

Die nachstehende, wörtlich also lautende Urkunde:

Im Namen Sr. Majestät des Königs.

Wir Wilhelm,

von Gottes Gnaden Prinz von Preussen, Regent.

Nachdem die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft in der General-Versammlung ihrer Actionäre vom 23. December 1859 beschlossen hat, ihr unterm 22. August 1853 (Gesetz-Sammlung für 1853, Seite 709) Allerhöchst concessionirtes Unternehmen mit dem Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt des anliegenden Vertrages, welcher zwischen ihrem Verwaltungs-Ausschusse und der durch die General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 14. December 1855 zu einer diesfälligen endgültigen Vereinbarung ermächtigten Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft unterm 11. November 1859 geschlossen worden, zu verschmelzen und sich aufzulösen, wollen Wir diesen Beschluss nebst dem Verträge, zu welchem gemäss §. 5 des durch die Urkunde vom 5. März 1856 Allerhöchst bestätigten Statuten-Nachtrags der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (Gesetz-Sammlung für 1856, Seite 146) Unsere Zustimmung erbeten worden, hierdurch, jedoch unbeschadet der Rechte Dritter, bestätigen, indem Wir zugleich die Erledigung des betreffenden Vorbehaltes in der eben gedachten Urkunde gestatten, dass die bisher dem Staate vertragsmässig zustehende und durch den Allerhöchsten Erlass vom 31. October 1853 (Gesetz-Sammlung für 1853, Seite 904) der Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn übertragene Verwaltung nebst Betrieb der Cöln-Crefelder Eisenbahn von dem durch den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten nach Massgabe des §. 2 der beiliegenden Uebereinkunft zu bestimmenden Tage ab für immer auf die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übergehe. Ausserdem wollen Wir, nachdem Seitens der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft unterm 17. October 1859 die Befugniss des Staates, so lange sie selbst oder ihr Rechtsnachfolger mit dem Baue der im §. 1 ihrer Statuten (Gesetz-Sammlung für 1853, Seite 711) vorgesehenen, von der Hauptbahn nördlich von Neuss zur Verbindung der Städte Crefeld und Düsseldorf abzuzweigenden Seitenbahn nicht vorgehe, ihre Concession

hierzu für erloschen zu erklären, beziehungsweise dieselbe einer anderen Gesellschaft zu übertragen, ausdrücklich anerkannt worden ist, hierdurch genehmigen, dass an die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger die Anforderung zum Baue der eben erwähnten Seitenbahn zunächst innerhalb eines Zeitraums von fünfzehn Jahren nicht gestellt und auch nach Ablauf dieser Frist bloss in dem Falle erhoben werde, dass das in dem Gesamt-Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft angelegte Capital einen jährlichen Reinertrag von sechs Procent aufgebracht und sich für die Ausführung dieser Zweigbahn, unerachtet der gehörigen Wahrnehmung des Verkehrs-Interesses zwischen Düsseldorf und Crefeld über Neuss, ein praktisches Bedürfniss herausgestellt haben wird.

Die gegenwärtige Urkunde ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Gegeben Berlin, den 23. Januar 1860.

(L. S.) gez. Wilhelm, Prinz von Preussen, Regent.

gez. von der Heydt, Simons.

Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde, betreffend den unterm 11. November 1859 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der Cöln-Crefelder mit dem der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Vertrag

zwischen der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft und

der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme der Cöln-Crefelder Bahn in das Eigenthum und den Betrieb der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des §. 5 des unter dem 5. März 1856 Allerhöchst bestätigten Nachtrages zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft und unter Vorbehalt der höheren Genehmigung ist zwischen der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch Prä-

sident Mevissen, Director Koenigs und Special-Director Landrath a. D. Renne,

und

dem Verwaltungs-Ausschusse der Cöln-Crefelder Bahn, vertreten durch Präsident C. F. Heimann und Dr. Claëssen, folgender Vertrag verabredet worden:

§. 1.

