



# Geschäfts - Bericht

der 1879

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

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

**Betriebsjahr 1879.**



---

**ELBERFELD.**

Druck von R. L. Friderichs & Co.

# I. Bau- und Ausrüstung der Bahn.

Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb einer Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschluss an die von dort nach Enschede erbaute Bahn erteilt worden war, wurde mit der Aufstellung der Special-Projecte und dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 98,882 km. Die vollständige Betriebseröffnung der Linie Dortmund-Gronau erfolgte am 30. September 1875, während die im gemeinschaftlichen Besitze mit der Münster-Enscheder Eisenbahn befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. October 1875 dem Betriebe übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 km ist der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachtet, so dass im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 96,08 km berechnet.

## 1. Bahnbeschreibung.

### A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund belegenen Bahnhofe Dortmund, überschreitet die Köln-Mindener Eisenbahn in Kilometer 1,073, erreicht bei Kilometer 2,849 das Niveau des ausgedehnten Terrains für den Sammelbahnhof Eving, berührt nach Ueberschreitung des Seebecke- und Lippe-Flusses die Stadt Lünen, sodann nach Ueberschreitung des Stever-Flusses die Stadt Lüdinghausen, überschreitet bei Kilometer 44,483 die Venlo-Hamburger Linie der Köln-Mindener Eisenbahn und erreicht den Bahnhof Dülmen, woselbst ein directer Schienenanschluss mit dem Bahnhofe Dülmen der Köln-Mindener Eisenbahn hergestellt ist.

Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei, überschreitet in km 59,009 die Duisburg-Quakenbrück'er Strecke der Rheinischen Eisenbahn und erreicht bald darauf den Bahnhof Coesfeld. Mit diesem steht der gleichnamige Bahnhof der Rheinischen Bahn 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 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 eingeleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch für zwei Geleise erworben.

~~Tabelle I.~~

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller Deutschen Bahnen, 1,435 Meter.  
 Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von 96,716 Kilom.  
 Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von 19,367 „

Summa . . . . . 116,083 Kilom.  
 dazu die Hälfte des Geleises von Gronau bis Glanerbrück =  $\frac{2,166}{2}$  . . . . . 1,083 „  
 und die Hälfte der Nebengeleise auf Bahnhof Gronau mit =  $\frac{6,337}{2}$  . . . . . 3,169 „  
 Summa . . . . . 120,335 Kilom.

Die ursprünglich verlegten Schienen sind von der „Union“ (Action-Gesellschaft für Bergbau Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogene Eisenschienen mit Feinkornkopf, haben alle die gleiche basige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 m, eine Höhe von 130,787 mm und wiegen pro laufenden Meter 37 Kilogramm. Von diesen Schienen sind 3,521 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche auf eisernen Querschwellen verlegt sind. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt worden; die Stossverbindungen bestehen bei den Eisenschienen aus 2 Laschen von 0,471 m Länge und 4 Schraubenbolzen. Die Stahlschienen sind mit 0,510 m hohen Winkellaschen verlegt. Auf den hölzernen Endschwellen und bei Curven mit kleineren Radien sind in der Mitte der Schienen Unterlagsplatten.

Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind einfache Weichen, 6 halbe englische Weichen und 5 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Weichen bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Gussstahlschienen gefertigt. Die Zungen der Weichen bestehen aus Puddelstahl.

Die hölzernen Schwellen sind aus nordischem Kiefernholz, nicht imprägnirt, 2,5 m lang, 0,35 m hoch und 0,15 m hoch. Die Entfernung derselben von einander ist von Mitte zu Mitte 0,99 m, in den Schienenstössen 0,60 m. Die unbrauchbar gewordenen kiefernen Schwellen wurden theils durch Eichenholz theils wieder durch hölzerne Querschwellen ersetzt; für die letzteren wurde jedoch nur Eichenholz verwendet; insonderheit liegen die Weichen und Kreuzungen jetzt fast sämmtlich auf Schwellen von Eichenholz.

Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlenschlacken-Schüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

C. Bauwerke im Bahnplanum.

An Bauwerken sind vorhanden:

- 1) Brücken und Wege-Ueberführungen von über 10 Meter Lichtweite . . . . . 9 57
- 2) „ „ etc. von 2—10 Meter Lichtweite . . . . . 26
- 3) „ „ und Durchlässe unter 2 Meter Lichtweite . . . . . 224
- 4) „ „ Seitendurchlässe . . . . . 264

Die 9 Brücken und Wege-Ueberführungen über 10 Meter Lichtweite sind sämmtlich für 2 Geleise fundamentirt, von diesen die Berkelbrücke bei Coesfeld für 2 Geleise ausgeführt, die Dinkelbrücke bei Gronau für 3 Geleise fundamentirt und sind die Öffnungen für 2 Geleise überbrückt.

