

Thlr. 28 Sgr. 10 Pfg. aufbrachten; im Jahre 1858 lieferten 628,190 Personen einen Ertrag von 480,543 Thlr. 28 Sgr. 3 Pfg., mithin im Jahre 1859 bei einer um 18,762 Personen stärkeren Frequenz eine Minder-Einnahme von 18,024 Thlr. 29 Sgr. 5 Pfg.; dieselbe Erscheinung zeigte sich bereits beim Vergleiche der Jahre 1857 und 1858 und findet in der früher erwähnten Abnahme des Reiseverkehrs und, was die bei der Minder-Einnahme fortschreitende Vermehrung der Frequenz betrifft, in der zunehmenden Benutzung der Retourbillets, als Folge des wachsenden Localverkehrs, ihre Erklärung.

In Procenten ausgedrückt hat die Frequenz eine Vermehrung von 3 %, die Einnahme eine Verminderung um 3,7 % erfahren.

Jede Person hatte im Durchschnitt aufgebracht
 im Jahre 1859 — 21 Sgr. 1 Pfg.,
 „ „ 1858 — 22 „ 11 „
 „ „ 1857 — 27 „ 7 „

Das Resultat des Verkehrs nach den verschiedenen Abgangs- und Bestimmungsorten gestaltete sich im Jahre 1859 folgendermassen:

	Personen	Thaler	Sgr.	Pfg.
1. Der Binnen-Verkehr ergab . . .	547467	229615	24	10
2. Der Verkehr aus Belgien, Frankreich und England	47874	117410	29	—
3. Der Verkehr nach Belgien, Frankreich und England	49274	113521	6	—
4. Transit - Verkehr nach der Aachen-Düsseldorfer Bahn aus Belgien	1185	984	13	—
5. Transit - Verkehr von der Aachen - Düsseldorfer Bahn nach Belgien etc.	1152	986	16	—

überhaupt wie oben . . 646952 — 462518,28,10

Der Vergleich mit dem Resultate des Vorjahres ergibt beim Binnenverkehr eine Vermehrung der Frequenz um 33,161 Personen, der Einnahme um 5067 Thlr. 15 Sgr. 7 Pfg., ein Resultat, das mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse günstig genannt werden muss.

Am nachtheiligsten hatten, wie vorauszusehen, die politischen Wirren auf den internationalen Verkehr gewirkt, und beträgt hier der Ausfall gegen das Vorjahr 23,451 Thlr.

Zur besseren Uebersicht folgt ein Vergleich nach Procenten, aus dem die relative Zunahme resp. Abnahme der Verkehrsarten untereinander am besten ersichtlich wird.

	1859.		1858.	
	Personen.	Einnahmen.	Personen.	Einnahmen.
1. Binnenverkehr	84,62 %	49,65 %	81,27 %	46,78 %
2. Verkehr mit Belgien, Frankreich etc.	15,02 %	49,93 %	17,81 %	52,94 %
3. Transit der Aachen-Düsseldorfer Bahn	0,36 %	0,42 %	0,92 %	0,28 %

Einen weiteren Rückgang hatte die Auswanderung, und 2429 Personen 1858 auf 1446 im Jahre 1859, ebenfalls dagegen war der Transit-Verkehr der Aachen-Düsseldorfer Ruhrorter Bahn von 1971 Personen 1858 auf 2367 gestiegen; die Frequenz und der Ertrag beider Verkehrsarten fallen aber als zu unbedeutend bei Beurtheilung des allgemeinen Verkehrs nicht ins Gewicht.

Stellt man die Benutzung der verschiedenen Wagenklassen etc. in den beiden Jahren 1858 und 1859 nach Anzahl der zurückgelegten Personenmeilen in Vergleich, so ergibt sich folgendes Resultat:

	1859.	1858.
1. Wagenklasse	32,32	33,48
2. „	15,02	13,58
3. „	46,88	61,08
Militär	5,47	0,21
Auswanderer	0,68	1,44

Die Einnahme betrug durchschnittlich pro Person:
 1859 2 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf.
 1858 2 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf.

	1859	1858
in 1. Wagenklasse	2 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf.	2 Thlr. 8 Sgr. 11 Pf.
„ 2. „	— „ 26 „ 6 „	— „ 26 „ 1 „
„ 3. „	— „ 10 „ 1 „	— „ 10 „ 9 „
Militär	— „ 11 „ 4 „	— „ 10 „ 4 „
Auswanderer	— „ 24 „ 4 „	— „ 24 „ 4 „

An Reisegepäck wurden im Ganzen auf der Strecke Cöln-Herbesthal im Jahre 1859 67,058 Centner für 30,612 Thlr. 23 Sgr. 6 Pfg., im Jahre 1858 76,598 Centner für 37,895 Thlr. 15 Sgr. 9 Pfg. befördert, mithin pro 1859 weniger 9540 Ctr. und 7282 Thlr. 22 Sgr. 3 Pfg.

Bei dieser Position ist zu bemerken, dass in den Vorjahren unser Antheil für Beförderung von Reisegepäck nach England zu hoch berechnet war und im Jahre 1859 eine Ausgleichung durch Rückzahlung von 2347 Thlr. 20 Sgr. an die Belgische Staats-Eisenbahn-Verwaltung bewirkt wurde, die in doppelter Richtung auf die bei dem Vergleiche sich ergebende Mindereinnahme wirken musste.

Endlich wurden 145 Equipagen für 1204 Thlr. 14 Sgr. befördert und 353 Ladungen Pferde mit einem Ertrage von 1970 Thlr. 21 Sgr. transportirt; sowohl der Equipagen- als der Pferdetransport haben 1859 eine Mehreinnahme ergeben, der erstere von 65 Thlr. 28 Sgr., der letztere von 461 Thlr. 15 Sgr.

b. Strecke Cöln-Rolandseck und Rolandseck-Coblenz.

Wie bereits bemerkt, ist der Betrieb auf der neuen Bahnstrecke von Rolandseck rheinaufwärts noch für Rechnung des Baues im Jahre 1859 geführt worden; der Ertrag aus dem, beiden Strecken gemeinschaftlichen Verkehre wurde nach dem Tarife repartirt und jeder Strecke der ihr zukommende Theil gutgeschrieben; eine Trennung des Verkehrs selbst war aber bei dem innigen Zusammenhange

beider, der älteren und der neueren Strecke, nicht ausführbar, ohne der Deutlichkeit einer Uebersicht zu nahe zu treten und ist aus diesem Grunde hier unterblieben.

