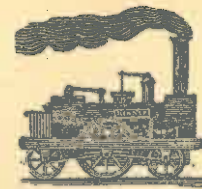


Verein für die
bergbaulichen Interessen
im Oberbergamtsbezirk
Dortmund.



Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 4. Juni 1891.

DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1891.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1890 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 Erneuerungs- und Reservefonds in Gesamthöhe von 316 750 Mark 77 Pf. verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $4\frac{1}{2}\%$ auf die Stamm-Prioritäts-Actien und 4% auf die Stamm-Actien gestattet.

Die stetige Entwicklung der an unsere Bahn angeschlossenen Kohlenzechen erfordert eine weitere Vermehrung des Locomotiv- und Wagenparks und eine Erweiterung mehrerer Bahnhöfe. Die hierzu erforderlichen Mittel beziffern sich auf rot. 2,4 Millionen Mark und schlagen wir Ihnen vor, diesen Betrag, wie bisher, durch eine Erhöhung des Grundkapitals um diesen Betrag und zwar durch Ausgabe von Stamm-Prioritäts-Actien auf Grund des nachfolgenden Antrages zu beschaffen.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmäßigen Wechsel aus die Herren Banquier Paul Kuczynski (Berlin) und Geheimer Regierungsrath Hugo Lent (Berlin) und wird die General-Versammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Anträge an die General-Versammlung.

Die General-Versammlung wolle beschließen:

- 1) Das bisherige Grundkapital der Gesellschaft von 21 600 000 Mark, bestehend aus 18 000 000 Mark Stamm-Actien und 3 600 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien, wird durch Ausgabe weiterer 2 400 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien im Ganzen auf 24 000 000 Mark erhöht. Diese neuen Stamm-Prioritäts-Actien werden auf einen Nennwerth von je 1200 Mark mit Dividendenberechtigung vom 1. Januar 1891 ausgestellt.
- 2) Der anliegende Nachtrag III. 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 III

zum

revidirten Statut der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

betreffend

die Verausgabung von 2 400 000 M Stamm-Prioritäts-Actien.

§ 1.

Das Grundkapital der Gesellschaft von 21 600 000 M, bestehend aus 18 000 000 M Stamm-Actien und 3 600 000 M Stamm-Prioritäts-Actien, wird in Folge Beschlusses der General-Versammlung vom 4. Juni 1891 vorbehaltlich der Genehmigung der Königlichen Staatsregierung auf 24 000 000 M erhöht. Zu diesem Zwecke werden weitere 2 400 000 M Stamm-Prioritäts-Actien ausgegeben.

§ 2.

Die neu auszugebenden Stamm-Prioritäts-Actien, jede im Betrage von 1200 M werden unter den fortlaufenden Nummern 6001 bis 10 000 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 Dividendenscheine und Talons alle diejenigen Bestimmungen maßgebend, welche über die bereits emittirten Stamm-Prioritäts-Actien (Nr. 1 bis Nr. 6000) 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 theilhaftig, welche den Inhabern der auf Grund der Allerhöchsten Urkunden vom 22. Januar 1883, 18. August 1886 und 13. November 1889 emittirten 1 500 000 M bzw. 600 000 M bzw. 1 500 000 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 1891.

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 1890.

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 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 daß 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 Bahnhofs, 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 Seeseke- 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 Berkelfuß 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 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 . . . 34,909 "

Summa . . . 131,625 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 . . . 136,618 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 Meter 37 kg. Von diesen Schienen sind 60,130 km des durchgehenden Hauptgeleises bereits ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche fast ausschließlich 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, außerdem noch auf einer Schwelle in der Mitte jedes Schienenpaares. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 137 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 Schienenstöfßen 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 1890 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechsellung eingebaut:

7782 Stück Mittelschwellen,
2116,5 lfde. m Weichenschwellen,
6 Stück einfache Weichen,
8 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
19242,61 lfde. m Stahlschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1390 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 66 Rottenarbeiter mit jährlich 19 669 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 43 342 M 77 S ,

und zwar 29 627 M 32 S für Unterhaltung des Oberbaues,

13 715 M 45 S für Unterhaltung der Nebenanlagen, erhielten.

