Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 3. Juni 1890.

Dortmund.
Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1890.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1889 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 $4^1/_2$ % auf die Stamm-Prioritäts-Actien und $3^3/_4$ % auf die Stamm-Actien gestattet.

Die in der vorjährigen Generalversammlung vom 1. Juni 1889 beschlossene Kapitalsvermehrung um 1 500 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien ist, nachdem die Allerhöchste Genehmigung unterm 13. November v. J. ertheilt ist, unterm 6. Dezember 1889 zur Eintragung in das Handelsregister gelangt. Bis zum 31. Dezember v. J. waren nur 25 % dieser 1 500 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien eingezahlt und nehmen deshalb an der vorjährigen Dividende nur diese 25 % Einzahlung theil. — Die restlichen 75 % Einzahlung sind im Laufe des Januar 1890 geleistet worden.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmässigen Wechsel aus die Herren Rechtsanwalt a. D. Adolf Salomonsohn, Berlin, Senator Carl Teichen, Berlin, Generalconsul und Bürgermeister a. D. Emil Russell, Berlin und Bergwerks-Director Eugen Tomson, Dortmund. Sämmtliche Stellen sind durch Neu- beziehungsweise Wiederwahl zu besetzen.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1889.

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 preufsischen 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 ehemaligen Münster-Enscheder Eisenbahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, 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 dafs im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 96,80 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, 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 zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln gehörenden 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 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	34,680 „
Summa . .	131,396 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 . . .	136,389 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 58,48 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche fast ausschliefslich auf eisernen oder auf kiefernen imprägnirten Querschwellen lagern. Alle Schienen sind mit schwebendem Stofs 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 Winkellaschen verlegt. Die Unterlagsplatten liegen auf allen hölzernen Schwellen zu beiden Seiten der Schienenstöfse, in Curven, deren Radius kleiner als 1000 m ist, aufserdem noch auf einer Schwelle in der Mitte jedes Schienenpaares. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 135 Stück einfache Weichen, 19½ doppelte Kreuzweichen, 11½ 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 Hartguſs. 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 Schienenstöfsen 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 1889 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

2973 Stück Mittelschwellen,
1887,3 lfde. m Weichenschwellen,
9 Stück einfache Weichen,
2 Stück einfache Kreuzweichen,
29 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
5420,567 lfde. m Stahlschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1230 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 59 Rottenarbeiter mit jährlich 17 642 Arbeitstagen an den sämmtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 36 053 ℳ. 51 ₰,

und zwar 25 982 ℳ 96 ₰ für Unterhaltung des Oberbaues,
10 070 ℳ. 55 ₰ für Unterhaltung der Nebenanlagen, erhielten.

Im Laufe des Jahres 1889 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund:
   a. Vergrösserung der Werkstatt durch einen Anbau mit 110 qm bebauter Grundfläche.
   b. Vergrösserung des Stationsgebäudes um einen bebauten Flächenraum von 105 qm.
   c. Der polygonale Lokomotivschuppen wurde um 5 Stände mit einem bebauten Flächenraum von 577 qm vergrössert.
2. Haltepunkt Derne:
   Der Neubau eines massiven Stationsgebäudes mit 222 qm und eines Nebengebäudes mit 60 qm bebauter Grundfläche wurde ausgeführt.
3. Bahnhof Lünen:
   Der Bahnhof wurde mit Gasbeleuchtung versehen.
4. Bahnhof Coesfeld:
   Durch Ausfüllung der westlichen Ausschachtung wurden auf dem Bahnhofe neue Lagerplätze geschaffen und für dieselben eine einfache Weiche mit 149 m Geleise verlegt.

b. Auf der freien Strecke.

1. Umänderung von weiteren 20 Drahtzugschranken, deren Construction sich mit den gegenwärtig gültigen Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements nicht in Uebereinstimmung befand.
2. In km 5,5 wurde eine Anschlussbahn der Derner Ringofenziegelei, König, Nierhoff & Co. auf deren Kosten gebaut.
3. Umbau der Strecke Ahaus-Epe. Von den dort im Geleise liegenden Schienen aus Eisen wurden 2,44 km durch Schienen aus Stahl ersetzt.
4. Aus der Anschlussbahn der gewerkschaftlichen Hütte Westfalia an den Bahnhof Lünen wurde auf Kosten der Gewerkschaft ein Geleise zur weiteren Gewinnung von Sand abgezweigt.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1889 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

16 Lokomotiven mit 12 Tendern.

b. Wagen.