D. Steigungs- und Krümmungsverhältnisse.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Bahn sind in der Tabelle I. 3 enthalten.

E. Angabe sämmtlicher Bahnhöfe und Haltestellen.

Die Bahn hat 8 Bahnhöfe und 7 Haltestellen und zwar:

- Dortmund, Eving, Derne, Lünen, Bork, Selm, Lüdinghausen, Dülmen, Coesfeld, Holtwick, Legden, Ahaus, Epe und Gronau.

1 Lau- fende Nr.	2 Bezeichnung der Stationen und Haltestellen	3 Entfernung in Kilometern	
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude.	4 von Station O in Dortmund.
1	Dortmund . . . . .		0,59
2	Eving G. H. . . . .	1,81	2,40
3	Derne P. H. . . . .	6,18	8,58
4	Lünen . . . . .	6,87	15,45
5	Bork P. H. . . . .	6,83	22,28
6	Selm . . . . .	4,41	26,69
7	Lüdinghausen . . . . .	6,31	33,00
8	Dülmen . . . . .	12,21	45,21
9	Lette P. H. . . . .	10,61	55,82
10	Coesfeld . . . . .	5,57	61,39
11	Holtwick P. H. . . . .	7,47	68,86
12	Legden . . . . .	4,61	73,47
13	Ahaus . . . . .	7,68	81,15
14	Epe P. H. . . . .	11,37	92,52
15	Gronau . . . . .	4,15	96,72

Ende Bahnhof.

P. H. Haltestellen nur mit Personen- und Gepäck-Verkehr.  
 G. H. Haltestellen ausschliesslich für Güter-Verkehr.

F. Beschreibung der Telegraphen und Signal-Einrichtungen.

An grösseren optischen Signalen sind nur die Perron- und die Bahnhofs-Abschluss-Telegraphen vorhanden; gleichartige Signale sind an den Abzweigungen auf der freien Strecke aufgestellt.

Auf sämmtlichen Bahnhöfen und auf den Haltestellen Selm und Legden sind Morse-Apparate aufgestellt, welche die dienstliche Correspondenz und auch die Privat-Correspondenz vermitteln. Die electriche Leitung besteht aus 2 durchgehenden Drähten von 4 mm Stärke; der eine dient zur Leitung für die Correspondenz, der andere für die Läutewerke, deren 112 Stück vorhanden sind.

Jeder fahrplanmässige Zug ist mit einem portativen Apparat versehen.

G. Unterhaltung der baulichen Anlagen und der dafür aufgewendeten Kosten.

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettung wurden 5012 cbm Schlackenwerthe von 8436 Mark verwendet. Durchschnittlich waren täglich 104 Rottenarbeiter mit jährlich 22659 Arbeitstagen an sämtlichen Bahn-Unterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 43116 Mark und zwar: 35630 Mark für Unterhaltung des Oberbaues 7486 „ „ „ „ der Nebenanlagen

erhielten.

H. Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements.

Eine Uebersicht über die an die Bahn anschliessenden Zechen- und Industrie-Bahnen wird in Anlage III beigefügt.

2. Betriebsmittel.

A. Locomotiven und Tender.

Der Bestand am Jahresschlusse war 11 Locomotiven mit Tendem.

B. Wagenpark.

Bestand ultimo 1879 . . . . 553

Davon sind:

- 20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro Kilometer Bahnlänge 10 Sitzplätze
- 4 „ Gepäckwagen mit 40 Tonnen Ladefähigkeit,
- 32 „ bedeckte Güterwagen mit 320 Tonnen Ladefähigkeit,
- 10 „ offene Viehwagen mit 100 Tonnen Ladefähigkeit,
- 487 „ offene Güterwagen mit 5120 Tonnen Ladefähigkeit.

Die Güterwagen mit 1116 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 5580 Tonnen, daher auf einen Kilometer Bahnlänge 12 Achsen mit 60 Tonnen Ladefähigkeit.

