

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1887 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 concessionsmäßigen Erneuerungs- und Reservefonds und den gesetzlichen Erneuerungsfonds II verbleibt ein Reingewinn von 669 720 *M* 19 *ſ* und schlagen wir vor, hiervon 33 174 *M* 33 *ſ* zur Dotirung des gesetzlichen Reservefonds II, 6 200 *M* — *ſ* zu einer außerordentlichen Zuwendung an die Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse, 15 115 *M* 39 *ſ* zur Zahlung der Eisenbahnsteuer, 5 895 *M* — *ſ* zur Zahlung der Tantième an den Aufsichtsrath zu verwenden und 589 500 *M* — *ſ* als Dividende und zwar $4\frac{1}{2}\%$ für die Stamm-Prioritäts-Actien und $2\frac{3}{4}\%$ für die Stamm-Actien zur Vertheilung zu bringen.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmäßigen Wechsel aus die Herren Baurath Lent (Berlin) und Fabrikbesitzer H. Schüchtermann (Dortmund); außerdem hat Herr Gewerke Friedrich Grillo (Essen), welcher bis zum Jahre 1891 gewählt war, noch vor seinem Tode seinen Austritt erklärt. Sämmtliche Stellen sind durch Neu- beziehungsweise Wiederwahl zu besetzen.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1887.

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 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.

Hierzu tritt die definitive Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 5 km, von welcher 3,5 km auf die diesseitige Bahn entfallen.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund belegenen Bahnhofe, überschreitet die gegenwärtig zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln gehörige Strecke Dortmund-Hamm in Kilometer 1,073, erreicht bei Kilometer 2,849 das Niveau des ausgedehnten Terrains für den Sammelbahnhof Eving, berührt nach Ueberschreitung des Seesecke- und Lippe-Flusses die Stadt Lünen, sodann nach Ueberschreitung des Stever-Flusses die Stadt Lüdinghausen, überschreitet bei Kilometer 44,483 die derselben Verwaltung unterstellte Linie Köln-Bremen und erreicht den Bahnhof Dülmen, woselbst ein direkter Schienenanschluß mit dem Bahnhofe Dülmen (Köln-Minden) hergestellt ist. Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei, über-

schreitet in Kilometer 59,009 die ebenfalls der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln unterstellte Duisburg-Quakenbrücker Bahn und erreicht bald darauf den Bahnhof Coesfeld. Mit diesem steht der Bahnhof Coesfeld (Rheinisch) der Duisburg-Quakenbrücker Strecke in unmittelbarer Verbindung. Dort überschreitet sie den Berkelfluß und führt über Legden und Ahaus nach Gronau, woselbst der gleichnamige Bahnhof in Gemeinschaft mit der 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 . . . 34,030 „

Summa . . . 130,746 km.

Dazu die Hälfte des Geleises von Gronau bis Glanerbrück $= \frac{2,166}{2} = 1,083$ „

und die Hälfte der Nebengeleise auf Bahnhöfen Gronau mit $\frac{7,820}{2} = 3,910$ „

also zusammen . . . 135,739 km.

Die ursprünglich verlegten Schienen sind von der „Union“ (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogene Eisenschienen mit Feinkornkopf, haben alle die breitbasige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 m, eine Höhe von 130,787 mm und wiegen pro laufendes Meter 37 kg. Von diesen Schienen sind 50,83 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 allen 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 129 Stück einfache Weichen, 12 $\frac{1}{2}$ ganze englische Weichen, 8 $\frac{1}{2}$ halbe englische Weichen, 4 dreitheilige Weichen und 8 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 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 gegen das Vorjahr insofern eingetreten, als auf dem Bahnhöfe Dortmund eine in allen Theilen den Anforderungen des bezüglichen Ministerial-Erlasses entsprechende Desinfectionsanlage für die Rei-

nigung der Viehwagen hergestellt wurde und die Bahnhöfe Lünen, Lüdinghausen, Coesfeld und Ahaus, sowie die Haltestellen Selm und Legden Nebengebäude für Oeconomiezwecke erhalten haben. Die Haltestelle Selm hat außerdem Ergänzungen und Erweiterungen der Geleise-Anlagen erfahren.

Zu diesen Letzteren sind

285 m Geleise,
4 Stück einfache Weichen

verwendet worden.

Im Uebrigen verweisen wir 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 2535 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 55 Rottenarbeiter mit jährlich 16362 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 32 425 \mathcal{M} 33 \mathcal{S} ,

und zwar 23 719 \mathcal{M} 39 \mathcal{S} für Unterhaltung des Oberbaues,

8 705 \mathcal{M} 94 \mathcal{S} für Unterhaltung der Nebenanlagen, erhielten.

Bezüglich der Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements ist gegen den vorjährigen Geschäftsbericht im laufenden Jahre eine Aenderung insofern eingetreten, als der Bau eines zweiten Anschlussgeleises zur Vermittelung von Sandtransporten auf dem Bahnhöfe Lünen ausgeführt und dieses Anschlussgeleise in Benutzung genommen worden ist.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1887 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

14 Lokomotiven mit 12 Tendern.

b. Wagen.

20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 10 Sitzplätze,
5 „ Gepäckwagen mit 50 t Ladefähigkeit,
44 „ bedeckte Güterwagen mit 440 t Ladefähigkeit,
10 „ offene Viehwagen mit 100 t Ladefähigkeit,
100 „ Kokeswagen mit 1000 t Ladefähigkeit,
20 „ Hochbordwagen mit 200 t Ladefähigkeit,
25 „ Schienenwagen mit 500 t Ladefähigkeit,
10 „ Langholzwagen mit 100 t Ladefähigkeit,
4 „ Theertransportwagen mit 40 t Ladefähigkeit,
1073 „ offene Güterwagen mit 10 730 t Ladefähigkeit (25 Stück wurden zu Kokeswagen und 2 Stück zu Theertransportwagen umgebaut).

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 2622 Achsen haben eine Gesamtttragfähigkeit von 13 110 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 27,29 Achsen mit 136,45 t Ladefähigkeit.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 20 100 000 \mathcal{M} , aufgebracht durch:

a. 30 000 Stück Stamm-Actien à 600 \mathcal{M} =	18 000 000 \mathcal{M}
b. 3 500 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 \mathcal{M} =	2 100 000 „
	<hr/> 20 100 000 \mathcal{M}

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

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1887:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen . . .	3 997 304	M 32	c
"	2. Erdarbeiten . . .	3 144 785	" 06	"
"	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 . . .	4 632 951	" 56	"
"	11. Signale . . .	270 335	" 26	"
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc. . .	1 744 816	" 97	"
"	13. Ausserordentliche Anlagen . . .	26 983	" 07	"
"	14. Betriebsmittel . . .	3 454 212	" 31	"
"	15. Verwaltungskosten . . .	891 775	" 15	"
"	16. Insgemein . . .	72 821	" 72	"
"	17. Zinsen während der Bauzeit . . .	809 919	" 76	"

zusammen 20 451 891 M 49 c

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 Reklamationssachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1887 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, die Leitung des technischen Betriebes und der Telegraphie wurde unter Assistenz eines Werkstätten-Vorstehers, eines Betriebs-Kontrolleurs 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,

2 Güterzüge und, mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage,

2 Fakultativgüterzüge, letztere nur auf der Strecke Dortmund-Lünen.

Es sind im Jahre 1887 überhaupt 3565 Züge mit 311 096 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 1887 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen 4,
 Privat-Depeschen 739,
 mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 349 *M* 71 *ö*.

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, 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	8 <i>ö</i>
II. „	6 „
III. „	4 „
IV. „	2 „

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 %
III. „ „ „ „ sechs „ „ 50 %
„ „ „ „ 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 5 *ö* unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

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

b. Güterverkehr.

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

Eilgut	2,2 <i>ö</i>
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 <i>ö</i>	
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 <i>ö</i>	
Spezial-Tarif I		11—100 „ 9 „
„ II		über 100 „ 12 „
„ III		

Es bestehen folgende directe Verkehrs-Beziehungen:

a. Klassen-Tarife.

1. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
2. Norddeutscher Verkehr.
3. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
4. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
5. Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen (Seetransit-Tarif).
6. Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französisch-Englischer Verkehr.
7. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
8. „ „ -Sächsischer Verkehr.
9. „ „ -Südwestdeutscher Verkehr.
10. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
11. Rheinisch-Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
12. Staatsbahn-Verkehr Köln rrrh. — Altona.
13. „ „ „ „ — Berlin.
14. „ „ „ „ — Breslau.

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

b. Kohlen-Tarife.

21.	Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
22.	Deutsch-Dänischer Verkehr.
23.	„ -Italienischer Verkehr.
24.	Köln-Minden-Belgisch-Französischer Verkehr.
25.	„ „ -Grand Central-Belge Verkehr.
26.	„ „ Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
27.	Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit.
28.	Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
29.	Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
30.	Verkehr nach den Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger- und der Lüttich-Mastrichter Bahn via Wesel-Venlo-Eindhoven resp. Wesel-Venlo-Mastricht.
31.	Norddeutscher Verkehr.
32.	Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
33.	Rheinischer Nachbar-Verkehr.
34.	Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
35.	Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
36.	„ -Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
37.	„ - „ -Belgischer „
38.	„ - „ -Sächsischer „
39.	„ - „ -Südwestdeutscher Verkehr.
40.	Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
41.	„ „ „ Rhene-Diemelthalbahn.
42.	Rheinisch-Westfälisch-Böhmischer Verkehr.
43.	Westoesterreichisch-Ungarischer Verkehr.
44.	Rheinisch-Westfälisch-Voralberger Verkehr.
45.	„ „ -Oesterreichischer Kokes-Verkehr.
46.	„ „ -Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Verkehr.
47.	Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona.
48.	„ „ „ „ — Berlin.
49.	„ „ „ „ — Bromberg.
50.	„ „ „ „ — Erfurt.
51.	„ „ „ „ — Frankfurt a. M.
52.	„ „ „ „ — Hannover.
53.	„ „ „ „ — Magdeburg.
54.	„ „ „ „ — Oldenburg.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 316 996 Tour- und 44 930 Retour-Billets ausgegeben und darauf 406 856 Personen befördert, ferner 903 009 t (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a)	aus dem Personen-Verkehr	200 919	ℳ 68	₰	
b)	aus dem Güter-Verkehr	1 026 280	„ 92	„	
c)	aus den Extraordinarien	313 294	„ 21	„	
		in Summa	1 540 494	ℳ 81	₰

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1883	1 365 676	ℳ 55	₰
„ „ 1884	1 387 225	„ 56	„
„ „ 1885	1 374 553	„ 84	„
„ „ 1886	1 343 509	„ 73	„
„ „ 1887	1 540 494	„ 81	„

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	30 597 834
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	1 673 146
„ Gepäckwagen	580 746
„ Postwagen	281 326
„ Güter- und Viehwagen	28 062 616

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	6 579 118
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	24 018 716
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 319 431
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten	6 579 118
auf dieser überhaupt	9 898 549

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	214 016	ℳ 66	₰
zu zahlen	31 361	„ 75	„

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:		
für Reparatur	0,23	₰
für Pützén	0,01	„
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:		
für Reparatur	0,23	„
c. für Schmierén sämmtlicher Wagen	0,06	„

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées erforderten einen Kostenaufwand von 3 906 ℳ

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von 21 874 ℳ 54

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 20 717 „ 68 „ und auf den Erneuerungsfonds für Erneuerung von Wagenkasten 1 156 „ 86 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,23 ₰ pro Achskilometer auf gewöhnliche Unterhaltung mit 0,21,8 ₰
auf Erneuerungsfonds mit 0,01,2 „

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 324 036 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 9 898 549 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 23 145 Nutzkilometer geleistet und 707 039 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Locomotiven 22 746 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1625 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial 5,60 ₰
für Unterhaltung 7,39 „
für Schmieren und Putzen 1,63 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhren erforderten einen Kostenaufwand von 24 196 ₰ 35 ₰

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 19 424 „ 31 „
und auf den Erneuerungsfonds für Erneuerung von Bandagen und Siederöhren 4 772 „ 04 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 7,39 ₰ pro Fahrkilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit 5,93 ₰
auf Erneuerungsfonds mit 1,46 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen 1 546 728 ₰ 43 ₰
(inclusive 6233 ₰ 62 ₰ Gewinnvortrag aus dem Jahre 1886)

die Ausgaben 674 029 „ 91 „

es verbleibt somit ein Ueberschuss von 872 698 ₰ 52 ₰

Davon fliessen:

a. in den Erneuerungsfonds I 152 878 ₰ 33 ₰

b. in den Erneuerungsfonds II 30 000 „ — „

c. in den Reservefonds I 20 100 „ — „

= 202 978 „ 33 „

mithin reiner Ueberschuss 669 720 ₰ 19 ₰

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1887 mit denen des Vorjahres 1886.

	1887	1886	mithin 1887	
			mehr	weniger
1 Betriebslänge	96,72 km.	96,72 km.	—	—
2 Locomotiv-Betriebs-Kilometer	311 476 „	304 289 „	7 187 km.	—
3 Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	9 898 549 „	9 436 804 „	461 745 „	—
4 Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	1 540 494 ₰ 81 ₰	1 343 509 ₰ 73 ₰	196 985 ₰ 08 ₰	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	15 927 „ 37 „	13 890 „ 71 „	2 036 „ 66 „	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	4 „ 95 „	4 „ 42 „	— „ 53 „	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 16 „	— „ 14 „	— „ 02 „	—
5 Die reinen Betriebsausgaben haben betragen	674 029 „ 91 „	617 564 „ 06 „	56 465 „ 85 „	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	6 968 „ 88 „	6 386 „ 10 „	582 „ 78 „	—
b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 16 „	2 „ 03 „	— „ 13 „	—
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)	43,75 %	45,97 %	—	2,22 %
b. durch die Rücklagen z. Erneuerungsfonds I u. II u. Reservefonds I	13,18 %	12,83 %	0,35 %	—
c. Betriebsüberschuss	43,07 %	41,20 %	1,87 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Die durch die in den letzten Jahren getroffenen Concurrenzmassregeln der Staatsbahnen herbeigeführten Ausfälle in den Einnahmen sind durch die Hebung des Lokalverkehrs, auf welchen die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nunmehr lediglich angewiesen ist, nach und nach ausgeglichen.

Die Einnahme pro 1887 stellte sich auf 1 540 494 ₰ 81 ₰
Gegenüber derjenigen pro 1886 mit 1 343 509 „ 73 „

wurde also eine Mehreinnahme erzielt von 196 985 ₰ 08 ₰

Diese Zunahme des Verkehrs ist ebensowohl der fortschreitenden Entwicklung der angeschlossenen Kohlenzechen und sonstigen industriellen Werke, als auch der überall sichtbaren Hebung der Kleinindustrie und des Handels in den an der Bahn liegenden Ortschaften zuzuschreiben. Mit dieser hoffentlich weiter fortschreitenden Verkehrsentwicklung hat die Verwaltung zur nachhaltigen

Kräftigung derselben durch entsprechende Erweiterungsanlagen und durch die Vermehrung der Betriebsmittel stets gleichen Schritt gehalten und wird auch ferner bestrebt bleiben, gleichen Schritt zu halten und deshalb auch zur geeigneten Zeit zur Beschaffung der nothwendigen Geldmittel entsprechende Anträge an die General-Versammlung der Actionaire stellen.

Das günstige finanzielle Resultat hat zur Folge, daß neben der Verzinsung der um 600 000 Mk. gegen das Vorjahr vermehrten Stamm-Prioritäts-Actien mit $4\frac{1}{2}\%$ auch noch eine Erhöhung der Dividende der Stamm-Actien um $\frac{1}{4}\%$ auf $2\frac{3}{4}\%$ ermöglicht ist.

Der Erneuerungsfonds I weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 705 874 *M* 61 *℔*
auf. Gegen den Bestand ultimo 1886 von 603 936 „ 21 „
ergiebt sich also eine Zunahme von 101 938 *M* 40 *℔*

Im Laufe des Jahres 1887 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a. für Erneuerung von Bandagen und Siederöhren . . . 4 513 *M* 39 *℔*
b. „ „ „ Coupées 1 934 „ 40 „
c. „ „ „ Güterwagenkasten 1 156 „ 86 „

also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln 7 604 *M* 65 *℔*

d. für Erneuerung von Oberbaumaterialien 51 056 „ 47 „

in Summa 58 661 *M* 12 *℔*

Der Erneuerungsfonds II schließt ab laut Bilanz pos. 3 der Passivseite mit derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 47 872 „ 06 „
vermehrt um den Betrag von 27 432 „ 58 „
und zwar um die Rücklage von 30 000 *M* — *℔*
abzüglich der gemäß seiner Bestimmung zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit 9 560 „ 52 „

Differenz wie oben 20 439 *M* 48 *℔*

1 660 *M* 97 *℔*

Der Reservefonds I wurde mit einem Betrage von 20 100 „ — „
für Wiederherstellung des durch einen Orkan zerstörten Güterschuppens auf
Bahnhof Lünen, der Dächer auf den Stationsgebäuden zu Lüdinghausen, Coesfeld
und Ahaus und verschiedener Bahnwärterbuden in Anspruch genommen.

Durch die statutarische Rücklage pro 1887 im Betrage von 20 100 „ — „
wächst nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz pos. 4 der Passivseite auf 202 959 „ 86 „

Der Reservefonds II (Bilanzreservefonds), Bilanz pos. 5 der Passivseite, ist
gegen den vorjährigen Bestand von 57 690 *M* 64 *℔*
durch die weitere Rücklage von $\frac{1}{20}$ des Reingewinnes nach Abzug des Gewinn-
Vortrages aus dem Vorjahre im Betrage von 33 174 „ 33 „

auf 90 864 *M* 97 *℔*
angewachsen.

Der Bau- Ergänzungsfonds, welcher seit Einrichtung des Erneuerungsfonds II nicht mehr dotirt wird, hatte ultimo 1886 einen Bestand von 107 683 *M* 18 *℔*

Aus diesem Fonds wurden im Jahre 1887 bestritten:

für Fortsetzung der Haupt-Reparaturen an Güterwagen,
sowie für Umbau von Kohlenwagen zu Kokeswagen 45 475 *M* 19 *℔*
für Erweiterung von Geleiseanlagen auf Bahnhof Lünen,

Anlage eines Pulsometers auf Bahnhof Gronau etc. 7 123 „ 32 „ 52 598 *M* 51 *℔*

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 6, von 55 084 *M* 67 *℔*

In die Pensionskasse sind die reglementsmäßigen Einlagen geflossen. Ausserdem hat die Gesellschaft der Kasse eine ausserordentliche Zuwendung von 6200 *M* gemacht. Das Vermögen der Kasse beträgt 192 263 *M* 78 *℔*

Die Krankenkasse hatte ultimo 1886 ein Vermögen von 346 *M* 65 *℔*
und einen Reservefonds in Effekten von 6 232 „ — „

in Summa 6 578 *M* 65 *℔*

Im Laufe des Jahres 1887 wurden diesem Bestande zugeführt (incl. 1452 *M* 55 *℔*)

Gesellschaftszuschuss) 4 826 „ 59 „
= 11 405 *M* 24 *℔*

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei,
Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten etc. . . 4 944 *M* 70 *℔*

Gegen den Bilanzwerth der Effekten ultimo 1886 er-
giebt sich pro 1887 ein Kursverlust von 45 „ — „

so dass im Ganzen von den Einnahmen abgehen 4 989 „ 70 „

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 6 415 *M* 54 *℔*

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effekten angelegt: . . .

nom. 488 000 *M* Preussische 4 % consolidirte Anleihe,
„ 300 „ „ 4 % Staats-Anleihe,
„ 7 200 „ „ 3 $\frac{1}{2}$ % Staats-Schuldscheine,
„ 1 800 „ „ 3 $\frac{1}{2}$ % Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,
„ 358 000 „ „ 3 $\frac{1}{2}$ % consolidirte Anleihe,
„ 100 000 „ Ostpreussische 3 $\frac{1}{2}$ % Pfandbriefe.

Zusammen nom. 955 300 *M*.



