

B. Dienst- und Gepäckwagen.

1. Neu eingestellt: a. 13 Dienstwagen mit erhöhtem Endcoupé und Cabinet am Ende, Nr. 1252, 1329, 1422—1432; geliefert von der Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahn-Material in Görlitz; eingestellt mit 3 Stück am 15. Mai, 5 Stück am 1. Juni und 5 Stück am 1. Juli 1879.
- b. 14 Dienstwagen mit seitlich ausgebautem Mittelcoupé, Nr. 1408—1421; geliefert von P. Herbrand & Cie. in Ehrenfeld, eingestellt mit 1 Stück am 1. August, 6 Stück am 15. August, 2 Stück am 1. October und 5 Stück am 15. October 1879.

Summa 27 Wagen oder durchschnittlich nach Massgabe der Einstellung = 13 Stück.

Dazu wurden beschafft resp. verwendet:

- a. Achsen mit Rädern.
54 Satz vom Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein in Hörde.
- b. Tragfedern.
108 Stück von Friedrich Krupp, Gussstahlfabrik in Essen.
- c. Spiralfedern.
135 Stück vom Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication in Bochum.
- d. Lagerkasten.
108 Stück von E. Schiess in Oberbilk-Düsseldorf.
- e. Achslager.
108 Stück in der Central-Werkstätte zu Nippes angefertigt.
2. Zurückgestellt: 2 Dienstwagen, Nr. 1329, am 8. Mai 1879 bei einem Unfälle auf Station Essen zertrümmert, und Nr. 1391, am 12. August 1879 beim Neubau zwischen den Stationen Gerresheim und Neanderthal zertrümmert.

Summa 2 Wagen oder durchschnittlich nach Massgabe der Ausserbetriebstellung ^{13/12} = 1 Stück.

C. Bedeckte Güterwagen.

1. Neu eingestellt: a. 1 Salzsäuretransportwagen, Eigenthum der Chemischen Fabrik „Rhenania“ zu Aachen, eingestellt am 15. December 1879.
2. Zurückgestellt: a. Durch gewöhnlichen Verschleiss.
24 Coulissegewagen, Nr. 5052, 5080, 5090, 5095, 5063, 5098, 5130, 5142, 5191, 5202, 5212, 5229, 5237, 5248, 5250, 5263, 5264, 5068, 5079, 5064, 5144, 5117, 5203 und 5245, darunter 6 Stück mit Bremse, ferner:
2 Cavalleriewagen, Nr. 3562 und 3564, beide Wagen ohne Bremse; ausser Betrieb gestellt mit 17 Stück am 1. Februar, 4 Stück am 1. Mai, 2 Stück am 15. Mai, 1 Stück am 1. August und 2 Stück am 1. October 1879.
- b. Durch Unfälle.
6 Coulissegewagen, darunter 3 Stück mit Bremse; Nr. 5374, 5806 und 5875 am 2. März 1879 auf Station Rothe Erde, Nr. 4650 und 4890 am 2. November bei Station Stolberg, Nr. 5381 am 17. December 1879 zwischen Norf und Neuss zertrümmert.

Summa 32 Wagen oder durchschnittlich nach Massgabe der Ausserbetriebstellung = 22 Stück.

D. Offene Güterwagen.

1. Neu eingestellt: a. 30 Plattformwagen (achträdig) à 20 Tonnen Tragkraft, Nr. 2276—2305; geliefert von van der Zypen & Charlier in Deutz; eingestellt mit 15 Stück am 1. März und 15 Stück am 15. März 1879.
- b. 50 Schienenwagen à 15 Tonnen Tragkraft mit 16 Bremsen, Nr. 6901—6950, davon geliefert die 16 Wagen mit Bremse von C. Weyer & Cie. in Düsseldorf und die 34 Wagen ohne Bremse von van der Zypen & Charlier in Deutz; eingestellt mit 12 Stück am 15. Januar, 22 Stück am 1. Februar, 6 Stück am 15. Februar und 10 Stück am 1. März 1879.
- c. 200 Coakswagen à 10 Tonnen Tragkraft mit 67 Bremsen, Nr. 15 801—16 000; geliefert 100 Stück von van der Zypen & Charlier in Deutz und 100 Stück von C. Weyer & Cie. in Düsseldorf; eingestellt mit 35 Stück am 15. April, 15 Stück am 1. Mai, 18 Stück am 15. Mai, 17 Stück am 1. Juni, 15 Stück am 15. Juni, 10 Stück am 15. Juli, 18 Stück am 1. August, 8 Stück am 15. August, 8 Stück am 1. September, 7 Stück am 15. September, 19 Stück am 1. October, 10 Stück am 15. October und 20 Stück am 1. November 1879.

Latus 280 Stück.

Transport 280 Stück.

d. 1005 eiserne Kohlenwagen innerhalb der Nr. 17 051—18 200, darunter 340 Stück mit Bremse; davon lieferten:

1. 50 Stück die Société anonyme des Ateliers de la Dyle à Louvain,
2. 85 " die Gebr. Lüttgens in Burbach,
3. 71 " P. Herbrand & Cie. in Ehrenfeld,
4. 150 " die Gebr. Gastell in Mainz,
5. 200 " Killing & Sohn in Hagen,
6. 160 " C. Weyer & Cie in Düsseldorf,
7. 217 " van der Zypen & Charlier in Deutz,
8. 72 " die Actien-Gesellschaft für Eisen-Industrie und Brückenbau, vormals J. C. Harkort in Duisburg.

Summe 1285 Stück.

Die Inbetriebstellung erfolgte mit:

12 Stück	am 15. Januar	1879,
22 "	" " 1. Februar	"
6 "	" " 15. "	"
25 "	" " 1. März	"
15 "	" " 15. "	"
35 "	" " 15. April	"
15 "	" " 1. Mai	"
18 "	" " 15. "	"
17 "	" " 1. Juni	"
34 "	" " 15. "	"
53 "	" " 1. Juli	"
66 "	" " 15. Juli	"
117 "	" " 1. August	"
54 "	" " 15. "	"
95 "	" " 1. September	"
46 "	" " 15. "	"
114 "	" " 1. October	"
64 "	" " 15. "	"
112 "	" " 1. November	"
124 "	" " 15. "	"
79 "	" " 1. December	"
162 "	" " 15. "	"

Summa 1285 Wagen oder durchschnittlich nach Massgabe der Einstellung 428 Stück.

Dazu wurden beschafft resp. verwendet:

a. Achsen mit Rädern.

- 998 Satz vom Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein in Hörde.
924 " von Friedr. Krupp, Gussstahlfabrik in Essen.
708 " von der Actien-Gesellschaft „Phönix“ zu Eschweiler.

b. Tragfedern.

- 2832 Stück von Friedr. Krupp, Gussstahlfabrik in Essen.
2428 " vom Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication in Bochum.

c. Spiralfedern.

- 6425 Stück vom Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrication in Bochum.

d. Lagerkasten.

- 3468 Stück von E. Schiess in Oberbilk-Düsseldorf.
1392 " " G. & J. Jäger in Elberfeld.
400 " " E. Henricot à Court St. Etienne (Belgien).

e. Achslager.

- 5260 Stück von der Wagen-Werkstätte in Nippes angefertigt.

2. Zurückgestellt:

a. Durch gewöhnlichen Verschleiss:

1. 9 Bauwagen à 5 Tonnen Tragfähigkeit, Nr. 1797, 1993, 1998, 2013, 2014, 2017, 2027, 1951 und 1982, sämtlich ohne Bremse; davon ausser Betrieb gestellt mit 7 Stück am 1. April, 1 Stück am 1. Juni und 1 Stück am 1. September 1879.
2. 1 Bauwagen à 10 Tonnen Tragfähigkeit mit Bremse, Nr. 2005, ausser Betrieb gestellt am 1. October 1879.
3. 2 Bügelwagen, Nr. 3101 und 3130, Wagen Nr. 3130 mit Bremse; ausser Betrieb gestellt am 1. August 1879.

Latus 12 Stück.