Aus dem gemeinschaftlichen Resultate des Verkehrs der beiden Strecken im Jahre 1859 einen Schluss auf den in Zukunft zu erwartenden zu ziehen, würde schwerlich zu einem richtigen Resultate führen, einmal weil das Jahr 1859 sich keiner normalen Verhältnisse erfreute und ganz besonders weil der Einfluss der noch unausgefüllt gewesenen Lücke zwischen Coblenz und Bingen nicht nach deren absoluter Länge, vielmehr nach den, in weitere Ferne reichenden Verbindungen geschätzt werden muss, für deren Tragweite bis jetzt nur der allgemeine Einfluss der Weiterverbindungen auf die Eisenbahnen überhaupt bekannt ist.

Die Strecke Cöln-Coblenz wurde im Jahre 1859 von 1,342,515 Personen befahren, von denen an Personengeld 378,712 Thlr. 6 Sgr. 4 Pf.

erhoben wurden; von dieser Summe beträgt der Antheil der Strecke Rolandseck-Coblenz 146,007 Thlr. 20 Sgr., demnach verbleiben für die ältere Strecke Cöln-Rolandseck 232,704 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf.

Im Jahre 1858 belief sich der Antheil dieser Strecke auf 212,856 Thlr. 25 Sgr. 3 Pf. und hat demnach auf der Strecke Cöln-Rolandseck schon der Einfluss der Fortsetzung nur bis Coblenz den Einfluss der allgemeinen ungünstigen Verhältnisse des Jahres überwogen, wie der Mehrertrag von 19,847 Thlr. 21 Sgr. 1 Pfg. zeigt.

Die Durchschnitts-Einnahme pro Person war von 6 Sgr. 3 Pfg. im Jahre 1858, auf 8 Sgr. 5 Pfg. im Jahre 1859 gestiegen.

Von den auf der ganzen Strecke Cöln-Coblenz im Jahre 1859 beförderten Personen bewegten sich auf der neuen Bahnstrecke Rolandseck-Coblenz ausschliesslich 322,002 Personen, nach deren Abzug für die Strecke Cöln-Rolandseck 1,020,513 Personen verbleiben; im Jahre 1858 — 1,017,323 Personen, mithin pro 1859 mehr 3190 Personen.

Der oben angeführte Mehrertrag dieser Strecke ist demnach weniger in einer Steigerung der Frequenz als in der grösseren Meilenzahl zu suchen, welche durchschnittlich von den Passagieren zurückgelegt wurde.

Die verschiedenen Wagenklassen waren auf der Strecke Cöln-Coblenz in folgendem Verhältniss, nach Procenten der Gesamt-Frequenz dieser Strecke berechnet, benutzt:

	1859.	1858.
I. Wagenklasse	5,20	4,81
II. „	27,09	29,51
III. „	56,16	41,33
IV. „	8,81	24,08
Militär	2,74	0,27

An 15 % scheinen hiernach von der vierten auf die dritte Wagenklasse übergegangen zu sein.

Die Durchschnitts-Einnahme betrug pro Person in
 1859. 1858.

I. Wagenklasse	18 Sgr. 11 Pf.	14 Sgr. 9 Pf.
II. „	11 „ 9 „	9 „ 1 „
III. „	6 „ 2 „	6 „ 2 „
IV. „	3 „ 2 „	3 „ 6 „
Militär	11 „ — „	3 „ 11 „
Von der Gesamtfrequenz	8 „ 5 „	6 „ 3 „

An Passagiergepäck und Marktgut wurden 55,642 Ctnr. für 23,560 Thlr. 29 Sgr. 10 Pf. transportirt, 1237 Ctnr. weniger und 8018 Thlr. 20 Sgr. 7 Pf. mehr als im Jahre 1858; hiernach ergab der Centner einen Durchschnitts-Ertrag

1859. 1858.
 von 12 Sgr. 10 Pf. 8 Sgr. 2 Pf.

Es wurden ferner 52 Equipagen und 233 Ladungen Pferde für zusammen

2983 Thlr. 28 Sgr. 9 Pf.
 befördert; im Jahre 1858 32 Equipagen und nur 32 Ladungen Pferde für zusammen

990 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf.
 Von den Neben-Erträgen für Gepäck, Equipagen, Pferde und Hunde berechnen sich für die Strecke Cöln-Rolandseck Thlr. 16655,, 5,—,
 Rolandseck-Coblenz, resp. Bingen „ 9231,, 12,, 8.

Der directe Verkehr mit dem Auslande und mit Stationen der Aachen-Düsseldorfer und Köln-Crefelder Bahn blieb noch sehr unbedeutend und ist aus Tabelle II. 2 zu entnehmen.

2. Güter-Verkehr.

Von dem Einflusse der drohenden politischen Verhältnisse wurde der Güter-Verkehr noch stärker als der Personen-Verkehr getroffen, auch im Binnen-Verkehr wurde die Stockung sehr bemerkbar, besonders bei dem Transport von Rohproducten für die grossen industriellen Etablissements zwischen Aachen und Eschweiler.

Ein Vergleich des Güter-Transports auf der ganzen Bahn in den Jahren 1858 und 1859 nach den verschiedenen Güterclassen zeigt am deutlichsten, welche derselben am härtesten betroffen wurden.

Es wurden befördert:

	1859.	1858.
1) Eilgut	155192	132714 Ctr.
2) Postgüter	82492	64111 „
3) Normalgut, Classe I.	795696	812615 „
4) Classe II. A	284014	279898 „
5) „ „ B	2849683	3139029 „
6) „ „ C	2988306	4289482 „
7) Dienstbaugut	264958	155965 „
8) Betriebsdienstgut	307346	164206 „
9) Vieh	62685	38728 „

Hiernach war, wenn man die im Verhältniss zum Ganzen nicht bedeutende Vermehrung des Verkehrs durch die Strecke Rolandseck-Coblenz gegen die eingetretenen Vermehrungen ad 1, 2, 4 und 9 in Rechnung bringt, nur bei Classe I. (Normalgut) eine unwesentliche Verminderung um 16,919 Ctr. oder pp. 2 % eingetreten, die sich aber bei Classe B auf 289,346 Centner = 9 % steigert und in Classe C die Höhe von 1,301,176 Centner = 33 % erreicht.

