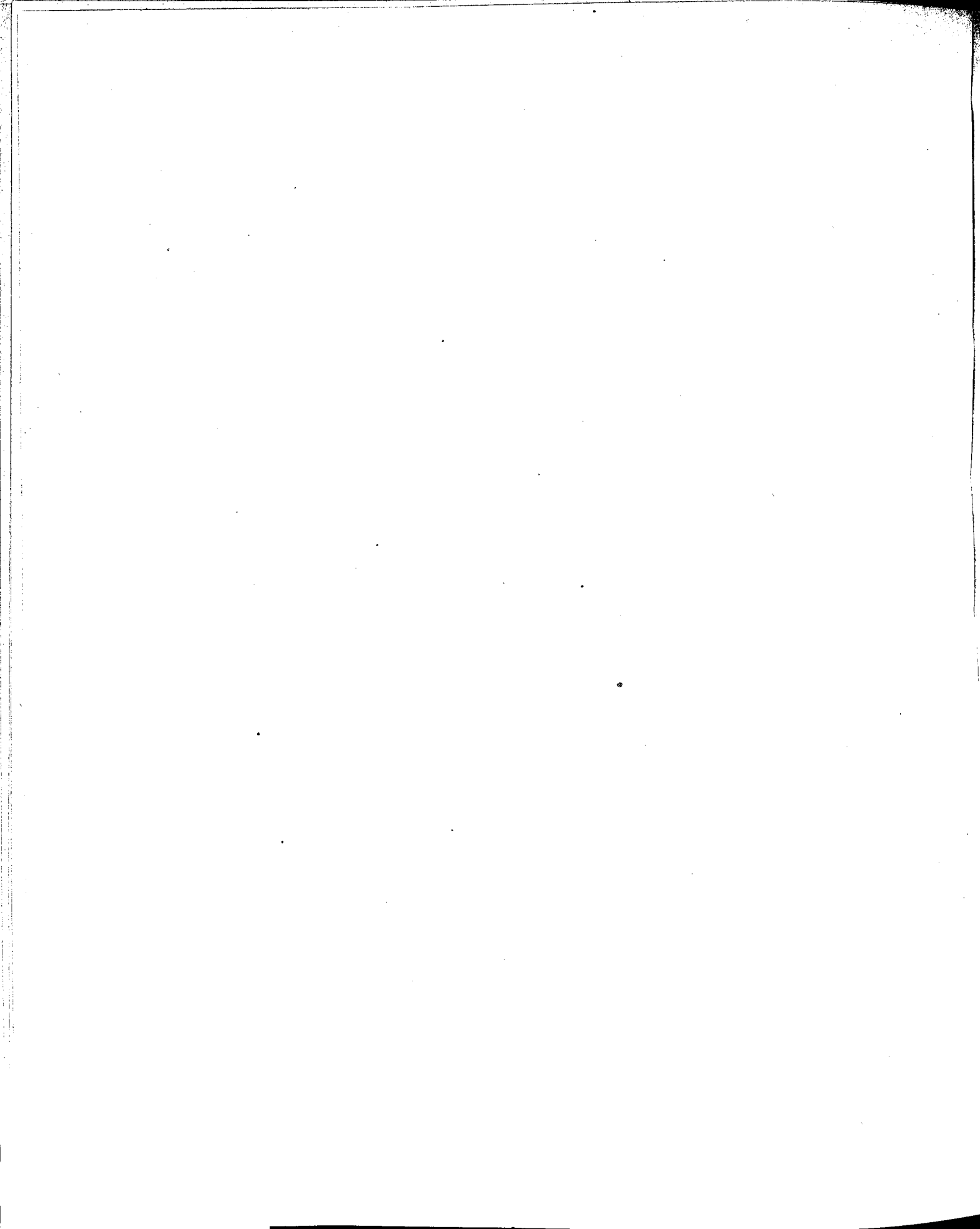


1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Strecken.	Länge der Bahn (im eigenthümlichen Besitze) zu Anfang des Jahres 1879 km	Dazu die im Jahre 1879 neu eröffneten Strecken.				
			Bezeichnung der Strecken.	Länge in km	Tag der Eröffnung für den		für den
					Personen-	Güter-	
					Verkehr.		
	Uebertrag	957,72	—	266,61	—	—	122
55	Anschlussbahnen der Linie Kalscheuren-Call	3,96	—	—	—	—	—
56	Dazu neu eröffnet im Jahre 1879	—	{ Anschluss der Zucker-Fabrik von Pfeiffer & Langen bei Euskirchen }	—	—	4. Juni	—
57	Ehrang-Quint, von Abzweigung aus Linie 59 bis Ende Bahnhof Quint	2,99	—	—	—	—	—
58	Kölner Verbindungsbahnen	8,17	—	—	—	—	—
59	Call-Trier, von Mitte Station Call bis Mitte Station Trier	117,86	—	—	—	—	117
	Zusammen	1089,90		266,61			1356
	Davon die im Jahre 1879 aufgehobenen Strecken	—	a. Stolberg-Alsdorf wurde durch Aenderung des Abganges ver- kürzt um	0,04	1. December	1. December	—
			b. desgl. Rath-Düsseldorf-Eller durch Aenderung der Einmün- dung bei Eller um	0,12	1. Februar	1. Februar	—
			c. die Strecke Niederlahnstein- Oberlahnstein wurde an die Nassauische Staatsbahn ver- kauft mit	1,13	15. Mai	15. Mai	—
			d. der Anschluss Victoria-Mathias wurde durch Aenderung der Abzweigung verkürzt um	—	—	25. October	—
			e. ein Theil des frühern Anschlus- ses Krupp wurde aufgehoben.	0,23	—	25. October	—
			f. desgl. der frühere Anschluss Bicheroux	0,20	—	1. Juli	—
			g. die fremden Theile der An- schlüsse Holland u. Alemannia verkürzten sich durch Verschie- bung der Eigenthumsgränze ..	—	—	1. Februar	—
			h. durch Eröffnung des Anschlusses der Zeche Eintracht-Tiefbau verkürzte sich der Anschluss der Horster Hochöfen um	0,38	—	17. Januar	—
			i. der Anschluss der Zeche Dei- melsberg verkürzte sich durch Gränzverschiebung um	—	—	1. October	—
			k. der Theil des Anschlusses Bo- nifacius, welcher diesseitiges Eigenthum war, wurde an die Zeche verkauft, daher verkürzt um	0,15	—	1. März	—
			l. der frühere Anschluss der Zeche Dahlbusch, Schacht III und IV, wurde aufgehoben mit	—	—	1. Februar	—
	Zusammen	—		2,25			—
	Bleiben	1089,90		264,36			1356

