



Verein für die
bergbaulichen Interessen
im Oberbergamtsbezirk
Dortmund.

Geschäfts-Bericht

der

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

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

Betriebsjahr 1880.

ELBERFELD.

Druck von R. L. Friderichs & Co.

1641

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 Spezial-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.

Eine spezielle Beschreibung des Bahnplanums findet sich auf Seite 3 des Geschäftsberichts pro 1879 und sind Aenderungen hierin nicht zu verzeichnen.

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 Kilometer,
die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von 20,660 »

Summa 117,376 Kilometer.

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 122,369 Kilometer.

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 laufenden Meter 37 Kilogramm. Von diesen Schienen sind 13,010 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche theils auf eisernen, theils auf kiefernen imprägnirten Querschwellen verlegt sind. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt worden, die Stossverbindungen bestehen bei den Eisenschienen aus zwei Laschen von 0,471 m Länge und 4 Schraubenbolzen. Die Stahlschienen sind mit 0,510 m langen Winkellaschen verlegt. Auf den hölzernen Endschwellen und in Curven mit kleinern Radien liegen in der Mitte der Schienen Unterlagsplatten. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 115 Stück einfache Weichen, 1 ganze englische Weiche, 11 halbe englische Weichen und 5 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Herzstücke bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Gussstahlschienen gefertigt. Die Zungen der Weichen bestehen aus Puddelstahl. Die ursprünglich verlegten hölzernen Schwellen sind aus nordischem Kiefernholz, nicht imprägnirt, 2,5 m lang, 0,26 m breit und 0,15 m hoch. Die Entfernung derselben von einander ist von Mitte zu Mitte 0,99 m, an den Schienenstössen 0,60 m. Die unbrauchbar gewordenen kiefernen Schwellen wurden theils durch eiserne, theils durch kieferne imprägnirte, theils auch durch eichene nicht imprägnirte

Querschwellen ersetzt. Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlschlackenschüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

An den Bauwerken im Bahnplanum, in den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, in Bezug auf die Bahnhöfe, Haltestellen, Telegraphen- und Signal-Einrichtungen sind Aenderungen im laufenden Jahre nicht eingetreten. Wir verweisen daher in dieser Beziehung auf Seite 4 und 5 des Geschäftsberichts pro 1879.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1040 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 80 Rottenarbeiter mit jährlich 23 971 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von Mark 46 369,50

und zwar 37 171,45 Mark für Unterhaltung des Oberbaues,
9 198,05 Mark für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Bezüglich der Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements ist gegen den vorjährigen Geschäftsbericht im laufenden Jahre insofern eine Aenderung eingetreten, als das Anschlussgleise nach dem Krupp'schen Schiessplatz Visbeck in Wegfall gekommen ist.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1880 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender:

11 Locomotiven mit Tendern.

b. Wagen:

- 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,
- 516 » offene Güterwagen mit 5410 Tonnen Ladefähigkeit.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 1166 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 5830 Tonnen; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 12,05 Achsen mit 60,25 Tonnen Ladefähigkeit.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 18 000 000 Mark, aufgebracht durch 30 000 Stammactien à 600 Mark, ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 90 229,18 Mark.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse pro 1880:

| Titel | | Mark |
|--|--|--------------|
| 1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen | | 3 818 588,57 |
| » 2. Erdarbeiten | | 3 122 229,75 |
| » 3. Bahnunterhaltung | | 71 032,57 |
| » 4. Einfriedigungen | | 96 734,21 |
| » 5. Wegeübergänge etc. | | 557 717,99 |
| » 6. Durchlässe und kleinere Brücken | | 348 265,27 |
| » 7. Grössere Brückenanlagen | | 330 593,31 |
| » 10. Oberban | | 4 521 856,11 |
| » 11. Signale | | 253 173,39 |
| » 12. Bahnhöfe und Haltestellen etc. | | 1 453 062,17 |
| » 13. Ausserordentliche Anlagen | | 26 983,07 |
| » 14. Betriebsmittel | | 1 789 931,78 |
| » 15. An Verwaltungskosten | | 880 882,80 |
| » 16. Insgemein | | 25 118,51 |
| » 17. Zinsen während der Bauzeit | | 809 919,76 |

zusammen Mark 18 106 089,26.

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Gegen den Geschäftsbericht für 1879 (s. Seite 6 desselben) ist hier insofern eine Aenderung zu verzeichnen, als seit Ende November 1880 eine eigene Wagen- und Locomotiv-Reparatur-Werkstatt in Betrieb genommen wurde.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechungen erfahren. Der Fahrdienst wurde in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 14. Mai nach dem Fahrplan vom 15. October 1879, vom 15. Mai bis 15. October nach dem Fahrplan vom 15. Mai 1880 und vom 15. October bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. October 1880 ausgeführt.