27	Stück	Personenwagen mit 1300 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 13 Sitzplätze,
8	„	Gepäckwagen mit 80 t Ladefähigkeit (1 Stück wurde zu 1 Geräthewagen umgebaut),
73	„	bedeckte Güterwagen mit 730 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)
20	„	Langholzwagen mit 200 t Ladefähigkeit,
4	„	Theertransportwagen mit 40 t Ladefähigkeit,
2	„	Petroleumtransportwagen mit 20 t Ladefähigkeit,
1300	„	offene Güterwagen mit 13 000 t Ladefähigkeit (2 Stück wurden zu Petroleumtransportwagen umgebaut),
1	„	Geräthewagen mit 10 t Ladefähigkeit,

zusammen 1630 Wagen mit 3210 Achsen.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 3240 Achsen haben eine Gesammttragfähigkeit von 16 200 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 33,93 Achsen mit 169,65 t Ladefähigkeit.

An weiteren Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1889 beschafft:

1. 7 Stück 2achsige Personenwagen mit 372 Sitzplätzen, davon 3 Stück mit Bremse,
2. 4 „ „ Gepäckwagen von je 10 000 kg Tragkraft,
3. 7 „ „ bedeckte Güterwagen von je 10 000 kg Tragkraft, davon 2 Stück mit Bremse,
4. 10 „ „ Langholzwagen von je 10 000 kg Tragkraft,
5. 226 „ „ offene Güterwagen von je 10 000 kg Tragkraft, davon 44 Stück mit Bremse.

Auch im Jahre 1890 wird eine weitere Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich, um dem steigenden Verkehr gerecht zu werden: insbesondere haben sich die an die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn angeschlossenen Zechen auf eine Erhöhung ihrer Förderung zum Herbst des laufenden Jahres eingerichtet, wodurch die Vermehrung des Wagenparks um 25 Kohlenwagen und 75 zu Kokestransporten geeignete Hochbordwagen bedingt wird.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 21 600 000 ℳ., aufgebracht durch:

a.	30 000 Stück Stamm-Actien à 600 ℳ. =	18 000 000 ℳ.
b.	6 000 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 ℳ. =	3 600 000 „
		21 600 000 ℳ.

Von dem unter b genannten Stamm-Prioritäts-Actien-Capital von 3 600 000 ℳ. waren am Schlusse des Geschäftsjahres noch nicht eingezahlt 75% auf die im Jahre 1889 beschlossene Capitalsvermehrung von 1 500 000 ℳ. = 1 125 000 ℳ.

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406 ℳ. 58 ₰.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesammtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1889:

Titel	1.	Grunderwerbungs- und Nutzungs-Enschädigungen	3 982 031 ℳ.	49 ₰
„	2.	Erdarbeiten	3 154 020 „	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	4 699 585 „	03 „
„	11.	Signale	270 335 „	26 „
„	12.	Bahnhöfe und Haltestellen etc.	1 874 111 „	98 „
„	13.	Ausserordentliche Anlagen	26 983 „	07 „
„	14.	Betriebsmittel	4 366 534 „	23 „
„	15.	Verwaltungskosten	891 745 „	54 „
„	16.	Insgemein	72 825 „	02 „
„	17.	Zinsen während der Bauzeit	809 919 „	76 „
		zusammen	21 554 078 ℳ.	41 ₰

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämmtlichen 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 sämmtlichen 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 1889 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, sowie die Leitung des technischen Betriebes wurde unter Assistenz eines Werkstätten-Vorstehers und eines Betriebs-Controleurs von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

II. 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 und

6 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Derne und 2 nur auf der Strecke Dortmund-Dülmen. An den Sonn- und Feiertagen fallen die letztgenannten 4 Güterzüge aus.

Es sind im Jahre 1889 überhaupt 4210 Züge mit 324 257 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güter-Haltestellen, sowie der Personen-Haltepunkt Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1889 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen	14,
Privat-Depeschen	953.

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 484 ℳ 53 ₰.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliefst 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 ₰
II. „	6 „
III. „	4 „
IV. „	2 „

Die Rückfahrkarten haben eine dreitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermäfsigung von 25 Procent.