8	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		Betriebslänge am Ende des Jahres 1879		Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt pro 1879		Von der Bahnlänge (Col. 8) sind doppelgleisig.	Länge in km	Die Gesamtlänge (Col. 8) vertheilt sich auf die verschiedenen Regierungsbezirke, die Landdrosteien und bezw. die fremden Staatsgebiete, wie folgt.				
	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.	für den Personen-Verkehr.	für den Güter-Verkehr.			Es kommen	auf den Regierungsbezirk.	km	auf fremde Staatsgebiete.	km
km															
122	3,54	54,53	1275,32	1166,95	1275,32	1024,02	1133,51	—	Zwei Verbindungsbahnen	347,54		1354,16			
	—	0,38	3,44	—	3,44	—	3,44	—							
	—	0,42	0,42	—	0,42	—	0,24	—							
	—	—	2,99	—	2,99	—	2,99	3,0							
	—	—	8,17	5,01	8,17	5,01	8,17	—			1,67				
117	—	0,30	118,16	118,16	118,16	118,16	118,16	118,2							
1356	3,54	55,63	1408,50	1290,12	1408,50	1147,19	1266,51	—		349,21		1354,16			
	—	—	0,04	0,04	0,04	—	—	—							
	—	—	0,12	0,12	0,12	0,11	0,11	0,1							
	—	0,44	1,57	1,57	1,57	0,99	0,99	1,6	} (Das in Col. 8 bezeichnete Stück)	1,13					
	—	0,12	0,12	—	0,12	—	0,02	—							
	—	—	0,23	—	0,23	—	0,04	—							
	—	0,33	0,53	—	0,53	—	0,27	—							
	—	0,27	0,27	—	0,27	—	0,25	—							
	—	—	0,33	—	0,33	—	0,36	—							
	—	0,06	0,06	—	0,06	—	0,22	—							
	—	—	0,15	—	0,15	—	0,13	—							
	—	0,26	0,26	—	0,26	—	0,24	—							
	—	1,48	3,73	1,73	3,73	1,10	2,43	—			1,13				
135	3,54	54,15	1404,77	1288,39	1404,77	1146,09	1264,08	—		348,35		1354,16			



General-Bilanz.



I. Im Betrieb stehende Linien:

1. Kölner Stadt- und Ringbahn, Bahn- und Hochbauten
2. Köln-Herbesthal-Eupen nebst anschliessenden Seitenbahnen, Bahn- und Hochbauten
3. Köln-Bingen, Bahn- und Hochbauten
4. Köln-Venlo-Nymwegen (bis zur Gränze bei Venlo bezw. Cranenburg), Bahn- und Hochbauten
5. Cleve-Zevenaar (von Cleve bis zur holländischen Gränze bei Elten), Bahn- und Hochbauten
6. Lahnstein-Siegburg-Troisdorf mit Verbindungsbahn Obercassel-Bonn einschliesslich Rheintraject, Bahn- und Hochbauten nach Abschreibung der Beschaffungskosten der bis Ende 1879 abgängig gewordenen Traject-Verbindungswagen
7. Troisdorf-Speldorf, mit Abzweigung nach Düsseldorf, Bahn- und Hochbauten
8. Osterath-Wattenscheid nebst Zweig- und Zechenbahnen, Bahn- und Hochbauten
9. Wattenscheid-Hörde nebst Zweig- und Zechenbahnen, Bahn- und Hochbauten
10. Call-Euskirchen-Düren-Neuss, Bahn- und Hochbauten
11. Ehrang-Quint (bei Trier), Bahn- und Hochbauten
12. Kreis-Gladbacher Bahnen, Bahn- und Hochbauten
13. Kalscheuren-Euskirchen, Bahn- und Hochbauten
14. Linksrheinische Seitenbahnen, Bahn- und Hochbauten
15. Duisburg-Quakenbrück, Bahn- und Hochbauten
16. Düsseldorf-Elberfeld-Hörde, Bahn- und Hochbauten
17. Betriebsmittel für die vorbezeichneten Linien
- nach Abschreibung der Beschaffungskosten für die bis Ende 1879 abgängig gewordenen:
 - a. Locomotiven
 - b. Wagen und Achsen etc.
18. Central-Werkstätten bei Köln, sowie Filial-Werkstätten zu Hochfeld und Speldorf
19. Schwellen-Imprägnir-Anstalt bei Köln
- abzüglich der Abschreibungen
20. Gas-Anstalt nebst Röhrenleitung in und bei Köln
- abzüglich der Abschreibungen
21. Generelle Baukosten als: Zinsen während der Bauzeit, Bauleitungs- und Central-Verwaltungskosten
22. Gratis-Beitrag der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zu den Kosten des Baues der unter Verwaltung der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft stehenden festen Rheinbrücke bei Köln

Mark 1 205 265.
" 2 638 388.

Summa ad I (Anlagekosten sämmtlicher ultimo 1879 im Betrieb gestandener Linien ausschliesslich Call-Trier)

II. Im Bau begriffene Linien:

- a. Zweig- und Anschlussbahnen der Linie Duisburg-Quakenbrück
- b. Zweig- und Anschlussbahnen der Linie Düsseldorf-Elberfeld-Hörde
- c. Bonn-Sinzig-Euskirchen
- d. Dhün- und Wupperthalbahn
- e. Westerwaldbahn

Summa ad II

Summa ad I und II

Latus

Einzel.		Zusammen.		Bemerkungen.
M	3	M	3	
		15 610 277	16	
		37 381 793	48	Zu I. 2. Ausschliesslich 750 000 Mark Gratisbeitrag zu den Kosten des Baues der festen Rheinbrücke bei Köln (vergl. I. 22).
		42 337 967	67	Zu I. 3. Einschliesslich der Coblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke, sowie der Rheinfähre bei Neuwied.
		19 133 560	02	
		3 766 474	86	Zu I. 5. 459 314 Mark 87 Pfg. für Betriebsmittel werden in I. 17 nachgewiesen.
ochbaute ragen	24 300 959 7 137		49 —	
		24 293 822	49	
		25 697 297	10	
		43 655 253	06	Zu I. 8. Einschliesslich der Rheinbrücke bei Duisburg.
		20 955 674	39	
		13 987 754	01	
		494 402	44	
		12 105 674	11	Zu I. 12. Rheydt-Gladbach-Neersen-Neuwerk-Crefeld-Linn und Neuss-Viersen.
		6 449 171	59	
		2 815 135	97	Zu I. 14. Einschliesslich der auf die noch in Ausführung begriffene Strecke Niedermendig-Mayen bis Ende 1879 aufgewandten Kosten und ausschliesslich der auf die noch im Bau begriffene Strecke Bonn-Sinzig-Euskirchen bis Ende 1879 aufgewandten Kosten.
		22 791 924	62	Zu I. 15. Ausschliesslich der bis Ende 1879 auf die noch in der Ausführung begriffenen Zweigbahnen Duisburg-Lintorf, Duisburg-Speldorf, Oberhausen-Ruhrorter Zweigbahn, Kirchhellen-Gelsenkirchen, Rheine-Salzbergen aufgewandten Kosten.
		47 833 651	15	Zu I. 16. Einschliesslich der Baukosten für die Zweigbahn von Steele nach Rüttenscheid und ausschliesslich der bis Ende 1879 auf die noch im Bau begriffenen Zweigbahnen Opladen-Sonnborn, Ratingen-Schöller, Wichlinghausen-Hattingen-Steele, Dahlhausen-Bochum, Löttringhausen-Witten-Langendreer aufgewandten Kosten.
	67 666 903		68	
205 265, 638 388,				
	3 843 653		—	
		63 823 250	68	
		9 537 565	63	
	286 856 181 944		17 —	
		104 912	17	
	519 551 210 520		34 50	
		309 030	84	
		8 037 175	24	Zu I. 21. Die Coursverluste sind sämtlich durch die Coursgewinne gedeckt und abgeschrieben. Siehe Abschnitt XV der Passiva.
n-Minden		750 000	—	
all-Trier)		421 871 768	68	
	588 390		29	Zu II. a. Duisburg-Lintorf, Duisburg-Speldorf, Oberhausen-Ruhrorter Zweigbahn, Kirchhellen-Gelsenkirchen, Rheine-Salzbergen.
	2 927 579		76	Zu II. b. Opladen-Sonnborn, Ratingen-Schöller, Wichlinghausen-Hattingen-Steele, Bochum-Dahlhausen, Löttringhausen-Witten-Langendreer etc.
	1 935 830		35	
	36 058		87	
	332 273		86	
		5 820 133	13	
		427 691 901	81	
		427 691 901	81	

Ab-
schnitt.

