

Abschnitt Nummer.	Zinsen-Ausgaben.	Summe.
		M 3
	Transport	9 536 948 25
	Abschnitt B.	
B.	4 Procent Zinsen (Minimal-Dividende) auf Ende 1879 noch in Umlauf befindliche 2343 Stück = M 1 757 250 Prioritäts-Actien	70 290 —
	Abschnitt C.	
C.	Der Theilbetriebs-Rechnung der Strecke Call-Trier wurden für Zinsen von disponiblen Baugeldern und den gemäss Vertrag mit der Staatsregierung bezw. dem Kreise Daun der Rheinischen Eisenbahn allein zur Last fallenden Antheilen an den Grunderwerbskosten für die Eifelbahn vergütet	35 507 38
	Abschnitt D.	
D.	Zur Verzinsung der disponiblen Baarbestände nachbezeichneter Fonds sind denselben zu vergüten:	
	966 331 50	
1	Dem Erneuerungsfonds	22 758 60
2	„ allgemeinen Reservefonds	4 704 58
3	„ Special-Reservefonds für Call-Trier	27 440 52
4	„ Reservefonds zur Zahlung von Alimenten	71 339 75
5	„ zur Ausgleichung streitiger Ansprüche zurückgelegten Fonds	204 355 39
6	Den Pensions-Kranken- und Sterbecassen für Beamte und Arbeiter	2 763 29
7	Dem Fonds der Wilhelm- und Augusta-Stiftung	
	Summe Abschnitt D.	1 299 693 63
	Abschnitt E.	
E.	Zur Verzinsung der baar hinterlegten Cautionen und sonstige Zinsen-Ausgaben, Verzugszinsen	111 130 13
	Abschnitt F.	
F.	Zinsen zu 5 % auf die pro 1. Juli 1879 geleisteten Einzahlungen von 20 % = M 8 617 200 auf M 43 086 000 neue Stamm-Actien	215 430 —
	Abschnitt G.	
G.	Ueberweisung des Mehr-Ertrags der Coupons- und Darlehnszinsen der eingekauften Effecten, bezw. gegebenen Darlehen gegen die 4proc. Zinsen der darin angelegten Geldbeträge an den Delcredere-Fonds	98 195 20
	Summe der Ausgaben	11 367 194 59

Abschnitt.	Nummer.	Zinsen-Einnahmen.			Summe.	
			ℳ	₰	ℳ	₰
A.		Abschnitt A.				
		Durch Belastung der Theilbetriebs-Rechnung der Zweigbahn Cleve-Zevenaar:				
		4½ Procent Zinsen von dem aufgewandten Anlage-Capital	188 907	—		
		abzüglich der dem Tilgungsfonds vergüteten 4½ Procent von der bis Ende 1879 angesammelten				
		Summe zu ℳ 2 680 717.78 Anlagekosten dieser Zweigbahn	120 632	30		
		Verbleiben Abschnitt A. ....	.	.	68 274	70
B.		Abschnitt B.				
		Durch Belastung des Baufonds der nachgenannten neuen Bahnen:				
	1	Köln-Herbesthal-Eupen: Stolberger Thalbahn	19 450	50		
	2	Troisdorf-Speldorf: Opladener Anschlüsse	68	50		
		Düsseldorfer Anschlüsse	951	38		
		Gemeinschaftliche Bilker Bahn	137	65		
	3	Osterath-Wattenscheid: Anschlüsse an Hochfeld-Duisburg	410	25		
		Rheinhausen-Xanten	354	81		
	4	Wattenscheid-Hörde: Wattenscheider Anschlussbahnen (Fröhliche Morgensonne)	2 343	28		
		Dortmunder Anschlussbahnen	6 715	36		
	5	Neuss-Call: Call-Schleiden	168	58		
	6	Westerwaldbahn	13 964	42		
	7	Duisburg-Quakenbrück: Haupt- und Zweigbahnen	954 850	15		
	8	Düsseldorf-Elberfeld-Hörde: Haupt- und Zweigbahnen	2 069 592	51		
	9	Dhünn- und Wupperthal-Bahn	1 404	35		
	10	Linksrheinische Seitenbahnen: Andernach-Mayen (für Theilstrecke Niedermendig-Mayen)	13 121	24		
		Euskirchen-Sinzig-Bonn	52 882	60		
		Pferdebahn von Andernach nach dem Rheine	1 964	26		
	11	Neuss-Düsseldorf mit Rheinbrücke	2 298	42		
		Hiervon sind dem Dividende-Conto der Stamm-Actien für 5procentige Bauzinsen der ℳ 36 300 000				
		Stamm-Actien von 1875 als Theil der diesen Actien pro 1879 zufallenden Dividende über-				
		wiesen			1 815 000.00	
		Abzüglich der dem Dividende-Conto bereits gut gebrachten 4procentigen Ausgleichungs-				
		zinsen der im Jahre 1879 begebenen ℳ 1 518 750 Stamm-Actien			20 501.50	
		Verbleiben Abschnitt B.	3 140 678	26		
			1 794 498	50		
		Verbleiben Abschnitt B. ....	.	.	1 346 179	76
C.		Abschnitt C.				
	1	Zins-Erträge von den bei Bankhäusern und ähnlichen Instituten rentbar angelegten verfügbaren				
		Baarbeständen	680 725	47		
	2	Coupons-Zins-Erträge verschiedener eingekaufter Effecten etc.	541 506	14		
	3	Zinsen von Bauvorschüssen, Verzugszinsen etc.	53 121	30		
		Summe Abschnitt C. ....	.	.	1 275 352	91
D.		Abschnitt D.				
		Durch Belastung des allgemeinen Betriebsfonds: Passiv-Zinsen-Saldo .....	.	.	8 677 387	22
		Summe der Einnahmen .....	.	.	11 367 194	59

Monatsweise Zusammenstellung

der

Betriebs-Einnahme im Jahre 1879.

Im Monate	I. Sämmtliche Haupt- und Zweigbahnen, ausschliesslich der Eifelbahn Call-Trier.			II. Eifelbahn Call-Trier.		
	Für Personen. M	Für Güter. M	Zusammen. M	Für Personen. M	Für Güter. M	Zusammen. M
Januar	608 276	2 117 937	2 726 213	29 675	71 008	100 683
Februar	593 021	2 066 924	2 659 945	29 673	83 661	113 334
März	674 036	2 347 223	3 021 259	31 670	98 144	129 814
April	842 774	2 146 560	2 989 334	43 115	93 818	136 933
Mai	898 757	2 430 154	3 328 911	35 412	107 596	143 008
Juni	1 100 956	2 089 614	3 190 570	37 428	70 636	108 064
Juli	1 156 168	2 386 389	3 542 557	31 181	115 270	146 451
August	1 398 353	2 393 921	3 792 274	37 681	113 366	151 047
Septem ^{br}	1 431 219	2 652 105	4 083 324	46 960	128 471	175 431
Octobe ^r	1 009 025	3 198 454	4 207 479	37 657	129 763	167 420
Novem ^{ber}	757 682	2 931 659	3 689 341	37 886	111 089	148 975
Decem ^{ber}	636 579	2 837 175	3 473 754	26 969	108 775	135 744
br Summe	11 106 846	29 598 115	40 704 961	425 307	1 231 597	1 656 904
			Hierzu an Extraordinarien	—	—	50 743
			Zusammen	—	—	1 707 647

Erneuerungs- und Reserve-Fonds.

