	1370	476	4648	1012	16	200	6,5	
2) innerhalb des brenitischen Gebiets	128	—	—	3	2	6	1	—	—	
3) aus dem Oldenburgischen ausgeführt	144	1272	5080	152	4680	340	1	—	6,0	
4) in das Oldenburgische eingeführt	132	193	380	10	69	202	3	—	5,0	
	=	768	1592	6830	641	9399	1560	21	200	17,5

Näheres siehe in der Anlage X.

Anlage X.

C. Güterverkehr.

Im Lokalverkehr findet eine Tarification der Güter nach den nachstehend genannten Tariffklassen statt, deren Einheitsätze daneben bemerkt sind:

Eilgut	pro Centner und Meile 10 fw.	
Klasse A, Stückgüter	" " " " 5 "	nebst $\frac{1}{2}$ gf. Expeditionsgebühr pro Centner.
" B, " " " " " " 4 "		
" A, Wagenladungsgüter	" " " " 3 "	nebst 1 $\frac{1}{2}$ Expeditionsgebühr pro 100 Ctnr.
" B, " " " " " " 2 "		
" C, " " " " " " 1 $\frac{1}{2}$ "		
" D, " " " " " " 1 "		

Die Klassifikation in den einzelnen Verbandsverkehren ist eine verschiedene, und treten namentlich im Norddeutschen Verbands für die höheren Tariffklassen beträchtliche Ermäßigungen ein.

Es wurden befördert und dafür erhoben:

1. im Lokalverkehr.

19042,5 Ctnr. Eilgut	105162 Ctnrmeil.	3637 $\frac{1}{2}$ — gf. — fw.
60506,4 " Kl. I A, (Normalfl.)	349721 "	6516 " 26 " — "
110418,6 " " I B,		9873 " 3 " — "
5129,5 " " II A,		376 " 2 " — "
146751,1 " " II B,	ermäß. Kl. 3723788 "	6255 " 5 " — "
477977,0 " " II C,		13517 " 19 " — "
7100,0 " " D,		84 " 3 " — "
7100 " Umzugsg.		357 " 13 " — "
7180 " Kohlen		28326 "
Zusammen . 841205,4 Centner	4206997 Ctnrmeil.	40767 $\frac{1}{2}$ 4 gf. — fw.

2. **Verbandsverkehr.**

8482,0 Ctr. Eilgut	56629 Ctrmeil.	1671 $\frac{1}{2}$ 10 gf. — fw.	
47216,0 " Kl. I (Normalklasse)	314653 "	5014 " 28 " — "	
56751,0 " " II		5067 " 17 " 6 "	
62884,4 " " A		4442 " 23 " 8 "	
3733,0 " " B		198 " 10 " 2 "	
69208,0 " " C		3360 " 7 " 11 "	
201802,0 " " D	3459530 "	7432 " 18 " 10 "	21880 $\frac{1}{2}$ 27 gf. 1 fw.
6625,0 " " E		196 " 16 " — "	
3929,0 " künstl. Düngm.		84 " 16 " — "	
30035,0 " Salz		864 " 26 " 9 "	
1528,0 " Roheisen		45 " 14 " — "	
3800,0 " Anzugsgut		187 " 26 " 3 "	
278100,0 " Kohlen		2137187 "	
Zusammen . 774096,0 Centner	5967999 Meilen.	35968 $\frac{1}{2}$ 20 gf. 6 fw.	

3. **Gesamtverkehr.**

27525,7 Ctr. Eilgut	161791 Ctrmeil.	5308 $\frac{1}{2}$ 10 gf. — fw.
107722,0 " der Normalklasse	664374 "	11531 " 24 " — "
1194773,0 " " ermäßigten Klassen	7183318 "	52344 " 12 " 1 "
285280,0 " Kohlen	2165513 "	7551 " 8 " 5 "
Zus. . 1615301,0 Centner	10174996 Ctrmeil.	76735 $\frac{1}{2}$ 24 gf. 6 fw.

Außerdem sind 11655,0 Centner Betriebsdienstgut = 44482 Centnermeilen frachtfrei befördert, so daß das beförderte Nettogewicht an Gütern 10219478 Centner beträgt.

Hiernach ergeben sich folgende Durchschnittsergebnisse:

	Jeder Centner durchfährt durchschnittlich Meilen	Auf jede Betriebsmeile kommen Centnermeilen	Jeder Centner brachte durchschnittlich ein	
			überhaupt	pro Meile
1. im Lokalverkehr:				
Eilgut	5,52	8160	5 gf. 8,70 fw.	12,15 fw.
Frachtgut der Normalklasse	5,78	27131	3 " 2,74 "	6,71 "
" " ermäßigten Klassen	4,94	288889	1 " 2,54 "	2,95 "
Kohlen	3,05	2197	0 " 7,51 "	1,90 "
Insgesamt	5,00	326377	1 " 5,45 "	3,49 "
2. im Verbandsverkehr:				
Eilgut	6,68	4392	5 " 10,93 "	10,62 "
Frachtgut der Normalklasse	6,66	24411	3 " 2,21 "	5,74 "
" " ermäßigten Klassen	7,86	268390	1 " 5,89 "	2,28 "
Kohlen	7,65	165802	0 " 9,58 "	1,25 "
Insgesamt	7,71	462995	1 " 4,73 "	2,17 "
3. im gesammten Güterverkehr:				
Eilgut	5,88	12552	5 " 9,43 "	11,92 "
Frachtgut der Normalklasse	6,17	51542	3 " 2,54 "	6,25 "
" " ermäßigten Klassen	6,01	557279	1 " 3,77 "	2,82 "
Kohlen	7,59	167999	0 " 9,53 "	1,26 "
Insgesamt	6,50	789372	1 " 5,19 "	2,71 "

Außer den vorhin aufgeführten Frachteinnahmen ad 76735 $\frac{1}{2}$ 24 gf. 6 fw. sind im Güterverkehr an Nebengebühren erhoben:

Versicherungsprämien	170 $\frac{1}{2}$ 19 gf. 6 fw.
Nachnahmeprovision	427 " 14 " — "
Lager- und Wägebeld x.	484 " 2 " 10 "
	1082 " 6 " 4 "
Zusammen . 77818 $\frac{1}{2}$ — gf. 10 fw.	

Pro Meile 6037 $\frac{1}{2}$, gegen 6200 $\frac{1}{2}$ pro 1867.

Unter Anlage XI liegt eine specielle Uebersicht des Güterverkehrs, unter Anlage XII eine Uebersicht des Verkehrs nach Waarengattungen an. Anlage XI. XII.

D. Posttransporte.

Es sind befördert und dafür erhoben:

- 1) Postgüter, welche im Eisenbahn-Gepäckwagen nach den Tariflagen für Eilgut befördert wurden 471,0 Centner = 2531 Ctrmeil. = 84 $\frac{1}{2}$ 1 gf. — fw.
 - 2) von der Eisenbahn gestellte Wagen . . . 9535,12 Achsmeil. = 95351 " = 1131 " 9 " 10 "
 - 3) " " Postverwaltung gestellte Wagen . 21456,49 " = 214564 " ohne Vergütung.
- = 312446 Ctrmeil. = 1215 $\frac{1}{2}$ 10 gf. 10 fw.

E. Leistungen des Betriebes zu Bauzwecken.

Behufs der Materialtransporte zu Bauzwecken sind der oldenburgischen Bauverwaltung, sowie der Bauverwaltung der Seppens-Oldenburger Bahn theils Lokomotiven und Wagen miethweise überlassen, theils ist für das transportirte Baumaterial eine ermäßigte Fracht gezahlt.

Es sind im Ganzen circa 3940040 Centnermeilen befördert und dafür vereinnahmt 13945 $\frac{1}{2}$ 23 gf. 7 fw.

3. Leistungen des Betriebs-Materials.

a. **Personenwagen.**

Die oldenburgischen Personenwagen haben im Jahre 1868 zurückgelegt:
 = 265648 Achsmilen.
 Davon auf fremden Bahnen 238 "
 Also auf der eigenen Bahn 265410 Achsmilen.
 Fremde Personenwagen liefern auf der oldenburgischen Bahn 438 "
 Im Ganzen wurden also auf der oldenburgischen Bahn zurückgelegt 265848 Achsmilen.

Jeder oldenburgische Personenwagen hat durchschnittlich zurückgelegt: 3089 Meilen.
 Die Reparaturkosten für Personenwagen haben betragen: 627 $\frac{1}{2}$ 5 gf. oder 0,85 fw. pro Achsmile, 0,663 pCt. der Anschaffungskosten, 0,5 pCt. der Einnahmen vom Personenverkehr.

Es sind befördert:

- a. Au Personen-gewicht, die Person zu 1 $\frac{1}{2}$ Ctr. gerechnet 2202880 Centnermeilen.
 pro Achsmile 8,29 Ctr.
 - b. an Wagen-Eigengewicht 24192168 "
- Gesammtes Bruttogewicht . . 26395048 Centnermeilen.
 Pro Betriebsmeile 2047715 "
 " Achsmile 99,3 "

Von den bewegten Sitzplätzen waren durchschnittlich besetzt: 27,5 pCt.; pro Wagenachsmile wurden durchschnittlich befördert: 5,53 Personen, welche aufbrachten 13,53 gf.

b. Gepäc- und Güterwagen.

Die Oldenburgischen Gepäc- und Güterwagen haben zurückgelegt	580869 Achsmeilen.
Davon auf fremden Bahnen	386077 "
Also auf der eigenen Bahn	194792 Achsmeilen.
Fremde Gepäc- und Güterwagen liefern auf der Oldenburgischen Bahn	220494 "
Die der Postverwaltung zugehörigen Eisenbahnwagen desgleichen	21456 "
Mithin sind auf der Oldenburgischen Bahn zurückgelegt	436742 Achsmeilen.

Jeder Oldenburgische Güter- oder Gepäcswagen hat durchschnittlich zurückgelegt: 1410 Meilen.

Es sind befördert: an Reisegepäc	117645 Centnermeilen
" Eil- und Frachtgütern	10219478 "
" Equipagen zc.	63143 "
" Vieh zc.	555390 "
" Postgütern	312446 "

Zusammen netto 11268102 Centnermeilen.

An Wageneigengewicht 30571940 "

Also Bruttogewicht 41840042 Centnermeilen.

pro Betriebsmeile 3245930 "

" Achsmeile 95,3 "

Nettolast ist befördert: im Verhältnis zur Maximalbelastung 27,71 %.

" " zum Eigengewicht . . . 36,86 %.

Die Einnahme betrug: 92363 fl 4 gr . 3 sw . pro Achsmeile 6,31 gr .

Die Reparaturkosten der Gepäc- und Güterwagen beliefen sich auf 918 fl 25 gr ., also pro Achsmeile 0,76 sw .; 0,12 pCt. der Anschaffungskosten, 0,30 pCt. der Einnahmen.

Anlage XIII.

Die Anlage XIII giebt eine Uebersicht über die Bewegung der Güterwagen zwischen den einzelnen Stationen.

c. Arbeitswagen.

Die vorhandenen Erdtransportwagen haben zurückgelegt:

129453 Achsmeilen.

Jede der vorhandenen 120 Achsen also durchschnittlich 1079 Meilen.

Es sind befördert netto 3940040 Centnermeilen.

Das bewegte Eigengewicht beträgt 4660308 "

also Bruttogewicht 8600348 Centnermeilen.

Die Reparaturkosten betragen 598 fl 1 gr . 11 sw . pro Achsmeile also 1,033 sw .

d. Sämmtliche Wagen

haben zurückgelegt:

1. Personenwagen	265648 Achsmeilen.
2. Gepäc- und Güterwagen	580869 "
3. Arbeitswagen	129453 "

Summa 975970 Achsmeilen.

Davon auf fremden Bahnen 386315 "

Also auf eigener Bahn 589655 Achsmeilen.

Uebertrag . . . 589655 Achsmeilen.

Fremde Wagen liefern auf der oldenburgischen Bahn 242388 "

Im Ganzen wurden also auf der oldenburgischen Bahn zurückgelegt . . . 832043 Achsmeilen.

Davon kommen auf die Oldenburg-Bremer Bahn 488436 "

" " " " Heppens-Oldenburger " 343607 "

Ein näherer Nachweis über die von fremden Wagen auf oldenburgischen Bahnen und von oldenburgischen Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Meilen ist in der Anlage XIV enthalten.

Anlage XIV.

An Wagenmieten wurden von fremden Verwaltungen vergütet:

= 9823 fl 11 gr . 1 sw .

Dagegen wurden an fremde Verwaltungen gezahlt 5580 " 17 " 2 "

Es bleiben mithin einnahmlich zu verrechnen 4242 fl 23 gr . 11 sw .

Es wurden an Nettolast befördert:

Personen 2202880 Centnermeilen.

Güter zc. 11268102 "

Baumaterialien 3940040 "

17411022 Centnermeilen.

Das transportirte Eigengewicht der Wagen betrug:

bei den Personenwagen . . . 24192168 Centnermeilen

" " Güterwagen zc. . . . 30571940 "

" " Arbeitswagen 4660308 "

59424416 "

Die bewegte Bruttolast beträgt also 76835438 Centnermeilen.

An Reparaturkosten sind im Ganzen verausgabt: 2144 fl 1 gr . 10 sw ., pro Achsmeile durchschnittlich 0,33 sw .

Für Putzen und Schmieren sind an Material und Arbeitslöhnen verausgabt: 1382 fl 14 gr . 5 sw ., pro Achsmeile 0,333 sw .

e. Lokomotiven.

Die im Betriebe befindlichen Locomotiven legten zurück:

a. Zug resp. Ruhezeiten 36576 Meilen

b. leer 272 "

c. im Rangierdienst 6206 "

43054 Locomotivmeilen.

Das beförderte Nettogewicht beträgt 17411022 Centnermeilen.

" bewegte Eigengewicht der Wagen 59424416 "

" " " " Locomotiven 15771073 "

" " " " Tender 6466260 "

so daß die gesammte bewegte Bruttolast beträgt: 99072771 Centnermeilen.

Die Nettolast verhält sich zur Bruttolast = 1 : 5,7.

Es sind verbraucht:

Steinkohlen 57186,40 Ctr.

6191,20 Ctr. Torf (2 Ctr. Torf = 1 Ctr. Kohlen) 3095,60 "

Zusammen 60282,00 Ctr.

welche 15208 fl 18 gr . 3 sw . kosteten also pro Centner 7 gr . 6,32 sw .

Mithin wurden verbraucht:

Pro Nutzmeile	164,8	℔ = 12	gf. 5,69	fw.
„ Locomotivmeile	140,0	„ = 10	„ 7,17	„
„ Achsmeile	7,2	„ = —	„ 6,58	„
„ 100 Centner Bruttolast	6,1	„ = —	„ 5,52	„
„ 100 „ Nettolast	34,6	„ = 2	„ 7,45	„

Anlage XV.

Eine graphische Darstellung des Kohlenverbrauchs ist in der Anlage XV enthalten.

Zum Schmieren der Locomotiven wurden verbraucht: 7353 ℔, welche 1209 $\frac{1}{2}$ 29 gf. 2 fw. kosteten.
Pro Nutzmeile waren also erforderlich 0,201 ℔ zu = 11,91 fw.

Für Material zum Putzen wurden verausgabt	850	$\frac{1}{2}$ 15	gf. —	fw.
An Arbeitslohn dergleichen	2134	„ 2	„ 11	„
Zusammen	2984	$\frac{1}{2}$ 17	gf. 11	fw.