Zeitkarten für die I., II. und III. Klasse, — letztere Klasse nur für Schüler — zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Bahnstrecke mit allen fahrplanmäfsigen Zügenwerden für

die I. und II. Klasse	bei einer Zeitdauer	von	drei	Monate	mit 40 %
„ „ „	„	„	sechs	„ „	50 %
III. „ „ „	„	„	drei	„ „	55 %
„ „ „	„	„	sechs	„ „	62,5 %

Preisermäfsigung der doppelten Taxe der einfachen Fahrkarte abgegeben.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 kg Freigewicht pro Fahrkarte der ersten drei Klassen — werden für 10 kg und 10 km mit 5 ₰ 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 1 km:

Eilgut	2,2 ₰
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. Berlin-Westdeutscher Verkehr.
12. Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr.
13. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona.
14. „ „ „ „ — Berlin.

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

b. Kohlen-Tarife.

22. Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
23. Deutsch-Dänischer Verkehr.
24. „ -Italienischer Verkehr.
25. Köln-Minden-Belgisch-Französischer Verkehr.
26. „ „ -Grand Central-Belge Verkehr.
27. „ „ Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
28. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsaß-Lothringen nach Belfort transit.
29. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
30. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
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-Bayerischer 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-Vorarlberger Verkehr.
45. „ „ -Österreichischer 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 379 917 einfache und 50 784 Rückfahrkarten ausgegeben und darauf 481 485 Personen befördert, ferner 1 151 693 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesammt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	225 008	ℳ. 09	₰
b) aus dem Güter-Verkehr	1 226 551	„ 24	„
c) aus den Extraordinarien	445 518	„ 16	„
in Summa	1 897 077	ℳ. 49	₰

Es betrugen die Einnahmen

im Jahre 1885	1 374 553	ℳ. 84	₰
„ „ 1886	1 343 509	„ 73	„
„ „ 1887	1 540 494	„ 81	„
„ „ 1888	1 764 178	„ 87	„
„ „ 1889	1 897 077	„ 49	„

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben 41 341 221
chskilometer zurückgelegt,
von denen
auf Personenwagen 1 828 966
„ Gepäckwagen 601 400
„ Postwagen 280 742
„ Güter- und Viehwagen 38 630 113
ommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:
auf der eigenen Bahn 7 987 633
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken 33 353 588
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn 3 535 009
chskilometer durchlaufen, so dafs nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf
der eigenen Bahn zurückgelegten 7 987 633
auf dieser überhaupt 11 522 642
chskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	326 430	ℳ. 79	₰
zu zahlen	36 974	„ 51	„

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:
für Reparatur . . . . . 0.59 ₰
für Putzen . . . . . 0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:
für Reparatur . . . . . 0.49 „
c. für Schmieren sämmtlicher Wagen . . . . . 0,02 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliefslich der Erneuerung von Coupées
rforderten einen Kostenaufwand von . . . . . 10 808 ℳ. 15 ₰
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliefslich der
Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von . . . . . 54 799 „ 19 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung . . 40 178 „ 00 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten
nd Radreifen . . . . . 14 621 „ 19 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,49 ₰ pro Achskilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,35,9 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit	0,13,1 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 336 498 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 11 522 642 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 21 031 Nutzkilometer geleistet und 720 165 Achskilometer gefördert: ausserdem waren die Lokomotiven 29 482 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1843 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial		8,22	₰
für Unterhaltung		11,14	„
für Schmieren und Putzen		1,95	„

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Achsen, Achsfedern, Radreifen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von . . . . . 37 485 ℳ 23 ₰
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung . . . . . 25 810 „ 55 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Achsen, Achsfedern, Radreifen und Siederöhren . . . . . 11 674 „ 68 „
Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 11,14 ₰ pro Fahrkilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	7,67	₰
auf Erneuerungsfonds I mit	3,47	„

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betrugen:

die Einnahmen			1 917 570 ℳ 34	₰
(einschliesslich 20 492 ℳ 85 ₰ Gewinnvortrag aus dem Jahre 1888) die Ausgaben			793 758 „ 96	„
es verbleibt somit ein Ueberschuss von			1 123 811 ℳ 38	₰

Davon fliessen:

a. in den Erneuerungsfonds I	188 184	ℳ 65	₰	
b. in den Erneuerungsfonds II	30 000	„ —	„	
c. in den Reservefonds I	21 600	„ —	„	
			= 239 784 „ 65	„
mithin reiner Ueberschuss			884 026 ℳ 73	₰

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1889 mit denen des Vorjahres 1888.

