



Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

Ordentliche General-Versammlung zu Dortmund

am 1. Juni 1889.

DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1889.

Bilanz der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft per 31. December 1887.

ACTIVA.		PASSIVA.	
1	2	3	4
1	Ban-Conto	20 451 891	49
2	Bestand der Kasse und Banquier-Guthaben	474 186	39
3	Effekten	963 381	80
4	Depositen	124 220	93
5	Mitteltaxien	313 481	38
6	Debitoren	86 982	42
	Summa	22 414 144	41
1	Anlage-Capital:	18 000 000	—
	a. Actien-Capital: 1. Stamm-Actien	2 100 000	—
	2. Stamm-Prior-Actien	95 406	58
	b. Bar-Einnahmen: Zuschüsse v. Gemeind. etc.	705 874	61
2	Erneuerungsfonds I	47 872	06
3	Erneuerungsfonds II	202 959	86
4	Reservefonds I	57 690	64
5	Reservefonds II	55 084	67
6	Bar-Ergänzungsfonds	192 263	78
7	Beamten-Pensionskasse	6 415	54
8	Krankenkasse	11 306	61
9	Kleidenkasse	123 520	93
10	Depositen	146 028	94
11	Creditoren	669 720	19
12	Reingewinn	—	—
	Summa	22 414 144	41
1	Ausgaben für den Betrieb pro 1887	674 029	91
2	Einlage in den Erneuerungsfonds I	152 878	33
3	„ „ „ Erneuerungsfonds II	30 000	—
4	„ „ „ Reservefonds I	20 100	—
5	Reingewinn	669 720	19
	Summa	1 546 728	43
DEBIT.		CREDIT.	
1	Vortrag aus dem Jahre 1886	6 233	62
2	Einnahmen des Jahres 1887	1 540 494	81
	Summa	1 546 728	43
Gewinn- und Verlust-Rechnung.		Verwendung des Reingewinns.	
1	Zur Einlage in den Reservefonds II	33 174	33
2	Zu einer ausserordentlichen Zuwendung an die Beamten-Pensionskasse	6 200	—
3	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	15 115	39
4	„ „ „ einer Dividende von 4 1/2 % auf 2 100 000 $\frac{c}{h}$ Stamm-Prior-Actien	94 500	—
5	„ „ „ einer Dividende von 2 3/4 % auf 18 000 000 $\frac{c}{h}$ Stamm-Actien	495 000	—
6	„ „ „ einer Partieme an d. Aufsichtsrath	5 895	—
7	Zum Vortrag auf neue Rechnung	19 835	47
	Summa wie oben	669 720	19

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1888 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 gesetzlichen und concessionsmässigen Erneuerungs- und Reservefonds verbleibt ein Reingewinn, der ausser einer ausserordentlichen Zuwendung von 6500 Mark an die Beamten-Pensionskasse die Zahlung einer Dividende von $4\frac{1}{2}\%$ auf die Stamm-Prioritäts-Actien und $3\frac{1}{4}\%$ auf die Stamm-Actien gestattet.

Die Steigerung des Lokalverkehrs, insbesondere die Entwicklung der an unsere Bahn angeschlossenen Kohlenzechen macht die Vermehrung des Rollmaterials und die Erweiterung mehrerer Bahnhöfe zum unabweisbaren Bedürfnisse; wir haben deshalb, um in dem nächsten Herbste den Verkehr, wie bisher, in ausreichendem Masse bewältigen zu können, ausser 2 Locomotiven und 7 Personenwagen, 290 Güterwagen in Bestellung gegeben, die im Laufe des Jahres zur Ablieferung kommen werden.

Die hierzu erforderlichen Mittel beziffern sich auf rot. 1 700 000 Mark und schlagen wir Ihnen vor, diesen Betrag durch eine Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um 1 500 000 Mark und zwar durch Ausgabe von Stamm-Prioritäts-Actien auf Grund der nachfolgenden Anträge zu beschaffen.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmässigen Wechsel aus die Herren Generaldirector Brauns, Dortmund, und Director Reinbold, Berlin; ausserdem ist Herr Gewerke Carl von Born, Dortmund, welcher bis zum Jahre 1890 gewählt war, am 15. Juni 1888 gestorben. Sämmtliche Stellen sind durch Neu- beziehungsweise Wiederwahl zu besetzen.

