



Geschäfts-Bericht

der

Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

Betriebsjahr 1881.

ELBERFELD.

Druck von R. L. Friderichs & Co.

BILANZ

der

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. December 1880.

Passiva.

Activa.

Activa.		Passiva.	
1	2	3	4
1	Bau-Conto	18 106 089	26
2	Cautions-Conto	899 715	55
3	Bestand der Kasse und Banquierguthaben	111 405	24
4	Effekten	306 220	34
5	Materialien a) Betriebsmaterialien №. 17 363,83 b) Oberbaumaterialien » 187 925,97	205 289	80
6	Debitoren	54 456	10
7	Saldo der Vortragsposten für das Jahr 1881	22 182	93
		19 705 359	22
1	Anlage-Kapital:		
2	a. Actien-Kapital	18 000 000	—
3	b. Bau-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.	90 229	18
4	Cautions-Conto	899 715	55
5	Reservefonds	64 571	40
6	Erneuerungsfonds	247 510	91
7	Beamten-Pensionskasse	52 297	43
8	Krankenkasse	6 243	35
9	Kleiderkasse	4 715	93
	Cantionen	86 047	49
	Betriebs-Ergebnisse:		
	a) Einnahme	988 379,11	
	b) Ausgabe	565 676,30	
	Differenz	422 702,81	
	Einlage in den Reservefonds	18 000 —	
	Einlage in den Erneuerungsfonds	155 041,31	
	Betriebs-Ueberschuss	249 661,50	
	Hierzu:		
	Gewinn-Vortrag ex 1879	4 366,48	
	Mithin wirklicher Ueberschuss	254 027,98	
	Derselbe wird verwendet:		
	1. Zur Zahlung einer Dividende von 1 1/8 % auf das Aktien-Kapital ad Mark 18 000 000 ..	240 000 —	
	2. Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	6 153,85	
	3. Zur Zahlung der Tantème an den Verwaltungsrath	2 400 —	
	4. Zum Gewinn-Vortrag auf das Jahr 1881	5 474,13	
	Summa wie oben ..	254 027,98	
		19 705 359	22

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 erteilt worden war, wurde mit der Aufstellung der Spezial-Projecte und dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen.

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

Zur Zeit leitet die Direction auch noch den Betrieb auf der 4 km langen im Eigenthum des Preussischen Staates befindlichen Dortmunder Verbindungsbahn, so dass sich eine Betriebs-Länge von 100 km ergibt.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Eine spezielle Beschreibung des Bahnplanums findet sich auf Seite 3 des Geschäftsberichts pro 1879 und sind Aenderungen hierin nicht zu verzeichnen.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller Deutschen 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 21,940 „

Summa . . . 118,656 Kilometer.

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

und die Hälfte der Nebengeleise auf Bahnhof Gronau mit = $\frac{7,820}{2}$ = . . . 3,910 „

also zusammen . . . 123,649 Kilometer

Die ursprünglich verlegten Schienen sind von der »Union« (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogene Eisenschienen mit Feinkornkopf, 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. Von diesen Schienen sind 25,81 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche theils auf eisernen, theils auf kiefernen imprägnirten Querschwellen verlegt sind. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt worden, die Stossverbindungen bestehen bei den Eisenschienen aus zwei Laschen von 0,471 m Länge und 4 Schraubenbolzen. Die Stahlschienen sind mit 0,510 m langen Winkellaschen verlegt. Auf den hölzernen Endschwellen und in Curven mit kleinern Radien liegen in der Mitte der Schienen Unterlagsplatten. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind $97\frac{1}{2}$ Stück einfache Weichen, $10\frac{1}{2}$ ganze englische Weichen, $6\frac{1}{2}$ halbe englische Weichen und 8 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Gusstahlschienen gefertigt. Die Zungen der Weichen bestehen aus Puddelstahl. Die ursprünglich verlegten hölzernen 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 unbrauchbar gewordenen kiefernen Schwellen

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	23 101 423
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	1 501 744
» Gepäckwagen	545 590
» Postwagen	265 957
» Güter- und Viehwagen	20 788 132

kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn	5 481 809
» fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	17 619 614
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	4 035 344
durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn	
zurückgelegten	5 481 809
auf dieser überhaupt	9 517 153
Achskilometer gefahren sind.	

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung	
zu erheben	169 892,74 Mark
zu zahlen	39 991,27

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:	
a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,45 Mpgf.
für Schmieren	0,02 »
für Putzen	0,01 »
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,09 »
für Schmieren	0,02 »

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand:	
a. der Personenwagen von	6 809 Mark
b. der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen von	19 748 »

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 319 513 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 9 517 153 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 29 043 Nutzkilometer geleistet und 865 196 Achskilometer befördert; ausserdem waren die Locomotiven 14 062 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1278 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:	
für Heizmaterial	7,04 Mpgf.
für Unterhaltung, Schmieren und Putzen	9,73

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von 23 392 Mark.

