

haftenden Rechten und Verpflichtungen, zu erwerben und die Auflösung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Staat sich hierzu entschliesst, hat er

1. die sämtlichen Prioritäts-Anleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, als Selbstschuldner zu übernehmen;
2. an die Liquidatoren einen Kaufpreis von 30 000 000 \mathcal{M} für die Strecke von Call nach Trier behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Actien Lit. B und von 250 000 000 \mathcal{M} für sämtliche übrigen Strecken behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Rheinischen Stamm-Actien, der Stamm-Prioritäts-Actien und der Bonn-Kölner Actien, zu überweisen.

Die Actionäre sind demnächst durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Actien an die Gesellschaftscasse gegen Empfangnahme ihres Antheiles an den Liquidations-Erlösen abzuliefern.

Bei Einlösung der Actien sind die noch nicht zahlfälligen Dividendenscheine sowie Zinscoupons mit abzuliefern, widrigenfalls der Geldbetrag derselben von dem auf die Actien entfallenden Betrage in Abzug gebracht wird. Dieser Abzug gelangt erst nach Ablauf der Verjährungsfrist zur Auszahlung, wenn innerhalb derselben von anderer Seite ein Anspruch auf Auszahlung nicht erhoben sein sollte.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Actien oder auf Grund eines die Actien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschluss-Urtheils erfolgen darf.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates bewirkt.

Behufs der im Falle des Eigenthums-Erwerbs seitens des Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Rheinischen Verwaltung zur Abgabe der Auflassungs-Erklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz, event. die an dessen Stelle getretene Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, benennen wird.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden.

§. 9. Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf den Staat in den Dienst der Königlichen Verwaltung über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Pensionscasse der Rheinischen Eisenbahnbeamten, die Pensionscasse für einige definitiv Angestellte der früheren Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft, die allgemeinen Krankencassen für die Beamten, Diätarien und Arbeiter, bleiben nach den betreffenden Reglements bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Cassen mit den entsprechenden Cassen der mit der Rheinischen zu einer Verwaltung vereinigten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt.

Der Staat tritt in alle rücksichtlich der erwähnten Cassen von der Rheinischen Bahn übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglements-mässigen Rechte der Gesellschaft und der Direction werden künftig durch die zur Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn eingesetzte Königliche Behörde ausgeübt.

Der durch Beschluss der General-Versammlung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 17. Juni 1879 begründete Fonds „Wilhelm- und Augusta-Stiftung“ von 100 000 \mathcal{M} , dessen Zinsen zur Unterstützung hilfsbedürftiger Beamten und Arbeiter bzw. deren Hinterbliebenen zu verwenden sind, soll diesem Zwecke dauernd erhalten bleiben.

Die zeitigen Mitglieder der Direction und deren Stellvertreter erhalten für ihre Thätigkeit im Jahre 1879 eine Tantième in gleicher Höhe, wie ihnen solche für das Betriebsjahr 1878 gewährt worden ist.

Gegen Aufgabe ihrer statutmässigen Rechte und Competenzen erhalten dieselben für die Jahre 1880 bis 1885 einschliesslich, dem bisherigen Verfahren entsprechend, $\frac{1}{6}$ pCt. pro Jahr und Person der auf die volleingezahlten Actien zur Vertheilung gelangenden Rente von $6\frac{1}{2}$ pCt. Bei Todesfällen wird die Jahresrate in dem auf das Todesjahr folgenden Januar zum letzten Male gezahlt. Die Zahlung erfolgt postnumerando, zum letzten Male am 2. Januar 1886. Eine Neuwahl von Mitgliedern der Direction bzw. deren Stellvertretern findet nicht mehr statt. Dem Special-Director und dessen Stellvertretern bleiben ihre vertragsmässigen Ansprüche vermögensrechtlicher Natur gewahrt. Sofern mit diesen Personen wegen Aufgabe dieser Rechte oder wegen Uebnahme derselben in den Staatsdienst ein Abkommen geschlossen werden sollte, werden die diesen Beamten eventuell zu gewährenden Abfindungen auf die Fonds der Gesellschaft verrechnet.

§. 10. Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. Juli 1880 erlangt worden ist.

§. 11. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfection für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschafts-Statute anzusehen ist.

§. 12. Der Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§. 13. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Berlin, den 13. December 1879.

Rötger.

Dr. Frölich. Fleck.

Gemäss Beschluss und Auftrag der ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre vom 18. December 1879:

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft:

Mevissen.	Freiherr v. Geyr.	Jos. Cassalette.
Küchen.	F. W. Königs.	v. Pranghe.
Compes.	Theodor Nellessen.	Wendelstadt.
	Alb. Freiherr v. Oppenheim.	Emil Wagner.
	Rennen.	

Durch die Beschlüsse der beiden Häuser unserer Landes-Vertretung wurde der Vertrag unter dem 4. bezw. 13. Februar genehmigt, durch Allerhöchste Ordre vom 14. Februar c. landesherrlich bestätigt und durch Nr. 4 der Gesetzsammlung (S. 20 und ff.) veröffentlicht.

Der Vertrag beschränkt die Höhe der Dividendé für das Betriebsjahr 1879 auf 7 pCt., überweist den Ueberschuss des Reingewinnes aus dem Jahre 1879 an den Reservefonds, überträgt die Verwaltung und den Betrieb des ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Staat und bestimmt die Uebergabe der Verwaltung und des Besitzes des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens an eine Königliche Verwaltung mit der Massgabe, dass bereits vom 1. Januar 1880 die Verwaltung und der Betrieb des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens für Rechnung des Staates zu erfolgen habe.

Den Actionären ist eine feste jährliche Rente von $6\frac{1}{2}$ pCt. des Nominalbetrages ihrer Actien und bei dem spätestens bis zum 1. April 1884 anzubietenden Umtausche der Actien in Staatsschuldverschreibungen der vierprocentigen consolidirten Anleihe, und zwar für je acht Actien Staatsschuldverschreibungen zum Nennwerthe von 9 750 \mathcal{M} ., eine baare Zuzahlung von 30 \mathcal{M} zugesichert.

Die im Vertrage vorgesehene Behörde ist durch Allerhöchsten Erlass vom 25. Februar c. als Königliche Direction eingesetzt und sind in dieselbe ernannt:

zum Präsidenten der seitherige Special-Director Geheimer Regierungsrath Rennen,
zu Abtheilungs-Dirigenten der zum Geheimen Regierungsrathe beförderte Regierungs-Assessor Thielen und der Geheime Regierungsrath Lohse;
mit der Leitung der Bau-Abtheilung ist der bisherige Vorsteher derselben, Baurath Menne, betraut;

zu Mitgliedern sind bis jetzt ernannt:

Landgerichts-Assessor a. D. Biecker, Eisenbahn-Director Mathaus, Regierungsrath Thomé und Regierungsrath Hammer;

mit der Wahrnehmung der Functionen eines Directions-Mitgliedes sind betraut:

der Ober-Ingenieur Baurath Menne, die Ober-Betriebs-Inspectoren Sternberg und Weiss, der Ober-Maschinenmeister Nohl, die Regierungsbaumeister Gehlen, Paul, Rüppell und Jüttner, sowie der Kreisrichter a. D. Landschütz.

Der bei der Direction der Rheinischen Eisenbahn beschäftigt gewesene Regierungs-Assessor Hoeter ist zur Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn als Mitglied versetzt worden.

Da nach §. 2 des Vertrages die Uebergabe des Besitzes und der Verwaltung von der Gesellschafts-Direction an die Königliche Behörde am 1. des zweiten auf die Perfection des Vertrages folgenden Monats zu bewirken war und der Vertrag noch im Februar rechtskräftig wurde, so hat in der Directions-Sitzung vom 31. März seitens der Gesellschafts-Direction die Uebergabe der Verwaltung und des Besitzes an die Königliche Direction stattgehabt und letztere dieselbe angetreten.