3. Anlage-Capital.

Die Tabelle VII bringt die vorgeschriebene Nachweisung über das verwendete Anlage-Capital.

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 Bureau-Vorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Central-Verwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Druckerei, der Verwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist,
- ein Bahn-Ingenieur, welchem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der erforderlichen Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, sowie die Controle der Bahnbewachung obliegt,
- ein Betriebs-Inspector und Maschinenmeister, welchem die Beaufsichtigung und Unterhaltung der sämtlichen Betriebsmittel, sowie die Uebersicht und Leitung des Dienstes am electrischen Telegraphen und die Unterhaltung desselben anvertraut ist, und endlich
- ein Bahn- und Betriebs-Controleur, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Controle des Personen- und Güter-Verkehrs und im Zusammenhange damit, des gesammten Expeditions- und Kassenwesens auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reklamationsachen wahrzunehmen hat.

Tabelle II.

Tabelle III.

Tabelle IV.

Tabelle V. u. VI.

Tabelle VII.

Anlage VIII giebt eine Uebersicht der vorhandenen Beamten und Hilfsarbeiter und deren Besoldungen.

Für die Beamten der Bahn besteht eine Pensionskasse und für die Beamten, Diätare und Arbeiter der Bahn eine Krankenkasse. Ueber die Verhältnisse beider Kassen geben die Anlagen VIIIa und VIIIb nähere Auskunft.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechung erfahren. Ueber die vorgekommenen Unglücksfälle ergiebt Tabelle IX das Nähere.

Der Fahrdienst wurde in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 14. Mai nach dem Fahrplan vom 15. Oktober 1878, vom 15. Mai bis 14. Oktober nach dem Fahrplan vom 15. Mai 1879 und vom 15. Oktober bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. Oktober 1879 ausgeführt.

Demgemäss coursirten täglich:

vom 1. Januar bis incl. 31. Dezember 1879 auf der Strecke Dortmund-Gronau 6 Züge.

Ausserdem fuhren auf der Strecke Dülmen-Gronau 2 Güterzüge mit Personenbeförderung.

Es sind im Jahre 1879 überhaupt gefahren 3133 Züge mit 259107 Zugkilometer.

Die fahrplanmässige Geschwindigkeit der gemischten Züge betrug:

excl. Aufenthalt pro Stunde	38,6 Kilometer
incl. „ „ „	27 „
und der Güterzüge, excl. „ „ „	28 „
incl. „ „ „	20 „

Der Telegraphendienst wird auf allen Stationen durch die Stationsvorsteher und deren Gehülfen besorgt. Sämtliche Stationen vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1879 befördert worden:

25 gebührenfreie Staats-Depeschen, 1011 Privat-Depeschen, mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 488,29 Mark.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund durch indirecte Verbindung an die Köln-Mindener und durch Vermittelung der letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, in Dülmen an die Köln-Mindener Bahn (Venlo-Hamburger Linie), in Coesfeld an die Rheinische Eisenbahn (Linie Duisburg-Quakenbrück), in Gronau an die Münster-Enscheder und Niederländische Staatsbahn an; sie bildet für die an die Köln-Mindener 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 Wollen-Waaren, 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 Kilometer:

- I. Classe 0,08 Mark
- II. „ 0,06 „
- III. „ 0,04 „
- IV. „ 0,02 „

Tabelle VIII.

Tab. VIIIa.

Tabelle IX.

Tabelle IXa.

Die Retourbillets haben eine zwoeltägige Gültigkeitsdauer und eine Fahrpreis-Ermässigung von 25%.  
Abonnementskarten für die I., II. und III. Klasse, letztere Klasse nur für Schüler, zur 30maligen  
Rückreise pro Monat werden bei einem Abonnement auf drei Monate mit . . . . .  
sechs . . . . .

Preisermässigung abgegeben.

Die Karten für Schüler erhalten ausser vorstehender Ermässigung noch eine weitere Ermässigung von 25%.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 Kilogramm Freigewicht pro Billet —  
für 10 Kilogramm und 10 Kilometer mit 0,05 Mark unter Schlussabrechnung auf zwanzigstel Mark geben

Zwischen diesseitigen und einigen Stationen der Köln-Mindener Bahn und der Niederländischen  
Staatsbahn besteht ein directer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

b. Güterverkehr.

