

Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse.

—○○○○—

Nr	B. Ausgaben und Saldi.	Gewöhnliche Betriebskosten.	R
I.	Stamm- und zugehörige Zweigbahnen wie oben unter I a bis h.....	15 370 793	25 06
II.	Zweigbahn Cleve-Zevenaar	133 819	16 1
III.	„ Call-Trier	994 181	73 23
IV.	„ Duisburg-Quakenbrück, eröffnet am 1. Juli 1879.....	314 709	17 4
V.	„ Düsseldorf-Elberfeld-Hörde, eröffnet am 15. Mai resp. 15. September 1879.....	147 650	77 2
Zusammen für alle Linien		16 961 54	06 38

Haupt- und Zweigbahnen für 1879.

Für Güter-Transporte.		Neben-Erträge.		Zusammen.		Bemerkungen.
<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	
29 126 859	27	2 057 038	28	41 990 241	55	
94 983	78	3 250	10	173 024	25	
1 231 596	93	50 742	55	1 707 646	06	
267 754	05	8 949	16	391 427	14	
108 518	28	6 896	43	226 403	02	
30 829 712	31	2 126 876	52	44 488 742	02	

Rücklage zum Reinerwerbs-Fonds.		Rücklage zu den Reserve-Fonds.		Zusammen.		Die obigen Einnahmen betragen.		Mithin Brutto- Ueberschuss.		Bemerkungen.
<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	
066 790	72	26 452	72	18 464 036	73	41 990 241	55	23 526 204	82	
10 672	21	488	60	144 979	97	173 024	25	28 044	28	
235 065	46	15 000	—*)	1 244 247	19	1 707 646	06	463 398	87	*) Rücklage zum Special-Reserve-Fonds Call-Trier.
46 746	73	2 306	70	363 762	54	391 427	14	27 664	60	
22 287	88	751	98	170 690	63	226 403	02	55 712	39	
381 563	—	45 000	—	20 387 717	06	44 488 742	02	24 101 024	96	

Haupt- und Zweigbahnen für 1879. (Fortsetzung.)

Einzel.		Zusammen.		Bemerkungen.
<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	
28 044	28			Zu C. 1. Die der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft zur Last fallende Hälfte des Deficits = 159 897,65 <i>M</i> ist bereits eingefordert und der Debetin vorläufig vorschussweise belastet worden. (Vergleiche General-Bilanz, Anlage A 1, Nr. VI a der Activa.)
347 839	58			
159 897	65	319 795	30	
159 897	65	319 795	30	
1500 000	—			
15 765	58			
1515 765	58			
35 507	38			
1480 258	20			
92 516	14			
.	.	1387 742	06	Zu C. 2. Der nebenstehend nachgewiesene dem Staate zur Last fallende Betrag = 924 343,19 <i>M</i> ist aus den von der Staats-Casse zu den Zinsterminen — 1. April und 1. October 1879 — geleisteten Vorschüssen entnommen.
.	.	463 398	87	
.	.	924 343	19	

I. Uebersicht der Betriebs-Ergebnisse sämtlicher

Nr	C. Abschlüsse für die Zweigbahnen unter II bis V.
3	Zu IV. Duisburg-Quakenbrück. Der aus dem Betriebe dieser Strecke für die Zeit vom 1. Juli bis 31. December 1879 erzielte, im Abschnitt B Nr. IV nachgewiesene Brutto-Ueberschuss ist dem Baufonds überwiesen, welcher die Zinsen des Anlage-Capitals zu tragen und für dessen Rechnung der Betrieb für die angegebene erste Betriebszeit stattgefunden hat, mit
4	Zu V. Düsseldorf-Elberfeld-Hörde. Der Brutto-Ueberschuss aus dem Betriebe dieser Strecke für die Zeit vom 15. Mai bezw. 15. September 31. December 1879 ist aus demselben Grunde, wie vor angegeben, dem Baufonds überwiesen mit
Nr	D. Abschluss für die Stamm- und zugehörigen Zweigbahnen unter Ia bis h.
1	Brutto-Ueberschuss nach Abschnitt B I. Daraus sind zunächst gedeckt:
2	Die Verzinsung und Amortisation der Anleihen etc. nach Abzug der auf gekommenen Activzinsen..... 8 607 097,22
3	Die auf 1 757 250 $\mathcal{M}$ Prioritäts-Stamm-Actien am 2. Januar 1880 bereits bezahlten 4 pCt. Zinsen (Abschlags-Dividende) 70 290,—
4	Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft zu Nymwegen an den Einnahmen der Zweigbahn Cleve-Nymwegen.
5	Antheil des holländischen Staates an den Einnahmen der Strecke Landesgrünze-Venlo
6	Die Hälfte des unter Abschnitt C Nr. 1 ermittelten Deficits von Cleve-Zevenaar
7	Der unter Abschnitt C Nr. 2 angegebene Zuschuss zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Zweigbahn Call-Trier ..
8	Rücklage zum Alimenterfonds für an Verunglückte und deren Hinterbliebene zu zahlende capitalisirte Renten (gemäß den im Jahre 1879 ergangenen gerichtlichen Entscheidungen).....
	Zusammen 2 bis 8.
9	Bleibt Ueberschuss

Haupt- und Zweigbahnen für 1879. (Schluss.)