Im Laufe des Jahres 1890 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund:

- Vergrößerung der Werkstatt um 104 qm bebaute Grundfläche, dabei
- Eine neue Dampfkesselanlage mit 24 m hohem Schornstein.
- Versetzung des ehemaligen 600 qm großen Petroleumschuppens von Eving als Magazinschuppen nach Dortmund.
- Ein Abortgebäude auf dem Personenbahnhof mit 55 qm bebauter Fläche.
- Ein Ladegeleis wurde nach dem Lagerhause der Kolonial-, Oel- und Farbwaarenhandlung von W. H. Schmitz und weiter nach der Fabrik für Desinfections- und Kohlensäure-Apparate von W. Budenberg gelegt und hierfür eine einfache Weiche und 115 m Geleise verwendet.

2. Rangir- und Sammelbahnhof Eving:

- Ein Telephonhäuschen (Magnesitplattenbau) von 12 qm bebauter Fläche.
- Ein Abortgebäude für das Rangirpersonal von 6 qm bebauter Fläche.

3. Haltepunkt Derne:

Ein Abortgebäude mit 17 qm bebauter Fläche.

4. Bahnhof Lünen:

Ein Gasmotor für den Betrieb der Wasserstation.

5. Haltestelle Selm:

Eine massive Kopfladerampe, angeschlossen durch eine einfache Weiche und 80 m Geleis.

6. Bahnhof Dülmen:

Eine massive Kohlenbühne mit eisernen Trägern.

7. Bahnhof Coesfeld:

- Anlage neuer Lagerplätze, angeschlossen durch eine einfache Kreuzungsweiche und 149 m Geleis.
- Massive Unterfangung des Erdgeschosses der Bahnseite des Empfangsgebäudes.

8. Haltepunkt Holtwick:

Ein massives Stationsgebäude mit 67 qm bebauter Fläche.

9. Bahnhof Gronau:

Vergrößerung des Güterschuppens um 100 qm bebaute Fläche und ein neuer massiver Bureauanbau von 69 qm bebauter Fläche.

b. Auf der freien Strecke.

- Umänderung der letzten 26 Stück Drahtzugschranken, deren Construction sich mit den gegenwärtig gültigen Bestimmungen des Bahn-Polizeireglements nicht in Uebereinstimmung befand.

2. Erneuerung der auf der Strecke Ahaus-Epe noch vorhanden gewesenen abgängigen alten Eisen-schienengeleise durch Stahlschienengeleise.
3. Die durch Ueberschwemmung am 25. November fortgerissene Ueberbrückung der größeren Oeff-nung der Seeseke in km 12,47 wurde durch eine 43,30 m lange interimistische hölzerne Joch-brücke ersetzt.
4. Die durch Ueberschwemmung am 24. November fortgerissene Brücke über die Funne in km 26,79 wurde durch eine 35,80 m lange interimistische hölzerne Jochbrücke ersetzt.
5. Der durch Ueberschwemmung am 24. November fortgerissene 1,5 m weite gewölbte Durchlaß in km 16,34 wurde interimistisch durch eingezogene eiserne Rohre ersetzt.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1890 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

16 Lokomotiven mit 12 Tendern.

b. Wagen.

27	Stück	Personenwagen mit 1284 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 13 Sitzplätze,
8	"	Gepäckwagen mit 80 t Ladefähigkeit,
73	"	bedeckte Güterwagen mit 730 t Ladefähigkeit,
20	"	offene Viehwagen mit 200 t Ladefähigkeit,
100	"	Kokeswagen mit 1000 t Ladefähigkeit,
175	"	Hochbordwagen mit 1750 t Ladefähigkeit,
25	"	Schienenwagen mit 500 t Ladefähigkeit, (4 achsige Wagen)
20	"	Langholzwagen mit 200 t Ladefähigkeit,
4	"	Theertransportwagen mit 40 t Ladefähigkeit,
2	"	Petroleumtransportwagen mit 20 t Ladefähigkeit,
1309	"	offene Güterwagen mit 13 090 t Ladefähigkeit,
1	"	Geräthewagen mit 10 t Ladefähigkeit,

zusammen 1764 Wagen mit 3578 Achsen.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 3506 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 17 530 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 36,72 Achsen mit 183,58 t Ladefähigkeit.

