

Abschluß

des

Pensions-Fonds für die definitiv angestellten Beamten der Bergisch-Märkischen
und Prinz-Wilhelm-Eisenbahn

pro 1856.

Soll = Einnahme.												Einnahme.						Ist = Einnahme.			Rest.		
Laut Etat.			Zugang.			Abgang.			Wirkliches Soll.														
Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.
130	—	9	32	27	11	—	—	—	162	28	8	Tit. I.	Laufende Pensions = Beiträge . .	162	28	8	—	—	—	—	—	—	—
1074	29	3	618	19	1	—	—	—	1693	18	4	" II.	Einmalige ($\frac{1}{12}$) Beiträge von neuen Besoldungen und Gehalts = Ver- besserungen	1693	18	4	—	—	—	—	—	—	—
962	15	—	—	—	—	—	—	—	962	15	—	" III.	Zuschüsse aus Betriebs = Fonds . .	962	15	—	—	—	—	—	—	—	—
32	15	—	38	17	7	—	—	—	71	2	7	" IV.	Zinsen des Kapital = Vermögens .	71	2	7	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	" V.	Abgelegte Kapitalien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2200	—	—	690	4	7	—	—	—	2890	4	7	Summa der Einnahme						2890	4	7	—	—	—

Soll = Ausgabe.												Ausgabe.												Zit =			Rest.					
Eaut			Bngang.			Abgang.			Wirkliches															Ausgabe.			Ausgabe.			Rest.		
Etat.																											Sgr. Pf.					
Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.	Thlr.	Sgr.	Pf.												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Tit. I. Pensionen der Beamten	—	—	—	—	—	—	—	—												
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	" II. Ueberwiesene Beiträge	—	—	—	—	—	—	—	—												
10	—	—	85	25	—	—	—	—	95	25	—	" III. Verwaltungs = Kosten und sonstige Ausgaben	95	25	—	—	—	—	—	—												
2190	—	—	—	—	—	890	—	—	1300	—	—	" IV. Zu Kapital = Anlagen	1300	—	—	—	—	—	—	—												
2200	—	—	85	25	—	890	—	—	1395	25	—	Summa der Ausgabe	1395	25	—	—	—	—	—	—												

A b s c h l u ß.

Die Einnahmen betragen	2890	4	7	—	—	—
" Ausgaben "	1395	25	—	—	—	—
Mithin bleibt Bestand, baar . . .	1494	9	7	—	—	—
Außerdem 13 Stück Prinz-Wilhelm-Prioritäts-Obligationen III. Serie zum Nominalwerthe von	1300	—	—	—	—	—
Summa	2794	9	7	—	—	—

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Jahr.	B e z e i c h n u n g der B a h n.	Länge derselben. Meilen.	A n l a g e - K a p i t a l				Tran- sind
			im	davon in	davon auf	pro	Locomotiven.
			Ganzen.	Stamm- Actien.	Transport- mittel.	Reise Bahn=Länge.	
			Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Stck.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.						
1849	1. Abtheilung (Eberfeld=Dortmund)	7,73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16
1850	" "	7,73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16
1851	" "	7,73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	15
1852	" "	7,73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	14
1853	" "	7,73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	16
1854	" "	7,73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	18
1855	a) " "	7,73	6,297,900	4,000,000	780,820	548,311	27
	b) 2. Abtheilung (Dortmund=Soest)	7,13	1,850,000	500,000	270,479		
1856	a) 1. Abtheilung	7,73	7,191,802	4,500,000	1,180,565	636,740	36
	b) 2. Abtheilung	7,13	2,270,149		270,479		

Jahr.	B e z e i c h n u n g der B a h n.	B aus Gr
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.	
1849	1. Abtheilung (Eberfeld=Dortmund)	
1850	" "	
1851	" "	
1852	" "	
1853	" "	
1854	" "	22
1855	a) " "	13
	b) 2. Abtheilung (Dortmund=Soest)	
1856	a) 1. Abtheilung	64
	b) 2. Abtheilung	

