



Geschäfts-Bericht

der

Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

Betriebsjahr 1882.

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 einer Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschlusses an die von dort nach Enschede erbaute Bahn ertheilt 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 Betriebseröffnung 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 28,960 »

Summa 125,676 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 130,669 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 38,88 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. Die Unterlagsplatten liegen auf alten hölzernen Schwellen zu beiden Seiten der Schienenstösse, in Curven, deren Radius kleiner als 1000 m ist, ausserdem noch auf einer Schwelle in der Mitte jedes Schienenpaares. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 102 Stück einfache Weichen, $8\frac{1}{2}$ ganze englische Weichen, $7\frac{1}{2}$ halbe englische Weichen, 4 dreitheilige Weichen, und 8 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Gussstahlschienen 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 wurden theils durch eiserne, theils durch kieferne imprägnirte, theils auch durch eichene nicht imprägnirte Querschwellen ersetzt. Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlschlackenschüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

An den Bauwerken im Bahnplanum, in den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, in Bezug auf die Bahnhöfe, Haltestellen, Telegraphen- und Signal-Einrichtungen sind Aenderungen im laufenden Jahre nicht eingetreten. Wir verweisen daher in dieser Beziehung auf Seite 4 und 5 des Geschäftsberichts pro 1879.

C. Unterhaltung der baulichen Anlagen und Angabe der dafür aufgewendeten Kosten.

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1640 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 58 Rottenarbeiter mit jährlich 17325 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von Mark 37028,18

und zwar 29 122,98 Mark für Unterhaltung des Oberbaues,

7 905,20 Mark für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Bezüglich der Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements ist gegen den vorjährigen Geschäftsbericht im laufenden Jahre eine Aenderung insofern eingetreten, als ein provisorischer Schienenanschluss an die Zeche Gneisenau bei Derne hergestellt worden ist.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1882 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender:

11 Locomotiven mit Tondern.

b. Wagen:

- 20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro Kilometer Bahnlänge 10 Sitzplätze,
- 5 » Gepäckwagen mit 50 Tonnen Ladefähigkeit,
- 36 » bedeckte Güterwagen mit 360 Tonnen Ladefähigkeit,
- 10 » offene Viehwagen mit 100 Tonnen Ladefähigkeit,
- 501 » offene Güterwagen mit 5260 Tonnen Ladefähigkeit.

Im Laufe des Jahres 1882 wurde ein offener Viehwagen zu einem Gepäckwagen und vier dergleichen zu bedeckten Güterwagen umgebaut; diese fünf offenen Viehwagen wurden wieder durch entsprechenden Umbau von fünf offenen Güterwagen ergänzt. Zehn offene Güterwagen wurden zum Erwerbspreise wieder verkauft.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 1144 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 5720 Tonnen; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 11,92 Achsen mit 59,53 Tonnen Ladefähigkeit.

Es sind in Auftrag gegeben 731 Stück offene Güterwagen, wovon im Laufe des Jahres 1882 circa 400 Stück zur Lieferung gelangten.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 18 000 000 Mark, aufgebracht durch 30 000 Stammactien à 600 Mark, ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406,58 Mark.

Vorausgab sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse pro 1882:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen . . .	Mark	3 834 925,00
»	2. Erdarbeiten	»	3 125 638,36
»	3. Bahnunterhaltung	»	71 032,57
»	4. Einfriedigungen	»	96 734,21
»	5. Wegeübergänge etc.	»	558 291,53
»	6. Durchlässe und kleinere Brücken	»	349 279,16
»	7. Grössere Brückenanlagen	»	330 593,31
»	10. Oberbau	»	4 568 951,29
»	11. Signale	»	261 113,33
»	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	»	1 497 163,31
»	13. Ausserordentliche Anlagen	»	26 983,07
»	14. Betriebsmittel	»	1 796 698,31
»	15. An Verwaltungskosten	»	884 388,26
»	16. Insgemein	»	69 808,53
»	17. Zinsen während der Bauzeit	»	809 919,76

zusammen Mark 18 281 520,00.

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Im Jahre 1882 sind Aenderungen in der Betriebs-Organisation nicht eingetreten.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechungen erfahren. Der Fahrdienst wurde in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 31. Mai nach dem Fahrplan vom 15. October 1881, vom 1. Juni bis 15. October nach dem Fahrplan vom 1. Juni 1882 und vom 15. October bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. October 1882 ausgeführt.

Demgemäss cursirten täglich vom 1. Januar bis zum Schlusse des Jahres
6 gemischte Züge und
2 Güterzüge.

Es sind im Jahre 1882 überhaupt 2999 Züge mit 295 286 Zugkilometern gefahren.

