

Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche General-Versammlung zu Dortmund

am 17. Mai 1887.

DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1887.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1886 abgeschlossene Bilanz unserer Gesellschaft, sowie die Gewinn- und Verlustrechnung ist durch uns geprüft und mit den Büchern übereinstimmend und richtig befunden worden.

Nach Abzug der Rücklagen für die concessionsmäßigen Erneuerungs- und Reservefonds und den gesetzlichen Erneuerungsfonds II verbleibt ein Reingewinn von M. 569 857,16 und schlagen wir vor, hiervon M. 27 679,31 zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds II, M. 13 269,23 zur Zahlung der Eisenbahnsteuer, M. 5175,— zur Zahlung der Tantième an den Aufsichtsrath zu verwenden und M. 517 500,— als Dividende und zwar $4\frac{1}{2}\%$ für die Stamm-Prioritäts-Actien und $2\frac{1}{2}\%$ für die Stamm-Actien zur Vertheilung zu bringen.

Die in der vorjährigen General-Versammlung vom 22. Mai 1886 beschlossene Capitalsvermehrung um M. 600 000,— ist, nachdem die Allerhöchste Genehmigung unterm 18. August v. J. zwar ertheilt, unterm 30. December aber erst ausgehändigt ist, unterm 11. Februar 1887 zur Eintragung in das Handelsregister gelangt.

Diese neu ausgegebenen Stamm-Prioritäts-Actien werden an der Dividende für das Betriebsjahr 1887 Theil nehmen.

Die Offerte der Königlichen Staatsregierung auf Verstaatlichung unseres Unternehmens gegen Gewährung einer Rente von 4% für die Stamm-Prioritäts-Actien und von $2,39\%$ für die Stamm-Actien ist von den außerordentlichen Generalversammlungen am 5. und 27. November v. J. nicht angenommen worden.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmässigen Turnus aus die Herren Geheimer Regierungsrath Lent (Berlin) und Gewerke Friedr. Grillo (Essen), deren Stellen durch Neu- oder Wiederwahl zu besetzen sind.

Geschäfts-Bericht der Direction über das Betriebsjahr 1886.

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 wurde der Bau und Betrieb der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und zwar von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschlusses an die von dort nach Enschede erbaute Bahn ertheilt. Noch in demselben Jahre nahm die bauliche Ausführung ihren Anfang.

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.

Hierzu tritt die definitive Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 5 km, von welcher 3,5 km auf die diesseitige Bahn entfallen.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund belegenen Bahnhofe, überschreitet die gegenwärtig zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln gehörige Strecke Dortmund-Hamm 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 derselben Verwaltung unterstellte Linie Köln-Bremen und erreicht den Bahnhof Dülmen, woselbst ein direkter Schienenanschluss mit dem Bahnhofe Dülmen (Köln-Minden) hergestellt ist. Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei, über-

schreitet in Kilometer 59,009 die ebenfalls der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln unterstellte Duisburg-Quakenbrücker Bahn und erreicht bald darauf den Bahnhof Coesfeld. Mit diesem steht der Bahnhof Coesfeld (Rheinisch) der Duisburg-Quakenbrücker Strecke in unmittelbarer Verbindung. Dort überschreitet sie den Berkelfluss und führt über Legden und Ahaus nach Gronau, woselbst der gleichnamige Bahnhof in Gemeinschaft mit der Münster-Enscheder Eisenbahn etabliert ist. Bei Legden tritt die Bahn in das Flussgebiet der Dinkel, welche auf der Strecke bis Gronau dreimal überschritten wird.