Die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft wird Seitens des Staates die Zusicherung erwirken, dass an diese Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger die Anforderung, eine nördlich von Neuss nach Düsseldorf abzuzweigende Seitenbahn, wie sie im §. 1 des Cöln-Crefelder Statuts vorgesehen, zu bauen, zunächst innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren nicht gestellt und auch nach Ablauf dieser Frist bloss in dem Falle erhoben werde, dass das in dem Gesamt-Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft angelegte Capital einen jährlichen Reinertrag von 6 Procent aufgebracht und sich für die Ausführung dieser Zweigbahn, unerachtet der gehörigen Wahrnehmung des Verkehrs-Interesses zwischen Düsseldorf und Crefeld über Neuss, ein praktisches Bedürfniss herausgestellt haben wird.

§. 2.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, auf den Stationen zu Crefeld und Neuss die baulichen Einrichtungen, die erforderlich sind, um neben dem Betrieb der Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher und Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn einen abgesonderten selbstständigen Bahnbetrieb von Cöln nach Crefeld möglich zu machen, soweit dieselben nicht schon vorhanden, auf ihre Kosten auszuführen und, vorausgesetzt, dass sie bis zum 1. März 1860 in das erforderliche Terrain eingewiesen, und die höhere Genehmigung der Baupläne bis dahin ertheilt ist, spätestens bis zum 1. Juni 1860 fertig herzustellen und hierauf den Betrieb der Cöln-Crefelder Bahn zu übernehmen.

In Cöln wird nach erfolgter Betriebs-Uebernahme der im Bau begriffene und voraussichtlich bis zum Ende d. J. als Central-Personen-Bahnhof der Rheinischen Eisenbahn fertig zu stellende Bahnhof am botanischen Garten zugleich als Bahnhof der Cöln-Crefelder Bahn benutzt.

Den Tag der Betriebs-Uebernahme bestimmt des Herrn Handels-Ministers Excellenz, und wird dieselbe, sofern die vorgedachten Bauten in Crefeld und Neuss bis dahin vollendet sind, spätestens drei Monate nach Allerhöchster Genehmigung des gegenwärtigen Vertrages erfolgen.

§. 3.

Mit dem Tage der Betriebs-Uebertragung geht die Cöln-Crefelder Eisenbahn mit allen Pertinentien, Rechten

und Gerechtigkeiten, Immobilien und Gebäuden, Mobilien und fahrendem Zeuge, ausstehenden Forderungen, kurz, in ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögen, nichts davon ausgenommen, mit allen dem Eigenthum obliegenden Lasten und Gefahren in das volle und unwiderrufliche Eigenthum der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft über, namentlich werden derselben auch die noch etwa vorhandenen baaren Bestände und Baufonds überwiesen und verpflichtet sich die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft, dieselben durch keine zu deren Lasten erfolgende Zins- oder Dividende-Vertheilung an die Actionäre zu schmälern, sondern zur Zins- oder Dividende-Vertheilung lediglich die Netto-Ueberschüsse des Betriebs zu verwenden.

§. 4.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt dagegen alle der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft obliegenden Schulden und Verbindlichkeiten, namentlich auch diejenigen Verpflichtungen, welche der Gesellschaft gegen die Inhaber der Cöln-Crefelder Prioritäts-Obligationen obliegen, jedoch mit der ausdrücklichen Bedingung, dass von der Unterzeichnung dieses Vertrages an keine neuen Prioritäten oder Anleihe-Aufnahme creirt werden. Die Verletzung dieser Bedingung hebt diesen Vertrag auf, ohne jedoch Schadens-Ansprüche für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zu begründen.

§. 5.

