

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
t				M				
Rheinisch-Belgisch-Französischer und Oesterr.- Bayerisch-Belgisch-Französischer:								
a. mit der Nassauischen Bahn	5 537	6 912	—	1 375	48 969	53 968	—	4 999
b. „ „ Hessischen Ludwigsbahn ..	27 765	20 132	7 633	—	292 836	230 080	62 756	—
c. „ den Pfälzischen Bahnen	593	1 393	—	800	7 120	15 770	—	8 650
d. „ „ „ „ und der Rhein-Nahe-Bahn (Belgisch-Süd- westdeutscher).....	7 507	5 238	2 269	—	66 386	37 878	28 508	—
e. mit der Bayerischen Staatsbahn ...	28 766	31 748	—	2 982	304 679	311 549	—	6 870
f. „ „ Böhmisches Westbahn	948	677	271	—	8 484	4 875	3 609	—
g. „ „ Buschtehrader Bahn	2 200	1 671	529	—	20 521	12 481	8 040	—
h. „ den Oesterreichischen Bahnen..	4 375	6 782	—	2 407	36 563	54 714	—	18 151
Belgisch-Badischer	4 333	8 642	—	4 309	34 299	77 583	—	43 284
„ Württembergischer	1 270	3 352	—	2 082	18 108	47 203	—	29 095
Antwerpen-Baseler (Badisch)	21 750	21 556	194	—	142 702	143 721	—	1 019
„ „ (Elsässisch)	5 421	5 112	309	—	32 815	31 614	1 201	—
Belgisch-Italienischer	8 400	2 680	5 720	—	63 868	20 582	43 286	—
Deutsch-Belgischer und Deutsch-Belgisch- Französischer	106 042	98 828	7 214	—	504 469	497 719	6 750	—
Französisch-Belgisch-Russischer	7 994	8 847	—	853	70 551	81 715	—	11 164
Bergisch-Märkisch-Rheinisch-Saarbrücker	27 273	9 390	17 883	—	188 196	43 793	144 403	—
Saarbrücker-Oldenburger	—	766	—	766	—	8 044	—	8 044
Bergisch-Märkisch-Hessischer und Hessisch- Rheinisch-Westfälischer	85 407	86 987	—	1 580	382 581	366 755	15 826	—
Bergisch-Märkisch-Main-Neckar	4 899	1 994	2 905	—	23 390	12 830	10 560	—
„ „ Rheinischer Verband:								
a. mit der Pfälzischen Bahn	22 595	33 281	—	10 686	128 289	137 133	—	8 844
b. „ „ Badischen Bahn	12 799	7 810	4 989	—	92 226	36 615	55 611	—
c. „ „ Württembergischen Bahn ..	10 783	4 122	6 661	—	65 429	20 502	44 927	—
d. „ „ Elsass-Lothring. Bahn	13 896	11 711	2 185	—	66 897	50 137	16 760	—
Bergisch-Märkisch-Köln-Minden-Rheinisch- Nassauischer und Frankfurt-Bebraer:								
a. Bergisch-Märkischer	104 031	87 624	16 407	—	290 509	228 535	61 974	—
b. Köln-Mindener	22 373	14 939	7 434	—	52 808	33 492	19 316	—
Köln-Minden-Hessischer	20 836	7 125	13 711	—	80 060	22 560	57 500	—
„ „ Main-Neckar	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ Pfälzischer	4 131	1 570	2 561	—	24 965	5 323	19 642	—
„ „ Badischer	1 752	843	909	—	12 416	3 208	9 208	—

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
t				//				
Köln-Minden-Württembergischer	1 431	170	1 261	—	9 209	588	8 621	—
„ „ Saarbrücker	10 438	1 070	9 368	—	62 884	4 148	58 736	—
„ „ Elsass-Lothringischer	1 967	1 215	752	—	9 171	4 630	4 541	—
Köln-Minden-Lothringisch-Luxemburgischer:								
a. über Herbesthal	1 630	4 240	—	2 610	2 926	7 372	—	4 446
b. „ Trier	28 230	27 670	560	—	113 045	110 920	2 125	—
c. „ Coblenz	1 070	—	1 070	—	2 073	—	2 073	—
Holländisch-Italienischer:								
a. über Venlo	1 750	5 208	—	1 436	13 308	40 088	—	11 291
b. „ Cleve	904	934	—	30	8 805	9 735	—	930
Niederländisch-Preussisch-Braunschweigischer.	2 456	695	353	—	13 311	5 357	3 324	—
Schlesisch- und Ostdeutsch-Rheinischer								
Rheinisch-Norddeutsch-Galizischer und Ungarisch-Rheinischer:								
a. mit der Niederl. Staatsbahn über Venlo	651	2 043	—	1 392	2 212	6 881	—	4 669
b. mit der Niederl. Rheinbahn über Cleve	—	—	—	—	—	—	—	—
c. „ „ Nordbrabant-Deutschen Bahn über Goch	1 191	1 415	—	224	4 347	4 346	1	—
Hanseatisch-Westdeutscher:								
a. mit der Pfälzischen Bahn	1 173	1 026	147	—	12 370	11 257	1 113	—
b. „ „ Hessischen Bahn	6 090	6 063	27	—	49 178	49 760	—	582
c. „ „ Rhein-Nahe- u. Saarbrücker Bahn	3 514	3 638	—	124	35 100	33 148	1 952	—
d. mit der Nassauischen Bahn	1 200	507	693	—	8 256	4 763	3 493	—
e. „ „ Badischen Bahn	8 186	9 772	—	1 586	57 635	67 509	—	9 874
f. „ „ Württembergischen Bahn	2 720	2 038	682	—	19 729	20 201	—	472
g. „ „ Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Bahn	5 778	4 230	1 548	—	54 719	40 850	13 869	—
Verkehr der Aachener Industriebahn:								
a. mit der Belgischen Staatsbahn	14 330	13 925	405	—	9 943	9 756	187	—
b. „ „ Köln-Mindener Bahn	14 483	7 660	6 823	—	26 712	15 568	11 144	—
c. „ „ sonstigen Bahnen	31 873	9 965	21 908	—	62 065	29 009	33 056	—
Westfälisch-Niederländischer	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichisch-Ungarisch-Rheinischer	721	264	457	—	4 109	1 512	2 597	—
Nordfranzösisch-Oesterr.-Ungarischer	7 833	11 837	—	4 004	86 707	120 546	—	33 839
Bergisch-Märkisch-Westfälischer	36 175	2 557	33 618	—	10 784	839	9 945	—
„ „ Köln-Mindener	130	41	89	—	219	75	144	—