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:	
die Einnahmen	1 296 189,73 Mark
(inclusive 5474,13 Mark Gewinnvortrag aus dem Jahre 1880)	
die Ausgaben	653 665,01 »
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	642 524,72 Mark
davon fliessen:	
a. in den Reservefonds	18 000,00 Mark
b. in den Erneuerungsfonds	163 190,44 »
	<u>181 190,44 »</u>
mithin reiner Ueberschuss	461 334,28 Mark

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1881 mit denen des Vorjahres 1880.

	1881	1880	mithin 1881	
			mehr	weniger
1 Betriebslänge	100,49 km	96,72 km	3,77 km	—
2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer	319 305 »	271 273 »	48 032 »	—
3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	9 251 196 »	8 350 162 »	901 034 »	—
4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer	1 290 715,60 Mark	988 379,11 Mark	302 336,49 Mark	—
Bahnlänge (zu 1)	12 844,22 »	10 218,97 »	2 625,25 »	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	4,04 »	3,64 »	0,40 »	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,14 »	0,12 »	0,02 »	—
5 Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer	653 665,01 »	565 676,30 »	87 988,71 »	—
Bahnlänge (zu 1)	6 504,78 »	5 848,60 »	656,18 »	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	2,05 »	2,09 »	—	0,04 Mark
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,07 »	0,07 »	—	—
6 Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	50,64 %	57,23 %	—	6,59 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds	14,04 %	17,51 %	—	3,47 %
c. Betriebsüberschuss	35,32 %	25,26 %	10,06 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Ein Rückblick auf die letzten sechs Jahre, d. h. auf denjenigen Zeitraum, in dem der Betrieb auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn vollständig durchgeführt wurde, liefert den Beweis, dass der Güterverkehr auf derselben einer regelmässig fortschreitenden Entwicklung sich zu erfreuen hatte, und dass infolgedessen die finanziellen Erträge der Gesellschaft andauernd besser sich gestaltet haben.

Im Jahre 1876 — dem ersten Betriebsjahre — wurden nur die Betriebskosten und die Rücklagen für den Reservefonds vollständig gedeckt, für den Erneuerungsfonds blieben nur Mark 22 742,07 verfügbar, so dass sich hier ein Schuldposten von Mark 70 892,93 ergab. Die Einnahmen im zweiten Betriebsjahre (1877) ermöglichten die vollständigen Rücklagen für die beiden genannten Fonds und die Deckung der Hälfte des obigen Schuldpostens. Das dritte Betriebsjahr (1878) setzte die Verwaltung in die Lage, die Restschuld an den Erneuerungsfonds zu decken und auf die Stammprioritäts-Actien, welche damals die Hälfte des Bankkapitals d. h. Mark 9 000 000 repräsentirten, $1\frac{1}{3}\%$ Dividende zu zahlen. Im vierten Betriebsjahre (1879) stellte sich diese Dividende auf $2\frac{3}{10}\%$.

Im Jahre 1880 wurden die Mark 9 000 000 Stammprioritäts-Actien den Stammactien gleichgestellt, so dass jetzt das ganze Grundkapital der Gesellschaft von Mark 18 000 000 nur in 30 000 Stück Actien à Mark 600 besteht. Da nun von diesem Jahre ab der Ueberschuss nicht mehr wie bisher auf die eine, in bevorzugten Actien bestehende Hälfte des Grundkapitals von Mark 9 000 000, sondern auf das ganze Grundkapital von Mark 18 000 000 zur Vertheilung kommt, so ist es, um einen richtigen Vergleich zwischen den Resultaten der ersten und letzten Betriebsjahre zu gewinnen, erforderlich, die oben aufgeführten Prozentsätze der auf die Stammprioritäts-Actien bezahlten Dividenden nur mit der Hälfte, also pro 1878 mit $\frac{2}{3}\%$ und pro 1879 mit $1\frac{3}{20}\%$ in Ansatz zu bringen.

Die Dividende für das Jahr 1880 erhöhte sich auf $1\frac{1}{3}\%$ des Actienkapitals und endlich für das Jahr 1881 unserm Vorschlage gemäss auf 2% . Wenn wir sonach für dieses letzte Betriebsjahr eine erheblichere Steigerung des Ueberschusses gegen das Vorjahr zu verzeichnen haben, als dies bisher der Fall war, so dürfen wir doch an dieser Stelle nicht unerwähnt lassen, dass dieses Resultat bezw. dass die Entwicklung des Güterverkehrs gegen unsere in dieser Beziehung gehegten Hoffnungen weit zurückbleibt.

Zu diesen höher gehenden Erwartungen berechtigte uns der Umstand, dass der Verkehr auf der Dortmund-Enscheder Eisenbahn durch die im Dezember 1880 dem Betriebe übergebene Verbindungsbahn zwischen dem Rheinischen Bahnhofs hierselbst und dem unsrigen auf Grund der uns beim Abschluss des Vertrages über den Bau und Betrieb derselben von Seiten der Direction der damaligen Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft über die künftigen Verkehrsleitungen gemachten Zusagen einen ganz wesentlichen Aufschwung nehmen musste. Leider aber wurden diese Zusagen von Seiten der nach dem Uebergange der Rheinischen Eisenbahn in das Staatseigenthum eingesetzten Königlichen Direction nicht nur nicht erfüllt, sondern es wurden uns sogar diejenigen Transporte entzogen, welche nach den bisherigen Grundsätzen der Dortmund-Enscheder Bahn nothwendigerweise zufallen mussten.