An weiteren Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1890 beschafft:

134 Stück 2achsige offene Güterwagen von je 10 000 kg Tragkraft, davon 26 Stück mit Bremse.

Auch im Jahre 1891 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 300 Kohlenwagen und 25 zu Kokestransporten geeignete Hochbordwagen bedingt wird. Dem vermehrten Stückgutverkehr sollen 30 Stück in Auftrag gegebene bedeckte Güterwagen dienen. Der Lokomotivpark soll eine Ver-mehrung durch 2 neue Güterzuglokomotiven erfahren.

3. Anlage-Kapital.

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

a.	30 000 Stück Stamm-Actien à 600 <i>M</i> =	18 000 000 <i>M</i>
b.	6 000 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 <i>M</i> =	3 600 000 <i>M</i>
		21 600 000 <i>M</i>

Außerdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406 *M* 58 *S*.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1890:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	3 982 583 <i>M</i> 59 <i>S</i>
"	2. Erdarbeiten	3 171 378 " 33 "
"	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	4 704 088 " 54 "
"	11. Signale	270 335 " 26 "
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	1 943 789 " 26 "
"	13. Außerordentliche Anlagen	26 983 " 07 "
"	14. Betriebsmittel	4 821 499 " 33 "
"	15. Verwaltungskosten	891 745 " 54 "
"	16. Insgemein	72 826 " 02 "
"	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919 " 76 "
	zusammen	22 101 135 <i>M</i> 01 <i>S</i>

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 Verkehrs-Controleur, 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 Reklamationsachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1890 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, sowie die Leitung des technischen Betriebes wurde unter Assistenz eines Regierungs-Baumeisters, eines Werkstätten-Vorstehers und eines Betriebs-Controleurs von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

Durch den am 24. November erfolgten Eintritt von Hochwasser wurden folgende Beschädigungen am Bahnkörper angerichtet und fanden wiederholte Betriebsstörungen statt am:

24. November. Dammbrüche hinter Bahnhof Lünen in km 16,14 und km 16,34.
Einsturz der 6 m weiten Brücke über die Funne in km 26,79 bei Selm.
Unterspülung des Geleises zwischen km 35,1 und km 35,2 bei Lüdinghausen auf eine Länge von 60 m.
Unterspülung des Geleises zwischen km 37,1 und km 37,5 an verschiedenen Stellen.
Infolge dieser Bahnbeschädigungen blieben etwa 7 Uhr Morgens die unterwegs befindlichen Züge 1 und 9 in Lüdinghausen und Zug 2 in Dülmen liegen. Von diesem Zeitpunkte an war der Personenverkehr für diesen Tag auf der Strecke Derne-Gronau eingestellt. Der Güterzug 7 konnte an diesem Tage nur zwischen Dortmund und Derne und zwischen Coesfeld und Gronau, der Güterzug 8 zwischen Gronau und Coesfeld durchgeführt werden. Die Güterzüge 11 und 12, welche überhaupt nur zwischen Dortmund und Derne verkehren, erfuhren keine Störung.