Vorbemerkung. In dem Regulative für die Berechnung der Rücklagen in den Erneuerungs-Fonds ist der erst in neuerer Zeit eingeführte eiserne Oberbau auf Langschwellen bezw. auf eisernen Querschwellen nicht vorgesehen. Bei der Ausdehnung, welche der eiserne Oberbau bereits erhalten hat (etwa 510km Geleise sind bereits im Betriebe), war es erforderlich, insoweit wenigstens darauf Rücksicht zu nehmen, als bei Berechnung der Rücklagen für Schwellen die Dauer und der Preis der eisernen Schwellen gleich denen der eichenen imprägnirten Schwellen angenommen wurde und gleiche Rücklagen dafür berechnet sind.

A. Berechnung der Rücklagen in den Erneuerungs-Fonds für 1879.

(Nach dem Regulative von 1877) Gültig für 1876 bis 1880.

Nr.	Gegenstand.	Ansatz.	Einzeln.		Zusammen.	
			ℳ	₰	ℳ	₰
§. 1.						
Locomotiven und Tender.						
	Locomotiv-Kilometer	10 052 477				
	Rangirdienst 208 486 Stunden à 10km.	2 084 860				
1	12 137 337 Locomotiv-Kilometer à 6 Pfg.		728 240	22		
			oder rot.			728 240
§. 2.						
Wagen.						
2	56 493 782 Personenwagen-Achskilometer à 0,25 Pfg.		141 234	46		
3	352 931 282 Güterwagen-Achskilometer à 0,30 Pfg.		1 058 793	85		
Zusammen			1 200 028	31		
			oder rot.			1 200 028
§. 3.						
Oberbau.						
A. Für die Stammbahnen ausschl. Call-Trier, einschl. des holländischen Theiles von Cleve-Nymwegen.						
Ia. Schienen für Hauptgeleise.						
	Die Länge der durchschnittl. im Betriebe gewesenen Hauptgeleise beträgt Kilometer	1450,70				
	Zusatz für Curven	98,40				
	„ „ Steigungen	147,90				
Zusammen			1697,00			
Die Durchschnittsfrequenz auf den betreffenden Hauptgeleisen betrug nach Anweis der Frequenz-Rapporte für das Kilometer 6553 Züge und kommen daher zur Berechnung: 1697,00. 6553 = 11 120 441 Locomotiv-Kilometer						
Von den Hauptgeleisen bestehen:						
aus Bessemerstahlschienen 73%						
„ eisernen Schienen 27%						
Daher sind zu berechnen:						
4	8 117 922 Locomotiv-Kilometer à 2 Pfg. =		162 358	44		
5	3 002 519 „ à 10 „ =		300 251	90		
b. Schienen für Nebengeleise.						
6	639,25 km Nebengeleise à 250 Mark		159 812	50		
II. Schwellen.						
	Länge der vorhandenen, auf hölzernen Schwellen liegenden Hauptgeleise					
	75,1 % =	1089,48				
	Zusatz für Curven 6,8 % =	74,08				
	Länge der auf hölzernen Schwellen liegenden Nebengeleise 82,5 % =	527,28				
Zusammen			1690,84			
Von den in diesen Geleisen liegenden Schwellen sind:						
1 494 941 Stück = 79,5 % imprägnirt						
386 566 „ = 20,5 % nicht imprägnirt.						
	Länge der auf eisernen Lang- oder Querschwellen liegenden Hauptgeleise					
	24,9 % =	361,22				
	Länge der auf eisernen Lang- oder Querschwellen liegenden Nebengeleise					
	17,5 % =	111,87				
Zusammen			473,09			
Danach kommen zur Berechnung:						
7	79,5 % von 1690,84 km = 1344,30 km + 473,09 km = 1817,39 km Geleise mit imprägnirten und eisernen Schwellen à 230 Mark		417 999	70		
8	20,5 % von 1690,84 km = 346,64 km Geleise mit rohen hölzernen Schwellen à 370 Mark		128 256	80		
III. Weichen.						
9	1113 Hauptweichen à 6553,10 Pfg. = 65,23 Mark		72 934	89		
10	2614 Nebenweichen à 30 Mark		78 420	—		
Zusammen für Oberbau der Stammbahnen			1 320 034	23		
			oder rot.			1 320 034
B. Für Call-Trier.						
I. Schienen.						
a. In den Hauptgeleisen.						
	Länge der Hauptgeleise	Kilometer	117,86			
	Zusatz für Curven	„	44,39			
	„ „ Steigungen	„	30,87			

Nr.	Gegenstand.	Ansatz.	Einzeln.		Zusammen.	
			M	3	M	3
	Transport.....	.....	.....	.....	1 320 034	—
	Die Frequenz in diesen Hauptgeleisen betrug im Jahre für das Kilometer 4987 Züge, daher 193,11. 4987 = 963 040 Locomotiv-Kilometer.					
	Von den Hauptgeleisen bestehen:					
	aus Bessemerstahlschienen 55,08 km = 46,7 %					
	„ eisernen Schienen 62,77 km = 53,3 %					
	Daher sind zu rechnen:					
11	449 740 Locomotiv-Kilometer à 2 Pfg. = .....	.....	8 994	80		
12	513 300 „ „ à 10 „ = .....	.....	51 330	—		
	b. Schienen für Nebengeleise.					
13	41,68 km Nebengeleise à 250 Mark .....	.....	10 412	50		
	II. Schwellen.					
	Länge der Hauptgeleise mit hölzernen Schwellen 69,1 % = Kilometer	81,44				
	Zusatz für Curven 37,7 % = „	30,70				
	Länge der Nebengeleise mit hölzernen Schwellen 97,1 % = „	40,44				
	Zusammen..... Kilometer	152,58				
	Von den in diesen Geleisen liegenden Schwellen sind:					
	63 486 Stück = 51,3 % imprägnirt,					
	60 263 „ = 48,7 % nicht imprägnirt.					
	Länge der Hauptgeleise auf eisernen Schwellen 30,0 % = Kilometer	36,42				
	„ „ Nebengeleise „ „ „ 2,9 % = „	1,21				
	Zusammen..... Kilometer	37,63				
	Demnach kommen zur Berechnung:					
14	51,3 % von 152,58 km = 78,27 km + 37,33 km = 115,60 km Geleise mit imprägnirten und eisernen Schwellen à 230 Mark .....	.....	26 657	—		
15	48,7 % von 152,58 km = 74,31 km Geleise mit rohen hölzernen Schwellen à 370 Mark .....	.....	27 494	70		
	III. Weichen.					
16	62 Hauptweichen à (4987 l. Pfg.) = 49,87 Mark = .....	.....	3 091	94		
17	176 Nebenweichen à 30 Mark .....	.....	5 280	—		
	Zusammen für Oberbau der Strecke Call-Trier .....	.....	133 260	94		
			oder rot.		133 261	—
	Im Ganzen für Oberbau .....	.....			1 453 295	—
	Dazu für Locomotiven .....	.....			728 240	—
	„ „ Wagen .....	.....			1 200 028	—
	Summe sämtlicher Rücklagen .....	.....			3 381 563	—
	Zu den durch vorstehende Berechnung festgestellten Rücklagen zum Erneuerungsfonds haben die Betriebsfonds der nachbezeichneten Bahngelände beizutragen:					
	A. Call-Trier.					
	1. Für den Oberbau den im §. 3 unter B besonders ermittelten Betrag von				133 261	—
	2. Von dem im §. 1 bezeichneten Gesamtbetrage für die Locomotiven zu 728 240 Mark nach Verhältniss der auf dieser Zweigbahn zu den auf sämtlichen übrigen Strecken in Betriebszügen bezw. für solche durchfahrenen Locomotiv-Kilometer $\frac{631 866}{9 750 263} = 0,064805$				47 193	59
	3. Von dem Gesamtbetrage für die Wagen §. 2 zu 1 200 028 Mark nach Verhältniss der wie vor durchfahrenen Wagen-Achskilometer $\frac{16 557 872}{563 846 662} = 0,045508$				54 610	87
	Zusammen				235 065	46
	B. Cleve-Zevenaar.					
	Von dem Totalbetrage zu 3 381 563 Mark nach Verhältniss der auf dieser Strecke zu den auf sämtlichen übrigen Linien durchfahrenen Wagen-Achskilometer $\frac{1 148 366}{363 846 662} = 0,003156$				10 672	21
	C. Duisburg-Quakenbrück.					
	Von dem Totalbetrage und nach demselben Verhältnisse wie zu B. $\frac{5 029 760}{363 846 662} = 0,013824$				46 746	73
	D. Düsseldorf-Elberfeld-Hörde.					
	Wie vor $\frac{2 397 990}{363 846 662} = 0,006591$ =				22 287	88
	Summa A. bis D.				314 772	28
	E. Der Rest bleibt zu Lasten der Stammbahnen bezw. des allgemeinen Betriebsfonds mit				3 066 790	72
	Summe wie oben				3 381 563	—