Von Gronau führt die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf ein und demselben Bahnkörper mit der Münster-Enscheder Bahn und auf gemeinschaftlichem Geleise mit derselben 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 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 33,745 „

Summa 130,461 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 135,454 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 laufendes Meter 37 kg. Von diesen Schienen sind 43,07 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche fast ausschliesslich auf eisernen oder auf kiefernen imprägnirten Querschwellen lagern. 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 Winkel-laschen verlegt. Die Unterlagsplatten liegen auf allen 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 Neben-geleisen auf den Bahnhöfen sind 125 Stück einfache Weichen, 12½ ganze englische Weichen, 8½ halbe englische Weichen, 4 dreitheilige Weichen und 8 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Bessemerstahlschienen 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 Kohlenschlackenschüttung 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 gegen das Vorjahr insofern eingetreten, als die Bahnhöfe Dortmund, Dülmen, Coesfeld und Ahaus, sowie die Haltestelle Selm Erweiterungen und Ergänzungen der Geleiseanlagen erfahren haben.

Hierzu sind

3255 m Geleise,

1 Stück ganze englische Weiche,

1 „ halbe englische Weiche,

10 „ einfache Weichen,

1 „ grosse Drehscheibe,

9 „ kleine Drehscheiben

verwendet worden.

Im übrigen verweisen wir 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 3790 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 49 Rottenarbeiter mit jährlich 14 792 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von Mk. 28 156,49,

und zwar 19 584,45 Mk. für Unterhaltung des Oberbaues,

8 572,04 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 Bau eines zweiten Anschlussgeleises zur Vermittelung von Sandtransporten auf dem Bahnhofe Lünen in Angriff genommen wurde, welches im März 1887 voraussichtlich in Benutzung treten wird.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1886 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

14 Lokomotiven mit 12 Tendern.

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,

75 „ Kokeswagen mit 750 t Ladefähigkeit,

20 „ Hochbordwagen mit 200 t Ladefähigkeit,

25 „ Schienenwagen mit 500 t Ladefähigkeit,

10 „ Langholzwagen mit 100 t Ladefähigkeit,

2 „ Theertransportwagen mit 20 t Ladefähigkeit,

1100 „ offene Güterwagen mit 11 000 t Ladefähigkeit.

Die Güterwagen excl Gepäckwagen mit 2606 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 13 030 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 27,12 Achsen mit 135,62 t Ladefähigkeit.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 19 500 000 Mk., aufgebracht durch:

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

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

19 500 000 Mk.

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

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1886:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen . . .	Mk. 3 998 831,35
„	2. Erdarbeiten	„ 3 140 705,12
„	3. Bahnunterhaltung	„ 71 032,57
„	4. Einfriedigungen	„ 96 734,21
„	5. Wegeübergänge etc.	„ 558 314,93
„	6. Durchlässe und kleinere Brücken	„ 349 311,29
„	7. Grössere Brückenanlagen	„ 330 593,31
„	10. Oberbau	„ 4 625 750,20
„	11. Signale	„ 270 335,26
„	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	„ 1 709 637,54
„	13. Ausserordentliche Anlagen	„ 26 983,07
„	14. Betriebsmittel	„ 3 421 520,13
„	15. Verwaltungskosten	„ 888 078,08
„	16. Insgemein	„ 72 820,22
„	17. Zinsen während der Bauzeit	„ 809 919,76
	zusammen Mk. 20 370 567,04	

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 Bureauvorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Centralverwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksachenverwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist,

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

ein Maschineninspector, welchem die Beaufsichtigung und Unterhaltung der sämtlichen Betriebsmittel, sowie die spezielle Leitung der Reparaturwerkstatt obliegt, und endlich

ein Verkehrsinspector, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Controle des Personen- und Güterverkehrs und, im Zusammenhange damit, des gesammten Expeditions- und Kassendienstes auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reclamationssachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1886 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, die Leitung des technischen Betriebes und der Telegraphie wurde unter Assistenz eines Werkstätten-Vorstehers, eines Betriebs-Controleurs und eines Telegraphenmeisters von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechungen erfahren. Der Fahrdienst wurde nach den jeweiligen Fahrplänen ausgeführt.

