



Geschäfts-Bericht

152 der 4347

Direction der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn - Gesellschaft

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

Betriebsjahr 1877.



ELBERFELD.

Druck von R. L. Friderichs & Co.

I. Bau- und Ausrüstung der Bahn.

Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb der 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 zum Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 98,882 Km. und erfolgte die vollständige Betriebsöffnung der Linie Dortmund-Gronau mit dem 30. September 1875, während die im gemeinschaftlichem Besitze der Münster-Enscheder Eisenbahn befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. October 1875 dem Staat übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 Km. ist der Gesellschaft für den Betrieb von Nieder-Staatsbahnen verpachtet, so dass im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 Km. In den Tarifen wird dieselbe zu 96,08 Km. berechnet.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der Dortmund belegenen Bahnhofe, überschreitet die Köln-Mindener Eisenbahn in Kilometer 1,073, steigt bei Kilometer 2,849 das Niveau des ausgedehnten Terrains für den Sammelbahnhof Eving, steigt 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 Verlehnung des Stever-Flusses die Stadt Lüdinghausen, überschreitet bei Kilometer 44,483 die Verlehnung der Linie der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, 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 Dinkelfluss), Legden (woselbst der Dinkelfluss überschritten wird) und endlich über Ahaus nach Gronau (woselbst der Dinkelfluss überschritten wird) dem nördlich von diesem Orte mit der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich benutzten Bahnhofe.

Von Gronau führt die Dortmund-Gronau-Enscheder 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 die Anlage der Bahn theilweise erworben.

Tabelle I.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller Bahnen, 1,435 Meter.

Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von 96,716 Kilometer
 Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von 15,794

Summa . . . 112,510 Kilometer

dazu die Hälfte des Geleises von Gronau bis Glanerbrück = $\frac{2,166}{2}$ 1,083

und die Hälfte der Geleise auf Bahnhof Gronau mit = $\frac{8,809}{2}$ 4,405

Summa . . . 117,998 Kilometer.

Die Schienen, von der „Union“ (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogen, haben alle die breitbasige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 M., eine Höhe von 130,787 mm. und wiegen pro laufenden Meter 37 Kilogramm. Die Schienen sind durchgehends mit schwebendem Stoss verlegt worden; die Stossverbindungen bestehen aus 2 Laschen von 0,471 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 86 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, 2,5 M. lang, 0,26 M. breit und 0,15 M. hoch. Die Entfernung derselben von einander ist von Mitte zu Mitte 0,99 M., an den Schienenstössen 0,60 M.

Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlschlacken-Schüttung von 4,0 M. Breite und 0,35 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 223
- 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.

1 Lau- fende Nr.	2 Bezeichnung der Stationen und Haltestellen	3 Entfernung in Kilometern	
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude.	von Station 0 in Dortmund.
1	Dortmund		0,59
2	Derne P. H.	7,99	8,58
3	Lünen	6,87	15,45
4	Bork P. H.	6,83	22,28
5	Selm H.*	4,41	26,69
6	Lüdinghausen	6,31	33,00
7	Dülmen	12,21	45,21
8	Lette P. H.	10,61	55,82
9	Coesfeld	5,57	61,39
10	Holtwick P. H.	7,47	68,86
11	Legden H.*	4,61	73,47
12	Ahaus	7,68	81,15
13	Epe P. H.	11,37	92,52
14	Gronau	4,15	96,72

Ende Bahnhof.

P. H. Haltestellen nur mit Personen- und Gepäck-Verkehr.

* Haltestellen mit Personen- und Güter-Verkehr.

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 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 Läutwerke, deren 114 Stück vorhanden sind.

Jeder fahrplanmässige Zug ist mit einem portativen Apparat versehen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettung wurden 2320 Cbm. Schlacken im Werthe von 7378 Mark verwendet.

Durchschnittlich waren täglich 108 Rottenarbeiter mit jährlich 21826 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahn-Unterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 42602 Mark und zwar:

34137 Mark für Unterhaltung des Oberbaues
8465 „ „ „ „ „ der Nebenanlagen

erhielten.

H. Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements.

Eine Uebersicht über die an die Bahn anschliessenden Zeehen- und Industrie-Bahnen wird in der Anlage III beigefügt.

Im Jahre 1877 sind folgende neue Anschlüsse zur Ausführung gekommen:
an die Zeche „Fürst Hardenberg“ in Km. 2,627 der Hauptbahn bei Bahnhof Dortmund,
„ „ „ „Minister Stein“ „ „ 1,540 der vorbezeichneten Anschlussbahn.

2. Betriebsmittel.

A. Locomotiven und Tender.

Der Bestand am Jahresschlusse war 10 Locomotiven mit Tendem.

B. Wagenpark.

Bestand ultimo 1877 216

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,
- 150 „ offene Güterwagen mit 1500 Tonnen Ladefähigkeit.

Die Güterwagen mit 392 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 1960 Tonnen, es kommen daher auf einen Kilometer Bahnlänge 4 Achsen mit 20 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 Prozent eingezahlt. Die noch restirenden 10 Prozent sind zur Regulirung der letzten Baurechnungen, insbesondere für den Bahnhof Gronau etc. bestimmt.

