



# Geschäfts-Bericht

der

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

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

### Betriebsjahr 1883.

ELBERFELD.

Druck von R. L. Friderichs & Co



Geschäfts-Bericht

Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder

Eisenbahn-Gesellschaft

Betriebsjahr 1883

## 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 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 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.

Im Geschäftsjahre 1883 ist die definitive Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemals Köln-Mindener Bahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, fertig gestellt und am 26. Mai 1883 in Betrieb genommen worden. Für dieselbe ist eine Tariflänge von 5 km ermittelt, von welcher 3,5 km auf die diesseitige Bahn entfallen.

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 m.

Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von . . . . . 96,716 km,  
die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von . . . . . 30,094 »

Summa . . . . . 126,810 km.

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 . . . . . 131,803 km.

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 kg. Von diesen Schienen sind 42,96 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 112 1/2 Stück einfache Weichen, 11 1/2 ganze englische Weichen, 7 1/2 halbe englische Weichen, 4 dreitheilige Weichen, und 9 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 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 924 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 59 Rottenarbeiter mit jährlich 17 738 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von Mk 33 831,10, und zwar 24 678,59 Mk. für Unterhaltung des Oberbaues, 9 152,51 Mk. 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 der Schienenanschluss an die Zeche Gneisenau bei Derne soweit fertiggestellt worden ist, dass dessen Inbetriebnahme mit dem Jahre 1884 erfolgen kann. Ferner wurde das Etablissement der Westfälischen Jute-Spinnerei und -Weberei in Ahaus durch einen Schienenanschluss mit dem Bahnhofe Ahaus in Verbindung gebracht.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1883 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender:

11 Locomotiven mit Tendem.

b. Wagen:

20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 10 Sitzplätze,

5 » Gepäckwagen mit 50 t Ladefähigkeit,

36 » bedeckte Güterwagen mit 360 t Ladefähigkeit,

10 » offene Viehwagen mit 100 t Ladefähigkeit,

1179 » offene Güterwagen mit 12 040 t Ladefähigkeit.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 2500 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 12 500 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 26,02 Achsen mit 130,10 t Ladefähigkeit.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 19 099 800 Mk., aufgebracht durch:

a. 30 000 Stück Stamm-Actien à 600 Mk. = . . . . . 18 000 000 Mk.

b. 2 500 Stück Prioritäts-Stamm-Actien à 600 Mk. = 1 500 000 Mk.

abzüglich der noch nicht begebenen 667 Stück à 600 Mk. =

400 200 » 1 099 800 »

19 099 800 Mk.

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406,58 Mk.

Verausgab sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1883:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen . . .	Mk.	3 857 909,78
»	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 . . . . .	»	349 311,29
»	7. Grössere Brückenanlagen . . . . .	»	330 593,31
»	10. Oberbau . . . . .	»	4 568 951,29
»	11. Signale . . . . .	»	269 274,73
»	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc. . . . .	»	1 507 571,13
»	13. Ausserordentliche Anlagen . . . . .	»	26 983,07
»	14. Betriebsmittel . . . . .	»	3 181 658,73
»	15. Verwaltungskosten . . . . .	»	885 860,93
»	16. Insgesamt . . . . .	»	72 814,52
»	17. Zinsen während der Bauzeit . . . . .	»	809 919,76

zusammen Mk. 19 712 545,21.

## II. Betrieb.

### 1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Im Jahre 1883 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 1882, vom 1. Juni bis 15. October nach dem Fahrplan vom 1. Juni 1883, und vom 15. October bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. October 1883 ausgeführt.

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

Es sind im Jahre 1883 überhaupt 2977 Züge mit 283 327 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güter-Haltestellen, sowie die Personen-Haltestelle Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1883 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen . . . . . 2,  
Privat-Depeschen . . . . . 1221,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 551,63 Mk.