Der Telegraphendienst wird auf allen Stationen durch die Stationsvorsteher und deren Gehülfen besorgt. Sämtliche Stationen und Güter-Haltestellen, sowie die Personen-Haltestelle Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1882 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen	8,
Privat-Depeschen	782,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 390,45 Mark.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Spezielle Angaben über die dem Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr zu Grunde liegenden Einheitsätze, sowie über die directen Beziehungen im Verkehr mit anderen Bahnen befinden sich auf Seite 7, 8 und 9 des Geschäftsberichts pro 1879 und sind Abweichungen hiergegen im laufenden Jahre nicht entstanden.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 287 443 Tour- und 38 336 Retour-Billets ausgegeben und darauf 364 115 Personen befördert, ferner 690 016 Tonnen (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	185 115,52 Mark.
b) aus dem Güter-Verkehr	906 207,98 »
c) aus den Extraordinarien	165 115,91 „
in Summa	1 256 439,41 Mark.

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1878	747 946,09 Mark
» » 1879	830 953,84 »
» » 1880	988 379,11 »
» » 1881	1 290 715,60 »
» » 1882	1 256 439,41 »

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben Achskilometer zurückgelegt,	23 823 422
von denen:	
auf Personenwagen	1 567 690
» Gepäckwagen	572 284
» Postwagen	279 017
» Güter- und Viehwagen	21 404 431
kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn	6 497 315
» fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	17 326 107
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten	4 465 413
auf dieser überhaupt	6 497 315
Achskilometer gefahren sind.	10 962 728

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	81 120,75 Mark
zu zahlen	51 811,56 »

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:

für Reparatur	1,02 Mpg.
für Schmierer	0,02 »
für Putzen	0,01 »

b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:

für Reparatur	0,23 »
für Schmierer	0,02 »

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées erforderten einen Kostenaufwand von 15 917 Mark

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von 24 191 »

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 337 176 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 10 962 728 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 30 652 Nutzkilometer geleistet und 996 612 Achskilometer befördert; ausserdem waren die Locomotiven 14 615 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1329 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:

für Heizmaterial	6,17 Mpg.
für Unterhaltung, Schmierer und Putzen	9,23 »

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von 26 030 Mark.

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	1 284 942,92 Mark
(inclusive 28 503,51 Mark Gewinnvortrag aus dem Jahre 1881)	
die Ausgaben	621 467,14 »
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	663 475,78 Mark
davon fliessen:	
a. in den Reservefonds	18 000,00 Mark
b. in den Erneuerungsfonds	158 612,47 »

= 176 612,47 »

mithin reiner Ueberschuss 486 863,31 Mark
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1882 mit denen des Vorjahres 1881.

	1882	1881	mithin 1882 mehr	weniger
1 Betriebslänge	100,49 km	100,49 km	—	—
2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer	336 804 »	319 305 »	17 499 km	—
3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	10 683 711 »	9 251 196 »	1 432 515 »	—
4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer	1 256 439,41 Mark	1 290 715,60 Mark	—	34 276,19 M.
Bahnlänge (zu 1)	12 503,13 »	12 844,22 »	—	341,09 »
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	3,73 »	4,04 »	—	0,31 »
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,12 »	0,14 »	—	0,02 »
5 Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	621 467,14 »	653 665,01 »	—	32 197,87 »
nämlich: a. für jeden Kilometer				
Bahnlänge (zu 1)	6 184,37 »	6 504,78 »	—	320,41 »
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	1,85 »	2,05 »	—	0,20 »
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,06 »	0,07 »	—	0,01 »
6 Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	49,46 %	50,64 %	—	1,18 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds	14,06 %	14,04 %	0,02 %	—
c. Betriebsüberschuss	36,48 %	35,32 %	1,16 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Die diesem Berichte beigefügte Bilanz ermöglicht neben einem Uebertrage von Mark 60000 auf Bau-Ergänzungsfonds die Vertheilung einer Dividende von $2\frac{1}{3}\%$, was gegen das Vorjahr wieder einen kleinen Fortschritt darstellt. Ausserdem verbleibt zur Verfügung der General-Versammlung resp. als Uebertrag auf neue Rechnung noch die Summe von Mark 20709,46.

Wie wir bereits in unserem Geschäftsbericht pro 1881 erwähnten, haben wir auch für das vergangene Jahr diejenige Concurrenz lebhaft zu beklagen, welche unserer von den grossen preussischen Staatsbahnen vollständig umringten und durchschnittenen Eisenbahn durch die Verwaltungen der ersteren unter voller Ausnutzung des in ihrer Hand vereinigten Uebergewichts gemacht wird. Die Staatsbahn-Direktionen setzen ihre ganze Macht ein, um den Durchgangs- und Local-Verkehr soweit als nur irgend möglich an sich zu ziehen, wodurch unsere verhältnissmässig kleine Bahn selbstverständlich erheblich benachtheiligt wird.