Anträge an die General-Versammlung.

Die General-Versammlung wolle beschliessen:

- 1) das bisherige Grundkapital der Gesellschaft von 20 100 000 Mark, bestehend aus 18 000 000 Mark Stamm-Actien und 2 100 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien, wird durch Ausgabe weiterer 1 500 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien im Ganzen auf 21 600 000 Mark erhöht. Diese neuen Stamm-Prioritäts-Actien werden auf einen Nennwerth von je 1200 Mark mit Dividendenberechtigung vom 1. Januar 1889 ausgestellt. Der Ausgabecours wird auf 110% festgesetzt. Die Einzahlung erfolgt in der Weise, dass bei der Zeichnung das Agio von 10% und ausserdem 25% Einzahlung mit laufenden Stückzinsen, zusammen 35% , eingezahlt werden, während die folgenden drei Viertel mit je 25% spätestens je einen Monat nachher einzuzahlen sind. Sofortige Vollzahlung ist gestattet.

- 2) Der anliegende Nachtrag II. zum Statut wird genehmigt.
Sofern von dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten oder zum Zwecke der handelsgerichtlichen Eintragung etwa eine Aenderung oder Ergänzung dieses Nachtrags gefordert werden sollte, so werden die Herren

bevollmächtigt, jene Aenderung oder Ergänzung zu beschliessen und festzustellen

Nachtrag II

zum

revidirten Statut der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

betreffend

die Verausgabe von 1 500 000 M. Stamm-Prioritäts-Actien.

§ 1.

Das Grundkapital der Gesellschaft von 20 100 000 M., bestehend aus 18 000 000 M. Stamm-Actien und 2 100 000 M. Stamm-Prioritäts-Actien, wird in Folge Beschlusses der General-Versammlung vom 1. Juni 1889 vorbehaltlich der Genehmigung der Königlichen Staatsregierung auf 21 600 000 M. erhöht. Zu diesem Zwecke werden weitere 1 500 000 M. Stamm-Prioritäts-Actien ausgegeben.

§ 2.

Die neu auszugebenden Stamm-Prioritäts-Actien, jede im Betrage von 1200 M., werden unter den fortlaufenden Nummern 3501 bis 6000 nach dem untenstehenden Schema dergestalt ausgefertigt, dass jede dieser Stamm-Prioritäts-Actien zwei fortlaufende Nummern erhält.

Im Uebrigen sind für diese neu auszugebenden Stamm-Prioritäts-Actien, sowie für die denselben beizufügenden Dividendscheine und Talons alle diejenigen Bestimmungen massgebend, welche über die bereits emittirten Stamm-Prioritäts-Actien (Nr. 1 bis Nr. 3500) gelten.

§ 3.

In Betreff der Zeichnung und Einzahlung auf die neuen Stamm-Prioritäts-Actien kommen die gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung.

Schema.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Stamm-Prioritäts-Actie Nr. [] und Nr. []
zu zwölfhundert Mark.

Der Inhaber dieser Actie ist nach Verhältniss des Betrages derselben an dem gesammten Eigenthum der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft und an dem Gewinn und Verlust derselben mit allen denjenigen Vorrechten betheiligt, welche den Inhabern der auf Grund der Allerhöchsten Urkunden vom 22. Januar 1883 und 18. August 1886 emittirten 1 500 000 M. bzw. 600 000 M. Stamm-Prioritäts-Actien nach Massgabe des Statutes zustehen, insbesondere also mit dem prioritätischen Ansprüche auf Gewährung einer Dividende von viereinhalb Procent pro anno aus dem Reinertrage des Unternehmens der Gesellschaft, ehe irgend eine Dividendenzahlung an die Inhaber der Stamm-Actien stattfinden darf.

Dortmund, den ten 1889.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrath
(zwei Unterschriften in Facsimile).

(L. S.)

Die Direction
(zwei Unterschriften.)

Eingetragen im Actienbuch sub fol. []

Der Controlbeamte.
(Unterschrift.)

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1888.

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 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.