Dieser wichtigste durch den Beschluss der Actionäre in der General-Versammlung vom 18. December ermöglichte Abschnitt in dem Dasein des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens veranlasste am Schlusse dieser General-Versammlung die Actionäre, sich in wärmster Anerkennung über das langjährige erfolgreiche Wirken der Gesellschafts-Direction in allgemein und tief gefühlten Dankesworten auszusprechen.

Ein Rückblick in kurz gedrängter Zusammenfassung der Geschichte der Entstehung und Entwicklung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens ist hier geboten.

Nachdem am 15. September 1830 in England die von G. Stephenson erbaute Bahn von Manchester nach Liverpool eröffnet worden, die Bahn von Brüssel nach Mecheln im benachbarten Belgien bald gefolgt war, regte sich dort und in den Rheinlanden sofort lebhaft der Wunsch, die Handelsstädte Antwerpen und Köln durch einen Schienenweg zu verbinden, um die schon im Mittelalter wichtigen Handelsbeziehungen auf's Neue zu einer segensreichen Entwicklung zu bringen.

Ein während des Jahres 1832 durch die Königlich Belgische Regierung ausgearbeitetes Project veranlasste im Frühjahr 1833 in Köln die Bildung eines Comité's, in welchem die nicht allein um die Entwicklung Köln's so hochverdienten Männer: Oberbürgermeister Steinberger, Handelskammer-Präsident Ludolph Camphausen sowie Herr v. Wittgenstein, ihre einsichtsvolle fruchtbringende Thätigkeit entfalteten.

Die Ermächtigung zur Bildung einer Actien-Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Köln nach der belgischen Gränze, auf Grund einer von L. Camphausen dem Ober-Präsidenten der Rheinprovinz, Freiherrn v. Bodelschwingh, eingereichten von diesem warm unterstützten Denkschrift wurde unter dem 5. December 1833 ertheilt. Der Bau-Inspector Henz entwarf die Pläne für die Linie mit einer Rentabilitätsberechnung, und als in Folge eines Aufrufs des Comité's das Grund-Capital gezeichnet war, constituirte sich am 25. Juli 1835 die Gesellschaft durch Vollziehung des Gesellschafts-Vertrages. Die Ertheilung der Concession verzögerte sich durch concurrirende Bestrebungen der Städte Aachen und Düren bis zu der am 7. Juni 1837 erzielten Vereinigung der beiderseitigen Interessen durch Feststellung des Statuts und Wahl einer interimistischen Direction und eines interimistischen Verwaltungsrathes am 7. bzw. 8. Juni 1837.

Erstere bestand aus den Herren Banquier Abraham Oppenheim, Landgerichts-Präsident v. Oppen und Commerzienrath Schnitzler aus Köln, Hansemann und van Gülpen aus Aachen.

Zu stellvertretenden Directoren wurden gewählt: Justizrath Heimsoeth, Heck und Ziegler aus Köln, F. Emundts und Dahmen aus Aachen und Lamberts aus Burtscheid.

Als Mitglieder des Administrationsrathes traten ein: Oberbürgermeister Geheimer Regierungsrath Steinberger aus Köln als Präsident, Handelsgerichts-Präsident Wagner aus Aachen als Vice-Präsident, ferner die Herren Deichmann, Nierstrass, Herstatt, Schmitz, General-Lieutenant v. Pfuel, Leiden, Engels, Fischer, sämmtlich aus Köln: Pappel, C. Nellessen-Kelleter, van Houtem, Steffens, Consul Kuetsgens, Regierungsrath Ritz und Oberbürgermeister Geh. Regierungsrath Emundts aus Aachen, Erckens aus Burtscheid, Freiherr v. Fürstenberg auf Stammheim, Graf Hermann v. Hompesch zu Ronheide, v. Ammon aus Neuwied, Schöller aus Düren, Mülhens aus Bonn und Regierungsrath v. Sybel aus Düsseldorf: —

als stellvertretende Mitglieder die Herren: Jul. Mumm, Simonis und Consul Bartels aus Köln, Advocat-Anwalt Küchen, Kesselkaul und Charlier aus Aachen, Marx aus Bonn, Dr. Günther aus Düren und Sternickel aus Eupen.

Am 9. Juni 1837 wurde durch notariellen Act die Einigung der seither streitenden Parteien vollzogen und am 21. August erfolgte die Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde und die Genehmigung des Statuts. Die Bahn sollte über Düren und Aachen nach der belgischen Gränze zum Anschlusse an die Bahn von dort nach Antwerpen geführt werden. Das Grund-Capital war auf 3 Millionen Thaler festgesetzt worden, getheilt in 12 000 Actien, jede von 250 Thaler und auf den Inhaber lautend.

Als Sitz der Direction war Köln bestimmt worden.

Die General-Versammlungen sollten in Köln abgehalten werden, jedoch mit der Einschränkung, dass von drei zu drei Jahren eine derselben in Aachen stattfindet.

Zum Special-Director wurde Steuerrath Hauchecorne aus Aachen und zu dessen Substitut Regierungs-Secretär Hirte ernannt. Als Chef der kaufmännischen Buchführung wurde Wilhelm Strebel aus Eupen angestellt, welcher am 1. Januar 1848 zum Betriebs-Director ernannt wurde und diese Stelle bis zu seinem Tode (1878) bekleidete.

Unter Leitung des Bau-Conducteurs Herrn Pickel begannen die technischen Vorarbeiten; im Jahre 1838 nahm der Bahnbau seinen Anfang und schritt bis zum Vorgebirge rüstig voran, so dass die erste Strecke von Köln bis Müngersdorf am 2. August 1839, die zweite bis Lövenich am 2. Juli 1840, eröffnet wurde.

Die Arbeiten an der Bahnstrecke bis Aachen waren im Herbst 1841 so weit gediehen, dass die Eröffnung am 1. September, der Beginn des regelmässigen Betriebes am 6. September 1841, erfolgen konnte.

Ende September 1843 war die Eisenbahn bis Herbesthal und damit der Anschluss an die belgische Bahn vollendet.

Mit der Belgischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung war am 6. October ein Reglement nebst Tarif für den Belgisch-Rheinischen Güter-Transport festgestellt worden; die Güter-Transporte begannen auf der ganzen Strecke bald nach der in den Tagen vom 13. bis 15. October stattgehabten feierlichen Eröffnung.

Abweichende nicht zu vereinigende Auffassungen über einzelne Fragen bestimmten Anfangs 1844 die Directions-Mitglieder v. Ammon, Hansemann, Dahmen, Heck, Lamberts, Heuser, Kuetgens, Hölterhoff, Lochner und Thywissen, aus der Direction auszuscheiden, in welcher sie sich um das Zustandekommen und die erste Entwicklung der Rheinischen Eisenbahn erhebliche Verdienste erworben hatten. Insbesondere darf hier die grosse und erfolgreiche Thätigkeit des hochbegabten durch gründliche volkswirtschaftliche Kenntnisse und ungemeine Geschäftserfahrung ausgezeichneten Vice-Präsidenten David Hansemann nicht unerwähnt bleiben, welche in jener Zeit dem Rheinischen Eisenbahn-Unternehmen hervorragend gewidmet war.

Es traten dem seit Constituirung der Direction am 7. Juni 1837 in derselben verbliebenen Mitglieder Abraham Oppenheim als neue Mitglieder hinzu die Herren Mevissen, Broicher, Mallinckrodt, Jul. Mumm und Esch aus Köln, Bischoff, Freiherr v. Geyr, Quadflieg, Cassalette und Fellingner aus Aachen und Kropp aus Burtscheid.