A c t i v a .

Ab- schnitt.		
		Transport.....
III.	Projectirte Bahn-Anlagen:	
	1. Neuss-Düsseldorf einschliesslich der projectirten Rheinbrücke bei Düsseldorf.....	
	2. Jünkerath-Prüm.....	
		Summa ad III.....
IV.	Call-Trier: Anlagekosten der Bahn- und Hochbauten (incl. Coursverluste auf die Actien Lit. B), Zinsen während der Bau- und zwar:	
	a. zu Lasten des Baufonds dieser Strecke.....	
	b. zu Lasten der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, Zuschuss gemäss §. 1 des Nachtrags vom 12./14. November 1867 Verträge vom 10. April 1866, sanctionirt durch Allerhöchste Cabinets-Ordre vom 11. März 1868	Mark 138 389
	ferner gemäss Vertrag mit dem Kreise Daun vom 28. März 1863	" 84 000
	Betriebsmittel für diese Bahn.....	
		Summa ad IV.....
V.	Erwerbskosten:	
	a. diverser Trennstücke auf der Strecke Cleve-Zevenaar (Cleve-holländische Gränze)	
	b. von Steinbrüchen an der Eifelbahn	
		Summa ad V.....
VI.	Betriebs-Ergebniss folgender Zweigbahnen:	
	a. der Strecke Cleve-Zevenaar:	
	Betriebs-Einnahmen.....	
	Betriebs-Ausgaben einschliesslich Rücklage in den Erneuerungs- und den Allgemeinen Reservefonds	Mark 144 979
	Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitals der beiderseitigen Strecken	" 347 890
		mithin Deficit
	Die hiervon der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft vertragsmässig zur Last fallende Hälfte ad	
	ist derselben in laufender Rechnung belastet, die diesseits zu deckende Hälfte ad	
	ist aus den Betriebs-Erträgen der Stammbahnen entnommen. *)	
	b. der Strecke Call-Trier:	
	Betriebs-Einnahmen.....	
	Betriebs-Ausgaben einschliesslich der Rücklage in den Allgemeinen Erneuerungs- und den Special-Reservefonds	
		Betriebs-Ueberschuss
	Die 4procentigen vom Staate garantirten Zinsen der zum Bau dieser Bahn emittirten Mark 37 500 000 Act	Mark 1 500 000
	Lit. B. betragen	
	ferner sind dem Betrieb belastet die Zinsen von den zu Gunsten des Kreises Schleiden auf den Baufonds nachträglich übernommenen Grunderwerbskosten für die Zeit vom 15. Juli 1871 bis 1. December 1879 gemäss specieller Berechnung mit.....	" 15 766
		Summa..... Mark 1 515 766
	wovon die von dem verfügbaren Theile des Actien-Capitals aufgekommenen Activzinsen und die Zinsen von dem der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Grund der Verträge mit der Staats-Regierung bezw. mit dem Kreise Daun allein zur Last fallenden Theile des Bau-Capitals = Mark 222 382,50 in Abzug kommen mit.....	" 35 566
		so dass verbleiben
		Mark 1 480 200
		Latus..... Mark 1 480 200

Einzel.		Zusammen.		Bemerkungen.
M	§	M	§	
		427 691 901	81	
52 194	31			
152	01			
		52 346	32	
35 465 739	05			
222 382	50			
3 262 546	62			
		38 950 668	17	
22 921	82			
17 932	38			
		40 854	20	
173 024	25			
492 819	55			
319 795	30			
159 897	65	159 897	65	
159 897	65			
1 707 646	06			
1 241 247	19			
463 398	87			
15 766				
1 515 766				
35 56				
1 480 26				
1 480 26				
463 398	87	466 895 668	15	

*) Vergleiche IV. a. 7 der Passiva.

Ab-
schnitt.

A c t i v a .

Transport Mark 1 480 258,2

Hiervon hat vertragsmässig die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft allein zu tragen und ist demgemäss aus den Betriebs-Erträgen der Stammbahnen entnommen*) $\frac{1}{16}$ ($\frac{1}{4}$ pCt. des Anlage-Capitals) = " 92 516,1

und die Staats-Regierung $\frac{15}{16}$ ($3\frac{3}{4}$ pCt. des Anlage-Capitals) =

bleibt Deficit zu Lasten der Staats-Regierung
welche aus den von derselben zur Bezahlung der Zinsen der Call-Trierer Actien Lit. B für 1879 geleisteten Vorschüssen entnommen sind.

VII. Werthbestände an Materialien:

- a. an Schreibmaterialien
- b. an verkäuflichen Drucksachen
- c. in der Typendruckerei
- d. " den Betriebs-Magazinen
- e. " " Maschinen-Werkstätten
- f. " " Wagen-Werkstätten
- g. " der Telegraphen-Werkstätte
- h. " " Gas-Anstalt in Nippes
- i. im Kleider-Dépôt
- k. Bestände des Consum-Vereins
- l. Materialien für den Oberbau der Bahn (Schienen, Schwellen, Weichen, Herzstücke etc. einschliesslich der noch nicht verwerteten Bestände an abgängigen, für Bahnzwecke nicht mehr verwendbaren Oberbau-Materialien)

Summa ad VII.

VIII. Debitoren in laufender Rechnung

IX. Effecten des Erneuerungsfonds

X. Diverse Vorschuss-Guthaben

XI. Cassa-Bestände:

- a. in der Hauptcasse baar und in noch nicht gebuchten Belegen
- b. Rechnungs- und Baarbestände in den Stationscassen und bei den Zahlmeistern zur Auszahlung von Gehältern, Löhnen und Rechnungen
- c. desgleichen in den Baucassen zu Euskirchen, Duisburg, Dortmund, Barmen, Coesfeld und Rheine

Summa ad XI.