Verkehr.	Gewicht.				Ertrag.			
	1879.	1878.	1879.		1879.	1878.	1879.	
			Mehr.	Weniger.			Mehr.	Weniger.
t				M				
Bergisch-Märkisch-Bayerischer	2 972	2 091	881	—	21 371	10 992	10 379	—
Westfälisch-Nassauischer	210	20	190	—	910	106	804	—
Dortmund-Gronau-Enschede-Nassauischer	114	20	94	—	762	35	727	—
„ „ „ Hessischer	50	10	40	—	161	17	144	—
Bergisch-Märkisch-Münster-Enscheder	10	—	10	—	25	—	25	—
„ „ Luxemburg-Lothringischer	55 010	—	55 010	—	172 940	—	172 940	—
Verkehr der Bergisch-Märkischen mit der Prinz Heinrich-Bahn	5 160	—	5 160	—	15 702	—	15 702	—
Verkehr der Köln-Mindener mit der Prinz Heinrich-Bahn	1 320	—	1 320	—	5 091	—	5 091	—
Köln-Minden-Westfälischer	43	—	43	—	22	—	22	—
Westfälisch-Saarbrücker	90	—	90	—	328	—	328	—
„ Hessischer	1 220	—	1 220	—	6 292	—	6 292	—
„ Oberhessischer	40	—	40	—	125	—	125	—
„ Rheinischer Verband	90	—	90	—	504	—	504	—
„ Dortmund-Gronau-Enscheder	64	—	64	—	153	—	153	—
Dortmund-Gronau-Enschede-Köln-Mindener	50	—	50	—	28	—	28	—
„ „ „ Friesisch-Westfälischer	1 177	—	1 177	—	2 882	—	2 882	—
„ „ „ Frankfurt-Bebraer	3	—	3	—	58	—	58	—
„ „ „ Münster-Enscheder	1	—	1	—	5	—	5	—
Nassauisch-Friesisch-Westfälischer	152	—	152	—	520	—	520	—
Hannover-Rheinischer	16	—	16	—	164	—	164	—
Saarbrücker	130	—	130	—	247	—	247	—
Zusammen...	900 803	672 991	227 812	—	4 839 328	3 890 177	949 151	—

Abgesehen von den 19 hinzugetretenen Transit-Verkehren ist in 42 Verkehren eine Zunahme sowohl in den Transportmengen als in der Einnahme eingetreten; 29 Verkehre haben im Gewichte und in der Einnahme verloren, in 4 Verkehren ist das Transportquantum gestiegen und die Einnahme gefallen, in 3 Verkehren umgekehrt das Transportquantum zurückgegangen und die Einnahme gestiegen.

Die hinsichtlich folgender Verkehre:

1. Niederländisch-Pfälzisch-Saarbrücker über Cleve und Venlo,
2. Niederländisch-Badisch-Württembergischer über Cleve und Venlo,
3. Niederländisch-Elsass-Lothringischer über Cleve,
4. Belgisch-Pfälzischer,
5. Belgisch-Bayerischer,

nachgewiesene Verminderung der Transportmenge und Einnahme beruht darauf, dass die Verkehre bezw. Bahngruppen zu 1—3 in den im März eröffneten Südwestdeutschen und diejenigen

zu 4 und 5 seit August in den Belgisch-Südwestdeutschen Verband ganz oder theilweise aufgenommen worden sind.

In dem Niederländisch-Elsässischen Verkehre über Venlo sind vom März an Transporte nicht mehr vorgekommen; dieselben haben die Route Eindhoven-Ans-Ufflingen eingeschlagen.

Im Niederländisch-Nassauischen Verkehre ist die Verminderung der Einnahme gegenüber der Vermehrung der beförderten Gewichtsmengen darauf zurückzuführen, dass die Sendungen längere Zeit hindurch als sonst in den Wintermonaten in Folge Unterbrechung des Trajects zu Griethausen über Troisdorf-Lahnstein, statt über Zevenaar-Lahnstein, geleitet werden mussten.

Bezüglich des Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Verkehrs über Goch ist anzuführen, dass der Verkehr gekündigt worden ist und die Transporte dem Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Verkehre über Venlo zugefallen sind.

Die Zunahme der Einnahme bei Verminderung des transportirten Gewichts im Bergisch-Märkisch-Hessischen Verkehre erklärt sich dadurch, dass in demselben die Beförderung von Gütern aller Art auf Grund des eingeführten Classen-Tarifs im Jahre 1878 erst im September begonnen hat.

Der Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Verkehr, in welchem die Einnahme am erheblichsten gestiegen ist (144 403 \mathcal{M}), bestand im Jahre 1878 nur für Kohlen und Güter der Ausnahmetarifclassen, während in demselben seit Januar 1879 Güter aller Tarifclassen zur Beförderung gelangt sind.

Letzteres trifft zwar auch für den Bergisch-Märkisch-Pfälzischen (früher nur Kohlen-) Verkehr zu; in demselben hat sich aber das Gewichtsquantum um 10 686 t (über 33 pCt.), die Einnahme dagegen unter dem Einflusse der hinzugetretenen Beförderung höher tarifirter Güter nur um 8 844 \mathcal{M} = 6 $\frac{1}{2}$ pCt. vermindert.