Einzel.		Zusammen.		Bemerkungen.
<i>M.</i>	<i>S.</i>	<i>M.</i>	<i>S.</i>	
.	.	27 664	60	
.	.	55 712	39	

Einzel.		Zusammen.		Bemerkungen.
<i>M.</i>	<i>S.</i>	<i>M.</i>	<i>S.</i>	
.	.	23 526 204	82	Zu D. 2 und 3. Siehe Abschluss des allgemeinen Verzinsungs- und Amortisations-Contos, Anlage XVIII b.
8 677 387	22			
33 248	92			
7 681	17			
159 897	65			
92 516	14			
157 254	09			
.	.	9 127 985	19	
.	.	14 398 219	63	
.	.			

II. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse der für alleinige Rechnung der Rheinischen Eisenbahn mit denjenigen der übrigen Eisenbahnen

Nr.	Bezeichnung.	Für 1879. *)
	a. Länge der für alleinige Rechnung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft verwalteten Stamm- und zugehörigen Zweigbahnen (von Köln nach Herbesthal, Eupen, Bingen und Cleve nebst den Seitenbahnen bei Stolberg und Eschweiler; von Kempen nach Venlo, von Cleve nach Nymwegen, von Neuss nach Düren und Euskirchen, von Kalscheuren nach Call, von Ehrang nach Quint bei Trier, von Oppum [bei Crefeld] nach Hörde nebst Anschlüssen nach Duisburg, Steele, Frintrop, Altenessen, Gelsenkirchen, Wanne und den Hütten und Zechen; von Speldorf [bei Mülheim a. d. Ruhr] nach Niederlahnstein mit Anschlüssen an Coblenz [Rheinbrücke], Bonn [Traject] und Siegburg, sowie an verschiedene Etablissements; Kreis Gladbacher Bahnen [von Crefeld nach Rheydt und von Neuss nach Viersen] und von Andernach nach Niedermendig) 1) am Jahresschlusse 1 017,30 km. 2) im Jahresdurchschnitte 1 010,30 " b. Die Locomotiven haben vor Betriebszügen auf obigen Strecken durchlaufen 8 353 888 Nutzkilom. c. Wagen-Achskilometer sind von eigenen und fremden Wagen auf den obigen Strecken durchlaufen 338 712 674 km.	
	Finanzielle Ergebnisse des Betriebes.	
	Einnahmen.	
	Gesamtbetrag aus dem Betriebe auf obigen Strecken.....	41 990 241 55 40
	Ausgaben.	
	a. Betriebskosten für die vorbezeichneten Strecken.....	15 370 793 29 1
	b. Dotation des Erneuerungs-Fonds aus dem Ertrage des Betriebes	3 066 790 72
	c. Dotation des allgemeinen Reserve-Fonds desgl.	26 452 72
	Im Ganzen...	18 464 036 73 1

Eisenbahn-Gesellschaft verwalteten Haupt- und zugehörigen Zweigbahnen für 1879
Jahres 1878.

Für 1878.	Mithin für 1879				Bemerkungen.	
	mehr.	weniger.				
					*) Ausschliesslich der Zweigbahnen Cleve-Zevenaar und Call-Trier, welche in Folge der finanziellen Beteiligung der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in Utrecht bezw. des Staates getrennt zu verwalten waren, sowie der neuen Strecken Duisburg-Quakenbrück, eröffnet am 1. Juli 1879, und Düsseldorf-Elberfeld-Hörde, eröffnet am 15. Mai bezw. 15. September 1879, auf welchen der Betrieb bis zum Schlusse des Jahres noch für Rechnung des Baufonds geführt worden ist.	
999,26 km.	18,04 km.	—				
985,24 „	25,15 „	—				
4088 Nutzkilom.	199 800 Nutzkilom.	—				
313 217 898 km.	25 494 776 km.	—				
„	„	„	„	„	„	„
40 496 493	90	1 493 747	65	—	—	**) Einschl. eines Restes aus 1877 von 87 541. M. 74 S.
15 118 774	52	252 018	77	—	—	
2 968 523	01	98 267	71	—	—	
29 443	25	—	—	2 990	53	
18 116 740	78	350 286	48	2 990	53	
		347 295	95			

II. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse der für alleinige Rechnung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mit denjenigen der Staatseisenbahnen