Nach Ausführung der durch diesen Vertrag bedingten Liquidation lös't sich die Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft in Gemässheit der Vorschriften des Gesetzes vom 9. November 1843 und der Bestimmungen des Gesellschafts-Statuts vom 11. Mai 1853, bestätigt unter dem 22. August 1853, auf, jedoch mit der Massgabe:

- 1) dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Cöln-Crefelder Eisenbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör so lange, bis sämtliche Prioritäts-Gläubiger der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft befriedigt sein werden, als einen getrennten Vermögenstheil zu erhalten, zu unterhalten und namentlich durch entsprechende Ergänzung aller Abgänge vor einer Werthverminderung zu bewahren hat;
- 2) dass allen Gläubigern der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Inhabern der zufolge des Allerhöchst ertheilten Privilegiums vom 30. Mai 1855 emittirten Prioritäts-Obligationen, das Vorzugsrecht auf diese Bahn und deren Zubehör, wie es ihnen durch dieses Privilegium ertheilt worden, vor den Stamm-Actionären und allen Prioritäts- und son-

stigen Gläubigern der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ausdrücklich vorbehalten bleibt;

- 3) dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere auch für die unterm 30. Mai 1855 Allerhöchst genehmigte Prioritäts-Anleihe, als Selbstschuldnerin eintritt, dergestalt, dass die Inhaber dieser Forderungen wegen Capital, Zinsen und Kosten, jedoch unbeschadet des Vorzugsrechtes der durch die Allerhöchst erteilten Privilegien vom 12. October 1840, 8. September 1843, 4. August 1854 und 2. August 1858 genehmigten Prioritäts-Anleihen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, sich auch an das gesammte Vermögen dieser Gesellschaft halten können.

§. 6.

Als Entgelt für das erworbene Vermögen der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft gewährt die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft den Actionären der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft nach deren Wahl für jede Actie entweder eine baare Entschädigung von Fünfundzwanzig Thalern und Fünfundzwanzig Silbergroschen Preussisch Courant, zahlbar drei Monate nach Uebernahme des Betriebes (§. 2), oder den Nominal-Betrag in Rheinischen Stamm-Actien, mithin für je Zweihundert und fünfzig Thaler in Cöln-Crefelder-Actien eine Stamm-Actie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit Dividende-Coupons von dem 1. Januar des Jahres an, welches auf den Zeitpunkt der Betriebs-Uebernahme der Cöln-Crefelder Bahn durch die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft folgt.

Um jedoch den Actionären der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft soviel als möglich auch für dasjenige Jahr, in welchem die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft das Eigenthum und den Betrieb der Cöln-Crefelder Bahn übernimmt, eine Dividende zu sichern, so wird die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft von den durch sie auf der Cöln-Crefelder Bahn von dem Tage der Betriebs-Uebernahme bis zum folgenden 1. Januar zu vereinnahmenden Brutto-Beträgen des Betriebes, von denen 45 Procent zur Bestreitung der Betriebskosten dienen, 55 Procent den Cöln-Crefelder Actionären, resp. ihren Vertretern zu diesem Behufe zur Verfügung stellen; ebenso soll der für diejenige Periode des obengedachten Jahres, während welcher die Königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn den Betrieb der Cöln-Crefelder Bahn geführt, nach

den bestehenden Verträgen sich ergebende Reinertrag den Cöln-Crefelder Actionären zufließen. Aus diesen beiden Beträgen sind für das fragliche Jahr vorab die Zinsen der Cöln-Crefelder Prioritäten zu decken, sowie die statut- oder höherer Vorschrift gemässen Beiträge zum Reserve-Fonds zu leisten, der Rest wird als Jahres-Dividende an die Cöln-Crefelder Actionäre vertheilt.

An dieser Dividende participirt die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft pro rata derjenigen Actien der Cöln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft, für die sie nach obiger Bestimmung die festgesetzte baare Entschädigung von 25 Thlr. 25 Sgr. ausgezahlt haben wird. Diese baare Entschädigung kann von den Cöln-Crefelder Actionären nur während einer Präclusiv-Frist von Einem Monat, von dem Zahlungs-Termin an gerechnet, beansprucht werden; nach Ablauf dieser Frist findet nur ein Umtausch der Cöln-Crefelder gegen Rheinische Eisenbahn-Actien nach Massgabe der obigen Bestimmung Statt.

§. 7.

Die Verbindlichkeit dieses Vertrages erlischt für beide Theile, wenn die Betriebs-Uebernahme Seitens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zum 1. Januar 1861 nach Massgabe dieses Vertrages noch nicht hat erfolgen können.

§. 8.