Freiherr Abraham v. Oppenheim war bei seinem am 9. October 1878 erfolgten Hinscheiden 41 Jahre lang unausgesetzt Mitglied des Directions-Collegiums und nicht allein gemäss der Zeitdauer seiner Mitgliedschaft das am längsten thätige, sondern auch durch die Schärfe seines Verstandes, seinen richtigen Blick, namentlich in den oft schwierigen finanziellen Verhältnissen des Unternehmens, ein ebenso erfolgreich wirkendes wie durch sein allgemein bethätigtes Wohlwollen hochgeschätztes Mitglied des Directions-Collegiums.

Nach der General-Versammlung vom 13. Mai 1844 übernahm Herr Gustav Mevissen das Präsidium der Direction und hat dasselbe von da an volle 35 Jahre unausgesetzt geführt.

Was derselbe in diesem Zeitraume eines vollen Menschenalters für das Rheinische Unternehmen gewirkt im Vereine mit seinen Collegen, welche während der langen Zeitdauer seines Präsidiums durch Hinscheiden manches tüchtigen Mitgliedes nicht selten wechselten, darüber legt die Entwicklung

des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens und der gesicherte blühende Stand desselben bei der Uebergabe der Verwaltung an den Staat ein für sich genugsam redendes Zeugniß ab.

In den Anfang der fünfziger Jahre fällt die Anregung der Idee, die 1844 in Betrieb gesetzte Bonn-Kölner Bahn zu übernehmen und dieselbe bis Bingerbrück weiterzuführen. Es galt die Lücke zwischen Bonn und Mainz auszufüllen und damit den uralten Handelsweg von Köln rheinaufwärts bis Strassburg und Basel wieder herzustellen.

Durch die damals stattgefundene bedeutende Ermässigung der Rheinzölle hob sich der Güterverkehr auf dem Rheine ungemein, während die Spedition und Umladung der auf der Rheinischen Bahn in Köln angekommenen und für den Nieder-, Mittel- und Oberrhein bestimmten Güter mit vielen Weitläufigkeiten und Kosten verbunden war.

Die Bonn-Kölner Eisenbahn-Gesellschaft hatte durch §. 3 des am 4. August 1854 bestätigten Statut-Nachtrags dem Staate das Recht eingeräumt, für den Fall, dass eine Privatgesellschaft eine Bahn rheinaufwärts nach Coblenz und weiter bauen wolle, diese mit der Bonn-Kölner Bahn zu verschmelzen. Hierauf gestützt bemühte sich die Direction der Rheinischen Bahn um die Erlangung der Concession für eine Bahn von Bonn nach Bingerbrück. Es bedurfte aber langwieriger Verhandlungen und der Hinwegräumung mannigfacher Hindernisse, ehe sie sich am Ziele sah. Am 14. December 1855 ertheilte ihr die General-Versammlung die Ermächtigung zur Uebernahme der Bonn-Kölner Bahn und Weiterführung derselben bis Bingerbrück, ferner zur Uebernahme der Köln-Crefelder Bahn und Weiterführung derselben bis Nymwegen.

Die Allerhöchste Bestätigung wurde unter'm 5. März 1856 ertheilt. Dieselbe enthielt auch die Genehmigung zum Baue einer Verbindungsbahn um und durch die Stadt Köln, sowie zu einer früher schon concessionirten aber bis dahin noch nicht zur Ausführung gelangten Eisenbahn von Düren nach Schleiden.

Die Bahn bis Nymwegen sollte dazu dienen, der Stadt Köln die Verbindung mit den holländischen Seehäfen durch einen Schienenstrang zu sichern, während die Bahn nach Schleiden die Eisenerzlager und Eisenhütten-districte der Eifel mit dem Schienennetze des Rheinthaales, insbesondere mit dem Kohlenreviere der Ruhr und von Eschweiler-Stolberg, in Verbindung setzen sollte. Zur Ausführung der projectirten Neubauten waren 24 Millionen Thaler bestimmt, um welche das Grund-Capital der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft erhöht werden sollte.

Sie übernahm den Betrieb der Bonn-Kölner Bahn vom 1. Januar 1857 an. Die Strecke Bonn-Rolandswerth war am 15. October 1855, jene bis Rolandseck am 21. Januar 1856 eröffnet worden. Für die Oberleitung der nach der erlangten Concession nunmehr auszuführenden grossartigen Arbeiten gewann die Direction in dem Geheimen Ober-Baurath Hartwich eine in Tüchtigkeit und Erfahrung gleich bewährte technische Kraft. Die ausführende Geschäftsleitung als Special-Director hatte mit November 1855 der bis dahin als Mitglied der Königlichen Eisenbahn-Direction und als Landrath in Saarbrücken im Staatsdienste beschäftigte Rennen übernommen.

Im Laufe der Jahre traten wegen des sich in hohem Maasse erweiternden Geschäfts-Umfanges in Folge der Entwicklung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens dem Special-Director folgende Stellvertreter und Assistenten zur Seite: der Landgerichts-Assessor a. D. Biecker am 16. December 1858, der Regierungs-Assessor a. D. Thielen am 1. April 1867, der Landrath a. D. Foerster am 1. Juli 1871, der Regierungs-Assessor a. D. Hoeter am 1. Januar 1874, der Kaiserliche Eisenbahn-Director a. D. Mathaus am 1. Juli 1874 und der Regierungsrath a. D. Thomé am 1. Juni 1878, —

während der Geheime Ober-Baurath Hartwich durch den Eintritt des Bau-Inspectors Menne und der Baumeister Rocholl († 1876) Gehlen und Paul, der Betriebs-Director Strebel durch den Eintritt des Bau-Inspectors Rumschöttel neben dem Ober-Betriebs-Inspector Sternberg, (letzterer nach dem Tode des Herrn Strebel [† 1878] durch den Ober-Betriebs-Inspector Weiss), die nöthige Unterstützung erhielten.

Die Verbindungsbahn um Köln, sowie die Strecke von Rolandseck bis Remagen wurde schon am 21. Januar 1858, die Strecke Remagen-Neuwied l. U. am 15. August 1858 dem Betriebe übergeben. Am 15. November desselben Jahres konnte die ganze Strecke bis Coblenz nebst der 1 030 Fuss langen vom Baumeister Schwarz ausgeführten Gitterbrücke über die Mosel in Betrieb genommen werden.

Ihre Königliche Hoheit die Frau Prinzessin von Preussen geruhen der Eröffnungsfeier am 11. November beizuwohnen.

Am 15. December 1859 wurde die Strecke Coblenz-Bingerbrück durch Seine Königliche Hoheit den Prinzen Friedrich Wilhelm feierlich eröffnet.

Um einen Anschluss an die rechtsrheinische Bahn und an den Schienenweg des Lahnthals zu gewinnen, wurde der Bau einer festen Brücke bei Coblenz und einer Bahn von dieser nach Oberlahnstein in's Auge gefasst und in Angriff genommen. Die Brücke ist nach einem Plane des Geheimen Ober-Bauraths Hartwich und des jetzigen badischen Ober-Bauraths Sternberg durch Letzteren und den Baumeister Schwarz ausgeführt. Ihre Majestäten der König und die Königin geruhen dieselbe am 9. Mai 1864 durch eine Festfahrt von Coblenz nach Oberlahnstein und zurück Allergnädigst einzuweihen; am 1. Juni wurde dieselbe dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Köln-Crefelder Eisenbahn ging durch Vertrag vom 11. November 1859 am 1. Juli 1860 auf die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft über.