25. November. Der Güterverkehr zwischen Dortmund und Derne und zwischen Lüdinghausen und Gronau wurde in vollem Umfange wieder aufgenommen, während derselbe für die vollständig abgesperrten Stationen Lünen und Selm unterbrochen blieb. Von 7 Uhr Morgens ab verkehrten die Personen- bzw. gemischten Züge zwischen Dülmen und Gronau wieder vollständig, zwischen Dortmund und Derne, sowie zwischen Lüdinghausen und Dülmen mit beschränktem Fahrplan. Für den Güter- und für den Personenverkehr blieb dieses Verhältniß bis zum 3. December Nachmittags bestehen.
26. November. Einsturz des südlichen Landpfeilers der Brücke über die Seeseke in km 12,47 bei Lünen mit der Eisenconstruction, welche die daran anschließende 14 m weite erste Brücken-Oeffnung überspannte.
3. December. An diesem Tage wurde ein über die Seeseke gebautes Transportgerüst fertiggestellt und konnte nach Prüfung desselben schon in den Nachmittagsstunden der Güterverkehr auch zwischen Derne und Lünen wieder aufgenommen und von diesem Zeitpunkt ab auf diese Weise bis zum 11. December durchgeführt werden. Vom 5. December ab wurde der Güterverkehr für alle Stationen und der Personenverkehr auch für die Station Lünen mit aufgenommen, so daß von diesem Tage ab nur für den Haltepunkt Bork und die Haltestelle Selm der Personenverkehr noch ausfiel. Da die Strecke zwischen der Haltestelle Selm und dem Bahnhofe Lüdinghausen durch die noch fehlende Ueberbrückung der Funne unterbrochen war, so mußte der Güterverkehr theilweise noch Umlenkungen erfahren.
11. December. An diesem Tage wurde eine Pfahljochbrücke über die Funne fertig und der Güterverkehr über die ganze Bahn ohne Umlenkung aufgenommen.
12. December. Von Mittags 12 Uhr ab wurde auch der Personenverkehr nach dem Fahrplan vom 1. October 1890 wieder durchgeführt.

Im Uebrigen wurde der Fahrdienst nach den jeweiligen Fahrplänen regelmäfsig ausgeführt. Demgemäß cursirten täglich vom 1. Januar bis zum Schlusse des Jahres

- 2 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen und zwar vom 1. Juni bis 1. October 1890,
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 1890 überhaupt 4628 Züge mit 344 129 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güter-Haltestellen, sowie der Personen-Haltepunkt Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1890 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	22,
Privat-Depeschen	966,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 391 M 01 S.

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, Eisenbahnchienen, Holz, Sand, Bier, Leder, Holzwaaren, Baumwollengarn, Baumwollen- und Wollenwaaren, Ländwaaren, Steine, Eier, Butter, Getreide, Stroh, Tabak, Leinen, Salz, Heede, Cichorien, Kalk, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberlohe, rohe Holzzeugmasse und Düngemittel.

a. Personen- und Gepäckverkehr.

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-Ermäßigung 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 fahrplanmäßigen Zügen werden für die I. und II. Klasse bei einer Zeitdauer von drei Monaten mit 40 %

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

Preisermäßigung 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, 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 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 km	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 ₰
„ 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-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
7. „ „ -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. „ „ „ „ — 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. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
26. Köln-Minden-Luxemburg-Lothringischer Verkehr.

7. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit.
8. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
9. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
10. Norddeutscher Verkehr.
1. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
2. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
3. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
4. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
5. -Westfälisch-Bayerischer Verkehr.
6. " " -Sächsischer "
7. " " -Südwestdeutscher Verkehr.
8. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
9. " " Rhene-Diemelthalbahn.
10. Rheinisch-Westfälisch-Böhmischer Verkehr.
11. Westösterreichisch-Ungarischer Verkehr.
12. Rheinisch-Westfälisch-Vorarlberger Verkehr.
13. " " -Oesterreichischer Kokes-Verkehr.
14. " " -Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Verkehr.
15. Staatsbahn-Verkehr Köln rrrh. — Altona.
16. " " " " — Berlin.
17. " " " " — Bromberg.
18. " " " " — Erfurt.
19. " " " " — Frankfurt a. M.
20. " " " " — Hannover.
21. " " " " — Magdeburg.
22. " " " " — Oldenburg.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 379 720 einfache und 55 543 Rückfahrkarten ausgegeben und darauf 490 809 Personen befördert, ferner 1 251 996 t (à 1000 kg) Güter einschließlich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	230 247	ℳ	32	ℒ
b) " " Güter-Verkehr	1 303 895	"	17	"
c) " den Extraordinarien	537 688	"	40	"
in Summa	2 071 830	ℳ	89	ℒ

Es betrugen die Einnahmen:

im Jahre 1886	1 343 509	ℳ	73	ℒ
" " 1887	1 540 494	"	81	"
" " 1888	1 764 178	"	87	"
" " 1889	1 897 077	"	49	"
" " 1890	2 071 830	"	89	"