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

Eilgut . . . . .	2,2	Mpf.
Stückgut . . . . .	1,1	„
A <sup>1</sup> . . . . .	0,67	„
B . . . . .	0,30	„
A <sup>2</sup> . . . . .	0,50	„
Sp.-Tar. I . . . . .	0,45	„
II . . . . .	0,35	„
III . . . . .	0,27	„

mit einer Expeditiionsgebühr von:

bei Eilgut	1 — 10	km	20	Mpf.
	11 — 20	„	22	„
	21 — 30	„	24	„
	31 — 40	„	26	„
	41 — 50	„	28	„
	51 und mehr	„	40	„
Stückgut	1 — 10	„	10	„
und A <sup>1</sup>	11 — 20	„	11	„
	21 — 30	„	12	„
	31 — 40	„	13	„
	41 — 50	„	14	„
	51 und mehr	„	20	„
B, A <sup>2</sup>	1 — 10	„	8	„
Sp.-Tar. I	11 — 20	„	9	„
II	21 — 30	„	10	„
III	31 — 40	„	11	„
	41 und mehr	„	12	„

Directe Beziehungen bestehen im:

a. Klassen-Tarife

1. Rheinischen Nachbar- . . . . . Verkehr
2. Norddeutschen . . . . . „
3. Friesisch-Westfälischen . . . . . „
4. Hannover-Rheinischen . . . . . „
5. Rheinisch-Niederdeutschen . . . . . „
6. Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen . . . . . „
7. Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen . . . . . „
8. Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen . . . . . „

9. Hessisch-Rheinisch-Westfälischen . . . . . Verkehr
10. Ostdeutsch-Rheinischen . . . . . „
11. Schlesisch-Rheinischen . . . . . „
12. Nordbrabant-Deutschen . . . . . „
13. Nassauischen . . . . . „
14. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder- . . . . . „
15. Rheinisch-Westfälischen Nachbar- . . . . . „ (Seetransittarif).

b. Kohlentarife

16. Bergisch-Hannoverschen . . . . . Verkehr
17. Berlin-Kölner . . . . . „
18. Leipzig-Kölner . . . . . „
19. Verkehr mit Stationen der Bayerischen Staatsbahnen
20. Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahnen via Gronau
21. Verkehr mit Stationen der Holländischen Bahn
22. Köln-Minden-Nordholländischen . . . . . Verkehr
23. Rheinisch-Nordholländischen . . . . . „
24. Bergisch-Märkisch-Nordholländischen . . . . . „
25. Verkehr mit Stationen der Niederländischen Staatsbahnen, Lüttich-Limburger und Lüttich-  
Maestricht-Bahn via Dülmen-Wesel-Venlo
26. Thüringischen . . . . . Verkehr
27. Friesisch-Westfälischen . . . . . „
28. Rheinischen Nachbar- . . . . . „
29. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn
30. Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahn
31. Norddeutschen . . . . . Verkehr
32. Verkehr mit Stationen der Badischen Bahn
33. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Bahn
34. Rheinisch-Niederdeutschen . . . . . Verkehr
35. Verkehr mit Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahe Bahn
36. Verkehr mit Stationen der Nordbrabant-Deutschen Bahn
37. „ „ „ „ Nassauischen Bahn
38. „ „ „ „ Dänischen Staatsbahnen
39. „ „ „ „ Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.
40. Belgischen . . . . . Verkehr
41. Belgisch-Französischen . . . . . „
42. Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen . . . . . „
43. Hannover-Rheinischen . . . . . „
44. Hessisch-Rheinisch-Westfälischen . . . . . „
45. Verkehr mit Stationen der Niederländischen Rhein- und der Niederländischen Centralbahn.
46. „ „ „ „ Main-Neckarbahn.
47. Luxemburg-Lothringischen . . . . . Verkehr
48. Bayerisch-Tyroler- . . . . . „

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 291680 Tour- und 40832 Retour-Billets ausgegeben und darauf 373344 Personen befördert, ferner 364921,9 Tonnen (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert. Die Gesamteinnahme betrug:

aus dem Personen-Verkehr . . . . .	192379,49	Mark.
„ „ Güter-Verkehr . . . . .	541231,09	„
„ den Extraordinarien . . . . .	106961,48	„
in Summa . . . . .	840572,06	Mark.

Die Frequenz der einzelnen Stationen, deren Einnahmen und Ausgaben giebt Tabelle an, ebenso Tabelle XI und XIa die Ergebnisse des Personen-Verkehrs.

Die Ergebnisse des gesammten Güter-Verkehrs mit Angabe der finanziellen Ergebnisse einzelner Güterklassen sind in Tabelle XII enthalten.