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, über-

schreitet bei Kilometer 44,483 die derselben Verwaltung unterstellte Linie Köln-Bremen und erreicht den Bahnhof Dülmen, woselbst ein direkter Schienenanschluss mit dem Bahnhöfe Dülmen (Köln-Minden) hergestellt ist. Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei, überschreitet 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 etablirt ist. Bei Legden tritt die Bahn in das Flufsgebiet 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 eingeleisig 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	34,520 ..
Summa	131,236 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	136,229 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 55,62 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 Stofsverbindungen 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 Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 132 Stück einfache Weichen, 19 $\frac{1}{2}$ doppelte Kreuzweichen, 11 $\frac{1}{2}$ einfache Kreuzweichen, 3 dreitheilige Weichen und 9 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke in den Hauptgeleisen sind aus Bessemer Stahlschienen gefertigt, in den Nebengeleisen bestehen dieselben theilweise noch aus Hartgufs. 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.

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

Im Jahre 1888 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

3084 Stück Mittelschwellen,
2956,8 lfde. m Weichenschwellen,
3 Stück einfache Weichen,
3 Stück einfache und 7 doppelte Kreuzweichen,
1 Stück Kreuzung,
10 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
7432,46 lfde. m Stahlschienen.

Die Beschaffung dieser Materialien erfolgte zum bei weitem größten Theile à conto Erneuerungsfonds I.

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1345 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 51 Rottenarbeiter mit jährlich 15 204 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 30 385 \mathcal{M} 22 \mathcal{S} , und zwar 20 566 \mathcal{M} 75 \mathcal{S} für Unterhaltung des Oberbaues, 9 818 \mathcal{M} 47 \mathcal{S} für Unterhaltung der Nebenanlagen, erhielten.

Im Laufe des Jahres 1888 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund:

Vergrößerung der Reparatur-Werkstätte um einen bebauten Flächenraum von 120,2 qm.

2. Rangirbahnhof Eving:

Die Geleiseanlagen wurden erweitert und eine Centesimalwaage angelegt.

Eine Anschlussbahn der Theerproduktenfabrik von C. B. Ranke ist hinzugetreten.

Der Bahnhof Eving wurde mit der Centralstelle in Dortmund in telephonische Verbindung gebracht.

Der Neubau eines Bureaugebäudes für den Telephondienst der Stationsbeamten wurde ausgeführt.

Ein Beamtenwohnhaus zur Aufnahme von 8 Familien eingerichtet nebst Stallgebäude hierzu wurde erbaut.

3. Bahnhof Lünen:

Die Geleiseanlagen sind vermehrt und die südöstliche Weichengruppe ist behufs Vereinfachung des Rangirbetriebes in eine Central-Signal- und Weichenstellung zusammengefasst worden. Im Zusammenhang damit wurde der Neubau einer Bude für den Central-Weichen- und Signal-Stellapparat ausgeführt.

Eine Anschlussbahn der gewerkschaftlichen Hütte Westfalia bei Lünen mit 2,8 km Länge wurde auf Kosten der Gewerkschaft erbaut.

4. Bahnhof Coesfeld:

Die Anlage einer Lokomotivdrehscheibe mit der entsprechenden Geleisezuführung wurde ausgeführt.

5. Haltestelle Epe:

Ein Beamtenwohnhaus zur Aufnahme von 2 Familien eingerichtet nebst Stallgebäude hierzu wurde erbaut.

b. Auf der freien Strecke.

Umänderung von Drahtzugschranken, deren Construction sich mit den gegenwärtig gültigen Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements nicht in Uebereinstimmung befand.

Umbau der Strecke Epe-Gronau; an Stelle der bisher dort lagernden Schienen aus Eisen
 en Stahlschienen verlegt.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1888 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

14 Lokomotiven mit 12 Tondern.

b. Wagen.

- 20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 10 Sitzplätze,
- 5 " Gepäckwagen mit 50 t Ladefähigkeit,
- 66 " bedeckte Güterwagen mit 660 t Ladefähigkeit,
- 20 " offene Viehwagen mit 200 t Ladefähigkeit,
- 100 " Kokeswagen mit 1000 t Ladefähigkeit,
- 50 " Hochbordwagen mit 500 t Ladefähigkeit,
- 25 " Schienenwagen mit 500 t Ladefähigkeit, (4achsige Wagen)
- 10 " Langholzwagen mit 100 t Ladefähigkeit,
- 4 " Theertransportwagen mit 40 t Ladefähigkeit,
- 1074 " offene Güterwagen mit 10 740 t Ladefähigkeit (25 Stück wurden zu Kokes-
 wagen und 2 Stück zu Theertransportwagen umgebaut),

zusammen 1374 Wagen mit 2798 Achsen.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 2748 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit
 von 13 740 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 28,60 Achsen mit 143,01 t Ladefähigkeit.