№	Bezeichnung.	Für 1879. M.
III.	A b s c h l u s s.	
	1) Einnahmen	41 990 241
	2) Ausgaben einschliesslich der Rücklagen zum Erneuerungs- und zum allgemeinen Reserve-Fonds	18 464 036
	3) Mithin Brutto-Ueberschuss	23 526 204
	Daraus sind zunächst gedeckt:	
	4) Zinsen und Amortisation	8 677 387
	5) Antheil der Nymwegener Eisenbahn-Gesellschaft zu Nymwegen an den Einnahmen der Zweigbahn Cleve-Nymwegen	33 248
	6) Antheil des Holländischen Staates an den Einnahmen der Strecke Landesgränze-Venlo	7 681
	7) Die Hälfte des Deficits von Cleve-Zevenaar	159 897
	8) Zuschuss zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Zweigbahn Call-Trier ($\frac{1}{16}$)	92 516
	9) Rücklage zur Bestreitung der Ansprüche Verunglückter und deren Hinterbliebenen aus dem Haftpflichtgesetze	157 254
	Zusammen 4 bis 9...	9 127 985
	10) Nach Abzug vorstehender Beträge verbleiben von dem Brutto-Ueberschusse unter 3 zur Verfügung der General-Versammlung bezw. zur Verwendung in Gemässheit der Bestimmungen des Vertrages vom 13./18. December 1879, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat	14 398 219

bahn-Gesellschaft verwalteten Haupt- und zugehörigen Zweigbahnen für 1879
 Jahres 1878. (Schluss.)

Für 1878.		Mithin für 1879				Bemerkungen.	
		mehr.		weniger.			
M	5	M	5	M	5		
40 496 493	90	1 493 747	65	—	—		
18 116 740	78	347 295	95	—	—		
22 379 753	12	1 146 451	70	—	—		
8 312 793	29	364 593	93	—	—		
30 184	46	3 064	46	—	—		
5 731	56	1 949	61	—	—		
168 194	79	—	—	8 297	14		
91 510	75	1 005	39	—	—		
96 801	92	60 452	17	—	—		
8 705 216	77	431 065	56	8 297	14		
		422 768	42				
13 674 536	35	723 683	28	—	—		

III. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse der sämtlichen unter Betriebs-Verwaltung der Rheinische Eisenbahn.

Nr	Für sämtliche Stamm- und Zweigbahnen.
1	Wirkliche Länge der Betriebsstrecken am Jahresschlusse
2	Durchschnittliche Betriebslänge für das volle Jahr
3	Die Locomotiven haben auf diesen Strecken vor Betriebszügen zurückgelegt
4	Von eigenen und fremden Wagen sind auf diesen Strecken durchlaufen
5	Die Betriebs-Einnahmen haben im Ganzen betragen
	und zwar: a. für jedes Kilometer Bahnlänge (zu 2)
	b. „ „ Locomotiv-Nutzkilometer (zu 3)
	c. „ „ Wagen-Achskilometer (zu 4)
6	Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen
	und zwar: a. für jedes Kilometer Bahnlänge (zu 2)
	b. „ „ Locomotiv-Nutzkilometer (zu 3)
	c. „ „ Wagen-Achskilometer (zu 4)
7	Die Betriebs-Ausgaben, einschliesslich der Rücklagen zum Erneuerungs- und Reserve-Fonds, haben betragen
	und zwar: a. für jedes Kilometer Bahnlänge (zu 2)
	b. „ „ Locomotiv-Nutzkilometer (zu 3)
	c. „ „ Wagen-Achskilometer (zu 4)
8	Von den Einnahmen (zu 5) wurden in Anspruch genommen: a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 6)
	b. „ „ Betriebs-Ausgaben und die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reserve-Fonds (zu 7)

Bahn-Gesellschaft gestandenen Bahnlinien für 1879 mit denjenigen des Vorjahres 1878.

Für 1879.	Für 1878.	Mithin für 1879	
		mehr.	weniger.
1 404,77 Kilometer.	1 136,05 Kilometer.	268,72 Kilometer.	—
1 264,08 „	1 122,03 „	142,05 „	—
9 397 988 Nutzkilometer.	8 817 745 Nutzkilometer.	580 243 Nutzkilometer.	—
33 846 662 Wagen-Achskilometer.	329 409 028 Wagen-Achskilometer.	34 437 634 Wagen-Achskilometer.	—
44 488 742 Mark.	42 410 379 Mark.	2 078 363 Mark.	—
35 195 „	37 798 „	—	2 603 Mark.
4,73 „	4,51 „	—	0,02 „
0,12 „	0,13 „	—	0,01 „
16 961 154 „	16 283 575 „	677 579 „	—
13 418 „	14 513 „	—	1 095 „
1,93 „	1,85 „	—	0,08 „
0,05 „	0,05 „	—	—
20 387 717 „	19 540 802 „	846 915 „	—
16 129 „	17 416 „	—	1 287 „
2,16 „	2,22 „	—	0,06 „
0,06 „	0,06 „	—	—
38,12 pCt.	38,40 pCt.	—	0,28 pCt.
45,83 „	46,08 „	—	0,25 „

Die Gesamt-Einnahme für sämtliche Bahnstrecken hat nach den vorstehenden Uebersichten bzw. Rechnungs-Abschlüssen betragen 44 488 742 *ℳ* 02 $\frac{1}{2}$
im Vorjahre dagegen 42 410 379 „ 25 $\frac{1}{2}$

ist also gestiegen um 2 078 362 *ℳ* 77 $\frac{1}{2}$
wobei indess zu berücksichtigen bleibt, dass in der Einnahme des Vorjahres ein Rest von 87 541 *ℳ* 74 $\frac{1}{2}$ aus dem Jahre 1877 enthalten ist.