Demgemäss cursirten täglich vom 1. Januar bis zum Schlusse des Jahres

6 gemischte Züge,

2 Güterzüge und vom 1. October ab mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage

2 Facultativgüterzüge.

Es sind im Jahre 1886 überhaupt 3134 Züge mit 304 576 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 1886 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen 7,
 Privat-Depeschen 939,
 mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 467,89 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 (frühere 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 Prozent.

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 %

III. „ „ „ „ „	sechs „ „	50 %
III. „ „ „ „ „	drei „ „	55 %
III. „ „ „ „ „	sechs „ „	62,5 %

Preisermässigung 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 Mark unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln — rechtsrheinische —, Hannover und Altona, sowie der Niederländischen Staatsbahn bestehen directe 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	
Spezial-Tarif I	1—10 km . . . 8 Mpf.
„ II	11—100 „ . . . 9 „
„ III	über 100 „ . . . 12 „

Es bestehen folgende directe Verkehrs-Beziehungen:

a. Klassen-Tarife.

1. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
2. Norddeutscher Verkehr.
3. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
4. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
5. Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen (Seetransit-Tarif).
6. Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französisch-Englischer Verkehr.
7. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
8. „ „ -Sächsischer Verkehr.
9. „ „ -Südwestdeutscher Verkehr.
10. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
11. Rheinisch-Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
12. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona.
13. „ „ „ — Berlin.
14. „ „ „ — Breslau.
15. „ „ „ — Bromberg.

b. Kohlen-Tarife.

16. Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
17. Deutsch-Dänischer Verkehr.
18. „ -Italienischer Verkehr.
19. Friesisch-Westfälischer Verkehr.
20. Verkehr mit den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover.
21. Verkehr mit den Stationen Bremen und Hittfeld (loco), sowie Hamburg und Harburg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover.
22. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
23. Köln-Minden-Belgisch-Französischer Verkehr.
24. „ „ -Grand Central-Belge Verkehr.
25. „ „ -Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
26. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit.
27. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
28. Verkehr mit Stationen der Strecke Harburg-Uelzen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover.
29. „ „ Station Wittenberge des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg.
30. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
31. Verkehr nach den Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger- und der Lüttich-Mastrichter Bahn via Wesel-Venlo-Eindhoven resp. Wesel-Venlo-Mastricht.
32. Norddeutscher Verkehr.
33. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
34. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
35. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
36. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
37. „ -Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
38. „ - „ -Belgischer „
39. „ - „ -Sächsischer „
40. „ - „ -Südwestdeutscher Verkehr.
41. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
42. „ „ „ Rhene-Diemelthalbahn.
43. Staatsbahn-Verkehr Köln rrrh.-Hannover.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 303 693 Tour- und 43 328 Retour-Billets ausgegeben und darauf 390 349 Personen befördert, ferner 776 448 t (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr . . .	194 680,73 Mk.
b) aus dem Güter-Verkehr . . .	908 246,74 „
c) aus den Extraordinarien . . .	240 582,26 „
in Summa . . .	1 343 509,73 Mk.

Es betrugen die Einnahmen

im Jahre 1882 . . .	1 256 439,41 Mk.
„ „ 1883 . . .	1 365 676,55 „
„ „ 1884 . . .	1 387 225,56 „
„ „ 1885 . . .	1 374 553,84 „
„ „ 1886 . . .	1 343 509,73 „