Dieses Verfahren der genannten Königlichen Eisenbahn-Direction veranlasste uns, dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte zu unterbreiten, die Königliche Direction anweisen zu wollen, gewisse, in dem Gesuch näher bezeichnete Transporte über die Dortmund-Enscheder Bahn zu leiten.

Einen befriedigenden Erfolg haben diese unsere Bemühungen bis jetzt nicht gehabt; wir geben indess die Hoffnung nicht auf, dass unsere nicht blos auf ausdrückliche Zusagen, sondern zugleich und vor Allem auf Gerechtigkeit und Billigkeit sich stützenden Ansprüche schliesslich Berücksichtigung finden werden, da es doch unmöglich in der Absicht der Staatsverwaltung liegen kann, durch die in ihrer Hand vereinigten Bahnen jedes gleichberechtigte Privatunternehmen völlig lahm zu legen und zu unterdrücken. Wir rechnen also mit Bestimmtheit darauf, trotz der Verstaatlichung der Rheinischen und jetzt auch der Bergisch-Märkischen Bahn, den nach der geographischen Lage unserer Bahn uns gebührenden und früher uns zugesagten Antheil an dem Transitverkehr auch wirklich überwiesen zu erhalten.

Neben unseren in dieser Richtung fortzusetzenden Bemühungen waren wir aber doppelt veranlasst, in erster Reihe unser Interesse der Entwicklung des Localverkehrs zuzuwenden.

Erfreulicherweise haben die wenigen Jahre, welche seit der Betriebseröffnung der Dortmund-Enscheder Eisenbahn verflossen sind, den Beweis geliefert, dass auch diejenigen Verhältnisse, welche den Localverkehr auf derselben bedingen, in einem regelmässigen Fortschritte begriffen sind. In erster Reihe sind es die drei Kohlenzechen Minister Stein, Fürst Hardenberg und Kaiserstuhl, auf welche wir an dieser Stelle hinzuweisen haben. Alle drei haben anerkanntermassen durchaus gute Verhältnisse und Kohlenflöze von ganz vorzüglicher Qualität. Diese drei Zechen haben ihre Förderung bereits seit einigen Jahren begonnen, sie werden im künftigen Winter ihr Förderquantum auf eine durchschnittliche Tagesförderung von 30,000 Centner bringen, und bald zu den bedeutendsten Kohlengruben im Oberbergamtsbezirk Dortmund zu zählen sein.

Auch die bei unserer Haltestelle Derne belegene Zeche Gneisenau hat die Abteufung ihres Schachtes in neuerer Zeit wieder aufgenommen. Um nun die Production dieser Zechen im Interesse der von uns vertretenen Gesellschaft gehörig ausnutzen zu können, waren und sind wir genöthigt, den Wagenpark der Dortmund-Enscheder Eisenbahn wesentlich zu vermehren und den Bahnhof Eving als Sammelbahnhof für die zuerst genannten drei Zechen zu vergrössern.

Es sind ferner Erweiterungen von Güterschuppen und Geleiseanlagen erforderlich, welche auf mehreren Bahnhöfen für den gegenwärtigen Verkehr nicht mehr ausreichen, und endlich werden Umbauten und Erweiterungsanlagen an den Gebäuden und Geleiseanlagen des Bahnhofes Gronau dadurch nothwendig, dass wir das zur Zeit noch bestehende Gemeinschaftlichkeitsverhältniss mit der von der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinischen) in Köln verwalteten Münster-Enscheder Eisenbahn kündigen mussten, weil es uns im Interesse der von uns vertretenen Gesellschaft durchaus nothwendig erscheint, die Verwaltung des gedachten Bahnhofes selbst zu übernehmen und ferner nicht mehr den Organen der hier concurrirenden Königlichen Direction zu überlassen.

Einstweilen haben wir dem Bedürfnisse nach vermehrten Betriebsmitteln durch miethweise Benutzung von Güterwagen möglichst Genüge zu leisten uns bemüht. Auf die Dauer ist ein solches Verhältniss indess nicht haltbar, auch drängt die Entwicklung des Localverkehrs zu einer weiteren Vermehrung der Betriebsmittel und zu den oben erwähnten sonstigen Anlagen.

Wir beantragen hiernach die Bewilligung der entsprechenden Mittel, durch deren Verzinsung unser Betriebs-Etat zwar belastet, auf der anderen Seite aber wieder von der jetzigen Miethzahlung entlastet wird, ganz abgesehen von der mit der Entwicklung des Localverkehrs wachsenden Einnahme aus demselben. Der