Bei der projectirten Weiterführung der Bahn von Crefeld über Cleve bezw. nach Nymwegen zum Anschlusse an das holländische Bahnnetz liess sich die Direction von der Erwägung leiten, dass durch die Schaffung eines ununterbrochen von den Alpen bis zur Nordsee bezw. bis zum Mündungsgebiete des Rheines reichenden Bahnnetzes der Rheinstrasse nach und nach wieder der Character der Haupt-Handelsstrasse Europa's, den sie Jahrhunderte lang besessen hatte, wiedergegeben würde. Die Strecke von Crefeld bis Cleve würde ohne einen Anschluss an das holländische Schienennetz bei Nymwegen einen localen Character behalten haben. Nachdem sie am 3. März 1863 dem Verkehre übergeben worden war, wandte sich die Direction der Ausführung des Projects zu, durch eine Zweigbahn von Cleve über Griethausen mit Anlage eines Trajectes über den Rhein einen Anschluss an die Niederländische Rheinbahn herzustellen, welche Verbindung am 21. April 1865 vollendet wurde. Auch mit Nymwegen wurde eine Eisenbahn-Verbindung hergestellt, und übernahm die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft nach Vertrag vom 4. Juni 1864 mit der Nymweg'schen Spoorweg Maatschappij die Strecke niederländische Gränze-Nymwegen auf die Dauer von 30 Jahren pachtweise in Betrieb.

An kürzeren Strecken wurden um jene Zeit die Linien Ehrenbreitstein-Oberlahnstein und Herbesthal-Eupen vollendet.

Von wesentlicher Bedeutung für den Anschluss der Linie Köln-Cleve bezw. der übrigen Linien der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft an das Kohlen- und Eisengebiet der Ruhr war die Linie Osterath-Essen, deren Eröffnung am 1. September 1866 stattfand. Die Nothwendigkeit der

Anschlüsse der Zechen und anderer industriellen Etablissements ergab sich von selbst. Die riesige Entwicklung der Kohlen- und Eisen-Industrie des Ruhrgebietes, auf welche die beiden rechtsrheinischen Eisenbahnen so folgenreich eingewirkt hatten, besonders die nach Einführung des Einpfennig-Tarifs für Kohlentransporte und nach Wegfall des Octroi's für Kohlen in holländischen Städten schwunghaft sich ausdehnende Abfuhr an Kohlen und Coaks nach Holland im Mitbewerbe mit England, musste die Vermehrung der Anschlüsse des Bahnnetzes der Rheinischen Eisenbahn an jenes des rechten Rheinufer nahe legen.

Schon oftmals war die Nothwendigkeit erwogen worden, der wegen Mangels entsprechender Verkehrswege auf einen bescheidenen Erwerb und unzureichende Verbindung angewiesenen Bevölkerung der Eifel durch eine Eisenbahn neue Verkehrsquellen und Mittel aufzuschliessen.

Die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft hatte es übernommen, eine Bahn von Düren nach Schleiden bzw. Call zu bauen. Die Eröffnung der Strecke Euskirchen-Mechernich fand am 1. Juli 1865, der Strecke Mechernich-Call am 1. November 1867 statt, während die Strecke von Euskirchen nach Düren schon am 6. October 1864 dem Betriebe übergeben worden war. Am 10. April 1866 schloss die Direction einen Vertrag mit der Staatsregierung ab über die Weiterführung der Eifelbahn von Call nach Trier. Die Regierung übernahm, unter Mitbetheiligung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu $\frac{1}{4}$ pCt. d. h. zu einem Sechszehntel, eine Zinsgarantie von 4pCt. für das auf 11 Millionen Thaler fixirte Baucapital.

Von der Bahnlinie Call-Trier wurde die Strecke Call-Sötenich am 19. Juni 1868, Sötenich-Gerolstein am 5./15. November 1870, Gerolstein-Trier am 15. Juli 1871 dem Betriebe übergeben, nachdem die ganze Linie schon in den ersten Monaten des Jahres 1871 für Militärtransporte benutzt werden konnte.

Die am 12. Januar 1871 concessionirte Zweigbahn von der Station Ehrang nach dem Hüttenwerke Quint wurde am 21. April 1872 eröffnet.

Die Abzweigung Kalscheuren-Euskirchen wurde am 1. October 1875 dem Betriebe übergeben.

Das erzeiche Eifelgebiet hatte durch die Ausführung dieser Linien eine Verbindung mit den Kohlen- und Eisendistricten des Inde- und Wurmreviers erhalten. Die Bedeutung der Eifelbahn wurde aber erheblich gesteigert durch Verwirklichung des Projects einer Bahn von Düren nach Neuss, welche am 1. September 1869 dem Betriebe übergeben wurde und durch Anschluss an die Köln-Crefelder bzw. Osterath-Essener Linie die Verbindung mit dem Kohlenreviere der Ruhr für die Eifel auf abgekürztem Wege herstellte.

Wichtig für die Verbindung mit Holland bzw. dem Maasgebiete war der unter'm 13. April 1866 mit der Betriebs-Gesellschaft der niederländischen Staatsbahnen in Bezug auf die Uebernahme des Betriebes auf der Strecke von der preussisch-niederländischen Gränze bei Kaldenkirchen bis Venlo abgeschlossene Vertrag, welchen die General-Versammlung vom 26. Mai 1866 genehmigte. Die Bahn von Kempen bis zur holländischen Gränze wurde für Gütertransporte am 20. December 1867, für Personentransporte am 1. Januar 1868, dem Betriebe übergeben. Mit Rücksicht auf den Verkehr mit Holland, insbesondere mit dem Seehafen Vlissingen, welcher mit Venlo durch eine Eisenbahn verbunden war, sowie auf die Bahn über den Moerdyk nach Rotterdam war diese Ausdehnung des Gesamt-Unternehmens der Rheinischen Bahn von erheblicher Wichtigkeit.

Die steigende Entwicklung des Personen- und Güter-Verkehrs, die grossartige Ausdehnung der Production in Rheinland-Westfalen und die durch den Bau neuer Schienenwege vielfach veränderte

Richtung des Welthandels wie des Reiseverkehrs machte die Ausführung neuer Linien der Rheinischen Bahn zu einer Bedingung der Erhaltung eigener Selbstständigkeit und der ihren Stammbahnen gebührenden Transportbewegung.

Die General-Versammlung vom 26. Mai 1866 ermächtigte dann auch die Direction zum Baue einer Bahn von der festen Eisenbahnbrücke bei Coblenz nach Siegburg mit Anschluss an die linksrheinische Bahn mittelst Trajects bei Bonn, ferner zur eventuellen Fortführung dieser Bahn bis in das Ruhrrevier, sowie zum Baue einer Zweigbahn von Cöln nach M.-Gladbach. Die Bahn von Ehrenbreitstein nach Siegburg wurde unter'm 24. December 1866 concessionirt und die Strecke bis Neuwied am 27. October 1869, die weitere Strecke von dort bis Obercassel am 11. Juli 1870, von Obercassel bis Troisdorf für Güterzüge am 1. März 1871, für Personenzüge am 15. Juli 1871, und die Strecke Friedrich-Wilhelmshütte-Siegburg am 15. Mai 1872 dem Betriebe übergeben.

Die Concession für die Weiterführung der rechtsrheinischen Bahn bis Speldorf wurde der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft unter'm 20. November 1871 ertheilt und der Bau so gefördert, dass die Eröffnung am 19. November 1874 erfolgen konnte. Von den mit ihr in Verbindung stehenden Zweigbahnen Rath-Düsseldorf und Eller-Düsseldorf wurde erstere am 1. Februar 1876, die zweite am 1. Januar 1877, dem Betriebe übergeben.