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	23 809 448
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen . . .	1 638 570
„ Gepäckwagen . . .	544 762
„ Postwagen . . .	281 208
„ Güter- und Viehwagen . . .	21 344 908
kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn . . .	6 267 750
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken . . .	17 541 698
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn . . .	3 451 936
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf	
der eigenen Bahn zurückgelegten . . .	6 267 750
auf dieser überhaupt . . .	9 719 686
Achskilometer gefahren sind.	
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung	
zu erheben . . .	149 640,57 Mk.
zu zahlen . . .	33 660,13 „
Die Unterhaltungskosten betrugen pro Achskilometer:	
a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur . . .	0,47 Mpf.
für Putzen . . .	0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur . . .	0,24 „
c. für Schmieren sämmtlicher Wagen . . .	0,05 „
Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées	
erforderten einen Kostenaufwand von . . .	7625 Mk.
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der	
Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von . . .	23062 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung . . .	23062,38 „
und auf den Erneuerungsfonds für Erneuerung von Wagenkasten . . .	— „
Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-,	
Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,24 Mpf. pro Achskilometer	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit . . .	0,24 Mpf.
auf Erneuerungsfonds mit . . .	— „

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 316 622 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 9 719 686 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 22 616 Nutzkilometer geleistet und 694 263 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Locomotiven 22 176 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1582 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial . . .	6,32 Mpf.
für Unterhaltung . . .	5,53 „
für Schmieren und Putzen . . .	1,55 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren
erforderten einen Kostenaufwand von 17 682 Mk.
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 15 487,76 „
und auf den Erneuerungsfonds für Erneuerung von Bandagen und
Siederöhren 2 195,06 „
Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von
5,53 Mpf. pro Fahrkilometer
auf gewöhnliche Unterhaltung mit 4,84 Mpf.
auf Erneuerungsfonds mit 0,69 „
Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Locomotiven vorgekommen.

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:
die Einnahmen 1 359 780,75 Mk.
(inclusive 16 271,02 Mk. Gewinnvortrag aus dem Jahre 1885)
die Ausgaben 617 564,06 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von 742 216,69 Mk.
Davon fliessen:
a. in den Erneuerungsfonds I 134 859,53 Mk.
b. in den Erneuerungsfonds II 18 000,00 „
c. in den Reservefonds I 19 500,00 „
= 172 359,53 „
mithin reiner Ueberschuss 569 857,16 Mk.
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1886 mit denen des Vorjahres 1885.

		1886	1885	mithin 1886	
				mehr	weniger
1	Betriebslänge	96,72 km.	96,72 km.	—	—
2	Locomotiv-Betriebs-Kilometer	304 289 „	306 344 „	—	2 055 km.
3	Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	9 436 804 „	9 176 577 „	260 227 km.	—
4	Die Betriebs-Einnahmen haben be- tragen	1 343 509,73 Mk.	1 374 553,84 Mk.	—	31 044,11 Mk.
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	13 890,71 „	14 211,68 „	—	320,97 „
	b. für jeden Locomotiv- Kilometer (zu 2)	4,42 „	4,49 „	—	0,07 „
	c. für jeden Wagen- Achskilometer (zu 3)	0,14 „	0,15 „	—	0,01 „
5	Die reinen Betriebsausgaben haben betragen	617 564,06 „	629 681,29 „	—	12 117,23 „
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	6 386,10 „	6 510,35 „	—	124,25 „
	b. für jeden Locomotiv- Kilometer (zu 2)	2,03 „	2,06 „	—	0,03 „
	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)	45,97 ‰	45,81 ‰	0,16 ‰	—
	b. durch die Rücklagen z. Erneuerungsfonds I u. II u. Reservefonds I	12,83 ‰	11,83 ‰	1,00 ‰	—
	c. Betriebsüberschuss	41,20 ‰	42,36 ‰	—	1,16 ‰

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Die Einnahmen der Gesellschaft betragen in Summa Mk. 1 343 509,73 und konnte ausser der 4 1/2 ‰ Verzinsung der Stamm-Prioritäts-Actien von Mk. 1 500 000 zum Betrage von Mk. 67 500,00 für die Stamm-Actien eine Dividende von 2 1/2 ‰ gleichwie im Vorjahre festgesetzt werden.