B. Abschluss des Erneuerungsfonds für 1879.

Einnahme.

Nr.	Specification der Einnahme.	Betrag.	
		<i>M.</i>	<i>₰</i>
1	Bestand aus der Rechnung des Vorjahres	27 055 471	69
2	Regelmässige Rücklagen aus den Betriebs-Einnahmen des laufenden Jahres	3 381 563	—
3	Erlös bezw. Werth der bei der Erneuerung gewonnenen alten:		
	a. Schienen, Schwellen etc.	435 299, ⁶³ <i>M.</i>	
	b. Locomotivtheilen	109 958, ⁴³ "	
	c. Wagentheile	7 079, ⁶¹ "	
	.....	552 337	67
4	Zinsen aus den rechnungsmässigen effectiven Beständen	966 331	50
5	Sonstige Einnahmen	—	—
	Summe der Einnahme.....	31 955 703	86
Abschluss:			
	Einnahme	31 955 703, ⁸⁶ <i>M.</i>	
	Ausgabe	1 599 096, ⁸⁹ "	
	Bestand Ende 1879	30 356 606, ⁹⁷ <i>M.</i>	
welcher nachgewiesen wird:			
	a. in Materialien für den Oberbau	2 379 908, ⁵³ <i>M.</i>	
	b. in Reservestücken für Locomotiven und Wagen (Feuerbüchsen, Siederöhren, Bandagen).....	62 362, ⁵⁰ "	
	c. in eingekauften Effecten.....	22 356 158, ²⁸ "	
	d. in Baar	5 558 177, ⁶⁵ "	
	Summe wie vor.....	30 356 606, ⁹⁷ <i>M.</i>	

Ausgabe.

Nr.	Specification der Ausgabe.	Betrag				Durchschnitts- Betrag für die Einheit.
		im Einzelnen.		im Ganzen.		
		<i>M.</i>	<i>₰</i>	<i>M.</i>	<i>₰</i>	
A. Zur Erneuerung des Oberbaues.						
1	Schienen:					
	555 868, ¹⁸ kg ältere Profile	58 995	72			
	3 784 568, ³⁶ " Stahlschienen	469 671	74			
				528 667	46	
	Dazu an Kleineisenzeug:					
	6 856 Stück zu älteren Profilen	297	72			
	608 461 " " Cal. III und IV	129 165	89			
	Zusammen.....			129 463	61	
	Im Durchschnitte für jedes auf der eigenen Bahn zurückgelegte Locomotiv-Kilometer ausschliesslich des Rangirdienstes (9 880 927 Locomotiv-Kilometer).....			658 131	07	6, ⁶⁶ <i>₰</i>
2	Weichen:					
	1 Stück ältern Calibers.	80	—			
	181 " Cal. III.	64 250	—			
	100, ⁵ " Weichenzungen	4 613	52			
	19 " Flügelschienen	208	26			
	145 " Fahrschienen	4 720	—			
	223 " Zwangsschienen	4 554	21			
	53 " Hartguss-Herzstücke	5 724	35			
	58 " Herzstücke mit Gussstahlspitzen	6 960	—			
	1 " Herzstück aus Schienen	74	—			
	3 " Herzstückspitzen	24	—			
	6 " Ueberkreuzungen	3 411	73			
	405 " Weichenböcke	13 440	—			
	253 " Bockstangen	390	40			
	17 Stück Verbindungsstangen	12	80			
	5 " Control-Weichen-Stellböcke mit 2 und 3 Hebeln	320	—			
	19 783 " kleinere Eisentheile	6 220	—			
	Theile zu Stellvorrichtungen für Weichen	810	46			
	Hebeln und Rollen etc. zu Stangenleitungen an Weichen	4 491	41			
	Zusammen.....			120 305	14	
	Im Durchschnitte für das Stück der vorhandenen 3965 Weichen					30, ³⁴ <i>M.</i>
	Latus.....			778 436	21	

Ausgabe.

Nr.	Specification der Ausgabe.	Betrag		Durchschnitts- Betrag für die Einheit.
		im Einzelnen. M S	im Ganzen. M S	
	Transport.....		778 436 21	
3	Schwellen:			
	702 Stück rohe eichene Querschwellen	3 766 70		
	6 271 " imprägnirte eichene Querschwellen	40 761 50		
	19 " " kieferne und buchene Querschwellen	66 50		
	34,518 cbm rohe eichene Weichenschwellen	1 330 84		
	0,768 " rohe kieferne und buchene Weichenschwellen	54 51		
	54,961 " imprägnirte eichene "	4 732 26		
	52 108 Stück eiserne Querschwellen	244 872 08		
	5 811 Meter " Weichenschwellen	29 055 —		
	14 425 Stück Kopfwinkel zu eisernen Weichenschwellen	1 264 06		
	82 " eiserne Langschwellen	319 06		
	Zusammen.....		326 222 51	
	Im Durchschnitt für das Kilometer aller, durchschnittlich während des ganzen Jahres vorhandenen zu erneuernden Geleise (2 249,46 km).....			145,02 M.
4	Theile zu optischen Signalen.....		407 70	
5	Verschiedenes Material und sonstige Ausgaben einschl. der Kosten für den Umbau der Fahrbahn der Coblenzer Rheinbrücke		82 026 96	
	Summa A. Oberbau.....		1 187 093 38	
	Im Durchschnitt für das Kilometer aller vorhandenen Geleise (2 249,46 km).....			527,12 M.
B. Zur Erneuerung der Betriebsmittel.				
6	Locomotiven und Tender.			
	a. Einziehen von Siederöhren:			
	433 Stück neue und angeschuhte messingene Siederöhren	5 311 —		
	211 " " eiserne Siederöhren	1 160 70		
	2 180 " " angeschuhte eiserne Siederöhren	17 372 78		
	24 850 " alte eiserne neu angeschuhte Siederöhren	107 889 55		
	Zusammen.....		131 734 03	
	b. Aufziehen neuer Bandagen:			
	677 Stück Gussstahlbandagen	52 170 —		
	1 " Puddelstahlbandagen	89 —		
	Zusammen.....		52 259 —	
	c. Einsetzen neuer Feuerbüchsen, Achsen etc.:			
	6 Stück Gussstahlachsen	760 —		
	6 " kupferne Feuerbüchsen	19 023 85		
	3 143 " " Stehbolzen in dieselben	4 184 51		
	3 " neue Locomotivkessel	11 253 40		
	6 " " Locomotiv-Cylinder	2 031 10		
	1 " " Kessel-Vorderwand	157 50		
	2 " " kupferne Rohrwände	674 12		
	Zusammen.....		38 084 48	
	Latus.....		222 077 51	

Ausgabe.