Tabellarische

von dem Bau-Kapitale, den Transport-Mitteln,

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	
Jahr.	Bezeichnung der Bahn.	Länge derselben. Meilen.	Anlage-Kapital				An Transportmitteln sind vorhanden.			Durchlaufene		Für die Zugreise ist an Heizungsmaterial verbraucht.		Es sind transportirt worden im Ganzen.									
			im Ganzen.	davon in Stamm- Actien.	davon auf Transport- mittel.	pro Meile Bahn-Länge.	Locomotiven. Stk.	Personenwagen. Stk.	Güter- u. Wagen. Stk.	Locomotiv- Zugmeilen.	Wagen- Achsenmeilen.	Holz. Cub.-Fuß.	Eisens. Pfund.	Personen					Güter excl. Dienstgut				
														I.	II.	III.	IV.	Militärs.	im Ganzen.	Kohlen.	Andere Güter.	im Ganzen.	
																							Klasse.
1849	Bergisch-Märkische Eisenbahn.																						
	1. Abtheilung (Elberfeld-Dortmund)	7,73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16	24	308	38,722	—	—	225	1740	59,513	430,056	—	3238	494,517	2,023,728	—	2,023,728	
1850	"	7,73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16	24	337	36,167	—	—	234,16	2270	79,272	398,544	—	3100	483,186	3,424,640	—	3,424,640	
1851	"	7,73	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	15	24	337	36,832	706,847	0,32	188,26	2106	83,886	389,586	—	2073	477,651	2,720,936	1,734,081	4,455,017	
1852	"	7,73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	14	24	338	34,816	847,481	0,09	188,02	1978	82,085	418,819	—	in 3. Kl. mit nach- gewiesenen.	502,882	3,103,228	2,329,157	5,432,385	
1853	"	7,73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	16	24	370	43,284	875,875	—	136,22	2088	94,237	487,382	—	1534	585,241	3,916,763	2,979,402	6,896,165	
1854	"	7,73	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	18	29	369	47,128	1,116,801	0,25	199,9	1930	96,908	490,197	128,031	1935	719,001	4,483,767	3,543,783	8,027,550	
1855	a) "	7,73	6,297,900	4,000,000	780,820	548,311	27	29	442	67,149	1,673,296	0,008	207,42	2124	103,086	425,529	283,062	1540	815,351	5,686,879	4,503,694	10,190,573	
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	7,13	1,850,000	500,000	270,479									207	8272	41,010	38,822	126	88,437	788,951	933,959	1,722,910	
1856	a) 1. Abtheilung	7,73	7,191,802		1,180,565	636,740	36	32	824	87,643,3	2,084,185	0,248	210,06	2783	130,483	507,206	390,454	1794	1,032,720	6,375,660	6,159,229	12,534,889	
	b) 2. Abtheilung	7,13	2,270,149	4,500,000	270,479									647	24,235	98,130	83,112	229	206,353	2,068,153	2,969,611	5,037,764	

		39.			40.	41.	42.	43.	44.			45.			46.			47.		
Jahr.	B e z e i c h n u n g der B a h n.	Von den Ausgaben sind ferner aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gedeckt.			Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf			Die Ausgaben betragen Procent der Brutto- Einnahme.	Die Ausgaben betragen						Von sämmtlichen Ausgaben kommen auf					
					Tit. A.	Tit. B.	Tit. C.		für die Bahn- und für die allgemeine Verwaltung. Tit. A. und C. pro Meile.			für die Transport- Verwaltung. Tit. B. für jede Zugmeile.			jede Zugmeile.			die Bahnmeile.		
		Fthr.	Cent.	Fig.				0/0	0/0	0/0	0/0	Fthr.	Cent.	Fig.	Fthr.	Cent.	Fig.	Fthr.	Cent.	Fig.
	Bergisch-Märkische Eisenbahn.																			
1849	1. Abtheilung (Elberfeld-Dortmund)	—	—	—	20 _{/0}	74 _{/77}	5 _{/3}	71 _{/06}	4625	15	5	2	21	10	3	21	7	18,277	—	—
1850	" "	—	—	—	29 _{/11}	64 _{/80}	6 _{/09}	85 _{/93}	9805	16	11	3	25	9	5	28	7	27,853	—	—
1851	" "	—	—	—	26 _{/72}	66 _{/82}	6 _{/46}	59 _{/64}	7475	12	7	3	4	9	4	21	10	22,528	—	—
1852	" "	—	—	—	26 _{/60}	65 _{/73}	7 _{/67}	54 _{/71}	7616	4	1	3	7	4	4	28	1	22,228	—	—
1853	" "	7124	25	2	25 _{/99}	67 _{/09}	6 _{/92}	53 _{/94}	8378	8	—	3	1	6	4	16	5	25,454	—	—
1854	" "	22,867	20	1	27 _{/84}	66 _{/02}	6 _{/14}	53 _{/43}	9741	28	—	3	4	1	4	21	3	28,697	—	—
1855	a) " "	13,267	18	—	31 _{/19}	64 _{/21}	4 _{/60}	56 _{/15}	13,492	18	9	3	18	—	5	18	2	37,704	—	—
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	—	—	—	17 _{/79}	73 _{/06}	9 _{/15}	67 _{/72}	5126	12	2	3	7	2	4	13	1	18,870	—	—
1856	a) 1. Abtheilung	64,323	28	8	32 _{/25}	62 _{/36}	5 _{/39}	52 _{/87}	16,210	2	9	3	20	2	5	26	9	43,063	—	—
	b) 2. Abtheilung	—	—	—	25 _{/88}	63 _{/93}	10 _{/19}	56 _{/51}	7354	16	9	2	29	7	4	20	1	20,391	—	—

Uebersicht
dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben.

23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.			31.			32.			33.			34.	35.			36.			37.			38.				
im Sanzen. Centner.	An Reisen haben durchschnittlich durchlaufen.		Es ist dabei eingekommen		Auf eine Reise kommen im Durchschnitt		Die Einnahmen haben betragen															Die Ausgaben haben betragen											
	jede Person. Meilen.	jeder Centner Meilen.	für die Person und für die Reise. Fig.	für den Str. Gut und für die Reise. Fig.	Personen. Anzahl.	Güter. Centner.	aus dem Personen-Verkehr incl. Gepäck-Überfracht.			aus dem Güter-Verkehr.			an sonstigen Einnahmen.			zusammen.			pro Bahnmeile.	Tit. A. für die Bahn-Verwaltung.			Tit. B. für die Transport-Verwaltung.			Tit. C. für die allgemeine Verwaltung.			zusammen.				
							Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.	Fig.		Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.	Fig.	Zhtr.	Sgr.
023,728	2,005	3,4	34,5	4,3	63,974	262,821	88,430	18	3	95,368	11	7	13,614	22	5	197,413	22	3	25,538	28,257	6	1	105,592	14	10	7433	19	6	141,283	10	5		
424,640	1,72	3,08	43,55	4,6	62,508	443,032	100,533	18	5	138,081	24	4	11,954	14	7	250,569	27	4	32,415	62,672	29	11	139,507	27	1	13,123	21	10	215,304	18	10		
455,017	1,70	3,06	43,48	4,4	61,792	576,328	99,103	26	—	177,314	10	7	15,564	3	—	291,982	9	7	37,772	46,530	21	9	116,362	3	5	11,254	15	7	174,147	10	9		
432,385	1,705	3,115	39,87	4,24	65,056	702,767	96,494	18	2	203,439	25	9	14,081	16	9	314,016	—	8	40,623	45,720	25	4	112,950	20	1	13,151	26	11	171,823	12	4		
896,165	1,657	3,051	39,8	4,087	75,710	892,130	108,476	28	10	243,047	3	5	13,265	19	—	364,789	21	3	47,191	51,138	25	3	131,997	17	—	13,625	10	10	196,761	22	9		
027,550	1,64	2,98	36	4,17	93,014	1,038,493	119,492	15	8	282,316	24	5	13,344	7	8	415,153	17	9	53,707	61,754	—	7	146,467	12	4	13,611	13	8	221,832	26	7		
190,573	1,8	2,7	31	4,7	107,282	1,340,855	128,195	26	10	354,434	22	1	36,448	24	9	519,079	13	8	67,151	90,895	29	2	187,156	3	11	13,402	6	9	291,454	9	10		
722,910	3,3	4,4	32	3,2	12,283	239,293	26,530	11	9	67,284	15	5	5514	9	—	99,329	6	2	27,862	11,964	1	8	49,152	3	5	6156	16	3	67,272	21	4		
534,889	1,7	3,39	33	3,56	135,884	1,649,328	164,217	14	4	420,653	10	3	44,705	23	4	629,576	17	11	81,446	107,355	20	3	207,571	27	5	17,948	27	4	332,876	15	—		
037,764	3,5	4,37	31	2,89	28,660	699,689	61,720	2	3	176,656	6	10	18,916	6	4	257,292	15	5	36,086	37,630	28	6	92,948	14	11	14,807	9	—	145,386	22	5		

48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	
Es sind verausgabt		Netto-Überschuß.	Die Dividende hat betragen.	An Eisenbahn-Steuer ist verausgabt.	Dem Reserve- und Erneuerungs-Fonds sind überwiesen		Bestand der Reserve- und Erneuerungs-Fonds.	Bemerkungen.
für Verzinsung der Prioritäten.	zur Amortisation derselben.				Zuschüsse.	an sonstigen Einnahmen.		
Zhlr. Sgr. Fig.	Zhlr. Sgr. Fig.	Zhlr. Sgr. Fig.	0/0	Zhlr. Sgr. Fig.	Zhlr. Sgr. Fig.	Zhlr. Sgr. Fig.	Zhlr. Sgr. Fig.	
44,880	24	3	—	—	—	—	—	* Der Ueberschuß pro 1855 der seit 9. Juli 1855 eröffneten Dortmund-Soester Strecke ist dem Baufonds überwiesen.
60,851	27	8	—	—	—	—	—	
85,873	18	—	—	—	1961	10	10	
90,867	13	8	—	—	6325	4	8	
97,088	23	4	—	—	9439	5	2	
99,068	11	4	—	—	17,329	7	6	
107,500	—	—	8000	—	19,817	13	1	
—	—	—	—	—	9126	23	7	
149,975	25	11	24,400	—	2564	3	1	
92,844	15	4	—	—	427	10	6	

Tabellarische

von dem Bau-Kapitale, den Transport-Mitteln,

Uebersicht

dem Verkehre und den Einnahmen und Ausgaben.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.			
Jahr.	Bezeichnung der B a h n.	Länge derselben.	Anlage-Kapital				An Transportmitteln sind vorhanden.			Durchlaufzeit		Für die Reizeile ist an		Es sind transportirt worden im Ganzen.											
			im Ganzen.	davon in Stamm- Actien.	davon auf Transport- mittel.	pro Reise Bahn-Länge.	Locomotiven.	Personenwagen.	Güter u. Baggen.	Locomotive- Kupfm. u. Waggonen.	Waggon- Kupfm. u. Waggonen.	Heizungsmaterial verbraucht.	Schf.	Coaks.	P e r s o n e n in					G ü t e r excl. Dienstgut					
															I.	II.	III.	IV.	V.	im Ganzen.	excl. Kohlen.	Anderer Güter.	im Ganzen.		
			Meilen.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Stück.	Stück.	Stück.	M e i l e n.			Stück.	Stück.	M e i l e n.										
1849	Bergisch-Märkische Eisenbahn.	7,173	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16	24	308	38,722	—	—	225	1740	59,513	430,056	—	3238	494,517	2,023,728	2,023,728				
1850	"	7,173	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	16	24	337	36,167	—	—	234,116	2270	79,272	398,544	—	3100	483,186	3,424,640	3,424,640				
1851	"	7,173	6,039,390	4,000,000	653,485	781,294	15	24	337	36,832	706,847	0,132	188,26	2106	83,886	389,586	—	2073	477,651	2,720,936	1,734,081	4,455,017			
1852	"	7,173	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	14	24	338	34,816	847,481	0,09	188,02	1978	82,085	418,819	—	2073	502,882	3,103,228	2,329,157	5,432,385			
1853	"	7,173	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	16	24	370	43,284	875,875	—	136,22	2088	94,237	487,382	—	1534	585,241	3,916,763	2,979,402	6,896,165			
1854	"	7,173	6,150,000	4,000,000	693,485	795,602	18	29	369	47,128	1,116,801	0,25	199,9	1930	96,908	490,197	128,031	1935	719,001	4,483,767	3,543,783	8,027,550			
1855	a) "	7,173	6,297,900	4,000,000	780,820	548,311	27	29	442	67,149	1,673,296	0,008	207,12	2124	103,086	425,529	283,062	1540	815,351	5,686,879	4,503,694	10,190,573			
	b) 2. Abtheilung (Dortmund - Soest)	7,173	1,850,000	500,000	270,479									207	8272	41,010	38,822	126	88,437	788,951	933,959	1,722,910			
1856	a) 1. Abtheilung	7,173	7,191,802	4,500,000	1,180,565	636,740	36	32	824	87,643,2	2,084,185	0,245	210,08	2783	130,483	507,206	390,434	1794	1,032,720	6,375,660	6,159,229	12,534,889			
	b) 2. Abtheilung	7,173	2,270,149		270,479									647	24,235	98,130	83,112	229	206,353	2,068,153	2,969,611	5,037,764			

24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.			31.			32.			33.			34.			35.			36.			37.			38.		
An Reisen haben durchschnittlich durchlaufen.		Es ist dabei eingekommen		Auf eine Meile kommen im Durchschnitt		Die Einnahmen haben betragen															Die Ausgaben haben betragen											
jede Person.	jeder Centner.	für die Person und für die Meile.	für den Cent. Gut und für die Meile.	Personen.	Güter.	aus dem Personen-Verkehr incl. Gepäck-Hebefracht.			aus dem Güter-Verkehr.			an sonstigen Einnahmen.			zusammen.			pro Bahnmeile.	Tit. A. für die Bahn-Verwaltung.			Tit. B. für die Transport-Verwaltung.			Tit. C. für die allgemeine Verwaltung.			zusammen.				
						Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.	Wg.		Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.	Wg.	Zthr.	Ggr.
2,005	3,4	34,5	4,3	63,974	262,821	88,430	18	3	95,368	11	7	13,614	22	5	197,413	22	3	25,538	28,257	6	1	103,592	14	10	7433	19	6	141,283	10	5		
1,772	3,05	43,55	4,6	62,508	443,032	100,533	18	5	138,081	24	4	11,954	14	7	250,569	27	4	32,415	62,672	29	11	139,507	27	1	13,123	21	10	215,304	18	10		
1,770	3,06	43,45	4,4	61,792	576,328	99,103	26	—	177,314	10	7	15,564	3	—	291,982	9	7	37,772	46,530	21	9	116,362	3	5	11,254	15	7	174,147	10	9		
1,705	3,115	39,87	4,24	65,056	702,767	96,494	18	2	203,439	25	9	14,081	16	9	314,016	—	8	40,623	45,720	25	4	112,950	20	1	13,151	26	11	171,823	12	4		
1,657	3,051	39,8	4,057	75,710	892,130	108,476	28	10	243,047	3	5	13,265	19	—	364,789	21	3	47,191	51,138	25	3	131,997	17	—	13,625	10	10	196,761	22	9		
1,641	2,98	36	4,17	93,014	1,038,493	119,492	15	8	282,316	24	5	13,344	7	8	415,153	17	9	53,707	61,754	—	7	146,467	12	4	13,611	13	8	221,832	26	7		
1,61	2,7	31	4,7	107,282	1,340,855	128,195	26	10	354,434	22	1	36,448	24	9	519,079	13	8	67,151	90,895	29	2	187,156	3	11	13,402	6	9	291,454	9	10		
3,3	4,4	32	3,2	12,283	239,293	26,530	11	9	67,284	15	5	5514	9	—	99,329	6	2	27,862	11,964	1	8	49,152	3	5	6156	16	3	67,272	21	4		
1,7	3,39	33	3,56	135,884	1,649,328	164,217	14	4	420,653	10	3	44,705	23	4	629,576	17	11	81,446	107,355	20	3	207,571	27	5	17,948	27	4	332,876	15	—		
3,5	4,37	31	2,59	28,660	699,689	61,720	2	3	176,656	6	10	18,916	6	4	257,292	15	5	36,086	37,630	28	6	92,948	14	11	14,807	9	—	145,386	22	5		

		39.			40.	41.	42.	43.	44.			45.			46.			47.		
Jahr.	Bezeichnung der Bahn.	Von den Ausgaben sind ferner aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gedeckt.			Von den Ausgaben kommen nach Procenten auf			Die Ausgaben betragen Procent der Brutto- Einnahme.	Die Ausgaben betragen						Von sämtlichen Ausgaben kommen auf					
					Tit. A.	Tit. B.	Tit. C.		für die Bahn- und für die allgemeine Verwaltung. Tit. A. und C. pro Meile.			für die Transport- Verwaltung. Tit. B. für jede Kupfmile.			jede Kupfmile.			die Bahnmeile.		
		Zthr.	Ggr.	Flg.				%	%	%	%	Zthr.	Ggr.	Flg.	Zthr.	Ggr.	Flg.	Zthr.	Ggr.	Flg.
1849	Preussisch-Märkische Eisenbahn. 1. Abtheilung (Erfurt-Dortmund)	—	—	—	20,0	74,7	5,3	71,04	4625	15	5	2	21	10	3	21	7	18,277	—	—
1850	" "	—	—	—	29,11	64,80	6,09	85,93	9805	16	11	3	25	9	5	28	7	27,853	—	—
1851	" "	—	—	—	26,72	66,02	6,46	59,64	7475	12	7	3	4	9	4	21	10	22,528	—	—
1852	" "	—	—	—	26,60	65,73	7,67	54,71	7616	4	1	3	7	4	4	28	1	22,228	—	—
1853	" "	7124	25	2	25,99	67,09	6,92	53,94	8378	8	—	3	1	6	4	16	5	25,454	—	—
1854	" "	22,867	20	1	27,04	66,02	6,14	53,43	9741	28	—	3	4	1	4	21	3	28,697	—	—
1855	a) " "	13,267	18	—	31,19	64,21	4,60	56,15	13,492	18	9	3	18	—	5	18	2	37,704	—	—
	b) 2. Abtheilung (Dortmund-Soest)	—	—	—	17,79	73,06	9,15	67,72	5126	12	2	3	7	2	4	13	1	18,870	—	—
1856	a) 1. Abtheilung	64,323	28	8	32,25	62,36	5,39	52,07	16,210	2	9	3	20	2	5	26	9	43,063	—	—
	b) 2. Abtheilung	—	—	—	25,88	63,93	10,19	56,01	7354	16	9	2	29	7	4	20	1	20,391	—	—

48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.
Es sind verausgabt		Die Dis- pende hat betragen.		An Eisenbahn- Steuer ist verausgabt.	Dem Reserve- und Erneuerungsfonds sind überwiesen		Bestand der Reserve- und Erneuerungsfonds.
für Verzinsung der Prioritäten.	für Amortisation derselben.	Netto-Heberfchuß.		%	Zuflüsse.	an sonstigen Einnahmen.	Bemerkungen.
Zthr.	Ggr.	Zthr.	Ggr.		Zthr.	Ggr.	
44,880	24	3	—	—	—	—	* Der Heberfchuß pro 1855 der seit 9. Juli 1855 er- öffneten Dortmund-Soester Strecke ist dem Baufonds überwiesen.
60,851	27	8	—	—	—	—	
85,873	18	—	—	—	31,961	10	
90,867	13	8	—	—	51,325	4	
97,088	23	4	—	—	70,939	5	
99,068	11	4	—	—	94,252	9	
107,500	—	—	8000	—	112,125	3	
—	—	—	—	—	32,056	14	
149,975	25	11	24,400	—	122,724	7	
92,844	15	4	—	—	19,061	7	
—	—	—	—	—	—	—	* Der Heberfchuß pro 1855 der seit 9. Juli 1855 er- öffneten Dortmund-Soester Strecke ist dem Baufonds überwiesen.
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	1961	10	
—	—	—	—	—	6325	4	
—	—	—	—	—	9439	5	
—	—	—	—	—	25,427	1	
—	—	—	—	—	7444	19	
—	—	—	—	—	39,235	27	
—	—	—	—	—	78,594	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	* Der Heberfchuß pro 1855 der seit 9. Juli 1855 er- öffneten Dortmund-Soester Strecke ist dem Baufonds überwiesen.
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	* Der Heberfchuß pro 1855 der

be

18

u

be

r

5

Y

)

Allerhöchste Bestätigungs-Urkunde,

betreffend den unterm 22. September 1856 abgeschlossenen Vertrag wegen Verschmelzung des Unternehmens der
Düsseldorf-Elberfelder mit dem der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir **Friedrich Wilhelm**, von Gottes Gnaden, König von Preußen u.

Nachdem die General-Versammlungen der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft vom 7. Januar 1857 und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 10. Januar 1857 die Verschmelzung des gesamten Unternehmens jener Gesellschaft mit dem Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Inhalt des anliegenden Vertrags vom 22. September 1856 mit der Maßgabe beschlossen haben:

- 1) daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn nebst allem Betriebs-Material und sonstigem Zubehör so lange, bis sämtliche Prioritäts-Gläubiger der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft befriedigt sein werden, als einen getrennten Vermögens-Komplex zu verwalten und durch ordnungsmäßige Unterhaltung, namentlich durch entsprechende Ergänzung aller Abgänge vor einer Werths-Verminderung, zu bewahren hat;
- 2) daß allen Gläubigern der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere den Inhabern der zufolge der von Uns erteilten Privilegien emittirten Prioritäts-Obligationen auf den Ertrag der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, sowie auf diese Bahn und deren Zubehör selbst das Vorzugsrecht, so wie es ihnen vor der Fusion zugestanden hat, vor den Stamm-Actionairen und allen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ausdrücklich vorbehalten bleibt;
- 3) daß die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft für alle Verbindlichkeiten der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, insbesondere auch für die unterm 28. April 1842 und 11. September 1850 von Uns Allerhöchst genehmigten Prioritäts-Anleihen als Selbstschuldnerin eintritt, dergestalt, daß die Inhaber dieser Forderungen wegen Kapital, Zinsen und Kosten unbeschadet des Vorzugsrechts der durch Unsere Privilegien vom 2. Oktober 1848, 11. März 1850, 6. Juli 1853, 5. September 1855 und 20. Oktober 1856 genehmigten Prioritäts-Anleihen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft sich auch an das gesamte Vermögen dieser Gesellschaft halten können; endlich
- 4) daß jedem Actionair der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, welcher nicht in Bergisch-Märkischen Stamm-Actien abgefunden sein will, eine Paar-Abfindung im Betrage von Einhundert fünf und vierzig Thalern pro Actie offerirt wird,

vollen Wir, jedoch unbeschadet der Rechte Dritter, hierdurch diese Beschlüsse genehmigen, insbesondere auch den oben beigefügten Vertrag vom 22. September 1856 nebst der vorbezeichneten Maßgabe landesherrlich bestätigen, indem Wir der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zugleich gestatten, in Gemäßheit des Art. II. dieses Vertrags ihr Anlage-Kapital durch die Ausgabe von ferneren 17,130 Stück Stamm-Actien zu vermehren.

Die gegenwärtige Urkunde ist durch die Gesetz-Sammlung zu veröffentlichen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem königlichen Insignel.

Gegeben Berlin, den 9. Juni 1857.

(L. S.)

(gez.) **Friedrich Wilhelm.**

(gez.) von der Heydt. Simons.

Nachdem die General-Versammlung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 17. April curr. den Beschluß gefaßt hat, daß wegen Uebertragung der Verwaltung jener Eisenbahn an die Staats-Verwaltung Unterhandlungen gepflogen würden, sind von dem Verwaltungs-Rathe dieser Gesellschaft die Herren:

Wilhelm Wortmann zu Düsseldorf, Präsident des Verwaltungs-Rathes;
Justizrath Reinhold von Hurter zu Elberfeld,
Friedrich Wilhelm Pieper zu Hochdahl, Mitglieder des Verwaltungs-Rathes;
Director Adolph Oppermann zu Düsseldorf und
Justizrath Franz Joseph Servaes zu Elberfeld, Directorial-Rath,
als Commissarien für diese Unterhandlungen gewählt und letztere demnächst mit der, die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft vertretenden Königlich Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, bestehend aus
dem commissariischen Vorsitzenden, Regierungs-Rath Carl Danco,
dem Regierungs- und Bau-Rath Hermann Weishaupt und
dem Betriebs-Inspector Wilhelm Plange,

gepflogen worden.

Als Ergebniß derselben ist durch die genannten Vertreter beider Gesellschaften nachfolgender Vertrag heute abgeschlossen worden:

Artikel 1.

Die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft tritt ihr gesammttes bewegliches und unbewegliches, actives und passives Vermögen, wohin auch der Reserve- und Erneuerungs-Fonds, sowie die Nebenkassen mit ihrem Vermögen und Lasten gehören, an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ab.

Artikel 2.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt das gesammte Vermögen der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft und tritt als Nachfolgerin derselben in deren gesammte Rechte und Verpflichtungen zu dem Zwecke ein, um die Düsseldorf-Elberfelder Bahn mit dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen als integrierenden Theil desselben zu vereinigen.

Artikel 3.

Als Entschädigung erhalten die Actionaire der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, und zwar für je drei Aktien der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft fünf Aktien der Bergisch-Märkischen.

Diese Umwechselung der Aktien wird binnen Jahresfrist nach Genehmigung dieses Vertrages durch die beiderseitigen General-Versammlungen und nach erfolgter landesherrlicher Bestätigung desselben stattfinden, und zwar zu Elberfeld, Düsseldorf und Berlin. Zum Zweck dieses Austausches wird die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ihr Stamm-Actien-Kapital, durch Ausgabe von 17,130 Stück neuer Stamm-Actien à 100 Thaler, um im Ganzen 1,713,000 Thaler vermehren. Bei der Umwechselung werden, wenn einzelne oder nicht vollaus aufgehende Düsseldorf-Elberfelder Aktien präsentirt werden, für den Ueberschuß Bons auf Drittel-Actien ausgegeben. Gegen diese Bons können, sofern sie in volle Aktien aufgehen, Aktien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu jeder Zeit mit den alsdann nach Inhalt des Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht verjährten Dividenden-Scheinen gefordert werden.

Artikel 4.

Dem Staate wird hinsichtlich der ihm nach §. 10 des Statuts der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zustehenden Ein Million Thaler Stamm-Actien der Zutritt zu diesem Vertrage bis zum 1. Juli 1857 vorbehalten. Erfolgt der Zutritt, so wird auch bei Berechnung der Dividenden für die Ein Million Thaler Staats-Actien der Ertrag der Bergisch-Märkischen und der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn als ein Ganzes betrachtet, dabei aber alsdann den nach Art. 3 neu zu creirenden Stamm-Actien bis zur Höhe von $3\frac{1}{2}$ Procent Dividende ein gleiches Vorzugsrecht vor jenen Staats-Actien zugestanden, als den ursprünglichen Drei Millionen Thaler Privat-Actien seither statutenmäßig gebührt.

Tritt dagegen der Staat bis zum 1. Juli 1857 diesem Vertrage nicht bei, so nimmt der Staat an Gewinn und Verlust aus diesem Vertrage, beziehungsweise an Einnahmen und Ausgaben der dadurch erworbenen Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, keinen Antheil. Er erhält in diesem Falle auf die 1 Million Thaler Staats-Actien nicht mehr und nicht weniger an Dividende, als er statutenmäßig erhalten würde, wenn dieser Vertrag nicht zu Stande gekommen sein würde, mithin eine Verschmelzung der Düsseldorf-Elberfelder mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, sowie die im Art. 3 vorgesehene Vermehrung des Bergisch-Märkischen Stamm-Actien-Kapitals, nicht stattgefunden hätte.

Bei Ermittlung des Reinertrages der Strecken Elberfeld-Dortmund resp. Düsseldorf-Elberfeld wird in der im §. 22 des Statut-Nachtrages der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 6. Juli 1853 vorgeschriebenen Weise verfahren, und werden die Zinsen der Prioritäts-Kapitalien den resp. Strecken zur Last gestellt.

Artikel 5.

Die nach Art. 3 neu zu creirenden 17,130 Stück Actien erhalten mit den nach dem Statute vom 12. Juli 1844 emittirten 30,000 Stück Privat-Actien völlig gleiche Rechte; insbesondere soll auch dann, wenn der Staat diesem Vertrage nicht zutritt (Art. 4), der Ertrag der Bergisch-Märkischen Eisenbahn abzüglich des auf die Ein Million Thaler Staats-Actien fallenden Theiles, Behufs der Dividenden-Berechnung für die alten und neuen Actien, mit dem Ertrage der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn zusammengeworfen werden.

Artikel 6.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn verpflichtet sich, die Zahl der Mitglieder der Deputation, welche nach §. 2 des am 23. August 1850 mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages die Interessen der Actionaire zu vertreten hat, die jetzt nach der Erbauung der Dortmund-Soester Eisenbahn aus 7 Personen besteht, noch um fernere 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter zu vermehren, wovon wenigstens 1 Mitglied und 1 Stellvertreter im Kreise Düsseldorf seinen Wohnsitz haben muß.

Artikel 7.

Die Betriebs-Ueberschüsse der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, welche sich am Schlusse des laufenden Jahres ergeben, werden in nachstehender Art verwendet:

1. Zum Erneuerungs- und Reserve-Fond wird die Summe von 36,000 Thaler zurückgelegt und der königlichen Eisenbahn-Direction überwiesen.
2. Die Reste an nicht erhobenen Prioritäts-Zinsen und Dividenden werden von der Direction der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn ermittelt und der Betrag derselben der nachfolgenden Direction überantwortet.
3. Der sich nach Deckung der laufenden, den Betriebsfond betreffenden Ausgaben und Verpflichtungen, welche am Jahreschlusse liquide oder in Folge einer nach §. 34 des Statuts der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft zu erlassenden Bekanntmachung bis zur Rechnungslegung noch angemeldet werden, ergebende Ueberschuß wird als Dividende für das Jahr 1856 an die Düsseldorf-Elberfelder Actionaire vertheilt.

Artikel 8.

Die Verwaltung des Düsseldorf-Elberfelder Unternehmens verbleibt bis zum Schlusse dieses Jahres, oder falls bis dahin die schließliche Genehmigung des Vertrages noch nicht erfolgt sein möchte, bis zu dieser Genehmigung, der gegenwärtigen

Direction resp. dem Verwaltungs-Rathe der Gesellschaft; nach diesem Zeitpunkte geht dieselbe an die Königl. Eisenbahn-Direction über, mit Ausnahme der, der Düsseldorf-Elberfelder Direction verbleibenden Rechnungslegung für das laufende Jahr, sowie der auf die Vertheilung der letztjährigen Dividende bezüglichen Geschäfte, bis zu deren Abwicklung der Verwaltungs-Rath und die Direction bestehen bleiben.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn wird durch das vorhandene, von der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn zu übernehmende Personal neben den laufenden Geschäften ohne besondere Vergütung oder Beitrag zu den Befolgungen, die Geschäfte dieser Abwicklung bearbeiten lassen, und übernimmt nach Auflösung der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn die allenfallsigen Bestände, um aus denselben etwa nicht erhobene Dividenden oder Forderungen auszahlen zu lassen.

Sollte mit dem 1. Januar künftigen Jahres die Uebergabe der Geschäfte der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn an die Königl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn noch nicht stattfinden können, so verpflichtet sich die Direction der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, die Verwaltung fortzusetzen. Die Einnahmen und Ausgaben sind in diesem Falle lediglich zu Gunsten und Lasten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. Januar 1857 an.

Mit dem 1. Januar künftigen Jahres, event. mit der Genehmigung des Vertrages, treten die Beamten der Düsseldorf-Elberfelder Verwaltung nach Maßgabe der bestehenden Engagements-Verträge in die Dienste der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft über.

Artikel 9.

Was am ersten Januar kommenden Jahres an Vorräthen und Beständen an Materialien vorhanden ist, geht, soweit die Anschaffung aus dem Erneuerungs- und Verschleißfond oder aus dem Reservefond stattgefunden hat, ohne Vergütung an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft über.

Alle sonstigen Materialien-Bestände werden, soweit sie den Betrag von 4500 Thaler übersteigen, der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft nach dem Anschaffungspreise von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ersetzt, resp. in Anrechnung auf die nach Artikel 5 zu überweisenden 36,000 Thaler angenommen.

Artikel 10.

Den Prioritäts-Actionairen der Düsseldorf-Elberfelder, sowie der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bleiben die Betriebs-Ueberschüsse der Strecke Düsseldorf-Elberfeld beziehungsweise Elberfeld-Soest, sowie die resp. Bahnstrecken selbst vorzugsweise verhaftet.

Die Genehmigung der beiderseitigen Gesellschafts-Vorstände und der General-Versammlungen, sowie der Königl. Staatsbehörde, bleibt vorbehalten.

Also geschehen zu Elberfeld, den 22. September 1856, und ist der vorstehende Vertrag in zwei Exemplaren ausgefertigt, von den beiderseitigen Contrahenten vollzogen und ausgewechselt worden.

Königliche Eisenbahn-Direction:

(L. S.) (gez.) Danco.
" Weishaupt.
" Plange.

Die Bevollmächtigten der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft:

(gez.) Wortmann.
" S. W. Pieper.
" S. J. Servaes.
" Hurter.
" A. Oppermann.

Genehmigt in der Sitzung des Verwaltungs-Raths der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft von heute.

Düsseldorf, den 29. September 1856.

Der Präsident des Verwaltungs-Raths.

(gez.) Wortmann.