Auch während des abgelaufenen Geschäftsjahres beeinflusste die ungünstige Lage der Gross-industrie natürlicherweise die Förderung der Kohlenzechen und konnten insbesondere die beiden Zechen Stein und Hardenberg das Quantum, welches sie in früheren Jahren bereits gefördert hatten, noch nicht wieder erreichen. Die dadurch bedingten Ausfälle in den Einnahmen wurden durch die Fortschritte, welche der sonstige Güterverkehr machte, mehr als ausgeglichen.

Die in Aussicht genommenen Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Dortmund, Eving, Selm, Dülmen, Coesfeld und Ahaus konnten im vergangenen Jahre fast vollendet werden. Die beabsichtigte Beschaffung von 3 Locomotiven ist erfolgt.

Zur Deckung der für die Erweiterungsbauten und für die Lokomotiven erforderlichen Mittel war die Erhöhung des Anlagekapitals um Mk. 600 000 durch Ausgabe von 500 Stamm-Prioritäts-Actien à Mk. 1200 beschlossen.

In Folge des im August 1886 Seitens der Staatsbehörde gemachten Angebotes zum Ankauf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn verzögerte sich die Genehmigung zur Ausgabe der Stamm-Prioritäten. Die bereiten Mittel reichten jedoch aus, die Kosten für die Bauten und für die Vermehrung der Betriebsmittel vorschussweise zu decken.

Der Erneuerungsfonds I weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von Mk. 603 936,21 auf. Gegen den Bestand ultimo 1885 von „ 470 405,65 ergibt sich also eine Zunahme von Mk. 133 530,56

Im Laufe des Jahres 1886 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a. für Erneuerung von Bandagen und Siederöhren	Mk. 2 195,06
b. „ „ „ Coupées	„ 4 682,36
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	Mk. 6 877,42
c. für Erneuerung von Oberbaumaterialien	„ 6 724,92
in Summa	Mk. 13 602,34

Der auf Grund des Artikels 185^a Nr. 3 des Deutschen Handelsgesetzbuches gebildete Erneuerungsfonds II wurde im Jahre 1885 zum ersten Male dotirt durch eine Rücklage von Mk. 18 000,00 Die gemäss seiner Bestimmung während des Betriebsjahres 1886 zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben betragen „ 8 567,42 Es verbleibt mithin ein Saldo von Mk. 9 432,58 Hierzu die Rücklage pro 1886 mit „ 18 000,00 ergibt einen Bestand ultimo 1886 laut Bilanz pos. 3 der Passivseite von Mk. 27 432,58 Der Reservefonds I wurde mit einem Betrage von „ 974,45 für Wiederherstellung der durch einen Orkan zerstörten Bahnwärterbude und der Signalvorrichtung auf Bahnhof Dülmen in Anspruch genommen.

Durch die statutarische Rücklage pro 1886 im Betrage von „ 19 500,00 wächst nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz pos. 4 der Passivseite auf „ 178 225,38 Der auf Grund des Gesetzes vom 18. Juli 1884 im Jahre 1885 durch eine Rücklage von Mk. 30 011,33 gebildete Reservefonds II (Bilanzreservefonds) wächst laut Bilanz pos. 5 der Passivseite jetzt durch die weitere Rücklage von $\frac{1}{20}$ des Reingewinnes nach Abzug des Gewinn-Vortrages aus dem Vorjahre im Betrage von „ 27 679,31 auf Mk. 57 690,64 Der Bau-Ergänzungsfonds hatte ultimo 1885 einen Bestand von „ 116 401,27

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1886 bestritten:

für Fortsetzung der Haupt-Reparaturen an Güterwagen, sowie für Umbau von Kohlenwagen zu Sandwagen und Kokeswagen Mk. 8 718,09

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 6, von Mk. 107 683,18

In die Pensionskasse sind die reglementsmässigen Einlagen geflossen. Eine aussergewöhnliche Inanspruchnahme dieser Kasse fand nicht statt. Das Vermögen derselben beträgt „ 170 008,18

