



Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund
am 28. Mai 1892.

DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31,
1892.

BILANZ

der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. December 1890.

ACTIVA.

1	2	3	4	5	6	
		Mk.	Sg.		Mk.	
1	Ban-Capital	22 101 135	01	1	18 000 000	00
2	Bestand der Kasse	153 850	00	a) Stamm-Aktion	3 600 000	00
3	Banquiereguthaben	166 628	52	b) Stamm-Prioritäts-Aktion	95 406	58
				c) Ban-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.	1 088 198	84
4	Erferten:	823 277	10	Erneuerungsfonds I.	64 260	93
	a) des Betriebsfonds	4 905	00	Erneuerungsfonds II	253 166	62
	b) der Gewerkschaft „Prentken“	670 741	00	Reservefonds I	311 782	77
	c) des Erneuerungsfonds I	252 098	00	Reservefonds II	291 785	98
	d) des Reservefonds I	283 538	40	Ban-Capital	15 456	89
	e) der Arbeiter-Pensionskasse	15 396	40	Erneuerungsfonds I	6 211	69
	f) der Arbeiter-Pensionskasse	6 095	70	Arbeiter-Pensionskasse	12 401	64
	g) der Krankenkasse	2 056 046	60	Krankenkasse	28 692	91
		137 745	68	Sparkasse	137 745	63
5	Deposirte (antiquar. Erferten)	2 193 792	23	Deposirte Cautions-Mitteln	63 907	97
6	Marevalation	360 289	85	Creditoren	137 745	63
7	Debitoren	127 250	61	Reingewinn	980 697	77
	Summa	24 949 086	22	Summa	24 949 086	22

PASSIVA.

DEBIT.

1 Vortrag aus dem Jahre 1889
2 Bilanzsumme des Jahres 1890

	19 947	83
1	19 947	83
2	2 071 830	89
	2 091 778	72

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

	842 367	68
1	842 367	68
2	217 113	27
3	30 000	00
4	21 630	04
5	980 697	77
	2 091 778	72

CREDIT.

Verwendung des Reingewinns.

	18 037	20
1	18 037	20
2	23 684	21
3	162 000	00
4	720 000	00
5	8 820	00
6	18 136	06
	980 697	77

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1891 abgeschlossene Bilanz unserer Gesellschaft, sowie die Gewinn- und Verlustrechnung ist durch uns geprüft und mit den Büchern übereinstimmend und richtig befunden worden. —

Nach Abzug der Rücklagen für die Erneuerungs- und Reservefonds in Gesamthöhe von 356 592 Mark 14 Pf. verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $4\frac{1}{2}\%$ auf die Stamm-Prioritäts-Actien und $4\frac{1}{4}\%$ auf die Stamm-Actien gestattet.

Die in der vorjährigen Generalversammlung am 4. Juni 1891 beschlossene Capitalsvermehrung um 2 400 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien ist, nachdem die Allerhöchste Genehmigung unterm 11. August v. J. ertheilt ist, unterm 30. September v. J. zur Eintragung in das Handelsregister gelangt, so dass nunmehr das gesammte Actiencapital 24 000 000 Mark — 6 000 000 Mark Stamm-Prioritäts-Actien und 18 000 000 Mark Stamm-Actien — beträgt.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmässigen Wechsel aus die Herren Baurath Alfred Lent (Berlin) und Fabrikbesitzer Heinrich Schüchtermann (Dortmund) und wird die Generalversammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1891.

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 wurde der Bau und Betrieb der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn und zwar von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschlusses an die von dort nach Enschede erbaute Bahn ertheilt. Noch in demselben Jahre nahm die bauliche Ausführung ihren Anfang.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 98,882 km. Die vollständige Betriebseröffnung der Linie Dortmund-Gronau erfolgte am 30. September 1875, während die im gemeinschaftlichen Besitze mit der ehemaligen Münster-Enscheder Eisenbahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. Oktober 1875 dem Betriebe übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 km ist der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachtet, so daß im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 96,80 km berechnet.