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 Bureau-Vorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Central-Verwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksachen-Verwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist,

ein Bahn-Ingenieur, welchem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der erforderlichen Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, sowie die Controle der Bahnbewachung obliegt,

ein Betriebs-Inspector und Maschinenmeister, welchem der ganze technische Betriebsdienst, die Beaufsichtigung und Unterhaltung der sämtlichen Betriebsmittel, sowie die Ueberwachung und Leitung des Dienstes am electrischen Telegraphen und die Unterhaltung desselben anvertraut ist, und endlich

ein Bahn- und Betriebs-Controleur, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Controle des Personen- und Güter-Verkehrs und im Zusammenhange damit, des gesammten Expeditions- und Kassendienstes auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reklamationssachen wahrzunehmen hat.

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

Für die Beamten der Bahn besteht eine Pensionskasse und für die Beamten, Diätare und Arbeiter der Bahn ist mit dem 1. April 1877 eine Krankenkasse eingerichtet. Ueber die Verhältnisse beider Kassen geben die Anlagen VIIIa und VIIIb nähere Auskunft.

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. Oktober 1876, vom 15. Mai bis 14. Oktober nach dem Fahrplan vom 15. Mai 1877 und vom 15. Oktober bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. Oktober 1877 ausgeführt.

Demgemäss coursirten täglich:

vom 1. Januar bis incl. 31. Dezember 1877

auf der Strecke Dortmund-Gronau 6 Züge.

Ausserdem fuhr in der Zeit vom 15. Mai bis 15. Oktober 1877 jede Woche Mittwochs und Sonnabends ein Zug von Lünen nach Dortmund.

Es sind im Jahre 1877 überhaupt gefahren

2362 Züge mit 214775 Zugkilometer.

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

excl. Aufenthalt pro Stunde 39 Kilometer

incl. „ „ „ „ 25 „

Der Telegraphendienst wird auf allen Stationen durch die Stationsvorsteher und deren Gehülfen besorgt. Sämtliche Stationen vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1877 befördert worden:

16 gebührenfreie Staats-Depeschen,

997 Privat-Depeschen,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 585,31 Mark.

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 „

Tabelle VIII.

Tab. VIIIa u. b.

Tabelle IX.

Tabelle IXa.

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 %
 Preisermässigung 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.

Zwischen diessseitigen und einigen Stationen der Köln-Mindener Bahn besteht ein directer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

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 Kilogr. bei Klasse I., II. und
 » 3,0 » » » » » A bis incl. E.

Ausserdem erleiden die Sätze einen Zuschlag von 20 %.

Directe Beziehungen für Kohlen- und Rohproducten-Transporte bestehen im

1. Köln-Minden-Dortmund-Gronau-Enscheder Nachbar-Verkehr
2. Nachbar-Verkehr mit Holland
3. Köln-Minden-Niederländischen Verkehr
4. Bergisch-Märkisch-Nordholländischen . . . »
5. Rheinisch-Köln-Minden-Niederländischen. »
6. Niederländisch-Köln-Mindener »
7. Berlin-Kölner »
8. Leipzig-Kölner »
9. Bergisch-Hannoverschen »
10. Friesisch-Westfälischen »
11. Hanseatischen »
12. Norddeutschen »
13. Rheinischen Nachbar- »
14. Westfälischen »
15. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn.

Die Einbeziehung in die directen Klassentariife ist im Jahre 1877 der Tarifreform wegen ausge-
 setzt geblieben.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 325986 Tour- und 38914 Retour- und 1 Abonnementskarten ausgegeben und darauf 403994 Personen befördert, ferner 162576,7 Tonnen (à 1000 Kilogramm) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert. Die Gesamt-Einnahme betrug:

aus dem Personen-Verkehr	206252,82	Mark.
» » Güter-Verkehr	335340,40	»
» den Extraordinarien	35693,67	»
in Summa	577286,89	Mark.

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.

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	6482515
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	1605962
» Gepäckwagen	423804
» Postwagen	421009
» Güter- und Viehwagen	4031740
kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
Auf der eigenen Bahn	4434087
» fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	2048428
fremde Wagen haben auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	1285622
durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn	
zurückgelegten	4434087
auf dieser überhaupt	5719709
Achskilometer gefahren sind.	

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diessseitiger Verwaltung:
 einzuziehen 24612,76 Mark
 zu zahlen 15900,94 »

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. Bei den Personenwagen.

für Reparatur	0,21	Markpf.
» Schmieren	0,08	»
» Putzen	0,01	»

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

für Reparatur	0,37	Markpf.
» Schmieren	0,09	»

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand:

- a. der Personenwagen von 3372 Mark
- b. der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen von . . . 16260 »

Das Nähere ergeben die Tabellen XIII, XIV und XV.

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 219,502 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 5749709 Achskilometer gefördert.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:

für Heizmaterial —	8,7	Markpf.
» Unterhaltung, Schmieren und Putzen	18,0	»

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von 29079 Mark.

Die Kosten der Zugkraft sind aus Tabelle XVII zu ersehen, dieselben betragen pro Nutzkilometer 0,37 Mark.

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

Tabelle XI
und XIa

Tabelle XII

Tabelle XII a
Tabelle XII b

Tabelle XIII
XIV und XV

Tabelle XVI

Tabelle XVII