Im Vergleich mit dem Vorjahre ergab der Güter-Verkehr nach Erträgen der verschiedenen Tarifclassen folgendes Resultat:

auf der Strecke Cöln-Herbesthal

	1859.			1858.		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Güter der königl. Post	8549	3	5	8045	25	7
Eilgut	25008	15	9	25142	5	—
Frachtgüter	382996	25	4	462629	27	6
Dienstbaugut	3500	6	—	4026	11	—
Vieh	2230	14	—	1121	1	—
An Neben-Erträgen	6870	25	—	6350	15	9
Summa	429155	29	6	507315	25	10

auf der Strecke Cöln-Coblenz, resp. Bingen:

	1859.			1858.		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
Güter der königl. Post	19141	19	4	6694	7	11
Eilgut	11198	19	3	3877	12	—
Frachtgüter	62669	7	9	31073	22	13
Dienstbaugut	8453	13	—	5423	17	—
Vieh	8054	16	—	3651	22	6
An Neben-Erträgen	2019	19	7	295	2	5
Summa	111537	4	11	51015	24	11

Von dieser Summe berechnen sich als Antheile

	1859.			1858.		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
der Strecke Cöln-Rolandseck	63652	24	1	39653	6	5
Rolandseck-Bingen	47884	10	10	11362	18	6
Summa wie oben	111537	4	11	51015	24	11

Nach diesem Vergleiche mit dem Ergebnisse des Jahres 1858 erlitt der Güter-Verkehr auf der Strecke Cöln-Herbesthal einen Ausfall von 78,159 Thlr. 26 Sgr. 4 Pfg. und lieferte einen Mehr-Ertrag

	Thlr.	Sgr.	Pfg.
auf der Strecke Cöln-Rolandseck von	23999	17	8
„ „ „ Rolandseck-Coblenz-Bingen von	36521	22	4
zusammen Cöln-Coblenz-Bingen	60521	10	—

Von den auf der ganzen Bahn transportirten Massen gehören dem

	1859.	1858.
1. Binnenverkehr	4736980 Ctr.	4640368 Ctr.
2. { Import aus Belgien	1628400 „	2969169 „
{ Export nach Belgien	768499 „	669460 „
3. { Import aus Frankreich	149529 „	202428 „
{ Export nach Frankreich	88673 „	82212 „
4. { Import aus Holland	15162 „	12860 „
{ Export nach Holland	24201 „	23553 „
5. { Transit der Aachen-Düsseldorfer Bahn aus Belgien und Frankreich nach Belgien u. Frankreich	107058 „	279078 „
6. Verkehr mit oberrheinischen und Stationen des linksrheinischen Verbandes	155505 „	141231 „
(mit ersteren vom 22. December und nur Eilgut)	116365 „	62370 „
in Summa	7790372 Ctr.	9076748 Ctr.

Diese verschiedenen Verkehrsarten lieferten einen Ertrag von

	1859.			1858.		
	Thlr.	Sgr.	Pfg.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
1. Der Binnenverkehr	322465	22	7	295715	26	—
2. { Der Import aus Belgien	98282	12	1	152315	—	11
{ Der Export nach Belgien	63365	17	3	54858	8	9
3. { Der Import aus Frankreich	19876	5	—	24508	18	9
{ Der Export nach Frankreich	11087	10	3	10247	11	9
4. Der Verkehr mit Holland	3039	9	—	2639	1	—
5. Der Transit-Verkehr der Aachen-Düsseldorfer Bahn mit Belgien u. Frankreich	10428	15	—	14351	8	—
6. Der Verkehr diessseitiger Stationen mit Stationen des linksrheinischen Verbandes und oberrheinischer Bahnen	12148	3	3	3696	5	6
Summa	540693	4	5	558381	20	9

Nach obigen Aufstellungen ergab sich pro 1859 im Vergleich mit 1858 eine Zunahme

	Ctr.	Thlr.	Sgr.	Pfg.
a) bei dem Binnenverkehr um	96672	mit 26749	26	6
b) bei dem Export nach Belgien	99039	„ 8507	9	6
c) bei dem Export nach Frankreich	6461	„ 839	28	6
d) bei dem Verkehr mit Holland	2920	„ 400	8	—
e) beim Verkehre mit fremden linksrheinischen Bahnen	53995	„ 8451	27	9

Es ergab sich eine Abnahme

a) bei dem Import aus Belgien um	1334763	„ 54032	18	10
b) bei dem Import aus Frankreich um	52894	„ 4632	13	9
c) bei dem Transitverkehre der Aachen-Düsseld. Bahn um	157766	„ 3922	23	—

Nach Procenten berechnet ergibt

	vom Gewichte der Gesamt-Gütermasse.		von der Gesamt-Einnahme.	
	1859	1858	1859	1858
der Binnenverkehr	60,81	47,40	59,64	48,29
„ belgische Transportverkehr	30,77	42,40	22,90	40,81
„ französische dito	3,06	4,09	5,73	6,86
„ holländische dito	0,50	0,43	0,56	0,53
„ Transit Verkehr der Aachen-Düsseldorfer Bahn	3,36	4,99	1,93	2,84
„ linksrheinische Verkehr	1,50	0,69	2,24	0,67
	100.	100.	100.	100.

Der Kohlen-Transport erfuhr im Ganzen eine Abnahme um 81,090 Centner gegen das Jahr 1858; den näheren Nachweis enthält Tabelle II. 12. Auf der Strecke Cöln-Coblenz-Bingen war bisher der Kohlen-Transport unbedeutend, hat aber, seit die feste Rheinbrücke den Uebergang der, auf der Cöln-Mindener Bahn ankommenden Ruhrkohlen ohne Umladung vermittelt, bedeutend an Umfang gewonnen.

V. Leistungen und Unterhaltungskosten der Betriebsmittel.

Die Leistungen der Locomotiven und Wagen sind speciell durch die Anlagen IV. 2, 9 und 10 nachgewiesen; eben so die Unterhaltungskosten der ersteren in der Anlage IV. 7, wobei zu bemerken ist, dass der Berechnung nur die von den eigenen Locomotiven zurückgelegte Meilenzahl zu Grunde liegt, und zwar für die Strecken:

	Ronheide-Cöln-Rolandseck.	Rolandseck-Bingen.
in Schnellzügen	32504,98	10950,24
„ Personenzügen	38235,07	14562,48
„ Güterzügen	22897,89	2727,50
„ Bauzügen	2979,69	2196,10
„ Zügen auf der geneigten Ebene zwischen Aachen und Ronheide	3548,00	—
Zusammen	100165,63	30436,32

Im Ganzen 130602 Locomotiv-Meilen.

Auf der Strecke Ronheide-Herbesthal wurden die Züge durch belgische Locomotiven befördert, welche dabei 83,304 Kilometer zurückgelegt haben. Die belgische Staats-Eisenbahn-Verwaltung hat dafür der Convention vom 18. September 1852 gemäss eine Vergütung von 1,02 Francs pro Kilometer (2 Thlr. 1 Sgr. 2,4 Pfg. pro Meile) erhalten.