An weiteren Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1888 beschafft:

1. 22 Stück 2achsige bedeckte Güterwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit, davon
 3 Stück mit Bremse.
2. 10 " 2achsige offene Viehwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit, davon
 2 Stück mit Bremse.
3. 30 " 2achsige Hochbordwagen von je 10 000 kg Tragfähigkeit, davon 6 Stück
 mit Bremse.

Im Jahre 1889 wird eine weitere verhältnismässig nicht unerhebliche Vermehrung der Be-
 triebmittel erforderlich, um dem steigenden Verkehr gerecht zu werden; insbesondere haben sich
 die an die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen auf eine nicht unwesent-
 liche Erhöhung ihrer Förderung zum Herbst des laufenden Jahres eingerichtet, wodurch die Ver-
 mehrung des Lokomotivparkes um 2 kräftige Tenderlokomotiven und des Wagenparks um 230
 Kohlenwagen bedingt wird.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 20 100 000 M, aufgebracht durch:

- a. 30 000 Stück Stamm-Actien à 600 M = 18 000 000 M
 - b. 3 500 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 M = 2 100 000 "
-
- 20 100 000 M

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet

95 406 M 58 S.

Vorausgab sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1888:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	3 989 965	M	61	S
	2. Erdarbeiten	3 149 020	"	72	"
	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	4 691 373	"	15	"
	11. Signale	270 335	"	26	"
	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	1 805 830	"	40	"
	13. Ausserordentliche Anlagen	26 983	"	07	"
	14. Betriebsmittel	3 632 952	"	27	"
	15. Verwaltungskosten	891 790	"	87	"
	16. Insgemein	72 821	"	72	"
	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919	"	76	"
	zusammen	20 746 979	M	14	S

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 Reklamationssachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1888 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,

4 Güterzüge und, vom 1. November ab mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage,

2 Fakultativgüterzüge, letztere nur auf der Strecke Dortmund-Derne.

Es sind im Jahre 1888 überhaupt 3659 Züge mit 318 068 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 1888 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen 12,

Privat-Depeschen 762,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 345 *M* — *ℳ*.

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 rechtsrheinische (früher Münster-Enscheder) Eisenbahn 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, Zündwaaren, 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	8 <i>ℳ</i>
II. „	6 „
III. „	4 „
IV. „	2 „

Die Retourbillets haben eine dreitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermäßigung von 25 Procent.

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 %
„ „ „ „ sechs „ „ 50 %
III. „ „ „ „ drei „ „ 55 %
„ „ „ „ 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 5 *ℳ* unter Schlufsabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln — rechtsrheinische —, Elberfeld 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 <i>ℳ</i>
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 ₰
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	1—10 km	8 ₰
Spezial-Tarif I	11—100 „	9 „
„ II	über 100 „	12 „
„ III		

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. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
11. Rheinisch-Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
12. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona.
13. „ „ „ „ — Berlin.
14. „ „ „ „ — Breslau.

15. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Bromberg.
16. „ „ „ „ — Erfurt.
17. „ „ „ „ — Frankfurt a. M.
18. „ „ „ „ — Hannover.
19. „ „ „ „ — Magdeburg.
20. „ „ „ „ — Oldenburg.

b. Kohlen-Tarife.

21. Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
22. Deutsch-Dänischer Verkehr.
23. „ -Italienischer Verkehr.
24. Köln-Minden-Belgisch-Französischer Verkehr.
25. „ „ -Grand Central-Belge Verkehr.
26. „ „ Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
27. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsaß-Lothringen nach Belfort transit.
28. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
29. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
30. Verkehr nach den Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger- und der Lüttich-Mastrichter Bahn via Wesel-Venlo-Eindhoven resp. Wesel-Venlo-Mastricht.
31. Norddeutscher Verkehr.
32. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
33. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
34. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
35. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
36. „ -Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
37. „ - „ -Belgischer „
38. „ - „ -Sächsischer „
39. „ - „ -Südwestdeutscher Verkehr.
40. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
41. „ „ „ Rhene-Diemelthalbahn.
42. Rheinisch-Westfälisch-Böhmischer Verkehr.
43. Westösterreichisch-Ungarischer Verkehr.
44. Rheinisch-Westfälisch-Voralberger Verkehr.
45. „ „ -Oesterreichischer Kokes-Verkehr.
46. „ „ -Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Verkehr.
47. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona.
48. „ „ „ „ — Berlin.
49. „ „ „ „ — Bromberg.
50. „ „ „ „ — Erfurt.
51. „ „ „ „ — Frankfurt a. M.
52. „ „ „ „ — Hannover.
53. „ „ „ „ — Magdeburg.
54. „ „ „ „ — Oldenburg.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 364 522 Tour- und 46 489 Retour-Billets ausgegeben und darauf 457 500 Personen befördert, ferner 1 087 405 t (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	214 885 M 81 S
b) aus dem Güter-Verkehr	1 156 034 „ 78 „
c) aus den Extraordinarien	393 258 „ 28 „
in Summa	1 764 178 M 87 S