Während die Zweigbahn von Bonn nach Obercassel nebst Traject-Anstalt seit dem 11. Juli 1870 die Ueberleitung der Transporte zwischen den links- und rechtsrheinischen Bahnen für den bei Weitem grössten Theil des Jahres noch genügend zu vermitteln vermochte, reichte der Traject bei Rheinhausen als Verbindung des linksrheinischen Schienennetzes der Rheinischen Bahn mit dem rechtsrheinischen angesichts des stets wachsenden Güter-Verkehrs nicht mehr aus; die Nothwendigkeit der Erbauung einer festen Rheinbrücke bei Rheinhausen war unabweisbar. Die Concessionirung erfolgte unter'm 29. Juli 1871, die Eröffnung für Güterzüge am 24. December 1873, für Personenzüge am 15. Januar 1874. Ausgedehnte Hafen-Anlagen im Hochfelde bei Duisburg, die Anlage eines geräumigen Rangirbahnhofs und einer sehr leistungsfähigen Reparatur-Werkstätte bei Speldorf erhöhten die Bedeutsamkeit dieser Punkte für den Verkehr und den Betrieb des rheinischen Bahnnetzes. Die Rheinhausener Brücke gestattete den ununterbrochenen Transport der Güter, besonders der Kohlen, aus dem Ruhrgebiete nach Holland über Venlo und Nymwegen, nach Belgien und Frankreich, sowie in die Eifel, nach Luxemburg und das ganze linke Rheinufer rheinaufwärts nach dem Mittel- und Oberrheine.

Zur weiteren Erstreckung der Rheinischen Bahn in das wichtige Productions-Gebiet der Ruhr wurde, im Anschlusse an die Bahnlinie Osterath-Essen bezw. Oppum-Essen, der Bau einer Bahn von Wattenscheid nach Dortmund-Hörde projectirt. Die Concession erfolgte unter'm 20. November 1871, die Vollendung am 12. September 1875. Die Bahn durchschneidet einen der wichtigsten Theile des von der Emscher, der Ruhr und dem Rheine durchströmten von der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Bahn gleichfalls durchzogenen Landstriches des rechten Rheinufers mit seinen zahlreichen Kohlen-, Erz- und Eisengruben, ausgedehnten Hütten- und Fabrik-Etablissements, welcher zudem stark bevölkert ist und daher neben der Abfuhr seiner Naturproducte und industriellen Erzeugnisse einen starken Consum der mannigfachsten Lebensbedürfnisse und einen regen Personen-Verkehr darbietet. Viele Zechen- und Hüttenbahnen oder Anschlüsse an die Bahnhöfe der verschiedenen Eisenbahn-Gesellschaften sicherten die Alimentirung jener Bahn durch den Personen- wie den Güter-Verkehr.

Es liegt in der Natur, in dem fortbildungskräftigen Leben eines selbstständigen Eisenbahnstammes, welcher in einem Industrie- und Handelsgebiete mit grossartiger Entwicklungsfähigkeit wurzelt, als eine nothwendige Bedingung begründet, dass dieses Stamm-Unternehmen eine stetig weiter schreitende Ausdehnung fordert, will es nicht durch die Ueberbreitung der Zweige von Nachbarstämmen sich in den Schatten des Verkümmerns gestellt sehen.

Von diesem Gesichtspunkte aus sind die neuen Linien zu betrachten, zu deren Bau die Concessions-Urkunde vom 9. Juni 1873 die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ermächtigte.

Die Bahnlinie Düsseldorf-Elberfeld-Hagen-Hörde bezweckt, das überaus wichtige Industrie-Gebiet von Berg und Mark, besonders das Wupperthal mit den Städten Elberfeld und Barmen, ferner Hagen, mit den an Metallwaaren-Fabriken reichen Thälern der Volme und Ennepe, mit den Schienenwegen des Rheinthales in Verbindung zu setzen und den Stamm-Bahnen selbstständig und direct einen erhöhten Verkehr zuzuführen.

Die Strecke Hagen-Hörde wurde am 15. Mai 1879, die Strecke Hagen-Düsseldorf am 15. September 1879, eröffnet.

Die unter dem 9. Juni 1873 concessionirte am 1. Juli 1879 eröffnete Bahnlinie Duisburg-Quakenbrück bildet den Anschluss an die Oldenburgische Staatsbahn; sie stellt die kürzeste Verbindung des Rheingebietes, der Städte Köln, Düsseldorf und Duisburg, mit den Emshäfen Leer und Emden, mit Wilhelmshaven, sowie mit den Oldenburgischen Häfen her, um dieselben im Laufe der Jahre zu befähigen, mit den Häfen der Niederlande für das ganze Rheingebiet von Duisburg bis Basel zu concurriren. Gleichzeitig wird durch sie eine neue Verbindung der Rheinstädte mit Bremen, Bremerhaven und Cuxhaven, somit die grössere Selbstständigkeit der Erreichung zahlreicher neuen Quellen des Verkehrs für die älteren Linien der Rheinischen Eisenbahn, erzielt. Dem Kohlenabsatze des Ruhrgebietes nach den Nordseehäfen öffneten sich durch sie und die concurrirenden Bestrebungen der Rheinischen Bahn günstigere Aussichten als bisher. Am 1. Juli 1879 ist die Bahn dem Betriebe übergeben worden.

Die Zweig- und Verbindungsbahnen Linn-Crefeld-Gladbach und Neuss-Viersen-Neersen, welche am 20. November 1871 concessionirt worden waren, wurden am 1. Februar bezw. am 15. November 1877 dem Betriebe übergeben.

Zu den unter'm 9. Juni 1873 concessionirten Neubauten gehört ferner die Bahn von Andernach nach Niedermendig, welche am 15. März 1878 bis Plaidt und am 4. April (Wagenladungsverkehr) bezw. am 15. Mai desselben Jahres bis Niedermendig eröffnet werden konnte; die Fortsetzung dieser Zweigbahn bis zur Kreisstadt Mayen ist gleichfalls schon in Betrieb genommen.

Auch die Bahnlinie Bonn-Euskirchen, bestimmt, die Eifelbahn mit der Rheinbahn nochmals zu verbinden, wurde zu Anfang dieses Monats dem Verkehre eröffnet.

In kräftigem Bauangriffe ist ferner die Ahrthalbahn von Remagen nach Ahrweiler, welche dem Ahrthale den Anschluss an die Schienenwege des Rheines gewährt und dadurch den Personenverkehr mit dem Bade Neuenahr und der Kreisstadt Ahrweiler, ferner den Transport der Producte des Ahrthales, erleichtert.

Auch ist die Verbindungsbahn zwischen dem Rheinischen Bahnhofe und dem Dortmund-Gronau-Enscheder Bahnhofe zu Dortmund in der Ausführung begriffen, ferner die Westerwaldbahn (Engers-Montabaur-Limburg).

Das Nähere über den Stand der Neubauten und Vorarbeiten ist vorhin in dem Berichte über

die Thätigkeit und Ergebnisse des verflossenen Jahres erwähnt; nachzutragen bleibt hier nur, dass die Gesellschafts-Direction auch noch in jüngstvergangener Zeit auf die Nothwendigkeit der ausgedehnten Erschliessung der Eifel hingewiesen und eine Reihe von Zweigbahnen in der Eifel in Aussicht genommen hatte, nämlich:

eine Verbindungsbahn zwischen der Eifelbahn und der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn von Erdorf über Bitburg bis Minden;

eine Zweigbahn von Jünkerath nach Stadtkyll über Prüm nach Bleialf und St. Vith;

eine Bahn von Mayen über Kelberg nach Jünkerath, welche die Eifelbahn mit der Bahnlinie Andernach-Mayen verbinden soll;

eine Bahn von St. Vith bis zur belgischen Gränze in der Richtung auf Viel-Salm.