### 5. Leistungen des Betriebs-Materials.

#### A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben .....  
 Achskilometer zurückgelegt,  
 von denen:  
 auf Personenwagen .....  
   » Gepäckwagen .....  
   » Postwagen .....  
   » Güter- und Viehwagen .....  
 kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

Auf der eigenen Bahn .....  
   » fremden Bahnen und auf Neubautrecken .....  
 fremde Wagen haben auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn  
 durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn  
 zurückgelegten .....  
 auf dieser überhaupt .....  
 Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung:  
 einzuziehen ..... 89286,90 Mark  
 zu zahlen ..... 22829,72 »

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

#### a. Bei den Personenwagen.

für Reparatur ..... 0,19 Markpf.  
   » Schmieren ..... 0,08 »  
   » Putzen ..... 0,04 »

#### b. Bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen.

für Reparatur ..... 0,23 Markpf.  
   » Schmieren ..... 0,08 »

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand:

a. der Personenwagen von ..... 2884 Mark  
 b. der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen von ... 28624 »

Das Nähere ergeben die Tabellen XIII, XIV und XV.

#### B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 259 107 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen  
 7779306 Achskilometer gefördert.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:

für Heizmaterial — ..... 6,3 Markpf.  
   » Unterhaltung, Schmieren und Putzen . 18,6 »

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren  
 Kostenaufwand von 38541 Mark.

Die Kosten der Zugkraft sind aus Tabelle XVII zu ersuchen, dieselben betragen pro  
 meter 0,37 Mark.

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

Tabelle XI  
und XIa

Tabelle XII

Tabelle XIII  
Tabelle XIV  
Tabelle XV

Tabelle XIII  
XI und XV

Tabelle XVI

Tabelle XVII

### 6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen ..... 840572,06 Mark  
 die Ausgaben ..... 467193,76 »  
 es verbleibt somit ein Ueberschuss von ..... 373378,30 Mark

davon fliessen:

a. in den Reservefonds ..... 18000,00 Mark  
 b. in den Erneuerungsfonds ..... 136766,82 »

Mithin reiner Ueberschuss ..... = 154766,82 Mark  
 = 218611,48 Mark

Weitere Angaben über die finanziellen Ergebnisse sowie über die Verwendung der Gesamteinnahme und des Ueberschusses enthält die Tabelle XVIII.

Von den Betriebs-Ausgaben kommen auf jeden Nutzkilometer 1,79 Mark.

### Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1879 mit denen des Vorjahres 1878.

	1879	1878	mithin 1879	
			mehr	weniger
1 Betriebslänge.....	96,72 km	96,72 km	—	—
2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer (Tab. XVI. Col. 6, 7, 9 u. 10)...	260435 »	247002 »	13433 km	—
3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen.....	7506842 »	6655275 »	851567 »	—
4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen nämlich: a. für jedes Kilometer Bahnlänge (zu 1)....	830953,84 Mark	747946,09 Mark	83007,75 Mark	—
b. für jedes Locomotiv- Kilometer (zu 2)....	8591,33 »	7733,11 »	858,22 »	—
c. für jedes Wagen- Achskilometer (zu 3) .	3,19 »	3,03 »	0,16 »	—
5 Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen ..... nämlich: a. für jedes Kilometer Bahnlänge (zu 1) . . .	467193,76 »	441255,67 »	15938,09 »	—
b. für jedes Locomotiv- Kilometer (zu 2)....	4830,37 »	4562,20 »	268,17 »	—
c. für jedes Wagen- Achskilometer (zu 3) .	1,79 »	1,79 »	—	—
6 Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen: a. durch die Betriebs- Ausgaben zu 5 . . . . .	0,06 »	0,07 »	—	0,01 Mark
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds. . . . .	56,22 %	59,00 %	—	2,78 %
c. Betriebsüberschuss . . . . .	18,63 %	23,11 %	—	4,48 %
	25,15 %	17,89 %	7,26 %	—

Dortmund, im April 1880.

Die Direction.

Tabelle XVIII

# Nachweisung

über die

im Betriebe der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn

für das Jahr 1879

in Betracht kommenden Längen der Bahn

für den

**öffentlichen Verkehr,**

welche die normale Spurweite besitzen und durch Dampfkraft  
betrieben werden.