Pro Nutzmeile 2 gf. 5,38 fw.

Die Reparaturkosten betragen 8328 $\frac{1}{2}$ 29 gf. 1 fw., pro Nutzmeile 6 gf. 9,98 fw.

Näheres enthält die Anlage III.

Die gesammten Kosten der Zugkraft betragen:

1) Von den für den Maschinenmeister und dessen Bureau- personal verrechneten Gehältern u. sind für den Zug- dienst zu rechnen $\frac{1}{2}$,	1682	$\frac{1}{2}$ 29	gf. 2	fw.
2) Besoldung u. der Locomotivführer und Lehrlinge	4864	„ 11	„ 3	„
3) Meilengelder und Uebernachtungsvergütungen	1421	„ 6	„ —	„
4) Ersparnisprämien	644	„ 6	„ 6	„
5) Unterhaltung (Reparatur) der Locomotiven und Tender u.	9860	„ 9	„ 9	„
6) Material zum Heizen der Locomotiven	15208	„ 18	„ 3	„
7) „ zur Beleuchtung der Locomotiven	128	„ 19	„ 7	„
8) „ zum Schmieren „	1209	„ 29	„ 2	„
9) „ „ Putzen und Verpacken der Locomotiven	850	„ 15	„ —	„
10) Lohn für Locomotivputzer	2134	„ 2	„ 11	„
11) Vergütung für den Rangierdienst in Bremen	500	„ —	„ —	„
12) Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Locomotivschuppen	601	„ 3	„ 9	„
13) Unterhaltung und Bedienung der Wasserhebmaschinen	1497	„ 1	„ 4	„
Zusammen	40603	$\frac{1}{2}$ 2	gf. 8	fw.

Pro Nutzmeile	33	gf. 3,37	fw.
„ Locomotivmeile	28	„ 3,51	„
„ Achsmeile	1	„ 5,57	„
„ 100 Centner Bruttolast	1	„ 2,65	„
„ 100 „ Nettolast	6	„ 11,95	„

6. Finanzielle Resultate.

A. Einnahme.

Gegenstand der Einnahme.	Insgesamt.			Davon kommen auf die Strecke					
	℔	gf.	fw.	Oldenburg-Bremen.			Hepens-Oldenburg.		
	℔	gf.	fw.	℔	gf.	fw.	℔	gf.	fw.
1. Einnahme aus dem Transport von Personen	119288	22	7	63673	11	11	55615	10	8
2. „ „ „ „ „ „ Reisegepäck	5889	12	3	3465	2	1	2424	10	2
3. „ „ „ „ „ „ Extrazügen, Salonwagen u.	636	22	2	416	4	2	220	18	—
4. Einnahme aus dem Transport von Equipagen u.	1068	28	8	932	5	9	136	22	11
5. „ „ „ „ „ „ Vieh	7453	18	—	4511	—	2	2942	17	10
6. „ „ „ „ „ „ Gütern	76906	14	—	43857	27	8	33048	16	4
7. Nebengebühren aus dem Güterverkehr	911	16	10	739	21	6	171	25	4
8. Einnahme für Posttransporte	1215	10	10	598	9	11	617	—	11
9. „ „ Materialtransporte zu Bauzwecken	13954	23	7	9338	10	7	4616	13	—
10. Pacht von Ländereien und Gräfereien	806	22	—	529	8	3	277	13	9
11. Miethe für Gebäude und sonstige Wohn- resp. Dienst- lokale	907	7	2	718	10	—	188	27	2
12. Miethe für Beamtenwohnungen	344	8	8	202	27	6	141	11	2
13. „ „ Restaurationen	942	18	4	509	11	3	433	7	1
14. Wagenmiethe und dabei vorkommende Conventional- strafen	4242	23	11	2490	19	9	1752	4	2
15. Deckenmiethe	143	15	—	84	7	2	59	7	10
16. Erlös aus verkauften Papierabfällen u.	41	23	9	20	4	9	21	19	—
17. Zinsen für belegte Kapitalien	3386	29	11	1905	20	11	1481	9	—
Summa	238141	17	8	133992	23	4	104148	24	4
Pro Bahnmeile	18474	27	3	22672	6	4	14921	1	—
„ Nutzmeile	6	15	4	6	7	9	6	26	1
„ Achsmeile	—	8	7	—	8	3	—	9	1

B. Ausgaben.

Gegenstand der Ausgaben.	Insgesamt.			Davon kommen auf die Strecke					
				Oldenburg-Bremen.			Heppens-Oldenburg.		
	sp.	gl.	fw.	sp.	gl.	fw.	sp.	gl.	fw.
II. Allgemeine Verwaltung.									
1. Befoldungen und Reisekosten:									
a. Der Direction	6136	18	5						
b. " Betriebs-Inspektion	1859	15	—						
c. " Maschinen-, Werkstätte- und Materialverwaltung	4207	13	—						
2. Geschäftskosten:									
a. Drucksachen	1651	28	5						
b. Schreib- und Zeichenmaterial	273	11	4						
c. Buchbinderarbeiten	151	11	2						
d. Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Dienstlokale	296	12	10						
e. Injectionsgebühren	93	14	6						
f. Porto und telegraphische Depeschen	3	14	6						
g. Bücher, Karten und öffentliche Blätter	44	22	—						
h. Unterhaltung des Administrationsgebäudes und des Mobiliars in demselben	61	4	6						
i. Insgemeinkosten der Materialverwaltung	183	28	2						
k. Beitrag zur Kranken- und Unterstützungskasse	387	9	—						
l. Extraordinaria	23	15	—						
Summa I.	15374	7	10	7049	—	8	8325	7	2
Pro Bahnmeile	1192	21	10						
III. Bahnverwaltung.									
1. Personal- und Bureaukosten:									
a. Befoldungen und Reisekosten der Bahningenieure	1583	10	—	813	20	—	769	20	—
b. " " " " Bahnmeister	2678	19	10	1314	—	9	1364	19	1
c. Befoldung und Dienstkleidung der Bahn-, Brücken- und Weichenwärter	20195	27	4	8558	22	6	11637	4	10
d. Bureaubedürfnisse zc.	17	17	9	7	13	7	10	4	2
2. Unterhaltung der Bahn- und Hochbauten:									
a. Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Bankets	832	14	8	501	17	2	330	27	6
b. Unterhaltung des Oberbaues der Bahn	8706	16	3	4721	21	4	3984	24	11
c. " " " " Bahnhöfe, incl. Weichen, Drehscheiben, Schiebehähnen zc.	3661	20	3	2445	—	4	1216	19	11
d. Unterhaltung der Brücken, Durchlässe zc.	1689	6	—	1661	21	10	27	14	2
e. " " " " Stations- und Nebengebäude, Wärterhäuser zc.	826	17	1	532	9	2	294	7	11
f. Unterhaltung aller sonstigen Anlagen	214	26	10	104	2	2	110	24	8
g. " " " " des Inventars der Bahnverwaltung	338	—	6	305	3	3	32	27	3
Satus	40744	26	6	20965	12	1	19779	14	5

Gegenstand der Ausgaben.	Insgesamt.			Davon kommen auf die Strecke					
				Oldenburg-Bremen.			Heppens-Oldenburg.		
	sp.	gl.	fw.	sp.	gl.	fw.	sp.	gl.	fw.
Transport	40744	26	6	20965	12	1	19779	14	5
3. Telegraphen, optische Signale, Uhren zc.:									
a. Unterhaltung der optischen Telegraphen	8	28	8	8	15	4	—	13	4
b. " " " " electro-magnetischen Telegraphen	98	23	5	58	7	—	40	16	5
c. Kosten der optischen Nachtsignale, Weichenlaternen zc.	204	27	2	130	9	2	74	18	—
4. Insgemein:									
a. Heizung der Wärterbuden	90	22	6	35	19	7	55	2	11
b. Steuern, Feuerversicherung der Gebäude zc.	214	13	6	131	21	10	82	21	8
c. Arbeitslöhne für Schneeschaukeln	484	25	6	173	14	6	311	11	—
d. Extraordinaria	42	23	10	19	11	11	23	11	11
Summa II.	41890	11	1	21522	21	5	20367	19	8
pro Bahnmeile	3249	25	—	3641	22	4	2918	—	1
III. Transportverwaltung.									
1. Stationsdienst:									
a. Befoldung und Dienstkleidung des Beamtenpersonals auf den Stationen	9139	8	5	5104	10	6	4034	27	11
b. Löhne und Dienstkleidung der Wäger und Portiers, sowie des Hilfspersonals für den Expeditions- und Stationsdienst	7490	19	2	3949	16	7	3541	2	7
c. Reise- und Umzugskosten	71	28	6	50	11	7	21	16	11
d. Schreibmaterialien, Bureaukosten zc.	199	27	1	89	13	2	110	13	11
e. Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Stationslokale	1641	22	6	921	—	1	720	22	5
f. Unterhaltung der Stationsinventarien	135	20	1	66	23	1	68	27	—
2. Lokomotivdienst:									
a. Befoldungen u. Dienstkleidung der Lokomotivführer, Lehrlinge und Feuerleute	4864	11	3						
b. Meilengelder und Uebernachtungsvergütungen	1421	6	—						
c. Ersparnisprämien	644	6	6						
d. Unterhaltung (Reparaturen) der Lokomotiven und Tender	9860	9	9						
e. Material zum Heizen und Beleuchten der Lokomotiven	15337	7	10						
f. " " " " Schmierölen der Lokomotiven	1209	29	2	22786	12	—	16133	21	6
g. " " " " Pulver und Verpacken der Locomotiven	850	15	—						
h. Löhne für Lokomotivpuffer	2134	2	11						
i. Vergütung für den Rangierdienst in Bremen	500	—	—						
k. Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Lokomotivschuppen	601	3	9						
l. Unterhaltung und Bedienung der Wasserhebemaschinen	1497	1	4						
Satus	57599	9	3	32967	27	—	24631	12	3

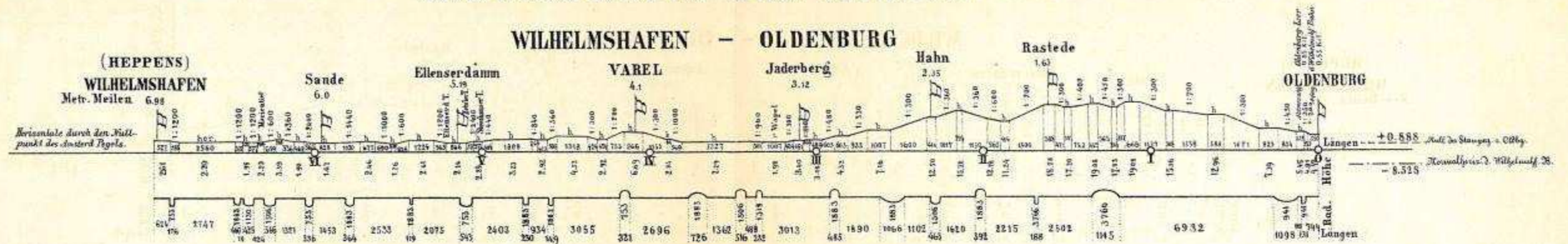
Gegenstand der Ausgaben.	Insgesamt.			Davon kommen auf die Strecke						
	sp	gl.	fw.	Oldenburg-Bremen.			Heppens-Oldenburg.			
	sp	gl.	fw.	sp	gl.	fw.	sp	gl.	fw.	
Transport	57599	9	3	32967	27	—	24631	12	3	
3. Wagen- und Wagenbegleitungsdienst:										
a. Befoldungen und Dienstkleidungen des Zugbegleitungs-personals	5099	3	7							
b. Meilen- und Uebernachtungsgelder	1496	10	8							
c. Unterhaltung der Wagen und Wagenutensilien	2399	10	10							
d. Material zum Reinigen der Wagen	2	28	5	6196	19	6	4359	7	5	
e. " " Schmierer der Wagen	468	21	—							
f. Löhne für Wagen-Rüger und Schmierer	910	25	—							
g. Beleuchtung und Erwärmung der Wagen	178	17	5							
4. Insgesamt:										
a. Entschädigung für verlorene und beschädigte Frachtstücke	82	24	—	78	5	2	4	18	10	
b. Extraordinaria	15	26	8	6	9	7	9	17	1	
Summa III.	68253	26	10	39249	1	3	29004	25	7	
Pro Bahmeile	5295	3	3	6641	3	8	4155	12	8	
" Ruhmeile	1	26	—	1	25	—	1	27	8	
" Achsmile	—	2	5,5	—	2	4,5	—	2	6,5	
" 100 Centner Nettolast	—	11	9,1	—	—	—	—	—	—	
" 100 " Bruttolast	—	2	0,7	—	—	—	—	—	—	
Wiederholung der Ausgaben:										
I. Allgemeine Verwaltung 12,2 %	15374	7	10	7049	—	8	8325	7	2	
II. Bahnverwaltung 33,1 %	41890	11	1	21522	21	5	20367	19	8	
III. Transportverwaltung 54,1 %	68253	26	10	39249	1	3	29004	25	7	
Summa der Betriebsausgaben	125518	15	9	67820	23	4	57697	22	5	
Pro Bahmeile	9737	20	1	11475	17	10	8266	4	7	
" Ruhmeile	3	12	11	3	5	—	3	24	2	

C. Bilanz.

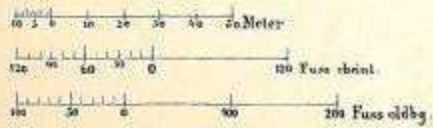
	Insgesamt.			Davon fallen auf die Strecke						
	sp	gl.	fw.	Oldenburg-Bremen.			Heppens-Oldenburg.			
	sp	gl.	fw.	sp	gl.	fw.	sp	gl.	fw.	
Die Einnahme hat betragen	238141	17	8	133992	23	4	104148	24	4	
" Betriebsausgaben haben betragen	125518	15	9	67820	23	4	57697	22	5	
In % der Einnahmen	52,7			50,6			55,1			
Verbleibt Ueberschuß	112623	1	11	66172	—	—	46451	1	11	
Pro Meile	8737	7	4	11196	18	6	6654	26	5	
In % des Anlage-Kapitals	2,61			3,50			1,99			
Von dem Ueberschusse wurde gezahlt:										
1. An Bremen zur Verzinsung der Kosten der bremischen Anlagen	30172	sp	25	gl.	3	fw.				
2. An Preußen für den Betrieb der Heppens-Oldenburger Bahn	27077	"	6	"	7	"				
3. An den Bau der Oldenburg-Seeerer Eisenbahn als Antheil der Einnahmen auf der Baustrecke	435	"	15	"	8	"				
	57685	17	6							
Es verbleiben demnach für Oldenburgische Rechnung	54937	14	5							
In Procenten des Oldenburgischen Anlage-Kapitals	4,20									

Großherzogliche Eisenbahn-Direction.
Strackerjan.