Die Genehmigung dieses Vertrages von Seiten der General-Versammlungen der Cöln-Crefelder wie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bleibt, soweit erforderlich, vorbehalten.

Gleichlautend doppelt ausgefertigt, genehmigt, unterschrieben und jedem der vertragschliessenden Theile ein Exemplar behändigt.

Cöln, den 11. November 1859.

Der Verwaltungsausschuss der Cöln-Crefelder Eisenbahn:
gez. C. F. Heimann. Dr. Claessen.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:
gez. Mevissen. F. W. Koenigs. Rennen.

deren Urschrift an das Geheime Staats-Archiv gelangt, wird hiermit in beglaubter Form ausgefertigt.

Berlin, den 1. Februar 1860.

(L. S.)

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten:
gez. von der Heydt.

ANLAGEN.

Rheinische Eisenbahn. Abschluss der Bau-Rechnungen pro 31. December 1859.

Der Rechnung			Einnahme.	Im Einzelnen.		Zusammen.		Bemerkungen.
Abth.	Tit.	Pos.		<i>fl.</i>	<i>Sgr. Pf.</i>	<i>fl.</i>	<i>Sgr. Pf.</i>	
A.			Bau-Capital Cöln-Herbesthal.					
	I.		<i>Actien:</i>					
		1	19029 Stück Stamm-Actien à 250 Thlr....	4757250	—	—		
		2	3971 " Prioritäts- " do.	992750	—	—		
		3	4000 " Stamm- " do. II. Emiss.	1000000	—	—		
	II.		<i>Anleihen:</i>					
		1	10000 Stück 4% Obligationen à 250 Thlr..	2500000	—	—		
		2	6250 " 3 1/2% " à 200 "	1250000	—	—		
	III.		<i>Extraordinaria</i>	381414	29	1		
			Summa A....				10881414	29 1
B.			Bau-Capital Cöln-Bonn-Rolandseck.					
	I.		10512 Stück Stamm-Actien à 100 Thlr....	1051200	—	—		
	II.		<i>Anleihen:</i>					
		1	5% Obligationen, so weit solche nicht aus der späteren Anleihe gedeckt, sondern aus Betriebs-Ueberschüssen amortisirt sind..	8100	—	—		
		2	7500 Stück 4 1/2% Obligationen à 100 Thlr..	750000	—	—		
	III.		<i>Extraordinaria</i>	15978	8	11		
			Summa B....				1825278	8 11
C.			Neues Bau-Capital zur Erweiterung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens.					
	I.		28000 Stück Actien III. Emission à 250 Thlr.	7000000	—	—		
	II.		<i>Anleihe:</i>					
			Von den 4 1/2% Obligationen der Anleihe ad 5000000 Thlr. (Privilegium de 2. Aug. 1858) wurden bis ult. 1859 begeben:					
			6149 Stück à 200 Thlr.....	1229800	Thlr.			
			2274 " à 100 "	227400	"			
				1457200				
	III.		<i>Zinsen</i>	85494	28	3		
	IV.		<i>Extraordinaria, und zwar für:</i>					
			a) Strecke Rolandseck-Bingen	24435	16	2		
			b) Cölner Stadtbahn.....	20090	2	2		
			c) " Verbindungsbahn..	2690	13	4		
			d) Generalkosten	54994	4	1		
				102210	5	9		
			e) Strecke Düren-Schleiden .	240	"	"		
			f) " Crefeld-Nymwegen	41	20	"		
				281	20	—		
			Summa C....				8559691	25 9
			Total...				21266385	3 9

Sind den Ausgaben Titel XVII. abgesetzt.