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

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt mit ihrem an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund belegenen 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 Seeseke- und Lippe-Flusses die Stadt Lünen, sodann nach Ueberschreitung des Stever-Flusses die Stadt Lüdinghausen, überschreitet bei Kilometer

44,483 die derselben Verwaltung unterstellte Linie Köln-Bremen und erreicht den Bahnhof Dülmen, woselbst ein direkter Schienenanschluss mit dem Bahnhofe Dülmen (Köln-Minden) hergestellt ist. Von hier führt die Bahn östlich an der Stadt Dülmen vorbei, überschreitet in Kilometer 59,009 die ebenfalls der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln unterstellte Duisburg-Quakenbrücker Bahn und erreicht bald darauf den Bahnhof Coesfeld. Mit diesem steht der Bahnhof Coesfeld (Rheinisch) der Duisburg-Quakenbrücker Strecke in unmittelbarer Verbindung. Dort überschreitet sie den Berkelfluss und führt über Legden und Ahaus nach Gronau, woselbst der gleichnamige Bahnhof in Gemeinschaft mit der zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln gehörenden Münster-Enscheder Eisenbahn etablirt ist. Bei Legden tritt die Bahn in das Flußgebiet der Dinkel, welche auf der Strecke bis Gronau dreimal überschritten wird.

Von Gronau führt die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf ein und demselben Bahnkörper mit der Münster-Enscheder Bahn und auf gemeinschaftlichem Geleise mit derselben zum Anschlusse an die Niederländische Staatseisenbahn zur Landesgrenze bei Glanerbrück.

Die gesammte Anlage des Unterbaues der Bahn ist eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch für zwei Geleise erworben.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller deutschen Bahnen, 1,435 m.

Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von 96,716 km

Die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von 38,343 „

Summa 135,059 km

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

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

also zusammen 140,052 km

Die ursprünglich verlegten Schienen sind von der „Union“ (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogene Eisenschienen mit Feinkornkopf, haben alle die breitbasige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 m, eine Höhe von 130,787 mm und wiegen pro Meter 37 kg. Von diesen Schienen sind 79,014 km des durchgehenden Hauptgeleises bereits ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche auf eisernen oder kiefernen imprägnirten Querschwellen lagern. Alle Schienen sind mit schwebendem Stofs verlegt. Die Stofsverbindungen bestehen bei den Eisenschienen aus zwei Flachlaschen von 0,471 m Länge und vier Schraubenbolzen. Von den Stahlschienen sind 60,130 km Geleise mit 0,510 m gleichlangen und 18,884 km mit 0,600 m langen äußeren und 0,667 m langen inneren Winkellaschen verbunden. 60,130 km Geleise bestehen aus 7,5 m langen, 130 mm hohen Stahlschienen mit einem Gewichte von 31,09 kg pro m. Auf 18,884 km Geleiselänge liegen 134 mm hohe Stahlschienen von 9 m Länge im Gewichte von 33,4 kg pro m. Unter diesen letzteren Schienen sind sämtliche hölzerne Schwellen mit Unterlagsplatten versehen, in den übrigen Geleisen auf Holzschwellen liegen die Unterlagsplatten nur zu beiden Seiten der Schienenstöße und in Krümmungen, deren Halbmesser kleiner als 1000 m ist, außerdem noch auf einer Schwelle in der Mitte jedes Schienenpaares. Die hölzernen Querschwellen sind 2,50 m lang, 0,26 m breit und 0,15 m hoch. Bei den Geleisen aus 7,5 m langen Schienen liegen unter jedem Schienenpaar 8 Schwellen, bei denjenigen aus 9 m langen Schienen 10 Schwellen. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 136 Stück einfache Weichen, 23 $\frac{1}{2}$ doppelte Kreuzweichen, 13 $\frac{1}{2}$ einfache Kreuzweichen, 4 Doppelweichen und 11 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 Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlen-schlackenschüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