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1884	1 387 225 M 56 S
„ „ 1885	1 374 553 „ 84 „
„ „ 1886	1 343 509 „ 73 „
„ „ 1887	1 540 494 „ 81 „
„ „ 1888	1 764 178 „ 87 „

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	38 682 855
Achskilometer zurückgelegt, von denen	
auf Personenwagen	1 744 730
„ Gepäckwagen	590 010
„ Postwagen	276 322
„ Güter- und Viehwagen	36 071 793

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	7 333 891
auf fremden Bahnen und auf Neubautrecken	31 348 964
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 784 137

Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten	7 333 891
auf dieser überhaupt	11 118 028

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	294 992 M 35 S
zu zahlen	35 993 „ 28 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,47 S
für Putzen	0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,36 „
c. für Schmierer sämtlicher Wagen	0,05 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées
erforderten einen Kostenaufwand von 8 197 M 14 S

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von	39 122 „ 23 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	33 555 „ 86 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten	5 566 „ 37 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-,
Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,36 S pro Achskilometer
auf gewöhnliche Unterhaltung mit 0,30,9 S
auf Erneuerungsfonds I mit 0,05,1 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 330 456 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und
11 118 028 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 23 604 Nutzkilometer
geleistet und 794 145 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 26 151 Stunden
im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1868 Stunden Rangirdienst
treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	6,86 S
für Unterhaltung	19,18 „
für Schmierer und Putzen	1,58 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen, Siederöhren
und einer kupfernen Feuerkiste erforderten einen Kostenaufwand von 63 385 M 20 S
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 41 138 „ 93 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Bandagen,
Siederöhren und einer kupfernen Feuerkiste 22 236 „ 27 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung
von 19,18 S pro Fahrkilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	12,45 S
auf Erneuerungsfonds I mit	6,73 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	1 784 014 M 34 S
(inclusive 19 835 M 47 S Gewinnvortrag aus dem Jahre 1887)	
die Ausgaben	758 187 „ 42 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	1 025 826 M 92 S

Davon fliessen:

a. in den Erneuerungsfonds I	177 601 M 49 S
b. in den Erneuerungsfonds II	60 000 „ — „
c. in den Reservefonds I	20 100 „ — „
=	257 701 „ 49 „

mithin reiner Ueberschuss 768 125 M 43 S

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1888 mit denen des Vorjahres 1887.

	1888	1887	mithin 1888	
			mehr	weniger
Betriebslänge	96,72 km.	96,72 km.	—	—
Locomotiv-Betriebs-Kilometer	320 446 "	311 476 "	8 970 km.	—
Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	11 118 028 "	9 898 549 "	1 219 479 "	—
Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	1 764 178 M 87 ₤	1 540 494 M 81 ₤	223 684 M 06 ₤	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	18 240 " 06 "	15 927 " 37 "	2 312 " 69 "	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	5 " 51 "	4 " 95 "	— " 56 "	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 16 "	— " 16 "	—	—
Die reinen Betriebsausgaben haben betragen:	758 187 " 42 "	674 029 " 91 "	84 157 " 51 "	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	7 838 " 99 "	6 968 " 88 "	870 " 11 "	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	2 " 37 "	2 " 16 "	— " 21 "	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 07 "	— " 07 "	—	—
6 Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	42,98 %	43,75 %	—	0,77 %
b. durch die Rücklagen z. Erneuerungsfonds I u. II u. Reservefonds I	14,61 %	13,18 %	1,43 %	—
c. Betriebsüberschuss	42,41 %	43,07 %	—	0,66 %

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Der Verkehr auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn hat sich auch im verflossenen Jahre gehoben.