Titel.	Ausgaben.	Die Ausgeben sich auf:																		Bemerkungen.							
		1.		2.		3.		5.		6.		7.		8.		9.		10.			11.		12.				
		Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.		Thl.	Sgr.	Thl.	Sgr.			
I.	Grunderwerb	761319	25 8	245961	29 9	226310	19 8	1031090	18 4	172591	4 4	32713	27 6	7870	25 6	—	—	—	—	—	—	—	—	3409125	15 7		
II.	Erd- und Böschungs-Arbeiten	1464492	7 —	87163	8 5	75796	11 1	1468899	11 5	24196	20 4	10466	10 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3141602	1 3		
III.	Unterhaltung der Bahn während der Bauzeit, Schutz gegen Wasser und Eisgang &c. ...	159653	12 9	—	—	4543	8 6	38074	10 2	6612	6 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	209496	26 6		
IV.	Einfriedigungen	36093	4 1	11807	— 4	5047	6 7	27017	2 4	391	14 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82976	9 11		
V.	Wegeübergänge	471	28 5	7061	14 —	17585	27 8	105858	8 3	6762	2 5	190	19 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	150206	23 6		
VI.	Kleinere Brücken und Durchlässe	7754	16 10	41966	24 2	29965	7 10	214900	20 6	1050	11 6	429	9 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	295647	16 4		
VII.	Grössere Brücken und Viaducte über 30 Fuss Weite	972552	16 11	—	—	—	—	567029	29 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1592577	18 —		
VIII.	Tunnels	1705845	5 2	—	—	—	—	29757	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2003407	13 10		
IX.	Schiefe Ebenen	136829	12 3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136829	12 3		
X.	Oberbau	2225368	2 —	365473	15 2	182525	22 6	6910247	11 7	34886	9 11	873928	14 10	2096	23 6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4388553	28 —	
XI.	Signale	47377	16 5	26215	28 5	8040	21 3	69080	5 7	4429	22 2	7690	12 7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	164821	22 10	
XII.	Bahnhöfe, Haltestellen	907405	23 2	163977	6 2	130461	26 6	255771	11 8	96565	16 2	10762	1 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1790665	18 10	
XIII.	Ausserordentliche Anlagen	140755	— 8	15130	—	10224	22 9	60168	11 8	33768	8 1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	343720	— 7	
XIV.	Betriebsmittel, Probefahrten &c.	881307	27 10	248869	28 1	73399	24 4	7	—	487	14 8	945705	10 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2150553	28 2	
XV.	Bau-Verwaltungskosten	383111	28 9	46905	10 11	23826	18 4	228824	27 8	29766	13 —	144750	19 10	20324	4 11	8120	12 —	261	18 6	208	27 8	—	—	—	902716	4 7	
XVI.	Insgemein	51814	7 10	1105	— 6	2098	13 6	4843	27 6	347	13 —	16162	21 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77027	2 11	
XVII.	a) Kosten der Central-Verwaltung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32201	24 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	b) Zinsen während der Bauzeit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	845122	26 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	c) Bank-Unkosten	1030851	13 1	26950	11 3	52141	24 1	—	—	—	—	21662	6 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2154864	12 7
	d) Cours-Verluste auf Anleihen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145636	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
XVIII.	Kosten zur späteren Vertheilung auf die vorhergehenden Titel	—	—	9682	23 8	—	—	479	—	—	—	101460	10 —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159047	21 10
Special-Conto.	Beitrag zum Bau der Rheinbrücke bei Cöln.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200000	Rest 50000 Thlr.
	Summa...	10913004	8 10	1298270	20 10	841968	14 7	51091306	4 7	411855	6 2	3388883	5 5	30291	23 11	8120	12 —	261	18 6	208	27 8	—	—	—	23353840	7 6	
		13053243 Thlr. 14 Sgr. 3 Pf.						1714 Thlr. 1 Sgr. 2 Pf.																			

Bemerkungen: Die Baukosten betragen hiernach für die älteren Strecken:
 Herbesthal-Cöln-Rolandseck Thlr. 13053243,,14,,3
 Davon gehen ab die vorseitigen extraordinären Bau-Einnahmen:
 für Cöln-Herbesthal Thlr. 381414,,29,, 1
 „ Cöln-Rolandseck „ 15978,, 8,,11 „ 397393,, 8,,—
 Die neuen Strecken Rolandseck, Bingen und Cölner Stadt und Ringbahn incl. der Generalkosten Thlr. 12655850,, 6,, 3
 Davon ab die vorseitigen extraordinären Bau-Einnahmen mit „ 10261714,, 1,, 2
 „ „ 102210,, 5,, 9
 „ 10159503,,25,, 5
 (Conf. Anlage I. B.) Total.... Thlr. 22815354,, 1,, 8

Abschluss.