Die Betriebskosten betragen insgesamt 16 961 154 *ℳ* 06 $\frac{1}{2}$
gegen 16 283 575 „ 08 $\frac{1}{2}$

im Vorjahre, mithin Mehrausgabe 677 578 *ℳ* 98 $\frac{1}{2}$
welche bei Berücksichtigung der durch die früheren Reglements erfordernten Rücklagen zum Erneuerungs- und zu den beiden Reservefonds sich auf 846 914 *ℳ* 98 $\frac{1}{2}$ erhöht.

Zur richtigen Würdigung dieses günstigen Ergebnisses ist besonders in Betracht zu ziehen, dass durch die Inbetriebnahme der neuen Strecken Duisburg-Quakenbrück und Düsseldorf-Elberfeld-Hörde die Betriebsstrecken eine Vermehrung von durchschnittlich 142,05 km mit Neueinrichtung von 35 Stationen erfahren haben und dass ferner 580 243 Locomotiv-Nutzkilometer und 34 437 634 Wagen-Achskilometer mehr zurückgelegt sind, als im Vorjahre.

Auf die Stammbahnen entfallen bei einer durchschnittlich 25,15 km grösseren Betriebslänge und bei mehr zurückgelegten 199 800 Locomotiv-Nutzkilometern und 25 494 776 Wagen-Achskilometern von der Mehreinnahme allein 1 493 747 *ℳ* 65 $\frac{1}{2}$, von den Mehrausgaben dagegen nur 252 018 *ℳ* 77 $\frac{1}{2}$ bzw. unter Einrechnung der Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds 347 295 *ℳ* 95 $\frac{1}{2}$

Der ausgedehnteren Durchführung des Accord-Systems muss eine sehr wesentliche Einwirkung auf die Erreichung des ökonomisch so günstigen Verhältnisses der Betriebs-Ausgaben zu den Leistungen und Einnahmen beigemessen werden. Hinsichtlich der bei der Bahn-Unterhaltung auf diesem Wege erreichbaren Ersparnisse ist an der betreffenden Stelle hingewiesen. Eine Vergleichung der Ausgaben im Jahre 1875 mit denjenigen im Jahre 1879 (1875 war dieses Accord-System noch nicht eingeführt) ergibt für 1879 eine sehr erhebliche Minder-Ausgabe für den gesamten Stationsdienst, obgleich seit 1875 55 neue Stationen hinzugetreten sind; ungeachtet dieser Vermehrung der Stationen, welche 174 Angestellte, 44 Arbeiter und 3 Maschinen zur Bedienung erforderten, waren im Jahre 1879 noch 353 Angestellte, 338 Arbeiter und 12 Maschinen täglich weniger beschäftigt als im Jahre 1875.

Die Hereinziehung des Materialienverbrauchs in die Accord-Prämienberechnung hat gleichfalls guten Erfolg gehabt. Der Versuch, den auf kleineren Stationen Angestellten, welche durch die Verkehrsverhältnisse ihrer Betriebsstellen nicht ausreichend Beschäftigung finden, jedoch der Betriebs-Sicherheit und der Ausdehnung der Dienststunden wegen dort anwesend sein müssen, schriftliche und calculatorische Arbeiten, z. B. Controlarbeiten, zuzuweisen, hat sich vollständig bewährt. —

Die Betriebs-Rechnungen schliessen ab wie folgt:

- I. **Cleve-Zevenaar**, nach Anrechnung von $4\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen und $3\frac{1}{2}$ pCt. zur Amortisation der Anlage-Capitalien zuzüglich der ersparten Zinsen mit einem Deficit von 319 795 *ℳ* 30 $\frac{1}{2}$, welches von den beteiligten beiden Gesellschaften mit je der Hälfte = 159 867 *ℳ* 65 $\frac{1}{2}$ getragen wird.

Der Amortisationsfonds für den Rheinischen auf preussischem Staatsgebiete gelegenen Theil der Zweigbahn (Cleve-Landesgränze einschliesslich des Rheintrajects bei Spyk) hat bis Ende 1879 bereits den Betrag von 2 949 252 $\mathcal{M}$ 72 $\frac{1}{2}$ erreicht. (Vergleiche General-Bilanz Anlage A1 Titel XX. der Passiva.) Das gesammte Anlage-Capital wird bis zum Jahre 1884 vollständig amortisirt sein.