Für die eigenen Locomotiven wurden aufgewendet:

	auf der Strecke Ronheide-Cöln-Rolandseck.	auf der Strecke Rolandseck-Bingen.
a) an Reparaturkosten der Locomotiven und Tender	18231 Thlr.	2418 Thlr.
b) Heizungsmaterial	186502 Ctr. 18 Pfd. 50401 Ctr. 16 Pfd. 51519 Thlr. 15,2 Sgr. 12755 Thlr. 12,5 Sg.	
c) an Material zum Schmier-, Reinigen und Verdichten, so wie gezahlten Löhnen	50470 Pfd. 0,49 Pfd. 12305 Pfd. 0,40 Pfd. 15936 Thlr. 4,73 Sgr. 3734 Thlr. 3,48 Sgr.	

Die Reparaturkosten der Locomotiven und Tender auf der Strecke Rolandseck-Bingen bleiben gegen diejenigen auf der Strecke Ronheide-Cöln-Rolandseck um ein Bedeutendes zurück, weil der Dienst daselbst nur durch neuere, resp. ganz neue Locomotiven verrichtet wurde, eben so consumirten die Locomotiven der letzteren Strecke mehr Brenn- und Schmier-Material, weil dieselben durchweg älter sind und einen durch die Stations- und Local-Verhältnisse bedingenen ungleich schwereren Dienst zu verrichten hatten.

Der Tagesdienst auf der geneigten Ebene bei Aachen, welcher in den Tabellen IV. 3 u. 4 zusammengestellt ist, wurde ausschliesslich durch die Locomotiven Borsig und Wöhlert und 9 Bremswagen verrichtet; der geringe

Nachtdienst fiel der zu Aachen stationirten Reserve- Locomotive zu.

Die Anlage IV. 13 ergibt die Selbstkosten der Zugkraft zu 1 Thlr. 9 Sgr. 1 Pfg., gegen das vorherige Jahr 6 Sgr. 2 Pfg. pro Nutzmeile weniger.

Zur Heizung der Locomotiven wurden ungefähr zur Hälfte Steinkohlen und Coaks verbraucht, welcher letztere zum Theil von auswärts bezogen, zum Theil in der eigenen Coaks-Anstalt zu Eschweiler fabricirt worden ist. Auf dieser Anstalt wurden im Jahre 1859 im Ganzen 199,042

Scheffel Steinkohlen in die Coaksöfen eingelegt und daraus neben 3722 Centner kleinen Coaks, welche vornehmlich zur Heizung der stehenden Dampfmaschinen gebraucht sind, 126,187 Centner guter Locomotiven-Coaks gewonnen, also ungefähr 63 Procent. Bei einer Total-Ausgabe von 40,794 Thlr. ergaben sich die Selbstkosten eines Centners fabricirter guter Coaks zu 9 Sgr., 5,03 Pfg. gegen 9 Sgr. 6,92 Pfg.

Die Leistungen und Unterhaltungskosten der Wagen sind, wie bereits oben bemerkt, aus den Anlagen IV., 9 und 10 ersichtlich.

D. Finanzlage des Unternehmens.

Ueber den Stand der Bau-, Betriebs- und Nebenfonds wird Aufschluss gegeben durch die Anlagen:

I. A. Abschluss sämtlicher Bau-Rechnungen;

I. B. Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Capitals der älteren Linien Herbesthal-Cöln-Rolandseck und der neuen Linien Rolandseck-Bingen und Cölner Stadt- und Ringbahn

I. C. Amortisation des Anlage-Capitals (der Anleihen);

I. D. Abschluss der Betriebs-Rechnungen pro 1859 für die alten Linien Herbesthal-Cöln-Rolandseck und für die sub B. bezeichneten neuen Linien;

I. E. Abschluss des Conto's pro 1859 über den Fonds für die Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel auf der alten und der neuen Strecke;

I. F. Abschluss des Conto's über den, für nicht vorher zu sehende, aussergewöhnliche Fälle bestimmten Reserve-Fonds pro 1859;

I. G. Abschluss der Kranken-Cassen der Bau-Arbeiter sowie der Pensions-, Kranken- und Sterbe-Cassen der Betriebs-Beamten und der Werkstätten-Arbeiter.

Ad I. A. Von den Brutto-Beträgen der Bau-Ausgaben sind die extraordinären Einnahmen des Baufonds (für verkaufte Bau-Utensilien und Grundstücks-Absplisse, für Ertrag aus dem Betriebe während der Bauzeit, Agio etc.) abzusetzen, weil dieselben nicht zu den, das Passivum der Gesellschaft bildenden, ordinären Einnahmen (Actien und Anleihen) gehören, vielmehr zur Deckung gleichartiger Bau-Ausgaben (Beschaffung der Bau-Utensilien und der Grundstücke, Zinsen während der Bauzeit etc.), also zur theilweisen Ausgleichung des durch Veräusserungen verminderten Activums der Gesellschaft, welches in quanto durch die Bau-Ausgaben bezeichnet wird, dienen.

Nach Abzug dieser extraordinären Einnahmen stellen sich die wirklichen Anlagekosten ultimo December 1859:

1) für die älteren Linien Herbesthal-Cöln-Rolandseck = 17,26 Meilen, auf 12,655,850 Thlr. 6 Sgr. 5 Pf. also pro Meile auf rot. 733,247 Thlr.;

2) für die neuen Linien und zwar: Stadtbahn, von der Rheinbrücke durch die Stadt bis zum Central-Güter-Bahnhofs vor dem Gereons-Thore 0,22 Meilen, Ringbahn um die Stadt Cöln, von der alten Rheinischen bis zur Bonner Bahn 0,55 „ und Rolandseck-Bingen 14,15 „

Zusammen also für 14,92 Meilen, auf 10,159,503 Thlr. 25 Sgr. 5 Pf., mithin pro Meile auf 680,932 Thlr. (incl. aller grösseren Anlagen, als: der Bahnhöfe Cöln, der Moselbrücke bei Coblenz, der drei Tunnels bei St. Goar etc.).

Ad 1. Die Steigerung der Brutto-Anlagekosten der alten Bahn von Cöln bis Herbesthal beschränkt sich auf die verhältnissmässig sehr geringe Summe von 12,769 Thlr. 21 Sgr., welche für einige nothwendige Erweiterungen und Ergänzungs-Bauten auf den Stationen Herbesthal und Stolberg aufgewendet werden musste. Durch die Veräusserung des, der Linie Cöln-Herbesthal angehörenden Hauses sub Nr. 8 in der Trankgasse zu Cöln (zum Brückenbau expropriirt) zu 18,000 Thlr., zugänglich einiger Neben-einnahmen zum Betrage von 410 Thlr. 23 Sgr. 10 Pfg., welche dem Baufonds der Linie Cöln-Herbesthal gutgeschrieben, sind indess nicht allein die vorstehenden Anlagekosten ad 12,769 Thlr. 21 Sgr. gedeckt, sondern noch die gesammten Baukosten der Strecke Cöln-Herbesthal um 5641 Thlr. 2 Sgr. 10 Pfg. gegen das Vorjahr herabgedrückt.