4. Kohlen- und Coaks-Verkehr.

Es wurden gefahren:

	4 300 843 t Steinkohlen, gegen 3 759 795 t in 1878,
	439 663 t Coaks, „ 436 287 „ „ „
zusammen	4 740 506 t, gegen 4 196 082 t in 1878,
also	544 424 „ = 13,0 pCt. mehr.

Davon bezogen Rheinische Stationen:

	im Binnen-Verkehre 2 146 360 t Steinkohlen,
	136 812 „ Coaks,
zusammen	2 283 172 t
gegen	2 109 138 t in 1878,
also	174 034 „ = 8,3 pCt. mehr.
	im directen Verkehre 431 302 t Steinkohlen,
	55 300 „ Coaks,
zusammen	486 602 t
gegen	401 226 t in 1878,
also	85 376 „ = 21,3 pCt. mehr.

Zu übertragen... 2 769 774 t

Uebertrag... 2 769 774 t

Von Rheinischen nach fremden Stationen wurden versandt:

1 418 487 t Steinkohlen, gegen 1 168 400 t in 1878,

187 071 „ Coaks, „ 236 170 „ „ „

zusammen 1 605 558 t

gegen 1 400 370 t in 1878,

also 205 188 „ = 14,6 pCt. mehr.

Im Durchgangs-Verkehre wurden befördert:

304 694 t Steinkohlen, gegen 270 538 t in 1878,

60 480 „ Coaks, „ 14 810 „ „ „

zusammen 365 174 t

gegen 285 348 t in 1878,

also 79 826 „ = 28 pCt. mehr.

Im Ganzen... 4 740 506 t

Tonnenkilometer sind durchfahren:

a. im Binnen-Verkehre..... 135 432 650 t gegen 128 039 058 in 1878,

b. „ directen und Durchgangs-Verkehre 232 400 240 „ „ 199 163 086 „ „

zusammen 367 832 890 t gegen 327 202 144 in 1878,

also 40 630 746 = 12,4 pCt. mehr.

Die durchschnittliche Transportstrecke jeder Tonne Steinkohlen und Coaks umfasste:

im Binnen-Verkehre..... 59,32 km, gegen 60,71 km in 1878,

„ directen und Durchgangs-Verkehre 94,57 „ „ 95,43 „ „ „

zusammen 77,39 km, gegen 77,98 km in 1878.

Der Antheil der einzelnen Reviere an dem Kohlen- und Coaks-Versande ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Benennung.	1879.	Procent der Gesamt- beförde- rung.	1878.	Procent der Gesamt- beförde- rung.	1879.			
					Mehr.	%	Weniger.	%
1) Aachener (Wurm- und Inde- Revier:								
a. Rheinische Bahn.....	267 300	5,65	238 301	5,69	28 999	12,5	—	—
b. Aachener Industriebahn	195 190	4,15	164 830	3,94	30 360	18,4	—	—
2) Ruhr-Revier:								
a. Rheinische Bahn.....	3 577 922	75,69	3 206 350	76,59	371 572	11,5	—	—
b. Bergisch-Märkische ...	473 084	10,01	416 834	9,96	56 250	13,5	—	—
c. Westfälische ...	33 132	0,77	8 565	0,20	27 567	321,9	—	—
d. Dortmund-Gronau-En- scheder	2 060	0,04	60	—	2 000	—	—	—
e. Köln-Mindener	144 710	3,06	119 326	2,95	25 384	21,3	—	—
f. Hannoversche Staats- bahn	2 085	0,04	—	—	2 085	—	—	—
3) Saar-Revier	21 235	0,45	26 375	0,62	—	—	5 140	19,5
4) Belgische Bahnen	7 545	0,16	5 800	0,14	1 745	30,1	—	—
Zusammen...	4 727 263	100	4 186 441	100	545 962	—	5 140	—
Hierzu Zwischenhandel..	13 243	—	9 641	—	3 602	37,4	—	—
Im Ganzen ..	4 740 506	—	4 196 082	—	549 564	—	5 140	—
					544 424	13,0	—	—

Die Einnahme aus dem Kohlen- und Coaks-Verkehre ergab:

Im	1879.		1878.		1879. M e h r.		
	ℳ	℔	ℳ	℔	ℳ	℔	%
Binnen-Verkehre	5 433 988	12	5 093 828	06	340 160	06	6,7
Directen Verkehre	5 142 961	68	4 454 274	26	688 687	42	15,5
Durchgangs-Verkehre	1 060 344	35	910 190	73	150 153	62	16,5
Zusammen...	11 637 294	15	10 458 293	05	1 179 001	10	11,3

also durchschnittlich pro Tonne 2.ℳ 45 ℔ gegen 2.ℳ 49 ℔ im Jahre 1878
und pro Tonne und Kilometer 3,10 ℔ gegen 3,20 ℔ im Jahre 1878.

Müller I.

Übersicht des Kohlen- und Coaks-Verkehrs auf der Rheinischen Eisenbahn in der zehnjährigen Periode 1870/79.

Mit Ausschluss der Dienstkohlen.