II. Call-Trier mit einem Zinsenzuschusse zu Lasten des Staates von 924 343 $\mathcal{M}$ 19 $\frac{1}{2}$.

III. Duisburg-Quakenbrück mit einem Ueberschusse von 27 664 $\mathcal{M}$ 60 $\frac{1}{2}$.

IV. Düsseldorf-Elberfeld-Hörde mit einem Ueberschusse von 55 712 $\mathcal{M}$ 39 $\frac{1}{2}$; — letztere beiden Beträge sind aus dem bereits angegebenen Grunde dem Baufonds gutgeschrieben worden.

V. Die allgemeine Betriebs-Rechnung (Stamm-Bahnen) mit einem Netto-Betriebsüberschusse von 14 398 219 $\mathcal{M}$ 63 $\frac{1}{2}$.

Diesem Ueberschusse treten noch folgende dem Dividenden-Conto bereits überwiesenen Beträge hinzu:

1) Ausgleichungszinsen, welche die Käufer der im Jahre 1879 begebenen, aus der Actien-Emission von 1875 zur Disposition verbliebenen Stamm-Actien für den ihnen mitverabfolgten 1879er Dividendenschein zu vergüten hatten, mit	20 501 $\mathcal{M}$ 50 $\frac{1}{2}$
2) 5pCt. Zinsen aus dem Baufonds der neuen Linien für das Actien-Capital von 1875 zu 36 300 000 $\mathcal{M}$, welches für 1879 an der Dividende Theil nimmt, einen Betriebs-Ertrag aber noch nicht aufgebracht hat, indem dasselbe zur Herstellung der neuen noch unvollendeten Linien verwendet worden ist, mit	1 815 000 $\mathcal{M}$ — $\frac{1}{2}$
abzüglich der obigen	20 501 „ 50 „
also noch	1 794 498 „ 50 „
Zusammen	1 815 000 $\mathcal{M}$ — $\frac{1}{2}$

(Vergleiche General-Bilanz Anlage A1 Titel V der Passiva.)

Gemäss §. 4 des Vertrages vom 13./18. December 1879, betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, ist der Ueberschuss am Reingewinne des Jahres 1879, welcher sich nach Gewährung einer Dividende von 7pCt. an die Inhaber der Stamm-Actien ergibt, dem Reservefonds zuzuführen.

In Folge dieser Beschränkung ist in der bevorstehenden General-Versammlung der Actionäre der Antrag auf Zutheilung von 7pCt. Dividende zu stellen; nach Zahlung dieser Dividende, der Tantième an den Administrations-Rath und an die Direction, sowie der nach dem Gesetze vom 30. Mai 1853 an den Staat zu entrichtenden Abgabe wird noch ein Ueberschuss von 2 548 497 $\mathcal{M}$ 13 $\frac{1}{2}$ verbleiben, welcher wie angegeben dem Reservefonds bezw. dem Staate zufliesst.

Allgemeines Verzinsungs- und Amortisations-Conto. (Anlage XVIIIb.)

Dasselbe umfasst sämtliche Activ- und Passivzinsen zu Gunsten bezw. zu Lasten aller Gesellschaftsfonds und schliesst ab mit einem der allgemeinen Betriebs-Rechnung belasteten Passiv-Saldo für Verzinsung und Amortisation von 8 677 387 $\mathcal{M}$ 22 $\frac{1}{2}$.

Erneuerungs-Fonds.

Unter Anlage XIX (A) ist die Berechnung der Rücklagen in den Erneuerungs-Fonds, aufgestellt auf Grund des im Geschäftsberichte für 1877 mitgetheilten den thatsächlichen Verhältnissen nicht mehr entsprechenden Regulativs, und unter Anlage XIX B der Abschluss des Erneuerungs-Fonds beigefügt.

Der Bestand des Erneuerungs-Fonds beträgt demnach Ende 1879....	30 356 606. <i>ℳ</i> 97½
Ende 1878 betrug derselbe.....	27 055 471 „ 69½
der Bestand ist also in 1879 abermals angewachsen um.....	3 301 135. <i>ℳ</i> 28½

Allgemeiner Reserve-Fonds, Special-Reserve-Fonds für Call-Trier und Reserve-Fonds zur Zahlung von Alimenten an Verletzte und deren Hinterbliebene. (Anlage XIX C, D und E.)

Bezüglich der Bildung und Verwaltung der vorbezeichneten Fonds ist im Geschäftsberichte für 1878 Seite 113 und 114 das Nähere mitgetheilt.

Die Abschlüsse dieser Fonds sind unter den angegebenen Anlagen beigefügt und ergeben folgende Bestände Ende 1879:

a) der allgemeine Reserve-Fonds	602 569. <i>ℳ</i> 54½
b) der Special-Reserve-Fonds für Call-Trier.....	135 039 „ 19½
c) der Reserve-Fonds zur Zahlung von Alimenten an Verletzte und deren Hinterbliebene.....	819 044 „ 94½

Diese Bestände haben sich, den Abschlüssen Ende 1878 gegenübergestellt, im Jahre 1879 ebenfalls vermehrt:

zu a. um	64 930 „ 50½
zu b. „	15 887 „ 01½
zu c. „	133 031 „ 84½

Pensions- und Unterstützungscassen für Beamte bezw. Diätare und Arbeiter. (Anlage VIII a.)