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

Im Jahre 1891 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

- 8061 Stück Mittelschwellen,
- 1590,3 lfde. m Weichenschwellen,
- 1 Stück einfache Weiche,
- 1 Stück einfache Kreuzweiche,
- 15 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
- 38206,47 lfde. m. Stahlschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1461 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 77 Rottenarbeiter mit jährlich 23021 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 53512 *M* 95 *S*,

und zwar 37 265 *M* 57 *S* für Unterhaltung des Oberbaues,
16 247 *M* 38 *S* für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1891 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Rangir- und Sammelbahnhof Eving:

- a. Vergrößerung des Telegraphen- und Telephonhäuschens um 8,67 qm bebauter Grundfläche.
- b. Vereinigung der Weichengruppe am Nordende des Bahnhofes und der Bahnhofsabschlusssignale des durchgehenden Hauptgeleises in ein Centralstellwerk mit zugehörigem Apparatgebäude.
- c. Herstellung von weiteren 3321 m Rangir- und Aufstellungsgeleisen unter Verwendung von 4 doppelten Kreuzweichen, 1 Doppelweiche, 1 einfachen Weiche und 2 Geleisekreuzungen.

2. Bahnhof Lüdinghausen:

Anlage eines 113 m langen Ausziehgeleises unter Verwendung einer einfachen Kreuzweiche an Stelle der dort vorhanden gewesenen einfachen Weiche.

3. Bahnhof Dülmen:

Vergrößerung der massiven Kohlenladebühne um 30 qm Lagerfläche.

4. Bahnhof Ahaus:

Anlage einer Centesimalwaage ohne Geleisunterbrechung von 30 000 kg Tragkraft und Pflasterung des letzten Theiles der Zufuhrstraße.

5. Bahnhof Gronau:

Ersatz der abgängig gewordenen hölzernen Kohlenladebühne durch eine massive Bühne mit eisernen Trägern von 60 qm Lagerfläche.

b. Auf der freien Strecke.

1. Die durch Ueberschwemmung am 25. November 1890 fortgerissene 14 m lichtweite Ueberbrückung der größeren Oeffnung der Seeseke in km 12,47 wurde durch eine neue massive Ueberbrückung mit eisernem Ueberbau von 22,20 m Lichtweite ersetzt und das Flußbett dieser größeren Durchflußweite entsprechend korrigirt.
2. In km 16,1 wurde eine neue massive Brücke von 6 m Lichtweite mit eisernem Ueberbau über den an dieser Stelle verlegten Mühlenbach erbaut und der in km 16,34 befindliche, durch die Ueberschwemmung vom 24. November 1890 zerstörte, 1,50 m weite gewölbte Durchlaß über den ursprünglichen Lauf des Mühlenbaches kassirt.

3. Die durch Ueberschwemmung am 24. November 1890 fortgerissene 6 m weite Brücke über die Fanne in km 26,79 wurde durch eine neue massive Ueberbrückung von 14,10 m Lichtweite mit eisernem Ueberbau ersetzt und der Wasserlauf oberhalb und unterhalb der Brücke korrigirt.
4. In km 29,5 wurde ein Bahnwärterwohnhaus für 2 Familien von 99,60 qm bebauter Grundfläche mit den dazu gehörigen Stallungen erbaut.
5. Erneuerung der auf der Strecke Lüdinghausen-Visbeck noch vorhanden gewesenen 6,953 km Eisenschienengeleise durch Stahlschienengeleise.
6. Erneuerung von 11,931 km alter Eisenschienengeleise durch Stahlschienengeleise auf der Strecke Coesfeld-Ahaus.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1891 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender.

17 Locomotiven mit 13 Tendern.

b. Wagen.