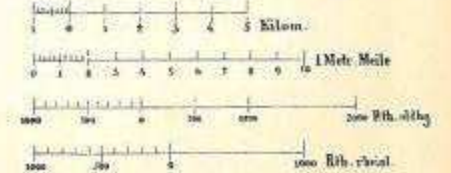
LÄNGENPROFIL DER BAHNEN



1:2000 für die Höhen:



1:200000 für die Längen:

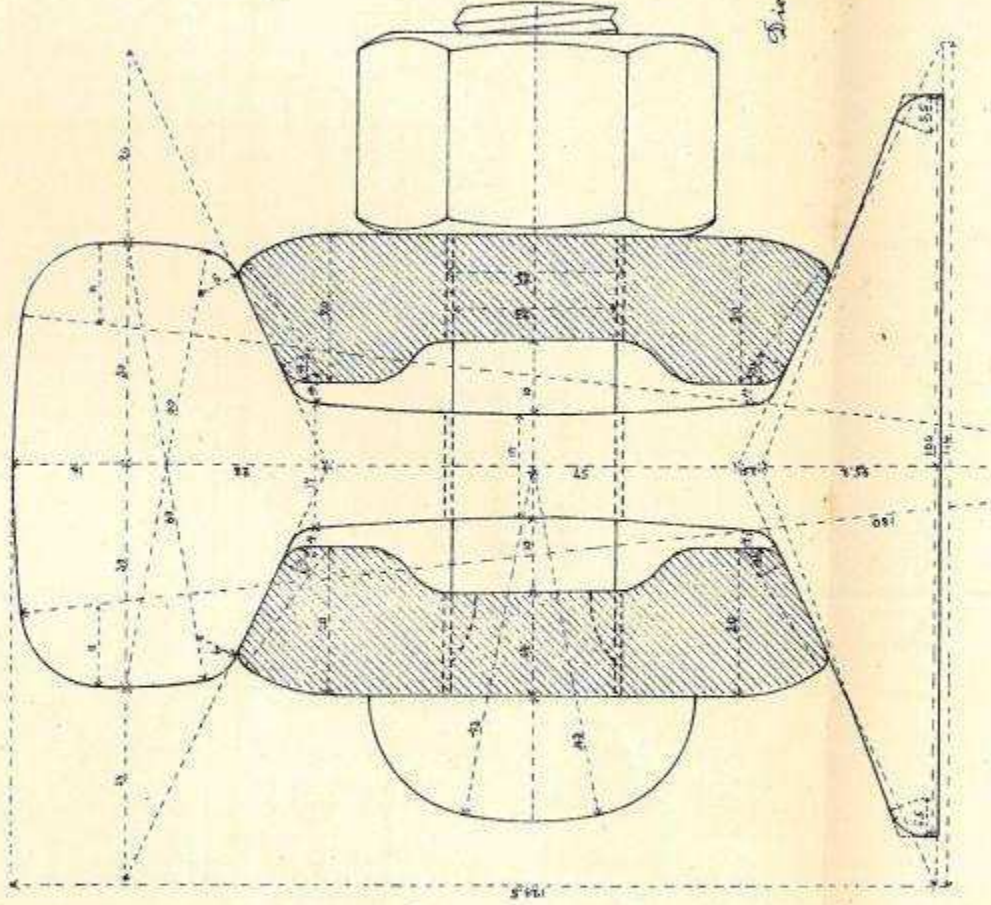


Eisenbefestigung nach Brunner.

Anl. II.

Sebiener Profil

wirkl. Größe.



Flächeninhalt

des

Sebienerprofils mit

= 4658

7662

6,760

pro qm.

Gewicht

1, der Sebiener =

71,15 kg pro qm. Dtl. mit

21,05 . . . Befestigung

22,33 . . . pro qm.

55,06 . . . pro qm.

2, der Längs =

9,45 kg pro Dtl. mit

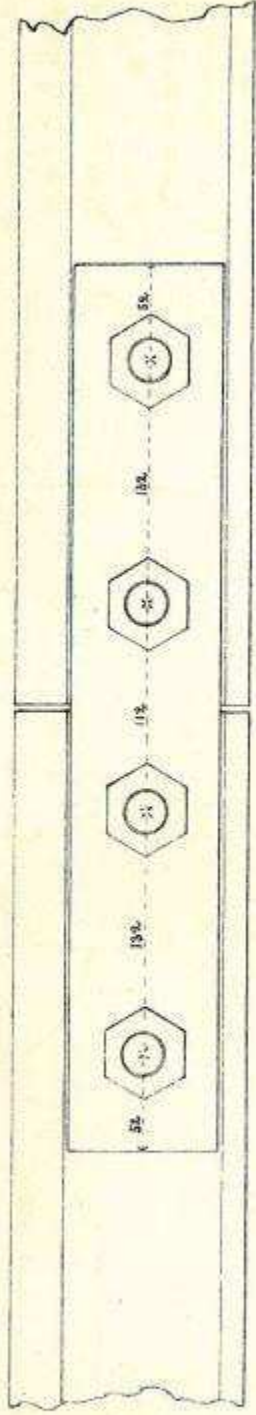
3, der Sebiener mit

1,35 kg pro Dtl. mit

Die eingetragenen Dimensionen sind in Dtl. angegeben.

Laachen-Verbindung.

1/4 der wirkl. Größe.



Zusammenstellung

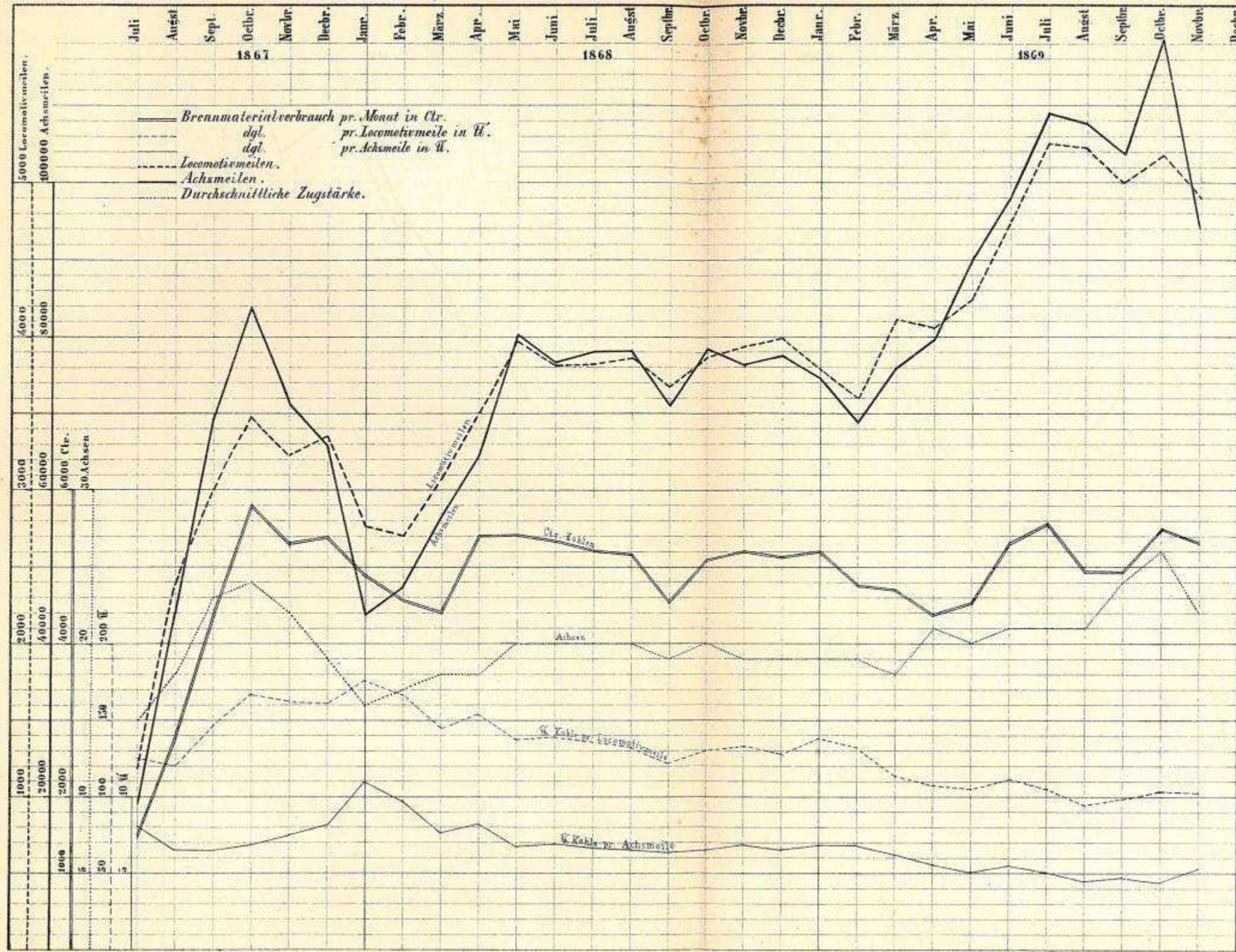
der am Schlusse des Jahres 1868 vorhandenen Locomotiven, mit Angabe ihrer Leistungen, ihrer Reparaturkosten, sowie ihres Verbrauchs an Brenn- und Schmiermaterial.

Bemerkung. Die vorhandenen Locomotiven zerfallen nach ihrer Construction in nachstehende Abtheilungen (sfr. Columnne 5 auf folgender Seite):

- A. Vierräderige Locomotiven mit gekuppelten Achsen, für gemischten Dienst;
A 1. dergleichen, als Tendermaschinen oder mit Tender verwendbar;
- B. Kleine Locomotiven mit einer Triebachse und drehbarem vierräderigen Vordergestell, ohne Expansion, von Norris in Philadelphia. Mit angekauft und zum Materialtransport verwendet.

Die Hauptdimensionen und Constructionsverhältnisse sind im Texte angegeben.

Brennmaterial-Verbrauch und Leistungen der Locomotiven.



Übersicht

der am Schlusse des Jahres 1868 vorhandenen Wagen, ihrer Leistungen
und Unterhaltungskosten.

Bemerkung. Sämmtliche Wagen sind Kräderig.

Bestand

an Achsen und Rädern für Wagen.

Sämmtliche Wagenachsen bestehen aus Buddelstahl und haben gleiche Dimensionen:

Stärke in der Nabe . . . 133 ^{mm}.

Echselfstärke 85 "

Vorhanden waren am Schlusse des Jahres 1868:

Achsen mit Schaalgußstücken 124 Stück.

" " Speichenrädern mit gußeisernen Naben und Buddel-

stahlbandagen 506 "

630 Achsen mit Rädern.

Anlage-Capital

pro 1868.

	Haupt- Summe.	A. Grund- entschädigung.	B. Erd- arbeiten.	C. Brücken und Durchlässe.	D. Oberbau.	E. Hochbauten.
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
I. Das Anlage-Kapital der unter oldenburgischer Betriebs-Verwaltung stehenden Bahnen ausschl. der gepachteten Weserbahn und des Hauptbahnhofes zu Bremen beträgt:	4272708					
1. Davon hat Oldenburg für den Bau der Oldenburg-Bremer Bahn, wie für die gesammte Betriebseinrichtung und das Betriebsmaterial verwandt	1949064	298318	226892	127000	411548	173700
Für den Bau des Centralbahnhofes zu Oldenburg und die Beschaffung des Betriebsmaterials erstattete Preußen . 641600 <i>fl.</i>						
Bleibt oldenburgischer Antheil . . . 1307464 <i>fl.</i>						
2. Das von Oldenburg zu verzinsende Bankapital der von Seiten Bremens hergestellten Strecke einschl. des Bahnhofes in der Neustadt beläuft sich auf	631737	33041	44732	472860	26042	40972
3. Preußen verwandte für den Bau der Heppens-Oldenburger Bahn	1691907	267594	145703	39993	654763	434764
Dazu vorstehende 641600 <i>fl.</i>						
= 2333507 <i>fl.</i>						
Summa	4272708	598953	417327	639853	1092353	649436
II. In Procenten der Hauptsummen kommen auf die einzelnen Litteren	100	14,02	9,77	14,97	25,37	15,20
III. Kosten pro metr. Meile Bahnlänge (ausschl. der 0,22 Meil. Weserbahn) = 12,67 Meilen	337230,31	47273,22	32938,20	50501,42	86215,71	51257,77

F. Einfriedi- gungen.	G. Bege- anlagen.	H. Signal- vorrichtungen und Abtheilungs- zeichen.	I. Allgemeine Kosten: Borarbeiten, Direction, technische Aufsicht, Provisionen und Zinsen, während der Baizeit.	Betriebs- Material und Betriebs- Einrichtung.
Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
6660	8331	5460	165982	525173
—	10299	—	3791	—
16095	13717	36336	82942	—
22755	32347	41796	252715	525173
0,53	0,76	0,88	5,91	12,29
1795,97	2553,04	3298,82	19945,84	41450,12

Anmerkungen.

Zu 1, C. Die Kosten der Brücken und Durchlässe betreffen:
 die Brücke über die Hunte mit 18000 *fl.*
 die Fluthbrücken bei Huchtingen und über die
 Ochtum à 20800 *fl.* mit 41600 „
 die Fluthbrücke über den Hakenburger See mit 28000 „
 die sämtlichen übrigen Bauwerke mit . . . 39400 „
 zusammen . 127000 *fl.*

Zu 1, E. Von den Kosten der Hochbauten entfallen auf:
 den Bahnhof Oldenburg 96100 *fl.*
 „ „ Wisting 2700 „
 „ „ Hude 15150 „
 „ „ Gröppenbüren 3500 „
 „ „ Delmenhorst 20970 „
 „ „ Huchtingen 2920 „
 die übrigen Hochbauten, Wachthäuser zc. . . 32360 „
 zusammen . 173700 *fl.*

Zu 2, H. In der Summe für Signalvorrichtungen zc. der Strecke Heppens-Oldenburg sind mit enthalten die Kosten der Wachthäuser.

Zu 3. Die Rechnung mit Bremen wird in Gold geführt; den angegebenen Courantbeträgen liegt ein Cours von 100 : 111 zu Grunde.

Zu 3, C. 426000 *fl.* Gold = 472860 *fl.* Courant ist der oldenburgischer Seite vertragmäßig zu verzinsende Antheil an den Anlagekosten der
 1) Weserbrücke mit . . 276000 *fl.* Gold = 306360 *fl.* Cour.
 2) Sicherheitshafen-
 brücke mit . . . 150000 „ „ = 166500 „ „
 zusammen 472860 *fl.* Cour.

Zu 4, D. Die für Einfriedigungen und Signalvorrichtungen erwachsenen Kosten sind in dieser Summe mitbegriffen.

Uebersicht

der bei der Oldenburgischen Staatsbahn beschäftigten Beamten und Hülfсарbeiter
nebst deren Besoldungen pro 1868.