Transport 12 Stück.

b. Durch Unfälle:

1. 1 Kohlenwagen, Nr. 13 814 ohne Bremse, am 1. März 1879 auf Station Arlon der Belg. Staatsbahn zertrümmert.
2. 1 desgl., Nr. 12 156 ohne Bremse; am 8. Mai 1879 auf Station Essen zertrümmert.
3. 5 desgl., Nr. 7507, 8462, 10 082, 13 453 und 14 416, davon 13 453 mit Bremse; am 9. Juni 1879 auf der Strecke Duisburg-Quakenbrück zertrümmert.
4. 3 desgl., Nr. 9259, 10 801 und 13 044, sämtlich ohne Bremse; am 18. Juli 1879 zwischen den Stationen Neanderthal und Mettmann zertrümmert.
5. 6 Kohlenwagen, Nr. 9810, 10 256, 11 185, 12 377, 12 604 und 14 602, darunter Nr. 9810 und 11 185 mit Bremse; am 12. August 1879 beim Neubau zwischen den Stationen Gerresheim und Neanderthal zertrümmert.
6. 2 desgl., Nr. 10 658 und 12 308, Nr. 12 308 mit Bremse; am 9. August 1879 auf der Station Elberfeld-Mirke zertrümmert.
7. 1 desgl., Nr. 13 955 mit Bremse; am 21. August 1879 auf Station Uerdingen zertrümmert.
8. 1 desgl., Nr. 13 247 ohne Bremse; am 2. November 1879 auf Station Stolberg zertrümmert.
9. 2 desgl., Nr. 13 203 und 14 353, beide Wagen mit Bremse; am 25. December 1879 auf Station Elsdorf zertrümmert.
10. 2 Bauwagen, Nr. 1830 und 1961, Nr. 1830 mit Bremse; im Monat März 1879 auf der Strecke Frintrop-Osterfeld zertrümmert.
11. 1 desgl., Nr. 2164 ohne Bremse; am 15. August 1879 zwischen Station Nieuwerk und Geldern zertrümmert.
12. 3 desgl., Nr. 2039, 2057 und 2156, sämtlich ohne Bremse; auf der Station Elberfeld-Mirke zertrümmert.

Summa 40 Wagen oder durchschnittlich nach Massgabe der Ausserbetriebstellung = 23 Stück.

Sonstige Veränderungen.

Der Achsenpark vermehrte sich im Jahre 1879 um:

- 1150 Achsen von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von Friedr. Krupp in Essen;
- 240 " von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von dem Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein in Hörde;
- 150 " von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von der Actien-Gesellschaft „Phönix“ in Laar bei Ruhrort;
- 695 " von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von dem Hörder Bergwerks- und Hütten-Verein in Hörde;
- 673 " von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von der Actien-Gesellschaft „Phönix“ in Laar bei Ruhrort;
- 54 " von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von Friedr. Krupp in Essen;
- 36 " von Bessemerstahl mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Bandagen von Bessemerstahl, von Englerth & Cünzer in Eschweiler.

Summa 2998 Satz.

Ausrangirt und verkauft wurden:

- complete Radsätze,
487 Stück lose Puddel- und Bessemerstahlachsen,
59 " " " " Bandagen,
38 " " defecte Radgestelle mit Bandagen,
36 " " " ohne " "
3 " " " Gussstahlscheibenräder.

Ausserdem wurden:

- 200 Räderpaare mit neuen Bessemerstahlachsen und je zwei neuen Bessemerstahlbandagen, und
383 " " " " " versehen.

Neubandagirt wurden:

- 319 Satz Achsen mit je zwei neuen Bessemerstahlbandagen,
64 " " " " einer " "
192 " " " " " Puddelstahlbandage,
1 " " " " zwei neuen Puddelstahlbandagen.

Der Bestand der Wagendecken verminderte sich im Jahre 1879 durch Ausrangiren um:

44 Wagendecken von Leder,
33 Wagendecken von Segeltuch.
Demnach betrug der Bestand am Schlusse des Jahres 1879:
98 Wagendecken von Leder,
2732 Wagendecken von Segeltuch.

Erneuert wurden:

- a) Die Kasten der bedeckten Güterwagen Nr. 3417, 3531, 3532, 3533, 3538, 3541, 3547, 3554, 3557, 3558, 3559, 3560, 5051, 5083, 5128, 5132, 5143, 5281 und 5432, welche bei dieser Gelegenheit eiserne Kopf- und Kastenschwellen, eiserne Thür-, Eck- und Kopfrungen, schmiedeeiserne Korbbuffer, sowie Zug-Stossapparate mit Spiralfedern erhielten;
- b) die Obergestelle der offenen Viehwagen Nr. 2464, 2467, 2479 und 2485, welche gleichfalls mit eisernen Kopfschwellen, eisernen Thür- und Eckrungen, schmiedeeisernen Korbbuffern, sowie Zug- und Stossapparaten mit Spiralfedern versehen wurden;
- c) die Kasten der Erdtransportwagen Nr. 1934, 2031, 2042, 2044, 2051, 2060, 2061, 2065, 2069, 2072 und 2074, welche bei dieser Gelegenheit ebenfalls eiserne Kopf- und Kastenschwellen, eiserne Rungen, schmiedeeiserne Korbbuffer, Zug- und Stossapparate mit Spiralfedern, sowie einen Fassungsraum von 5,8 cbm erhielten;
- d) die Kasten der offenen Güterwagen Nr. 3075, 7048, 7055, 7067, 7268 und 7491, welche ebenfalls eiserne Kopfschwellen, eiserne Rungen, schmiedeeiserne Korbbuffer, Zug- und Stossapparate mit Spiralfedern erhielten.

Umgebaut wurden:

- a) Die Schienenwagen à 15 Tonnen Tragfähigkeit Nr. 6219, 6221, 6224, 6226, 6227, 6229, 6231, 6234, 6236, 6237, 6238, 6241, 6242, 6243, 6244, 6246, 6247, 6248, 6249, 6253, 6254, 6256, 6260, 6263, 6264, 6268, 6269, 6271, 6273, 6274 und 6275, welche nach Entfernung der Kopf- und Seitenklappen zum Transport von Stammholz hergerichtet und zu diesem Zwecke mit 8 abnehmbaren eisernen Rungen nebst Bindeketten ausgestattet worden sind;
- b) Schienenwagen à 15 Tonnen Tragfähigkeit Nr. 6533, welcher mit eisernen Kopfklappen versehen und dessen Seitenklappen von 706 auf 424mm Höhe gebracht worden sind;
- c) Holztransportwagen Nr. 2842, welcher mit einem eisernen Drehschemel versehen und letzterer mit unlegbaren eisernen Rungen, sowie mit 2 Bindeketten à 3m lang ausgestattet worden ist;
- d) die Dienstwagen Nr. 1382 und 1385, welche für den Postdienst der Strecke Duisburg-Quakenbrück hergerichtet sind; zu diesem ist je eine Abtheilung derselben mit einem Schreibtisch, Repositorien, Feldstuhl, Ofen und Ofengeräthschaften versehen worden;
- e) die Kohlenwagen Nr. 12 616, 12 661, 12 669, 12 717, 12 734, 12 757 und 12 796, welche zum Oberbau-Materialien-transport hergerichtet wurden, indem deren Seiten und Kopfwände entfernt und mit je 4 eisernen Seitenrungen ausgestattet worden sind;
- f) die Güterwagen Nr. 8150, 8168, 8391, 9069, 9460, 9497, 9692, 10 303, 10 437, 11 764, 11 831, 12 656, 12 667, 12 692, 12 727, 12 752, 12 754, 12 769, 13 049, 14 387 und 14 629, welche mit eisernen Rungen, erhöhten Kopf- und Seitenwänden, Kopfklappen, sowie mit der Bezeichnung „△“ versehen worden sind;
- g) die Güterwagen Nr. 10 817, 12 602, 12 612, 12 661, 12 668, 12 692, 12 688, 12 726, 12 751 und 12 797, welche zum Kalktransporte hergerichtet wurden, sind aus der Gattung der offenen Güterwagen in die Gattung der bedeckten Güterwagen translocirt worden und erhielten die Nummern 7038—7047;
- h) die Coulissewagen Nr. 4208, 4267 und 4417, welche laut Uebereinkommen seitens der Kloster-Brauerei (Gebr. Männinghaus) in Dortmund, zu Biertransporten mit Einrichtung für Eisverpackung ausgestattet, sowie mit deren Firma-Bezeichnung und den Nummern 3257—3259 versehen worden sind;
- i) die Coulissewagen Nr. 4321 und 4322, welche seitens der Firma Heinrich Stade in Dortmund zu gleichem Zwecke eingerichtet und mit den Nummern 3269 und 3270 versehen worden sind;
- k) die Coulissewagen Nr. 4262 und 4308, welche ebenfalls seitens der Firma H. Wenker (Brauerei Kronenburg) zu Dortmund zu Biertransporten hergerichtet und die Nummern 3252 und 3253 erhielten;
- l) der Coulissewagen Nr. 4381, welcher die Nr. 3266 erhielt, ist seitens der Firma Gebr. Müser zu Langendreer mit der Einrichtung für Biertransporte ausgestattet worden;
- m) die beiden Personenwagen III. Classe Nr. 1051 und 1052 mit 2 Etagen, welche zur event. Benutzung auf secundären Bahnstrecken wie folgt umgebaut worden sind:
die untere Etage erhielt je einen Gepäckraum mit Repositorien, 2 Coupés II. Classe à 8 und 2 Coupés III. Classe à 10 Sitzplätzen, so dass anstatt früher 86 jetzt nur 72 Sitzplätze pro Wagen geblieben sind;
- n) der frühere gemischte I. und II. Classe-Wagen Nr. 204 wurde als Wagen II. Classe mit 32 Sitzplätzen umgebaut und erhielt die Nr. 493;
- o) der Salonwagen Nr. 143 ist mit der Heizeinrichtung für Dampf- und Presskohlen, die Coupés III. Classe der gemischten Personenwagen Nr. 627, 628, 629, 631, 632, 633, 634, 636, 637 und 638 sind ebenfalls mit der Heizeinrichtung für Presskohlen und die Coupés III. Classe der Personenwagen Nr. 609, 624, 626, 630, 640 und 645

