



Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche General-Versammlung zu Dortmund

am 22. Mai 1886.

Bericht über das Betriebsjahr 1885

DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1886.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Verwaltungsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1885 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 den concessionsmässigen Erneuerungsfonds (I) und Reservefonds (I) mit Mark 143 138,21 und Mark 19 500,00 verbleibt ein Reingewinn von Mark 600 226,58, und schlagen wir vor, hiervon Mark 30 011,33 zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds (II) zu verwenden, Mark 18 000,00 dem Erneuerungsfonds (II) zu überweisen, Mark 13 269,23 zur Zahlung der Eisenbahnsteuer zu verwenden und Mark 517 500,00 als Dividende und zwar $4\frac{1}{2}\%$ für die Stamm-Prioritäts-Actien und $2\frac{1}{3}\%$ für die Stamm-Actien zur Vertheilung zu bringen.

Der Restbetrag von Mark 21 446,02 bleibt zur Verfügung der General-Versammlung.

Aus dem Verwaltungsrathe scheiden im regelmässigen Turnus aus die Herren General-Consul, Bürgermeister a. D. Russell zu Berlin und Gewerke Carl von Born zu Dortmund, deren Stellen durch Neu- oder Wiederwahl zu besetzen sind. Ausserdem ist für den aus dem Verwaltungsrathe ausgeschiedenen Herrn Commerzienrath Wilh. von Born zu Dortmund eine Neuwahl vorzunehmen.

Die Steigerung des Localverkehrs macht die Erweiterung mehrerer Bahnhöfe, insbesondere in Dortmund erforderlich. Die Gesamtkosten derselben einschliesslich der Beschaffungskosten dreier Locomotiven sind von der Direction auf Mark 600 000 ermittelt und schlagen wir Ihnen vor, diesen Betrag durch eine Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um Mark 600 000 Stamm-Prioritäts-Actien auf Grund der nachfolgenden Anträge verfügbar zu machen:

Die General-Versammlung wolle beschliessen:

1. Das bisherige Grundkapital der Gesellschaft von Mark 19 500 000, bestehend aus Mark 18 000 000 Stamm-Actien und Mark 1 500 000 Stamm-Prioritäts-Actien, wird auf Mark 20 100 000 erhöht. Zu diesem Zwecke werden weitere Mark 600 000 Stamm-Prioritäts-Actien in Stücken von je Mark 1200 mit Dividenden-Berechtigung vom 1. Januar 1886 ausgegeben. Die Festsetzung des Emissionskurses für diese neu auszugebenden Actien wird dem Aufsichtsrathe und der Direction, indess mit der Beschränkung, dass der Emissionskurs nicht unter 100 % bemessen werden darf, überlassen. Die Einzahlung muss mit einem Drittel bei der Zeichnung, mit den beiden folgenden Dritteln spätestens je einen Monat nachher erfolgen; es ist jedoch sofortige Vollzahlung gestattet.
2. Der anliegende Nachtrag zum Statut wird genehmigt und werden die Herren

und

ermächtigt, etwaige Aenderungen oder Vervollständigungen dieses Nachtrags, welche von dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten oder behufs der handelsgerichtlichen Eintragung etwa gefordert werden sollten, endgültig zu beschliessen und festzustellen.

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 kg. Von diesen Schienen sind 43,07 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche fast ausschliesslich auf eisernen oder auf kiefernen imprägnirten Querschwellen lagern. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt worden, die Stossverbindungen bestehen bei den Eisenschienen aus zwei Laschen von 0,471 m Länge und 4 Schraubenbolzen. Die Stahlschienen sind mit 0,510 m langen Winkel-laschen verlegt. Die Unterlagsplatten liegen auf alten hölzernen Schwellen zu beiden Seiten der Schienenstösse, in Curven, deren Radius kleiner als 1000 m ist, ausserdem noch auf einer Schwelle in der Mitte jedes Schienenpaares. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 115 Stück einfache Weichen, 11¹/₂ ganze englische Weichen, 7¹/₂ halbe englische Weichen, 4 dreitheilige Weichen und 8 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 Kohlenschlackenschüttung 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 nur insofern eingetreten, als der Bahnhof Coesfeld eine Geleiseerweiterung von 710 m mit 2 Stück Weichen erfahren hat, wogegen 1 Stück Kreuzung fortgefallen ist. Wir verweisen daher in dieser Beziehung auf Seite 4 und 5 des Geschäftsberichts pro 1879.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 4276 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 62 Rottenarbeiter mit jährlich 18 628 Arbeitstagen an den sämmtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von Mk. 35 459,46,

und zwar 26 946,66 Mk. für Unterhaltung des Oberbaues,

8 512,80 Mk. für Unterhaltung der Nebenanlagen, erhielten.