Bezeichnung der Beamten und Hülfсарbeiter.	Zahl		Gehalte und Tagegelde			Diäten, Reisefosten und Ueber- nachtungs- gebühren.	Ersparungs- prämien des Maschinen- Personals.	Reserve- stunden und Meiengelder des Fahr- Personals.	Dienst- Kleidung.	Summa				
	etatmäßige.	Hülfсарbeiter.	in							Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.
			in	in	in									
A. Allgemeine Verwaltung.														
1. Direction.														
Mitglieder*)	2	—	1400	2000	1500	—	—	—	—	—	1507 21 9			
Directions-Secretair	1	—	600	1000	787	15	—	—	—	—	898 14 —			
Revisoren und Assistenten	4	4	300	800	2016	10 4	—	—	—	—	2068 — 4			
Registratoren und Kanzlisten	1	1	300	800	584	—	—	—	—	—	584 — —			
Billetdrucker u. Bureaudiener	1	1	250	350	463	15	—	—	—	—	463 15 —			
Für Arbeitshülfe	—	—	—	—	58	24 4	—	—	—	—	58 24 4			
2. Kasse.**)														
Kassier	1	—	600	1000	387	15	—	—	—	—	387 15 —			
Buchhalter u. Hülfсарreiber	—	2	300	800	168	18	—	—	—	—	168 18 —			
3. Betriebs-Inspection.														
Betriebs-Inspector	1	—	800	1300	925	—	—	—	—	—	1153 15 —			
Rechnungsführer und Hülfсарreiber	—	2	300	800	525	—	—	—	—	—	525 — —			
Bote	—	1	—	—	181	—	—	—	—	—	181 — —			
4. Maschinenmaterial u. Werkstättenverwaltung.														
Maschinenmeister	1	—	800	1300	925	—	—	—	—	—	1100 6 —			
Ingenieure	—	3	—	—	1136	24 8	—	—	—	—	1136 24 8			
Werkführer u. Vormänner	1	1	300	470	770	—	—	—	—	—	770 — —			
Rechnungsführer und Hülfсарreiber	2	4	300	800	1200	12 4	—	—	—	—	1200 12 4			
Summa A.	15	19	—	—	11629	14 8	574 1 9	—	—	—	12203 16 5			

*) Das Gehalt des technischen Directors ist zu Lasten des Baues verrechnet.
**) Die Gehalte der Kassenbeamten sind zur Hälfte zu Lasten des Baues verrechnet.

Bezeichnung der Beamten und Hülfсарbeiter.	Zahl		Gehalte und Tagegelde			Diäten, Reisefosten und Ueber- nachtungs- gebühren.	Ersparungs- prämien des Maschinen- Personals.	Reserve- stunden und Meiengelder des Fahr- Personals.	Dienst- Kleidung.	Summa				
	etatmäßige.	Hülfсарbeiter.	in							Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.	Thlr. fl. sw.
			in	in	in									
B. Bahnverwaltung.														
Bahn-Ingenieure	—	2	500	1000	1380	—	—	—	—	—	1583 10 —			
Bahnmeister	1	6	350	450	2549	15	—	—	—	—	2678 19 10			
Weichen- u. Bahnwärter zc.	106	29	150	190	18873	7 3	—	—	—	—	20195 27 4			
Summa B.	107	37	—	—	22802	22 3	259 10	—	—	—	24457 27 2			
C. Transportverwaltung.														
1. Stationsdienst.														
Stationsverwalter, Expedienten u. Assistenten	14	11	300	800	8703	11	—	—	—	—	9071 10 11			
Vergütung für Wahrnehmung des Expeditionsdienstes auf den Haltestellen	—	—	—	—	139 26	—	—	—	—	—	139 26 —			
Portiers, Stationsarbeiter zc.	—	59	14	20	10931	19 6	—	—	—	—	10947 17 5			
2. Fahrdienst.														
Locomotivführer	4	9	350	450	3556	15	—	—	—	—	5756 — 8			
Deizer	—	8	15	20	1020	23 1	153	—	—	—	1173 23 1			
Zugführer	3	—	360	400	900	—	—	—	—	—	1301 14 —			
Packmeister	3	—	325	350	900	—	—	—	—	—	1242 13 5			
Schaffner	8	1	200	250	1447	27 10	223 20	—	—	—	2399 20 6			
Bremser	—	9	14	18	1145	4 11	174 10	—	—	—	1651 26 4			
Summa C. Transportverwalt.	32	97	—	—	28745	7 4	1212 24 9	644 6 6	1796 4 2	1285 19 7	33684 2 4			
„ B. Bahnverwaltung	107	37	—	—	22802	22 3	259 10	—	—	—	24457 27 2			
„ A. Allgem. Verwalt.	15	19	—	—	11629	14 8	574 1 9	—	—	—	12203 16 5			
Zusammen	154	153	—	—	63177	14 3	2046 6 6	644 6 6	1796 4 2	22681 14 6	70345 15 11			

*) Hierin sind 2200 Thlr. enthalten, welche für Verrichtung des oldenburgischen Dienstes auf der Station Bremen durch bremische Beamte gezahlt sind.

*) Desgleichen 2000 Thlr. für den Dienst auf der Station Bremen.

Uebersicht

des gesammten Verkehrs und dessen Erträge
pro 1868.

Monat.	Personen.									Reisegepäck.		Equipagen u.				
	Einzelfarten.					Retourfarten.				Gesamte Frequenz (Retourkarten doppelt gerechnet).	Gesamtes Gewicht. Ctr.	Davon frachtfrei im Verbandsverkehr. Ctr.	Equipagen u.			
	Klasse			Militair.	Zusammen.	Klasse			Zusammen.				Equipagen. Stck.	Leichen. Stck.	Militair-fahrgänge. Stck.	Eisenbahn-fahrgänge. Stck.
	I.	II.	III.			I.	II.	III.		Zusammen.						
Januar	83	4105	16647	509	21344	—	—	—	—	21344	1581,3	174,3	2	—	52	—
Februar	95	4014	19101	293	23503	—	—	—	—	23503	1660,6	116,4	2	—	112	—
März	105	4431	21498	210	26244	—	—	—	—	26244	1602,4	127,4	3	—	40	—
April	181	5338	25872	846	32237	—	—	—	—	32237	1787,0	154,0	3	—	—	—
Mai	252	7061	30469	473	38255	27	690	1987	2704	43663	2032,2	165,2	3	2	4	—
Juni	225	5988	30216	1429	37858	96	1162	4895	6153	50164	1873,8	245,1	4	—	9	1
Juli	266	5853	31128	652	37899	31	546	3344	3921	45741	2538,5	341,0	6	2	—	1
August	221	5332	30544	616	36713	21	967	5832	6820	50353	2480,5	359,3	14	—	—	—
September	170	5093	26973	2355	34591	22	504	2506	3032	40655	2021,8	283,8	11	—	1	—
October	155	6230	31989	685	39059	20	422	1873	2315	43689	2198,4	238,6	13	—	—	—
November	73	4075	21894	384	26426	4	178	1049	1231	28888	1826,8	156,1	2	1	—	—
December	79	4076	21645	783	26583	5	150	959	1114	28811	1427,3	150,5	9	1	—	—
Summa	1905	61596	307976	9235	380712	226	4619	22445	27290	435292	23030,8	2515,0	72	6	218	2
Davon kommen auf den Lokalverkehr:	1691	58145	303191	6872	369899	226	4610	22347	27183	424265	19659,3	—	57	5	—	1
„ „ Hannover-Oldenburgischen Verkehr:	171	2862	4316	2261	9610	—	9	98	107	9824	2905,8	2141,4	12	—	218	1
„ „ Verkehr mit Braunschweigischen Stationen:	8	106	195	102	411	—	—	—	—	411	116,3	98,1	1	—	—	—
„ „ Verkehr mit Stationen des Norddeutschen Verbandes:	35	483	274	—	792	—	—	—	—	792	348,8	275,5	2	1	—	—
„ „ Niederdeutschen Verkehr:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Bergisch-Hannoverschen Verkehr:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Sich.								Güter.				
Hunde.	Pferde.	Gr. Rindvieh.	Kälber.	Schafe.	Schweine.	Ziegen.	Ge-flügel.	Eilgut.	Frachtgut		Kohlen.	Insgesamt.
									der Normal-kasse.	der ermäßigten Klassen.		
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
33	201	70	36	61	144	—	—	1472,2	8932,1	90964,2	22800	124168,3
29	169	153	35	48	140	—	—	1576,9	10928,0	86054,6	33400	131959,3
38	127	254	72	113	8	—	2,5	1804,1	11123,2	89847,9	30080	132855,2
67	47	327	86	166	18	5	3,0	2507,8	7240,2	72536,5	25500	107784,3
65	19	533	73	2004	8	1	3,5	3080,1	8632,8	74685,6	19200	105598,3
58	211	300	38	2796	17	2	3,0	2332,1	6355,8	83831,6	13200	105719,3
60	55	428	34	1087	44	—	1,0	2909,0	7312,5	106984,3	25600	142805,8
70	142	860	19	1523	130	3	1,0	2672,7	8423,1	112447,5	21600	145143,3
126	357	847	29	602	177	—	2,0	2261,9	9026,8	111225,4	18300	140814,1
91	251	2076	158	636	156	7	0,5	2689,1	10763,9	117967,2	21100	152520,2
69	12	849	34	306	302	3	—	2269,3	9785,2	108803,5	30400	151258,0
62	1	133	27	57	416	—	1,0	1950,5	9199,0	139425,3	24100	174674,8
768	1592	6830	641	9399	1560	21	200 Gänse 17,5	27525,7	107722,6	1194773,6	285280	1615301,3
741	372	3105	632	9348	1163	20	200 Gänse 11,5	19042,8	60506,4	754476,2	7180	841205,4
21	1115	1987	9	51	397	1	6,0	5682,5	40928,9	320392,6	3100	370104,6
2	88	155	—	—	—	—	—	390,6	2399,3	21928,6	—	24717,9
4	—	316	—	—	—	—	—	1683,1	—	43242,1	—	44925,2
—	—	28	—	—	—	—	—	215,8	1410,4	1076,9	—	2703,1
—	17	1239	—	—	—	—	—	511,5	2477,6	53657,2	275000	331646,3

Verkehr:

Monat.	Personen-Verkehr.														
	Einzelfarten.					Retourarten.									
	1. Klasse.		2. Klasse.		3. Klasse.	Militair.		Zusammen.		1. Klasse.	2. Klasse.		3. Klasse.	Zusammen.	
	Thlr.	gr.	sw.	Thlr.	gr.	sw.	Thlr.	gr.	sw.	Thlr.	gr.	sw.	Thlr.	gr.	sw.
Januar	73	19	6	1925	6	6	3977	—	6	173	2	4	6148	28	10
Februar	81	24	6	1851	17	—	4449	5	—	61	24	—	6444	10	6
März	80	29	—	2002	27	—	4936	7	—	40	21	4	7060	24	4
April	130	7	6	2420	25	6	6269	13	—	193	19	4	9014	5	4
Mai	195	3	—	3082	25	—	7270	18	—	106	18	8	10655	4	8
Juni	170	—	—	2815	—	6	7811	5	6	232	25	11	11029	111	—
Juli	253	15	6	2868	29	—	7884	11	6	177	1	9	11183	27	9
August	199	25	6	2769	—	—	7748	25	—	189	4	4	10906	24	10
September	160	28	6	2638	1	6	6502	23	6	511	9	4	9813	2	10
October	134	15	—	3126	5	—	7922	20	—	138	7	2	11321	17	2
November	54	24	—	2032	8	—	5101	16	6	79	25	—	7268	13	6
December	71	28	6	1955	28	6	4938	28	6	138	5	11	7105	1	5
Summa	1607	10	6	29488	23	6	74812	24	—	2042	15	1	107951	13	1
Davon kommen															
auf den Lokalverkehr:	1315	13	6	25672	23	6	71413	1	6	1418	29	—	99820	7	6
„ „ Oldenburg-Hannoverschen Verkehr:	232	7	—	3226	14	—	3057	28	6	577	15	8	7094	5	2
„ „ Oldenburg-Braunschweigischen Verkehr:	14	26	—	117	15	—	141	21	—	46	—	5	320	2	5
„ „ Norddeutschen Verkehr:	44	24	—	472	1	—	200	3	—	—	—	—	716	28	—
„ „ Niederdeutschen Verkehr:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Bergisch-Hannoverschen Verkehr:	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Einnahmen.

Zusammen für Personen.	Reisegepäck.	Extrazüge, Salomswagen u.	Gesamter Personen-Verkehr.	Equipagen u.	Stieh.	Güterverkehr.			Insgesamt.																				
						Frachten.	Neben-gebühren.	Zusammen.	Insgesamt.																				
									Thlr.	gr.	sw.																		
6148	28	10	392	4	8	—	—	—	6541	3	6	160	12	10	326	29	9	5752	19	—	57	14	8	5810	3	8	12838	19	9
6444	10	6	417	17	8	—	—	—	6861	28	2	334	12	—	393	6	2	6130	8	11	88	10	—	6218	18	11	13808	5	3
7060	24	4	415	17	1	64	23	—	7541	4	5	155	7	—	340	23	4	6819	15	10	93	21	11	6913	7	9	14950	12	6
9014	5	4	471	28	1	60	—	—	9546	3	5	19	23	—	405	17	7	5861	13	—	81	12	5	5942	25	5	15914	9	5
11785	21	8	529	6	8	—	—	—	12314	28	4	38	15	—	490	11	9	5742	26	5	103	7	7	5846	4	—	18689	29	1
13679	15	5	474	1	6	330	17	—	14484	3	11	71	26	—	637	18	9	4951	29	3	64	21	11	5016	21	2	20210	9	10
12666	23	3	642	9	1	108	18	—	13417	20	4	36	6	—	602	16	10	6385	25	3	84	2	11	6469	28	2	20526	11	4
13954	5	10	627	14	1	22	24	—	14604	13	11	60	2	8	894	10	1	6600	27	2	100	19	4	6701	16	6	22260	13	2
10951	2	4	505	11	5	8	—	—	11464	13	9	54	8	—	785	28	—	6548	8	—	108	10	11	6656	18	11	18961	8	8
12345	27	8	581	1	4	—	—	—	12926	29	—	63	17	2	1760	29	10	7469	26	3	100	22	9	7570	19	—	22322	5	—
7720	20	—	462	4	9	—	—	—	8182	24	9	19	22	—	653	8	7	7142	27	7	105	10	5	7248	8	—	16104	3	4
7516	17	5	370	15	11	42	—	2	7929	3	6	54	27	—	161	27	4	7329	7	10	94	1	6	7423	9	4	15569	7	2
119288	22	7	5889	12	3	636	22	2	125814	27	—	1068	28	8	7453	18	—	76735	24	6	1082	6	4	77818	—	10	212155	14	6

Specielle Uebersicht

des

Personen-Verkehrs

pro 1868.

Specielle Uebersicht

des

Gepäck-Verkehrs

pro 1868.