Bene n n u n g.	1870.	1871.	1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.
1) Gesamt-Kohlen- und Coaks-Verkehr: Tonnen	1 710 991	2 143 684	2 436 555	3 036 339	2 743 302	3 362 643	3 556 997	3 506 528	4 196 082	4 740 506
2) Gefahrene Tonnen-Kilometer...	105 061 742	151 388 364	180 035 016	230 746 842	224 216 062	298 729 233	316 426 366	296 487 245	327 202 144	367 832 891
3) Die gefahrenen Tonnen-Kilometer (Kohlen und Coaks) betragen von der Gesamt-Güterbeförderung (ohne Postgut, Vieh, Eisenbahn- und andere Fahrzeuge) Procent	40,37	40,30	38,09	41,80	39,94	46,10	47,46	46,25	47,56	49,88
4) Einnahme für Kohlen- und Coaks-Transporte Mark	4 170 696	5 314 575	6 221 994	7 674 582	7 649 134	10 264 450	10 579 663	9 659 751	10 458 293	11 637 294
5) Diese Einnahme beträgt von der Gesamt-Einnahme aus dem Güterverkehre (ohne Postgut, Vieh, Fahrzeuge und Neben-Erträge) Procent	32,49	30,09	29,38	32,18	32,73	39,13	38,92	37,98	39,12	39,60
6) Durchschnittliche Einnahme für das Tonnen-Kilometer Mkpfgr.	3,97	3,51	3,46	3,83	3,41	3,44	3,34	3,26	3,20	3,16
7) Durchschnittliche Transportstrecke jeder Tonne Steinkohlen und Coaks Kilometer	61,4	70,6	73,9	76,0	81,7	88,8	89,0	84,5	78,0	77,5

Die Reclamationen im Güter-Verkehre blieben im Jahre 1879 — wie aus folgender vergleichenden Tabelle ersichtlich — nur um ein Geringes unter der Anzahl des Vorjahres.

Es wurden behandelt

	im Jahre	
	1879.	1878.
Verluste	714	633
Beschädigungen und Mancos ..	5 904	6 152
Verspätungen	555	529
Verweigerung und Unbestellbarkeit	4 143	4 337
Gepäckssachen	168	245
Zollprocesse	535	480
Zusammen	12 019	12 376

Dieselben vertheilen sich auf die verschiedenen Verkehre wie folgt:

	1879.	1878.
Binnen-Verkehr	3 044	2 925
Rheinischer Verband	721	795
Französisch-Belgisch-Rheinischer und Belg.-Rhein.-Verband ...	3 396	4 148
Die übrigen deutschen und österreichischen Verkehre ...	4 029	3 769
Alle anderen Verkehre	829	739
Zusammen	12 019	12 376

Zur Ausgleichung der Entschädigungs-Ansprüche wurden im Rechnungsjahre 1879/80 nach Abzug der von den beteiligten Verwaltungen eingezogenen Beträge, sowie derjenigen, welche durch den Verkauf bezahlter Güter erstattet wurden, 15 169 \mathcal{M} 47 $\frac{1}{2}$ gegen 32 221 \mathcal{M} 93 $\frac{1}{2}$ für das Rechnungsjahr 1878/79 bezahlt.

Ueber die beim Recherchen- oder Ermittlungs-Büreau eingegangenen Meldungen und deren Erledigung gibt nachstehende Tabelle Aufschluss:

Meldungen im	Colli gemeldet als			Zusammen 1879.	Dagegen in 1878.
	überzählig.	fehlend bei der Entladung.	fehlend bei der Wieder- verladung.		
Binnen-Verkehre	1 225	1 459	199	2 883	2 844
Transit-Verkehre	710	1 934	314	2 958	3 452
Im Ganzen ...	1 935	3 393	513	5 841	6 296
			Hiervon erledigten sich sofort ..	465	
			Durch Correspondenz	5 096	
				5 561	5 907
			Unerledigt blieben	280	389

C.

Finanzielle Lage.

General-Bilanz.

Eine vollständige Uebersicht über die Vermögenslage des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens am Schlusse des Jahres 1879 gewährt die unter A I beigefügte General-Bilanz.

Dieselbe schliesst ab mit der Gesamtsumme von 514 521 141 *M* 03½
gegen 476 880 749 „ 53½

Ende 1878, so dass in 1879 ein Zuwachs von 37 640 391 *M* 50½
zu verzeichnen ist.

Diese Vermehrung und die in der General-Bilanz hervortretenden Gesamt-Ergebnisse werden durch die ferner angeschlossenen Special-Rechnungsabschlüsse und Uebersichten erläutert und näher nachgewiesen.

Allgemeine Bau-Rechnungen. (Anlage IIa.)

Diese Rechnungen umfassen die Einnahmen und Ausgaben für den Bau der sämtlichen bereits im Betriebe stehenden und der noch in der Herstellung begriffenen neuen Linien, einschliesslich der Beschaffungskosten der Betriebsmittel (Locomotiven und Wagen) und der Kosten aller Nebenanlagen (Werkstätten, Wasserleitungen, Gasfabrik etc.), mit alleiniger Ausnahme der Eifelbahn Call-Trier.

Die Bau-Einnahmen (Actien, Anleihen und noch nicht abgeschriebene Neben-Einnahmen) betragen bis Ende 1879 399 898 742 *M* 78½

Die Bau-Ausgaben einschliesslich der Kosten für Betriebsmittel und Nebenanlagen dagegen:

1) für die im Betriebe stehenden Strecken 421 871 768 *M* 68½

2) für die noch in der Herstellung begriffenen und
projectirten Linien 5 872 479 „ 45½

Zusammen 427 744 248 *M* 13½

wonach Ende 1879 eine Ueberzahlung vorhanden war von 27 845 505 *M* 35½
welche nach Beschlüssen der General-Versammlung aus den disponibeln Fonds der Gesellschaft vorläufig gedeckt ist.

Bezüglich der dieser Ausgabe gegenüber Ende 1879 noch vorhandenen Baumittel (Actien und Obligationen) wird Folgendes bemerkt:

a. Auf die in Gemässheit der Emissions-Bedingungen vom 15. Mai 1879, welche hier wörtlich folgen:

Emission von 58 000 Stück à 750 *M* = 43 500 000 *M* neuer Stamm-Actien.