Die Vermögensbestände dieser Cassen haben nach den vorbezeichneten Rechnungsabschlüssen betragen:

I. der allgemeinen Pensionscasse für invalide Beamte oder deren Witwen und Kinder	
Ende 1879	3 763 893. <i>ℳ</i> 78½
Ende 1878 dagegen	3 544 775 „ 68½
mithin Zuwachs in 1879	219 118. <i>ℳ</i> 10½
II. der besondern Pensionscasse für einige definitiv angestellte Beamte der frühern Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft	
Ende 1879	25 085. <i>ℳ</i> 61½
Ende 1878 dagegen.....	24 673 „ 87½
demnach Zuwachs in 1879	411. <i>ℳ</i> 74½
III. der allgemeinen Kranken- und Unterstützungscasse für Beamte, Diätare und Arbeiter,	
Ende 1879	429 594. <i>ℳ</i> 27½
Ende 1878 dagegen.....	378 620 „ 45½
also Zuwachs in 1879.....	50 973. <i>ℳ</i> 82½

IV. der allgemeinen Sterbecasse für dieselben

hen Eisenbahn

Ende 1879	Prioritäts-Obli	1 119 $\mathcal{M}$ 15 $\frac{1}{2}$
Ende 1878 dagegen		6 646 „ 03 „
also Zuwachs in 1879	smässige	die 4 473 $\mathcal{M}$ 12 $\frac{1}{2}$

Den vorbezeichneten Rechnungs-Abschlüssen und Uebersichten folgt:

Monatsweise Zusammenstellung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1879 (Anlage XVIIIc) und am Schlusse (Anlage XXI):

Chronologische Zusammenstellung der Länge, der Anlagekosten, Transportmittel und Betriebs-Ergebnisse für die letzten zehn Jahre bis Ende 1879.

Die in Veranlassung der Communalbesteuerung und des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 erwachsenen Ausgaben, sowie die gezahlten Vergütungen für verlorene oder beschädigte Güter und für Ueberschreitung der Lieferfrist, sind in den verschiedenen Rechnungs-Abschlüssen den bestehenden Rechnungsgrundsätzen gemäss nachgewiesen.

Diese Ausgaben stellen sich zum Zwecke eines in dem Geschäftsberichte geordneten übersichtlichen Nachweises zusammen wie folgt:

Für das Jahr 1879 sind gezahlt:

a. Communal-Steuern:

1) Umlagen auf Grund- und Gebäudesteuern, Wegedienstgelder	32 102 $\mathcal{M}$ 72 $\frac{1}{2}$
2) Communal-Einkommensteuern	520 827 „ 46 „

Zusammen..... 552 930 $\mathcal{M}$ 18 $\frac{1}{2}$

(Vergl. Betriebs-Rechnungs-Abschlüsse, Anlage XVIIIa, Abth. B, Tit. VI, Pos. 2a und b.)

b. an Capital-Entschädigungen und Leibrenten an bei Unfällen auf der Bahn oder im Dienste verunglückte Personen und deren Hinterbliebene, einschliesslich der Processkosten

158 572 $\mathcal{M}$ 42 $\frac{1}{2}$

(Vergl. Abschluss des allgemeinen Reservefonds, Anlage XIX C,

Pos. 2

56 408 $\mathcal{M}$ 47 $\frac{1}{2}$

Abschluss des Special-Reservefonds für Call-Trier, Anlage

XIXD, Pos. 2

3 127 „ 95 „

Abschluss des Reservefonds zur Zahlung von Alimenten,

Anlage XIXE

54 722 „ 77 „

und Abschluss der allgemeinen Pensionscasse, Anlage VIII1

44 313 „ 23 „

c. an Vergütungen für verlorene und beschädigte Güter, sowie für Ueberschreitung der Lieferfrist,

30 060 $\mathcal{M}$ 39 $\frac{1}{2}$

(Vergl. Betriebs-Rechnungs-Abschlüsse, Anlage XVIIIa, Abth. C, Tit. VI,

Pos. 4 und 6

15 169 $\mathcal{M}$ 47 $\frac{1}{2}$

Abschluss des allgemeinen Reservefonds, Anlage XIXc, Pos. 1b

14 890 „ 92 „

Durchgreifend und vollständig ist die Stellung und Verwaltung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens geändert durch folgenden Vertrag, dessen Genehmigung und Vollziehung die ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre unter dem 18. December v. J. beschlossen hat:

Vertrag,
betreffend den Uebergang des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat,
vom 13./18. December 1879.