Von	Nach Hannoverſchen Stationen.		Nach Braunschweig-Stationen.		Nach Stationen des Norddeutſchen Verbandes.		Nach Bremen (Altſt.).	Nach Bremen (Neuſt.).	Nach Huchtingen.	Nach Delmenhorſt.		Nach Gröppenbühren.	Nach Hude.	Nach Wüſting.
	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Gewicht.	Gewicht.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Gewicht.	Gewicht.
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.
Hannoverſchen Stationen. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	68,9	51,2	—	—	—
Braunſchweigſchen „ . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stationen des Nordd. Verbandes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Station Bremen (Altſtadt) . .	—	—	—	—	—	—	9,5	9,0	612,2	—	11,1	27,8	2,1	—
„ Bremen (Neuſtadt) . . .	2,4	2,0	—	—	—	—	24,9	—	26,4	477,5	—	41,8	7,2	4,6
„ Huchtingen	—	—	—	—	—	—	28,0	21,1	—	8,8	—	—	0,4	—
„ Delmenhorſt	151,5	107,0	—	—	—	—	704,9	284,8	11,8	—	—	44,0	15,8	5,0
„ Gröppenbühren	—	—	—	—	—	—	31,5	26,2	4,3	42,4	—	—	1,6	0,3
„ Hude	—	—	—	—	—	—	64,5	9,1	—	20,3	—	5,6	—	7,0
„ Wüſting	—	—	—	—	—	—	1,8	2,7	—	—	—	0,9	2,0	—
„ Oldenburg	1054,0	753,2	41,2	33,6	155,6	121,7	2609,0	102,1	6,2	448,1	—	30,8	110,2	79,7
„ Haſtede	—	—	—	—	—	—	91,4	4,3	—	8,0	—	—	0,5	1,2
„ Hahn	—	—	—	—	—	—	23,9	0,8	—	1,4	—	—	—	—
„ Jaderberg	—	—	—	—	—	—	11,3	—	—	3,6	—	—	0,4	—
„ Barel	112,1	89,4	5,5	5,5	—	—	240,5	17,8	1,6	27,2	—	0,9	3,1	1,4
„ Ellenſerdamm	—	—	—	—	—	—	58,6	1,2	—	5,0	—	5,2	1,2	—
„ Sande	286,6	216,8	8,8	6,3	—	—	559,2	19,7	6,3	35,2	—	—	6,3	0,7
„ Heppens	59,4	47,6	—	—	11,8	10,6	153,3	2,5	—	2,0	—	0,2	—	—
„ Zwiſchenahn	—	—	—	—	—	—	0,8	—	—	0,2	—	—	—	—
Summa	1666,0	1216,0	55,5	46,0	167,4	132,3	4603,6	502,0	65,3	1762,2	51,2	141,4	177,4	102,0

Von	Nach Oldenburg.	Nach Haſtede.	Nach Hahn.	Nach Jaderberg.	Nach Barel.		Nach Ellenſerdamm.	Nach Sande.		Nach Heppens.		Nach Zwiſchenahn.	Nach allen Stationen.		Gepäckfracht.			
	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Gewicht.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Gewicht.	Gewicht.	Davon frachtfrei.	Stk.	gf.	fw.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.				
Oldenburg.	866,3	632,9	—	—	—	69,4	55,0	—	179,8	139,2	55,4	47,1	—	1239,8	925,4	167	20	8
Haſtede.	43,8	37,2	—	—	—	10,6	9,2	—	6,4	5,7	—	—	—	60,8	52,1	4	25	1
Hahn.	170,2	133,5	—	—	—	—	—	—	—	11,0	9,7	—	—	181,4	143,2	16	26	9
Jaderberg.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barel.	2466,5	—	18,0	9,7	8,1	201,2	—	32,8	373,9	—	108,2	—	1,3	3891,0	—	1355	21	—
Ellenſerdamm.	251,7	—	2,0	—	0,8	24,4	—	1,7	48,0	—	19,9	—	—	934,2	2,0	213	20	—
Sande.	23,0	—	—	—	—	8,0	—	—	3,6	—	—	—	—	93,8	—	16	27	—
Sande.	390,5	—	5,6	1,2	0,6	22,1	—	7,4	20,3	—	3,3	—	1,4	1670,2	107,0	269	11	5
Heppens.	36,4	—	—	—	—	3,4	—	5,1	4,3	—	3,4	—	—	159,1	—	28	25	—
Zwiſchenahn.	87,6	—	2,0	—	—	10,7	—	5,6	4,0	—	0,4	—	—	218,2	—	41	25	—
Oldenburg.	65,8	—	—	—	—	—	—	3,5	—	—	—	—	—	77,6	—	7	23	—
Haſtede.	—	—	269,6	70,7	75,2	1172,5	—	121,2	665,7	—	192,3	—	6,3	7210,3	908,0	1889	18	9
Hahn.	315,5	—	—	12,3	16,2	86,0	—	8,3	20,0	—	7,1	—	—	572,3	—	104	16	—
Jaderberg.	67,8	—	9,9	—	0,3	28,2	—	8,3	6,3	—	3,3	—	—	149,9	—	29	29	—
Barel.	129,1	—	10,2	—	—	71,7	—	8,5	5,1	—	1,1	—	—	241,3	—	39	28	—
Ellenſerdamm.	820,0	—	78,8	18,1	57,3	—	—	93,2	777,3	—	314,6	—	0,8	2570,1	94,0	572	7	—
Sande.	113,1	—	3,1	0,4	1,6	75,7	—	—	51,5	—	65,2	—	—	381,8	—	93	18	—
Heppens.	673,4	—	28,2	5,7	2,2	669,1	—	49,4	—	—	116,7	—	0,3	2468,0	223,7	780	15	6
Zwiſchenahn.	170,3	—	4,3	1,3	2,0	246,2	—	35,0	216,8	—	—	—	—	905,1	58,3	254	15	1
Summa	6695,5	803,0	431,7	119,4	164,5	2700,1	64,2	379,9	2384,8	144,9	901,8	56,8	10,1	23030,8	2515,0	5889	12	3

Übersicht

des

Vieh-Verkehrs

pro 1868.

Es sind verkauft von		Beförderte Anzahl							Geflügel. Stück
		Hunde.	Pferde.	Rindvieh.	Kälber.	Schafe.	Schweine.	Ziegen.	
		Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	
Hannoverschen	nach Oldenburgischen Stationen	6	153	120	—	50	202	1	2,5
Braunschweigischen	" " "	1	—	33	—	—	—	—	—
Norddeutschen Verbands-	" " "	2	—	64	—	—	—	—	—
Lübeck-Büchener	" " "	—	—	28	—	—	—	—	—
Bremen (Altstadt)	" " "	65	40	135	4	11	—	2	2,5
Bremen (Neustadt)	" " "	120	—	—	1	—	—	—	—
Huchtingen	" " "	66	—	—	8	10	6	1	—
Delmenhorst	" " "	61	11	305	29	109	221	1	—
	" Hannoverischen	1	16	258	5	—	—	—	—
	" Braunschweigischen	—	—	50	—	—	—	—	—
	" Norddeutschen	—	—	17	—	—	—	—	—
Gruppenbüren	" Köln-Mindener	—	—	150	—	—	—	—	—
	" Oldenburgischen	46	70	817	147	78	8	3	0,5
	" Hannoverischen	—	49	379	—	—	—	—	—
Hude	" Braunschweigischen	—	48	—	—	—	—	—	—
	" Oldenburgischen	14	—	2	21	16	—	—	—
Wisting	" " "	6	—	—	111	36	1	1	0,5
Oldenburg	" " "	95	51	518	14	511	406	3	1,5
	" Hannoverischen	11	541	309	4	—	195	—	3,5
	" Braunschweigischen	—	40	44	—	—	—	—	—
	" Norddeutschen	2	—	103	—	—	—	—	—
Rastede	" Köln-Mindener	—	17	384	—	—	—	—	—
	" Oldenburgischen	43	—	5	65	49	94	—	0,5
Hahn	" " "	7	—	1	23	6	37	—	—
Jaderberg	" " "	10	—	104	150	82	49	—	1,5
	" Hannoverischen	—	—	140	—	—	—	—	—
Barel	" Oldenburgischen	67	31	115	15	1703	258	7	2,0 200 Gänse
	" Hannoverischen	—	118	104	—	—	—	—	—
	" Norddeutschen	—	—	132	—	—	—	—	—
Ellenserdamm	" Köln-Mindener	—	—	126	—	—	—	—	—
	" Oldenburgischen	18	—	26	14	120	29	1	1,5
Sande	" Hannoverischen	—	—	2	—	—	—	—	—
	" Oldenburgischen	60	168	1061	30	6589	52	1	—
	" Hannoverischen	1	238	675	—	1	—	—	—
Heppens	" Braunschweigischen	—	—	28	—	—	—	—	—
	" Köln-Mindener	—	—	579	—	—	—	—	—
Heppens	" Oldenburgischen	63	1	16	—	28	2	—	1,0
	" Hannoverischen	2	—	—	—	—	—	—	—
	" Braunschweigischen	1	—	—	—	—	—	—	—
Summa		768	1592	6830	641	9399	1560	21	17,5 200 Gänse

		Einnahme an Fracht für:																		Insgesamt. Zhr. . gl. sw.									
		Hunde.		Pferde.		Rindvieh.		Kälber.		Schafe.		Schweine.		Ziegen.		Geflügel.													
		Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.	Zhr.	gl. sw.												
1	28	—	94	15	9	84	10	2	—	—	—	9	—	2	11	—	7	—	7	8	1	—	8	202	3	—			
—	10	—	—	—	—	18	8	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18	5			
—	12	2	—	—	—	35	12	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	24	8			
—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—			
13	24	—	49	28	—	89	21	—	1	18	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	159	14	—			
8	19	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	25	—			
2	17	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	25	—	—	6	—	—	—	—	2	—	—	4	6	—			
5	13	—	14	25	—	103	3	—	4	20	—	3	14	—	23	25	—	—	—	—	2	—	—	155	12	—			
—	2	4	2	29	11	56	29	1	—	20	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60	21	7			
—	—	—	—	—	—	7	15	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	15	1			
—	—	—	—	—	—	2	29	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	29	8			
—	—	—	—	—	—	20	14	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	14	11			
4	6	—	22	20	—	228	17	—	9	26	—	4	7	—	—	28	—	—	—	—	6	—	—	271	1	—			
—	—	—	15	23	5	121	20	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	137	13	10			
—	—	—	19	2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	2	6			
1	18	—	—	—	—	2	15	—	3	16	—	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	1	—			
—	12	—	—	—	—	—	—	—	9	28	—	2	2	—	—	4	—	—	—	—	3	—	—	5	—	12	24	—	
15	12	—	56	18	—	290	24	—	2	18	—	52	20	—	71	11	—	—	—	—	16	—	—	490	15	—			
2	6	1	464	18	9	178	15	6	1	18	7	—	—	—	12	—	2	—	—	—	—	—	—	660	21	3			
—	—	—	27	—	10	27	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	2	1		
—	12	2	—	—	—	65	21	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66	3	6		
—	—	—	10	—	—	174	27	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	184	27	10		
3	25	—	—	—	—	5	7	—	10	12	—	16	5	—	43	23	—	—	—	—	—	—	—	3	—	79	15	—	
—	26	—	—	—	—	1	17	—	2	29	—	—	17	—	9	27	—	—	—	—	—	—	—	—	15	26	—		
—	13	—	—	—	—	99	—	—	10	7	—	11	24	—	10	15	—	—	—	—	—	—	—	—	132	9	—		
—	—	—	—	—	—	135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	135	—	—		
8	16	—	52	12	—	91	1	—	3	10	—	258	24	—	13	19	—	—	—	—	28	—	—	2	26	—	431	16	—
—	—	—	132	15	7	86	7	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	218	23	6		
—	—	—	—	—	—	98	11	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	11	9		
—	—	—	—	—	—	92	10	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	10	8		
1	25	—	—	—	—	18	14	—	2	16	—	24	15	—	6	26	—	—	—	—	1	—	—	5	—	54	12	—	
—	—	—	—	—	—	5	19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	19	1		
7	22	—	210	16	—	983	5	—	5	27	—	602	27	—	3	22	—	—	—	—	2	—	—	—	1814	1	—		
—	12	—	442	17	11	778	7	—	—	—	—	—	15	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1221	22	—		
—	—	—	—	—	—	27	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	1	3		
—	—	—	—	—	—	499	29	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	489	29	5		
6	26	—	4	19	—	13	27	—	—	—	—	9	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	26	—		
—	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	—	
—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	
89	5	9	1620	22	8	4451	24	3	70	17	10	1000	1	3	208	14	9	3	7	8	9	13	10	7453	18	—			

Übersicht

des gesamten Güterverkehrs

im Jahre 1868.

Übersicht

des

gesamten Güterverkehrs

im Jahre 1868.

D. Norddeutscher

Station	Befördertes Gewicht													Insgesamt
	Eigut.	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Kl. E.	Künstlicher Dünger.	Salz.	Rob-eisen u.	Umzugsgut.	Kohlen.	
	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
Delmenhorst	Verband	135,0	—	0,8	3416,5	—	—	—	—	—	—	—	—	3552,3
	Empfang	47,1	—	—	934,8	—	—	—	—	—	—	—	—	981,9
Oldenburg	Verband	283,8	—	167,8	5683,7	100,0	500,4	—	—	—	—	200	—	6935,2
	Empfang	844,1	—	94,1	9460,9	122,6	3990,2	5830,1	—	—	700	—	—	21042,0
Barel	Verband	43,9	—	42,9	2678,6	—	227,1	—	—	—	—	100	—	3092,5
	Empfang	204,5	—	58,5	4671,6	—	317,6	101,3	—	—	—	—	—	5353,5
Sande	Verband	4,5	—	—	124,7	—	—	—	—	—	—	—	—	129,2
	Empfang	19,6	—	—	331,0	—	—	—	—	—	—	—	—	350,6
Jeppens	Verband	13,4	—	—	398,4	—	—	—	—	—	—	—	—	411,8
	Empfang	87,2	—	33,8	2464,5	—	490,7	—	—	—	—	—	—	3076,2
Insgesamt	Verband	480,6	—	211,0	12301,9	100,0	727,5	—	—	—	—	300	—	14121,0
	Empfang	1202,5	—	186,4	17862,8	122,6	4798,5	5931,4	—	—	700	—	—	30804,2
Zusammen		1683,1	—	397,4	30164,7	222,6	5526,0	5931,4	—	—	700	—	300	44925,2

E. Niederdeutscher

Delmenhorst	Verband	48,4	271,5	—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	321,4
	Empfang	2,9	260,6	2,7	1,5	—	—	—	—	—	—	100	—	367,7
Oldenburg	Verband	43,3	143,8	108,6	60,8	322,5	—	—	—	—	—	—	—	679,0
	Empfang	58,6	381,0	44,4	26,9	—	111,7	—	—	—	—	—	—	622,6
Barel	Verband	28,6	130,6	28,1	27,1	—	—	—	—	—	—	—	—	214,4
	Empfang	10,4	150,3	29,1	8,9	101,6	—	—	—	—	—	—	—	300,3
Jeppens	Verband	6,6	22,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29,2
	Empfang	17,0	50,0	91,9	9,6	—	—	—	—	—	—	—	—	168,5
Insgesamt	Verband	126,9	568,5	136,7	89,4	322,5	—	—	—	—	—	—	—	1244,0
	Empfang	88,9	841,9	168,1	46,9	101,6	111,7	—	—	—	—	100	—	1459,1
Zusammen		215,8	1410,4	304,8	136,3	424,1	111,7	—	—	—	—	100	—	2703,1

Verbandsverkehr.

Eigut.	Erhöbene Fracht															Insgesamt
	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Klasse E.	Künstl. Dünger.	Salz.	Rob-eisen u.	Umzugsgut.	Kohlen.				
	Thlr. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Th. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Thlr. gr. sw.				
9 8 2	—	—	—	10	139 29 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149 9	
146 8 10	—	—	16	16 11	962	—	12 15	—	186 7 9	190 17 6	—	—	19 7 7	—	9 1	1542 12
49 28 3	—	—	9	5 2	693 26 2	—	—	—	32 25 5	5 6	—	—	—	7 16	—	798 11
5 29 7	—	—	—	—	50 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
24 26 8	—	—	4	— 3	340 26 5	—	—	—	39 14 8	—	—	—	—	—	—	409 8
236 11 6	—	—	29	23	2 2186 22 9	12 15	—	258 17 10	195 18	—	—	—	19 7 7	—	16 16 1	2955 11

Verbandsverkehr.