Für den weiteren Ausbau der älteren Linie Cöln-Bonn-Rolandseck sind im Jahre 1859 59,650 Thlr. 18 Sgr. 9 Pfg. verausgabt, und zwar zum grössten Theile für die unumgänglich nothwendige Herstellung des Doppelgleises

vorläufig von Cöln bis Kalscheuren, so wie die Vermehrung der Geleise auf den Bahnhöfen und zum Theil für die Erweiterung mehrerer sonstigen, für den jetzigen Verkehr nicht mehr ausreichenden Anlagen auf den Stationen.

Ad 2. Die Verhandlungen für die Ertheilung der Concession zum Weiterbau der Rheinbahn von Rolandseck bis Bingen, so wie zum Bau einer Bahn durch und um die Stadt Cöln, ferner für die Bemessung des für diese Bauten zu genehmigenden Anlage-Capitals basirten hauptsächlich auf die von dem Herrn General-Agenten Hauchecorne hieselbst im December 1855 verfasste „Denkschrift über die Ertragsfähigkeit des erweiterten Eisenbahn-Unternehmens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“. In dieser Denkschrift wurden die Baukosten angenommen:

- a. für Rolandseck-Bingen auf 11000000 Thlr.
- b. für die Verbindungsbahn durch Cöln incl. Bahnhofs-Anlage auf 1750000 „

Ausserdem wurden darin:

- c. an Zinsen während der Bauzeit für vorstehende Linien und für die z. Z. noch nicht in Angriff genommenen Linien Crefeld-Nymwegen und Düren-Schleiden 1,200,000 Thlr. in Ansatz gebracht, wovon auf die wirklich hergestellten Linien ad a und b nach Massgabe des veranschlagten Anlage-Capitals zu rechnen sind rot. 800000 „

Der erste allgemeine Ueberschlag bemisst also die Herstellungskosten der Linien sub a und b auf rund 13550000 Thlr. wobei hervorgehoben werden muss, dass bei dieser Veranschlagung nur eine *eingeleisige* Bahn durch die Stadt und *kein Central-Personen-Bahnhof* innerhalb der Stadt Cöln in Aussicht genommen war. Auf die betriebsfähige Herstellung der Bahn von Rolandseck bis Bingen und einer *zweigeleisigen* Bahn durch Cöln, so wie des, — ursprünglich nicht vorhergesehenen, indess durch die höheren Orts erfolgten Festsetzungen sich als nothwendig ergebenden — Central-Personen-Bahnhofes innerhalb der Stadt, ferner eines geräumigen Güter- und Betriebs-Bahnhofes vor der Stadt Cöln (an dem Vereinigungspuncte der drei Bahnlilien) sind bis ultimo 1859 von rot. . . . 10159503 Thlr. verausgabt, bleiben also gegen den vorge-dachten ersten Ueberschlag zur Summe von 13550000 „

zur Zeit noch . . 3390497 Thlr.

zur Verfügung. Wir nehmen an, dass die am ersten Januar d. J. noch schwebenden Restzahlungen, die Herstellung des Doppelgleises von Rolandseck bis Bingen, so wie die Vollendung aller Bahn- und Bahnhofs-Anlagen daselbst und die Beschaffung der Fahrzeuge in dem, in der Denkschrift des Jahres 1855 dafür vorgesehenen Um-

fänge die vorstehende Restsumme nicht vollständig absorbiren, dass davon vielmehr sich noch ein Betrag erübrigen lassen werde, durch welchen die ursprünglich nicht in Aussicht genommenen, indess nicht länger entbehrlichen Central-Werkstätten für alle Linien bei Cöln geschaffen werden können. Für Betriebsmittel, Locomotiven, Fahrzeuge u. s. w. werden wir bei sich entwickelndem Verkehre voraussichtlich und hoffentlich eine viel stärkere Verwendung, als im Jahre 1855 vorgesehen, in Aussicht nehmen müssen. Ein vermehrter Geldbedarf für diesen Zweck ist jedoch bei allen Eisenbahnen eine erfreuliche Thatsache, deren baldigem Eintritte man gern entgegen sieht.

Zählt man zu den wirklichen Anlagekosten für die älteren Linien = 17,26 Meilen ad Thlr. 12655850 „ 6,, 3 die neueren Linien = 14,92 „ ad „ 10159503 „ 25,, 5

so ergeben sich bis jetzt für die ganze Strecke Herbesthal-Cöln-Bingen . . . = 32,18 Meilen ad Thlr. 22815354 „ 1,, 8 mithin pro Bahnmeile im Durchschnitt rot. Thlr. 708992.

Nach dem General-Abschluss aller Bau-Rechnungen Anlage I. A. betragen die gesammten Einnahmen aller Baufonds Thlr. 21266385 „ 3,, 9 und die gesammten Bau-Ausgaben . . . 23353840 „ 7,, 6

Die Ausgaben überschreiten also die Einnahmen um Thlr. 2087455 „ 3,, 9

Dagegen waren von der unterm 2. August 1858 privilegierten neuesten 4 1/2 %igen Anleihe ad 5000000 Thlr. Ende 1859 erst 1457200 „

begeben, also noch 3542800 Thlr. dieser Obligationen disponibel.

Die nun schon seit längerer Zeit im Allgemeinen sehr gedrückte Lage des Geldmarktes trat der Unterbringung der bezeichneten Anleihe sehr hemmend entgegen; wir konnten mit der Begebung derselben nur in geringem Maasse vorgehen und mussten es zeitweise sogar für gerathen erachten, den Verkauf der Obligationen ganz zu sistiren, um den Cours derselben nicht auf einen, dem reellen Werthe zu fern stehenden Procentsatz herabzudrücken, also nicht übermässige Verluste zu erleiden. Wir haben es vielmehr, indem wir von der uns in der letzten General-Versammlung am 17. Mai 1859 ertheilten Ermächtigung Gebrauch machten, vorgezogen, den disponibeln Theil der laufenden Betriebs-Einnahmen und die erheblichen Bestände des Erneuerungs- und Reservefonds vorschussweise für den Bau zu verwenden, und, so weit diese Mittel nicht ausreichten, Darlehne auf längere feste Dauer, mit ausgedehnten Kündigungs-Terminen, aufzunehmen, so dass bis zum Eintritt der Rückzahlungs-Termine voraus-

sichtlich bessere Verhältnisse die angemessenere Begebung unserer Effecten ermöglicht haben werden.