mit der Einrichtung für Ofenheizung ausgestattet worden; ferner erhielten diese letztere Einrichtung die Personenwagen III. bzw. IV. Classe Nr. 701, 705, 706, 712, 715, 722, 726, 733, 745, 765, 773, 792, 799, 804, 815, 826, 834, 836, 839, 840, 861, 863, 873, 879, 880, 893, 900, 915, 930, 944, 1124, 1154, 1178 und 1180; mit der Einrichtung für Presskohlenheizung sind ebenfalls ausgestattet die Personenwagen III. Classe Nr. 924, 925, 937, 938, 940, 941, 943, 446, 948, 950, 951 und 953;

- p) mit Sicherheitskuppelungen wurden versehen die Postwagen Nr. 31, 32, 35, 45, 46 und Coullissewagen Nr. 4416;
- q) die Wagen Nr. 4224, 4394, 4356, 4218, 4773, 4541, 4576, 4648, 5906, 5333, 4262, 4308, 4208, 4267, 4417, 4381, 4321 und 4322, welche z. Z. zu Biertransporten mit Eisbehälter etc. ausgestattet und mit den Nummern 3241—3250, 3252, 3253, 3257, 3258, 3259, 3266, 3269, 3270 versehen worden sind, wurden aus der Kategorie der Coullissewagen in die Kategorie der Bierwagen gebracht; die Wagen Nr. 7843, 8159, 8228, 8466, 8598, 8816, 9192, 9224, 9646, 9659, 10 304, 10 424, 11 113, 12 034, 12 294, 12 382, 12 517, 7918, 8238, 8409, 10 902, 8252, 8496, 9462, 10 058, 9009, 10 541, 12 787, 10 443, 11 798, 11 588, 11 838, 9766, 12 162, 10 352, 8329, 10 817, 12 602, 12 612, 12 661, 12 668, 12 672, 12 688, 12 726, 12 751 und 12 797, zu Kalktransporten hergerichtet und mit den Nummern 7001 bis 7047 versehen, wurden aus der Kategorie der offenen in die Kategorie der bedeckten Güterwagen, ferner die Wagen Nr. 7001—7004, 7006—7009, 7011, 7012, 7021—7024, 7026—7029, 7031—7034, 7036—7039, 7041—7044, 7046—7049, 7051—7054, 7056—7059, 7061—7064, 7066 und 7067, welche mit den Nummern 15 001 bis 15 048 versehen sind, aus der Kategorie der Kohlenwagen in die Kategorie der Coakswagen translocirt.

Umformirt bzw. neugepolstert und mit Armlehnen wurden versehen, und zwar in der Weise, dass anstatt der früheren 10 Sitzplätze für das Coupé nunmehr nur 8 Sitzplätze vorhanden sind, die Coupés II. Classe der Wagen Nr. 248 und 619.

Neupolsterungen resp. Umpolsterungen fanden ausserdem statt in:

- a) 24 Personenwagen I. Classe,
 b) 41 " I./II. " (gemischt),
 c) 49 " II. "
 d) 7 " II./III. " (gemischt).

Neu lackirt wurden:

- a) 18 Personenwagen I. Classe,
 b) 34 " I./II. " (gemischt),
 c) 33 " II. "
 d) 8 " II./III. " (gemischt),
 e) 79 " III. "
 f) 38 " IV. "
 g) 11 Postwagen,
 h) 37 Dienstwagen,
 i) 13 Gepäckwagen,
 k) 7 Biertransportwagen.

Neu angestrichen:

- a) 497 bedeckte Güterwagen,
 b) 2192 offene Güterwagen.

Ferner wurden folgende Verbesserungen bzw. Constructions-Verbesserungen ausgeführt:

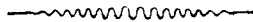
- a) an 31 offenen Güterwagen, Ersatz der hölzernen Rungen durch solche aus I-Eisen;
 b) an 580 offenen Güterwagen, Ersatz der hölzernen Thürungen durch solche aus I-Eisen;
 c) an nachbezeichneten Wagen, Ersatz der hölzernen Kopfschwellen durch solche aus Eisen:

41 Personenwagen,
 2 Postwagen,
 16 Dienstwagen,
 82 bedeckte Güterwagen,
 470 offene Güterwagen;

- d) an nachbezeichneten Wagen, Ersatz einer hölzernen Kopfschwelle durch eine solche aus Eisen:

36 Personenwagen,
 2 Postwagen,
 9 Dienstwagen,
 1 Reisegepäckwagen,
 50 bedeckten Güterwagen,
 330 offenen Güterwagen;

- e) an nachbezeichneten Wagen, Ersatz der gusseisernen Bufferhülsen und Gummiringe durch schmiedeeiserne Korbbuffer mit Spiralfedern:
- 44 bedeckten Güterwagen,
 - 119 offenen Güterwagen;
- f) an nachbezeichneten Wagen, Ersatz der gusseisernen Bufferhülsen und Gummiringe an einer Kopfseite durch schmiedeeiserne Korbbuffer mit Spiralfedern:
- 28 bedeckten Güterwagen,
 - 136 offenen Güterwagen;
- g) an folgenden Wagen, Anbringung neuer stärkerer Achshalter und Schmierbüchsen:
- 254 Personenwagen,
 - 13 Postwagen,
 - 107 Dienstwagen,
 - 25 Gepäck- und Eilgutwagen,
 - 382 bedeckten Güterwagen,
 - 578 offenen Güterwagen;
- h) an folgenden Wagen, Auswechslung der Achsen mit 81mm starken und 157mm langen Schenkeln gegen solche mit 92mm starken und 183mm langen Schenkeln:
- 160 Personenwagen,
 - 1 Postwagen,
 - 44 Dienstwagen,
 - 8 Gepäck- und Eilgutwagen,
 - 25 bedeckten Güterwagen,
 - 26 offenen Güterwagen;
- i) Ersatz der hölzernen Bremsklötze durch solche aus Eisen an:
- 33 Personenwagen,
 - 3 Postwagen,
 - 9 Dienstwagen,
 - 1 bedeckten Güterwagen,
 - 10 offenen Güterwagen;
- k) Ersatz der Doppelthüren durch neue einfache Schiebethüren an:
- 32 Coulissegagen,
- l) Verstärkung der Tragfedern durch Beifügung eines Federblattes und Anbringung neuer Federbände an:
- 33 Personenwagen,
 - 12 Dienstwagen,
 - 3 Postwagen,
 - 18 Reisegepäck- und Eilgutwagen,
 - 109 bedeckten Güterwagen,
 - 845 offenen Güterwagen.



Nachweisung der vorhandenen Wagenfedern, Decken und Achsen nach Material und Dimensionen.

Am Jahresschlusse waren vorhanden:

—	sechsrädrige	}	Personenwagen.
862	vierrädrige		
104	achträdrige	}	Güterwagen.
—	sechsrädrige		
13 468	vierrädrige		

Von den sämtlichen vorhandenen Wagen waren:

3 167 bedeckt,
11 267 unbedeckt.

An Wagenfedern sind vorhanden:

3 448 an Personenwagen,
54 288 „ Güterwagen,
196 „ Postwagen,
72 „ Bergbremsen,
180 „ Traject-Verbindungs- und Hilfwagen.

Zusammen 58 184 Stück.

An Wagendecken sind vorhanden:

98 Lederdecken,
2 732 Segeltuchdecken.

Zusammen 2 830 Wagendecken.

An Achsen sind 31 227 vorhanden, einschliesslich Reserve-Achsen.