Als im Jahre 1844 Präsident Mevissen mit den seit jener Zeit bis zum 31. März c. mit ihm thätigen Directions-Mitgliedern: Freiherrn v. Geyr-Schweppenburg, Cassalette, (Freiherr Abraham v. Oppenheim war von 1837—1878 in dem Collegium, die 1844 gleichzeitig eingetretenen Directions-Mitglieder zwischenzeitlich hingschieden und durch Neuwahlen ersetzt) — die Geschäftsleitung übernahm, bildete die Bahn von Köln nach Herbesthal allein das Unternehmen. Zur Zeit reicht das Bahngebiet der Rheinischen Eisenbahn von Bingerbrück, wo es an die Hessische Ludwigsbahn und die Nahebahn, auch durch Traject nach Rüdeshelm an die Bahnen des Oberrheins, anschliesst, bis Cleve-Nymwegen, Cleve-Zevenaar und Kaldenkirchen-Venlo, wo es mit den Niederländischen Bahnen in Verbindung tritt, während es in Herbesthal und Aachen Anschlüsse an die Schienenwege Belgiens gefunden hat; ferner bis Trier zur Verbindung mit den Bahnen nach Luxemburg, Elsass-Lothringens, des Saargebietes; rechtsrheinisch bis Quakenbrück, wo Verbindung mit den Nordseehäfen nahe, mit der Köln-Mindener und der Bergisch-Märkischen Bahn gleichzeitig im Industrie- und Kohlengebiete der Ruhr wurzelnd und von dort bis Lahnstein zu den Nassauischen Linien sich erstreckend.

Der Ueberblick über dieses Gebiet mit seinen zahllosen blühenden Städten, seiner reich entwickelten Industrie, seinem grossartigen Handel, seiner Landwirthschaft und dem ungemein regen Reiseverkehre zeigt schon ohne tieferes Eindringen die grosse und gewichtige Stellung, welche durch die planmässige und auf sichere finanzielle Unterlage sich stützende Ausbildung die Rheinische Eisenbahn in dem Verkehrsleben der Gegenwart sich errungen hat, welche Stellung durch die Verbindung von Nymwegen nach Arnheim, durch Ueberbrückung der Waal und des Rheines im engeren Anschlusse an Amsterdam und Rotterdam, einerseits und durch die der Vollendung entgegengehende Gotthardbahn andererseits nur befestigt und erhöht werden kann.

Den kerngesunden blühenden auch gegen missliche Wechselfälle vorsorglich gesicherten Zustand des Unternehmens in seiner jetzigen Gesamtgestaltung zeigt, neben den grossen Reserven aus den Vorjahren, der Reinüberschuss von zweieinhalb Millionen Mark über die vertragsmässig stipulirten 7pCt; sowie eine gleich hohe Mehreinnahme schon in den fünf ersten Monaten dieses Jahres.

Nach langem unermüdlichen sorglichem Streben und Schaffen, nach schliesslicher Erreichung solchen Erfolges wurde es selbstredend der bisher thätigen Direction nicht leicht, die Zukunft des grossen Werkes so vollständig anderer Fürsorge zu übergeben, wie Dies für ewige Zeiten durch die General-Versammlung der Actionäre vom 18. December v. J. beschlossen worden ist.

Am 31. März d. J. ist die Uebergabe an die Königliche Verwaltung erfolgt mit dem wärmsten allseitig getheilten Wunsche, dass es der neuen Königlichen Direction, der ja zur Zeit noch die früher

in dem Unternehmen langjährig thätigen ausführenden Kräfte verblieben sind, gelingen möge, dasselbe auch fernerhin in gleicher Blüthe und dem Gemeinwohle der vaterländischen Provinzen ebenso reiche Früchte bringend dauernd zu erhalten.

Das erste Blatt dieses Berichtes verzeichnet die Namen der Mitglieder der bis zum 31. März d. J. thätigen Gesellschafts-Direction, sowie des Administrationsrathes.

Zu ehrendem Gedächtnisse müssen hier noch erwähnt werden die in der Verwaltung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens verdienstvollen Mitglieder, welche durch den Tod aus ihrer Thätigkeit abgerufen worden sind.

1. Von der Direction:

- 1847 Justizrath Holthof aus Köln,
- 1856 Gustav Mallinckrodt aus Köln,
- 1861 Jos. DuMont aus Köln,
- 1863 Justizrath Quadflieg aus Aachen,
- 1864 Präsident Hansemann,
- 1864 Bürgermeister C. W. Kropp aus Burtscheid,
J. Fellingner aus Aachen,
- 1870 Oberstlieutenant v. Richardson aus Aachen,
- 1871 Graf C. v. Nellessen-Kelleter aus Aachen,
- 1874 Geh. Commerzienrath D. Leiden aus Köln,
- 1878 Freiherr Abraham v. Oppenheim aus Köln.

Ferner:

- 1878 Betriebs-Director Strebel,
- 1879 General-Agent Hauchecorne.

2. Vom Administrationsrathe:

(Seit 1856.)

- 1856 Justizrath v. Bianco aus Köln,
- 1856 Ober-Bergrath John aus Düren,
- 1858 Ober-Regierungsrath Ritz aus Aachen,
- 1859 Graf v. Fürstenberg-Stammheim auf Stammheim,
- 1859 H. Heymann aus Aachen,
- 1860 Geh.-Rath Fischer aus Köln,
- 1861 Franz Nellessen aus Aachen,
- 1861 Ober-Procurator Freiherr v. Mylius aus Aachen,
- 1862 Handelsgerichts-Präsident Kehrmann aus Coblenz,
- 1863 Ziegler aus Köln,
- 1864 H. Scheibler aus Drimborn,
- 1866 K. F. Heimann aus Köln,
- 1866 Geh. Regierungsrath Steinberger aus Köln,

- 1867 Phil. Engels aus Köln,
- 1867 Ober-Regierungsrath v. Solemacher aus Aachen,
- 1867 Oberforstmeister Steffens aus Eschweiler,
- 1869 Commercienrath Jacob vom Rath aus Köln,
- 1869 Geh. Commercienrath Freiherr v. Diergardt aus Viersen,
- 1870 Geh. Regierungsrath v. Sybel auf Haus Isenburg,
- 1870 Commercienrath H. v. Beckerath aus Crefeld,
- 1870 Oberbürgermeister Geh. Regierungsrath Stupp aus Köln,
- 1870 Eugen Kreglinger aus Köln,
- 1871 Geh. Regierungsrath Oberbürgermeister Emundts aus Aachen,
- 1871 Geh. Commercienrath Bischoff aus Aachen,
- 1871 Bergmeister Baur aus Eschweiler,
- 1874 Advokat-Anwalt Peltzer aus Aachen,
- 1875 Oberbürgermeister Contzen aus Aachen,
- 1875 Moritz de la Parra aus Köln,
- 1877 Robert Peill aus Köln.

Auch ihr Angedenken ist dauernd mit der Rheinischen Eisenbahn ehrenvoll verknüpft.

Köln, im Juni 1880.

Rennen

*Special-Director der Gesellschafts-Direction,
Präsident der Königlichen Direction der Rheinischen Eisenbahn.*

Nachweisung

der

beim Betriebe der Rheinischen Eisenbahn für das Jahr 1879 in Betracht kommenden Längen der Bahn für den öffentlichen Verkehr, welche die normale Spurweite besitzen und durch Dampfkraft betrieben werden.