Nr.	Specification der Ausgabe.	Betrag				Durchschnitts- Betrag für die Einheit.
		im Einzelnen.		im Ganzen.		
		M.	§	M.	§	
	Transport.....	.	.	222 077	51	
	d. Sonstige Ausgaben.....	.	.	1 733	50	
	Summe, Locomotiven und Tender.....	.	.	223 811	01	
	Im Durchschnitt für jedes von den eigenen Locomotiven durchlaufene Locomotiv-Kilometer (1 Stunde Rangirdienst = 10km) (12 137 337 Locomotiv-Kilometer)..	.	.	.	.	1,84 §
7	Wagen aller Gattungen.			57 156	68	
	a. Neubandagierung von Rädern und Einziehen neuer Achsen etc.....	.	.	.	.
	b. Dem Baufonds erstattete Beschaffungskosten von ausrangirten Wagen und zwar:					
	1 Personenwagen III. Classe.....	6 810	—			
	26 bedeckte Güterwagen.....	61 498	98			
	10 Bauwagen.....	23 157	90			
	2 Bügelwagen.....	4 742	—			
	c. Erneuerungen an Personen- und Güterwagen.....	.	.	96 208	88	
	Summe, Wagen aller Gattungen.....	.	.	34 826	94	
	Im Durchschnitte für jedes von den eigenen Wagen durchlaufene Wagenachs-Kilometer (409 425 065 km).....	.	.	.	.	0,046 §
	Hierzu Summe, für Locomotiven und Tender.....	.	.	188 192	50	
	Summe B. Betriebsmittel.....	.	.	223 811	01	
	Dazu „ A. Oberbau.....	.	.	412 003	51	
		.	.	1 187 093	38	
	Summe der Ausgabe.....	.	.	1 599 096	89	

C. Abschluss des allgemeinen Reserve-Fonds für 1879 (für sämtliche Stamm- und Zweigbahnen ausschl. Call-Trier).

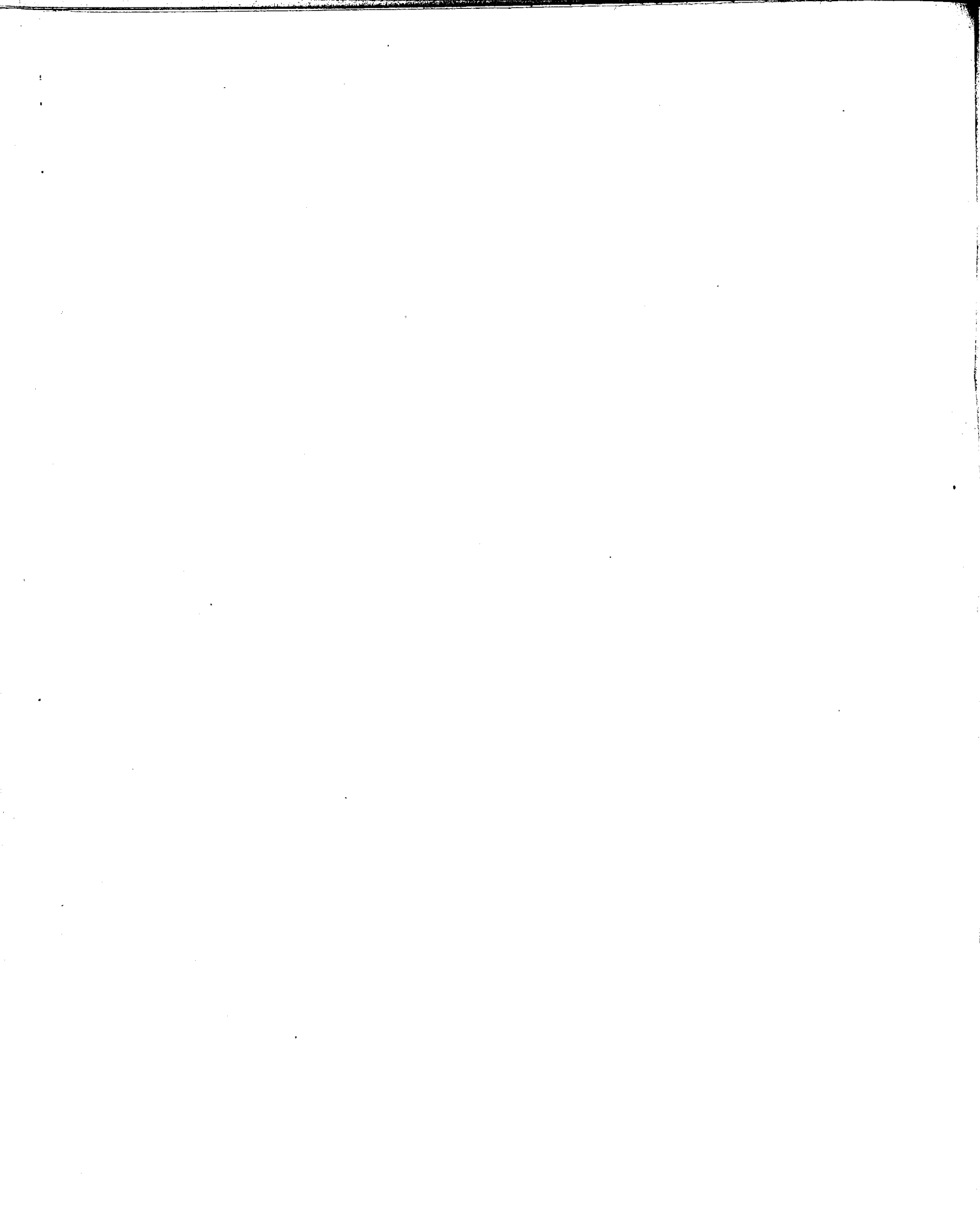
Nr.	Einnahme.	Betrag.		Nr.	Ausgabe.	Betrag.	
		ℳ	₰			ℳ	₰
1	Bestand aus der Rechnung für 1878.....	537 639	04	1	Durch Unfälle beim Bahnbetriebe (Zusammenstösse, Entgleisungen etc.) veranlasste Kosten:		
2	Zuschuss aus dem Baufonds der im Jahre 1879 eröffneten neuen Strecken (Duisburg-Quakenbrück, Düsseldorf-Elberfeld-Hörde und verschiedene Anschlussbahnen) = 265,28 km à 800 ℳ.....	212 224	—		a. Wiederherstellung der beschädigten Bahn und der Betriebsmittel.....	67 687	99
3	Rücklage aus den Betriebs-Erträgen für 1879.....	30 000	—		b. Entschädigungen für beschädigte oder abhanden gekommene Güter.....	14 890	92
4	Zinsen der rechnungsmässigen Bestände.....	22 758	60	2	Capital-Entschädigungen und Leibrenten für bei Unfällen auf der Bahn bezw. im Dienste verunglückte Personen und deren Hinterbliebene einschliesslich der Processkosten.....	56 408	47
5	Erlös bezw. Werth der bei der Wiederherstellung beschädigter Bahnbauten etc. gewonnenen Materialien, Erstattungen etc.....	1 125	03	3	Wiederherstellungskosten der Bahn und deren Anlagen, Aufräumungsarbeiten etc. in Folge von:		
	Summe der Einnahme....	803 746	67	a. Ueberfluthungen, Unterspülungen, Hagelschlag etc.....	8 768	02	
	Hiervon ab die nebenstehende Ausgabe....	201 177	13	b. Schnee-Verwehungen.....	44 351	48	
	Bleibt Bestand Ende 1879....	602 569	54	c. Sturm.....	386	16	
				d. Brand.....	8 684	09	
				Summe der Ausgabe....	201 177	13	