### 3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund an die rechtsrheinische (früher Rheinische und Köln-Mindener Bahn) und durch Vermittelung der Letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, in Dülmen und Coesfeld an die rechtsrheinische, (früher Köln-Mindener, beziehungsweise Rheinische Bahn) und in Gronau an die Münster-Enscheder und Niederländische Staatsbahn an; sie bildet für die an die rechtsrheinische Bahn angeschlossenen Kohlenzechen in den meisten Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Eisenerze, Roheisen, Eisenbahnschienen, Holz, Sand, Bier, Leder, Holzwaaren, Baumwollengarn, Baumwollen- und Wollenwaaren, 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 km:

I. Klasse . . . . . 0,08 Mk.,  
II. . . . . 0,06 »  
III. . . . . 0,04 »  
IV. . . . . 0,02 »

Die Retourbillets haben eine zweitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermässigung von 25%.

Abonnements-Karten für die I., II. und III. Klasse, — letztere Klasse nur für Schüler — zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Bahnstrecke mit allen fahrplanmässigen Zügen werden für die I. und II. Klasse bei einem Abonnement auf drei Monate mit 40%  
die III. . . . . » » » » » sechs » » 50%  
die III. . . . . » » » » » drei » » 55%  
die III. . . . . » » » » » sechs » » 62,5%

Preiserhöhung der doppelten Taxe des einfachen Billets abgegeben.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 kg Freigewicht pro Billet der ersten drei Klassen — werden für 10 kg und 10 km mit 0,05 Mk. unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke Köln — rechtsrheinische — und Hannover, sowie der Niederländischen Staatsbahn bestehen direkte Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

#### b. Güterverkehr.

Die auf dem Reformschema beruhenden Güterfahrpreise betragen pro 100 kg und km:

Eilgut . . . . .	2,2 Mpf.
Stückgut . . . . .	1,1 »
A 1 . . . . .	0,67 »
B . . . . .	0,60 »
A 2 . . . . .	0,50 »
Spezial-Tarif I . . . . .	0,45 »
II . . . . .	0,35 »
III . . . . .	0,27 »

mit einer Expeditionsgebühr von:

bei Eilgut 1—10 km . . . . .	20 Mpf.
11—20 » . . . . .	22 »
21—30 » . . . . .	24 »
31—40 » . . . . .	26 »
41—50 » . . . . .	28 »
51—60 » . . . . .	30 »
61—70 » . . . . .	32 »
71—80 » . . . . .	34 »
81—90 » . . . . .	36 »
91—100 » . . . . .	38 »
über 100 » . . . . .	40 »
bei Stückgut und Klasse A 1 1—10 » . . . . .	10 »
11—20 » . . . . .	11 »
21—30 » . . . . .	12 »
31—40 » . . . . .	13 »
41—50 » . . . . .	14 »
51—60 » . . . . .	15 »
61—70 » . . . . .	16 »
71—80 » . . . . .	17 »
81—90 » . . . . .	18 »
91—100 » . . . . .	19 »
über 100 » . . . . .	20 »
bei Klasse B 1—10 » . . . . .	8 »
11—20 » . . . . .	9 »
21—30 » . . . . .	10 »
31—40 » . . . . .	11 »
über 40 » . . . . .	12 »

bei Klasse A 2 . . . . .			
Special-Tarif I . . . . .	1—10 km . . . . .	8 Mpf.	
» II . . . . .	11—100 » . . . . .	9 »	
» III . . . . .	über 100 » . . . . .	12 »	

Direkte Verkehrs-Beziehungen bestehen im:

#### a. Klassen-Tarife.

1. Dortmund-Gronau-Enschede-Nassauischer resp. Frankfurt-Bebraer Verkehr.
2. Friesisch-Westfälischer Verkehr.
3. Hannover-Westfälischer Verkehr.
4. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
5. Nordbrabant-Deutscher Verkehr.
6. Norddeutscher Verkehr.
7. Ostdeutsch-Rheinischer Verkehr.
8. Ost-Westdeutscher Verkehr.
9. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
10. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
11. Rheinisch-Westfälischer Nachbar-Verkehr (Seetransit-Tarif).
12. » -Westfälisch-Mitteldeutscher Verkehr.
13. » - » -Niederländischer Verkehr.
14. » - » -Sächsischer Verkehr.
15. » - » -Südwestdeutscher Verkehr.
16. » - » -Thüringischer Verkehr.
17. Schlesisch-Rheinischer Verkehr.