		1889	1888	mithin 1889 mehr.	mithin 1889 weniger.
1	Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2	Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	326 278 „	320 446 „	5 832 km	—
3	Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	11 522 642 „	11 118 028 „	404 614 „	—
4	Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	1 897 077 ℳ 49 ₰	1 764 178 ℳ 87 ₰	132 898 ℳ 62 ₰	—
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	19 614 „ 12 „	18 240 „ 06 „	1 374 „ 06 „	—
	b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	5 „ 81 „	5 „ 51 „	— „ 30 „	—
	c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 16 „	— „ 16 „	—	—
5	Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen:	793 758 „ 96 „	758 187 „ 42 „	35 571 „ 54 „	—
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	8 206 „ 77 „	7 838 „ 99 „	367 „ 78 „	—
	b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 43 „	2 „ 37 „	— „ 06 „	—
	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)	41,84 %	42,98 %	—	1,14 %
	b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	12,64 %	14,61 %	—	1,97 %
	c. Betriebsüberschuss	45,52 %	42,41 %	3,11 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

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

Die Einnahme pro 1889 stellt sich auf . . . . . 1 897 077 ℳ 49 ₰
Gegenüber derjenigen pro 1888 mit . . . . . 1 764 178 „ 87 „
wurde also eine Mehreinnahme erzielt von . . . . . 132 898 ℳ 62 ₰

Dieses günstige Resultat ist trotz des empfindlichen Verlustes, welchen die Bahn im Monat Mai 1889 durch den Ausstand der Kohlenarbeiter erfuhr, erzielt und gestattet neben der Verzinsung der Stamm-Prioritäts-Actien mit 4½ % auch noch eine Erhöhung der Dividende der Stamm-Actien um ½ % auf 3¾ %.

Der **Erneuerungsfonds I** weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 984 320 ℳ 69 ₰
auf. Gegen den Bestand ultimo 1888 von . . . . . 845 296 „ 85 „
ergiebt sich also eine Zunahme von . . . . . 139 023 ℳ 84 ₰

Im Laufe des Jahres 1889 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Achsen, Achsfedern, Radreifen und Siederöhren 11 674 ℳ 68 ₰
b) für Erneuerung von Coupées . . . . . 4 510 „ 77 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten und Radreifen . . . . . 14 621 „ 19 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln . . . . . 30 806 „ 64 „
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien . . . . . 37 643 „ 93 „
im Ganzen 68 450 ℳ 57 ₰

Der **Erneuerungsfonds II** schliesst ab laut Bilanz, pos. 3 der Passivseite, mit . . . . . 107 309 ℳ 06 ₰
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von . . . . 96 588 „ 29 „
vermehrt um den Betrag von . . . . . 10 720 ℳ 77 ₰
und zwar um die Rücklage von . . . . . 30 000 ℳ — ₰
abzüglich der seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit . . . . . 19 279 „ 23 „
Differenz wie oben 10 720 ℳ 77 ₰

Der **Reservefonds I** wurde mit einem Betrage von 3527 ℳ 27 ₰ für Wiederherstellung der bei der Entgleisung eines Personenzuges auf Bahnhof Coesfeld am 30. April 1889 beschädigten Betriebsmittel etc. in Anspruch genommen. Die Ursache dieser Entgleisung konnte trotz sorgfältigster Untersuchung nicht aufgeklärt werden. Sowohl das Geleise, als die Betriebsmittel befanden sich, wie allseitig festgestellt wurde, in durchaus tadellosem Zustande.

Durch die statutarische Rücklage pro 1889 im Betrage von 21 600 ℳ — ₰ wächst nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 249 207 ℳ 21 ₰.

Der **Reservefonds II** (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von . . . . . 128 279 ℳ 47 ₰

1) durch das demselben zugeführte Agio von 10 % auf die neu emittirten 1 500 000 ℳ Stamm-Prioritäts-Actien mit . . . . . 150 000 ℳ — ₰
abzüglich der zu seinen Lasten verbuchten Kosten für den Druck der neuen Actien etc. mit 9 642 „ 29 „
140 357 „ 71 „
und
2) durch die weitere Rücklage von 1/20 des Reingewinnes nach Abzug des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre im Betrage von . . . . 43 176 „ 69 „
auf . . . . . 311 813 ℳ 87 ₰
angewachsen.

In die **Beamten-Pensionskasse** sind die reglementsmässigen Einlagen geflossen.

Ausserdem hat die Gesellschaft der Kasse eine weitere ausserordentliche Zuwendung von 6500 ℳ gemacht. Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1889 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 256 812 ℳ 04 ₰.