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

6 gemischte Züge und
2 Güterzüge mit Personenbeförderung.

Es sind im Jahre 1880 überhaupt 2991 Züge mit 263 595 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1880 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen 10,
Privat-Depeschen 918,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 444,59 Mark.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Am 15. Dezember 1880 wurde die Verbindungsbahn zwischen dem diesseitigen und dem Rheinischen Bahnhöfe zu Dortmund dem Verkehre übergeben.

Spezielle Angaben über die dem Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr zu Grunde liegenden Einheitssätze, sowie über die directen Beziehungen im Verkehre mit anderen Bahnen befinden sich auf Seite 7, 8 und 9 des Geschäftsberichts pro 1879 und sind Abweichungen hiergegen im laufenden Jahre nicht entstanden.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 284594 Tour- und 39953 Retour-Billets ausgegeben und darauf 364500 Personen befördert, ferner 439676 Tonnen (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr 188 832,92 Mark.
b) aus dem Güter-Verkehr 663 426,97 »
c) aus den Extraordinarien 136 119,22 »
in Summa 988 379,11 Mark.

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1877 577 286,89 Mark
» » 1878 747 946,09 »
» » 1879 830 953,84 »
» » 1880 988 379,11 »

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

| | |
|-----------------------------|----------|
| Sämtliche Wagen haben | 16819125 |
| Achskilometer zurückgelegt, | |
| von denen: | |
| auf Personenwagen | 1535690 |
| » Gepäckwagen | 513204 |
| » Postwagen | 259042 |
| » Güter- und Viehwagen | 14511189 |

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

| | |
|--|----------|
| auf der eigenen Bahn | 5700368 |
| » fremden Bahnen und auf Neubaustrecken | 11118757 |
| fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn | 2908836 |
| durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn | |
| zurückgelegten | 5700368 |
| auf dieser überhaupt | 8609204 |

Achskilometer gefahren sind.

| | |
|--|-----------------|
| An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung | |
| zu erheben | 107 925,44 Mark |
| zu zahlen | 31 716,59 » |

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

| | |
|---|------------|
| a. bei den Personenwagen: | |
| für Reparatur | 0,28 Mpfg. |
| für Schmieren | 0,04 » |
| für Putzen | 0,03 » |
| b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen: | |
| für Reparatur | 0,36 » |
| für Schmieren | 0,04 » |

Die Reparaturen erforderten einen Kostenaufwand:

| | |
|--|------------|
| a. der Personenwagen von | 4 222 Mark |
| b. der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen von | 53 657 » |

B. Locomotiven.

Sämtliche Locomotiven haben 271 600 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 8 609 204 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 24 661 Nutzkilometer geleistet und 782 655 Achskilometer befördert.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:

| | |
|--|------------|
| für Heizmaterial | 9,08 Mpfg. |
| für Unterhaltung, Schmieren und Putzen | 17,32 » |

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von 39 347 Mark.

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

| | |
|---|-----------------|
| die Einnahmen | 992 745,59 Mark |
| (inclusive 4366,48 Mark Gewinnvortrag aus dem Jahre 1879) | |
| die Ausgaben | 565 676,30 » |
| es verbleibt somit ein Ueberschuss von | 427 069,29 Mark |

Transport 427 069,29 Mark

davon fliessen:

| | |
|----------------------------|----------------|
| a. in den Reservefonds | 18 000,00 Mark |
| b. in den Erneuerungsfonds | 155 041,31 » |
| | = 173 041,31 » |

mithin reiner Ueberschuss 254 027,98 Mark

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1880 mit denen des Vorjahres 1879.

| | 1880 | 1879 | mithin 1880 | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|---------|
| | | | mehr | weniger |
| 1 Betriebslänge | 96,72 km | 96,72 km | — | — |
| 2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer | 271 273 » | 260 435 » | 10 838 km | — |
| 3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen | 8 350 162 » | 7 506 842 » | 843 320 » | — |
| 4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1) | 988 379,11 Mark | 830 953,84 Mark | 157 425,27 Mark | — |
| b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2) | 10 218,97 » | 8 591,33 » | 1 627,64 » | — |
| c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3) | 3,64 » | 3,19 » | 0,45 » | — |
| 5 Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1) | 0,12 » | 0,11 » | 0,01 » | — |
| b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2) | 565 676,30 » | 467 193,76 » | 98 482,54 » | — |
| c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3) | 5 848,60 » | 4 830,37 » | 1 018,23 » | — |
| 6 Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen: a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5) | 2,09 » | 1,79 » | 0,30 » | — |
| b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds | 0,07 » | 0,06 » | 0,01 » | — |
| c. Betriebsüberschuss | 57,23 % | 56,22 % | 1,01 % | — |
| | 17,51 % | 18,63 % | — | 1,12 % |
| | 25,26 % | 25,15 % | 0,11 % | — |