Total der Activa

Zusammen.		Einzel.		Bemerkungen.	
M	3	M	3		
2 58,2	463 398	87	466 895 668	15	*) Vergleiche IV. a. 8 der Passiva.
2 516,1	1 387 742	06			
.....	924 343	19			
ten Ve					
.....	12 833	40			
.....	4 207	88			
.....	33 532	66			
.....	1 486 842	80			
.....	142 248	79			
.....	61 152	69			
.....	70 744	86			
.....	7 187	60			
.....	33 119	27			
.....	13 333	07			
cht ver	2 379 908	53			
.....	.	.	4 245 111	55	
.....	.	.	18 062 150	84	
.....	.	.	22 356 158	28	
.....	.	.	1 271 674	73	
.....	533 241	87			
hnen u	940 859	21			
.....	216 276	40			
.....	.	.	1 690 377	48	
.....	.	.	514 521 141	03	

P a s s i v a .

I. Bau-Capital für sämtliche Haupt- und Zweigbahnen ausschliesslich Call-Trier:

A. Actien mit Dividende pro 1879 und ferner:

- | | | | |
|----|---------------|---|----|
| 1. | 236 284 Stück | Rheinische Stamm-Actien à 250 Thlr. = 750 Mark | 17 |
| 2. | 2 343 " | 4procentige Prioritäts-Actien à 250 Thlr. = 750 Mark | |
| 3. | 3 373 " | 5½procentige (früher Bonn-Kölner) Stamm-Actien à 250 Thlr. = 750 Mark | |

Summa ad I. A

B. Actien mit Dividende pro 1883 und ferner:

58 000 Stück Rheinische Stamm-Actien ex emissione de 15. Mai 1879 à 750 Mark = 43 500 000 Mark, wovon von älteren Actionären 57 448 Stück = 43 086 000 Mark genommen sind, auf welche letztere als I. Rate 20 eingezahlt sind mit

C. Anleihen:

- | | | |
|-----|--|---|
| 1. | Rheinische 4procentige Prioritäts-Obligationen ex privilegio de 12. October 1840, 10 000 Stück à 250 Thlr. = 750 Mark | |
| 2. | " 3½procentige dergleichen, vom Staate garantirt, ex privilegio de 8. September 1843, 6250 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | |
| 3. | Bonn-Kölner 4½procentige dergl. ex privilegio de 4. August 1854, 7500 Stück à 100 Thlr. = 300 Mark | |
| 4. | Köln-Crefelder 4½procentige dergl. ex privilegio de 30. Mai 1855, 7000 Stück à 100 Thlr. = 300 Mark | |
| 5. | Rheinische 4½procentige dergl. ex privilegio de 2. August 1858 } 35 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | } |
| | 26. November 1860 } 10 000 Stück à 100 Thlr. = 300 " | |
| 6. | " 4½procentige dergl. ex privilegio de 30. December 1861 } 25 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | } |
| | 29. Februar 1864 } | |
| 7. | " 4½procentige dergl. ex privilegio de 3. October 1865, 15 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | |
| 8. | " 5procentige dergl. ex privilegio de 14. October 1869, 15 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | |
| 9. | " 5procentige dergl. ex privilegio de 19. Juli 1871, 25 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | |
| 10. | " 5procentige dergl. ex privilegio de 4. November 1872, 50 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | |
| 11. | " 5procentige dergl. ex privilegio de 28. März 1874 50 000 Stück à 200 Thlr. = 600 Mark | |
| 12. | " 5procentige dergl. ex privilegio de 28. April 1876:
25 000 Stück à 600 Mark = 15 000 000 Mark } 45 000 000 Mark, wovon bis Ende 1879 begeben sind | } |
| | 10 000 " à 3000 " = 30 000 000 " } | |
| 13. | " 5procentige dergl. ex privilegio de 11. März 1878:
25 000 Stück à 600 Mark = 15 000 000 Mark } 30 000 000 Mark, wovon bis Ende 1879 begeben sind | } |
| | 5 000 " à 3000 " = 15 000 000 " } | |

Summa I. C. Anleihen

D. Ueberweisung aus dem Agio-Gewinn

von begebenen Actien und Obligationen an den Baufonds zur Begleichung des Mehrbetrages der Baukosten der Strecken Wattenberg-Hörde, Troisdorf-Speldorf (ausschliesslich Bahnhof Speldorf) und der Kreis Gladbacher Bahnen gegen die generellen Ueberträge, sowie des Mehrbedarfs für die Bahn von Kalscheuren nach Euskirchen statt von Sechtem oder Brühl nach Euskirchen.

Dazu Summa I. C.

" " I. B.

und " I. A.

Summa des Bau-Capitals für die Linien unter I. und II. der Activa

II. Bau-Capital für Call-Trier:

- | | |
|----|--|
| 1. | 4procentige vom Staate garantirte Actien La. B = 50 000 Stück à 250 Thlr. = 750 Mark |
| 2. | Activzinsen von dem während der Bauzeit verfügbar gewesenen Theile des Actien-Capitals, sowie sonstige extraordinäre Einnahmen baulichen Ursprungs |

Summa ad II.

Einzeln.	Davon sind bis ultimo 1879 amortisirt.		Mithin Rest.		Bemerkungen.
	ℳ	₰	ℳ	₰	
177 213 000	—	—	—	—	Zu I. A. Im Jahre 1879 sind von den Actien ad 2 = 98 Stück, von denen ad 3 = 91 Stück in Stamm-Actien umgewandelt, gemäss §. 10 der Concessions-Urkunde vom 5. März 1856.
1 757 250	—	—	—	—	
2 529 750	—	—	—	—	
181 500 000	—	—	—	—	
8 617 200	—	—	—	—	
7 500 000	—	2 534 250	—	4 965 750	
3 750 000	—	1 275 600	—	2 474 400	
2 250 000	—	468 600	—	1 781 400	
2 100 000	—	381 300	—	1 718 700	
24 000 000	—	2 725 500	—	21 274 500	
15 000 000	—	1 590 000	—	13 410 000	
9 000 000	—	622 200	—	8 377 800	
9 000 000	—	306 000	—	8 694 000	Zu I. C. 8, 9 und 10. Diese Obligationen sind in ab 1. Januar 1880 mit 4½ pCt. verzinsliche convertirt. Die Amortisation dieser Obligationen würde mit dem Jahre 1880 zu beginnen haben, es sind solche jedoch zur Rückzahlung am 1. October 1880 gekündigt.
15 000 000	—	969 600	—	44 030 400	
30 000 000	—	—	—	30 000 000	
30 000 000	—	—	—	30 000 000	
36 025 800	—	—	—	36 025 800	
15 000 000	—	—	—	15 000 000	Zu I. C. 13. Die hier als begeben aufgeführten 15 000 000 Mark sind für Rechnung des Erneuerungsfonds zurückgelegt.
198 625 800	—	10 873 050	—	187 752 750	
7 350 000	—	—	—	7 350 000	
198 625 800	—	10 873 050	—	187 752 750	
8 617 200	—	—	—	8 617 200	
181 500 000	—	—	—	181 500 000	
396 093 000	—	10 873 050	—	385 219 950	
37 500 000	—	—	—	37 500 000	
2 354 863	05	—	—	2 354 863	05
39 854 863	05	—	—	39 854 863	05

Ab-
schnitt.

P a s s i v a .