3 5 7	18	22 7	—	2 5	—	2 3	—	—	—	—	—	—	—	—	1 10	—	23 12
17 19 10	48	5 4	11	6 9	5 3 2	16 3 9	4 8 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102 17
11 2 11	41	12 10	6 22	—	3 9	7 27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 13
8 20 6	14	—	13	26 5	1 3 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 20
40 18 10	122	10 9	31	27 7	9 18	—	24 9	4 8 5	—	—	—	—	—	—	1 10	—	234 4

F. Bergisch-

Station	Befördertes Gewicht.													Insgesamt.
	Eilgut.	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Kl. E.	Künstlicher Dünger.	Salz.	Rob- eisen u.	Umzugs- gut.	Kohlen.	
	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	Ctrr.	
Delmenhorst . . .	{ Verf. 8,5 Empf. 14,7	158,0 147,2	16,2 65,3	8,5 169,1	— —	— 439,0	— 28765,2	— —	— —	— —	— —	— —	— 26800	191,5 56400,5
Oldenburg . . .	{ Verf. 75,2 Empf. 188,8	293,4 1230,0	227,4 1324,9	1232,5 1541,8	523,0 516,0	— 3835,2	— 1170,0	— —	— —	— —	— —	100 —	— 140600	2451,5 150406,7
Rastede	Empf. —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4800	4800,0
Barel	{ Verf. 16,9 Empf. 100,3	44,8 184,8	50,6 321,5	427,3 637,5	— —	— 502,0	— 2821,0	— —	— —	— —	— —	— —	— 100	— 1141,0
Ellenserdamm . . .	Empf. —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17400	17400,0
Sande	{ Verf. 14,2 Empf. 39,0	26,2 258,9	31,6 142,9	13,9 219,5	— —	— 5611,0	— 542,0	— —	— —	— —	— —	— —	— 3400	— 5696,9
Heppens	{ Verf. 2,5 Empf. 51,5	26,7 107,6	16,6 123,1	36,8 214,5	— —	— 311,0	— 1600	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 393,7
Insgesamt { Verf. Empf.	117,4 394,1	549,1 1928,5	342,4 1977,7	1719,3 2782,4	523,0 516,0	6424,0 7637,2	— 31535,2	— —	— —	— —	— —	200 —	— 275000	9875,2 321771,1
Zusammen . . .	511,5	2477,6	2320,1	4501,7	1039,0	14061,2	31535,2	—	—	—	—	200	275000	331646,3

Verband:

Verband:	Eilgut.	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Kl. E.	Künstlicher Dünger.	Salz.	Rob- eisen u.	Umzugs- gut.	Kohlen.	Insgesamt.
Oldenb.-Hannov. { Verf. Empf.	2425,3 3257,2	15946,7 24982,2	22315,9 26789,2	10193,9 13099,3	377,7 1670,1	8124,2 35705,3	3121 155783	— 5850	200 3200	100 29135	900 628	1400 1800	— 3100	65104,7 304999,3
Oldenb.-Braunschv. { Verf. Empf.	99,5 290,7	1099,0 1300,3	782,5 3841,4	362,2 4426,3	— —	— 5680,2	— 5432	— 775	— 529	— 100	— —	— —	— —	2343,0 22374,9
Norddeutscher { Verf. Empf.	480,6 1202,5	— —	211,0 186,4	12301,9 17862,8	100,0 122,6	727,5 4798,3	— 5931,4	— —	— —	— 700	— —	— —	300 —	14121,0 30804,2
Niederdeutscher { Verf. Empf.	126,9 88,9	568,5 841,9	136,7 168,1	89,4 46,9	322,5 101,8	— 111,7	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 100	1244,0 1459,5
Bergisch-Hannov. { Verf. Empf.	117,4 394,1	549,1 1928,5	342,4 1977,7	1719,3 2782,4	523,0 516,0	6424,0 7637,2	— 31535,2	— —	— —	— —	— —	— —	200 —	9875,2 321771,1
Insgesamt { Verf. Empf.	3249,3 5233,4	18163,3 29052,9	23788,5 32962,8	24666,7 38217,7	1323,2 2410,3	15275,7 53932,9	3121,0 198681,6	— 6625	200 3729	100 29935	900 628	1900 1900	— 278100	92687,9 681408,9
Zusammen	8482,9	47216,2	56751,3	62884,4	3733,5	69208,6	201802,6	6625	3929	30035	1528	3800	278100	774096,5
Dazu Localverkehr . . .	19042,8	60506,4		440297,4									7180	841205,4
Summa	27525,7	107722,6		1194773,6									285280	1615301,9

Recapitulation.

Hannoverscher Verkehr.

Station	Erhöbene Fracht.													Insgesamt.
	Eilgut.	Klasse I.	Klasse II.	Klasse A.	Klasse B.	Klasse C.	Klasse D.	Klasse E.	Künstl. Dünger.	Salz.	Rob- eisen u.	Umzugs- gut.	Kohlen.	
	Thlr. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Th. gr. sw.	Thlr. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	Th. gr. sw.	
Delmenhorst . . .	1 15 6	12 13 3	2 21 11	4 13 1	—	8 16 5	479 12 7	—	—	—	—	—	—	282 25 6
Oldenburg . . .	46 21 7	145 — 6	120 7 10	158 25 7	51 28 6	159 24 —	39 —	—	—	—	—	—	—	4 15 2
Rastede	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	127 17 7
Barel	33 19 3	34 29 5	45 9 3	97 3 1	—	212 10 2	—	—	—	—	—	—	—	7 15 —
Ellenserdamm . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	630 22 9
Sande	18 8 5	51 1 4	25 2 —	25 5 5	—	461 14 3	—	—	—	—	—	—	—	130 11 7
Heppens	19 29 6	25 28 6	21 16 4	29 7 7	—	25 1 8	100 —	—	—	—	—	—	—	2149 26 6
Insgesamt { Verf. Empf.	120 4 3	269 13 —	214 27 4	314 24 9	51 28 6	867 6 6	618 12 7	—	—	—	—	—	—	12 — 27345 25 9

Recapitulation.

1188 4 5	4367 17 9	4352 17 5	1613 22 1	109 25 11	1996 10 2	6444 24 3	178 18 —	72 —	844 11 2	245 14 —	158 —	55 19 8	2145	
86 1 —	255 16 6	438 12 —	317 26 1	—	233 25 —	173 24 —	17 28 —	12 16 —	1 8 —	—	—	—	153	
236 11 6	—	29 23	22186 22 9	12 15 —	258 17 10	195 18 —	—	—	19 7 7	—	—	16 16 1	295	
40 18 10	122 10 9	31 27 7	9 18 —	24 — 9	4 8 5	—	—	—	—	—	—	1 10 —	23	
120 4 3	269 13 —	214 27 4	314 24 9	51 28 6	867 6 6	618 12 7	—	—	—	—	—	12 —	27345 25 9	
1671 10 —	5014 28 —	5067 17 6	4442 23 8	198 10 2	3360 7 11	7432 18 10	196 16 —	84 16 —	864 26 9	45 14 —	187 26 3	7401 15 5	3596	
21880 Thlr. 27 gr. 1 sw.														
3637 —	6516 26 —											30463 " 15 " —	149 23 —	4076
5308 10 —	11531 24 —											52344 Thlr. 12 gr. 1 sw.	7551 8 5	7673

Uebersicht des Verkehrs

nach

Waaren-Gattungen

im Jahre 1868.

B. Oldenburg

Von Nach Station	I. Abfälle		II. Asphalt, Harze aller Art, Bsch, Theer.	III. Baum- wolle, rohe.	IV. Brennmaterial		V. Dach- pappe und Dach- silze.	VI. Droguerie- und Apothekerwaaren, Chemikalien und Farbstoffe.						
	a.	b.			a.	b.		c. Feinn.	d. Mineral- ätherisches u. Terpentinöl.	e. Pecoleum.	f. Coba, Soda- asche, Salpeter u. Potasche.			
	Lumpen und Papier- abfälle.	Knochen, Hörner, Haare, Häuten, Lein- leder u. f. w.	Stein- kohlen, Braun- kohlen.	Torf, Holzkohlen, Lohkohlen u. f. w.	Chemicalien, Drogen Apotheker- u. Farb- waaren.	Farbe- holz (in Blöcken, gemahlen und ge- raspelt.)	Ettr.					Ettr.	Ettr.	Ettr.
Delmenhorst	Versand	1782,1	543,2	—	—	—	—	7	—	22,9	—	10,1	—	
	Empfang	23,1	22,2	144,1	—	1300	16	—	270	32,1	5,9	30,9	2,5	95,8
Oldenburg	Versand	3574,1	1610,9	68,2	0,6	—	—	952,2	385,3	40,4	26,5	9,1	285,8	
	Empfang	16,6	135	378,2	668	1800	191	14,3	2042,1	408,8	28,3	236	10,3	424,3
Barel	Versand	67,8	521,8	—	—	—	—	5,3	1,6	—	—	—	—	
	Empfang	3,4	29,6	11,6	—	—	148,2	—	147,7	49,5	8,1	15,6	—	58,6
Ellenserdamm	Versand	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	117,3	—	1,2	1,1	3,7	6,2
Sande	Versand	10,7	33,8	—	—	—	—	5,2	5,8	—	—	—	—	
	Empfang	—	1,8	—	1,3	—	—	3,4	280,8	47,7	5,3	45,6	7,9	46,1
Heppens	Versand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Empfang	14,1	4,9	441,1	—	100,5	—	—	166,7	—	0,6	40,2	3,1	11,3
Summa	Versand	5434,7	2710,7	68,2	0,6	—	—	991,8	392,7	63,6	26,5	19,2	285,8	
	Empfang	57,5	193,5	975	669,5	3200,5	355,2	17,7	3024,2	538,1	49,4	369,4	27,5	642,4
Total		5492,2	2904,2	1043,3	670,1	3200,5	355,2	17,7	4016,7	930,8	112,7	395,9	46,7	928,2

C. Oldenburg

Delmenhorst	Versand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	65,4	—	—	0,5	—	
Oldenburg	Versand	—	4,7	—	—	—	—	—	11,8	—	—	—	3,7	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	566,9	—	—	—	—	
Barel	Versand	—	—	—	—	—	—	—	0,3	—	—	—	—	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	24,6	—	—	—	3,2	
Sande	Versand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	39,6	—	—	0,5	6,5	
Heppens	Versand	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	
Summa	Versand	—	4,7	—	—	—	—	—	12,3	—	—	—	4,2	
	Empfang	—	—	—	—	—	—	—	696,5	—	—	1	19,7	
Total		—	4,7	—	—	—	—	—	708,8	—	—	1	19,7	4,2

Hannoverscher Verkehr.

VII. Druck- sachen und Bücher	VIII. Düngmittel		IX. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren				X. Erze und Minea- ralien.	XI. Festagen aller Art, Kisten u. a.	XII. Feld- Wald- u. Garten- erzeugnisse.			XIII. Fettwaaren.	
	a.	b.	a.	b.	c.	d.			a.	b.	c.	a.	b.
	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.	Ettr.
3	—	—	—	11,1	—	89,9	—	569,9	697	17,8	5,1	14,4	5,1
8	100	—	—	297,2	—	1375	—	144,7	1467,7	151,7	19,3	121,9	121
187,9	100	300	900	800,1	—	3256,8	—	1370,4	29	2,4	251,6	877,3	1306,8
212,7	—	32	264,4	2726,2	100	2617	11,4	146,1	21766,3	9766,3	3358,8	141	784,3
3,2	—	—	—	—	—	1304,1	17	753,7	60,1	—	5,9	—	20,8
35	103,3	—	300	2452,4	—	537,4	—	27,7	132,7	507,2	22,2	70,9	184,7
—	—	—	—	—	—	—	—	203,5	30,7	2,1	2,1	3,2	—
—	—	—	—	—	—	—	—	0,3	30,8	9,2	5,7	52,2	61
64,3	—	—	—	—	—	—	—	117,5	103,9	—	2,1	3,5	—
49,4	1	—	2,3	53	—	556,2	—	36,4	219,1	1243,8	102,5	40,8	106,2
1,7	—	—	—	—	—	—	—	4982,8	1210,5	—	2,3	—	—
9,1	—	1,2	—	38,7	—	822,5	—	0,3	26,9	1255,8	22,6	141	178
260,1	100	300	900	811,2	—	4687	17	7997,8	2132,1	22,3	269,4	898,4	1332,5
314,2	204,8	33,2	567,2	5569,4	100	5941,2	11,4	355,9	23643,2	12934,3	3531,1	567,1	1435,4
574,2	304,8	333,2	1467,2	6380,6	100	10628,2	28,4	8353,7	25775,3	12956,6	3800,5	1465,5	2767,9

Braunschweigischer Verkehr.

3,7	—	—	—	—	—	—	—	51,4	—	6,6	—	—	—
—	100	200	—	—	—	—	—	0,5	305,1	—	—	10,9	—
1	—	—	—	—	—	—	—	313,9	—	—	32,3	—	—
0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	1738,1	451,8	81,5	156,4	25,1
—	—	—	—	—	—	—	—	185,1	—	—	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	110,1	204,2	—	10,9	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	51,9	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	622,3	1,7	—	7,7	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	56,2	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	301,8	100	16,2	13,7	—
4,7	—	—	—	—	—	—	—	658,6	—	6,6	37,3	—	25,1
0,3	100	200	—	—	—	—	—	0,5	3077,4	757,7	97,7	199,5	—
5,2	100	200	—	—	—	—	—	—	3077,4	764,3	135	199,5	25,1

B. Oldenburg

Von Nach Station	XIV. Flachs, Hanf, Seide, Werg. Ctnr.	XV. Garn.		XVI. Geräthe (Bau- und Haus-), Möbeln u. musikal. Instru- mente. Ctnr.	XVII. Glas, Glas- waaren, Porzellan, Fajenze. Ctnr.	XVIII. Pelzwerk, Häute, Feder, Felle.		XIX. Holz und Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren.					
		a.	b.			a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	f.
		Baum- wollene. Ctnr.	Feinen- Hanf- Wollen- Ctnr.			Häute, Felle, Pelzwerk. Ctnr.	Feder. Ctnr.	Bau- und Nagelholz (auch Gruben- holz), euro- päisches. Ctnr.	Nagelholz, außer- europäi- sches. Ctnr.	Vorke, Lohb. Ctnr.	Korbholz und Körfe. Ctnr.	Brenn- holz. Ctnr.	Andere Holz-, Korb- und Sieb- macher- waaren. Ctnr.
Delmenhorst . . . { Versand Empfang	141,9 5,2	— 36,8	1,3 74,3	165,8 494,3	119,5 447,7	33,8 144,7	649 24,3	1,4 329	— 3,6	300 110	1154 —	— —	15,2 89,1
Oldenburg . . . { Versand Empfang	60 165,3	9925,2 211	1073,7 144,3	1579,3 1660,5	131,7 1476,2	1256,3 185,9	719,6 301	367,3 8296,2	7,1 1,2	176,3 300	0,7 —	— —	96,3 387,7
Barel { Versand Empfang	246,4 156	654,1 1980,6	203,8 110,9	551,7 251,5	52,9 389,7	155,4 25,7	63,4 50,3	— 130	24,4 10,7	— 15,3	— —	— —	4,3 75,7
Ellerferdamm . . . { Versand Empfang	— 0,5	64 317,7	— 32,1	25,4 9,8	8,8 36,1	— —	0,7 10	— —	— —	312,4 —	— —	— —	— 3,3
Sande { Versand Empfang	— 6,7	0,8 16,6	— 44,7	268,9 249,5	62,3 266,4	378,1 24,5	11,7 186	— 5,3	— 0,3	— —	— —	— —	5,7 47
Heppens { Versand Empfang	— 11,9	— 1	— 6,3	65,1 847,5	11,7 268	0,3 3,4	1 43,3	— 9208	— —	— —	— —	— —	0,3 47,7
Summa { Versand Empfang	447,7 345,7	10644,1 2563,7	1279 412,3	2656,3 3513,1	386,9 2884,1	1824,1 384,3	1445,4 615,3	368,3 17968,7	31,6 16,3	788,7 425,3	1154,7 —	— —	122 650,5
Total	793,4	13207,8	1691,3	6169,4	3271	2208,3	2060,8	18337,3	47,8	1214	1154,7	—	772,5

C. Oldenburg

Delmenhorst . . . { Versand Empfang	— —	— —	— —	0,9 —	0,5 5,5	2,1 —	1,9 1,5	— —	— —	— —	40,4 —	— —	0,7 2,8
Oldenburg . . . { Versand Empfang	11 —	13,7 —	— —	7,4 —	— 8,7	— —	— 2,4	— 100	— —	— —	— —	— —	41,4 1
Barel { Versand Empfang	— —	— —	— —	— —	— 2,9	— —	0,5 4,4	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Sande { Versand Empfang	— —	— —	— —	— —	— 2	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 15,3
Heppens { Versand Empfang	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 600	— —	— —	— —	— —	— —
Summa { Versand Empfang	11 —	13,7 —	— —	8,3 —	0,5 19,1	2,1 —	2,4 8,3	— 700	— —	— —	40,4 —	— —	42,1 19,1
Total	—	13,7	—	8,3	19,6	2,1	10,7	700	—	—	40,4	—	61,2

Hannoverscher Verkehr.