Die Nachweisung:

I. B. über die Verwendung des Anlage-Capitals ist in Folge ministerieller Vorschrift dem Jahres-Berichte einverleibt; ebenso die Nachweisung

I. C., welche den planmässigen Fortschritt der Amortisation der älteren Anleihen darthut.

Durch die Anlage:

I. D. werden die finanziellen Ergebnisse des vorjährigen Betriebes auf den älteren und neuen Linien speciell nachgewiesen. Fassen wir davon zunächst die älteren Strecken Herbesthal-Cöln-Rolandseck ins Auge, so zeigt sich, dass die Linie Cöln-Herbesthal, deren Einnahme in:

1858	1067677	Thlr. 14	Sgr. 3	Pf.
1859 dagegen nur	959821	" 2	" 3	"

betragen hat, einen Einnahme-Ausfall von . . . 107856 Thlr. 12 Sgr. — Pf.

= 10,1 % erlitten, dagegen die Rheinlinie Cöln-Rolandseck, deren Einnahme im Jahre 1859 319279 " 18 " 6 "

1858 nur	268562	" 9	" 4	"
--------------------	--------	-----	-----	---

betragen, einen Einnahme-Zuwachs von 50716 Thlr. 9 Sgr. 2 Pf. = 18,9 % ergeben hat.

Der freilich erhebliche Ausfall auf der Linie Cöln-Herbesthal, welche berufen ist, den internationalen Verkehr zwischen Frankreich, Belgien und Deutschland zu vermitteln, kann im Rückblick auf die trüben politischen Verhältnisse des Vorjahres und der daraus folgenden Stockung des Handels-Verkehrs mit dem Auslande nicht überraschen, ist auch voraussichtlich nur ein vorübergehender, und es lässt sich annehmen, dass die bezeichnete, nunmehr schon 17 Jahre in Betrieb befindliche, alte Bahnstrecke ihre früheren bedeutenden Transport-Objecte wieder gewinnen werde, sobald Handel und Industrie wieder ihren früheren Aufschwung nehmen.

Dieser zufälligen Mindereinnahme der älteren belgischen Strecke gegenüber ist die erhebliche Mehreinnahme der Rheinlinie Cöln-Rolandseck um so erfreulicher, als der Zuwachs wohl lediglich der weiteren Ausdehnung der Bahn bis Coblenz und weiter zugeschrieben werden muss, und dass der hieraus sich ergebende, von Jahr zu Jahr gleichmässig mit der Bahn-Verlängerung gestiegene Verkehrs-Zuwachs der Strecke Cöln-Rolandseck auch im Jahre 1859 trotz der drohenden politischen Zustände und des dadurch beschränkten Verkehrs stetig und nicht zurückgeblieben ist. Die Strecke Cöln-Rolandseck war zuerst

mit 1856 vollständig für ein ganzes Kalender-Jahr in Betrieb und die Einnahme derselben hat betragen:

1856	192868	Thlr. 12	Sgr. 8	Pf.
1857	223384	" 21	" 1	"
1858	268562	" 9	" 4	"
1859	319278	" 18	" 6	"

Die Mehreinnahme der drei letzten Jahre gegen das erste (1856) beträgt also:

pro 1857	15,8	Procent,
" 1858	39,2	"
" 1859	65,5	"

Fasst man die Einnahmen beider älteren Linien Herbesthal-Cöln-Rolandseck zusammen, so ergibt sich, dass gegen den Ertrag pro 1858

ad 1336239	Thlr. 23	Sgr. 7	Pf.
der pro 1859 ad 1279099	" 20	" 9	"

um die Summe von 57140 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf. zurückgeblieben ist.

Dem gegenüber ist indess auch eine nicht unerhebliche Minderausgabe zu registriren.

Für beide älteren Linien betrug nämlich die Betriebs-Ausgabe in 1858 455128 Thlr. 3 Sgr. 3 Pf.

1859 dagegen nur	434936	" 3	" 1	"
----------------------------	--------	-----	-----	---

mithin in 1859 weniger 20192 Thlr. — Sgr. 2 Pf.

Nach Kürzung dieses Betrages von der Mindereinnahme ad 57140 Thlr. 2 Sgr. 10 Pf.

resultirt schliesslich eine Verminderung der Brutto-Ueberschüsse gegen das Vorjahr zur Summe von 36948 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf.

Diese Ueberschüsse beliefen sich nämlich in 1858 auf 881111 Thlr. 20 Sgr. 4 Pf.

in 1859 auf	844163	" 17	" 8	"
-----------------------	--------	------	-----	---

haben also, wie vorstehend angegeben, in 1859 weniger betragen 36948 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf.

Dieses minus macht 0,47 % des an dem Ueberschusse der älteren Strecken participirenden Actien-Capitals ad 7,801,200 Thlr. aus.

Auf obige Minderausgaben zurückkommend, ist zu bemerken, dass gegen das Vorjahr 1858 für Strecke Cöln-Herbesthal 23164 Thlr. 21 Sgr. 1 Pf.

weniger, dagegen für Cöln-Rolandseck	2972	" 20	" 11	"
--	------	------	------	---

mehr, zusammen also wie oben 20192 Thlr. — Sgr. 2 Pf. weniger verausgabt sind.

Was die Strecke Cöln-Herbesthal betrifft, so gestattete der geringere Personenverkehr, den im Jahre 1858

1. Juli bis 20. October bestandenen zweiten pariser Courirzug im Jahre 1859 vollständig ausfallen zu lassen, und wegen des weniger umfangreichen Waaren-Transports war es zulässig, für mehrere Monate nur zwei statt drei Güterzüge in jeder Richtung laufen zu lassen. Die Ersparniss tritt daher fast ausschliesslich bei dem Materialien-Consum der Fahrzeuge hervor.

So sind gegen 1858 erspart:

- a) für Heizungs-Material der Locomotiven 12585 Thlr. 22 Sgr. 2 Pf.
- b) für Schmieren und Reinigen der Wagen 4319 " 17 " 2 "
- c) an Entschädigung der belgischen Verwaltung für die, durch deren Material und Personal bewirkte Traction der Züge zwischen Ronheide und Herbesthal, sowie an Miethe für fremde Wagen 6831 " 4 " 10 "

Zusammen 23736 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf.

was überwiegend Folge der erheblich geringeren Benutzung der Locomotiven und Wagen ist. Bei dem Brenn-Material für Locomotiven wurde die Ersparniss auch dadurch erzielt, dass die Locomotiven zum grossen Theil mit den billigeren Steinkohlen, statt, wie früher, fast ausschliesslich mit Coaks, geheizt wurden.