Demnach stellt sich die Einnahme pro 1888 auf 1 764 178 M 87 ₤
Gegenüber derjenigen pro 1887 mit 1 540 494 " 81 "

wurde also eine Mehreinnahme erzielt von 223 684 M 06 ₤

Die Verkehrssteigerungen bedingen selbstredend die Vermehrung der Betriebsmittel durch 2 Tenderlokomotiven, 4 Gepäckwagen, 4 Personenwagen III. Klasse, 3 Personenwagen IV. Klasse, 16 bedeckte Güterwagen, 9 Viehwagen, 30 Hochbordwagen, 5 Paar Langholzwagen, 230 Kohlenwagen, 1 transportablen Krahn, sowie die Erweiterung beziehungsweise Verbesserung der Bahnhöfe und zwar sowohl der Gebäude wie der Geleiseanlagen. Ferner ist mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse die Erbauung von Beamtenwohngebäuden in Dortmund, Eving und Epe für nothwendig erachtet worden.

Die dazu erforderlichen Mittel belaufen sich auf Grund eingehend bearbeiteter Projekte und spezieller Kostenanschläge auf rund 1 700 000 M.

Das finanzielle Resultat hat zur Folge, daß neben der Verzinsung der 2 100 000 M Stamm-Prioritäts-Actien mit 4 1/2 % auch noch eine Erhöhung der Dividende der Stamm-Actien um 1/2 % auf 3 1/4 % ermöglicht ist.

Der Erneuerungsfonds I weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 845 296 M 85 ₤
auf. Gegen den Bestand ultimo 1887 von 705 874 " 61 "
ergibt sich also eine Zunahme von 139 422 M 24 ₤

Im Laufe des Jahres 1888 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a. für Erneuerung von Bandagen, Siederöhren und einer kupfernen Feuerkiste 22 236 M 27 ₤
b. " " " Coupées 6 161 " 04 "
c. " " " Güterwagenkasten 5 566 " 37 "
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln 33 963 M 68 ₤
d. für Erneuerung von Oberbaumaterialien 18 036 " 07 "

in Summa 51 999 M 75 ₤

Der Erneuerungsfonds II schließt ab laut Bilanz pos. 3 der Passivseite mit 96 588 M 29 ₤
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 47 872 " 06 "
vermehrt um den Betrag von 48 716 M 23 ₤

und zwar a. um die Rücklage von 60 000 M — ₤
b. um den Uebertrag des Restes vom Bau-Ergänzungsfonds 21 695 " 64 "
81 695 M 64 ₤

abzüglich der gemäß seiner Bestimmung zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit 32 979 " 41 "
Differenz wie oben 48 716 M 23 ₤

Der Reservefonds I wurde mit einem Betrage von 6 962 M 59 ₤
für Wiederherstellung des durch Hochwasser unterspülten Geleises bei dem Personen-Haltepunkte Lette und für Ausrüstung von Personen- und Güterwagen zu Militair-transportzwecken in Anspruch genommen.

Durch die statutarische Rücklage pro 1888 im Betrage von 20 100 " — "
wächst nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz pos. 4 der Passivseite auf 223 032 " 89 "

Der Reservefonds II (Bilanzreservefonds), Bilanz pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von 90 864 M 97 ₤
durch die weitere Rücklage von 1/20 des Reingewinnes nach Abzug des Gewinn-Vortrages aus dem Vorjahre im Betrage von 37 414 " 50 "
auf 128 279 M 47 ₤
angewachsen.

Der Bau-Ergänzungsfonds, welcher seit Einrichtung des Erneuerungsfonds II nicht mehr dotirt wird, hatte ultimo 1887 einen Bestand von 55 084 " 67 "

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1888 bestritten:
für Fortsetzung der Hauptreparaturen an Güterwagen, durch Auswechslung von Achsbüchsen etc. 28 635 M — ₤
für Entwässerung der Hamburgerstrasse in Dortmund 1 250 " — "
für Erweiterung von Geleiseanlagen auf den Bahnhöfen Dülmen und Coesfeld 3 504 " 03 " 33 389 " 03 "

Es verbleibt mithin ein Bestand von 21 695 M 64 ₤