III. Diverse Beiträge fremder Interessenten zu den Baukosten, Erstattungen für Zechen-Anschlüsse, extraordinäre Rücklagen für bauliche Zwecke

IV. Betriebs-Erträge:

a. der Stammbahnen von Köln nach Eupen mit Zweigbahnen von Köln nach Bingen und Venlo-Nymwegen, von Kalscheuren nach Euskirchen-Call und Düren-Neuss, von Osterath nach Hörde, von Lahnstein nach Speldorf, von Crefeld nach Rheydt und von Neuss nach Viersen, von Andernach nach Niedermendig:

- 1. Die Einnahmen betragen
- 2. Die Betriebs-Ausgaben betragen einschliesslich der Rücklage in den Erneuerungs- und den Allgemeinen Reservefonds
- 3. Verzinsung und Amortisation der diversen Anleihen nach Abzug der auf gekommenen Activzinsen
- 4. Verzinsung der 4procentigen Prioritäts-Actien
- 5. Antheil der Nymwegen'schen Eisenbahn-Gesellschaft an den Einnahmen aus dem Betrieb der Strecke Cleve-Nymwegen
- 6. Antheil des Holländischen Staates resp. der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen an den Einnahmen der Strecke von der Gränze bei Kaldenkirchen bis Venlo
- 7. Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitals für die Zweigbahn von Cleve nach Zevenaer, diesseitiger Antheil
- 8. Zuschuss zur Verzinsung des Bau-Capitals der Zweigbahn von Call nach Trier
- 9. Rücklage in den Alimenterfonds für im Jahre 1879 festgesetzte Renten Verunglückter

bleibt Betriebs-Ueberschuss

b. der Strecke Duisburg-Quakenbrück für die Zeit vom 1. Juli bis 31. December 1879:

- Die Einnahmen betragen
- Die Betriebs-Ausgaben betragen einschliesslich der Rücklage in den Erneuerungs- und den Allgemeinen Reservefonds jedoch ausschliesslich der bis Ende 1879 noch vom Baufonds getragenen Unterhaltungskosten

mithin Ueberschuss

welche dem Baufonds dieser Zweigbahn, der bis ultimo 1879 noch die Verzinsung des Anlage-Capitals getragen haben gutgeschrieben sind.

c. der Strecke Düsseldorf-Elberfeld-Hörde für die Zeit vom 15. Mai bezw. 15. September 1879 bis Ende December 1879:

- Die Einnahmen betragen
- Die Betriebs-Ausgaben betragen einschliesslich der Rücklagen in den Erneuerungs- und den Allgemeinen Reservefonds jedoch ausschliesslich der bis Ende 1879 noch vom Baufonds getragenen Unterhaltungskosten

mithin Ueberschuss

welche dem Baufonds dieser Zweigbahn, der bis ultimo 1879 noch die Verzinsung des Anlage-Capitals getragen haben gutgeschrieben sind.

V. Dividenden-Conto der Rheinischen Stamm-Actien für 1879:

- 1. Bei Begebung des Restes der aus der Emission von 1875 disponibel gebliebenen Stamm-Actien im Jahre 1879 für den verabfolgten Dividenden-Coupon pro 1879 erhobene 4procentige Ausgleichungszinsen
- 2. 5pCt. Zinsen pro 1879 aus Baufonds für die Mark 36 300 000 Stamm-Actien de 1875, welche pro 1879 an der Dividende Theil nehmen, einen Reinertrag aber noch nicht aufgebracht haben

abzüglich der vorerwähnten dem Dividenden-Conto pro 1879 bereits überwiesenen

bleiben

Summa ad V.

VI. Subvention zum Bau der Gotthardbahn = Frs. 1 000 000

abzüglich des gezahlten diesseitigen Antheils an den Baukosten der ersten sechs Baujahre ad

bleiben ad VI.

Latus

Einzeln.	Davon sind bis Ende 1879 amortisirt.		Mithin Rest.		Bemerkungen.
	M.	3	M.	3	
ir baulic	3 805 742 78
alschem efeld n	.	.	41 990 241	55	
eservefu	18 464 036	73			
	8 607 097	22			
	70 290	—			
Nymwe	33 248	92			
men an	7 681	17			
r Anth	159 897	65			
	92 516	14			
	157 254	09			
			27 592 021	92	
					14 398 219 63
			391 427	14	
eservefu			363 762	54	
			27 664	60	
etragen					
er 1879:			226 403	02	
eservefu			170 690	63	
			55 712	39	
etragen					
für den			20 501	50	
er Divid	1 815 000	—			
	20 501	50			
			1 794 498	50	
					1 815 000 —
			800 000	—	
			502 975	76	
					297 024 24
I.					
us					20 315 986 65

Ab-
schnitt.

P a s s i v a .

		Transport
VII.	Bestand des Fonds für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel auf sämtlichen Linien einschliesslich Call-Trier (einschliesslich der Dotation aus Betriebsfonds pro 1879 ad Mark 3 381 563):	
	a. in Materialien für den Oberbau	
	b. in Reservestücken für Locomotiven und Wagen (Feuerbüchsen, Siederöhren, Bandagen)	
	c. in eingekauften Effecten	
	d. in Baar (Guthaben bei Banquiers)	
		Summa ad VII.
VIII.	Reservfonds für sämtliche Linien ausschliesslich Call-Trier für aussergewöhnliche nicht vorherzusehende Fälle (einschliesslich Dotation aus Betriebsfonds pro 1879 ad 30 000 Mark)	
IX.	Special-Reservfonds für Call-Trier (einschliesslich der Dotation aus Betriebsfonds pro 1879 ad Mark 15 000)	
X.	Reservfonds zur Zahlung von Alimenten an Verletzte oder deren Hinterbliebene (in Folge des Haftgesetzes) einschliesslich der Dotation aus Betriebsfonds pro 1879 ad Mark 157 254,09)	
XI.	Reservfonds für streitige Ansprüche aus den Kriegsjahren, sowie für etwaige Verluste an eingekauften Effecten	
XII.	Reservfonds zur Ergänzung der Dividende	
XIII.	Cautionen, baar hinterlegte	
XIV.	Depositen, diverse	
XV.	Agio-Gewinn von begebenen älteren und neueren Stamm-Actien und älteren und neueren Anleihen	
	nach Abschreibung: 1) aller erwachsenen Coursverluste auf Anleihen ad	
	2) der dem Consortium für die bis ultimo 1879 convertirten 5procentigen Prioritäts-Obligationen I, II. und III. Emission vergüteten Provision	
	3) der dem Baufonds überwiesenen*)	
		verbleiben ad XV.
XVI.	Creditoren in laufender Rechnung	
XVII.	Bestände der Pensions-, Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs-Cassen für Beamte und Arbeiter der Bahn	
XVIII.	Bestände an nicht abgehobenen Dividenden pro 1878 und retro und an nicht erhobenen Zinsen pro 1879 und retro	
XIX.	Planmässige Bestände zur Amortisation der Anleihen	
XX.	Bestände zur Amortisation des Anlage-Capitals für die Zweigbahn Cleve-Zevenaar: Rücklagen pro 1865—1878	
	4 1/2 pCt. Zinsen davon pro 1879	
	Rücklage pro 1879	
		Summa ad XX.
XXI.	Conto pro Diversi: (Passiv-Saldo der Vortrags- resp. Gegenposten pro 1880)	
		Summa ad III. bis XXI.
	dazu " " II.	
	und " " I.	
		Total der Passiva

Die baulichen Anlagen

der

Rheinischen Eisenbahn am Schlusse des Jahres 1879.