27 Stück	Personenwagen mit 1284 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 13 Sitzplätze,
8	" Gepäckwagen mit 80 t Ladegewicht,
103	" bedeckte Güterwagen mit 1030 t Ladegewicht,
20	" offene Viehwagen mit 200 t Ladegewicht,
100	" Kokeswagen mit 1000 t Ladegewicht,
185	" Hochbordwagen mit 1850 t Ladegewicht,
25	" Schienenwagen mit 500 t Ladegewicht (4achsige Wagen),
20	" Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
6	" Theertransportwagen mit 60 t Ladegewicht,
4	" Petroleumtransportwagen mit 42,5 t Ladegewicht,
1	" Kalktransportwagen mit 10 t Ladegewicht,
1627	" offene Güterwagen mit 16 270 t Ladegewicht,
1	" Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 2127 Wagen mit 4304 Achsen.

Die Güterwagen ausschließlich Gepäckwagen mit 4232 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 21 172,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 44,32 Achsen mit 221,73 t Ladegewicht.

An weiteren Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1891 beschafft: 30 Stück 2achsige bedeckte Güterwagen, davon 10 Stück mit Bremse, 10 Stück Hochbordwagen, 319 Stück offene Güterwagen, davon 64 Stück mit Bremse.

1 offener Güterwagen wurde zu einem Kalktransportwagen umgebaut.

Auch im Jahre 1892 wird eine weitere Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 24 000 000 *M*, aufgebracht durch:

a. 30 000 Stück Stamm-Actien à 600 <i>M</i> .	=	18 000 000 <i>M</i>
b. 10 000 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 <i>M</i> .	=	6 000 000 "
		<hr/>
		24 000 000 <i>M</i>

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

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1891:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 058 961	M	49	℥
"	2. Erdarbeiten	3 174 265	"	33	"
"	3. Bahnunterhaltung	71 032	"	57	"
"	4. Einfriedigungen	96 734	"	21	"
"	5. Wegeübergänge etc.	558 314	"	93	"
"	6. Durchlässe und kleinere Brücken	349 311	"	29	"
"	7. Größere Brückenanlagen	330 593	"	31	"
"	10. Oberbau	4 758 645	"	92	"
"	11. Signale	276 979	"	11	"
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	1 966 755	"	78	"
"	13. Außerordentliche Anlagen	26 983	"	07	"
"	14. Betriebsmittel	5 790 191	"	66	"
"	15. Verwaltungskosten	891 745	"	54	"
"	16. Insgesamt	72 826	"	02	"
"	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919	"	76	"
	zusammen	23 233 259	M	99	℥

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämtlichen Angelegenheiten durch die Direction vertreten.

Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direction fungiren als Ressortvorsteher:

ein Bureauvorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Centralverwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksachenverwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist.
ein Betriebs-Inspector, welchem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der erforderlichen Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, sowie die Controle der Bahnbewachung obliegt,

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

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

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1891 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, sowie die Leitung des technischen Betriebes wurde unter Assistenz eines Regierungs-Baumeisters, eines Werkstätten-Vorstehers und eines Betriebs-Controleurs von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

Der Betriebsdienst hat keinerlei Unterbrechung erfahren. Der Fahrdienst wurde nach den jeweiligen Fahrplänen ausgeführt.

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

2 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen und zwar vom 1. Juni bis 31. October 1891,

2 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Lünen und zwar vom 1. November bis 31. Dezember 1891.

6 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Gronau und

8 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Derne, 2 nur auf der Strecke Dortmund-Lünen und zwar vom 1. Juni bis 31. Dezember 1891,

2 vom 1. Januar bis 31. Mai 1891 nur auf der Strecke Dortmund-Dülmen und vom 1. Juni ab auf der Strecke Dortmund-Gronau. An den Sonn- und Feiertagen fallen die letztgenannten 6 Güterzüge aus.