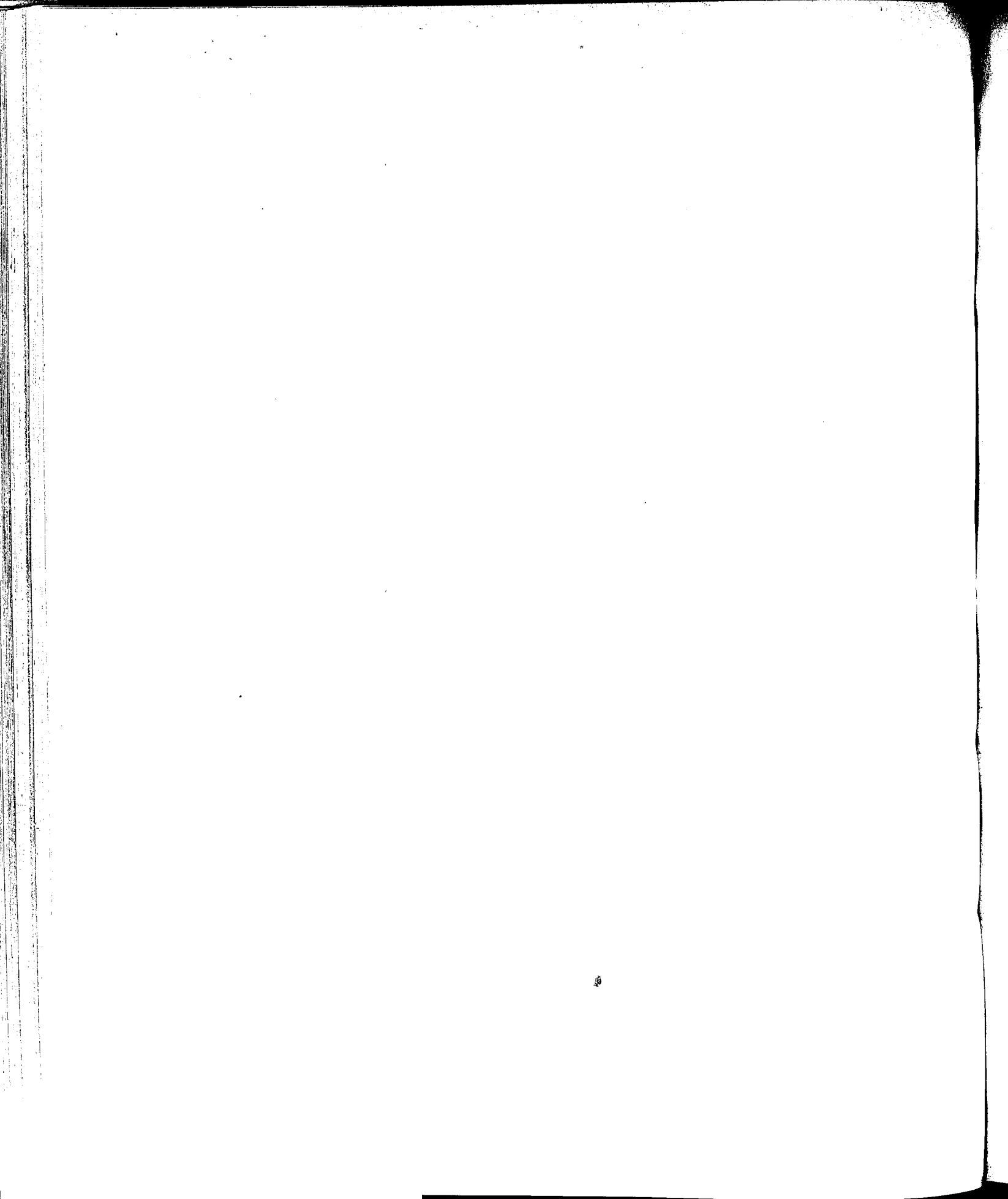
Von den unter den Wagen und in Reserve befindlichen Achsen sind:

a. Nach dem Material:

60	Stück	von	gewöhnlich geschmiedetem Eisen,
—	„	„	feinkörnig,
—	„	„	von gewalztem Eisen,
11	„	„	Patent Bündelachsen,
20 451	„	„	von Puddelstahl,
123	„	„	ungehärtetem Gussstahl,
—	„	„	gehärtetem „
10 532	„	„	Bessemerstahl,
—	„	„	unbekanntem Material,
50	„	„	Stahleisen.

b. Nach der Stärke (in der Nabe):

—	Stück	bis	95 mm	incl.	Stärke,
—	„	von	95 bis	100	incl. mm Stärke,
—	„	„	100	„	105 „ „ „
—	„	„	105	„	110 „ „ „
134	„	„	110	„	115 „ „ „
267	„	„	115	„	120 „ „ „
—	„	„	120	„	125 „ „ „
—	„	„	125	„	130 „ „ „
29 876	„	„	130	„	135 „ „ „
—	„	„	135	„	140 „ „ „
950	„	„	140	„	145 „ „ „
—	„	„	145	„	150 „ „ „
—	„	„	über	155 mm	Stärke.



Nachweisung

über die

Verwendung des Anlage-Capitals für sämtliche Bahnstrecken, welche
bis zum Schlusse des Jahres 1879 im Betriebe standen.

Bezeichnung.	Länge der Bahn. km	Davon doppelgleisig. km	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.
			Grund-Erwerbungen, Nützens-Entschädigungen u. s. w.	Erd- und Böschungs-Arbeiten, Futtermauern u. s. w. (einschl. derjenigen zu den Wege-Überergängen).	Unterhaltung der Dämme sowie Instandhaltung des Oberbaues während der Bauzeit und des ersten Betriebsjahres.	Einfriedigungen.	Wege-Überergänge (einschliesslich der Unter- und Uebertreibungen von Wegen nebst allem Zubehör).	Durchlässe u. kleinere Brücken (bis zu 10 Meter höchster Weite einer Oefnung).	Grössere Brücken-Anlagen.	Tunnels.	Besondere Vorrichtungen und Gebäude zum Betriebe geneigter Ebenen.	Oberbau (nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichungen).	Signale (nebst dazu gehörigen Buden und Wärter-wohnungen).	(nebst allem Zubehör an Gebäuden, Drehscheiben, Wasserkrahnen u. s. w.)
A. Für sämtliche Bahnstrecken ausschl. der Zweigbahn Call-Trier.														
I. Verwendetes Anlage-Capital:														
a) Zum Neubau und zur Ausrüstung u. s. w. der Bahnstrecken:														
1. Gesamtkosten der älteren Bahnstrecken bis Ende 1878.	971,94	345,62	57 830 404	80 434 447	5 294 723	925 095	2 562 440	26 421 650	7 103 973	2 306 593	68 635 753	3 187 033	620 485	
2. der Strecke Duisburg-Quakenbrück	178,41	—	4 334 804	4 337 880	519 430	135 483	192 807	2 504 173	—	—	5 213 490	225 000	2 055 901	
3. der Strecke Düsseldorf-Hörde.	80,17	—	13 761 752	9 632 899	235 008	125 407	138 448	3 866 771	4 789 211	—	3 887 041	174 000	2 801 047	
b) Zur Erweiterung u. Verbesserung der Bahn-Anlagen der älteren Strecken sowie Herstellung verschiedener Anschlüsse von Etablissements und Zechen und zur Vermehrung der Betriebsmittel	*	*												
im Jahre 1879 { Zugang	8,03	7,90	1 255 460	237 612	45 545	5 551	27 384	310 338	1 166	—	578 794	17 000	490 588	
{ Abgang	2,25	5,44	—	—	—	—	—	—	—	7 031	—	—	—	
Summa	1236,30	348,06	77 182 420	44 642 838	6 094 706	1 191 536	2 921 079	33 102 932	11 894 350	2 299 562	78 315 078	358 033	8 968 011	
II. Auf die verschiedenen Titel kommen in Procenten des gesammten verwendeten Anlage-Capitals	—	—	18,30	10,58	1,44	0,23	0,60	7,55	2,52	0,55	18,56	0,48	9,24	
III. Kosten für das Kilometer-Bahnlänge	—	—	62 430	36 110	4 930	963	2 363	26 776	9 621	1 860	63 346	28	31 500	
B. Für die Zweigbahn Call-Trier.														
I. Verwendetes Anlage-Capital:														
a) Zum Neubau und zur Ausrüstung u. s. w. bis Ende 1878	117,86	—	3 201 496	4 604 699	792 801	102 808	222 919	1 715 675	3 509 830	—	5 764 671	338 000	3 800 000	
b) Zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung u. s. w. der Betriebsmittel														
im Jahre 1879 { Zugang	—	—	31 492	1 810	—	114	1 191	26	11	—	4 864	—	8 400	
{ Abgang	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	117,86	—	3 232 988	4 606 509	792 801	102 922	224 110	1 715 701	3 509 841	—	5 769 535	338 000	3 808 400	
II. Auf die verschiedenen Titel kommen in Procenten des gesammten verwendeten Anlage-Capitals	—	—	8,30	11,52	2,04	0,26	0,58	4,50	9,01	—	14,51	0,48	9,78	
III. Kosten für das Kilometer-Bahnlänge	—	—	27 430	39 085	6 727	873	1 902	14 557	29 780	—	48 952	28	32 300	
C. Für die vorstehend unter A. und B. getrennt aufgeführten Linien zusammen:														
I. Verwendetes Anlage-Capital	1354,16	348,06	80 415 408	49 249 347	6 897 507	1 294 458	3 145 189	34 818 633	15 404 191	2 299 562	84 084 613	3 886 033	42 776 611	
II. Auf die verschiedenen Titel kommen in Procenten desselben	—	—	17,45	10,60	1,40	0,25	0,68	7,55	3,32	0,60	18,23	0,48	9,28	
III. Kosten für das Kilometer Bahnlänge	—	—	59 384	36 369	5 086	956	2 523	25 712	11 375	1 698	62 094	28	31 500	