Auf Grund der Beschlüsse der General-Versammlungen vom 28. Mai und 28. December 1872, 29. Mai 1873 und 10. Juni 1874, der Concessions-Urkunde vom 9. Juni 1873 und des Statut-Nachtrages vom 7. August 1873, sowie unter Genehmigung Seiner Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten haben wir beschlossen, von dem Capitale, welches für die Herstellung der durch oben erwähnte Concessions-Urkunde bezw. General-Versammlungs-Beschlüsse genehmigten Erweiterungsbauten und Ergänzungen des Betriebsmaterials und der Betriebseinrichtungen unseres Unternehmens erforderlich werden wird, einen weiteren Betrag von 43 500 000 *M* durch Ausgabe von 58 000 Stück neuer Stamm-Actien aufzubringen und diese Actien vorzugsweise den Inhabern der im Umlaufe befindlichen 60 500 000 Thaler oder 181 500 000 *M* Actien, Stamm-Actien, Prioritäts-Stamm-Actien und Bonn-Kölner Actien (unter Ausschluss der lediglich für die Call-Trierer Eisenbahn creirten Actien Lit. B.) nach Massgabe ihres Besitzes unter den nachfolgenden Bedingungen zur Verfügung zu stellen.

Bedingungen für die Betheiligung.

- 1) Die Actien werden zum Nennwerthe ohne Agio ausgegeben werden.
- 2) Der Besitz von vier alten Actien gibt Anrecht auf eine neue Actie.
- 3) Das Anrecht ist geltend zu machen innerhalb der Präclusiv-Frist vom 15. Juni bis 1. Juli 1879 bei einer der nachbenannten Stellen:
 - a) in Köln bei der unterzeichneten Direction;
 - b) in Berlin bei den Bankhäusern S. Bleichroeder und der Bank für Handel und Industrie;
 - c) in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und dem Bankhause E. Frege & Co. unter Vorlage resp. portofreier Einsendung der Actien, ohne Dividendenscheine und Talons, behufs deren Abstempelung, und eines doppelt ausgefertigten genau nach der Nummer geordneten Verzeichnisses, welches mit Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten resp. dessen Bevollmächtigten versehen sein muss. Die Rücksendung der Actien erfolgt, wenn nicht seitens der Absender anders bestimmt worden ist, unter Declaration des Nominalwerthes. Haben die Anmeldungen den ausgeschriebenen Betrag von 43 500 000 *M* erreicht, so werden die Anmelde Listen geschlossen und weitere Anmeldungen nicht mehr berücksichtigt. In diesem Falle wird der Schluss der Anmelde Listen sofort durch die in den Statuten vorgeschriebenen Blätter bekannt gemacht werden.

Die Formulare für die Anmeldung können vom 20. Mai cr. an von unserer Effecten-Verwaltung, den oben unter 3b und c bezeichneten und denjenigen Bankhäusern bezogen werden, welche von uns mit der Einlösung der Zins-Coupons und Dividenden-Scheine beauftragt sind.

- 4) Auf die neuen Actien sind einzuzahlen:
- a) bei der Anmeldung bis incl. 1. Juli dieses Jahres 20pCt. des Nominal-Betrages der Actien;
 - b) pr. 1. Juli 1880 20pCt.;
 - c) pr. 1. Juli 1881 30pCt.;
 - d) pr. 1. Juli 1882 der Rest mit 30 pCt.

An welchen Stellen ausser unserer Hauptcasse die sub b, c und d aufgeführten Einzahlungen demnächst werden bewirkt werden können, wird s. Z. vor den gedachten Einzahlungs-Terminen öffentlich bekannt gemacht werden.

Die Zahlung kann innerhalb der letzten 15 Tage vor den Verfalltagen erfolgen, nach den Verfalltagen nur unter gleichzeitiger Vergütung von 6pCt. Verzugszinsen der fälligen Raten, unbeschadet der Einforderung der erfallenen Conventionalstrafen.

- 5) Die neuen Actien nehmen für das mit dem 1. Januar 1883 beginnende Betriebsjahr und folgende an der Dividende Theil; bis dahin, also bis 31. December 1882, beziehen dieselben von den Ratenzahlungen 5pCt. Zinsen, welche an der Schlusszahlung pr. 1. Juli 1882 gekürzt werden.

Diese Zinsen betragen von den Ratenzahlungen pro Actie:

a) von 20pCt. = 150 \mathcal{M} für 42 Monate =	26 \mathcal{M} 25 S
b) „ 20 „ = 150 „ „ 30 „ =	18 „ 75 „
c) „ 30 „ = 225 „ „ 18 „ =	16 „ 87 $\frac{1}{2}$ „
d) „ 30 „ = 225 „ „ 6 „ =	5 „ 62 $\frac{1}{2}$ „

Zusammen.... 67 \mathcal{M} 50 S

Demnach sind zu zahlen in dem Zeitraume:

a) vom 15. Juni bis 1. Juli 1879	20pCt. =	150 \mathcal{M}
b) vom 15. Juni bis 1. Juli 1880	20 „ =	150 „
c) vom 15. Juni bis 1. Juli 1881	30 „ =	225 „
d) vom 15. Juni bis 1. Juli 1882	30 „ = 225 \mathcal{M}	
abzüglich obiger Zinsen.....		67 „ 50 S

also noch 157 „ 50 S

in Summa.... 682 \mathcal{M} 50 S

Die neuen Actien berechtigen zur Theilnahme an den General-Versammlungen erst nach erfolgter Vollzahlung.

- 6) Nach erfolgter Einzahlung von 40pCt. des Nominal-Betrages werden seitens der Direction gegen Rücklieferung der Anmeldebogen Interims-Quittungen, auf welchen die späteren Ratenzahlungen ebenfalls quittirt werden, ausgereicht. Bei der Schlusszahlung pr. 1. Juli 1882 werden die Interims-Quittungen gegen die Actien-Documente ausgetauscht, ohne dass die Direction sich zu einer Prüfung der Legitimation des Präsentanten der Interims-Quittung verpflichtet.
- 7) Die Actionäre, welche die im §. 3 bezeichnete Präclusiv-Frist für die Geltendmachung ihres Anrechtes und die Anzahlung von 20pCt. auf den Nominalwerth der Actien nicht innehalten, verlieren ihr Anrecht.