Es sind im Jahre 1891 überhaupt 5009 Züge mit 359 212 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güterhaltstellen, sowie der Personen-Haltepunkt Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1891 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	17.
Privat-Depeschen	903,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 322 M 73 S.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schließt in Dortmund an die rechtsrheinische (früher Rheinische, Bergisch-Märkische und Köln-Mindener Bahn), in Dülmen und Coesfeld an die rechtsrheinische (früher 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, Zündwaaren, Steine, Eier, Butter, Getroide, Stroh, Tabak, Leinen, Salz, Heede, Cichorien, Kalk, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberlohe, rohe Holzzeugmasse und Düngemittel.

a. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Einheitssätze der Personen-Fahrpreise betragen pro km:

I. Klasse	8 S
II. "	6 "
III. "	4 "
IV. "	2 "

Die Rückfahrkarten haben eine dreitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermäßigung von 25 Prozent.

Zeitkarten für die I., II. und III. Klasse, — letztere Klasse nur für Schüler — zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Bahnstrecke mit allen fahrplanmäßigen Zügen werden für die I. und II. Klasse bei einer Zeitdauer von drei Monaten mit 40 %

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

Preisermäßigung der doppelten Taxe der einfachen Fahrkarte abgegeben.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 kg Freigewicht pro Fahrkarte der ersten drei Klassen — werden für 10 kg und 10 km mit 5 S unter Schlufsabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

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

b. Güterverkehr.

Die auf dem Reformschema beruhenden Güterfahrpreise betragen pro 100 kg und 1 km:

Eilgut	2,2 S
Stückgut	1,1 "
A 1	0,67 "
B	0,60 "

A 2	0,50 S
Spezial-Tarif I	0,45 "
" " II	0,35 "
" " III	0,27 "

mit einer Expeditionsgebühr von:

bei Eilgut 1—10 km	20 S	
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 S	
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-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
7. " " -Niederländischer Verkehr.
8. " " -Sächsischer Verkehr.
9. " " -Südwestdeutscher Verkehr.
10. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.

11. Berlin-Westdeutscher Verkehr.
12. Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Verkehr.
13. Staatsbahn-Verkehr Köln rrrh. — Altona.
14. " " " " — Berlin.
15. " " " " — Breslau (einschließlich der Breslau-Warschauer Eisenbahn).
16. " " " " — Bromberg (einschließlich der Ostpreussischen Südbahn).
17. " " " " — Erfurt (einschließlich der Thüringischen Privatbahnen).
18. " " " " — Frankfurt a. M. (einschließlich der Cronberger- und Kerkerbachbahn).
19. " " " " — Hannover (einschließlich der Hoya-Eystruper und Warstein-Lippstadter Eisenbahn).
20. " " " " — Magdeburg.
21. " " " " — Oldenburg.

b. Kohlen-Tarife.

22. Deutsch-Dänischer Verkehr.
23. " -Italienischer Verkehr.
24. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
25. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit
26. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
27. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
28. Norddeutscher Verkehr.
29. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
30. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
31. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
32. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
33. " -Westfälisch-Südwestdeutscher Verkehr.
34. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
35. " " " Rhene-Diemelthalbahn.
36. Rheinisch-Westfälisch-Böhmischer Verkehr.
37. Westösterreichisch-Ungarischer Verkehr.
38. Rheinisch-Westfälisch-Vorarlberger Verkehr.
39. " " -Oesterreichischer-Kokes-Verkehr.
40. " " -Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Verkehr.
41. Staatsbahn-Verkehr Köln rrrh. — Altona (einschließlich der Kreis Oldenburger Eisenbahn).
42. " " " " — Berlin.
43. " " " " — Bromberg.
44. " " " " — Erfurt (einschließlich der Thüringischen Privatbahnen).
45. " " " " — Frankfurt a. M. (einschließlich der Cronberger Eisenbahn).
46. " " " " — Hannover (einschließlich der Hoya-Eystruper, Warstein-Lippstadter und Farge-Vegesacker Eisenbahn).
47. " " " " — Magdeburg.
48. " " " " — Oldenburg.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 420 595 einfache und 61 346 Rückfahrkarten ausgegeben und darauf 543 287 Personen befördert, ferner 1 478 572 t (à 1000 kg) Güter einschließlich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	250 642	№	91	₰
b) " " Güter-Verkehr	1 510 284	„	81	„
c) " " den Extraordinarien	672 153	„	92	„
in Summa	2 433 081	№	64	₰