Bemerkungen

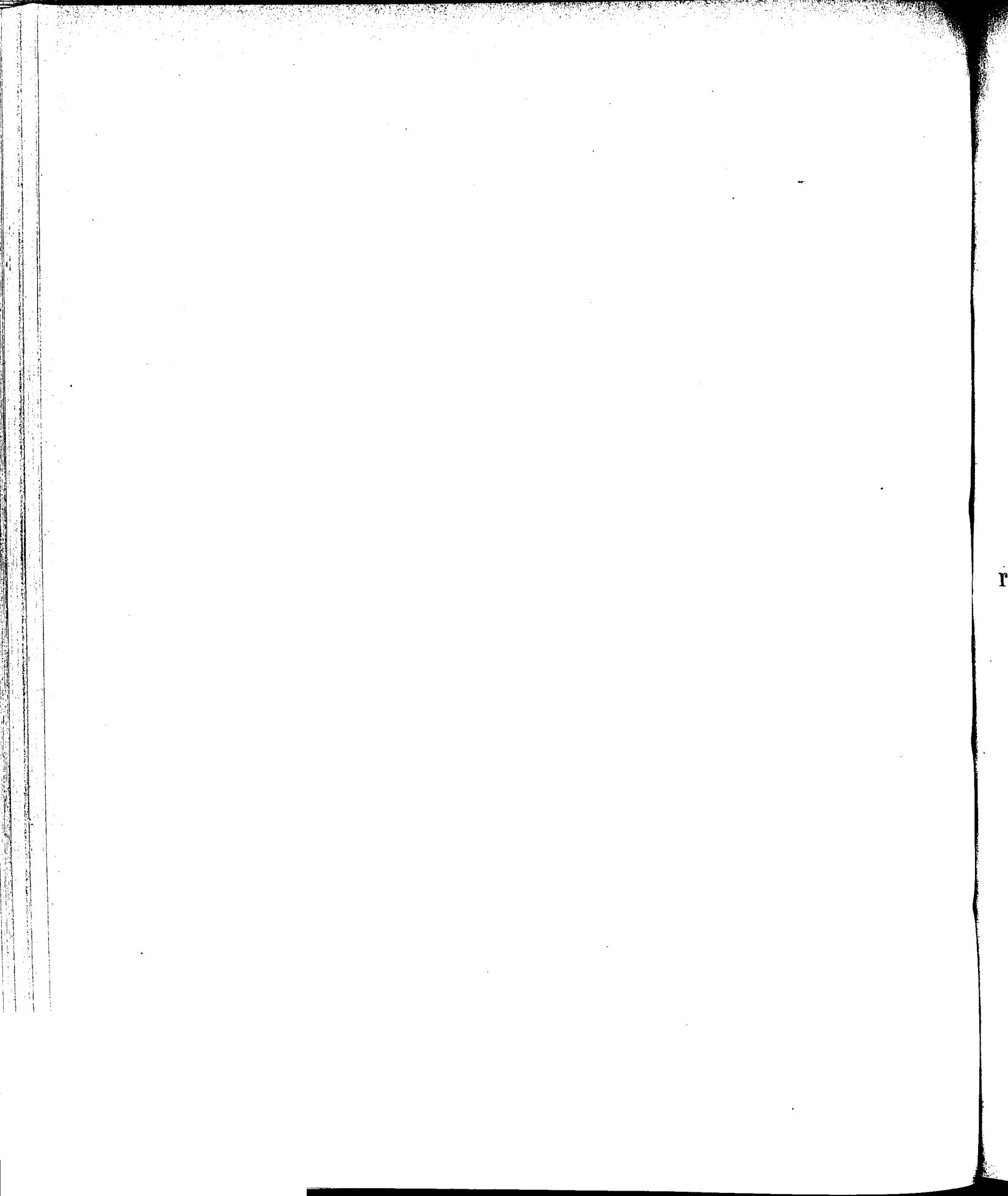
II.	XIII.	XIV.	XV.	XVI.	XVII.	Grund-Capital					Bemerkungen.		
						Es sind beschafft:			ausserdem verwendet				
Geht allem Zubehörs an Gebäuden, Drehscheiben, Wasserkraften u. s. w.)	Ausserordentliche Anlagen (als Flussverlegungen, Durchführung durch Festungswerke u. s. w.)	Betriebsmittel.	Verwaltungskosten u. s. w.	Insgemein.	Zinsen während der Bauzeit und Coursverluste u. s. w.	Summa des zur Anlage und Ausrüstung der Bahn verwendeten Anlage-Capitals (Summa der Titel I. bis XVII.)	in Stamm-Actien und Prioritäts-Stamm-Actien.	in Prioritäts-Obligationen.	im Ganzen.	aus Betriebs-Einnahmen und aus andern aus Betriebs-Einnahmen dotirten sowie sonstigen Fonds.	an Subventionen.		
1877 3 620 485	7 574 415	58 695 839	12 285 425	12 325 680	13 748 837	342 903 534							
1878 2 055 901	3 071	—	1 393 087	215 752	1 660 962	22 791 925							
1879 2 801 047	362 275	—	2 087 071	981 629	4 990 239	47 833 651							
1880 490 586	672	5 127 412	136 209	73 697	41 930	8 342 659							
1881 8 968 019	7 940 433	63 823 251	15 901 792	13 596 758	20 441 968	421 871 769							
0,24 31 520	1,85 6 423	15,13 51 624	3,77 12 862	3,22 10 998	4,35 16 535	100,00 341 237							
1882 3 800 097	6 586	3 270 036	1 507 509	253 669	9 823 411	38 899 475							
8 499	7 934	—	1 267	584	990	51 193							
1883 3 808 596	14 520	3 262 547	1 508 776	254 253	9 824 401	38 950 668							
9,75 32 315	0,04 123	8,35 27 682	3,87 12 801	0,65 2 157	25,22 83 356	100,00 330 482							
1884 42 776 615	7 954 953	67 085 798	17 410 568	13 851 011	30 266 369	460 822 437							
9,25 31 589	1,73 5 874	14,56 49 541	3,75 12 857	3,01 10 228	6,57 22 351	100,00 340 301							
Bemerkungen: 1. Die Anlagekosten sämtlicher Ende 1879 im Betriebe gestandenen Bahnstrecken betragen aussch. Call-Trier wie vor unter A. angegeben. 2. für Call-Trier wie vor unter B. angegeben. 3. für die noch im Baue begriffenen und projectirten Linien.....							421 871 769						
							38 950 668						
							5 872 479						
Gesamt-Ausgabe.....							466 694 916						
							190 117 200	198 625 800	388 743 000	8 520 000	2 635 743		
							37 500 000	—	37 500 000	2 242 063	112 800		
							227 617 200	198 625 800	426 243 000	10 762 063	2 748 543		

* Die in den Columnen „Länge der Bahn“ und „Davon Doppelgleisig“ in Zu- bzw. Abgang aufgeführten Bahnlängen sind durch Herstellung verschiedener Anschlüsse, sowie Verlegung und bezw. Aufnahme einiger Strecken entstanden.

** Zu Titel XVI. Mit Einschluß der Kosten verschiedener Anlagen (Central- und Filial-Werkstätten, Gas- und Imprägnir-Anstalten u. s. w.), ferner der Romunerationen, Zuschüsse zur Krankencasse, Unterstützungen u. s. w., Dotation des Reserve-Fonds sowie eines Gratisbeitrages von 750 000 M. zu den Baukosten der unter Verwaltung der Köln-Mündener Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Kölner Rheinbrücke und endlich der Ankaufskosten der Strecke Kaldenkirchen-Venlo mit 376 659 M. 86 A.

*** Der Betrag von 2 242 063 M. besteht aus 1 222 364 M. 19 S. Zinsen und Conventionalstrafen u. 1 019 698 M. 86 S. verschiedenen Einnahmen.

Der Mehrbetrag der Ausgaben gegen das Grund-Capital wurde gemäss früherer Beschlüsse der General-Versammlung vorläufig aus den verfügbaren Betriebs-Einnahmen, den Beständen des Erneuerungsfonds u. s. w. gedeckt.