Die Einnahme beträgt..... Thlr. 21266385,, 3,, 9
 „ Gesamt-Ausgabe..... „ 23353840,, 7,, 6
 Mithin Vorschuss.... Thlr. 2087455,, 3,, 9,

welcher Betrag, wie im Text dieses Berichtes (sub D.) ausführlicher bemerkt worden, vorläufig durch den disponibeln Theil der laufenden Betriebs-Einnahmen, durch den erheblichen Bestand des Erneuerungs- und Reserve-Fonds und durch Aufnahme von Darlehen gedeckt ist.

Nachweisung über die Verwendung des Anlage-Capitals für Herbesthal-Cöln-Rolandseck, sowie der neuen Baulinien bis ult. 1859.

	Titel I.	Titel II.	Titel III.	Titel IV.	Titel V.	Titel VI. & VII.	Titel VIII.	Titel IX.	Titel X.	Titel XII.	Titel XIII.	Titel XIV.	Titel XV.	Titel XVI.	Titel XVII.	Titel XVIII.	Summe des verwendeten Anlage-Capitals.	Das Grund-Capital beträgt:		
	Grund-Erwerb und Nutzungs-Entschädigungen.	Erd- und Böschungs-Arbeiten.	Unterhaltung der Bahn während der Bauzeit.	Ein-friedigungen.	Wege-Ueber-gänge.	Brücken-Thore und Durch-lässe.	Tunnels.	Schiefe Ebene.	me.	Bahnhöfe, Halte-stellen, Wärter-häuser, Coaksöfen.	Sonstige und ausser-ordent-liche Anlagen.	Betriebs-mittel.	Ver-waltungs-kosten.	Insgemein, als: Remunera-tionen, Zuschüsse zur Kranken-Casse.	Zinsen während der Bauzeit, Cours-Verluste.	Später zu reparti-rende Kosten.		M.	Stamm-Actien.	Prioritäts-Obli-gationen.
1) Bau-Capital bis zur Eröffnung der Linie Cöln-Herbesthal im Jahre 1843	589493	1305345	101932	33008	—	917454	1704727	12664349	—	492777	—	557677	321674	43674	555827	—	7855356	4500000	2500000	
2) Ergänzungsbauten auf der Linie Cöln-Herbesthal im Jahre 1844 und aufgewendetes Bau-Capital für die Linie Cöln-Bonn bis zu deren Eröffnung im Jahre 1844	132364	88882	—	10068	5877	60563	444	320197	—	131392	13930	190058	81008	7437	151281	—	1124302	1250000	1250000	1000000
3) Ergänzungsbauten auf beiden Linien seit dem Jahre 1845 und aufgewendetes Bau-Capital für die Linie Bonn-Rolandseck bis zu deren Eröffnung 1855	331004	181713	58358	4861	7885	30013	674	6971350	—	535337	3484	394630	16920	2385	14281	—	2659603	1051200	8100	750000
4) Ergänzungsbauten aller Linien in den Jahren 1856 bis 1858	139460	51512	3907	5010	11357	44219	—	—	1530	38397	147550	61212	34242	1522	37720	9683	1016589			
Summa.....	1192321	1627452	164197	52947	25119	1052249	1705845	136881426	—	1197903	164964	1203577	453844	55018	759109	9683	12655850	7801200	4508100	12309300
Auf die verschiedenen Titel kommen in Procenten des gesammten verwendeten Anlage-Capitals.....	9,42	12,82	1,30	0,42	0,20	8,31	13,48	1,08	—	9,47	1,31	9,51	3,39	0,43	6,00	0,08	100			
Kosten pro Meile Bahnlänge (auf 17,25 Meilen Länge der ganzen Bahn) von Herbesthal bis Rolandseck ...	69120	94345	9519	3069	1456	61000	98890	7931720	—	69444	9563	69773	26310	3190	44006	561	—			
Bau-Capital der Linie Rolandseck-Bingen, Stadt- und Verbindungsbahn Cöln und General-Kosten des Gesamt-Neubau-Unternehmens bis zur Eröffnung dieser Strecken ult. 1859	2142368	1513463	45300	30029	125084	817264	297562	—	3188	588450	177610	938125	419837	19949	999390	349365	10159503	7000000	5000000	12000000
Total der Baukosten für alle Strecken Herbesthal-Cöln-Bingen	3334689	3140915	209497	82976	150203	1869513	2003407	186881614	—	1786353	342574	2141702	873681	74967	1758499	359048	22815353			