- 8) Wer mit den ausgeschriebenen Ratenzahlungen im Rückstande bleibt, hat eine Conventionalstrafe von 10pCt. der ausgeschriebenen Rate, deren Zahlung im Rückstande geblieben ist, und 6pCt. Verzugszinsen zum Vortheile der Gesellschaft verwirkt. Ist die Aufforderung zur Zahlung mindestens drei Mal in den hierzu statutgemäss bestimmten öffentlichen Blättern, das letzte Mal wenigstens vier Wochen vor dem für die Einzahlungen gesetzten Schlusstermine, bekannt gemacht worden, die Zahlung aber demungeachtet noch immer nicht erfolgt, so steht es der Direction frei, entweder den einzahlbaren Betrag der Actien nebst Conventionalstrafen und Verzugszinsen gerichtlich einzutreiben oder aber hierauf zu verzichten. Im letzteren Falle müssen die bis dahin eingezahlten Raten als der Gesellschaft verfallen und die durch die Ratenzahlungen sowie durch die ursprüngliche Unterzeichnung dem Actionär gegebenen Ansprüche auf den Empfang von Actien für vernichtet erklärt werden.

Eine solche Erklärung erfolgt nach dem Beschlusse der Direction durch öffentliche Bekanntmachung unter Angabe der Nummern. An die Stelle der für verfallen erklärten Actien können von der Direction neue Actien ausgegeben werden.

- 9) Diejenigen neuen Actien, welche von den Inhabern der alten Stamm-Actien, Prioritäts-Stamm- und Bonn-Kölner Actien etwa nicht in Anspruch genommen sind, sowie diejenigen, auf welche nach dem vorstehenden Paragraphen der Anspruch hinfällig erklärt worden ist, werden von der Direction bestmöglich im Interesse der Gesellschaft begeben.

Köln, den 15. Mai 1879.

Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

den Inhabern der in Umlauf befindlichen Actien zur Verfügung gestellten	58 000
Stück neuer Actien zu	43 500 000 \mathcal{M}
sind seitens der Actionäre 57 448 Stück gezeichnet =	43 086 000 „
so dass noch 552 Stück =	414 000 \mathcal{M}
der Gesellschaft verblieben sind.	
Auf die neu gezeichneten Actien von.....	43 086 000 „
ist die erste Einzahlung bei der Anmeldung am 1. Juli 1879 erfolgt mit 20pCt. =	8 617 200 „
es blieben also rückständig	34 468 800 \mathcal{M}
(zur Einzahlung am 1. Juli 1880, 1. Juli 1881 und 1. Juli 1882).	
Diesem Betrage treten die nicht gezeichneten 552 Stück neue Actien zum Nennwerthe =	414 000 „
hinzu, wonach sich der disponible Gesamtbetrag an Actien auf.....	34 882 800 \mathcal{M}
beziefft.	
b. von den 5procentigen Obligationen V. Serie, privilegirt unter'm 28. April 1876. waren noch.....	8 974 200 \mathcal{M}
und von den gleichen Obligationen VI. Serie, privilegirt unter'm 11. März 1878, noch.....	15 000 000 „
	Zusammen an Obligationen.... 23 974 200 „
Ende 1879 unbegeben.	
An flüssig zu machenden Baumitteln waren also Ende 1879 noch vorhanden	58 857 000 \mathcal{M}

Mit Rücksicht auf die inzwischen eingeleiteten und durch den Vertrag vom 13./18. Decbr. 1879 abgeschlossenen Verhandlungen wegen Ueberganges des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat wurde von der Ausgabe sowohl der nicht gezeichneten neuen Actien wie auch der unbegebenen Obligationen V. und VI. Serie Abstand genommen.

Werden die gesammten Bau-Ausgaben bis Ende 1879 im oben angegebenen Betrage von 427 744 248 *M* 13 *§*
 den gleichen Ausgaben bis Ende 1878 = 398 203 501 „ 33 „
 gegenübergestellt, so berechnet sich die Gesamt-Ausgabe zu Bauzwecken
 im Jahre 1879 auf 29 540 746 *M* 80 *§*

Diese Summe ist, abgesehen von einem verhältnissmässig geringen Betrage für Ergänzungsbauten auf den älteren Strecken, auf die damals noch im Baue befindlichen bezw. noch unvollendeten neuen Linien (Duisburg-Quakenbrück, Düsseldorf-Elberfeld-Hörde, die linksrheinischen Seitenbahnen etc.), sowie zur Beschaffung weiterer Betriebsmittel verwendet.

Das gesammte beschaffte Anlage-Capital in Actien und Obligationen ist dem allgemeinen Baufonds im Nominalbetrage überwiesen.

Die auf die Actien und 5procentigen Prioritäts-Obligationen erzielten Coursgewinne sind nach Abschreibung aller Coursverluste, welche bei Begebung der 3¹/₂-, 4- und 4¹/₂procentigen Prioritäts-Obligationen erwachsen sind, besonders reservirt bezw. verwendet. Die nachfolgende bis Ende 1879 vervollständigte Uebersicht gibt in dieser Beziehung erschöpfenden Aufschluss und schliesst ab mit einem noch reservirten Gewinn-Ueberschusse von 5 596 470 *M* 79 *§*

Köln-Crefelder Eisenbahn-Gesellschaften bis Ende 1879 erwachsenen Cours-Gewinne und Verluste.