Es betragen die Einnahmen:

im Jahre 1887	1 540 494	№	81	₰	Steigerung gegen das Vorjahr:
" " 1888	1 764 178	„	87	„	196 985 № 08 ₰
" " 1889	1 897 077	„	49	„	223 684 „ 06 „
" " 1890	2 071 830	„	89	„	132 898 „ 62 „
" " 1891	2 433 081	„	64	„	174 753 „ 40 „
					361 250 „ 75 „

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	50 620 742
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	1 996 322
„ Gepäckwagen	637 352
„ Postwagen	278 758
„ Güter- und Viehwagen	47 708 310

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	9 424 800
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	41 195 942
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 830 494

Achskilometer durchlaufen, so daß nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen

auf der eigenen Bahn zurückgelegten	9 424 800
auf dieser überhaupt	13 255 294

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	439 724	№	72	₰
zu zahlen	43 969	„	05	„

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,33 ₰
für Putzen	0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,17 „
c. für Schmierstoffe sämtlicher Wagen	0,0033 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschließlich der Erneuerung von Coupées, des äußeren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von 6 542 № 48 ₰

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschließlich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen, erforderten einen Kostenaufwand von 82 466 „ 26 „

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	56 345	„	09	„
auf den Erneuerungsfonds 1 für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	15 131	„	93	„

und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen und für Auswechslung von Tragfederbunden	10 989 M 24 S
Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,17 S pro Achskilometer auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,116 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,031 "
auf Erneuerungsfonds II mit	0,023 "

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 375 482 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 13 255 294 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 22 087 Nutzkilometer geleistet und 779 723 Achskilometer gefördert; außerdem waren die Lokomotiven 33 706 Stunden im Rangirdienst, so daß auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1983 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:	
für Heizmaterial	13,14 S
für Unterhaltung	10,35 "
für Schmieren und Putzen	5,48 "

Die Reparaturen einschließlic Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, einer Feuerbuchse und von Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von

38 864 M 68 S	
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	29 309 " 30 "
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, einer Feuerbuchse und von Bremsen	9 555 " 38 "

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 10,35 S pro Fahrkilometer auf gewöhnliche Unterhaltung mit	7,79 S
auf Erneuerungsfonds I mit	2,56 "
Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Lokomotiven vorgekommen.	

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:	
die Einnahmen	2 451 237 M 70 S
(einschl. 18 156 M 06 S Gewinnvortrag aus dem Jahre 1890):	
die Ausgaben	988 952 " 02 "
es verbleibt somit ein Ueberschuß von	1 462 285 M 68 S
Davon fließen:	
a. in den Erneuerungsfonds I	216 120 M 06 S
b. in den Erneuerungsfonds II	60 000 " — "
c. in den Reservefonds I	23 233 " 26 "
	<u>299 353 " 32 "</u>

mithin reiner Ueberschuß 1 162 932 M 36 S
 Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluß.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1891 mit denen des Vorjahres 1890.

	1891	1890	mithin 1891	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	364 187 "	347 385 "	16 802 km	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	13 255 294 "	12 047 206 "	1 208 088 "	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	2 433 081 M 64 S	2 071 830 M 89 S	361 250 M 75 S	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	25 155 " 93 "	21 420 " 91 "	3 735 " 02 "	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	6 " 68 "	5 " 96 "	— " 72 "	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 18 "	— " 17 "	— " 01 "	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	988 952 " 02 "	842 367 " 68 "	146 584 " 34 "	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	10 224 " 89 "	8 709 " 34 "	1 515 " 55 "	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 " 72 "	2 " 42 "	— " 30 "	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 07 "	— " 07 "	—	—
6. Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	40,35 %	40,66 %	—	0,31 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	12,20 %	12,97 %	—	0,77 %
c. Betriebsüberschuß	47,45 %	46,37 %	1,08 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