*) Bemerkung: Von den 5 Millionen Thaler Prioritäts-Obligationen für den Bau der neuen Bahnen waren bis zum Jahresschlusse nur 1457200 Thlr. begeben.

I. D.

Abschluss

der Betriebs-Rechnungen für die älteren Linien CÖLN-HERBESTHAL
und CÖLN-ROLANDSECK sowie für die neueren Linien
ROLANDSECK-BINGEN und CÖLNER STADT- und RINGBAHN
pro 1859.

I. Bahnlängen.

a) Ältere Linien:

Cöln-Herbesthal	11,52 Meilen,
Cöln-Rolandseck	5,74 "
Zusammen	17,26 Meilen.

b) Neue Linien:

Von denselben sind im Jahre 1859 im Betrieb gewesen:

1) Rolandseck-Coblenz 5,87 Meilen seit	1. Januar = 12 Monate,
2) Coblenz-Bingen ... 8,28 " "	22. Decbr. = $\frac{3}{10}$ "
3) Cölner Ringbahn.. 0,55 " "	1. Januar = 12 "
4) Cölner Stadtbahn.. 0,22 " "	5. Decbr. = $\frac{26}{30}$ "

Von der Gesamtlänge zusammen 14,92 Meilen waren also im Jahres-Durchschnitt im Betrieb: 6,64 Meilen.

II. Locomotiv-Meilen. Die Locomotiven haben im Jahre 1859 in Betriebszügen zurückgelegt:

a) Auf den älteren Strecken:

Cöln-Aachen-Ronheide eigene Locomotiven	66881,53 Meilen,
Ronheide-Herbesthal, Belgische Locomotiven	11107,20 "
Zusammen auf Cöln-Herbesthal	77988,73 "
" " Cöln-Rolandseck	33986,82 Meilen.
Summa A. auf den älteren Strecken	111975,55 Meilen.

b) Auf den neuen Strecken:

Rolandseck-Bingen sowie Cölner Stadt- und Ringbahn	28228,27 Meilen.
Ueberhaupt	140203,82 Meilen.

Abschluss der Rechnungen pro 1859.