D. Abschluss des Special-Reserve-Fonds für die Eifelbahn Call-Trier für 1879.

Nr.	Einnahme.	Betrag.		Nr.	Ausgabe.	Betrag.	
		ℳ	₰			ℳ	₰
1	Bestand aus der Rechnung für 1878.....	119 152	18	1	Durch Unfälle beim Bahnbetriebe (Zusammenstösse, Entgleisungen etc.) veranlasste Kosten:		
2	Rücklage aus den Betriebserträgen für 1879.....	15 000	—		a. Wiederherstellung der beschädigten Bahn und der Betriebsmittel.....	571	56
3	Zinsen von den disponiblen Baarbeständen.....	4 704	58		b. Entschädigungen für beschädigte oder abhanden gekommene Güter.....	—	—
4	Verfallene Zins-Coupons der für den Bau der Eifelbahn emittirten Actien Lit. B.....	1 260	—	2	Capital-Entschädigungen und Leibrenten für bei Unfällen auf der Bahn bezw. im Dienste verunglückte Personen und deren Hinterbliebene einschliesslich Processkosten.....	3 127	95
5	Sonstige Einnahmen (Erstattungen etc.).....	239	40	3	Wiederherstellungskosten der Bahn und deren Anlagen, Aufräumungsarbeiten etc. in Folge von:		
	Summe der Einnahmen....	140 356	16	a. Ueberfluthungen, Unterspülungen, Hagelschlag etc.....	1 617	46	
	Hiervon ab die nebenstehende Ausgabe....	5 316	97	b. Schneeverwehungen.....	—	—	
	Bleibt Bestand Ende 1879....	135 039	19	c. Sturm.....	—	—	
				d. Brand.....	—	—	
				Summe der Ausgabe....	5 316	97	

E. Abschluss des Reserve-Fonds zur Zahlung von Alimenten an Verletzte und deren Hinterbliebene für 1879.

Nr.	Einnahme.	Betrag.		Nr.	Ausgabe.	Betrag.	
		ℳ	₰			ℳ	₰
1	Bestand aus der Rechnung für 1878.....	686 013	10	1	Leibrenten an 72 beim Bahnbetriebe verletzte Personen.....	36 614	80
2	Rücklage aus den Betriebs-Erträgen des Jahres 1879.....	157 254	09	2	Desgl. für die Hinterbliebenen von beim Bahnbetriebe verunglückten Personen.....	18 107	97
3	Zinsen der Bestände.....	27 440	52				
4	Sonstige Einnahmen.....	3 060	—				
	Summe der Einnahme....	873 767	71		Summe der Ausgabe....	54 722	77
	Hiervon ab die nebenstehende Ausgabe....	54 722	77				
	Bleibt Bestand Ende 1879....	819 044	94				



Amortisation

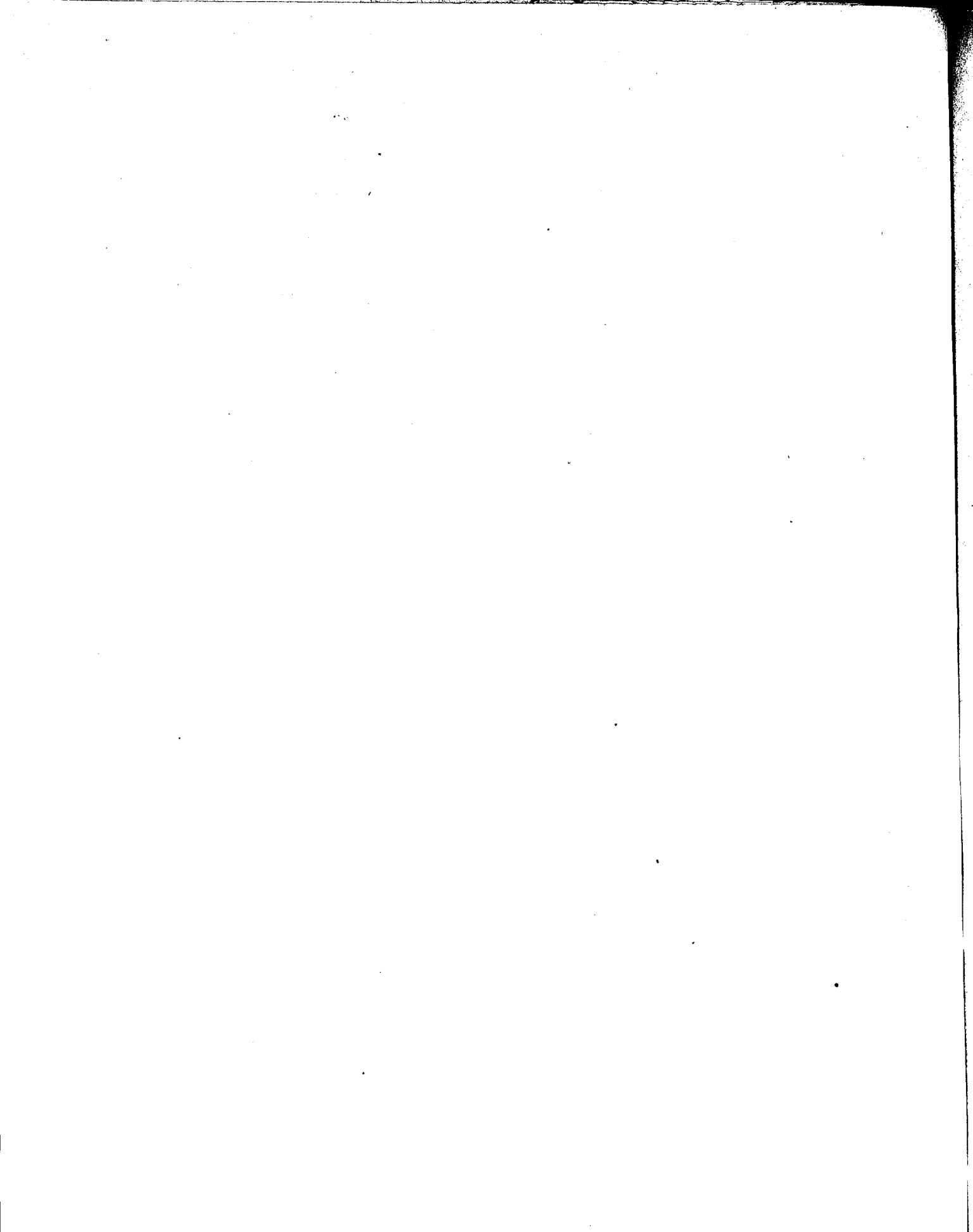
des Anlage-Capitals der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft pro 1879.