XX. Filtten- producte: Klaun, Schwefel, Jinn, Siriol, Bleiglätte. Ctnr.	XXI. Knochen- löthe und Knochen- mehl. Ctnr.	XXII. Colonial-, Delicateresse-, Material- und Specereywaaren, auch andere Consumtibilien.										
		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	i.	k.	l.
		Bier. Ctnr.	Butter. Ctnr.	Garren. Ctnr.	Lichorien und Kaffee- Surrogat. Ctnr.	Fische und Fisch- waaren. Ctnr.	Fleisch- waaren, Speck, Schmalz, Wurst. Ctnr.	Honig. Ctnr.	Kaffee. Ctnr.	Räse. Ctnr.	Mähten- fabrikate. Ctnr.	Weis. Ctnr.
—	—	21,6 248,3	154,1 1,3	1333,6 —	— 196,5	— 0,5	10,9 —	— —	2,6 6,5	— 17,9	7,4 1731,2	— 1,8
179,9 33,1	— 1437,9	10,8 814,9	55,9 70	78,4 —	— 71,3	24,6 44	179,9 1265,7	— —	14,3 23,1	2,3 56,9	9,9 7110	1,1 —
—	—	3,5 383,9	12,9 0,5	7,9 —	— 5,6	4,7 8,4	— —	— —	— 5,9	0,5 8,6	0,5 1263,7	— —
—	—	—	5,5 —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
—	—	1,2 66,4	1184 1,9	12,9 —	— 11,7	0,3 38,1	8,1 203,9	— —	— 1,3	4,2 3,2	— 320,2	— 0,6
—	—	—	10,5 4,2	4,7 —	— —	1 6,9	1,4 —	— —	— 0,5	0,5 26,5	— 1450,1	— —
179,9 55,4	— 3469,9	37,1 2347,3	1422,9 77,8	1437,5 —	— 296,8	30,5 107,8	200,7 1469,5	— 0,5	16,8 38,7	7,7 113,1	17,8 11883,5	1,1 2,4
235,3	3469,9	2384,4	1500,3	1437,5	296,8	138,4	200,7	1470	55,3	120,8	11901,3	3,5

Braunschweigischer Verkehr.

—	—	1,3 15,1	— —	20,4 1	— 22,1	— —	— —	— —	0,5 —	— 14,9	— 75,3	— —
—	—	—	2,1 3,7	3,7 1,3	— —	0,5 5,6	509 —	— —	— —	— 62,2	4,1 4659,2	— —
—	—	—	1,3 —	— —	— 43,3	0,5 —	— —	— —	— —	— 7	— 75	— —
—	—	—	349,1 —	— —	— 102,6	0,5 2,7	104,6 —	0,3 —	— —	— 6,4	0,4 96,6	— —
—	—	—	3,7 —	0,5 —	— —	— —	— —	— —	— —	— 173,2	— 142	— —
—	—	1,3 217,2	356,8 —	24,6 13,6	1,3 560,6	0,5 —	1 9,3	613,6 —	0,8 —	— 263,7	4,5 5048,1	— —
75	—	218,5	356,8	38,2	561,9	0,5	10,3	613,6	0,8	263,7	5052,6	—

D. Norddeutscher Verkehrsverkehr.

Von Nach Station	XIV. Flachs, Hanf, Seide, Werg. Ctrr.	XV. Garn.		XVI. Geräthe (Bau- und Haus-), Möbeln u. musikal. Instru- mente. Ctrr.	XVII. Glas, Glas- waaren, Porzellan, Fayenze. Ctrr.	XVIII. Pelzwerk, Häute, Leder, Felle.		XIX. Holz und Holz-, Korb- und Siebmacherwaaren.					
		a.	b.			a.	b.	a.	b.	c.	d.	e.	f.
		Baum- wollene. Ctrr.	Feinen- Hant-, Wollen- Ctrr.			Häute, Felle, Pelzwerk. Ctrr.	Leder. Ctrr.	Bau- und Kupfholz, (auch Grunder- holz), euro- päisches. Ctrr.	Kupfholz, außer- europäi- sches. Ctrr.	Bohle, Lohb. Ctrr.	Korkholz und Körb. Ctrr.	Brenn- holz. Ctrr.	Ander Holz-, Korb- und Sieb- macher- waaren. Ctrr.
Delmenhorst . . . { Versand Empfang	— —	— 1	— —	— 53	0,5 101	— —	222,5 1	— —	— —	— —	1961,7 —	— —	— 90
Oldenburg . . . { Versand Empfang	— 14	2260,1 38	1000,7 118	380,4 727	8,5 —	6,1 —	971,8 50	16,5 —	— —	— —	— —	— —	139,8 —
Barel { Versand Empfang	— —	792,4 —	122,4 2	100 193	4,7 228	— —	11,2 3	— —	— —	— —	— —	— —	13 —
Sande { Versand Empfang	— —	— —	— 2	— 25	— 5	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 2
Heppens { Versand Empfang	— 6	— —	— —	116,1 278	— 37	2,8 —	— 2	— —	— —	— —	— —	— —	— 2
Summa { Versand Empfang	— 20	3052,5 39	1123,1 122	596,5 1276	13,5 371	8,9 —	1205,3 56	16,5 —	— —	— —	1961,7 —	— —	139,8 107
Total	20	3091,5	1245,1	1872,5	384,5	8,9	1261,3	16,5	—	—	1961,7	—	246,8

D. Norddeutscher Verkehrsverkehr.

XX. Hütten- producte: Kamm, Schwefel, Zinn, Vitriol, Bleiglätte. Ctrr.	XXI. Knochen- kohle und Knochen- mehl. Ctrr.	XXII. Colonial-, Delicatsesse-, Material- und Specereywaaren, auch andere Consumtibilien.											I. Gesamt-Summe.			
		a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	i.	k.	l.				
		Bier. Ctrr.	Butter. Ctrr.	Cigarren. Ctrr.	Cichorien und Kaffee- Surrogat. Ctrr.	Fische und Fisch- waaren. Ctrr.	Fleisch- waaren, Speck, Schmalz, Butter. Ctrr.	Honig. Ctrr.	Kaffee. Ctrr.	Käse. Ctrr.	Mühlen- Fabrikate. Ctrr.	Weis. Ctrr.				
—	—	—	6,2	—	—	—	2,8	—	—	—	—	—	—	1	—	3552,2
—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	981,9
—	—	—	6,1	—	—	—	10,2	—	—	—	—	—	—	6	—	7006
—	49	885	60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	205	21642
—	555,1	1,6	60,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41	—	3092,5
—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	434	5353,5
—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	129,2
—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	350,6
—	—	—	3,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	411,8
—	—	787	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	15	3076,2
—	555,1	1,6	96,9	—	—	—	16,6	—	—	—	—	—	—	50	1	14191,8
—	49	1699	87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62	666	30804,2
—	604,1	1700,6	183,3	—	—	—	16,6	—	—	—	—	—	—	112	667	44996

E. Niederdeutscher Verkehrsverkehr.

Delmenhorst . . . { Versand Empfang	— —	— —	0,5 —	100 —	— —	— —	5,2 —	— —	— —	— —	114,5 249,7	— —	— —
Oldenburg . . . { Versand Empfang	— —	403,6 —	— 4,4	64,4 173,7	0,5 4,1	— —	1,4 —	— —	— —	— —	— —	— —	0,5 4,9
Barel { Versand Empfang	— 101,6	— —	— 1,5	— 76,9	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— 4,4
Heppens { Versand Empfang	— 40,7	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
Summa { Versand Empfang	— 142,3	403,6 —	— 6,4	64,4 350,6	4,6 —	— —	6,8 —	— —	— —	— —	114,5 249,7	— —	0,5 9,5
Total	142,3	403,6	6,4	415	4,6	—	6,8	3,1	5,8	—	364,2	—	9,8

—	—	—	—	190,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	321,4
—	—	—	0,5	1,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	367,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,3	—	—	679
10,2	—	25,4	1,4	1,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,4	—	—	622,6
—	—	—	7,9	2,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	214,4
—	—	20	—	2,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,2	—	300,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	29,2
—	—	50,1	0,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	168,5
—	—	—	7,9	192,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1,2	—	1244
10,2	—	95,5	2,5	5,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9,4	1	3,6	1459,1
10,2	—	95,5	10,4	197,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10,4	2,2	3,6	2703,1

D. Norddeutscher

Von Nach Station	XXII. Colonial-, Delicatsse-, Material- u. Specereivaaren, auch andere Consumtibilien.									XXXIII. kurze Waaren und Galan- terie- waaren.	XXIV. Manufacturwaaren.		XXV. Ma- schinen und Ma- schinen- theile.
	m.	n.	o.	p.	q.	r.	s.	t.	u.		a.	b.	
	Salz (außer Düngsalz).	Spiritus und Spiri- tuosen.	Süd- früchte.	Syrup und Melasse.	Tabak, roher.	Tabak, fabri- cirt.	Wein.	Zucker, roh und raffinirt.	Außer- dem.		baumw., seidene, wollene und gemischte Waaren.	Leinen und Sege- l- tuch.	
Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	
Delmenhorst . . . { Versand Empfang	—	—	—	—	102,7	668,7	2,8	—	0,3	—	9,5	—	—
Oldenburg . . . { Versand Empfang	—	—	0,5	14,3	—	11,4	20,4	0,5	—	—	98,1	19	—
Barel { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	62,1	—	—	—	127,4	1,9	—
Sande { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,5	—	—
Heppens { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Versand Empfang	216	4126,5	0,5	14,3	102,7	683,5	85,7	0,5	0,5	—	238,8	20,9	—
Total	216	4126,5	0,5	281,3	358,7	781,5	131,4	1828,5	444,5	453	2239	349,8	137

E. Niederdeutscher

Von Nach Station	XXII. Colonial-, Delicatsse-, Material- u. Specereivaaren, auch andere Consumtibilien.									XXXIII. kurze Waaren und Galan- terie- waaren.	XXIV. Manufacturwaaren.		XXV. Ma- schinen und Ma- schinen- theile.
	m.	n.	o.	p.	q.	r.	s.	t.	u.		a.	b.	
	Salz (außer Düngsalz).	Spiritus und Spiri- tuosen.	Süd- früchte.	Syrup und Melasse.	Tabak, roher.	Tabak, fabri- cirt.	Wein.	Zucker, roh und raffinirt.	Außer- dem.		baumw., seidene, wollene und gemischte Waaren.	Leinen und Sege- l- tuch.	
Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	
Delmenhorst . . . { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,5	—	—	—
Oldenburg . . . { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Barel { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Heppens { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa { Versand Empfang	—	—	—	—	—	—	2,1	—	—	—	3,4	94,7	4,4
Total	—	5,2	—	—	—	—	7,7	—	6,3	14,2	73,7	3,9	79,1

Verbandsverkehr.

XXVI. Metalle außer Eisen.	XXVII. Militair- effecten und Munition.	XXVIII. Delftuchen und Delftuchen- mehl.	XXIX. Papier und Pappe außer Dachpappe.	XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.				XXXI. Thon- und Töpfer- waaren.	XXXII. Wolle, thierische.	XXXIII. Sonstige Güter.	Gesamt-Summe.
				a.	b.	c.	d.				
				Steine, roh und bearbeitet, auch Schiefer x.	Chamotte, Form-, Dach- u. Mauerziegel, Drains u. son- stige gebrannte Steine.	Kalk, Cement, Trag- Gyps x.	Thon, Lehm, Kies, Sand, Erden x.				
Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	
15,4	—	—	—	—	—	—	—	—	508,6	49,4	3552,3
2	—	—	14	—	—	—	—	5	—	29	981,9
18,3	—	—	0,5	—	—	—	—	—	13	658	7006
235	45	—	424	3	326	—	—	284	1	332	21042
—	—	—	—	—	—	—	—	—	238,1	235,7	3092,5
4	—	—	50	—	100	—	—	55	—	130	5353,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	15,1	51	129,2
—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	21,6	350,8
—	—	—	0,5	2,7	—	—	—	—	—	98,1	411,8
4	167	—	22	—	—	—	—	19	—	30	3076,3
33,7	—	—	1	2,7	—	—	—	—	775,1	1092,2	14191,8
245	212	—	510	3	426	—	35	366	1	542,6	30804,2
278,7	212	—	511	5,7	426	—	35	366	776,1	1634,8	44996

Verbandsverkehr.