16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

ah Körper zerfällt in:

Im n-Niveau	Weg- und Bahn-Übergänge:						Durchlässe bis einschl. 2m Weite:					Kleinere Brücken bis einschl. 10m Weite jeder Oeffnung:											
	Ueberführungen.		Unterführungen.		Anzahl in Summa. (Spalte 16-21.)	Herstellungskosten der Wege- und Bahn-Übergänge und der Seitendurchlässe.	Gesamtkosten der Wege-Übergänge u. s. w.	Gemauerte.	Röhren-	Zusammen.	Gesamtweite der lichten Oeffnungen in der Richtung der Bahnlinie.	Summa der Längen zwischen den Stürmen.	Ganz gemauert.		Ueberbau aus Eisen.		Ueberbau aus Holz						
	Gewölbt.	Ueberbau aus Eisen.	Ueberbau aus Holz.	Gewölbt.									Ueberbau aus Eisen.	Ueberbau aus Holz.	Anzahl.	Gesamtweite der lichten Oeffnungen ausschl. der Mittelpfeiler.	Summa der Längen zwischen den Stürmen.	Anzahl.	Gesamtweite der lichten Oeffnungen ausschl. der Mittelpfeiler.	Summa der Längen zwischen den Stürmen.	Anzahl.	Gesamtweite der lichten Oeffnungen ausschl. der Mittelpfeiler.	Summa der Längen zwischen den Stürmen.
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	
15	1	6	53	11	—	86	—	—	58	13	71	64,1	1 586,9	25	120,4	679,9	—	—	—	—	—	—	—
1	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	0,7	19,4	1	5,4	19,0	—	—	—	—	—	—	—
2	—	—	2	2	—	6	—	—	5	—	5	5,3	49,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	—	2	—	3	—	—	24	3	27	19,9	333,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	3	—	—	60	3	63	47,6	852,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	2	2	—	5	—	—	25	4	29	19,0	1 249,9	7	27,8	79,1	2	7,5	17,9	—	—	—	—
—	4	—	24	30	—	58	—	—	190	17	207	211,7	2 758,4	22	157,9	223,4	9	54,3	85,6	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	3,4	10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	1	—	3	—	—	8	13	21	10,0	220,5	—	—	—	1	3,5	4,2	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	0,5	10,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2	1	3	10	—	16	—	—	98	21	119	92,5	1 639,3	11	53,5	143,1	10	64,4	92,5	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1,0	15,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	—	—	1	—	—	8	8	16	10,3	225,3	1	3,3	8,2	1	6,3	7,1	—	—	—	—
—	—	—	2	—	—	2	—	—	14	1	15	15,3	210,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	—	—	16	6	—	25	—	—	29	11	40	35,9	930,7	1	5,0	8,2	1	9,0	35,6	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	9	13,0	89,7	3	15,5	30,0	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	8	7,4	71,3	2	4,5	15,6	1	9,0	10,0	—	—	—	—
6	12	6	31	29	—	84	—	—	63	49	112	84,0	3 342,7	9	34,7	273,4	2	6,6	29,6	—	—	—	—
1	5	1	31	23	—	61	—	—	52	47	99	67,2	1 624,9	5	16,3	52,1	2	13,0	12,6	—	—	—	—
2	4	—	8	4	—	18	—	—	25	18	43	34,0	1 174,3	1	3,0	8,5	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	8	6	—	15	—	—	27	11	38	25,9	576,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	2	4	—	7	—	—	8	—	9	6,5	139,5	2	6,1	16,5	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1	1	—	3	—	—	10	—	10	8,9	183,7	2	7,5	60,5	—	—	—	—	—	—	—
—	—	1	6	3	—	10	—	—	5	12	17	11,5	379,5	2	9,3	85,4	—	—	—	—	—	—	—
8	4	2	37	34	—	85	—	—	241	23	264	231,6	3 206,4	18	80,0	310,0	20	127,9	146,3	—	—	—	—
—	—	—	2	2	—	4	—	—	1	—	1	0,5	28,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	7	3	60	13	—	106	—	—	108	14	122	89,6	4 460,4	12	73,3	534,3	3	62,5	41,5	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	9	2	28	48	—	91	—	—	158	60	218	193,7	3 814,1	19	63,2	349,7	13	55,5	133,7	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3	—	—	—	18	—	—	40	33	73	61,6	1 462,3	1	7,3	28,5	1	3,5	10,5	—	—	—	—
—	—	—	—	4	—	4	—	—	3	—	3	4,1	50,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	1	6	1	—	9	—	—	220	46	266	235,6	3 811,5	40	606,6	477,4	18	176,9	180,3	—	—	—	—

68	52	28	336	241	—	725	—	—	1497	415	1912	1613,1	34 540,7	186	1348,5	3472,5	87	659,3	831,5	3	98,3	—	17
—	1	—	—	—	—	1	—	—	6	2	8	5,1	100,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

68	53	28	336	241	—	726	—	—	1503	417	1920	1618,2	34 641,1	186	1348,5	3472,5	87	659,3	831,5	3	98,3	—	17
----	----	----	-----	-----	---	-----	---	---	------	-----	------	--------	----------	-----	--------	--------	----	-------	-------	---	------	---	----

Der Bahnkörper

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnstrecke.	Grössere Brücken von über 10m jeder Oeffnung:															
		Herstellungskosten der Durchlässe und kleineren Brücken.	Gewölbt.				Ueberbau aus Eisen.				Ueberbau aus Holz.						
			Anzahl.	Grösste Weite einer Joch-Oeffnung.	Gesamtwerte der lichten Oeffnungen ausschl. der Mittelpfeiler.	Anzahl.	Grösste Weite einer Joch-Oeffnung.	Gesamtwerte der lichten Oeffnungen ausschl. der Mittelpfeiler.	Anzahl.	Grösste Weite einer Joch-Oeffnung.	Gesamtwerte der lichten Oeffnungen ausschl. der Mittelpfeiler.	Zusammen.	Länge der grössten Brücke.	Anzahl.			
															Stück.	m	Stück.
1	Köln-Herbesthal	—	1	14,2	61,7	2	12,3	52,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Herbesthal-Eupen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Stelberg-Alsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Düren-Neuss	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Düren-Euskirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Köln-Bingerbrück	—	2	15,7	106,5	2	11,4	217,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Audernach-Niedermendig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Köln-Cleve (Landesgränze) mit Verbind.	—	—	—	—	1	11,4	22,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Kempen-Vendo (Landesgränze)	—	—	—	—	1	12,6	12,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Cleve-Zevenaar do.	—	—	—	—	3	100,9	616,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Crefeld-Rheydt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Neuss-Neersen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Neersen-Vioren	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Oppum-Dortmund	—	—	15,7	455,0	2	96,7	548,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	2	50,9	257,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Heissen-Steele	—	—	2 × 25,0	20,0	2	15,0	30,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Heissen-Ostertfeld	—	—	—	—	1	32,0	32,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Altendorf-Altenessen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Kray-Geisenkirchen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Kray-Wanne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Hochfeld-Duisburg-Quakenbrück	—	4	24,9	312,4	2	48,9	174,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	do. do. do. Anschl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund	—	1	12,9	12,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28	do. do. do. Anschl.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Speldorf-Niederlahustein mit Verbind.	—	3	15,9	74,9	4	96,7	530,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Friedrich Wilhelm Hütte — Siegburg	—	—	—	—	1	27,6	82,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Kalscheuren-Call	—	1	12,9	21,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Ehrang-Quint	—	1	11,5	29,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Köln-Verbindungsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Call-Trier	—	2	10,5	62,7	3	12,3	107,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zusammen	—	15	24,9	1158,5	26	100,9	2684,2	—	—	—	—	—	—	40	936,1	23
37	Cleve (Landesgränze) -Nymwegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	—	15	24,9	1158,5	26	100,9	2684,2	—	—	—	—	—	—	40	936,1	23