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschliesslich des reglementsmässigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1889 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 10 405 ℳ. 25 ₰ nach.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1888 ein Vermögen von . . . . . 4 ℳ. 07 ₰
und einen Reservefonds in Effekten von . . . . . 6 196 „ — „
Zusammen 6 200 ℳ. 07 ₰.

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einsch. 1606 ℳ. 76 ₰ Gesellschaftszuschuss) . . . . . 5 710 „ 67 „
Summa 11 910 ℳ. 74 ₰

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten u. s. w. . . . . 4367 ℳ. 66 ₰
Gegen den Bilanzwerth der Effekten ultimo 1888 ergiebt sich pro 1889 ein Kursgewinn von . . . . . 13 „ 50 „
so dass im Ganzen von den Einnahmen abgehen . . . . . 4 354 „ 16 „
Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passiveseite pos. 8, von . . . . . 7 556 ℳ. 58 ₰

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1889 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 23 074 ℳ. 41 ₰ nach. Die Gesellschaft hat sich bis auf Weiteres verpflichtet, auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen zu vergüten.

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effecten angelegt:

nom.	668 000 ℳ.	Preussische 4 % consolidirte Anleihe,	
„	5 100 „	„ „ 3½ % Staats-Schuldscheine,	
„	1 800 „	„ „ 3½ % Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,	
„	358 300 „	„ „ 3½ % consolidirte Anleihe,	
„	100 000 „	Ostpreussische 3½ % Pfandbriefe.	
Zusammen nom.	1 133 200 ℳ.		

Bilanz

der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

ACTIVA. per 31. December 1889. **PASSIVA.**

1	2	3 ℳ.	3 ₰	4	5	6 ℳ.	6 ₰
1	Bau-Conto	21 554 078	41	1	Anlage-Kapital		
2	Bestand der Kasse und Banquier-Guthaben	152 493	20		a. Stamm-Actien	18 000 000	00
3	Effecten	1 152 717	70		b. Stamm-Prioritäts-Actien 2 100 000 ℳ.		
4	Depositen	161 028	90		dazu: Eingezahlte 25 % auf nom. 1 500 000 ℳ. = 375 000 „		
5	Materialien	469 853	20			2 475 000	00
6	Debitoren (darunter noch nicht eingezahlte 75 % auf 1 500 000 ℳ. Stamm-Prioritäts-Actien = 1 125 000 ℳ.)	1 220 980	05		Noch ausstehende 75 % auf nom. 1 500 000 ℳ.	1 125 000	00
					c. Bau-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.	95 406	58
				2	Erneuerungsfonds I.	984 320	69
				3	Erneuerungsfonds II.	107 309	06
				4	Reservefonds I.	249 207	21
				5	Reservefonds II.	268 637	18
				6	Beamten-Pensionskasse	256 812	04
				7	Arbeiter-Pensionskasse	10 405	25
				8	Krankenkasse	7 556	58
				9	Kleiderkasse	11 688	58
				10	Sparkasse	23 074	41
				11	Depositen	160 028	90
				12	Creditoren	52 678	25
				13	Reingewinn	884 026	73
	Summa . . .	24 711 151	46		Summa . . .	24 711 151	46

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

DEBET. **CREDIT.**

1	Vortrag aus dem Jahre 1888	20 492	85	1	Ausgaben für den Betrieb pro 1889	793 758	96
2	Einnahme des Jahres 1889	1 897 077	49	2	Einlage in den Erneuerungsfonds I	188 184	65
				3	„ „ „ „ II	30 000	00
				4	„ „ „ Reservefonds I	21 600	00
				5	Reingewinn	884 026	73
	Summa . . .	1 917 570	34		Summa . . .	1 917 570	34

Verwendung des Reingewinns.

1	Zur Einlage in den Reservefonds II	43 176	69
2	Zu einer ausserordentlichen Zuwendung an die Beamten-Pensionskasse	6 500	00
3	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	20 163	46
4	„ „ einer Dividende von 4½ % auf 2 475 000 ℳ. Stamm-Prioritäts-Actien	111 375	00
5	„ „ einer Dividende von 3¾ % auf 18 000 000 ℳ. Stamm-Actien	675 000	00
6	„ „ einer Tantième an den Aufsichtsrath	7 863	75
7	Zum Vortrag auf neue Rechnung	19 947	83
	Summa wie oben . . .	884 026	73

Dortmund, im April 1890.

Die Direction.