Bezüglich der Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements ist gegen den vorjährigen Geschäftsbericht im laufenden Jahre eine Aenderung nicht eingetreten.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1885 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender:

11 Locomotiven mit Tondern.

b. Wagen:

20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 10 Sitzplätze,

5 „ Gepäckwagen mit 50 t Ladefähigkeit,

36 „ bedeckte Güterwagen mit 360 t Ladefähigkeit,

10 „ offene Viehwagen mit 100 t Ladefähigkeit,

75 „ Kokeswagen mit 750 t Ladefähigkeit,

20 „ Hochbordwagen mit 200 t Ladefähigkeit,

25 „ Schienenwagen mit 500 t Ladefähigkeit,

10 „ Langholzwagen mit 100 t Ladefähigkeit,

1102 „ offene Güterwagen mit 11 020 t Ladefähigkeit.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 2606 Achsen haben eine Gesammttragfähigkeit von 13 030 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 27,12 Achsen mit 135,62 t Ladefähigkeit.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 19 500 000 Mk., aufgebracht durch:

a. 30 000 Stück Stamm-Actien à 600 Mk. =	18 000 000 Mk.
b. 2 500 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 Mk. =	1 500 000 „
	<u>19 500 000 Mk.</u>

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406,58 Mk.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1885:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen . . .	Mk. 3 865 453,04
„	2. Erdarbeiten	„ 3 125 638,36
„	3. Bahnunterhaltung	„ 71 032,57
„	4. Einfriedigungen	„ 96 734,21
„	5. Wegetübergänge etc.	„ 558 291,53
„	6. Durchlässe und kleinere Brücken.	„ 349 311,29
„	7. Grössere Brückenanlagen	„ 330 593,31
„	10. Oberbau	„ 4 569 009,99
„	11. Signale	„ 269 790,14
„	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	„ 1 525 556,83
„	13. Ausserordentliche Anlagen.	„ 26 983,07
„	14. Betriebsmittel	„ 3 328 255,84
„	15. Verwaltungskosten	„ 886 772,93
„	16. Insgemein	„ 72 814,52
„	17. Zinsen während der Bauzeit.	„ 809 919,76

zusammen Mk. 19 886 157,39

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämtlichen Angelegenheiten durch die Direction vertreten.

Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direction fungiren als Ressortvorsteher: ein Bureauvorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Centralverwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksachenverwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist,

ein Betriebs-Inspector, welchem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der erforderlichen Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, sowie die Controle der Bahnbewachung obliegt,

ein Maschineninspector, welchem die Beaufsichtigung und Unterhaltung der sämtlichen Betriebsmittel, sowie die spezielle Leitung der Reparaturwerkstatt obliegt, und endlich

ein Verkehrsinspector, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Controle des Personen- und Güterverkehrs und im Zusammenhange damit, des gesammten Expeditions- und Kassendienstes auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reclamationssachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1885 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, die Leitung des technischen Betriebes und der Telegraphie wurde unter Assistenz eines Werkstätten-Vorstehers, eines Betriebs-Controleurs und eines Telegraphenmeisters von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechungen erfahren. Der Fahrdienst wurde nach den jeweiligen Fahrplänen ausgeführt.

Demgemäss cursirten täglich vom 1. Januar bis zum Schlusse des Jahres
6 gemischte Züge und
2 Güterzüge.

Es sind im Jahre 1885 überhaupt 3165 Züge mit 309 228 Zugkilometern gefahren.

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

Sämtliche Stationen und Güter-Haltestellen, sowie die Personen-Haltestelle Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1885 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen 8,
Privat-Depeschen 866,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 401,96 Mk.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund an die rechtsrheinische (früher Rheinische und Köln-Mündener Bahn) und durch Vermittelung der Letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, in Dülmen und Coesfeld an die rechtsrheinische (früher Köln-Mündener, beziehungsweise Rheinische Bahn) und in Gronau an die Münster-Enscheder 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, 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	0,08 Mk.,
II. „	0,06 „
III. „	0,04 „
IV. „	0,02 „

Die Retourbillets haben eine zweitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermässigung von 25 Prozent.