		66	67	68	69	70	71	72	73	74	76		
Der Bahnkörper													
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnstrecke.	Tunnels und Gallerien:		Nebenwege-Länge. km	Wärter- Etablissements.		Elektrische						
		Länge des grössten Tunnels für Fahrgeleise.	Herstellungs- kosten aller Tunnels und Gallerien für Fahrgeleise.		Wärter- buden.	Familienhäuser und Bahnmeister-Wohnungen.	Optische Signale.	Länge der Leitungen.					
								Anzahl der Leitungen.	mit kupfernem Draht.		mit eisernem Draht.		
		1	2		1	2	Stück.		Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.
		m	M	km	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	km	km	Sp Zeiger-Apparate.		
1	Köln-Herbesthal	—	1620	—	—	19,0	199	75	61	4—5	1,20	360,90	—
2	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
3	Herbesthal-Eupen	—	—	—	—	0,6	6	2	1	1—2	—	5,75	—
4	Stolberg-Alsdorf	—	—	—	—	1,2	—	1	1	1	—	12,00	—
5	Düren-Neuss	—	—	—	—	2,4	53	29	28	3—4	—	154,00	—
6	Düren-Euskirchen	—	—	—	—	0,3	26	10	13	3—4	—	88,00	—
7	Köln-Bingerbrück	—	367	—	—	*)72,4	219	82	86	4—5	4,12	628,00	—
8	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
9	Andernach-Niedermendig	—	—	—	—	11,7	11	—	2	1	—	14,00	—
10	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Köln-Cleve (Landesgränze) mit Verbind.	—	—	—	—	48,9	193	61	97	2—6	—	536,45	—
12	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	2,45	—
13	Kempen-Venlo (Landesgränze)	—	—	—	—	9,9	23	13	6	2—3	—	47,60	—
14	Cleve-Zevenaar do.	—	—	—	—	1,1	16	2	9	2—3	1,26	38,85	—
15	Crefeld-Rheydt	—	—	—	—	20,3	28	8	15	3—4	—	73,05	—
16	Neuss-Neersen	—	—	—	—	2,2	15	2	5	3—4	—	47,40	—
17	Neersen-Viersen	—	—	—	—	6,3	3	1	—	1	—	6,10	—
18	Oppum-Dortmund	—	—	—	—	31,5	169	48	105	4—5	—	309,00	—
19	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	5,9	26	9	23	1—3	—	138,36	—
20	Heissen-Steele	—	—	—	—	6,2	13	5	—	1—2	—	17,40	—
21	Heissen-Osterfeld	—	—	—	—	2,4	8	5	5	2—3	—	23,25	—
22	Altendorf-Altenessen	—	—	—	—	1,1	12	5	2	2	—	12,55	—
23	Kray-Gelsenkirchen	—	—	—	—	0,5	10	3	3	2—3	—	11,90	—
24	Kray-Wanne	—	—	—	—	2,0	10	3	1	2	—	17,40	—
25	Hochfeld-Duisburg-Quakenbrück	—	44	—	—	67,7	144	69	54	3—4	—	562,40	—
26	do. do. do. Anschl.	—	—	—	—	0,4	1	—	2	—	—	—	—
27	Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund	—	945	—	—	39,0	92	40	40	3—4	3,53	254,00	—
28	do. do. do. Anschl.	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
29	Speldorf-Niederlahnstein mit Verbind.	—	26	—	—	100,8	226	119	90	2—4	1,80	554,00	—
30	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	2—3	—	5,40	—
31	Friedrich Wilhelms Hütte — Siegburg	—	—	—	—	3,0	9	4	1	1—2	—	4,10	—
32	Kalscheuren-Call	—	472	—	—	38,8	69	27	45	3	—	166,70	—
33	do. do. Anschlussbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2,80	—
34	Ehrang-Quint	—	—	—	—	2,9	1	—	3	2—3	—	5,50	—
35	Kölner Verbindungsbahnen	—	—	—	—	4,6	32	5	15	2—4	—	20,20	—
36	Call-Trier	—	1266	—	—	55,9	140	71	33	3—4	17,30	348,90	—
	Zusammen	—	1620	—	—	560,0	1756	699	750	1—6	29,51	4473,15	—
37	Cleve (Landesgränze) -Nymwegen	—	—	—	—	0,4	15	—	2	2	—	27,60	—
	Summe	—	1620	—	—	560,4	1771	699	752	1—6	29,51	4500,75	—

*) Darunter 13,0 Leinpfade.