Betrug.	Dafür sind auf- gekommen.		Sonach ergibt sich an				Bemerkungen.
			Cours-Gewinn.		Cours-Verlust.		
oder M	M	3	M	3	M	3	
13 500 000	13 725 000	—	225 000	—	—	—	Zu Ia. Agio auf 600 Stück Actien.
3 750 000	3 750 000	—	—	—	—	—	Zu Ib. 2 657 Stück = 1992 750 M sind in Stamm-Actien umgewandelt.
3 000 000	3 000 000	—	—	—	—	—	
21 000 000	21 000 000	—	—	—	—	—	
3 900 000	3 909 703	50	9 703	50	—	—	Zu Ic. Der Gewinn besteht aus Conventionalstrafen und verfallenen Einzahlungen.
3 150 000	3 150 000	—	—	—	—	—	Zu If. 827 Stück = 620 250 M sind in Stamm-Actien umgewandelt.
15 000 000	15 834 474	55	834 474	55	—	—	
9 000 000	10 735 008	90	1 735 008	90	—	—	
32 700 000	35 446 558	65	2 746 558	65	—	—	Zu Ii. Nach Abzug der der Pensions-Casse überwiesenen 15 000 M
3 900 000	5 404 878	70	1 504 878	70	—	—	
36 300 000	43 835 759	90	7 535 759	90	—	—	{Zu Ij. Einschliesslich 4 631 M 40 3 Conventionalstrafen und 900 M verfallene Einzahlungen; 46 451 Stück sind von den älteren Actionären zu 120% übernommen und 1 949 Stück freihändig begeben.
36 300 000	36 577 424	95	277 424	95	—	—	Zu Im. 45 175 Stück sind von den älteren Actionären zu pari übernommen und 3 225 Stück freihändig begeben.
43 086 000	43 086 000	—	—	—	—	—	Zu In. 57 448 Stück sind von den älteren Actionären zu pari übernommen und darauf pr. 1. Juli 1879 20% = M 8 617 200 eingezahlt. 552 Stück sind zur Verfügung verblieben.
24 586 000	239 454 809	15	14 868 809	15	—	—	
7 500 000	7 475 329	65	—	—	24 670	35	
3 750 000	3 465 647	25	—	—	284 352	75	
2 250 000	2 250 000	—	—	—	—	—	
2 100 000	2 026 500	—	—	—	73 500	—	
24 000 000	21 285 097	50	—	—	2 714 902	50	
15 000 000	14 448 006	—	—	—	551 994	—	
9 000 000	8 145 322	50	—	—	854 677	50	
9 000 000	8 912 408	25	—	—	87 591	75	
15 000 000	15 207 717	—	207 717	—	—	—	
30 000 000	30 660 225	—	660 225	—	—	—	
30 000 000	30 954 528	20	*) 954 528	20	—	—	*) Abzüglich der hieraus entnommenen Kosten der Vorarbeiten für Zweigbahnen der Linie Call-Trier und einiger Umtauschprämien im Gesamtbetrage von M 32 414,30.
36 025 800	37 209 054	09	**) 1 183 254	09	—	—	**) Nach Abschreibung von M 72 934,03 für zweifelhafte Forderungen baulichen Ursprungs, sowie einiger Umtauschprämien.
53 625 800	182 039 835	44	3 005 724	29	4 591 688	85	
24 586 000	239 454 809	15	14 868 809	15	—	—	
108 211 800	421 494 644	59	17 874 533	44	4 591 688	85	
			13 282 844	99	Gewinn-Ueberschuss.		
	7 350 000	—					
	336 373	80	7 686 373	80			
	Mithin verbleiben.		5 596 470	79			

Siehe General-Bilanz Tit. XV. der Passiva.

Baurechnung über die Eifelbahn Call-Trier.

Die Bau-Ausgaben belaufen sich bis Ende 1879 auf.....	38 950 668. <i>ℳ</i> 17 $\frac{1}{2}$
betragen bis Ende 1878.....	38 899 475 „ 19 „
mithin Zuwachs in 1879.....	51 192. <i>ℳ</i> 98 $\frac{1}{2}$

Dieser Betrag ist grösstentheils zur Zahlung von noch rückständigen Grundentschädigungen einschliesslich von 22 756. *ℳ* 01 $\frac{1}{2}$ mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nachträglich zu Gunsten des Kreises Schleiden auf den Baufonds übernommenen Grunderwerbskosten aufgewendet.

Dem gegenüber beliefen sich die extraordinären Einnahmen Ende 1879 auf	2 354 863. <i>ℳ</i> 05 $\frac{1}{2}$
dieselben betragen Ende 1878.....	2 340 492 „ 35 „

haben sich also um..... 14 370. *ℳ* 70 $\frac{1}{2}$

durch Veräusserung von Grundstücksabsplissen, entbehrlichen Materialien und Utensilien etc. erhöht.

Nachweis über die Verwendung des Anlage-Capitals. (Anlage VII.)

Auf die sämtlichen im Betriebe stehenden Linien = 1354,16 km sind hiernach für das Kilometer	340 301. <i>ℳ</i>
verausgabt;	
darunter für Betriebsmittel (Locomotiven und Wagen).....	49 541 „
mithin für Bahn- und Hochbauten etc.....	290 760. <i>ℳ</i>

Uebersicht des Gesamtbelastungs-Zustandes. (Anlage VIIa.)

Die Capitalbelastung betrug Ende 1879:

I. für sämtliche Linien ausschliesslich Call-Trier:

1) in voll eingezahlten Stamm- und Prioritäts-Stamm-Actien.....	181 500 000. <i>ℳ</i>
2) in neuen Actien 43 500 000. <i>ℳ</i> , auf welche die erste Einzahlung mit 20 pCt. geleistet ist =	8 617 200 „

Zusammen in Actien..... 190 117 200. *ℳ*

3) in verschiedenen Anleihen 222 600 000. <i>ℳ</i> , von welchen indess nur begeben waren	198 625 800 „
---	---------------

Zusammen in Actien und Obligationen..... 388 743 000. *ℳ*

II. für Call-Trier:

in Stamm-Actien Lit. B.	37 500 000. <i>ℳ</i>
------------------------------	----------------------

Gesamt-Capital..... 426 243 000. *ℳ*

Die Betheiligung des Staates besteht:

Zu I. in der Zinsgarantie für die 3 $\frac{1}{2}$ procentigen Obligationen	3 750 000. <i>ℳ</i>
wovon indess	1 275 600 „
getilgt, also nur noch.....	2 474 400. <i>ℳ</i>
sich im Umlaufe befinden.	