1	2	3	4	5	6
Grund					
Stamm-Actien.			Prioritäts-Stamm-Actien.		
Bezeichnung derselben.	Betrag.	Davon mit Staats-Garantie der Verzinsung.	Bezeichnung derselben.	Betrag.	Davon mit Staats-Garantie der Verzinsung.
Appoints à 250 Thlr. = 750 Mark.	M	M %	Appoints à 250 Thlr. = 750 Mark.	M	M
A. Stamm-Actien für sämtliche Linien aussch. Call-Trier.					
I. Alte Actien:					
Rhein, Stamm-Actien, concessionirt unterm 21. Aug. 1837	9 000 000		4procentige Prioritäts-Stamm-Actien, concessionirt unterm 4. October 1844	3 750 000 M	
do. " " 29. Aug. 1838	4 500 000		wovon bis Ende 1879 in Stamm-Actien umgewandelt worden sind: 2657 Stück..	1 992 750 „	
do. " " 15. Jan. 1855	3 000 000				
do. " " 5. März 1856	21 000 000				
do. ausgereicht gemäss Concessions-Urkunde vom 5. März 1856, gegen eingezogene frühere 4procentige Prioritäts-Actien (s. d.)	1 992 750		Verbleiben	1 757 250	
do. ausgereicht gemäss derselben Concessions-Urkunde gegen eingezogene frühere 5 1/2procentige Bonn-Kölner Actien (s. d.)	620 250		5 1/2procentige Prioritäts - Stamm-Actien, ausgereicht in Stelle der eingezogenen und vernichteten Actien der früheren Bonn-Kölner Bahn gemäss Concession vom 5. März 1856	3 150 000 M	
do. ausgereicht gegen frühere Köln-Crefelder Actien gemäss Concessions-Urkunde vom 11. November 1859	3 900 000		wovon bis Ende 1879 in Stamm-Actien umgewandelt worden sind: 827 Stück..	620 250 „	
do. privilegiert unterm 26. Sept. 1859	15 000 000				
do. " " 14. Aug. 1865	9 000 000		Verbleiben	2 529 750	
do. " " 28. Mai 1866	9 000 000				
do. " " 18. März 1867	8 700 000				
do. " " 12. Dec. 1868	15 000 000				
do. " " 13. März 1867	3 900 000				
do. " " 2. Dec. 1867	3 900 000				
do. " " 22. Sept. 1868	36 300 000				
do. " " 14. Oct. 1869	36 300 000				
do. " " 20. Nov. 1871	36 300 000				
do. emittirt auf Grund der Beschlüsse der General-Versammlungen vom 28. Mai und 28. December 1872, 29. Mai 1873 und 10. Juni 1874, sowie unter Genehmigung des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten	177 213 000				
II. Neue Actien von 1879.					
Von den älteren Actionären übernommene 57 448 Stück à 750 M = M 43 086 000, worauf 20 % als erste Rate eingezahlt sind mit	8 617 200		Zusammen 181 500 000 M alte Stamm- und Prioritäts-Actien.		
Summa A. Stamm-Capital für sämtliche Linien aussch. Call-Trier	185 830 200				
	an Actien.				
B. Rheinische Stamm-Actien Lit. B.					
für den Bau der Bahn von Call nach Trier aus der Concession vom 18. März 1867 bezw. 28. März 1868	37 500 000	37 500 000	4		
Summa B. Bau-Capital für Call-Trier	37 500 000	37 500 000			

		7	8	9	10	11	12	13
Grund-Capital.								
		Prioritäts-Obligationen:					Gesamt-Betrag des Grund-Capitals.	Davon mit Staats- Garantie der Verzinsung.
Davon Staats-Gar. der Verzinsung	Bezeichnung derselben.	in Appoints à M.	Zinssatz. %	Betrag. M.	Davon mit Staats-Garantie der Verzinsung. M. %			
	Rheinische Prioritäts-Obligationen privilegiert unterm 12. October 1840	750	4	7 500 000				
	do. privilegiert unterm 8. September 1843	600	3½	3 750 000	3 750 000	3½		
	Prioritäts-Obligationen der früheren Bonn-Kölner Bahn privilegiert unterm 4. August 1854	300	4½	2 250 000				
	do. der früheren Köln-Crefelder Bahn privilegiert unterm 30. Mai 1855	300	4½	2 100 000				
	Rheinische Prioritäts-Obligationen vom 2. August 1858 und 26. December 1860 ...	600 300	4½ 4½	21 000 000 3 000 000				
	do. vom 30. December 1861 und 29. Februar 1864	600	4½	9 000 000 6 000 000				
	do. vom 3. October 1865	600	4½	9 000 000				
	do. (vom 14. October 1869 ..	600	5	9 000 000				
	do. (vom 19. Juli 1871	600	5	15 000 000				
	do. (vom 4. November 1872 ..	600	5	30 000 000				
	do. vom 28. März 1874	600	5	30 000 000				
	do. vom 28. April 1876 im Betrage von 45 000 000 M., wovon bis Ende 1879 gegeben sind 27 995 Stück, und zwar:	3000 u. 600	5					
	8 012 Stück à 3000 M. = 24 036 000 M.							
	19 983 „ à 600 „ = 11 989 800 „				36 025 800			
	Rheinische Prioritäts-Obligationen vom 11. März 1878 im Betrage von 30 000 000 M., wovon bis Ende 1879 gegeben sind: 5000 Stück à 3000 M. =	3000 u. 600	5		15 000 000			
					198 625 800 an Obligationen.		388 743 000	3 750 000
							37 500 000	37 500 000
							426 243 000	41 250 000
	Gesamt-Betrag des Grund-Capitals							
	Davon mit Staats-Garantie der Verzinsung							

14	15				16			17	18		19	20	21	22
J a h r g a n g.	Auf die Stamm-Actien sind an Dividenden gezahlt einschliesslich der vom Staate garantirten Zinsen.				Der Staat hat nachstehende Zuschüsse geleistet:				Die Extra-Dividende des Staates betrug		Es sind			
					in den einzelnen Jahren			Zusammen.	in den einzelnen Jahren.	zusammen.	Stamm-Actien		Prioritäts Stamm-Actien	
	Rhei-nische.	Bonn-Kölner.	Köln-Crefelder.	Call-Trierer. Lit. B.	a. für die Coblenzer Brücke u. Stadtbahn.	b. für Pfaffendorf-Oberlahnstein.	c. für Call-Trier.				vom Staate	von der Gesellschaft	vom Staate	von der Gesellschaft
	%	%	%	%	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1844	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1845	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1846	3 1/2	7 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1847	4	6 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1848	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1849	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1850	2 1/2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1851	3 1/2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1852	3 1/2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1853	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1854	5 1/2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1855	6 1/2	6 1/3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1856	6 1/2	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1857	6	6	3/5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1858	5	5 1/2	1 1/30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1859	5	5 1/2	2 16/30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1860	4 1/2	5 1/2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1861	5	5 1/2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1862	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1863	6	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1864	6 1/4	6 1/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1865	7	7	—	—	154 998	87 682	—	242 680	—	—	—	—	—	—
1866	6 1/2	6 1/2	—	—	208 508	103 291	—	311 799	—	—	—	—	—	—
1867	7 1/2	7 1/2	—	—	196 257	92 847	—	289 104	—	—	—	—	—	—
1868	7 1/3	7 1/3	—	—	208 183	86 274	—	294 457	—	—	—	—	—	—
1869	7 1/5	7 1/5	—	—	217 617	77 192	—	294 809	—	—	—	—	—	—
1870	8 2/5	8 2/5	—	—	181 344	87 339	—	268 683	—	—	—	—	—	—
1871	10	10	—	4	—	54 654	425 256	479 910	—	—	—	—	—	—
1872	9 2/5	9 2/5	—	4	—	58 947	1 160 508	1 219 455	—	—	—	—	—	—
1873	9	9	—	4	—	99 871	1 282 439	1 382 310	—	—	—	—	—	—
1874	8	8	—	4	—	108 463	1 355 931	1 464 394	—	—	—	—	—	—
1875	8	8	—	4	—	65 652	1 110 947	1 176 599	—	—	—	—	—	—
1876	7 1/2	7 1/2	—	4	—	—	1 104 933	1 104 933	—	—	—	—	—	—
1877	7	7	—	4	—	—	932 296	932 296	—	—	—	—	—	—
1878	7	7	—	4	—	—	896 715	896 715	—	—	—	—	—	—
1879	*	*	—	4	—	—	924 343	924 343	—	—	—	—	—	—
					1 166 907	922 212	9 193 368	11 282 487	—	—	—	—	—	—