#### b. Kohlen-Tarife.

18. Verkehr mit Stationen der Badischen Staatsbahn.
19. Bergisch-Märkisch-Nordholländischer Verkehr.
20. Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
21. Deutsch-Dänischer Verkehr.
22. » -Italienischer Verkehr.
23. Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Frankfurt a. M.
24. Friesisch-Westfälischer Verkehr.
25. Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
26. » » den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
27. Verkehr mit den Stationen Bremen und Hittfeld (loco) sowie Hamburg und Harburg des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
28. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
29. Köln-Minden-Bayrisch-Tyroler Verkehr.
30. » » -Belgisch-Französischer Verkehr.
31. » » -Grand Central-Belge Verkehr.
32. » » -Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
33. » » -Niederländischer Verkehr.
34. Köln (rechtsrheinisch)-Nordholländischer Verkehr.
35. Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Nordbrabant-Deutscher Verkehr.
36. » » » -Niederländischer Verkehr.
37. Verkehr mit Stationen der Strecke Harburg-Uelzen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
38. » » Station Wittenberge des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Magdeburg.
39. » » Stationen der Main-Neckar Bahn.
40. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
41. Verkehr nach den Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger und der Lüttich-Mastricht Bahn via Wesel-Venlo-Eindhoven resp. Wesel-Venlo-Mastricht.

42. Norddeutscher Verkehr.
43. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
44. » » Pfälzischen Bahn.
45. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
46. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
47. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
48. » -Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
49. » - » -Belgischer »
50. » - » -Elsass-Lothringen-Luxemburgischer Verkehr.
51. » - » -Hessischer Verkehr.
52. » - » -Thüringischer Verkehr.
53. » - » -Sächsischer Verkehr.
54. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatsbahn.

#### 4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 286 797 Tour- und 37 935 Retour-Billets ausgegeben und darauf 362 667 Personen befördert, ferner 757 203 t (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr . . . . .	183 494,29 Mk.
b) aus dem Güter-Verkehr . . . . .	927 759,29 »
c) aus den Extraordinarien . . . . .	254 422,97 »
in Summa . . . . .	1 365 676,55 Mk.

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1879 . . . . .	830 953,84 Mk.
» » 1880 . . . . .	988 379,11 »
» » 1881 . . . . .	1 290 715,60 »
» » 1882 . . . . .	1 256 439,41 »
» » 1883 . . . . .	1 365 676,55 »

#### 5. Leistungen des Betriebs-Materials.

##### A. Wagen.

Sämtliche Wagen haben . . . . .	26 978 400
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen . . . . .	1 658 094
» Gepäckwagen . . . . .	579 496
» Postwagen . . . . .	257 572
» Güter- und Viehwagen . . . . .	24 483 238
kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn . . . . .	6 535 408
» fremden Bahnen und auf Neubaustrecken . . . . .	20 442 992
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn . . . . .	4 089 752
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten . . . . .	6 535 408
auf dieser überhaupt . . . . .	10 625 160
Achskilometer gefahren sind.	

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung zu erheben 151 079,27 Mk.  
zu zahlen 46 157,26 »

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

- a. bei den Personenwagen:  
für Reparatur . . . . . 0,50 Mpfg.  
für Schmieren . . . . . 0,02 »  
für Putzen . . . . . 0,01 »
- b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:  
für Reparatur . . . . . 0,21 »  
für Schmieren . . . . . 0,02 »

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées erforderten einen Kostenaufwand von 8 239 Mk.