Die Krankenkasse hatte ultimo 1885 ein Stammvermögen von „ 969,83 und einen Reservefonds in Effekten von „ 6 259,25

in Summa Mk. 7 229,08

Transport Mk. 7 229,08
Im Laufe des Jahres 1886 wurden diesem Bestande zugeführt (incl. Mk. 1 423,51 Gesellschaftszuschuss) „ 4 777,54
= Mk. 12 006,62

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten etc. Mk. 5 400,72

Gegen den Bilanzwerth der Effekten ultimo 1885

ergibt sich pro 1886 ein Agio-Verlust von „ 27,25

so dass im Ganzen von den Einnahmen abgehen „ 5 427,97

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von Mk. 6 578,65

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effecten angelegt:

nom. Mk. 488 000 Preussische 4 % consolidirte Anleihe.

„ „ 300 „ 4 % Staats-Anleihe.

„ „ 7 500 „ 3 $\frac{1}{2}$ % Staats-Schuldscheine.

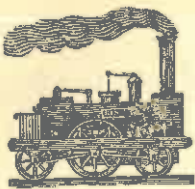
„ „ 69 000 Berlin-Görlitzer 3 $\frac{1}{2}$ % Prioritäts-Obligationen.

„ „ 39 900 Halle-Sorau-Gubener „

„ „ 49 300 Berlin-Dresdener 4 $\frac{1}{2}$ % „

„ „ 1 800 Preussische 3 $\frac{1}{2}$ % Centralboden-Credit-Pfandbriefe.

nom. Mk. 655 800.



Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche General-Versammlung zu Dortmund
am 1. Juni 1888.

DORTMUND,
—
Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1888.

Bilanz der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft per 31. December 1886.

ACTIVA.

1	2	3	4	5	6	7
1	Bau-Conto	20 370 567	04	1	Anlage-Capital:	18 000 000
2	Bestand der Kasse und Banquier-Guthaben	61 884	50	a. Actien-Capital: 1. Stamm-Actien	1 500 000	—
3	Effecten	670 382	08	2. Stamm-Prior-Actien	95 406	58
4	Depositen	136 442	22	b. Bau-Einnahmen: Zuschüsse v. Gemeind. etc.	603 936	21
5	Materialien	329 223	46	Erneuerungsfonds I	27 432	58
6	Debitoren	53 600		Erneuerungsfonds II	178 225	38
				Reservefonds I	30 011	33
				Reservefonds II	207 683	18
				Bau-Ergänzungsfonds	170 008	18
				Wartungs-Pensionskasse	6 578	55
				Krankenkasse	11 217	37
				Kleiderkasse	136 141	18
				Depositen	185 601	50
				Creditoren	569 857	16
				Reingewinn		
				Summa	21 622 099	30

DEBIT.

1 Vortrag aus dem Jahre 1885
2 Einnahmen des Jahres 1886

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

1	2	3	4	5	6	7
1	Vortrag aus dem Jahre 1885	16 271	02	1	Ausgaben für den Betrieb pro 1886	617 364
2	Einnahmen des Jahres 1886	1 343 509	73	2	Einlage in den Erneuerungsfonds I	134 853
				3	Einlage in den Erneuerungsfonds II	18 000
				4	Reservefonds I	19 500
				5	Reingewinn	569 857
				Summa	1 359 780	75

CREDIT.

1	2	3	4	5	6	7
1	Zur Einlage in den Reservefonds II	27 679	31			
2	Zahlung der Eisenbahnsteuer	13 269	23			
3	Zahlung der Eisenbahnsteuer	67 500				
4	M. 1 500 000 Stamm-Prior-Actien	450 000				
5	einer Dividende von 2 1/2 % auf	5 175				
6	M. 18 000 000 Stamm-Actien	6 233	62			
	einer Tantième an d. Aufsichtsrath					
	Zum Vortrag auf neue Rechnung	569 857	16			
	Summa wie oben					