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

50 100 440

Sämtliche Wagen haben
Achskilometer zurückgelegt,

von denen

auf Personenwagen	1 855 050
" Gepäckwagen	622 032
" Postwagen	258 902
" Güter- und Viehwagen	47 364 456

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	8 289 622
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	41 810 818
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 757 584

Achskilometer durchlaufen, so daß nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen

auf der eigenen Bahn zurückgelegten	8 289 622
auf dieser überhaupt	12 047 206

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	414 187	ℳ	76	ℒ
zu zahlen	41 610	"	97	"

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,62 ℒ
für Putzen	0,01 "
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,99 "
c. für Schmieren sämtlicher Wagen	0,01 "

Die Reparaturen der Personenwagen, einschließlich der Erneuerung von Coupées, des äußeren Anstrichs u. s. w. erforderten einen Kostenaufwand von 11 564 ℳ 63 ℒ

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschließlich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen, sowie für den Umbau von 4 Gepäckwagen etc. erforderten einen Kostenaufwand von 116 974 " 70 "

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	40 613	"	34	"
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn, Bremsen und für den Umbau von 4 Gepäckwagen	41 131	"	17	"
und auf den Erneuerungsfonds II für Bremsen, Federn und für den Anstrich von Wagen	35 230	"	19	"

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,99 ℒ pro Achskilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,34,4 ℒ
auf Erneuerungsfonds I mit	0,34,8 "
auf Erneuerungsfonds II mit	0,29,8 "

B. Lokomotiven.

Sämtliche Lokomotiven haben 358 583 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 12 047 206 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 22 411 Nutzkilometer geleistet und 752 950 Achskilometer gefördert; außerdem waren die Lokomotiven 30 499 Stunden im Rangirdienst, so daß auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1906 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	11,46 ℒ
für Unterhaltung	8,42 "
für Schmieren und Putzen	1,87 "

Die Reparaturen einschließlic Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, einer Feuerbuchse und von Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 30 220 M 12 S
 Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 18 007 „ 96 „
 und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, einer Feuerbuchse und von Bremsen 12 212 „ 16 „
 Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 8,42 S pro Fahrkilometer 5,02 S
 auf gewöhnliche Unterhaltung mit 3,40 „
 auf Erneuerungsfonds I mit
 Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Lokomotiven vorgekommen.

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:
 die Einnahmen 2 091 778 M 72 S
 (einschl. 19 947 M 83 S Gewinnvortrag aus dem Jahre 1889);
 die Ausgaben 842 367 „ 68 „
 es verbleibt somit ein Ueberschuß von 1 249 411 M 04 S
 Davon fliessen:
 a. in den Erneuerungsfonds I 217 113 M 27 S
 b. in den Erneuerungsfonds II 30 000 „ — „
 c. in den Reservefonds I 21 600 „ — „
 = 268 713 „ 27 „
 mithin reiner Ueberschuß 980 697 M 77 S
 Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluß.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1890 mit denen des Vorjahres 1889.

	1890	1889	mithin 1890	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer . .	347 385 „	326 278 „	21 107 km	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	12 047 206 „	11 522 642 „	524 564 „	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	2 071 830 M 89 S	1 897 077 M 49 S	174 753 M 40 S	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	21 420 „ 91 „	19 614 „ 12 „	1 806 „ 79 „	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	5 „ 96 „	5 „ 81 „	— „ 15 „	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 17 „	— „ 16 „	— „ 01 „	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	842 367 „ 68 „	793 758 „ 96 „	48 608 „ 72 „	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	8 709 „ 34 „	8 206 „ 77 „	502 „ 57 „	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 42 „	2 „ 43 „	— „ 01 „	—
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)	40,66 %	41,84 %	—	1,18 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	12,97 %	12,64 %	0,33 %	—
c. Betriebüberschuß	46,37 %	45,52 %	0,85 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

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

Die Einnahme pro 1890 stellt sich auf 2 071 830 M 89 S
 Gegenüber derjenigen pro 1889 mit 1 897 077 „ 49 „

wurde also eine Mehreinnahme erzielt von 174 753 M 40 S

Als Monats-Mindereinnahme, welche auf die oben unter II, Betriebsdienst, näher erörterten, durch Ueberschwemmungen entstandenen Betriebsstörungen zurückzuführen sind, hatten wir nur pro November den Betrag von 10001 Mark zu verzeichnen.