Zwischen der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Frölich und den Geheimen Regierungsrath Fleck als Commissarien des Ministers der öffentlichen Arbeiten und den Geheimen Ober-Finanz-Rath Rötger als Commissar des Finanz-Ministers, einerseits und der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft andererseits ist, unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung, sowie nach erfolgter Zustimmung der General-Versammlung der Actionäre der vorgenannten Eisenbahn-Gesellschaft, folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat. Zu diesem Zwecke übergibt die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direction der Gesellschaft verwalteten für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds, an die vom Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§. 2. Die Uebergabe wird am ersten des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats bewirkt.

Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1880 ab die Verwaltung und der Betrieb der Rheinischen Eisenbahn für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Staates in bisheriger Weise durch ihre Direction führen lässt, wird sich folgeweise in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1880 ab gehen auf den Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erforderlichen Beträge, verbleibende

Reinertrag dem Staate ausschliesslich zu. Zu den Anleihen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft sind auch zu rechnen die von ihr selbstschuldnerisch übernommenen Prioritäts-Obligationen der ehemaligen Bonn-Köln und Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaften.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds, namentlich der Reservefonds und des Erneuerungsfonds, zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§. 3. Auf die zu errichtende Königliche Behörde (§. 1) gehen alle in den durch Allerhöchste Ordre vom 21. August 1837 bestätigten Gesellschafts-Statuten und deren Nachträgen den General-Versammlungen, dem Administrationsrath, der Direction und dem Special-Director beigelegten Befugnisse, soweit nicht durch diesen Vertrag etwas Anderes festgesetzt ist, über.

Es verbleibt indess in Bezug auf die Verwaltung bis zum Zeitpunkte des Uebergangs derselben auf die Königliche Behörde bei der Bestimmung des §. 54, Alinea 4, der Gesellschafts-Statuten, wonach die von der Direction über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen vom Administrationsrath der Gesellschaft zu prüfen und zu dechargiren sind.

Ingleichen vertritt sie die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Actien-Gesellschaft zustehen.

Für die Folge hat die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domicile der gedachten Königlichen Behörde.

Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in Köln und soll in dieser Beziehung die erwähnte Königliche Behörde der Gerichtsbarkeit in Köln unterworfen sein.

Der Administrationsrath der Gesellschaft besteht, sobald der Vertrag perfect geworden ist, aus denjenigen Personen, welche zu dem gedachten Zeitpunkte Mitglieder desselben sind. Demselben treten die jetzigen stellvertretenden Mitglieder als wirkliche Mitglieder bei. Die Zahl der Mitglieder wird in der Weise allmähig auf sechs reducirt, dass in Fällen des Ausscheidens einzelner Mitglieder durch Tod oder freiwilligen Austritt eine Neuwahl unterbleibt. Im Uebrigen findet die Neuwahl der Mitglieder des Administrationsrathes nach Massgabe der Gesellschafts-Statuten, jedoch ohne Beschränkung hinsichtlich des Wohnortes der zu wählenden Mitglieder, statt. Zur Gültigkeit der Beschlüsse ist die Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

Der Administrationsrath hat zugleich das Interesse der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

Die Tantième, welche auf Beschluss der General-Versammlung unter die Mitglieder des Administrationsrathes nach §. 56 der Gesellschafts-Statuten vertheilt werden kann, wird für das Betriebsjahr 1879, wie seither, auf 1pCt. der unter die Actionäre zur Vertheilung zu bringenden

Dividende und vom Jahre 1880 ab bis zur Auflösung der Gesellschaft (§. 8) auf den Betrag von jährlich 3 000 $\mathcal{M}$ für den Präsidenten, auf den gleichen Betrag für den Vicepräsidenten und auf 1 500 $\mathcal{M}$ für jedes Mitglied des Administrationsrathes festgesetzt. Die beiden Mitglieder des Administrationsrathes, welche mit der Abnahme der Rechnungen pro 1880 nach dem bisherigen Verfahren betraut werden, erhalten für das Jahr 1880 jedoch 3 000 $\mathcal{M}$. Die Zahlung der Tantième erfolgt am ersten des auf den Schluss des Rechnungsjahres folgenden dritten Monats.

Die ordentliche jährliche General-Versammlung der Actionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt.

§. 4. Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, den Ueberschuss am Reingewinne des Jahres 1879, welcher sich etwa nach Gewährung einer Dividende von 7 pCt. an die Inhaber der Stamm-Actien ergeben sollte, dem Reservefonds zuzuführen.