Der eigentliche Zweck, für den sie seiner Zeit angelegt wurde, nämlich eine Verbindung der Ostseite des Westfälischen-Industrie-Bezirks mit Holland und mit den Niederländischen Häfen herzustellen, ist durch diese Concurrenz der Staatsbahnen völlig illusorisch geworden. Wir sind demzufolge fast ausschliesslich auf Hebung des internen Verkehrs angewiesen. In dieser Beziehung können wir aber erfreulicher Weise auch für das Vorjahr wieder Fortschritte constatiren.

Die bereits seit mehreren Jahren an die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn angeschlossenen drei Zechen „Minister Stein“, „Fürst Hardenberg“ und „Kaiserstuhl“ schreiten in Bezug auf ihre Mehrförderung regelmässig fort. Die Zeche Gneisenau bei Derne ist mit der Abteufung zweier Schächte bereits eifrig beschäftigt, der provisorische Schienen-Anschluss an dieselbe ist fertig. Das Project für die definitive Bahnhofs-Anlage Derne ist aufgestellt und liegt den Behörden zur Genehmigung vor. Die Abteufungsarbeiten auf der Zeche vereinigte Nordsee Schacht I zwischen Derne und Lünen sollen in kürzester Zeit wieder in Angriff genommen werden, das Project für die Anschlussbahn ist ebenfalls bereits aufgestellt, die bezüglichen Verhandlungen mit den Behörden sind im Gange.

An den Bahnhof Lünen werden Anschlüsse von Schienengeleisen nach den in der Nähe befindlichen Sandlagern hergestellt, welche nunmehr ausgebeutet werden sollen.

Neben dem Bahnhofe Ahaus ist ein neues Etablissement der Westfälischen Jute-Spinnerei projectirt. Der in Aussicht genommene Schienen-Anschluss ist Seitens der Behörde bereits genehmigt, die Ausführung desselben steht in kürzester Zeit bevor.

Auch der sonstige Localverkehr hat sich so entwickelt, dass wir bereits im vergangenen Jahre die Güterschuppen in Lünen und Ahaus erweitern mussten und für dieses Jahr die Erweiterung des Güterschuppens und der Verladevorrichtungen in Dortmund in Aussicht genommen haben.

Wenn nun auch die vorerwähnten Schienenanschlüsse in ihren wesentlichsten Theilen auf Kosten der betreffenden Zechen und Etablissements ausgeführt werden, so bedingen dieselben doch stets Veränderungen und Erweiterungen auf den eigenen Bahnhofsanlagen und eine entsprechende Vermehrung verschiedener Betriebsmittel. Um die zu diesem Zwecke erforderlichen Mittel bereit zu stellen, haben wir in der Bilanz die Mark 60000 auf Bau-Ergänzungsfonds vorgetragen.

Von der gleichen Summe, welche wir im vergangenen Jahre zu Bauergänzungen und ähnlichen Zwecken reservirten, haben wir Mark 16275,65 verausgabt und zwar für Completirung der Ausrüstungsgegenstände der Reparaturwerkstätte, für Erweiterung der Güterschuppen auf den Bahnhöfen Lünen und Ahaus und für die Erd- und Oberbau-Arbeiten zur Anlage der definitiven Verbindungsbahn mit der ehemaligen Köln-Mindener jetzt Rechtsrheinischen Bahn.

Der auf der Activ- und Passivseite in der Bilanz per 31. Dezember 1881 erscheinende Posten des Cautionscontos ad Mark 194212,05 ist in der Bilanz pro 1882 fortgefallen, da nach projectmässiger Durchführung des Baues und der Ausrüstung unserer Bahnanlage die Rückgabe dieses Restbetrages der früher für uns deponirten Staats-Caution seitens des Herrn Ministers verfügt ist.

Zu Lasten des Erneuerungsfonds haben wir nunmehr sämtliche 114330 Stück alte kieferne Querschwellen durch neue ersetzt und zwar sind 44165 Stück eiserne und 70165 Stück hölzerne imprägnirte Schwellen beschafft worden. Auf den freien, rund 90 km langen Strecken ausserhalb der Bahnhöfe liegen 96500 Stück Querschwellen. Von den oben erwähnten 44165 Stück eisernen Querschwellen liegen bereits 30700 Stück auf einer Länge von rot. 28,75 km im Zusammenhange unter Stahlschienen, die übrigen 13465 Stück liegen noch an verschiedenen Stellen im Geleise vertheilt. Bei der Auswechslung der eisernen Schienen durch Stahlschienen kommen aber auch diese im Zusammenhange zur Verwendung, so dass dann eine Gesamtlänge von 41,35 km Bahngeleise mit eisernen Querschwellen ausgebaut sein werden.