Zu II. in der Garantie von 4pCt. Zinsen für das gesammte angegebene Actien-Capital Lit. B., wobei jedoch bemerkt wird, dass die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft vertragsmässig dem Staate den gezahlten Zinsenzuschuss bis zur Höhe von $\frac{1}{4}$ pCt. des Anlage-Capitals zu erstatten und der Staat für ein Betriebs-Deficit nicht aufzukommen hat.

Die Ergebnisse des bisherigen Betriebes waren für den Staat und für die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft folgende:

	Die Rheinische		
	Der Staat hat zugesprochen:	Eisenbahn-Gesellschaft hat zugesprochen:	
	zur Verzinsung:	zu den Betriebskosten:	zur Verzinsung:
1871 15./7.—31./12.	425 255 <i>M</i> 93 $\frac{1}{2}$	—	32 827 <i>M</i> 14 $\frac{1}{2}$
1872	1 160 507 „ 66 „	38 318 <i>M</i> 65 $\frac{1}{2}$	79 991 „ 55 „
1873	1 282 439 „ 39 „	—	87 678 „ 36 „
1874	1 355 930 „ 88 „	224 894 „ 86 „	93 960 „ — „
1875	1 110 947 „ 03 „	—	89 462 „ 49 „
1876	1 104 932 „ 51 „	—	90 696 „ 36 „
1877	932 296 „ 20 „	—	91 589 „ 82 „
1878	896 715 „ 45 „	—	91 510 „ 75 „
1879	924 343 „ 19 „	—	92 516 „ 14 „
Zusammen	9 193 368 <i>M</i> 24 $\frac{1}{2}$	263 213 <i>M</i> 51 $\frac{1}{2}$	750 232 <i>M</i> 61 $\frac{1}{2}$

10 206 814 *M* 36 $\frac{1}{2}$

Ausserdem hat die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft die Zinsen von dem ihrerseits übernommenen Baukosten-Antheil von 222 382 *M* 50 $\frac{1}{2}$ getragen.

Amortisation des Anlage-Capitals. (Anlage XX.)

Zur Amortisation der Anleihen wird $\frac{1}{2}$ pCt. des Nominal-Betrages derselben nebst den auf die ausgeloozten Obligationen ersparten Zinsen verwendet.

Die vorbezeichnete Uebersicht lässt den planmässigen Fortschritt der Amortisation erkennen.

Bis zum Schlusse des Jahres 1879 sind von den nachbezeichneten Anleihen getilgt:

4procentige vom 12. October 1840	2 534 250 <i>M</i>	oder	33,79 pCt.	des ursprünglichen	Nominal-Capitals	
3 $\frac{1}{2}$	„	8. Septbr. 1843	1 275 600 „	„	34,02 „	„
4 $\frac{1}{2}$	„	Bonn-Kölner	468 600 „	„	20,83 „	„
4 $\frac{1}{2}$	„	Köln-Crefelder	381 300 „	„	18,16 „	„
4 $\frac{1}{2}$	„	von 1858 und 1860 ..	2 725 500 „	„	11,36 „	„
4 $\frac{1}{2}$	„	„ 1861 „ 1864 ..	1 590 000 „	„	10,60 „	„
4 $\frac{1}{2}$	„	„ 1865	622 200 „	„	6,91 „	„
5	„	und vom 1. Januar 1880				
		in 4 $\frac{1}{2}$ procentige convertirte von 1869	306 000 „	„	3,40 „	„
5	„	und vom 1. Januar 1880				
		wie vor convertirte von 1871 und 1872	969 600 „	„	2,15 „	„
Zusammen	10 873 050 <i>M</i>	oder	9,25 pCt.			

Die 5procentigen Obligationen vom 28. März 1874 und 28. April 1876, deren Amortisation nach den Privilegien mit dem Jahre 1880 begonnen haben würde, sind zur baaren Rückzahlung am 1. October 1880 gekündigt worden.

Betriebs-Ergebnisse. (Anlage XVIIIa.)

Mit Rücksicht darauf, dass

- 1) die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft in Utrecht in Gemässheit des Vertrages vom 5. Juli 1862 an der Zweigbahn Cleve-Zevenaar mitbetheiligt ist,
- 2) der Staat für das Anlage-Capital der Eifelbahn Call-Trier nach Massgabe der Verträge vom 10. April 1866 und 12./14. November 1867 bzw. durch die Gesetze vom 7. Juli 1866 (G.-S. §. 449) und vom 11. März 1868 (G.-S. §. 234) in der zu Anlage VIIa bereits erwähnten Ausdehnung die Zinsgarantie bewilligt hat; und
- 3) die neuen Strecken Duisburg-Quakenbrück, eröffnet am 1. Juli 1879, und Düsseldorf-Elberfeld-Hörde, eröffnet am 15. Mai bzw. 15. September 1879, bis zum Schlusse des Jahres noch für Rechnung der Baufonds zu betreiben waren, ist diesen Verhältnissen entsprechend getrennte Rechnungsführung erforderlich gewesen. Hiernach kommen in Betracht:
 - a) die allgemeine Betriebs-Rechnung (umfassend sämtliche Strecken mit Ausnahme der unter b, c, d und e aufgeführten),
 - b) die Betriebs-Rechnung Cleve-Zevenaar,
 - c) " " Call-Trier,
 - d) " " Duisburg-Quakenbrück und
 - e) " " Düsseldorf-Elberfeld-Hörde.

Die Betriebs-Ergebnisse bzw. die Abschlüsse der vorbezeichneten Betriebs-Rechnungen sind nachstehend übersichtlich zusammengestellt: