



# Geschäfts - Bericht

der

**Direction der Dortmund - Gronau - Enscheder  
Eisenbahn - Gesellschaft**

1877

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

**Betriebsjahr 1876.**



ELBERFELD.

Druck von A. Martini & Grüttemien.

# I. Bau- und Ausrüstung der Bahn.

Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb einer Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschluss an die von dort nach Enschede erbaute Bahn ertheilt worden war, wurde mit der Aufstellung der Special-Projecte und dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen.

Am 26. October 1874 fand die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Dortmund-Lünen, am 3. Juni 1875 die der Strecke Lünen-Dülmen, am 23. Juli 1875 die der Strecke Dülmen-Coesfeld und am 20. September 1875 die der Strecke Coesfeld-Gronau statt.

Die Strecke Dortmund-Lünen wurde am 25. November 1874 dem Personen- und am 4. December 1874 dem Güterverkehr übergeben. Die Betriebseröffnung der Strecke Lünen-Dülmen erfolgte am 15. Juni 1875, die der Strecke Dülmen-Coesfeld am 1. August 1875 und die der Strecke Coesfeld-Gronau am 30. September 1875. Die Endstrecke Gronau-Glanerbrück, in gemeinschaftlichem Besitz mit der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft, wird von der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen betrieben, und ist am 15. October 1875 eröffnet, so dass der Eröffnungstermin der ganzen Bahn von diesem Tage zu datiren ist.

Die ganze Länge der Bahn von Dortmund bis Glanerbrück ist durch Neumessung festgestellt auf 98,882 Kilometer, wovon die 2,166 Kilometer lange Endstrecke zufolge Pachtvertrages mit der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen von Letzterer betrieben wird, so dass im eigenen Betriebe von Dortmund-Gronau 96,716 Kilometer bleiben; in dem Tarif wird die Bahnlänge zu 96,08 Kilometer berechnet.

## 1. Bahnbeschreibung.

### A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund belegenen Bahnhofe, überschreitet die Köln-Mindener Eisenbahn in Kilometer 1,073, erreicht bei Kilometer 2,849 das Niveau des ausgedehnten Terrains für den Sammelbahnhof Eving, berührt nach Ueberschreitung des Seesecke- und Lippe-Flusses die Stadt Lünen, sodann nach Ueberschreitung des Stever-Flusses die Stadt Lüdinghausen, überschreitet bei Kilometer 44,483 die Venlo-Hamburger Linie der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft bei Dülmen, woselbst ein directer Schienenanschluss mit dem Bahnhofe Dülmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft hergestellt ist.

Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei über Coesfeld (woselbst der Berkelfluss), Legden (woselbst der Dinkelfluss überschritten wird) und endlich über Ahaus nach Gronau bis zu dem nördlich von diesem Orte mit der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich etablirten Bahnhofe.

Anlage A.

Tabelle I.

Von Gronau führt die Dortmund-Gronau-Enschede mit der Münster-Enscheder Bahn gemeinschaftlich zum Anschlusse an die Niederländische Staatseisenbahn zur Landesgrenze bei Glanerbrück. Die gesammte Anlage des Unterbaues der Bahn ist eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch für zwei Geleise erworben.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller Bahnen, 1435 Meter.

Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von 96716 Kilometer  
Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von . . . . . 15515 „

Summa . . . 112231 Kilometer

dazu die Hälfte des Geleises von Gronau bis Glanerbrück =  $\frac{2166}{2} = \dots\dots\dots 1083$  „

und die Hälfte der Geleise auf Bahnhof Gronau mit =  $\frac{8809}{2} = \dots\dots\dots 4405$  „

Summa . . . 117719 Kilometer.

Die Schienen, von der „Union“ (Actiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogen, haben alle die breitbasige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 75 M., eine Höhe von 130787 M<sup>m</sup> und wiegen pro laufenden Meter 37 Kilogramm. Die Schienen sind durchgehends mit schwebendem Stoss verlegt worden; die Stossverbindungen bestehen aus 2 Laschen von 0471 M. Länge und 4 Schraubenbolzen. Auf den Endschwellen und bei Curven mit kleineren Radien liegen in der Mitte der Schienen Unterlagsplatten.

Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 84 Stück einfache Weichen, 4 halbe englische Weichen und 6 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke bestehen aus Hartguss und die Zungen der Weichen aus Puddelstahl.

Die Schwellen sind aus nordischem Kiefernholz, nicht imprägnirt, 25 M. lang, 026 M. breit und 015 M. hoch. Die Entfernung derselben von einander ist von Mitte zu Mitte 099 M., an den Schienenstössen 060 M.

Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlenschlacken-Schüttung von 40 M. Breite und 035 M. Höhe.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

An Bauwerken sind vorhanden:

- 1) Brücken und Wege-Ueberführungen von über 10 Meter Lichtweite . . . . . 9 Stück
- 2) „ etc. von 2—10 Meter Lichtweite . . . . . 26 „
- 3) „ und Durchlässe unter 2 Meter Lichtweite . . . . . 225 „
- 4) Seitendurchlässe . . . . . 262 „

Die 9 Brücken und Wege-Ueberführungen über 10 Meter Lichtweite sind sämtlich für 2 Geleise fundamentirt, von diesen die Berkelbrücke bei Coesfeld für 2 Geleise ausgeführt, die Dinkelbrücke bei Gronau für 3 Geleise fundamentirt und sind die Oeffnungen für 2 Geleise überbrückt.

D. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn sind in der Tabelle I 3 enthalten.

E. Angabe sämtlicher Bahnhöfe und Haltestellen.

Die Bahn hat 7 Bahnhöfe und 7 Haltestellen und zwar:  
Dortmund, Derne, Lünen, Bork, Selm, Lüdinghausen, Dülmen, Lette.  
Coesfeld, Holtwick, Legden, Ahaus, Epe und Gronau.

Lau- fende Nr.	Bezeichnung.	Entfernungen in Kilometern	
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude.	von Station 0 in Dortmund.
1	Dortmund . . . . .		059
2	Derne <b>H</b> . . . . .	799	858
3	Lünen . . . . .	687	1545
4	Bork <b>H</b> . . . . .	688	2228
5	Selm <b>H</b> . . . . .	441	2669
6	Lüdinghausen . . . . .	631	3300
7	Dülmen . . . . .	1221	4521
8	Lette <b>H</b> . . . . .	1061	5582
9	Coesfeld . . . . .	557	6139
10	Holtwick <b>H</b> . . . . .	747	6886
11	Legden <b>H</b> . . . . .	461	7347
12	Ahaus . . . . .	768	8115
13	Epe <b>H</b> . . . . .	1137	9252
14	Gronau . . . . .	415	9672

Ende Bahnhof.

F. Beschreibung der Telegraphen und Signal-Einrichtungen.

An grösseren optischen Signalen sind nur die Perron- und die Bahnhofs-Abschluss-Telegraphen vorhanden; gleichartige Signale sind an den Abzweigungen auf der freien Strecke aufgestellt.

Auf sämtlichen Bahnhöfen und auf den Haltestellen Selm und Legden sind Morse-Apparate aufgestellt, welche die dienstliche Correspondenz und mit Ausnahme der Haltestelle Legden auch die Privat-Correspondenz vermitteln. Die electriche Leitung besteht aus 2 durchgehenden Drähten von 4 Mm. Stärke; der eine dient zur Leitung für die Correspondenz, der andere für die Läutewerke, deren 116 Stück vorhanden sind.

Jeder fahrplanmässige Zug ist mit einem portativen Apparat versehen.

G. Unterhaltung der baulichen Anlagen und der dafür aufgewendeten Kosten.

Tabelle II.

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettung wurden 7755 Cbm. Schlacken im Werthe von 24651 Mark verwendet.

Durchschnittlich waren täglich 108 Rottenarbeiter mit jährlich 32968 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahn-Unterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 57694 Mark und zwar:

51939 Mark für Unterhaltung des Oberbaues  
5755 „ „ „ der Nebenanlagen

erhielten.

H. Ueber die aus der freien Strecke

bei Kilometer 40,064 nach dem Krupp'schen Schiessstande abgehende Zweigbahn ergibt die Tabelle III das Nähere.

Tabelle III.

2. Betriebsmittel.

A. Locomotiven und Tender.

Der Bestand am Jahresschlusse war 10 Locomotiven mit Tendern.

B. Wagenpark.

Bestand ultimo 1876 . . . . 166.

Davon sind:

- 20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro Kilometer Bahnlänge 10 Sitzplätze,
- 4 „ Gepäckwagen mit 40 Tonnen Ladefähigkeit,
- 32 „ bedeckte Güterwagen mit 320 Tonnen Ladefähigkeit,
- 10 „ offene Viehwagen mit 100 Tonnen Ladefähigkeit,
- 100 „ offene Güterwagen mit 1000 Tonnen Ladefähigkeit.

Die Güterwagen mit 292 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 1460 Tonnen, es kommen daher auf einen Kilometer Bahnlänge 3 Achsen mit 15 Tonnen Ladefähigkeit.

3. Anlage-Capital.

Die Tabelle VII bringt die vorgeschriebene Nachweisung über das verwendete Anlage-Capital.

Bisher sind von dem gesammten Actien-Capitale ad 18,000000 Mark 90 Procent eingezahlt.

Die noch restirenden 10 Procent sind zur Regulirung der letzten Baurechnungen, insbesondere für den Grunderwerb, die Betriebsmittel, den Bahnhof Gronau etc. bestimmt.

Tabelle VII.

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämtlichen Angelegenheiten durch die Direction vertreten.

Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direction fungiren als Ressortvorsteher:

ein Maschinenmeister, dem der gesammte Betriebsdienst, die Beaufsichtigung und Unterhaltung der Betriebsmittel und des Locomotivdienstes, sowie die Ueberwachung und Leitung des Dienstes am electromagnetischen Telegraphen, und Unterhaltung desselben übertragen ist,

ein Bahn-Ingenieur, welchem die Leitung und Beaufsichtigung der Bahnunterhaltung arbeiten und Neubauten obliegt,

ein Bahn- und Betriebs-Controleur, welcher die Beaufsichtigung und Controle der Personen- und Güterverkehrs, des gesammten Expeditions- und Cassendienstes auf den Stationen, das Tarifwesen und die Reclamationssachen wahrzunehmen hat.

Anlage VIII giebt eine Uebersicht der vorhandenen Beamten und Hilfsarbeiter und deren Besoldungen.

Für die Beamten der Bahn ist eine Pensionskasse eingerichtet, über deren Verhältniss die Anlage VIIa nähere Auskunft giebt. Eine Krankenkasse für die Beamten und Arbeiter der Bahn besteht nicht, doch ist die Einrichtung einer solchen für das Jahr 1877 in Aussicht genommen.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechung erfahren. Ueber die vorgekommenen Unglücksfälle ergiebt Tabelle IX das Nähere.

Der Fahrdienst wurde in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 14. Mai nach dem Fahrplan vom 15. October 1875, vom 15. Mai bis 14. October nach dem Fahrplan vom 15. Mai 1876 und vom 15. October bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. October 1876 ausgeführt.

Demgemäss coursirten täglich:

a) vom 1. Januar bis incl. 14. Mai 1876

auf der Strecke Dortmund-Lünen 2 Züge,

„ „ „ „ -Gronau 6 „

b) in der Zeit vom 15. Mai bis incl. 14. October 1876

auf der Strecke Dortmund-Lünen 1 Zug,

„ „ „ „ -Gronau 6 Züge.

Ausserdem fuhr jede Woche Mittwochs und Sonnabends je 1 Zug von Selm nach Dortmund.

c) in der Zeit vom 15. October bis 31. December 1876

auf der Strecke Dortmund-Gronau 6 Züge.

Es sind im Jahre 1876 überhaupt gefahren

2883 Züge mit 224035 Zugkilometer.

Die fahrplanmässige Geschwindigkeit der vorstehenden, durchweg gemischten Züge, beträgt:

excl. Aufenthalt pro Stunde 38 Kilometer

incl. „ „ „ 24 „

Der Telegraphendienst wird auf allen Stationen durch die Stationsvorsteher und deren Gehülfen besorgt.

Sämmtliche Stationen vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1876 befördert worden:

18 gebührenfreie Staats-Depeschen,

1282 Privat-Depeschen,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 688 Mark 94 Pf.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund durch indirecte Verbindung an die Köln-Mindener und durch Vermittelung der letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, in Dülmen an die Köln-Mindener Bahn (Venlo-Hamburger Linie), in Gronau an die Münster-Enscheder und Niederländische Staatsbahn an; sie bildet für die an die Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Kohlenzechen in den meisten Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Holz, Sand, Bier, Leder, Baumwollengarn, Baumwollen- und Wollen-Waaren, Steine, Eier, Butter, Getreide, Stroh, Tabak, Leinen, Salz, Heede, Cichorien, Kalk, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberlohe und rohe Holzzeugmasse.

a. Personen- und Gepäck-Verkehr.

Die Einheitssätze der Personen-Fahrpreise betragen pro Kilometer:

I. Classe	0,08	Mark
II. „	0,06	„
III. „	0,04	„
IV. „	0,02	„

Die Retourbillets haben eine zweitägige Gültigkeitsdauer und eine Fahrpreis-Ermässigung von 25 %. Abonnementskarten für die I., II. und III. Klasse zur 30maligen Hin- und Rückreise pro Monat werden bei einem Abonnement auf drei Monate mit . . . . . 40%  
„ „ „ sechs „ „ . . . . . 50%  
Preiserhöhung abgegeben.

Die Karten für Schüler erhalten ausser vorstehenden Ermässigungen noch eine weitere Ermässigung von 25 %.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 Kilogramm Freigewicht pro Billet — werden für 10 Kilogramm und 10 Kilometer mit 0,05 Mark unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Seit dem 11. Januar 1876 ist zwischen diesseitigen und einigen Stationen der Köln-Mindener Bahn ein directer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck etablirt.

b. Güterverkehr.

Die Grundtaxen der Güterfahrpreise betragen pro 50 Kilogramm und Kilometer:

bei Klasse I	0,56	Markpf.
„ „ II	0,44	„
„ „ A	0,39	„
„ „ B	0,33	„
„ „ C	0,23	„
„ „ D	0,17	„
„ „ E	0,13	„

mit einer Expeditionsgebühr von 2,5 Markpf. pro 50 Kilgr. bei Klasse I. II. und „ 3,0 „ „ „ „ „ A bis incl. E.

Ausserdem erleiden die Sätze einen Zuschlag von 20 %.

An directen Gütertarifen sind im Jahre 1876 hergestellt:

1. Tarif für Steinkohlen etc. von Dortmund nach Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn,
2. Tarif für Eisenerz und Roheisen zwischen Harlingen und Dortmund,
3. Tarif für Kohlen von Köln-Mindener nach den diesseitigen Stationen.

Weitere directe Verkehrsbeziehungen werden angestrebt.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 321110 Tour- und 39554 Retour- und 2 Abonnementskarten ausgegeben und darauf 400582 Personen befördert, ferner 111438,5 Tonnen (à 1000 Kilogramm) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert. Die Gesamt-Einnahme betrug:

aus dem Personen-Verkehr . . . . .	213152	Mark	44	Pf.
„ „ Güter-Verkehr . . . . .	222139	„	72	„
„ den Extraordinarien . . . . .	30641	„	27	„
in Summa . . . . .	465933	Mark	43	Pf.

Die Frequenz der einzelnen Stationen, deren Einnahmen und Ausgaben giebt Tabelle X speciell an, ebenso Tabelle XI und XIa die Ergebnisse des Personen-Verkehrs.

Die Ergebnisse des gesammten Güter-Verkehrs mit Angabe der finanziellen Erträge aus den einzelnen Güterklassen sind in Tabelle XII enthalten.

Tabelle X, XI und XIa.

Tabelle XII.

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben . . . . .	4359243
Achskilometer zurückgelegt, von denen:	
auf Personenwagen . . . . .	1480168
„ Gepäckwagen . . . . .	452141
„ Postwagen . . . . .	605279
„ Güter- und Viehwagen . . . . .	1821655

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
Auf der eigenen Bahn . . . . .	3615145
„ fremden Bahnen und auf Neubaustrecken . . . . .	744098
fremde Wagen haben auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn . . . . .	841498
durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten . . . . .	3615145
auf dieser überhaupt . . . . .	4456643

Tabelle XII a.

Tabelle XII b.

Achskilometer gefahren sind.  
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung: einzuziehen . . . . . 10781 Mark 04 Pfg.  
zu zahlen . . . . . 9278 „ 51 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

- a. Bei den Personenwagen.
- für Reparatur . . . . . 0<sub>15</sub> Markpf.
  - „ Schmieren . . . . . 0<sub>10</sub> „
  - „ Putzen . . . . . 0<sub>03</sub> „

b. Bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen.

- für Reparatur . . . . . 0<sub>01</sub> Markpf.
- „ Schmieren . . . . . 0<sub>10</sub> „

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand:

- a. der Personenwagen von . . . . . 2289 Mark,
- b. der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen von 13906 „

Das Nähere ergeben die Tabellen XIII, XIV und XV.

Tabelle XIII, XIV und XV.

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 233,308 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 4456643 Achskilometer gefördert.

Tabelle XVI.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:

- für Heizmaterial — . . . . . 9<sub>0</sub> Mkpfg.
- „ Unterhaltung, Schmieren und Putzen 11<sub>5</sub> „

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand von 15218 Mark.

Die Kosten der Zugkraft sind aus Tabelle XVII zu ersehen, dieselben betragen pro Nutzkilometer 0<sub>02</sub> Mark.

Tabelle XVII.

Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Locomotiven vorgekommen.