Die Ausgabe für Cöln-Herbesthal hat sich gegen 1858 um 6,46 % geringer gestellt, während die Einnahme, wie oben bemerkt, um 10,1 % abgenommen hat. Die Verminderung der Transportmassen hat meistens nur eine Verringerung der in Lauf befindlichen Fahrzeuge, nicht aber eine Beschränkung mancher anderen Ausgaben zur Folge, welche unabhängig von der Zahl der beförderten Personen und Güter sind. Daher konnte auch die Reduction der Ausgaben mit der Verminderung der Einnahmen nicht gleichen Schritt halten.

Bezüglich der Cöln-Rolandsecker Strecke ist gegenüber einer Einnahme-Steigerung von 50,716 Thlr. 9 Sgr. 2 Pfg., oder 18,9 % die Zunahme der Ausgaben um nur 2972 Thlr. 20 Sgr. 11 Pfg., oder 3,07 % gewiss als ein sehr befriedigendes Resultat zu betrachten, welches übrigens hauptsächlich dem Umstande beizumessen ist, dass wir im vorigen Jahre nicht, wie in 1858, genöthigt waren, fast ausschliesslich im postalischen Interesse die, für die Eisenbahn sehr kostspieligen, und wenig oder gar nichts aufbringenden, Früh- und Spätzüge zwischen Bonn und Cöln einzurichten.

Für beide älteren Linien zusammengerechnet, absorbirten die Betriebs-Ausgaben von den Einnahmen

im Jahre 1859	34	%
im Jahre 1858 dagegen	34,06	%
pro 1859 also weniger	0,06	%

Die Ausgaben betragen pro Locomotiv-Meile im Jahre 1859 3 Thlr. 26 Sgr. 6,31 Pfg. im Jahre 1858 nur 3 " 24 " 1,22 "

mithin pro 1859 mehr — Thlr. 2 Sgr. 5,69 Pf.

Dies hat darin seinen Grund, dass im Jahre 1858 erheblich mehr (freilich wenig nutzbringende) Locomotiv-Meilen (zum grossen Theil wegen der vorherührten Postzüge) zurückgelegt werden mussten, welche die, von den Fahrtmeilen unabhängigen, constanten Ausgaben im Durchschnittssatze ansehnlich niedriger erscheinen machen.

Der Ueberschuss beider älteren Linien pro 1859 ist 844163 Thlr. 17 Sgr. 8 Pfg.

Kürzt man hiervon die Zuschüsse zum Reserve-Erneuerungs-Fonds ad . 130000 Thlr. und zum Reserve-Fonds im engeren Sinne ad 10000 Thlr.

= 140000 Thlr. — Sgr. — Pfg.

so verbleiben 704163 Thlr. 17 Sgr. 8 Pfg.

Das Anlage-Capital der älteren Linien betrug ult. 1859: Actien:

Rheinische Stamm-Actien I. Emission	4757250	Thlr.
" " II. " "	1000000	"
Rheinische Prioritäts-Actien	992750	"
Bonn-Cöln Actien	1051200	"
	7801200	Thlr.

Anleihen zusammen 4500000 "

Ueberhaupt 12301200 Thlr.

Von obigem Bestande ad 704163 Thlr. 17 Sgr. 8 Pf.

ist abzurechnen die in Anlage I. D. unter Abschnitt D. specificirte Verzinsung u. Amortisation der Anleihen (excl. 39710 Thlr. Zinsen der Prioritäts-Actien) mit 208680 " 11 " 4 "

Der Ueberschuss ad 495483 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf. repräsentirt für das Actien-Capital ad 7,801,200 Thlr. eine Rente von 6,33 %.

Von den neuen Linien Rolandseck-Bingen und Cöln Stadt- und Ringbahn sind nach der Berechnung auf der Vorderseite der Anlage I. D. nur 6,64 Meilen im Durchschnitt für das ganze Jahr im Betrieb gewesen.

Von diesen Linien haben im Jahre 1859 betragen:
 die Betriebs-Einnahmen = 208841 Thlr. 8 Sgr. 10 Pf.
 die Betriebs-Ausgaben = 78311 „ 19 „ 9 „
 mithin der Ueberschuss 130529 Thlr. 19 Sgr. 1 Pf.
 Eine Vergleichung dieser Resultate gegen die des Jahres 1858 zeigt schon eine erfreuliche Besserung. Es betragen nämlich *pro Bahnmeile*:
 die Einnahmen in 1859 rot. 31452 Thlr.
 „ 1858 „ 22682 „
 also in 1859 mehr . 8770 Thlr.
 = 38,7 % Steigerung;
 die Ausgaben in 1858 rot. 13232 Thlr.
 „ 1859 nur 11794 „
 also in 1859 weniger . 1438 Thlr.
 = 12,2 % Verminderung;
 die Ueberschüsse in 1859 19658 Thlr.
 „ 1858 nur 9450 „
 mithin in 1859 mehr . 10208 Thlr.
 = 108 % Steigerung;
 und die Ausgaben absorbirten von den Einnahmen
 in 1858 58,33 %
 dagegen in 1859 nur 37,49 %
 mithin weniger . 20,84 %

Wir glauben diese Ergebnisse um so mehr als befriedigende bezeichnen zu dürfen, wenn berücksichtigt wird, dass bei dem vorjährigen Mangel der Bahn-Verbindung zwischen Coblenz und Mainz viele Güter und Personen noch der Bahn entzogen blieben, welche jetzt dem Schienenwege vor der Wasserstrasse den Vorzug geben.

Ad I. E. *Reserve-Fonds für Erneuerungen*. Für die älteren Linien Herbesthal-Cöln-Rolandseck sind zu diesem Fonds zu dem Bestande ult. 1858 ad
 235181 Thlr. 1 Sgr. 11 Pf.
 an Zinsen pro 1859 9052 „ 18 „ — „
 aus den Betriebs-Ueberschüssen pro 1858 nachträglich
 noch 85000 „ — „ — „
 und pro 1859 einstweilen . 130000 „ — „ — „
 überwiesen.

Von dieser Einnahme zur
 Gesamt-Summe von 459233 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf.
 geht nach der Anlage I. E.
 eine Ausgabe ab von 113639 „ 2 „ 2 „
 so dass für die ältere Linie
 pr. ult. 1859 ein Bestand von 345594 Thlr. 17 Sgr. 9 Pf.
 verbleibt.

Da die neuen Linien bereits an dem Verschleiss der
 Uebertrag . 345594 Thlr. 17 Sgr. 9 Pf.