---

				11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
				Mithin Betriebslänge am Ende des Jahres 1879 Kilometer	Betriebslänge am Ende des Jahres 1879		Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt		In dem Kilometerzeiger des Tarifs (Col. 11) ist die Länge angenommen auf Kilometer	Von der Bahnlänge (Col. 8) sind doppelgleisig		Die Gesamtlänge (Col. 8) vertheilt sich auf die verschiedenen Regierungsbezirke, die Landdrosteien und resp. auf die fremden Staatsgebiete wie folgt:			
					für den Personen-Verkehr Kilometer	für den Güter-Verkehr Kilometer	für den Personen-Verkehr Kilometer	für den Güter-Verkehr Kilometer		Bezeichnung der Strecken	Länge in Kilom.	Es kommen:			
												auf den Regierungsbezirk die Landdrostei (Namentlich aufzuführen) Kilometer	auf fremde Staatsgebiete Kilometer		
				96,716	96,716	96,716	96,716	96,716	96,08	—	—	Arnsberg . . .	14,923	—	—
												Münster . . . .	83,959		



# **Die baulichen Anlagen**

der

**Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn**

am

Schlusse des Jahres 1879.

---

**rümmungs-Verhältnisse.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
Laufende Nr.	Name der Eisenbahn	Gesamtlänge des Bahnkörpers incl. der Bahnhöfe Kilometer	Das Planum ist ausgeführt		Der Bahndamm hat eine Kronenbreite in der Höhe der Unterkante der Schienen von bei dem ein-gleisigen Bahnkörper bei dem doppel-gleisigen Bahnkörper	Erd-Arbeiten					Gesamtkosten der Erdarbeiten A	Stärke aller Gefälle Meter	Das mittlere Gefälle berechnet sich zu (Verhältnis von Col. 29 zu Col. 20) Meter	Ganze Länge der geneigten Strecken zusammen Meter	in Procenten der Gesamtlänge der Bahn o/o	Höhen-Unterschied der Endpunkte der Bahn Meter	Anzahl der Neigungswechsel im Ganzen %	Länge der geraden Bahnstrecken überhaupt Meter	in Procenten der Gesamtlänge der Bahn %	Gesamtlänge Meter	in Procenten der Gesamtlänge der Bahn %	Länge der Strecken in Curven											Bemerkungen.														
			für ein Geleis Kilometer	für zwei Geleise Kilometer		Dünne von 2 Meter und darüber Meter		Einschnitte incl. der Anschnitte an Berglehnen von 1 Meter und tiefer Meter		Gesamtlänge Meter												bis incl. 4000 Meter Radius Meter		von 4000 bis incl. 3000 Meter Radius Meter		von 3000 bis incl. 2000 Meter Radius Meter		von 2000 bis incl. 1500 Meter Radius Meter		von 1500 bis incl. 1000 Meter Radius Meter		von 1000 bis incl. 500 Meter Radius Meter		von weniger als 500 Meter Radius Meter		Der kleinste Radius der Curven beträgt Meter											
1	Dortmund-Gronau-Enschede	98,882	98,882	—	4,0	—	11945	7,22	11015	8,36	2936688	1183	1/250	57328	57076	43713	116	1173	7985130	80754	1903061	19246	116734	128360	439444	864950	564917	228847	59800	100	ad 3. Von den 65,852 Kmr. sind 2,101 Kmr. an die Niederländische Staatsbahn verpachtet. Von vorstehend angegebenen Zahlen entfallen auf die verpachtete Strecke und den Bahnhof Gronau: ad 4 = 1 horizont. Strecke, ad 7 = 2 Steigungen, ad 11 = 4 Neigungswechsel, ad 36 = 37,554 Mr. gerade Bahnstrecke, ad 55 u. 56 = 53,81 Mr. Curven.																

**anterrain und den abesondert davon liegenden Hochbauten.**

Der Bahnbau					
kleine Brücken bis incl. 10 Meter Weite jeder Oeffnung					
ganz gemauert		Ueberbau aus Eisen		Ueberbau aus Holz	
Anzahl	Gesamtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler Meter	Anzahl	Gesamtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler Meter	Anzahl	Gesamtweite der lichten Oeffnungen excl. der Mittelpfeiler Meter
Stück	Summa der Längen zwischen d. Stürmen	Stück	Summa der Längen zwischen d. Stürmen	Stück	Summa der Längen zwischen d. Stürmen
9	43,0	5	18,0	25,73	—
57	58	59	60	61	62