1	2	3	4	5	6	7	8			
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Strecken.	Länge der Bahn (im eigentlichen Besitze) zu Anfang des Jahres 1879. km	Dazu die im Jahre 1879 neu eröffneten Strecken.				Länge in km	Tag der Eröffnung für den Personen-Verkehr.	Tag der Eröffnung für den Güter-Verkehr.	Länge der Bahn (im eigentlichen Besitze) zu Ende des Jahres 1879. km
			Bezeichnung der Strecken.	Länge in km	Tag der Eröffnung für den Personen-Verkehr.	Tag der Eröffnung für den Güter-Verkehr.				
1	Köln-Herbesthal bis zur belgischen Gränze	85,82	—	—	—	—	—	—	85,82	
2	Herbesthal-Eupen	5,31	—	—	—	—	—	—	5,31	
3	Stolberg-Alsdorf	12,97	—	—	—	—	—	—	12,97	
4	Dazu neu eröffnet	—	{ Anschluss der Zeche Nordstern bei Alsdorf }	—	—	—	11. Juli	—	—	
5	Anschlussbahnen der Linie Köln-Herbesthal	2,28	—	—	—	—	—	—	2,28	
6	Düren-Neuss, von Düren bis zur Einmündung in Linie 12	47,77	—	—	—	—	—	—	47,77	
7	Düren-Euskirchen, von Düren bis zur Einmündung in Linie 53	30,04	—	—	—	—	—	—	30,04	
8	Köln-Bingerbrück, von Abzweigung aus Linie 1 bis zur Hessischen Gränze	152,41	—	—	—	—	—	—	152,41	
9	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879	—	{ Verbindung vom Bahnhof Andernach nach dem Rheinwerft }	2,85	—	—	20. September	—	2,85	
10	Andernach-Niedermendig	14,85	—	—	—	—	—	—	14,85	
11	Anschluss nach der Trassmühle von Herfeld bei Plaiddt	0,58	—	—	—	—	—	—	0,58	
12	Köln-Nymwegen, von Abzweigung aus Linie 1 bis Ende der Bahn in Nymwegen	131,10	—	—	—	—	—	—	131,10	
13	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879	—	{ Durch Einführung der Bahn in den Bahnhof Nymwegen der Niederländischen Staatsbahn }	—	—	4. September	4. September	—	—	
14	Crefeld-Oppum-Linn	3,45	—	—	—	—	—	—	3,45	
15	Neuss-Neersen, von Abzweigung aus Linie 12 bis zur Einmündung in den Bahnhof Neersen	15,02	—	—	—	—	—	—	15,02	
16	Neersen-Viersen, von Abzweigung aus Linie 17 bis Ende der Bahn in Viersen	6,78	—	—	—	—	—	—	6,78	
17	Crefeld-Gladbach-Rheydt, von Abzweigung aus Linie 12 bis Ende der Bahn in Rheydt	23,95	—	—	—	—	—	—	23,95	
18	Kempen-Venlo, von Kempen bis Mitte Station Venlo	19,81	—	—	—	—	—	—	19,81	
19	Cleve-Zevenaar, von Abzweigung aus Linie 12 bis Mitte Station Zevenaar	13,53	—	—	—	—	—	—	13,53	
20	Anschluss der Dormagener Zuckerfabrik	2,43	—	—	—	—	—	—	2,43	
21	Oppum-Hörde, von Abzweigung aus Linie 12 bis Ende Bahnhof Hörde	73,65	—	—	—	—	—	—	73,65	
22	Hochfeld-Duisburg, von Abzweigung aus Linie 21 bis Ende Bahnhof Duisburg	2,36	—	—	—	—	—	—	2,36	
23	Hierzu neu eröffnet im Jahre 1879	—	{ Duisburg-Quakenbrück Fortsetzung von Linie 22 bis Ende Bahnhof Quakenbrück }	173,08	—	1. Juli	1. Juli	—	173,08	
24	Desgleichen	—	{ Verbindung vom Rheinischen Bahnhof Dorsten zum Köln-Mindener Bahnhof Dorsten }	1,52	—	1. Juli	1. Juli	—	1,52	
25	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879	—	Anschluss der Zeche Osterfeld	0,36	—	—	12. November	—	0,36	
26	Desgleichen	—	Der neue Anschluss Bicheroux	0,03	—	—	1. Juli	—	0,03	
27	Heissen-Steele	12,60	—	—	—	1. Juli	—	—	12,60	
28	Heissen-Frintrop	6,47	—	—	—	1. Juli	—	—	6,47	
29	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879	—	Frintrop-Osterfeld	3,45	—	1. Juli	1. Juli	—	3,45	
30	Altendorf-Altenssen, von Abzweigung aus Linie 21 bis Ende Bahnhof Altenssen	5,17	—	—	—	—	—	—	5,17	
31	Kray-Gelsenkirchen, von Abzweigung aus Linie 21 bis Ende Bahnhof Gelsenkirchen	4,07	—	—	—	—	—	—	4,07	
32	Kray-Wanne, von Abzweigung aus Linie 21 bis Ende Bahnhof Wanne	9,24	—	—	—	—	—	—	9,24	
33	Anschlussbahnen der Linie Oppum-Hörde	19,02	—	—	—	—	—	—	19,02	
34	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879	—	{ Anschluss der Gas-Anstalt der Stadt Dortmund }	—	—	—	30. September	—	—	
Uebertrag		700,68		180,34					881,02	

9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Davon sind verpachtet.	Dazu sind gepachtet.	Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres 1879.	Betriebslänge am Ende des Jahres 1879		Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt pro 1879		In dem Kilometerzeiger des Tarifs ist die Länge (Col. 11) angenommen auf	Von der Bahnlänge (Col. 8) sind doppelgleisig.	Länge in km	Die Gesamtlänge (Col. 8) vertheilt sich auf die verschiedenen Regierungsbezirke, die Landdrosteien und bezw. auf die fremden Staatsgebiete, wie folgt.			
			für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.		Bezeichnung der Strecken.		Es kommen	auf den Regierungsbezirk.	auf fremde Staatsgebiete.	km
km													
—	—	85,82	85,82	85,82	85,82	85,82	85,8	(Die in Col. 2 bezeichnete) Strecke	85,82	Köln	237,50		
—	—	5,31	5,31	5,31	5,31	5,31	5,3			Coblenz	180,43		
—	0,59	13,36	12,97	13,36	12,97	13,36	13,0			Trier	94,72		
—	1,66	1,66	—	1,66	—	0,79	—			Aachen	138,55		
—	0,54	2,82	—	2,82	—	2,82	—			Düsseldorf	432,62		
—	—	47,77	47,77	47,77	47,77	47,77	47,8			Münster	114,63		
—	—	30,04	30,04	30,04	30,04	30,04	30,0			Arnsberg	103,03		
—	—	152,41	152,41	152,41	152,41	152,41	152,4	Desgleichen	152,41	Osnabrück	52,68		
—	—	2,35	—	2,35	—	0,66	—						
—	—	14,85	14,85	14,85	14,85	14,85	14,9						
—	—	0,53	—	0,53	—	0,58	—						
—	13,99	145,09	145,09	145,09	145,09	145,09	145,1	{ Vom Anfangspunct bis Abgang Oppum-Hörde }	49,31				
—	0,46	0,46	0,46	0,46	0,15	0,15	0,6						
—	—	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,5						
—	—	15,02	15,02	15,02	15,02	15,02	15,0						
—	—	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,8						
—	—	23,95	23,95	23,95	23,95	23,95	23,9						
—	3,03	22,99	22,99	22,99	22,99	22,99	22,9						
—	5,10	18,63	18,63	18,63	18,63	18,63	18,6						
—	2,43	—	—	—	—	—	—	{ Vom Anfangspunct bis Ende des Bahnhofes Wattenscheid }	43,91				
—	—	73,65	73,65	73,65	73,65	73,65	73,6						
—	—	2,36	2,36	2,36	2,36	2,36	2,4						
—	—	173,03	173,63	173,63	87,25	87,25	173,1						
—	—	1,52	—	1,52	—	0,77	1,5						
—	0,30	0,66	—	0,66	—	0,09	—						
—	0,24	0,32	—	0,32	—	0,16	—						
—	—	12,60	12,60	12,60	6,35	12,60	12,6						
—	—	6,47	6,47	6,47	3,26	6,47	6,5						
—	—	3,45	3,45	3,45	1,74	1,74	3,5						
—	—	5,17	—	5,17	—	5,17	5,2						
—	—	4,07	4,07	4,07	4,07	4,07	4,1						
—	—	9,24	—	9,24	—	9,24	9,2						
—	0,31	11,49	30,20	—	30,20	—	—						
—	—	0,40	0,40	—	0,40	—	—						