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von 22 505 »

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 327 568 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 10 625 160 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 29 779 Nutzkilometer geleistet und 965 924 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Locomotiven 16 150 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1468 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:  
für Heizmaterial . . . . . 6,69 Mpfg.  
für Unterhaltung, Schmieren und Putzen . . . . . 12,76 »

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von 37 313 Mk.

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

- die Einnahmen . . . . . 1 382 426,01 Mk.  
(inclusive 16 749,46 Mk. Gewinnvortrag aus dem Jahre 1882)
- die Ausgaben . . . . . 639 353,98 »
- es verbleibt somit ein Ueberschuss von 743 072,03 Mk.  
davon fliessen:
- a. in den Reservefonds . . . . . 19 099,80 Mk.  
b. in den Erneuerungsfonds . . . . . 163 835,10 »
- = 182 934,90 »
- mithin reiner Ueberschuss . . . . . 560 137,13 Mk.

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1883 mit denen des Vorjahres 1882.

	1883	1882	mithin 1883	
			mehr	weniger
1 Betriebslänge . . . . .	100,49 km	100,49 km	—	—
2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer . . . . .	327 446 »	336 804 »	—	9 358 km
3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen . . . . .	10 366 452 »	10 683 711 »	—	317 259 »
4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer	1 365 676,55 Mk.	1 256 439,41 Mk.	109 237,14 Mk.	—
Bahnlänge (zu 1) . . . . .	13 590,17 »	12 503,13 »	1 087,04 »	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2) . . . . .	4,17 »	3,73 »	0,44 »	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3) . . . . .	0,13 »	0,12 »	0,01 »	—
5 Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen . . . . .	639 353,98 »	621 467,14 »	17 886,84 »	—
nämlich: a. für jeden Kilometer				
Bahnlänge (zu 1) . . . . .	6 362,36 »	6 184,37 »	177,99 »	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2) . . . . .	1,95 »	1,85 »	0,10 »	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3) . . . . .	0,06 »	0,06 »	—	—
6 Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5) . . . . .	46,82 %	49,46 %	—	2,64 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds . . . . .	13,40 %	14,06 %	—	0,66 %
c. Betriebsüberschuss . . . . .	39,78 %	36,48 %	3,30 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Die Einnahmen der Gesellschaft betragen in Summa Mk. 1 365 676,55, und konnte ausser der 4 1/2 % Verzinsung der bisher zur Ausgabe gelangten Prioritäts-Stamm-Actien von Mk. 1 099 800,00 zum Betrage von Mk. 49 491,00 für die Stamm-Actien eine Dividende von 2 1/3 % gegen 2 1/5 % im Vorjahre festgesetzt werden.

Wir verdanken dieses günstige Resultat einzig der weiteren Entwicklung des Lokalverkehrs, denn der Durchgangsverkehr macht durch die immer stärker werdende, und sich immer unangenehmer fühlbarer machende Concurrenz der Staatsbahnen verhältnissmässig eher noch weitere Rückschritte, als Fortschritte.

Es sind nicht allein die Folgen der empfindlichen Concurrenz im Verkehrswesen, sondern es sind auch noch andere Massnahmen der Staatsbahnen, durch welche die finanziellen Erfolge der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ungünstig beeinflusst werden. Unseren Actionairen ist es bekannt, dass wir bisher den Betrieb auf der Verbindungsbahn zwischen dem Rheinischen Bahnhofe und dem unserigen hieselbst geführt haben. Bei den billigen Einrichtungen, die wir für den Betrieb auf unserer verhältnissmässig kleinen Bahn haben, blieb uns für diese Leistung noch ein kleiner Ueberschuss. Dieser weitere Ausfall ist um so empfindlicher, als der Verkehr, welcher der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn durch