Baulichen Anlagen.													
Gebäude													
Motivschuppen		Wasserstationen				Coaks- resp. Kohlen-Schuppen		Materialien-Depots, Magazin-Gebäude		Retiraden		Stallgebäude	
Grösse der bebauten Grundfläche zusammen Anzahl der Locomotiven, welche in den Schuppen Platz finden.		Anzahl Grösse der bebauten Grundfläche zusammen Q-Meter Cubischer Inhalt der Wasser-Reservoirs Durch Menschenkraft betriebenen Durch Dampf oder Wind etc. betriebenen Wassertrahne (Zahl der Ausgüsse)				Anzahl Grösse der bebauten Grundfläche zusammen Q-Meter		Anzahl Grösse der bebauten Grundfläche zusammen Q-Meter		Anzahl Grösse der bebauten Grundfläche zusammen Q-Meter		Anzahl Grösse der bebauten Grundfläche zusammen Q-Meter	
754	14	4	159	109,5	—	3	170	15	286	—	—	—	

Der Bahnbau											
Tunnels und Galerien											
ganz gemauert				theilweise gemauert				nicht gemauert			
Anzahl für Fahrgeleise		Gesamtlänge für Fahrgeleise		Anzahl für Fahrgeleise		Gesamtlänge für Fahrgeleise		Anzahl für Fahrgeleise		Gesamtlänge für Fahrgeleise	
Stück	Meter	Stück	Meter	Stück	Meter	Stück	Meter	Stück	Meter	Stück	Meter
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Baulichen Anlagen						Bemerkungen.
Der Gesamt-Flächeninhalt der in Colonne 9, 11, 13, 15, 18, 21, 24, 30, 32, 34, 36, 40 und 54 bezeichneten baulichen Anlagen						
vertheilt sich auf						
beträgt		Allgem. Verwaltung		Transportverwaltung		ad 8 und 9. Die Bureau locale der Direction sind gemiethet. Nachstehend bezeichnete Gebäude werden mit anderen Verwaltungen gemeinschaftlich benutzt; dieselben sind innerhalb der Colonnen 8 bis 59 nicht aufgeführt. ad 8 und 9. 379 qm. 2 Beamtenwohnhäuser auf Bahnhof Gronau sind gemeinschaftliches Eigenthum der Dortmund-Enscheder und Münster-Enscheder Eisenbahn. Dieselben werden vom Steuerfiskus mit benützt. ad 10 und 11a. 823 qm. Ein Empfangsgebäude auf Bahnhof Gronau wird benutzt von der Dortmund-Enscheder, der Münster-Enscheder Eisenbahn und der Niederländischen Staatsbahn; dasselbe ist gemeinschaftliches Eigenthum der erstgenannten beiden Verwaltungen. b. 202 qm. Ein Anbau an das Empfangsgebäude auf Bahnhof Coesfeld wird von der Dortmund-Enscheder und der Rheinischen Eisenbahn gemeinschaftlich benutzt und ist Eigenthum der Letzteren. ad 17, 18 und 19a. 495 qm. Ein Zollrevisionschuppen auf Bahnhof Gronau mit 25,5 m Ladeperron an den Geleisen wird vom Steuerfiskus benutzt. Derselbe ist Eigenthum der Dortmund-Enscheder und der Münster-Enscheder Eisenbahn. b. 102 qm. Ein Umladeschuppen daselbst wird von der Dortmund-Enscheder, der Münster-Enscheder Eisenbahn und der Niederländischen Staatsbahn benutzt und ist gemeinschaftliches Eigenthum der beiden erstgenannten Verwaltungen. ad 23 bis 28. 17 qm. Eine Wasserstation in Gronau mit 2 Reservoiren a 9,27 cbm Inhalt wie vor. ad 33 und 34. 196 qm. Eine Retirade auf Bahnhof Gronau wie vor. 8 qm. Eine Retirade daselbst wird vom Steuerfiskus benutzt, sonst wie vor. ad 35 und 36. 133 qm. Zwei Stallgebäude daselbst, wie vor. ad 39 und 40. 30 qm. 4 Weichenstellerbuden auf Bahnhof Gronau werden von der Dortmund-Enscheder, der Münster-Enscheder Eisenbahn und der Niederländischen Staatsbahn benutzt und sind Eigenthum der erstgenannten beiden Verwaltungen.
6147	170	125	2507	3345	—	