Uebersicht

von dem

Gesamtbelastungszustande und der Betheiligung der Staats-Casse
rücksichtlich der Rheinischen Eisenbahn am Schlusse des Jahres 1879.

Pos.	Benennung der Effecten.	I.				
		Grund-Capital:				
		Genehmigte Beträge.	Davon sind bis dato begeben.	Mithin sind noch unbegeben.	zu verzinzen mit	zu tilgen mit
<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>	%	%		
A.	Für sämtliche Linien ausschl. Call-Trier.					
	I. a. Alte Stamm-Actien mit Dividende für 1879 u. ff.					
	Davon sind concessionirt, soweit solche als Belastung pro 1879 in Betracht kommen:					
	a. 242 000 Stück Nr. 1 bis 242 000 à 250 Thlr. = 750 <i>M.</i> =	181 500 000				
	darunter indess 9200 Stück Nr. 50 001 bis 55 000 und 195 801 bis 200 000 an Stelle einzuziehender 4- und 5½procentiger Prioritäts-Actien unter b. und c. =	6 900 000				
	bleiben also.....	174 600 000	174 600 000			
	Von den vorbezeichneten Umtausch-Actien sind bis Ende 1879 ausge- reicht 3484 Stück Nr. 50 001 bis 53 484 =	2 613 000	2 613 000			
	Summa ad a. Ende 1879.....	177 213 000	177 213 000			
	b. 4procentige Prioritäts-Actien gemäss der Allerhöchsten Cabinets-Ordre vom 4. October 1844, 5000 Stück, Nr. 1 bis 5000 à 250 Thlr. = 750 <i>M.</i> = 3 750 000 <i>M.</i> wovon bis Ende 1879 2657 Stück = 1 992 750 „ in Stamm-Actien unter a. convertirt,					
	so dass verblieben sind: 2343 Stück =	1 757 250	1 757 250			
	c. 5½procentige Rheinische Eisenbahn-Actien Nr. 1 bis 4200 à 250 Thlr. = 750 <i>M.</i> = 3 150 000 <i>M.</i> (ausgereicht gegen die eingezogenen und vernichteten Stamm-Actien der früheren Bonn-Kölnener Eisenbahn- Gesellschaft). Davon sind bis Ende 1879 in Stamm-Actien unter a. con- vertirt 827 Stück = 620 250 „					
	so dass verblieben sind: 3373 Stück =	2 529 750	2 529 750			
	Summa der Actien in 242 000 Stück.....	181 500 000	181 500 000			
	I. b. Neue Stamm-Actien mit Dividende für 1883 u. ff.					
	58 000 Stück Nr. 242 001 bis 300 000 à 750 <i>M.</i> =	43 500 000	43 086 000	414 000		
	worauf bis Ende 1879 eingezahlt sind.....		8 617 200			
	so dass restiren.....		34 468 800	34 468 800		
	Total des Actien-Capitals Ende 1879 in 300 000 Stück.....	225 000 000	190 117 200	34 882 800		
	II. Anleihen.					
	a. 4procentige Prioritäts-Obligationen der Rheinischen Eisenbahn-Gesell- schaft, privilegiert unterm 12. October 1840 (Gesetz-Sammlung für 1840. Seite 295 u. ff.), 10 000 Stück à 250 Thlr. = 750 <i>M.</i> =	7 500 000	7 500 000	—	4	
	b. 3½procentige dergleichen, privilegiert unterm 8. September 1843 (Gesetz- Sammlung für 1843, Seite 326 u. ff.), 6250 Stück à 200 Thlr. = 600 <i>M.</i> =	3 750 000	3 750 000	—	3½	
	c. 4½procentige Prioritäts-Obligationen der früheren Bonn-Kölnener Eisen- bahn-Gesellschaft, privilegiert unterm 4. August 1854 (Gesetz-Sammlung für 1854, Seite 472 u. ff.), 7500 Stück à 100 Thlr. = 300 <i>M.</i> =	2 250 000	2 250 000	—	4½	
	d. 4½procentige Prioritäts-Obligationen der früheren Köln-Crefelder Eisen- bahn-Gesellschaft, privilegiert unterm 30. Mai 1855 (Gesetz-Sammlung für 1855, Seite 440 u. ff.), 7000 Stück à 100 Thlr. = 300 <i>M.</i> =	2 100 000	2 100 000	—	4½	
	Latus A. II. a—d.....	15 600 000	15 600 000	—	—	

II.		III.		IV.	VI.		Bemerkungen.
Davon hat der Staat übernommen:		Amortisirt ist bis zum 31. December 1879 an Capital:		Zinsen-Zuschuss vom Staate bis zum Schlusse des Jahres 1879.	Es bleiben mithin noch zu amortisiren:		
Zinsen-Garantie		vom Staate.	von der Gesellschaft.		vom Staate.	von der Gesellschaft.	
Capital- Anteil.	zum Satze von %	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
							1) Auf welche statutarische Bestimmungen und staatliche Genehmigungen sich die Emission der Actien unter I. stützt, ist in denselben Uebersichten für 1871 und ff. speciell angegeben.
							2) Der disponible Betriebs-Reinertrag wird als Dividende auf die Actien unter I. gleichmässig vertheilt, mit der Massgabe jedoch, dass den Prioritäts-Actien unter b. mindestens 4 pCt. und denjenigen unter c. mindestens 5½ pCt. zufallen.
							3) Die Umwandlung der Prioritäts-Actien unter I. b. und der 5½procentigen Actien unter I. c. in Stamm-Actien ist nach §. 10 der Concessions-Urkunde vom 5. März 1856 gestattet.
							4) Zu A. I. b. Auf die von den älteren Actionären genommenen 43 086 000 ℳ neue Stamm-Actien sind bereits am 1. Juli 1879 eingezahlt..... 20 pCt. = ℳ 8 617 200 Es sind ferner einzuzahlen: am 1. Juli 1880 = 20 " = " 8 617 200 am 1. Juli 1881 = 30 " = " 12 925 800 am 1. Juli 1882 = 30 " = " 12 925 800 100 pCt. = ℳ 43 086 000
							5) Zu A. II. a. 2 403 000 ℳ sind bereits amortisirt einschliesslich 1878. Für 1879 zur Rückzahlung am 1. Juli 1880 sind bereits ausgelost 175 Stück = 131 250 ℳ.
			2 534 250			4 965 750	
	3½	3 750 000		1 275 600		2 474 400	6) Zu A. II. b. 1 275 600 ℳ sind bereits amortisirt bis 1. Juli 1879. Für 1. Juli 1880 sind bereits ausgelost 104 Stück = 62 400 ℳ.
				468 600		1 781 400	7) Zu A. II. c. 468 600 ℳ sind bereits amortisirt bis 1. October 1879. Für 1. October 1880 werden im Monat April 1880 108 Stück = 32 400 ℳ ausgelost werden.
				381 300		1 718 700	8) Zu A. II. d. 381 300 ℳ sind bereits amortisirt bis Januar 1880. Für Januar 1881 werden im Monat Juli 1880 92 Stück = 27 600 ℳ ausgelost werden.
		3 750 000		4 659 750		10 940 250	