Auf den freien Strecken von rot. 90 km liegen bereits 37 km, also 41% Stahlschienen. Die noch übrigen Eisenschienen befinden sich noch in einem derart guten Zustande, dass wir für das laufende Jahr eine Auswechslung derselben durch Stahlschienen nicht in Aussicht zu nehmen brauchen. Der Erneuerungsfonds, den wir in letzter Zeit durch die nothwendig gewordenen Auswechslungen von Schwellen und Weichen alljährlich bis auf verhältnissmässig geringe Restbeträge aufgezehrt haben, wird daher voraussichtlich von jetzt ab stetig anwachsen.

Der Reservefonds wurde bisher nur mit geringen Beträgen in Anspruch genommen und hat jetzt bereits die Höhe von Mark 93293,50 erreicht. Die Lage der Beamten-Pensionskasse, der Krankenkasse und der Kleiderkasse ist aus den in der Bilanz angegebenen Beträgen ersichtlich. Auf Grund der reglementarischen Bestimmungen zahlt die Gesellschaft für die Beamten-Pensions- und Wittwenkasse pro Jahr die Hälfte der Beiträge sämtlicher Mitglieder, dagegen für die Krankenkasse $\frac{1}{3}$ der Beiträge sämtlicher Mitglieder, was pro 1882 für die Pensionskasse den Betrag von Mark 5473,59 und für die Krankenkasse von Mark 843,17 ausmachte.

In Folge des Beschlusses der ordentlichen General-Versammlung am 3. Juni 1882 bezüglich der Ausgabe von Prioritäts-Stamm-Actien oder von Obligationen in Höhe von Mark 1500000 wurde die

Ausgabe von 2500 Stück auf den Inhaber lautende Prioritäts-Stamm-Actien zu je Mark 600 von den Gesellschafts-Vorständen beschlossen. Durch Allerhöchste Urkunde vom 22. Januar 1883 wurde diesem Beschlusse die landesherrliche Genehmigung erteilt. Auf Grund derselben ist den Statuten der entsprechende Nachtrag IV beigefügt worden.

Voraussichtlich gelangen im Laufe des Jahres 1883 vorläufig nominal Mark 900000 behufs Anschaffung und Vermehrung von Betriebsmitteln zur Ausgabe. Die Parizeichnung dieses Betrages ist uns bereits gesichert.

Dortmund-Gronau - Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. December 1883

Activa.

	1	2	3	4
1 Bau-Conto			18 281 520 00	
2 Bestand der Kasse und Banquiereuthaben			32 173 34	
3 Effecten			362 919 65	
4 Depositen			135 450 21	
5 Materialien			220 616 19	
6 Debitoren			132 768 64	
				19 165 448 03

Passiva.

	5	6	7	8
1 Anlage-Kapital:				
a. Actien-Kapital			18 000 000 00	
b. Bau-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.			95 406 58	
2 Reservefonds			93 293 50	
3 Erneuerungsfonds			133 343 50	
4 Bau-Ergänzungsfonds			43 724 35	
5 Beamten-Pensionskasse (incl. Mark 5473,59 Zuschuss der Gesellschaft)			84 829 77	
6 Krankenkasse (incl. Mark 834,17 Zuschuss der Gesellschaft)			6 714 77	
7 Kleiderkasse			8 023 79	
8 Depositen			135 450 21	
9 Creditoren			77 798 25	
10 Betriebs-Conto:				
a) Einnahmen	1 256 439 41			
b) Ausgaben	621 467 14			
Differenz		634 972 27		
Einlage in den Reservefonds	18 000 00			
Einlage in den Erneuerungsfonds	158 612 47	176 612 47		
Betriebs-Ueberschuss		458 359 80		
Hierzu:				
Reserve-Vortrag aus 1881		28 503 51		
Mithin wirklicher Ueberschuss		486 863 31		
Derselbe wird verwendet:				
1. Zur Zahlung einer Dividende von 2 1/2 % auf das Actien-Kapital von Mark 18 000 000		396 000 00		
2. Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer		10 153 85		
3. Zum Vortrag auf Bau-Ergänzungsfonds		60 000 00		
4. Zur Verfügung der General-Versammlung resp. zum Vortrag auf das Jahr 1883		20 709 46		
		486 863 31		
			486 863 31	
				19 165 448 03

Summa wie oben . . .

19 165 448 03