881,62	2,74	37,65	916,43	861,12	916,43	763,31	824,24		331,13		1354,16		
--------	------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--	--------	--	---------	--	--

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Strecken.	Länge der Bahn (im eigenthümlichen Besitze) zu Anfang des Jahres 1879. km	Dazu die im Jahre 1879 neu eröffneten Strecken.				
			Bezeichnung der Strecken.	Länge in km	Tag der Eröffnung für den für den Personen- Güter- Verkehr.		Daher Länge der Bahn (im eigenthümlichen Besitze) zu Ende des Jahres 1879. km
	Uebertrag	700,68	—	180,84	—	—	
35	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879.....	—	{ Der definitive Anschluss des Krupp'schen Etablissements..... }	0,79	—	25. October	0,79
36	Nach Aufhebung des zweiten Geleises von Wattenscheid nach Präsident dient der liegen gebliebene Rest als Zuführungsbahn für die Anschlüsse der Zeche Centrum und der Bochumer Gussstahlfabrik, daher.....	—	{ a. Anschluss der Zeche Centrum verlängert um..... b. Anschluss der Zeche Bochumer Gussstahlfabrik verlängert um..... }	1,09 1,21	—	16. April 16. April	2,30
37	—	{ Die Anschlüsse der Zeche Holland und des Walzwerks Alemannia wurden durch Verschiebung der Eigenthumsgränzen verlängert um..... }	0,19	—	1. Februar	0,19
38	Anschlussbahnen der Linie Heissen-Steele.....	6,54	—	—	—	—	6,54
39	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879.....	—	{ a. Anschluss der Zeche Eintracht-Tiefbau..... b. Anschluss der Zeche Altendorf c. " " " Charlotte Durch Verschiebung der Eigenthumsgränze wurde der Anschluss der Zeche Deimelsberg verlängert um Desgl. der Anschluss der Horster Hochöfen um..... }	2,40 3,46 —	—	17. Januar 21. Januar 21. Mai	5,86
40	—	{ Durch Verschiebung der Eigenthumsgränze wurde der Anschluss der Zeche Deimelsberg verlängert um Desgl. der Anschluss der Horster Hochöfen um..... }	0,06	—	1. October	0,06
41	Anschlussbahnen der Linie Heissen-Frintrop.....	4,34	—	—	—	17. Januar	4,34
42	" " " Altendorf-Altenessen.....	5,24	—	—	—	—	5,24
43	" " " Kray-Gelsenkirchen.....	5,90	—	—	—	—	5,90
44	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879.....	—	{ Der definitive Anschluss der Zeche Dahlbusch, Schacht III und IV. Daher Anschluss Bonifacius verlängert um..... }	0,07	—	1. Februar	0,07
45	Der Theil des Anschlusses Bonifacius, welcher diesseitiges Eigenthum war, wurde an die Zeche verkauft.....	—	—	—	—	1. März	—
46	Anschlussbahnen der Linie Kray-Wanne.....	2,24	—	—	—	—	2,24
47	Speldorf-Oberlahnstein, von Abzweigung aus Linie 21 bis Mitte Station Oberlahnstein, einschliesslich der Verbindungen mit der linksrheinischen Linie bei Bonn und Coblenz.....	165,32	—	—	—	—	165,32
48	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879.....	—	{ Anschluss der Locomotiv-Fabrik Hohenzollern..... }	0,77	—	21. Juli	0,77
49	Rath-Düsseldorf-Eller.....	9,90	—	—	—	—	9,90
50	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879.....	—	{ Anschluss nach der Gewerbe-Ausstellung bei Düsseldorf..... }	1,10	—	28. August	1,10
51	Friedrich Wilhelms Hütte-Siegburg.....	3,41	—	—	—	—	3,41
52	Anschlussbahnen der Linie Speldorf-Oberlahnstein.....	0,80	—	—	—	—	0,80
53	Neu eröffnet 1879.....	—	{ a. Hürde-Hagen..... b. Düsseldorf-Hagen..... c. Anschluss der Waggon-Fabrik Westfalia bei Hagen..... d. Anschluss der Zeche Gottesseggen bei Löttringhausen.... e. Anschluss an das Etablissement von Funck & Elbers bei Hagen f. Anschluss der Glas-Fabrik von Heye bei Gerresheim..... }	18,00 55,41 0,20 — 0,36 0,60	15. Mai 15. September	15. Mai 15. September	74,57
54	Kalscheuren-Call, von Abzweigung aus Linie 8 bis Mitte Station Call.....	53,95	—	—	—	1. October	53,95
	Uebertrag	957,72	—	266,01	—	—	1223,73

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
Daher Länge der Bahn (im eigenen Besitze) am Ende des Jahres 1879. Davon sind verpachtet.	Dazu sind gepachtet.	Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres 1879.	Betriebslänge am Ende des Jahres 1879		Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt pro 1879		In dem Kilometerzeiger des Tarifs ist die Länge (Col. 11) angenommen auf	Von der Bahnlänge (Col. 8) sind doppelgleisig.		Die Gesamtlänge (Col. 8) vertheilt sich auf die verschiedenen Regierungsbezirke, die Landdrosteien und bezw. auf die fremden Staatsgebiete, wie folgt.				
			für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.		Bezeichnung der Strecken.	Länge in km	Es kommen				
			km						auf den Regierungsbezirk.	km	auf fremde Staatsgebiete.	km		
881	2,74	37,65	916,43	861,12	916,43	763,81	824,24			331,48		1354,16		
0	—	0,79	—	0,79	—	0,15	—							
1	—	1,09	—	1,09	—	0,78	—							
1	—	1,21	—	1,21	—	0,86	—							
0,1	—	0,19	—	0,19	—	0,17	—							
0,5	1,17	7,71	—	7,71	—	7,71	—							
2	0,30	2,70	—	2,70	—	2,58	—							
2	0,30	3,76	—	3,76	—	3,55	—							
—	0,23	0,23	—	0,23	—	0,14	—							
0	—	0,06	—	0,06	—	0,02	—							
4	0,06	0,06	—	0,06	—	0,06	—							
5	0,61	4,95	—	4,95	—	4,95	—							
5	3,25	8,49	—	8,49	—	8,49	—							
—	3,10	9,00	—	9,00	—	9,00	—							
—	0,53	0,60	—	0,60	—	0,55	—							
—	0,15	0,15	—	0,15	—	0,13	—							
2	1,49	3,73	—	3,73	—	3,73	—							
165	0,44	165,76	165,76	165,76	165,76	165,76	165,76	165,9	Coblenz-Ehrenbreitstein u. Coblenz - Oberlahnstein einschliesslich der Rheinbrücke	8,16				
0,7	—	0,77	—	0,77	—	0,35	—							
9,9	—	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,90	9,9						
1,1	—	1,10	—	1,10	—	0,38	—							
3,4	—	3,41	3,41	3,41	3,41	3,41	3,41	3,4						
0,80	4,46	4,46	—	4,46	—	4,46	—							
18,0	—	18,00	18,00	18,00	11,39	11,39	18,0	18,0	Von Anfang Bahnhof Elberfeld-Ottenbruch bis Ende Bahnhof Oberbarmen	7,90				
55,41	—	55,41	55,41	55,41	16,40	16,40	55,4	55,4						
0,2	—	0,26	—	0,26	—	0,16	—							
—	0,67	0,67	—	0,67	—	0,42	—							
0,3	0,12	0,43	—	0,43	—	0,27	—							
0,5	—	0,60	—	0,60	—	0,15	—							
53,4	—	53,35	53,35	53,35	53,35	53,35	53,3	53,3						
1224,54	54,53	1275,32	1166,95	1275,32	1024,02	1133,51				347,54		1354,16		