Abonnements-Karten für die I., II. und III. Klasse, — letztere Klasse nur für Schüler — zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Bahnstrecke mit allen fahrplanmässigen Zügen werden für

die I. und II. Klasse bei einem Abonnement auf drei Monate mit 40%
„ „ „ „ „ sechs „ „ 50%
III. „ „ „ „ „ drei „ „ 55%
„ „ „ „ „ sechs „ „ 62,5%

Preiseremässigung der doppelten Taxe des einfachen Billets abgegeben.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 kg Freigewicht pro Billet der ersten drei Klassen — werden für 10 kg und 10 km mit 0,05 Mark unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln — rechtsrheinische — und Hannover, sowie der Niederländischen Staatsbahn bestehen directe Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

b. Güterverkehr.

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

Eilgut	2,2 Mpf.
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 Mpf.	
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 Mpf.	
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. Ost-Westdeutscher Verkehr.
4. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
5. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
6. Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen (Seetransit-Tarif).
7. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
8. „ „ -Sächsischer Verkehr.
9. „ „ -Südwestdeutscher Verkehr.
10. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
11. Rheinisch-Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
12. Staatsbahnverkehr Köln rrrh. — Berlin.
13. „ „ „ — Breslau.
14. „ „ „ — Bromberg.

b. Kohlen-Tarife.

15. Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
16. Deutsch-Dänischer Verkehr.
17. „ -Italienischer Verkehr.
18. Friesisch-Westfälischer Verkehr.
19. Verkehr mit den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover.
20. Verkehr mit den Stationen Bremen und Hittfeld (loco), sowie Hamburg und Harburg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover.
21. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
22. Köln-Minden-Belgisch-Französischer Verkehr.
23. „ „ -Grand Central-Belge Verkehr.
24. „ „ -Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
25. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit.
26. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
27. Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Nordbrabant-Deutscher Verkehr.
28. „ „ - „ - „ -Niederländischer Verkehr.
29. Verkehr mit Stationen der Strecke Harburg-Uelzen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover.
30. „ „ Station Wittenberge des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg.
31. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
32. Verkehr nach den Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger und der Lüttich-Mastrichter Bahn via Wesel-Venlo-Eindhoven resp. Wesel-Venlo-Mastricht.
33. Norddeutscher Verkehr.
34. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
35. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
36. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
37. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
38. „ -Westfälisch-Bayerischer Verkehr.
39. „ - „ -Belgischer „
40. „ - „ -Sächsischer „
41. „ - „ -Südwestdeutscher Verkehr.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 294 046 Tour- und 40 977 Retour-Billets ausgegeben und darauf 376 000 Personen befördert, ferner 788 339 t (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	191 428,21 Mk.
b) aus dem Güter-Verkehr	888 369,17 „
c) aus den Extraordinarien	294 756,46 „
in Summa	<u>1 374 553,84 Mk.</u>

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1881	1 290 715,60 Mk.
„ „ 1882	1 256 439,41 „
„ „ 1883	1 365 676,55 „
„ „ 1884	1 387 225,56 „
„ „ 1885	1 374 553,84 „

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	23 016 186
Achskilometer zurückgelegt, von denen:	
auf Personenwagen	1 572 847
„ Gepäckwagen	561 486
„ Postwagen	277 646
„ Güter- und Viehwagen	20 604 207

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	6 308 754
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	16 707 432
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 179 008
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten	6 308 754
auf dieser überhaupt	9 487 762

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung zu erheben	148 178,86 Mk.
zu zahlen	33 495,96 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,38 Mpfg.
für Schmieren	0,03 „
für Putzen	0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,42 „
für Schmieren	0,03 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées
erforderten einen Kostenaufwand von 5 992 Mk.Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der
Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von 38 935 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 13 705,52 „
und auf den Erneuerungsfonds für Erneuerung von Wagenkasten 25 229,83 „Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh-
und Güterwagen angegebene Betrag von 0,42 Mpfg. pro Achskilometer
auf gewöhnliche Unterhaltung mit 0,13 Mpfg.
auf Erneuerungsfonds mit 0,29 „

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 316 471 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und
9 487 762 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 28 770 Nutzkilometer
geleistet und 862 524 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Locomotiven 19 070 Stunden
im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1734 Stunden Rangir-
dienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:	
für Heizmaterial	6,14 Mpfg.
für Unterhaltung	11,13 „
für Schmieren und Putzen	1,29 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren
erforderten einen Kostenaufwand von 35 224 Mk.
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 25 929,19 „
und auf den Erneuerungsfonds für Erneuerung von Bandagen, Siede-
röhren und einer Feuerbüchse 9 294,98 „
Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von
11,13 Mpfg. pro Fahrkilometer
auf gewöhnliche Unterhaltung mit 8,19 Mpfg.
auf Erneuerungsfonds mit 2,94 „
Achsbürche sind weder an den Wagen noch an den Locomotiven vorgekommen.

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	1 392 546,08 Mk.
(inclusive 17 992,24 Mk. Gewinnvortrag aus dem Jahre 1884)	
die Ausgaben	629 681,29 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	762 864,79 Mk.
Davon fliessen:	
a. in den Erneuerungsfonds	143 138,21 Mk.
b. in den Reservefonds I	19 500,00 „
	= 162 638,21 „

mithin reiner Ueberschuss 600 226,58 Mk.
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1885 mit denen des Vorjahres 1884.

	1885	1884	mithin 1885	
			mehr	weniger
1 Betriebslänge	96,72 km.	100,49 km.	—	3,77 km.
2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer	306 344 „	322 096 „	—	15 752 „
3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	9 176 577 „	9 330 652 „	—	154 075 „
4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	1 374 553,84 Mk.	1 387 225,56 Mk.	—	12 671,72 Mk.
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	14 211,68 „	13 804,61 „	407,07 Mk.	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	4,49 „	4,31 „	0,18 „	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,15 „	0,15 „	—	—
5 Die reinen Betriebsausgaben haben betragen	629 681,29 „	629 371,27 „	310,02 „	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	6 510,35 „	6 263,02 „	247,33 „	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	2,06 „	1,95 „	0,11 „	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,07 „	0,07 „	—	—
6 Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	45,81 %	45,37 %	0,44 %	—
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- u. Reservefonds	11,83 %	11,74 %	0,09 %	—
c. Betriebsüberschuss	42,36 %	42,89 %	—	0,53 %

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Die Einnahmen der Gesellschaft betragen in Summa Mk. 1 374 553,84, und konnte ausser der $4\frac{1}{2}$ % Verzinsung der Stamm-Prioritäts-Actien von 1 500 000,00 zum Betrage von Mk. 67 500,00 für die Stamm-Actien eine Dividende von $2\frac{1}{2}$ % gleichwie im Vorjahre festgesetzt werden.

Der Rückgang in der Gross-Industrie und insbesondere die verminderte Förderung der Kohlenzechen musste auch die Verkehrs-Verhältnisse beziehungsweise die Einnahmen der Dortmund-Enscheder Eisenbahn in ungünstiger Weise beeinflussen.

Ausser der dadurch bedingten, nicht unwesentlichen Verminderung am Frachtaufkommen haben wir dem Vorjahre gegenüber allein an Lauf- und Zeitmiete für unsere Kohlenwagen eine Minder-Einnahme von Mk. 41 730,02 zu verzeichnen. Der Umstand, dass der Betrieb auf der Rheinischen Verbindungsbahn seit dem 1. Januar 1885 nicht mehr durch uns, sondern durch die Königliche Direction der rechtsrheinischen Bahn ausgeführt wurde, verursachte für uns eine Mehrausgabe von Mk. 16 705. Endlich verringert sich der zur Vertheilung an die Actionaire ver-

bleibende Ueberschuss noch um die durch das neue Gesetz vom 18. Juli 1884 vorgeschriebenen und jetzt zum ersten Male zu dotirenden Rücklagen und zwar:

zum Bilanzreservefonds mit Mk. 30 011,33
und zum Erneuerungsfonds (II) mit „ 18 000,00

zusammen also um den Betrag von Mk. 48 011,33.

Wenn wir nun trotz dieser ungünstigen Umstände für 1885 einen ebenso günstigen Abschluss erzielt haben, wie für das Vorjahr, so liegt das lediglich darin, dass der Lokalverkehr an unserer Bahn sich auch weiter in erfreulicher Weise entwickelt hat. Zur Bewältigung desselben werden auf den Bahnhöfen Dortmund, Eving, Selm, Dülmen, Coesfeld und Ahaus mehrfache Erweiterungsanlagen für den Güter-Verkehr und insbesondere eine Vermehrung der Geleise, die Beschaffung von 3 Locomotiven und des dazu gehörigen Locomotivschuppens, sowie eine Erweiterung der bedeckten Räume für die Reparatur-Werkstatt in Dortmund erforderlich. Die dazu erforderlichen Mittel belaufen sich auf Grund eingehend bearbeiteter Projekte und specieller Kostenanschläge auf rot. Mk. 600 000.

Der Erneuerungsfonds weist laut Bilanz, Passivseite pos. 3, einen Bestand von Mk. 470 405,65 auf. Gegen den Bestand ultimo 1884 von „ 372 733,41

ergibt sich also eine Zunahme von Mk. 97 672,24

Im Laufe des Jahres 1885 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a. für Erneuerung von Bandagen, Siederöhren und einer Feuerbüchse Mk. 7 892,52
b. für Erneuerung von 65 Wagenkasten „ 24 129,83

also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln Mk. 32 022,35
c. für Erneuerung von Oberbaumaterialien „ 17 454,66

in Summa Mk. 49 477,01

Der Reservefonds wurde im vergangenen Jahre nicht in Anspruch genommen.

Der Bau-Ergänzungsfonds, welcher dazu bestimmt ist, der Verwaltung die Mittel für die sich als nothwendig herausstellenden kleineren Ergänzungsanlagen und für grössere Reparaturarbeiten zu gewähren, die dem Betriebe zur Last fallen, jedoch das Ergebniss eines Jahres zu sehr bedrücken würde, hatte ultimo 1884 einen Bestand von Mk. 144 967,73

Hierzu tritt die Rücklage aus dem Ueberschuss des Jahres 1884 mit „ 55 000,00

so dass sich der Gesamtbestand am 1. Januar 1885 auf Mk. 199 967,73 belief.

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1885 bestritten:

a. für Haupt-Reparaturen, für Beschaffung von Reservestücken der Locomotiven und der Personenwagen, für Fortsetzung der Haupt-Reparaturen an Güterwagen, sowie für Umbau von Kohlenwagen zu Sandwagen und Kokeswagen Mk. 51 889,55
b. für Ergänzungen der Werkstattsanlagen etc. „ 17 571,06
c. für Erweiterung der Geleisanlagen „ 14 105,85

= Mk. 83 566,46

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 4, von Mk. 116 401,27

In die Pensionskasse sind die reglements-mässigen Einlagen geflossen. Eine aussergewöhnliche Inanspruchnahme dieser Kasse fand nicht statt. Das Vermögen derselben beträgt Mk. 148 284,58.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1884 ein Stammvermögen von Mk. 1 093,00 und einen Reservefonds in Effekten von „ 6 278,00

in Summa Mk. 7 371,00

Im Laufe des Jahres 1885 wurden diesem Bestande zugeführt (incl. Mk. 1393,84
Gesellschaftszuschuss) Mk. 4 666,82
= Mk. 12 037,82

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei,
Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten etc. . Mk. 4789,99
Gegen den Bilanzwerth der Effecten ultimo 1884 er-
giebt sich pro 1885 ein Agio-Verlust von „ 18,75
so dass im Ganzen von den Einnahmen abgehen „ 4 808,74

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 6, von . . . Mk. 7 229,08
Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effecten angelegt:
nom. Mk. 488 000 Preussische 4 % consolidirte Anleihe.
" " 1 500 " 4 % Staats-Anleihe.
" " 7 500 " 3 1/2 % Staats-Schuldscheine.
" " 69 000 Berlin-Görlitzer 4 1/2 % Prioritäts-Obligationen.
" " 40 500 Halle-Sorau-Gubener " "
" " 49 300 Berlin-Dresdener " "
" " 1 800 Preussische 4 1/2 % Central-Boden-Credit-Pfandbriefe.
nom. Mk. 657 600.

Bilanz

der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. December 1885.

Activa.

Passiva.

1	2	3	4	5	6
		Mk.			Mk.
1	Bau-Conto	19 886 157		Anlage-Capital:	18 000 000
2	Bestand der Kasse und Banquier-Guthaben	290 519		a. Actien-Capital: 1) Stamm-Actien	1 500 000
3	Effecten	674 170		2) Stamm-Prior.-Actien	95 406
4	Depositen	1 228 807		b. Bar-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.	470 405
5	Materialien	298 734		Erneuerungsfonds I	154 572
6	Debitoren	69 047		Reservefonds I	116 401
				Bau-Ergänzungsfonds	148 284
				Beamten-Pensions-Kasse (incl. Mk. 5974,08 Zu- schuss der Gesellschaft)	7 229
				Kranken-Kasse (incl. Mk. 1393,84 Zuschuss der Gesellschaft)	10 476
				Kleiderkasse	121 837
				Depositen	116 596
				Creditoren	600 226
				Reingewinn	21 841 437
				Summa	21 841 437

Debet.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Credit.

1	Vortrag aus dem Jahre 1884	17 992	24		629 681
2	Einnahmen des Jahres 1885	1 374 553	84		143 188
					19 500
					600 226
				Summa	1 392 546
					08
					33
					18 000
					13 269
					67 500
					450 000
					21 446
				Summa	600 226
					58