erfällt in:												87	
Anlagen.													
Telegraphen.												Schutz-Vorrichtungen gegen Schnee-Verwehungen.	
Apparate.													
Stationirte Sprech-Apparate.			Block-Signal-Apparate.	Tragbare Apparate.	Läutwerke.	Anzahl der besonderen Glockenhäuschen.	Krahnen für Schiffsmasten.	Schleusen für Wasserläufe.	Anpflanzungen neben der Bahn ausschl. Bahnhöfe.	Schutz-Vorrichtungen gegen Schnee-Verwehungen.			
Zeiger-Apparate.	Morse-Apparate.	Apparate anderer Construction.								Erdwälle.	Pallisaden, Schneezäune, Hecken.		
Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	km			
—	55	—	—	—	95	94	—	—	—	—	7,7	Nr. 7 Sp. 45 ausschl. 51,8 m die Hälfte einer Brücke, welche der Hessischen Ludwigsbahn gehört.	
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nr. 9. Das Hauptgeleise ist nur bis 14 620 m ausgeführt.	
—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nr. 15. Das Hauptgeleise ist nur bis 23 395 m ausgeführt.	
—	11	—	—	—	49	49	—	—	—	—	—	Nr. 17 für Nebenwege 2 hölz. Brücken = 3,8 m l. Weite, 8,0 m Stirnlänge.	
—	5	—	—	—	25	25	—	—	—	—	—	Nr. 18 Sp. 40 ist in Sp. 43 und 49 mit enthalten.	
—	89	—	—	—	205	201	—	—	—	—	19,1	Nr. 19 Spalte 4 enthält 794 m fremden Unterbau.	
—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nr. 19 für Nebenwege 2 Unterführungen mit hölz. Ueberbau und 1 Brücke = 10,7 m l. Weite, 4,2 m Stirnlänge wie vor.	
—	59	—	—	—	167	167	—	2304,8	—	—	31,3	Nr. 19. Bei 5 Anschlüssen liegt der 0-Punct vor Beginn der Geleise, zus. 165,4 m weit.	
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Nr. 20 Sp. 40 ist in Sp. 43 und 49 mit enthalten.	
—	5	—	—	—	25	25	—	46,8	—	—	5,9	Nr. 21. Der 0-Punct liegt 35,6 m vor Beginn des Geleises.	
—	4	—	—	—	13	13	—	972,9	2	—	—	Nr. 23. Der 0-Punct liegt 10 m vor Beginn des Geleises.	
—	16	—	—	—	23	23	—	—	—	—	—	Nr. 24. Der 0-Punct liegt 37 m vor Beginn des Geleises.	
—	7	—	—	—	9	9	—	—	4	—	—	Nr. 25 für Nebenwege 29 Brücken, zus. 95,3 m l. Weite, 148,2 m Stirnlänge, darunter 2 gew., 1 mit eis. und die übrigen mit hölz. Ueberbau.	
—	1	—	—	—	—	—	—	197,9	—	—	—	Nr. 25 Sp. 42 enthält 1 Theil von Sp. 43.	
—	78	—	—	—	85	85	—	—	—	—	19,2	Nr. 26 Sp. 51 und 55; hierin befinden sich 10 Wege-Unterführungen, 1 mit 19 Bogen.	
—	73	—	—	—	59	59	—	—	—	—	0,6	Nr. 27 für Nebenwege 3 Brücken = 7,0 m l. Weite, 23,7 m Stirnlänge.	
—	4	—	—	—	6	6	—	—	2	—	—	Nr. 29 Sp. 51 und 54. 1 à 11,2 m hoch.	
—	5	—	—	—	8	8	—	—	—	—	—	Nr. 29. Das rechte Hauptgeleise bei der Coblenzer Stadtbahn beginnt 12 m hinter dem 0-Puncte.	
—	2	—	—	—	7	7	—	—	—	—	—	Nr. 32 für Nebenwege 3 Brücken = 7,7 m l. Weite, 25,2 m Stirnlänge.	
—	3	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	Nr. 33 liegt auf dem Planum von Nr. 32.	
—	2	—	—	—	9	9	—	—	—	—	—	Nr. 37 liegt auf holländischem Gebiete, wird jedoch von der Rheinischen Bahn betrieben und unterhalten.	
—	40	—	—	—	136	136	—	13	—	4,2	—		
—	57	—	—	—	63	63	—	—	—	—	1,7		
—	65	—	—	—	206	206	—	—	—	—	—		
—	5	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—		
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
—	13	—	—	—	65	65	—	5	35,3	—	—		
—	2	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—		
—	21	—	—	—	37	37	—	—	—	—	0,6		
—	28	—	—	—	123	123	—	4	2008,8	1,0	37,5		
—	662	—	—	—	1428	1423	—	30	5623,7	5,2	123,6		
—	1	—	—	—	11	11	—	1	—	—	—		
—	663	—	—	—	1439	1434	—	31	5623,7	5,2	123,6		

Bemerkungen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnstrecken.	Länge der Geleise:				Von der Gesamt-Länge							
		des durchgehenden Hauptgeleises.	des zweiten Geleises.	der Bahnhofs-, Ausweichungs- und sonstigen Nebengeleise.	aller Geleise.	Stahlschienen							
						bis einschl. 32kg							
						Länge			Gewicht			Durchschnittl. Alter der ausgewechsell. Schienen	
von Eisen.	von Stahl.	mit stählerem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	mit stählerem Kopf.	von Eisen.	von Stahl.	Anzahl Jahre					
		m				m		t				Anzahl Jahre	
1	Köln-Herbesthal	85 825	85 825	91 255	262 905	349	—	—	17,8	—	—	—	—
2	do. do. Anschlussbahnen	2 280	—	1 105	3 385	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Herbesthal-Eupen	5 305	—	1 717	7 022	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Stolberg-Aisdorf	12 925	—	1 769	14 694	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Düren-Neuss	47 770	—	10 501	58 271	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Düren-Euskirchen	30 047	—	3 171	33 218	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Köln-Bingerbrück	152 410	152 410	59 217	364 037	—	—	—	—	—	—	—	—
8	do. do. Anschlussbahnen	2 357	—	965	3 322	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Andernach-Niedermendig	14 620	—	6 168	20 788	—	—	—	—	—	—	—	—
10	do. do. Anschlussbahnen	580	—	245	825	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Köln-Cleve (Landesgränze) mit Verbind. ...	134 555	49 305	63 186	247 046	—	—	—	—	—	—	—	—
12	do. do. Anschlussbahnen	2 430	—	402	2 832	1254	—	—	64,0	—	—	—	—
13	Kempen-Venlo (Landesgränze)	19 810	—	5 041	24 851	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Cleve-Zevenaar do.	12 950	—	4 113	17 063	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Crefeld-Rheydt	23 395	—	18 192	41 587	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Neuss-Neersen	15 015	—	1 083	16 098	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Neersen-Viersen	6 780	—	2 317	9 097	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Oppum-Dortmund	70 603	43 938	135 141	249 682	—	—	—	—	—	—	—	—
19	do. do. Anschlussbahnen	51 454	—	4 302	55 756	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Heissen-Steele	12 600	—	7 142	19 742	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Heissen-Osterfeld	9 884	—	3 761	13 645	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Altendorf-Altenessen	5 170	—	4 377	9 547	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Kray-Gelsenkirchen	4 057	—	4 448	8 505	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Kray-Wanne	9 199	—	3 898	13 097	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Hochfeld-Duisburg-Quakenbrück	175 435	—	42 455	217 890	—	—	—	—	—	—	—	—
26	do. do. do. Anshl.	1 960	—	338	2 298	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund	76 448	7 880	46 063	130 391	—	—	—	—	—	—	—	—
28	do. do. do. Anshl.	1 224	—	709	1 933	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Speldorf-Niederlahnstein mit Verbind.	173 574	7 050	103 027	283 651	—	—	—	—	—	—	—	—
30	do. do. Anschlussbahnen	2 665	—	1 080	3 745	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Friedrich Wilhelms Hütte — Siegburg	3 407	—	2 791	6 198	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Kalscheuren-Call	53 350	—	26 569	79 919	—	—	—	—	—	—	—	—
33	do. do. Anschlussbahnen	3 059	—	—	3 059	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Ehrang-Quint	2 994	—	—	2 994	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Kölner Verbindungsbahnen	8 165	1 673	29 574	39 412	1262	—	—	64,4	—	—	—	—
36	Call-Trier	117 854	—	42 020	159 874	—	—	—	—	—	—	—	—
	Zusammen	1 352 156	348 081	728 142	2 428 379	2865	—	—	146,2	—	—	—	—
37	Cleve (Landesgränze) -Nymwegen	14 450	—	6 564	21 014	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe	1 366 606	348 081	734 706	2 449 393	2865	—	—	146,2	—	—	—	—
		966 für Trajecto.											
		1 042 für Unterschied zwischen Geleise- und Bahnkörper-Länge.											
		1 368 614 = Bahnlänge Ende 1879.											