Zu übertragen . 345594 Thlr. 17 Sgr. 9 Pf.
 später aus dem Reserve-Fonds für Erneuerungen zu renovirenden Bahn und Betriebsmittel Theil genommen, so musste auch bereits aus dem Betriebs-Ertrage dieser neuen Linien ein dem berechneten Werth dieses Verschleisses annähernd gleichkommender (nach gleichen Sätzen wie auf den älteren Linien berechneter) Betrag in den Reserve-Fonds für Erneuerungen versirt werden. Diese Zuschüsse der neuen Strecken betragen pro 1858 und 1859
 Th. 65000.—
 u. nach Abzug einer kleinen Ausgabe f. Siederöhre etc. ad „ 134.15. 1
 noch . . 64865 „ 14 „ 11 „

Der Reserve-Fonds für Erneuerungen für alle Linien Herbesthal-Cöln-Bingen hat also pr. ult. 1859 bereits den ansehnlichen Bestand von . . 410460 Thlr. 2 Sgr. 8 Pf.

Die Statuten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft setzen (im §. 23) nur die Bildung eines „Reserve-Fonds“ fest. Durch die während einer langjährigen Betriebs-Verwaltung gesammelten Erfahrungen fanden wir uns indes bereits Ende 1856 (nachdem früher die zu reservirenden Summen, in Ermangelung eines genügenden Anhalts, nach einer überschläglichen Schätzung bemessen worden) veranlasst, im Interesse der Erhaltung des Unternehmens und um für die, durch die Abnutzung vorübergehend eintretende Werthverminderung der Bahn und der Betriebsmittel einen Gegenwerth zu bilden, über die Dotirung und Verwaltung eines Reserve-Fonds für Erneuerungen bestimmte maassgebende Grundsätze aufzustellen und den davon berührten Verwaltungs-Abtheilungen zur Nachachtung vorzuschreiben. Zu Anfang des Jahres 1858 verlangte das Königliche Handels-Ministerium bei allen Privat-Bahnen die Bildung von Erneuerungs-Fonds. Wir haben aus dieser Veranlassung nach den vorstehend erwähnten Grundsätzen im Frühjahr 1858 in Form einer Berechnung einen vollständigen Plan entworfen, woraus sich ergibt, wie hoch der Verschleiss des Oberbaues und der Betriebsmittel durchschnittlich pro Jahr in Gelde zu veranschlagen, welche Summe demgemäss alljährlich aus den Betriebs-Ueberschüssen zur Ausgleichung dieses Verschleisswerthes dem

Reserve-Fonds für Erneuerungen zu überweisen ist. Die gedachte Berechnung befindet sich als Anlage D. 1 in unserem Jahres-Berichte pro 1857, und die bei Aufstellung derselben leitend gewesenen Grundsätze sind in verschiedenen, dem gedruckten Protocolle über die General-Versammlung vom 11. Mai 1858 einverleibten Berichten an das hiesige Königliche Eisenbahn-Commissariat ausführlich erörtert, demnächst auch von diesem und dem Königlichen Handels-Ministerium gebilligt. Die erwähnte Berechnung beschränkt sich auf die zur Zeit der Aufstellung derselben nur im Betrieb befindlichen *älteren* Linien Herbesthal-Cöln-Rolandseck und wird nächstens durch Ermittlung des Bedarfs für die *neuen* Linien so ergänzt werden, dass dieselbe dann die ganze Bahnstrecke Herbesthal-Cöln-Bingen umfasst; der Reserve-Fonds, welcher ult. 1856 noch mit einem Deficit von 92501 Thlr. 6 Sgr. 5 Pf. abschloss, dagegen ultimo 1859 nach Deckung aller Ausgaben pro 1857, 1858 und 1859 einen Bestand von 410460 „ 2 „ 8 „ aufweist, ist demnach binnen drei Jahren um 502961 Thlr. 9 Sgr. 1 Pf. angewachsen.

Diese in so kurzer Zeit erfolgte günstige Gestaltung des bezeichneten Fonds konnte nur durch aussergewöhnliche, das Maass des durchschnittlichen Jahres-Bedarfs übersteigende Zuwendungen erreicht werden, welche unerlässlich waren, um die bis zum Jahre 1856 erheblichen Ausgaben des Reserve-Fonds für *Ergänzungsbauten*, deren Restitution aus Baufonds das Königliche Handels-Ministerium trotz wiederholter Vorstellungen nicht hat genehmigen wollen, auszugleichen und den Reserve-Fonds für Erneuerungen auf eine für seine Bestimmung genügende Höhe zu bringen.

Die *aussergewöhnlichen* Zuschüsse zu diesem Fonds haben bestanden:

CÖLN, im April 1860.

pro 1857 in einer Erhöhung des gewöhnlichen Zuschusses um die Summe von . . 50000 Thlr. — Sgr. — Pf. (180,000 statt 130,000 Thlr.)
 pro 1858 in den nicht von dem Zuschuss gekürzten Zinsen ad 4519 „ 15 „ 4 „
 pro 1858 in einer Erhöhung des gewöhnlichen Zuschusses um die Summe von 85000 „ — „ — „ (215,000 statt 130,000 Thlr.)
 pro 1859 in den von dem Zuschuss nicht gekürzten Zinsen 9052 „ 18 „ — „
 erreichen also bis jetzt den Betrag von 148572 Thlr. 3 Sgr. 4 Pf.
 Die reinen Betriebs-Ausgaben der älteren Linien absorbirten von der Einnahme derselben . . = 34 %
 Die Rücklagen in den Reserve-Fonds für Erneuerungen für die gedachten Linien betragen 113,639 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf. . . . = 8,33 %
 der Betriebs-Einnahme.

Ad I. F. Den Reserve-Fonds im engeren Sinne, welcher für nicht vorherzusehende Fälle bestimmt ist, haben wir, unserer früher den Aufsichts-Behörden gegenüber ausgesprochenen Absicht gemäss, so reichlich dotirt, dass derselbe ult. 1859 einen Bestand von 61,272 Thlr. 9 Sgr. 5 Pf. besitzt. Die Reservation eines reichlichen Betrages schien uns bei einer neuen Bahnstrecke aus dem Grunde wünschenswerth, um von Anfang an auch für unvorhergesehene Ausgaben auf längere Zeit die Mittel bereit zu haben.

Ad I. G. Der Fonds des Beamten-Pensions- und Kranken-Unterstützungs-Vereins ist auf
 = 34390 Thlr. 13 Sgr. — Pf.
 angewachsen. Ultimo 1858 betrug derselbe = 29884 „ 23 „ 4 „
 Es zeigt sich also ein Zuwachs von 4505 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf.
 welcher hauptsächlich durch die Eintrittsgelder der vielen, neu eingetretenen Betriebs-Beamten aufgekommen ist.

Der Special-Director

Reunen.