22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
amortisirt:											
Prioritäts-Obligationen.											
von der Gesellschaft	4procentige, vom 12. October 1840 = 7 500 000 Mark.	3½procent. vom 8. September 1843 = 3 750 000 Mark.	4½procent. Bonn-Kölner = 2 250 000 Mark.	4½procent Köln-Crefelder = 2 100 000 Mark.	4½procent. von 1858 und 1860 = 24 000 000 Mark.	4½procent. von 1861 und 1864 = 15 000 000 Mark.	4½procent. von 1865 = 9 000 000 Mark.	5procent. ab 1. Januar 1880 mit 4½ Procent verzinsliche von 1869 = 9 000 000 Mark.	5procent. ab 1. Januar 1880 mit 4½ Procent verzinsliche von 1871 und 1872 = 45 000 000 Mark.	Zusammen.	Bemerkungen.
in den einzelnen Jahren	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
—	—	18 600	—	—	—	—	—	—	—	18 600	Die Amortisation der Prioritäts-Obligationen wird beendet wie folgt: Jener unter: Sp. 23 im Jahre 1904 " 24 " " 1905 " 25 " " 1908 " 26 " " 1910 " 27 " " 1916 " 28 " " 1916 " 29 " " 1921 " 30 " " 1923 " 31 " " 1925
—	—	19 200	—	—	—	—	—	—	—	19 200	
—	37 500	19 200	—	—	—	—	—	—	—	56 700	
—	38 250	20 400	—	—	—	—	—	—	—	58 650	
—	39 750	21 600	—	—	—	—	—	—	—	61 350	
—	41 250	21 600	—	—	—	—	—	—	—	62 850	
—	42 750	22 800	—	—	—	—	—	—	—	65 550	
—	44 250	23 400	—	—	—	—	—	—	—	67 650	
—	46 500	24 000	—	—	—	—	—	—	—	70 500	
—	48 000	25 200	—	—	—	—	—	—	—	73 200	
—	50 250	25 800	—	—	—	—	—	—	—	76 050	
—	52 500	26 400	—	—	—	—	—	—	—	78 900	
—	54 000	27 600	11 100	—	—	—	—	—	—	92 700	
—	56 250	28 800	11 700	—	—	—	—	—	—	96 750	
—	57 750	29 400	12 300	10 500	—	—	—	—	—	109 950	
—	60 750	31 200	12 900	11 100	—	—	—	—	—	115 950	
—	63 750	31 200	13 500	11 400	—	—	—	—	—	119 850	
—	65 250	33 000	13 800	12 000	—	—	—	—	—	124 050	
—	68 250	33 600	14 700	12 300	—	—	—	—	—	128 850	
—	70 500	35 400	15 300	13 200	—	—	—	—	—	134 400	
—	73 500	36 000	15 900	13 800	120 000	45 000	—	—	—	304 200	
—	76 500	37 800	16 800	14 100	124 800	46 800	—	—	—	316 800	
—	79 500	39 000	17 400	15 000	130 800	79 200	—	—	—	360 900	
—	82 500	40 200	18 300	15 600	137 100	82 800	—	—	—	376 500	
—	86 250	41 400	19 200	16 200	143 400	86 400	—	—	—	392 850	
—	89 250	42 600	19 800	17 100	149 400	90 000	45 000	—	—	453 150	
—	92 250	44 400	20 700	18 000	156 300	94 200	46 800	—	—	472 650	
—	96 750	46 200	21 900	18 600	163 200	99 000	49 200	—	—	494 850	
—	99 750	47 400	22 800	19 200	170 700	102 600	51 000	—	—	513 450	
—	104 250	49 200	23 700	20 400	178 500	108 000	54 000	—	—	538 050	
—	108 000	51 000	24 900	21 300	185 700	112 200	55 800	45 000	—	603 900	
—	112 500	52 800	25 800	22 200	194 700	117 600	58 800	46 800	—	631 200	
—	117 000	54 600	27 300	23 100	203 700	123 000	61 200	49 800	225 000	884 700	
—	121 500	55 800	28 200	24 300	212 700	128 400	64 200	52 200	235 800	923 100	
—	126 000	58 800	29 700	25 200	222 000	134 400	66 600	54 600	248 400	965 700	
—	131 250	60 000	30 900	26 700	232 500	140 400	69 600	57 600	260 400	1 009 350	
—	2 534 250	1 275 600	468 600	381 300	2 725 500	1 590 000	622 200	306 000	969 600	10 873 050	Die Dividende für 1879 wird in der General-Versammlung der Actionäre am 22. Juni 1886 festgesetzt.



Chronologische Zusammenstellung

(die 10 letzten Betriebsjahre umfassend)

der Länge, Anlagekosten, Transportmittel und
Betriebs-Ergebnisse.



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Jahr.	Länge der Bahn.			Anlage-Capital.				Betriebsmittel (am Jahreschlusse vorhanden)		
	Im Ganzen (eigene).	Durchschnittlich im Betriebe gewesen (eigene u. fremde).	Doppelgleisig.	Concessionirt		Verwendet		Locomotiven.	Personenwagen.	Lastwagen.
				im Ganzen.	in Stamm- Actien.	im Ganzen.	für das Kilometer der ganzen Bahnlänge (Col. 2).			
km.			Mark.				Stück.			
1870	688,62	644,40	333,99	185 850 000	105 000 000	189 177 780	274 720	245	448	5 988
1871	803,72	791,29	335,20	231 750 000	141 900 000	229 180 059	285 149	283	474	6 668
1872	828,30	842,25	333,33	261 750 000	141 900 000	249 380 274	301 075	339	535	8 355
1873	835,73	866,39	334,46	302 550 000	182 700 000	271 650 621	325 046	414	644	10 638
1874	959,12	893,11	336,74	332 550 000	182 700 000	327 083 220	341 024	431	671	10 986
1875	998,03	1 014,32	341,41	366 600 000	219 000 000	352 891 119	353 587	453	734	11 693
1876	1 007,68	1 050,41	348,04	411 600 000	219 000 000	361 164 492	358 412	462	756	11 896
1877	1 057,33	1 066,96	346,60	411 600 000	219 000 000	376 483 270	355 899	461	759	12 310
1878	1 089,80	1 122,03	346,06	485 100 000	262 500 000	381 803 009	350 342	477	759	12 333
1879	1 354,16	1 264,08	348,08	485 100 000	262 500 000	460 822 437*)	340 301	507	862	13 572

*) Ausserdem sind auf die noch im Baue begriffenen und projectirten neuen Linien bereits 5 872 479 M. verwendet.