§. 5. Der Staat gewährt den Inhabern der volleingezahlten Stamm-Actien der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, einschliesslich der Bonn-Kölner Actien und der Prioritäts-Stamm-Actien, eine feste jährliche Rente von sechs und einem halben Procent des Nominalbetrages, den Inhabern der für die noch nicht volleingezahlten Stamm-Actien ausgestellten Interimsscheine die von der Gesellschaft zugesagten Zinsen, vom 1. Januar 1883 jedoch sechs und ein halb Procent des Nominalbetrages, und den Inhabern der Stamm-Actien Lit. B der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft eine feste jährliche Rente von vier Procent des Nominalbetrages. Der Betrag der festen Rente wird mittelst Abstempelung auf den Actien vermerkt. Für Interimsscheine werden nach deren Volleinzahlung auf Verlangen abgestempelte Actien ausgereicht. Gleichzeitig werden die Abschlags-Dividendenscheine, die Dividendenscheine und Super-Dividendenscheine nebst Anweisungen gegen Zinscoupons und Talons nach den beigefügten Formularen umgetauscht. Die Zahlung der Rente erfolgt in halbjährlichen Raten am 1. Juli des laufenden und am 2. Januar des nächstfolgenden Rechnungsjahres gegen Rückgabe des betreffenden Zinscoupons in Köln, Aachen, Frankfurt a. M. und Berlin. Falls der Umtausch der ausgegebenen Dividendenscheine gegen Zinscoupons unterbleibt, wird die Rente nur am 2. Januar gegen Rückgabe der bisherigen Dividendenscheine bezahlt. Für die Stamm-Actien Lit. B bleiben die bisherigen Zinszahlungstermine bestehen. Dividendenscheine und Zinscoupons, welche nicht innerhalb vier Jahren nach dem Fälligkeitstermine zur Entgegennahme der Zahlung präsentirt werden, verfallen ohne Weiteres zum Vortheile der Pensionscasse der Rheinischen Eisenbahnbeamten, jedoch mit der Massgabe, dass die der Casse zugeflossenen Rentenbeträge, soweit deren nachträgliche Zahlung bei späterer Präsentation der Zinspapiere von dem Minister der öffentlichen Arbeiten aus Billigkeits-Rücksichten angeordnet werden sollte, zurückzuerstatten sind.

§. 6. Den bisherigen Prioritäts-Gläubigern der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft — mit Einschluss der im §. 2 erwähnten Bonn-Kölner und Köln-Crefelder Prioritäts-Gläubiger, — bleiben ihre Rechte bezüglich des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Staat wird die Rheinische Eisenbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögens-Complex verwalten.

Der Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Rheinische Eisenbahn-Unternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

In diesem Falle gelten für die Vertheilung der gesammten Betriebs-Ausgaben der vereinigten Bahnen diejenigen Bestimmungen, welche im §. 13 des Statut-Nachtrags der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vom 20. Juni 1868 für die Betheiligung der Venlo-Hamburger Bahn an den Betriebs-Ausgaben des Gesamt-Unternehmens vereinbart sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Rheinische Eisenbahn-Unternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginne des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§. 7. Der Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritäts-Obligationen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden, sowie auch den noch nicht begebenen Theil der Prioritäts-Obligationen für Rechnung des Unternehmens zu begeben.

§. 8. Der Staat ist verpflichtet, spätestens zum 1. April 1884 den Inhabern von Stamm-Actien der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, den Inhabern der alten Bonn-Kölner Actien, sowie den Inhabern der Prioritäts-Stamm-Actien gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Actien nebst zugehörigen Abschlagsdividenden- und Dividendenscheinen bezw. Zinscoupons und Talons, Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe, und zwar für je acht Actien Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von neuntausendsiebenhundertundfünfzig Mark, sowie eine baare Zuzahlung von dreissig Mark, anzubieten. Den Inhabern der Rheinischen Stamm-Actien Lit. B ist zu gleicher Zeit der Umtausch ihrer Actien in vierprocentige Staatsschuldverschreibungen der consolidirten Anleihe zum Nominalbetrage der Actien anzubieten. Sofern bei dem Umtausche die mit einzuliefernden Dividendenscheine bezw. Zinscoupons fehlen sollten, werden die Coupons der Staatsschuldverschreibungen für die entsprechende Zeit zurückbehalten. Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Actien Actionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Actien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Actionäre regelt sich alsdann in der Weise, dass jede Actie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im §. 36 des Gesellschafts-Statuts, sowie im §. 4 des unter dem 18. März 1867 Allerhöchst bestätigten Statut-Nachtrags, ausser Kraft treten.

Es soll der Staatsregierung freistehen, den Zeitpunkt, an welchem mit dem Umtausche begonnen werden soll, schon vor dem 1. April 1884 eintreten zu lassen.

Die Bekanntmachung des Angebotes erfolgt spätestens vier Wochen vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal, in Zwischenräumen von einem Monate, zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von mindestens einem Jahre bewilligen.

Den Mitgliedern des Administrationsrathes bleibt der Umtausch der von ihnen gemäss §. 46 der Gesellschafts-Statuten deponirten Actien bis zur Beendigung der unten vorgesehenen Liquidation vorbehalten.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft räumt dem Staate das Recht ein, nach Ablauf der für den Umtausch der Actien gegebenen einjährigen Frist zu jeder Zeit das Eigenthum der Rheinischen Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebs-Material, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Rheinischen Eisenbahn