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

Die Einnahme pro 1891 stellt sich auf	2 433 081 M 64 S
Gegenüber derjenigen pro 1890 mit	2 071 830 " 89 "
wurde also eine Mehreinnahme erzielt von	361 250 M 75 S

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

	1 134 302 M 12 S
auf. Gegen den Bestand ultimo 1890 von	1 088 198 " 84 "
ergibt sich also eine Zunahme von	46 103 M 28 S

Im Laufe des Jahres 1891 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, einer Feuerbuchse und von Bremsen	9 555 M 38 S
b) für Erneuerung von Coupées	1 552 " 61 "
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	15 131 " 93 "
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	26 239 " 92 "
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	164 489 " 26 "
im Ganzen	190 729 M 18 S

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

seite, mit	112 215 M 84 S
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von	64 260 " 93 "
vermehrt um den Betrag von	47 954 M 91 S
und zwar um die Rücklage von	60 000 M — S
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit	12 045 " 09 "
Differenz wie oben	47 954 M 91 S

Der **Reservfonds I** wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 78 658 M 53 S für die Wiederherstellung der durch die am 24. November 1890 eingetretenen Hochwasser zerstörten Bauwerke als: die Funne- und die Seeseke-Brücke, sowie für die Wiederherstellung des an mehreren Stellen unterspülten Bahnkörpers. Ferner mit einem Betrage von 3 710 M 17 S für Wiederherstellung der Betriebsmittel etc., die bei einem am 23. December 1890 auf Bahnhof Dortmund durch starken Nebel hervorgerufenen Zusammenstoß eines Güterzuges mit einem Rangierzuge beschädigt worden sind.

Durch die statutarische Rücklage pro 1891 im Betrage von 23 233 M 26 S stellt sich nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite auf 201 591 M 45 S.

Der **Reservfonds II** (Bilanzreservfonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite ist gegen den vor-

jährigen Bestand von	359 800 M 27 S
um den Betrag von	120 000 M — S
Agio auf die neuen 2 400 000 M Stamm-Prioritäts-Actien, abzüglich der zu seinen Lasten verbuchten Kosten für den Druck dieser Actien, für Bekanntmachungs- und Beglaubigungsgebühren bei dieser Actienausgabe mit	12 869 " 60 "
	= 107 130 " 40 "
auf	466 930 M 67 S
	angewachsen.

Die Rücklage pro 1891 beträgt 57 238 M 82 S.

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

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1891 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite 320 741 M 42 S.

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschließlich des reglementsmäßigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1891 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 20 846 M 67 S nach.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1890 ein Vermögen von	115 M 99 S
und einen Reservfonds in Effekten von	6 095 " 70 "
Zusammen	6 211 M 69 S

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschl. 2351 M

85 S Gesellschaftszuschufs)	8 098 " 97 "
Summa	14 310 M 66 S

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten u. s. w.

6 603 M 25 S	
Gegen den Bilanzwerth der Effekten ultimo 1890 ergibt sich pro 1891 ein Coursgegninn von	5 " 75 "

so daß im Ganzen von den Einnahmen abgehen

6 597 " 50 "	
Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von	7 713 M 16 S

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1891 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 35 502 M 75 S nach. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effekten angelegt:

nom. 668 000 M. Preussische	4 %	consolidirte Anleihe,
" 3 300 "	3 1/2 %	Staatsschuldscheine,
" 1 800 "	3 1/2 %	Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,
" 511 200 "	3 1/2 %	consolidirte Anleihe,
" 368 500 "	3 1/2 %	Deutsche Reichs-Anleihe,
" 300 "	3 %	consolidirte Anleihe,
" 6 200 "	3 %	Deutsche Reichs-Anleihe,
" 100 000 "	Ostpreussische 3 1/2 %	Pfandbriefe,
" 2 000 "	Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft.	

Zusammen nom. 1 661 300 M.