Pos.	Benennung der Effecten.	I.				
		Grund-Capital:				
		Genehmigte Beträge. M	Davon sind bis dato begeben. M	Mithin sind noch unbegeben. M	zu verzinsen mit %o	Capital- theil.
A.	Transport.....	15 600 000	15 600 000	—	—	—
	II. Anleihen.					
	e. 8 000 000 Thlr. = 24 000 000 M 4½procentiger Prioritäts-Obligationen I. Serie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, privilegirt mit 5 000 000 Thlr. unterm 2. August 1858 (Gesetz-Sammlung Seite 445 u. ff.) in 20 000 Stück, Nr. 1 bis 20 000 à 200 Thlr. und in 10 000 Stück, Nr. 20 001 bis 30 000 à 100 Thlr.; ferner mit 3 000 000 Thlr., privilegirt unterm 26. November 1860 (Gesetz-Sammlung Seite 663 u. ff.), in 15 000 Stück, Nr. 30 001 bis 45 000 à 200 Thlr. = 600 M =	24 000 000	24 000 000	—	4½	—
	f. 5 000 000 Thlr. = 15 000 000 M 4½procentige dergleichen II. Serie, privilegirt mit 3 000 000 Thlr. in 15 000 Stück, Nr. 45 001 bis 60 000 à 200 Thlr. unterm 30. December 1861 (Gesetz-Sammlung für 1862, Seite 17 u. ff.), und mit 2 000 000 Thlr. in 10 000 Stück, Nr. 60 001 bis 70 000 à 200 Thlr., privilegirt unterm 29. Februar 1864 (Gesetz-Sammlung für 1864, Seite 115 u. ff.)	15 000 000	15 000 000	—	4½	—
	g. 4½procentige Prioritäts-Obligationen III. Serie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, privilegirt unterm 3. October 1865 (Gesetz-Sammlung für 1865, Seite 1043 u. ff.), 15 000 Stück, Nr. 70 001 bis 85 000 à 200 Thlr. = 600 M =	9 000 000	9 000 000	—	4½	—
	h. 5procentige Prioritäts-Obligationen I. Serie der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, privilegirt unterm 14. October 1869 (Gesetz-Sammlung für 1869, Seite 1133 u. ff.), 15 000 Stück, Nr. 85 001 bis 100 000 à 200 Thlr. = 600 M =	9 000 000	9 000 000	—	5	—
	i. 5procentige dergleichen II. Serie, privilegirt unterm 19. Juli 1871 (Gesetz-Sammlung für 1871, Seite 305 u. ff.), 25 000 Stück Nr. 100 001 bis 125 000 à 200 Thlr. = 600 M =	15 000 000	15 000 000	—	5	—
	k. 5procentige dergleichen III. Serie, privilegirt unterm 4. November 1872 (Gesetz-Sammlung für 1872, Seite 724, bezw. Deutscher Reichs- und Königl. Preussischer Staats-Anzeiger Nr. 275), 50 000 Stück, Nr. 125 001 bis 175 000 à 200 Thlr. = 600 M =	30 000 000	30 000 000	—	5	—
	l. 5procentige dergleichen IV. Serie, privilegirt unterm 28. März 1874 (Deutscher Reichs-Anzeiger Nr. 91 für 1874), 50 000 Stück, Nr. 175 001 bis 225 000 à 200 Thlr. = 600 M =	30 000 000	30 000 000	—	5	—
	m. 5procentige Prioritäts-Obligationen V. Serie, privilegirt unterm 28. April 1876 (Amtsblatt der Königl. Regierung zu Köln vom 7. Juni 1876, Stück 23, Seite 109 bis 116), zerfallend in 25 000 Stück, Nr. 225 001 bis 250 000 à 600 M und in 10 000 Stück, Nr. 250 001 bis 260 000 à 3000 M =	45 000 000	36 025 800	8 974 200	5	—
	n. 5procentige Prioritäts-Obligationen VI. Serie, privilegirt unterm 11. März 1878 (Amtsblatt der Königl. Regierung zu Köln vom 11. Mai 1878, Stück 20, Seite 80 bis 82), zerfallend in 5000 Stück, Nr. 260 001 bis 265 000 à 3000 M und in 25 000 Stück, Nr. 265 001 bis 290 000 à 600 M =	30 000 000	15 000 000	15 000 000	5	—
	Summa A. II. Anleihen	222 600 000	198 625 800	23 974 200	—	—
	Dazu „ A. I. b. neue Actien	43 500 000	8 617 200	34 882 800	—	—
	Und „ A. I. a. alte Actien.....	181 500 000	181 500 000	—	—	—
	Total Ende 1879 zu A.	447 600 000	388 743 000	58 857 000	—	—
B.	Für Call-Trier.					
	Stamm-Actien Lit. B.	37 500 000	37 500 000	—	4	—

II.			III.		IV.	VI.	
Davon hat der Staat übernommen:			Amortisirt ist bis zum 31. December 1879 an Capital:		Zinsen-Zuschuss vom Staate bis zum Schlusse des Jahres 1879.	Es bleiben mithin noch zu amortisiren:	
Capital- theil.	Zinsen-Garantie		vom Staate.	von der Gesellschaft.	M.	vom Staate.	von der Gesellschaft.
	zum Satze von %	für M.					
—	—	3 750 000	—	4 659 750	—	—	10 940 250
—	—	—	—	2 725 500	—	—	21 274 500
—	—	—	—	1 590 000	—	—	13 410 000
—	—	—	—	622 200	—	—	8 377 800
—	—	—	—	306 000	—	—	8 694 000
—	—	—	—	969 600	—	—	44 030 400
—	—	—	—	—	—	—	30 000 000
—	—	—	—	—	—	—	36 025 800
—	—	—	—	—	—	—	15 000 000
—	—	3 750 000	—	10 873 050	—	—	187 752 750
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	3 750 000	—	10 873 050	—	—	187 752 750
—	—	—	—	—	—	—	—
4	—	37 500 000	—	—	9 193 368	—	—

Bemerkungen.

Pro not. Die Colonne V: Rückstände der statuten- und planmässigen Zinszahlung und Amortisation fällt als gegenstandslos aus.

9) Zu A. II. e. Die hier aufgeführten beiderlei Obligationen sind hinsichtlich des Vorzugsrechtes, der Verzinsung und Amortisation völlig gleichgestellt.

Bis 2. Januar 1880 sind bereits ausgelost:
 3975 Stück à 600 M. = 2 385 000 M. } 2 725 500 M.
 1135 " à 300 " = 340 500 " }

Für 2. Januar 1881 werden im Mai 1880 ausgelost werden:
 354 Stück à 600 M. = 212 400 M. } 242 700 M.
 101 " à 300 " = 30 300 " }

10) Zu A. II. f. Die hier verzeichneten beiderlei Obligationen sind ebenfalls hinsichtlich des Vorzugsrechtes, der Verzinsung und Amortisation völlig gleichgestellt. Bis 1. April 1880 werden bereits 1 590 000 M. amortisirt sein. Für den 1. April 1881 werden im December 1880 ausgelost 244 Stück = 146 400 M.

11) Zu A. II. g. Bis 1. April 1880 werden bereits 622 200 M. amortisirt sein. Für 1. April 1881 werden Ende 1880 ausgelost 122 Stück = 73 200 M.

12) Zu A. II. h. Bis 1. April 1880 werden bereits 306 000 M. amortisirt sein. Für 1. April 1881 werden Ende 1880 ausgelost 100 Stück = 60 000 M.

13) Zu A. II. i. u. k. Bis 1. April 1880 werden von den 5procentigen Obligationen II. u. III. Emission, welche formell gleichgestellt sind, bereits 969 600 M. amortisirt sein. Für 1. April 1881 werden Ende 1880 ausgelost 456 Stück = 273 600 M.

14) Zu A. II. l. Die Amortisation dieser Obligationen würde mit dem Jahre 1880 zu beginnen haben (vergl. §. 5 des Privilegiums); es sind solche jedoch inzwischen zur Rückzahlung am 1. October 1880 gekündigt.

15) Zu A. II. m. Wie zu A. II. l.
 16) Zu A. II. n. Die Amortisation dieser Obligationen beginnt erst mit dem Jahre 1884 (vergleiche §. 5 des Privilegiums). Erste Ziehung findet im Herbst 1884 statt.