Etat		Betriebs-Einnahme.	Cöln-Herbesthal.			Cöln-Rolandseck-Bingen zusammen.			In Procenten der Total-Einnahme.	Einnahmen der neuen Linien Rolandseck-Bingen, so wie Cöln Stadt- und Ringbahn.			In Procenten der Total-Einnahme.	Bemerkungen.
Titel	Pos.		Thl.	Sgr.	Pf.	Thl.	Sgr.	Pf.		Thl.	Sgr.	Pf.		
			Thl.	Sgr.	Pf.	Thl.	Sgr.	Pf.		Thl.	Sgr.	Pf.		
I.		Ertrag aus dem Personen-Verkehr.												
1	Aus dem gewöhnlichen Personen-Transport	454385	15	6	225017	02	18	9	137793	3	6			
2	" " Transport von Reisegepäck	30036	13	—	14972	09	11	3	8778	1	7			
3	" " " " Militär	6502	16	4	7097	00	2	9	7430	25	2			
4	" " " " Pferden	1970	21	—	1339	09	27	9	1279	6	—			
5	" " " " Hunden	332	25	—	247	80	9	—	95	5	1			
6	" " " " Equipagen	1204	14	—	205	10	5	—	159	25	—			
7	Für Extra-Züge	1630	27	—	589	20	23	8	783	21	4			
8	" Gepäcktragen (für Cöln-Herbesthal 2554 Thlr. 21 Sgr. 6 Pfg.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			Ad. I. 8 nachrichtlich. Diese Einnahme ist der Besoldung der Gepäckträger sub C. Tit. VII. Pos. 1 der Ausgaben abgesetzt.
Summa Titel I.		496063	11	10	249469	33	8	2	58,2a	156319	27	8	74,85	
II.		Ertrag aus dem Güter-Verkehr.												
1	Für Eilgüter	25008	15	9	6356	64	23	9	4842	11	3			Ad Pos. 1 nach Abzug von Thlr. 1271,16,10) und ad
2	" Frachtgüter	382996	25	4	37726	23	17	1	24942	16	—			resp. 31,29,9)
3	" Versicherungs-Prämie	1084	12	9	223	07	20	10	34	25	—			Pos. 2 nach Abzug von Thlr. 6669,12,7) Bonification
4	" Provision	1625	25	4	71	97	3	4	112	—	—			resp. 3877,17,2) und 1553,26,6)
5	" Lager-, Lade-, Wiege- und Standgelder	3016	8	11	478	94	15	11	899	23	6			für Selbst-An- und Abfuhr der Güter und Fuhrlohn für Abholen und Zustellen derselben.
6	" Transport nicht postzwangspflichtiger Postgüter	8549	3	5	10579	28	10	8	8562	12	1			
7	" " von Eisenbahn-Fahrzeugen	210	15	—	60	70	18	—	140	5	—			
8	" " " Vieh	2230	14	—	4297	27	19	—	3757	11	—			
9	" " " Dienst-Baugut	3500	6	—	3860	60	22	—	4592	27	—			Ad Pos. 9. Das Dienstbaugut ist zu 2/3 des gewöhnlichen Tarifsatzes befördert.
10	Extraordinaria ad Tit. II.	933	23	—	—	33	23	—	—	—	—			
Summa Tit. II.		429155	29	6	63652	08	23	7	38,53	47884	10	10	22,93	
III.		Insgemein.												
1	Pächte von Grundstücken	1126	20	—	935	62	6	8	—	—	—			
2	Miethe " Gebäuden	1366	—	—	443	09	—	—	74	6	6			
3	" " Restaurationen	2375	—	—	996	71	10	—	1500	7	6			
4	" " Localien für die Königliche Post-, Telegraphen-, Steuer- und Policei-Verwaltung	662	22	6	15	77	22	6	400	—	—			
5	" " Lagerplätzen auf den Stationen	1224	8	2	79	03	26	6	38	—	—			
6	Entschädigung von verschiedenen Etablissements für Mitbenutzung der Reserve-Maschinen in Düren, Eschweiler und Aachen	5180	—	—	—	30	—	—	—	—	—			
7	Ertrag für verkauften Sand, abgängiges Betriebs-Material etc. (excl. aus den Werkstätten, der Schienen, Schwellen u. Kleineisenzeug)	1136	8	2	14	50	24	8	—	—	—			
8	Wagenmiethe und dabei vorkommende Conventional-Strafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
9	Vergütung der Königlichen Post-Verwaltung für das Schieben, Unterstellen und die Unterhaltung sowie für das Herleihen der Postwagen	6815	29	11	3102	8	19	9	2489	13	6			
10	Zinsen der rentbar angelegten Geldbestände	8293	12	4	—	03	12	4	—	—	—			
11	Cours-Gewinn	5322	25	4	—	06	25	4	—	—	—			
12	Aus der telegraphischen Beförderung von Staats- u. Privat-Depeschen	163	10	3	233	0	23	—	124	6	10			
13	Extraordinaria: Rückerstattungen etc.	935	4	3	335	0	23	3	10	26	—			
Summa Tit. III.		34601	20	11	6155	07	19	—	3,19	4637	—	4	2,22	
Dazu " II.		429155	29	6	63652	08	23	7	38,53	47884	10	10	22,93	
und " I.		496063	11	10	249469	33	8	2	58,28	156319	27	8	74,85	
Total		959821	2	3	319278	09	20	9	100	208841	8	10	100	