XXVI. Metalle außer Eisen.	XXVII. Militair- effecten und Munition.	XXVIII. Delftuchen und Delftuchen- mehl.	XXIX. Papier und Pappe außer Dachpappe.	XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.				XXXI. Thon- und Töpfer- waaren.	XXXII. Wolle, thierische.	XXXIII. Sonstige Güter.	Gesamt-Summe.
				a.	b.	c.	d.				
				Steine, roh und bearbeitet, auch Schiefer x.	Chamotte, Form-, Dach- u. Mauerziegel, Drains u. son- stige gebrannte Steine.	Kalk, Cement, Trag- Gyps x.	Thon, Lehm, Kies, Sand, Erden x.				
Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	Cent.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,5	321,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,5	367,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	679
—	7,5	—	0,8	—	—	—	—	—	—	95,9	622,6
3,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49,3	214,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,8	300,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,1	29,2
—	25,3	—	—	—	—	—	—	—	—	13,8	168,5
3,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141,9	1244
—	33,1	—	0,8	—	—	—	—	—	—	132	1459,1
3,5	33,1	—	0,8	—	—	—	—	—	—	273,8	2703,1

F. Bergisch

Von Nach Station	XXII. Colonial-, Delicatsesse-, Material- u. Specerwaaren, auch andere Consumtibilien.									XXXIII.	XXIV. Manufacturwaaren.		XXV.	Gesamt-Summe.
	m.	n.	o.	p.	q.	r.	s.	t.	u.	Kurze Waaren und Galan- teriewaaren.	a.	b.	Maschinen und Ma- schinentheile.	
	Salz (außer Düngsalz).	Spiritus und Spiri- tuosen.	Süd- früchte.	Syrup und Relasse.	Tabak, roher.	Tabak, fabri- cirt.	Wein.	Zucker, roh und raffinirt.	Kuher- dem.	—	baum-, seidene, wollene und gemischte Waaren.	Leinen und Segel- tuch.	—	
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
Delmenhorst	—	—	—	—	—	0,5	9	—	5,7	—	2,1	—	—	
Oldenburg	—	—	—	—	—	15,6	0,7	9,4	7,1	68,2	4,2	0,5	—	
Rastede	—	13,5	2,1	—	—	9,2	4,2	—	0,3	21,2	44,2	4,7	22,4	
Barel	—	—	—	—	—	0,7	147,1	110,2	178,2	110	363,7	32,2	19,2	
Ellenserdamm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Sande	—	—	—	—	7,2	—	2,2	4,2	—	—	28,2	0,2	—	
Heppens	—	—	—	—	—	—	16,1	—	20,7	25,2	94	21,2	—	
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Total	—	27,5	4,8	—	7,2	12,2	22	—	6,2	24,1	85,2	6	22,7	
	—	—	—	—	—	0,7	238,2	140,2	218,7	168,2	683,2	76,1	40	
	—	27,5	4,8	—	7,2	13,6	260,2	140,2	225,6	193,2	769,2	82,1	62,7	

Recapitulation.

Oldenb.-Hannov.	27,4	294,2	1,1	—	216,7	242,7	336,1	0,2	181,2	218,6	2667,2	173,1	629,2
Oldenb.-Braunsch.	28911,6	6510,7	33	118,6	739,7	1614,2	2649,1	1875,5	3388,6	1849,2	5284,2	1160,2	653,2
Norddeutscher	—	2407,1	—	228,6	10,6	4,2	25,6	—	7,1	5,8	133,7	7,2	12,2
Niederdeutscher	216	4126,5	—	267	1,8	2258,7	761,2	142,2	268,2	25,2	2000,2	328,2	137
Bergisch-Hannov.	—	5,2	—	—	—	—	2,1	—	—	3,4	94,7	4,4	28,1
Insgesamt	—	—	—	—	—	—	7,7	—	6,2	14,2	73,7	3,2	79,1
Zusammen	29127,6	13077	37,2	614,2	1003	1713,6	2942,2	6102,4	4819,1	2627,6	8309,2	1595,6	926,2
Dazu Localverkehr	29155,0	13371,2	39,4	628,2	1333	2656,2	3414	6103,4	5015,1	2879,2	11530,7	1807,2	1618,2
Summa	31160,6	21844,2	2834,2	1601,2	7180	3903,4	8841,2	10470,2	9577,2	3942,1	15472,2	2646,2	4954,2

Hannoverscher Verkehr.

XXVI. Metalle außer Eisen.	XXVII. Militair- effecten und Munition.	XXVIII. Deltuchen und Deltuchen- mehl.	XXIX. Papier und Pappe außer Dachpappe.	XXX. Steine, Erden, Cement, Kalk, Gyps.				XXXI. Thon- und Lösser- waaren.	XXXII. Wolle, thierische.	XXXIII. Sonstige Güter.	Gesamt-Summe.
				a. Steine, roh und bearbeitet, auch Schiefer x.	b. Ehamotte, Form-, Dach- u. Mauerziegel, Drains u. son- stige gebrannte Steine.	c. Kalk, Cement, Traß, Gyps x.	d. Thon, Lehm, Kies, Sand, Erden x.				
Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	Ctr.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	191,2
9	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3,4	56400,2
30,2	—	—	41,2	—	—	—	—	—	—	67,2	2451,2
508,2	—	—	153,2	—	100	100	—	16	—	125,2	150406,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4800
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1141,2
0,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,7	33865,1
1,2	13	—	57,2	—	—	—	2,2	—	—	37,4	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17400
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5696,2
5,6	—	—	—	—	—	—	—	—	3,2	13,2	4602,2
33,2	—	200	8,7	142	—	—	0,6	—	—	76,2	393,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,6	54296,2
—	—	—	1,2	—	—	—	—	—	—	27,2	—
37,2	—	—	41,2	—	—	—	—	—	3,2	149,2	9875,2
551,2	13	200	224	142	100	100	2,2	16	—	269,2	321771,2
589,2	13	200	265,2	142	100	100	2,2	16	3,2	419,4	331646,2

Recapitulation.

71,2	1109,4	310,2	55,7	2,2	176,7	0,2	0,6	24	1420,2	1251	65104,2
891,7	2319,1	642	3453,2	10256,2	235	112465	607,7	952,1	350,1	4105,2	304568,2
—	7,1	—	2,2	—	—	—	—	—	60,2	168,2	2343
19,2	—	—	127,2	3358,2	—	3,2	—	0,2	6,4	641,6	22374,2
33,7	—	—	1	2,7	—	—	—	—	775,1	1092,2	14191,2
245	212	—	510	3	426	—	35	366	1	542,2	30804,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1244
—	33,1	—	0,2	—	—	11,4	—	—	—	132	1459,1
37,2	—	—	41,2	—	—	—	—	—	—	—	9875,2
551,2	13	200	224	142	100	100	2,2	16	—	269,2	321771,2
146,1	1116,2	310,2	100,2	5	178,2	0,2	0,6	24	2259,7	2803,2	92758,2
1708,1	2577,2	842	4315,4	13760,7	761	112579,2	645,2	1334,6	357,2	5691,2	680977,2
1854,2	3693,7	1152,2	4416,2	13765,7	939,2	112580,2	646,2	1358,6	2617,2	8494,7	773736,2
1163,2	839,2	354,2	1128,2	8609	400268,1	9143,2	70747,6	1211,6	306,2	11699,7	999903
3018,1	4532,2	1506,2	5544,2	22374,7	401207,4	121724,6	71393,2	2570,2	2924,1	20194,4	1773639,2

Uebersicht

der im Jahre 1868 zwischen den einzelnen
Richtung Bremen-

Monat	Bremen (Altstadt)- Bremen (Neustadt).		Bremen (Neustadt)- Huchtingen.		Huchtingen- Delmenhorst.		Delmenhorst- Gruppenbüren.		Gruppenbüren- Hude.		Hude- Wülfing.	
	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.
Januar	525	85	524	86	522	85	504	83	499	88	490	88
Februar	723	55	726	54	724	57	677	56	676	56	678	56
März	741	53	741	58	747	57	705	52	704	51	698	53
April	617	36	617	38	643	36	629	34	629	35	626	36
Mai	680	75	681	76	691	78	641	74	639	81	636	79
Juni	535	76	541	75	542	82	497	86	517	93	496	107
Juli	663	109	667	109	667	117	627	103	623	103	615	105
August	608	139	603	140	602	162	545	177	544	159	542	151
September	673	153	667	153	669	163	609	158	608	132	607	129
October	667	155	662	156	660	169	613	166	613	130	609	132
November	747	95	747	94	748	95	696	84	694	79	694	77
December	700	61	699	61	697	64	651	53	652	52	650	46
Sa.	7879	1092	7875	1100	7912	1165	7394	1126	7398	1059	7341	1059

Richtung Heppens-

Januar	195	338	195	338	194	337	192	321	192	318	189	313
Februar	193	599	193	599	198	596	190	556	190	557	189	557
März	239	560	241	560	246	560	242	528	247	521	247	519
April	219	437	219	437	223	464	213	452	214	452	220	445
Mai	222	517	222	517	223	524	220	483	221	480	231	473
Juni	257	376	258	379	274	375	268	331	265	340	267	335
Juli	244	486	244	490	261	484	250	439	238	445	241	439
August	306	425	308	425	332	421	334	378	309	387	302	379
September	320	515	320	509	329	510	322	458	289	464	289	458
October	426	451	427	446	441	442	417	408	369	422	370	417
November	285	529	285	530	289	529	265	494	256	493	255	489
December	251	525	251	524	253	521	228	493	229	493	223	494
Sa.	3157	5758	3163	5754	3263	5763	3141	5341	3019	5372	3023	5318

Stationen bewegten Güterwagen.
Heppens.

Wülfing- Oldenburg.		Oldenburg- Hafede.		Hafede- Hahn.		Hahn- Zaderberg.		Zaderberg- Barel.		Barel- Ellenserdamm.		Ellenserdamm- Sand.		Sand- Heppens.	
belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.	belad.	leer.
490	88	212	40	351	10	381	5	382	4	343	9	321	11	282	7
679	58	237	3	309	4	332	5	332	5	280	6	265	6	220	1
703	55	395	4	384	4	441	4	441	5	360	7	336	4	275	4
623	41	367	19	377	15	387	15	384	17	319	23	293	21	253	12
635	87	344	34	343	33	353	35	350	37	275	46	252	46	186	24
492	108	230	55	307	39	339	39	337	41	318	25	300	21	255	4
617	105	313	105	409	47	452	37	444	35	421	24	421	24	372	6
537	151	319	64	410	10	486	7	486	4	492	2	491	5	438	3
607	129	284	55	351	41	394	33	391	30	390	20	385	19	326	1
609	133	304	123	415	93	490	69	486	64	445	35	427	33	367	7
694	77	335	39	404	31	432	25	430	18	389	16	370	16	301	3
650	46	352	6	445	1	510	1	509	1	494	3	495	1	439	—
7336	1078	3692	577	4505	328	4997	275	4972	261	4526	216	4356	207	3714	72

Bremen.

189	314	111	100	110	218	102	252	102	251	78	239	73	214	23	214
194	557	105	154	106	206	103	241	103	248	83	220	76	210	33	197
256	516	117	289	116	290	117	330	124	328	88	269	71	258	35	243
223	446	118	269	120	278	119	293	121	290	98	268	90	248	45	242
240	470	163	229	155	225	158	232	159	230	140	170	133	159	52	149
268	336	162	140	148	198	147	231	149	228	106	237	97	231	44	212
243	439	211	196	175	276	166	316	160	304	114	325	106	328	48	318
300	330	175	196	147	275	148	348	143	344	102	394	96	391	39	383
288	459	204	169	184	237	182	279	177	276	124	312	115	317	47	310
370	418	265	168	260	239	232	330	227	330	138	332	133	318	47	311
255	488	189	171	176	250	167	274	158	273	123	272	115	266	46	260
223	493	127	252	115	338	117	396	117	396	91	404	90	412	43	386
3049	5316	1947	2333	1812	3030	1758	3522	1740	3498	1285	3442	1195	3352	502	3225

Nachweisung

über die von fremden Wagen auf der oldenburgischen Bahn und die von oldenburgischen Wagen auf fremden Bahnen zurückgelegten Achsmeilen.

A. Fremde Wagen haben auf der oldenburgischen Bahn zurückgelegt:

1) Wagen der Hannoverischen Staatsbahn	164649	Achsmeilen.
2) " " Köln-Mindener Eisenbahn	31781	"
3) " " Braunschweigischen Staatsbahn	6677	"
4) " " Bergisch-Märkischen Eisenbahn	6089	"
5) " " Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	4418	"
6) " " Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	1419	"
7) " " Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	1283	"
8) " " Altona-Kieler Eisenbahn	967	"
9) " " Thüringischen Eisenbahn	552	"
10) " " Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn	531	"
11) " " Westfälischen Eisenbahn	467	"
12) " " Oesterreichischen Staatsbahn	425	"
13) " " Preussischen Ostbahn	332	"
14) " " Halle-Casseler Eisenbahn	294	"
15) " " K. Sächsischen westlichen Staatsbahn	182	"
16) " " Leipzig-Dresdener Eisenbahn	177	"
17) " " Oberschlesischen Eisenbahn	118	"
18) " " Rheinischen Eisenbahn	101	"
19) " " K. Sächsischen östlichen Staatsbahn	78	"
20) " " Saarbrücker Eisenbahn	71	"
21) " " Nassauischen Staatsbahn	63	"
22) " " Berlin-Stettiner Eisenbahn	51	"
23) " " Belgischen Staatsbahn	40	"
24) " " Niederländischen Rhein-Eisenbahn	40	"
25) " " Main-Wefer-Bahn	31	"
26) " " Baierschen Staatsbahn	24	"
27) " " Berlin-Hamburger Eisenbahn	24	"
28) " " Webra-Hanauer Eisenbahn	24	"
29) " " Berlin-Anhaltischen Eisenbahn	24	"

— 220932 Achsmeilen.

Dazu: 30) Eisenbahn-Postwagen 21456 "

242388 Achsmeilen.

B. Oldenburgische Wagen haben auf fremden Bahnen zurückgelegt:

1) auf der Hannoverischen Staatsbahn	214850	Achsmeilen.
2) " " Köln-Mindener Eisenbahn	56583	"
3) " " Braunschweigischen Staatsbahn	16239	"
4) " " Main-Weferbahn	15194	"
5) " " Bergisch-Märkischen Eisenbahn	9636	"
6) " " Westfälischen Eisenbahn	8609	"
7) " " Hessischen Nordbahn	7920	"
8) " " Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	7430	"
9) " " Magdeburg-Leipziger Eisenbahn	7078	"
10) " " Badischen Staatsbahn	6569	"
11) " " Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn	5569	"
12) " " Werrabahn	4235	"
13) " " Baierschen Staatsbahn	4166	"
14) " " Main-Neckarbahn	3330	"
15) " " Leipzig-Dresdener Eisenbahn	2796	"
16) " " Preussischen Ostbahn	2648	"
17) " " Württembergischen Staatsbahn	2628	"
18) " " K. K. Oesterreichischen Staatsbahn	1698	"
19) " " Thüringischen Eisenbahn	1257	"
20) " " Berlin-Hamburger Eisenbahn	818	"
21) " " K. Sächsischen westlichen Staatsbahn	751	"
22) " " Lübeck-Büchener Eisenbahn	693	"
23) " " K. Sächsischen östlichen Staatsbahn	575	"
24) " " den Schweizer Bahnen	525	"
25) " " der Halle-Kasseler Eisenbahn	509	"
26) " " Baierschen Ostbahn	440	"
27) " " Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn	380	"
28) " " Niederländischen Staatsbahn	377	"
29) " " Kaiserin Elisabethbahn	374	"
30) " " Hessischen Ludwigsbahn	370	"
31) " " Rheinischen Bahn	331	"
32) " " Berlin-Görlitzer Eisenbahn	221	"
33) " " Niederländischen Rhein-Bahn	205	"
34) " " Berlin-Stettiner Eisenbahn	204	"
35) " " Altona-Kieler "	198	"
36) " " Mecklenburgischen Eisenbahn	126	"
37) " " Rhein-Nahebahn	122	"
38) " " Nassauischen Staatsbahn	117	"
39) " " Pälzischen Ludwigsbahn	104	"
40) " " " Maximilianbahn	101	"
41) " " Belgischen Staatsbahn	85	"
42) " " Berlin-Anhaltischen Eisenbahn	71	"
43) " " Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn	68	"
44) " " Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn	44	"

Satus . . . 386244 Achsmeilen.

Transport. . 386244 Achsmeyen.

45) auf der Debra-Ganauer Eisenbahn	30	"
46) " " Tiroler Eisenbahn.	20	"
47) " " Glückstadt-Elmsborn-Itzehoeer Eisenbahn	18	"
48) " " Greiz-Bruner Eisenbahn.	3	"

= 386315 Achsmeyen.