Der **Erneuerungsfonds I** weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von

	1 088 198 M 84 S
auf. Gegen den Bestand ultimo 1889 von	984 320 „ 69 „
	103 878 M 15 S

ergibt sich also eine Zunahme von

Im Laufe des Jahres 1890 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederohren, einer Feuerbuchse und von Bremsen	12 212 M 16 S
b) für Erneuerung von Coupées	989 „ 76 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn, Bremsen und für den Umbau von 4 Gepäckwagen	41 131 „ 17 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	54 333 „ 09 „
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	77 361 „ 68 „
im Ganzen	131 694 M 77 S

Der **Erneuerungsfonds II** schließt ab laut Bilanz, pos. 3 der Passiv-

seite, mit	64 260 M 93 S
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von	107 309 „ 06 „
vermindert um den Betrag von	43 048 M 13 S
und zwar um die gemäß seiner Bestimmung zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit	73 048 M 13 S
davon ab die Rücklage mit	30 000 „ — „
Differenz wie oben	43 048 M 13 S

Der **Reservefonds I** wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 23 065 M 54 S für die provisorische Wiederherstellung der durch die am 24. November 1890 eingetretenen Hochwasser zerstörten Bauwerke als: die Funne- und die Seeseke-Brücke, sowie für die Wiederherstellung des an mehreren Stellen unterspülten Bahnkörpers. Der Ersatz der provisorischen Anlagen durch Definitivbauten bleibt dem Sommer 1891 vorbehalten. Ferner mit einem Betrage von 977 M 78 S für Wiederherstellung der durch eine Feuersbrunst auf Bahnhof Dortmund zerstörten Gießhütte, und schließlich mit dem Betrage von 331 M 20 S für Wiederherstellung der Betriebsmittel etc., die bei einem am 23. December 1890 auf Bahnhof Dortmund durch starken Nebel hervorgerufenen Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem Rangierzuge beschädigt worden sind.

Durch die statutarische Rücklage pro 1890 im Betrage von 21 600 M — S wächst nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite auf 253 166 M 62 S.

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

	311 813 M 87 S
um den Betrag von	51 „ 10 „
für Bekanntmachungs- und Beglaubigungsgebühren bei der letzten Actienausgabe vermindert worden, mithin Bestand	311 762 M 77 S
Die Rücklage pro 1890 beträgt 48 037 M 50 S.	

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

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1890 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite 291 785 M 98 S.

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschließlich des reglementsmäßigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1890 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 15 456 M 89 S nach.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1889 ein Vermögen von 1 347 M 08 S und einen Reservefonds in Effekten von 6 209 „ 50 „

Zusammen 7 556 M 58 S

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschl. 1784 M.

71 S Gesellschaftszuschufs) 6 872 „ 10 „

Summa 14 428 M 68 S

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten u. s. w. 8 103 M 19 S

Gegen den Bilanzwerth der Effekten ultimo 1889 ergibt

sich pro 1890 ein Coursverlust von 113 „ 80 „

so daß im Ganzen von den Einnahmen abgehen 8 216 „ 99 „

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 6 211 M 69 S

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1890 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 28 692 M 91 S nach. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effekten angelegt:

nom. 668 000 M	Preussische 4 %	consolidirte Anleihe,
„ 3 600 „	„ 3 1/2 %	Staatsschuldscheine,
„ 1 800 „	„ 3 1/2 %	Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,
„ 716 200 „	„ 3 1/2 %	consolidirte Anleihe,
„ 568 500 „	„ 3 1/2 %	Deutsche Reichs-Anleihe,
„ 3 700 „	„ 3 %	„ „
„ 100 000 „	Ostpreussische 3 1/2 %	Pfandbriefe,
„ 1 500 „	Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft.	

Zusammen nom. 2 063 300 M.