11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
I hande Lastwagen.	Zahl der von den eigenen Locomotiven auf eigener und fremder Bahn durch- laufenen Nutz- Kilometer.	Verbrauch an Steinkohlen und Coaks für das Nutz- Kilometer. kgr.	Im Ganzen sind befördert worden:		Durchschnittlich				Frequenz der Bahn.			
			Personen. Anzahl.	Güter. t	durchlaufene Kilometer.		Ertrag.		Personen-Kilometer		Güter-Tonnen-Kilometer	
					Von jeder Person.	Von jeder Tonne Gut.	Pro Person und Kilometer. Mpfg.	Pro Tonne und Kilometer. Mpfg.	im Ganzen.	für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres- Durchschnitte.	im Ganzen.	für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres- Durchschnitte.
5 98	5 305 282	14,07	6 411 308	3 570 431,4	40,4	73,4	3,9	5,2	259 040 283	401 985	262 128 837	406 779
6 68	6 441 159	15,33	7 394 333	4 850 529,5	37,9	77,9	4,3	4,9	280 005 110	353 861	377 709 947	477 335
8 36	7 336 477	15,33	8 370 712	6 078 381,1	29,5	76,0	4,3	4,8	245 824 875	292 634	461 686 051	548 158
10 63	8 214 540	16,80	9 504 665	7 189 851,9	27,6	80,3	4,3	4,5	261 937 476	*) 322 102	577 661 815	666 746
10 96	8 336 194	16,48	10 171 891	6 777 039,8	22,1	83,4	5,2	4,4	224 964 592	271 136	565 189 330	632 833
11 69	9 060 396	15,00	10 881 735	7 462 400,6	21,7	87,5	5,0	4,2	236 491 827	254 994	652 748 771	643 216
11 89	9 211 168	14,54	11 089 114	7 922 266,3	23,0	84,9	4,5	4,2	255 475 246	267 446	672 441 347	640 170
12 31	8 749 300	14,22	11 072 468	7 759 555,5	23,0	78,3	4,4	4,2	255 235 436	264 531	646 128 852	605 579
12 33	8 974 244	13,98	10 881 034	8 514 735,6	23,3	80,2	4,5	4,0	253 409 237	250 913	682 617 273	608 377
13 57	9 674 636	14,11	10 804 321	9 502 357,9	25,3	79,9	3,9	4,2	275 843 544	240 682	750 413 964	593 644

*) Von diesem Jahre an ist der Berechnung die durchschnittliche Betriebslänge für Personen-Beförderung zu Grunde gelegt, nämlich:

1873.....	813,21 km
1874.....	829,71 "
1875.....	927,44 "
1876.....	955,24 "
1877.....	964,96 "
1878.....	1009,95 "
1879.....	1146,02 "

24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Jahr.	Einnahme.							Ausgabe.					
	Aus dem Personen-Verkehre		Aus dem Güter-Verkehre		Sonstige extra-ordinäre Einnahmen.	Summa (Spalten 25, 27 u. 29).	Für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres-Durchschnitt.	Bahn-Verwaltung			Transport-Verwaltung		
	im Ganzen.	für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres-Durchschnitt.	im Ganzen.	für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres-Durchschnitt.				im Ganzen.	in Procenten der Gesamt-Ausgabe (Spalte 41). %	im Ganzen.	in Procenten der Gesamt-Ausgabe (Spalte 41). %		
	Mark.							Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	
1870	9 994 488	15 510	13 709 598	21 275	679 926	24 384 012	37 840	2 292 231	28,27	3 557	5 426 670	66,98	1,00
1871	12 073 428	15 258	18 668 802	23 593	1 137 453	31 879 683	40 288	3 421 800	29,34	4 324	7 679 334	65,83	1,00
1872	10 559 253	12 537	22 159 725	26 310	1 397 838	34 116 816	40 506	3 910 338	26,30	4 643	10 224 516	68,77	1,00
1873	11 275 047	*) 13 865	25 937 784	29 937	1 316 847	38 529 678	44 472	4 770 615	25,76	5 506	12 754 698	68,89	1,00
1874	11 623 098	14 009	25 009 557	28 002	1 769 835	38 402 490	42 999	4 139 022	23,38	4 634	12 579 321	71,04	1,00
1875	12 159 780	13 111	28 166 611	27 755	1 874 353	42 200 744	41 584	4 283 890	23,74	4 221	12 700 186	70,37	1,00
1876	11 911 073	12 469	29 071 702	27 677	2 190 997	43 173 772	41 102	4 792 647	26,07	4 563	12 517 069	68,09	1,00
1877	11 674 413	12 100	27 694 861	25 957	2 247 514	41 616 788	39 005	4 480 083	26,70	4 199	11 273 676	67,19	1,00
1878	11 859 134	11 742	28 314 702	25 235	2 236 543	42 410 379	37 797	4 258 821	26,15	3 796	10 944 270	67,21	1,00
1879	11 532 153	10 062	30 829 712	24 389	2 126 877	44 488 742	35 195	4 520 809	26,65	3 576	11 298 146	66,61	1,00

*) Für das Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge für Personen-Beförderung (Vergl. Bemerkung auf der vorhergehenden Seite).

38		39		40		41		42		43		44		45		46		47		48		49	
Allgemeine Verwaltung.						Summa (Spalten 32, 35 und 38). Mark.	In Procenten der Einnahme (Spalte 30). %	Betrag des Ueberschusses der Einnahme (Spalte 30) gegen die Ausgabe (Spalte 41.)					Reservefonds für Erneue- rungen und Unglücksfälle.		Bemerkungen.								
im Ganzen.		in Procenten der Gesamt-Aus- gabe (Spalte 41). %	für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres- Durchschnitte. %	im Ganzen.	für das Kilometer der Bahnlänge im Jahres- Durchschnitte. %			in Procenten des vor- wendeten Anlage- Capitals. %	Auf die Stamm-Actien wurde einschliesslich der Zinsen Dividende gezahlt. %	Ausgabe.	Bestand am Jahres- schlusse. Mark.												
Mark.	Mark.											Mark.					Mark.	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.		
388 572	4,80	603	8 107 473	33,25	16 276 539	25 258	7,73	8 ² / ₅	1 731 945	13 085 190													
563 616	4,83	712	11 664 750	36,60	20 214 933	25 547	8,82	10	2 619 624	14 500 659													
732 423	4,93	870	14 867 277	43,58	19 249 539	22 854	7,72	9 ² / ₅	2 253 408	16 122 996													
990 423	5,35	1 143	18 515 736	48,06	20 013 942	23 100	7,37	9	2 889 352	18 091 119													
987 630	5,58	1 106	17 705 973	46,11	20 696 517	23 172	6,33	8	5 899 257	18 763 158													
1 062 518	5,89	1 047	18 046 594	42,76	24 154 150	23 801	6,84	8	3 549 594	20 764 483													
1 074 055	5,84	1 023	18 383 771	42,58	24 790 001	23 600	6,86	7 ¹ / ₂	3 275 850	23 393 330													
1 025 299	6,11	961	16 779 058	40,82	24 837 730	23 279	6,80	7	2 086 532	25 372 112													
1 080 484	6,64	963	16 283 575	38,40	26 126 804	23 285	6,84	7	2 297 386	28 398 276													
1 142 199	6,74	904	16 961 154	38,12	27 527 588	21 777	5,97	*)	1 860 314	31 913 261													

*) Die Dividende für 1879 wird
in der am 22. Juni 1880 statt-
findenden General-Versamml-
ung der Actionäre festgesetzt.