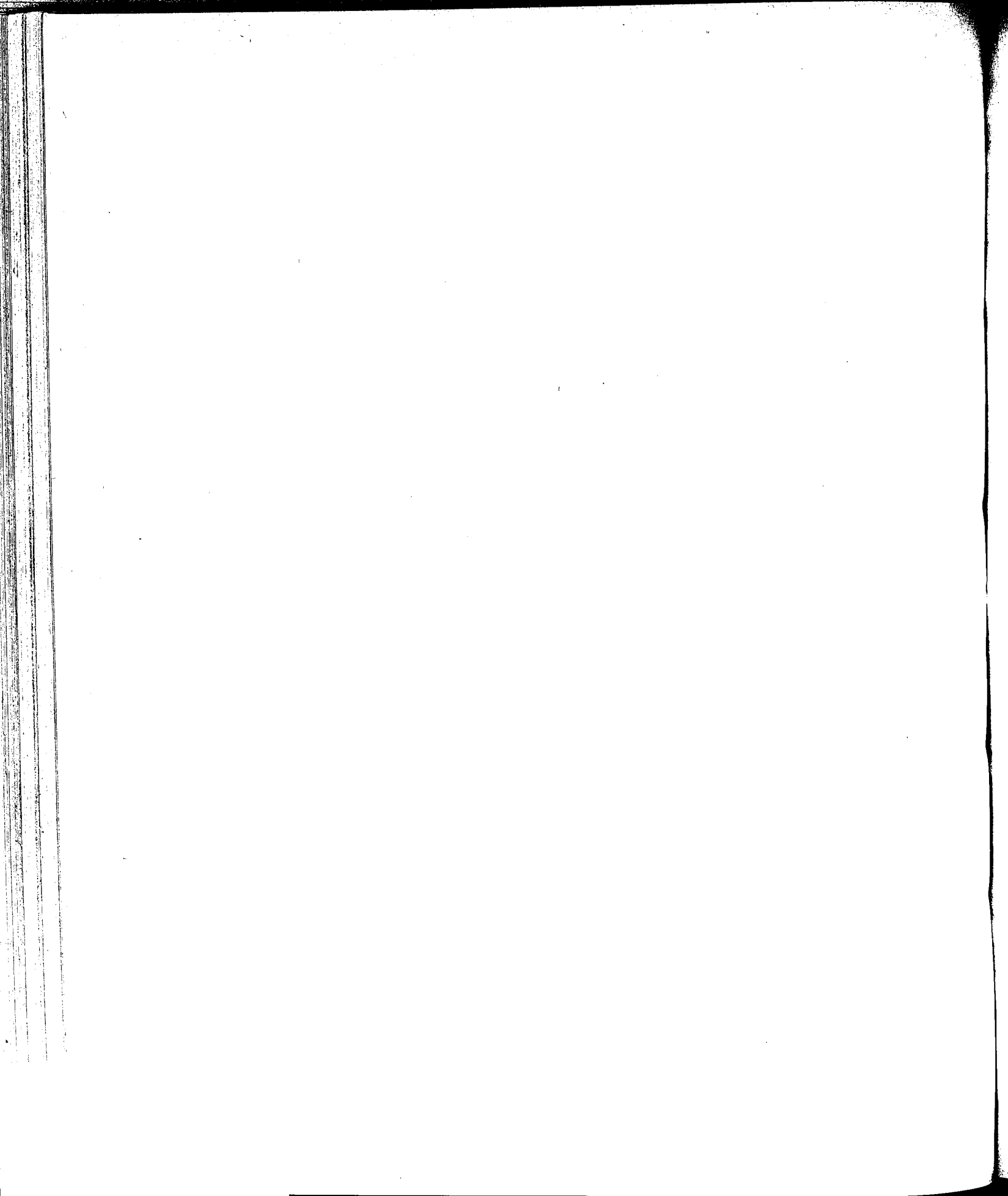
Zu B. Auf Grund der Verträge mit dem Staate vom 10. April 1866 und 12./14. November 1867 bezw. der Gesetze vom 7. Juli 1866 (Gesetz-Sammlung, Seite 448 u. ff.) und vom 11. März 1868 (Gesetz-Sammlung, Seite 233 und 234). Der Staatscasse fiel vertrags- und garantiemässig zur Last als Zinszuschuss:

für 1871 15./7. bis 31/12.	=	425 255 M.	93 §
" 1872	=	1 160 507 "	66 "
" 1873	=	1 282 439 "	39 "
" 1874	=	1 355 930 "	88 "
" 1875	=	1 110 947 "	03 "
" 1876	=	1 104 932 "	51 "
" 1877	=	932 296 "	20 "
" 1878	=	896 715 "	45 "
" 1879	=	924 343 "	19 "
Summa.....		9 193 368 M.	24 §

Die Gesellschaft hat für die angegebenen Jahre zugesprochen: zur Verzinsung

für 1871 15./7. bis 31/12.	—	M.—	§	für 1871 15./7. bis 31/12.	32 827 M.	14 §
für 1872.....	38 318	" 65 "		für 1872.....	79 991 "	55 "
" 1873.....	—	" — "		" 1873.....	87 678 "	36 "
" 1874.....	224 894	" 86 "		" 1874.....	93 960 "	— "
" 1875.....	—	" — "		" 1875.....	89 462 "	49 "
" 1876.....	—	" — "		" 1876.....	90 696 "	36 "
" 1877.....	—	" — "		" 1877.....	91 589 "	82 "
" 1878.....	—	" — "		" 1878.....	91 510 "	75 "
" 1879.....	—	" — "		" 1879.....	92 516 "	14 "
Summa.....	263 213 M.	51 §		Summa ..	750 232 M.	61 §

(ausschliesslich der Zinsen der von der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft übernommenen Quote der Grund-Erwerbskosten gemäss §. 1 des Vertrages mit der Staatsregierung vom 12./14. November 1867 zu 222 382 M. 50 §).



1. Abschluss der Pensions-Casse der Rheinischen Eisenbahn-Beamten für 1879.

Nr.	Einnahme.	Betrag.		Nr.	Ausgabe.	Betrag.	
		ℳ	₰			ℳ	₰
1	Bestand aus der Rechnung für 1878	3 544	775 68	1	Pensionen an 290 Invaliden	101 934	53
2	Beiträge der Mitglieder:			2	" " 356 Wittwen verstorbener Mitglieder ...	45 488	06 *
	a) Eintrittsgeld von neu eingetretenen, sowie von im			3	Erziehungsgeld für Kinder verstorbener Mitglieder ...	9 289	95
	Gehalte erhöhten Mitgliedern Mark 20 258,35			4	Restitutionen an unfreiwillig und ohne eigenes Ver-		
	b) Laufende Beiträge			4	schulden ausgeschiedene Mitglieder	8 723	66
		149 786	40	5	Sonstige Ausgaben, als:		
3	Strafen	4 862	27	a) Rückerstattung auf die Einnahmen			
4	Gratificationen und Geschenke	856	10	unter 3	Mark 42,75		
5	Zinsen von den disponiblen Beständen	177 051	58	b) diverse sonstige Ausgaben	" 4,50	47	25
6	Regelmässiger Zuschuss der Rheinischen Eisenbahn-						
	Gesellschaft für 1264,08 km Bahnbetriebslänge	50 563	20				
	à 40 Mark	1 482	—				
7	Sonstige Einnahmen				Summe der Ausgabe	165 483	45
	Summe der Einnahme	3 929	377 23				
	Davon ab die nebenstehende Ausgabe		165 483 45				
	Bleibt Bestand am 31. December 1879 ...	3 763	893 78				

*) Die an Verletzte bezw. deren Hinterbliebene gezahlten Pensionen, Wittwen- und Erziehungsgelder belaufen sich auf insgesamt

2. Abschluss der besonderen Pensions-Casse für einige definitiv Angestellte der früheren Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft für 1879.

Einnahme.		Ausgabe.	
1	Bestand aus der Rechnung für 1878	24 673	87
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	98	64
3	Zinsen von dem obigen Bestande	1 213	10
	Summe der Einnahme	25 985	61
	Davon ab die nebenstehende Ausgabe	900	—
	Bleibt Bestand am 31. December 1879 ...	25 085	61

1	Pension an den invaliden Bahnmeister Joseph Schmitz zu Crefeld für 1. Juli 1878 bis 31. December 1879	900	—
	Summe der Ausgabe	900	—

3. Abschluss der allgemeinen Kranken-Casse für die Beamten, Diätarien und Arbeiter der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für 1879.

Nr.	Einnahme.	Betrag.		Nr.	Ausgabe.	Betrag.	
		M	S			M	S
1	Bestand aus der Rechnung für 1878	378 620	45	1	Kranken-Verpflegungs-Gelder	14 535	60
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	107 316	82	2	Hospital-Verpflegungs-Kosten	3 411	75
3	Strafen	1 883	98	3	Honorar der Aerzte	21 907	12
4	Zinsen von den disponiblen Baarbeständen	20 334	51	4	Gebühren für chirurgische Verrichtungen	1 134	28
5	Rückerstattung von Pflegekosten	4 320	69	5	Kosten für Anschaffung von Bandagen u. s. w.	998	62
6	Sonstige Einnahmen	3 643	—	6	„ „ „ Medicamenten	22 986	33
				7	„ „ Mineralwasser u. s. w.	616	58
				8	„ „ Bäder einschl. Unterstützungen für Bade- curen	1 292	50
	Summe der Einnahme	516 119	45	9	Ausserordentliche Unterstützungen	19 548	—
	Davon ab die nebenstehende Ausgabe	86 525	18	10	Sonstige Ausgaben	94	40
	Bleibt Bestand am 31. December 1879	429 594	27		Summe der Ausgabe	86 525	18

4. Abschluss der Sterbe-Casse für die Beamten, Diätarien und Arbeiter der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft für 1879.

Einnahme.			Ausgabe.				
1	Bestand aus der Rechnung für 1878	16 647	03	1	Sterbegelder an die Hinterbliebenen verstorbener Mit- glieder à 50 bis 300 Mark	27 325	—
2	Laufende Beiträge der Mitglieder	31 675	13	2	Beerdigungskosten verstorbener Mitglieder	644	63
3	Zinsen von den disponiblen Baarbeständen	836	92	3	Rückerstattete Beiträge und sonstige Ausgaben	69	30
	Summe der Einnahme	49 158	08		Summe der Ausgabe	28 038	93
	Davon ab die nebenstehende Ausgabe	28 038	93				
	Bleibt Bestand am 31. December 1879	21 119	15				

Uebersicht

der

auf der Rheinischen Eisenbahn auf den im Betriebe befindlichen Strecken
im Jahre 1879 vorgekommenen Unfälle.
