Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 16. Mai 1893.

DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1893.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1892 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 Gesammthöhe von 331 395 Mark 97 Pf. verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $4^1/_2$% auf die Stamm-Prioritäts-Actien und $4^1/_4$% auf die Stamm-Actien gestattet.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmäfsigen Wechsel aus die Herren General-Director Hermann Brauns (Dortmund) und Director a. D. Emil Reinbold (Berlin) und wird die General-Versammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1892.

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 preufsischen 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 dafs im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 97 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. Bahnanlage.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt an der nordöstlichen Seite der Stadt Dortmund und hat folgende Stationen:

1.	2.	3.	4.
		Entfernung in Kilometern	
Laufende Nr.	Bezeichnung der Stationen	unter einander von Mitte zu Mitte Stationsgebäude	von Station 0 in Dortmund
1	Dortmund		0,59
		1,81	
2	Eving, G.		2,40
		5,50	
3	Zeche Gneisenau bei Derne, G.		7,90
		0,18	
4	Derne, P.		8,08
		3,09	
5	Preufsen, G.		11,17
		4,28	
6	Lünen		14,86
		6,83	
7	Bork, P.		21,69
		4,41	
8	Selm		26,10
		6,31	
9	Lüdinghausen		32,41
		12,21	
10	Dülmen		44,62
		10,61	
11	Lette, P.		55,23
		5,57	
12	Coesfeld		60,80
		7,47	
13	Holtwick, P.		68,27
		4,61	
14	Legden		72,88
		7,68	
15	Ahaus		80,56
		11,37	
16	Epe, P.		91,93
		4,15	
17	Gronau		96,08
	Ende Bahnhof		96,72

P. Haltepunkte nur mit Personen-Verkehr.
G. Haltestellen ausschliefslich für Güter-Verkehr.

Die Bahn hat directen Schienenanschlufs an die sämmtlichen Bahnhöfe in Dortmund, sie überschreitet die gegenwärtig zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln gehörige Strecke Dortmund-Hamm in Kilometer 1,073 zwischen den beiden Stationen Dortmund und Eving. Der Seeseke- und der Lippe-Flufs werden in Kilometer 12,475 und Kilometer 13,118 zwischen den Stationen Preufsen und Lünen überbrückt, ebenso der Steverflufs in Kilometer 28,180 zwischen den Stationen Selm und Lüdinghausen. Weiter überschreitet sie in Kilometer 44,483 die der vorgenannten Verwaltung unterstellte Linie Köln-Bremen in unmittelbarer Nähe der Station Dülmen, woselbst ein directer Schienenanschlufs mit dem Bahnhofe Dülmen (Staatsbahnhof) hergestellt ist. In Kilometer 59,009 zwischen den Stationen Lette und Coesfeld wird die ebenfalls

der Königlichen Eisenbahn-Direction — rechtsrheinische — zu Köln unterstellte Duisburger-Quakenbrücker Bahn überschritten. Zwischen den beiden, einerseits zu der vorgedachten Staatsbahnlinie, andererseits zur Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn gehörigen Bahnhöfen Coesfeld sind Uebergabegeleise angeordnet. Unmittelbar hinter dem Bahnhof Coesfeld in Kilometer 61,330 ist der Berkelfluſs überbrückt. Von der Station Legden ab tritt die Bahn in das Fluſsgebiet der Dinkel, welche dreimal geschnitten wird und zwar in Kilometer 73,596, 91,507 und 95,748. Der Bahnhof Gronau befindet sich im gemeinschaftlichen Besitz der jetzt in das Eigenthum des Eisenbahnfiskus übergegangenen Münster-Enscheder und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn.

Von Gronau führt die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn auf ein und demselben Bahnkörper mit der Münster-Enscheder Bahn und auf gemeinschaftlichem Gleise 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 Gleise erworben.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller deutschen Bahnen, 1,435 m.	
Das durchgehende Gleis von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von . . .	96,716 km
Die Nebengleise auf den Bahnhöfen, die Uebergabegleise und die Anschlussgleise im eigenen Besitz bilden eine Länge von	40,488 „
Summa . . .	137.204 km
Dazu die Hälfte des Gleises von Gronau bis Glanerbrück $= \frac{2,166}{2} =$	1,083 „
und die Hälfte der Nebengleise auf Bahnhof Gronau mit $\frac{8,032}{2} =$	4,016 „
also zusammen . . .	142.303 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 130,8 mm und wiegen pro Meter 37 kg. Von diesen Schienen ist das durchgehende Gleis Dortmund-Gronau, mit Ausnahme der in den Bahnhöfen liegenden Strecken, in einer Gesammtlänge von 91,364 km bereits ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche auf eisernen oder kiefernen imprägnirten Querschwellen liegen. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoſs verlegt. Die Stoſsverbindungen bestehen bei den Eisenschienen aus zwei Flachlaschen von 0,471 m Länge und vier Schraubenbolzen. Von den Stahlschienen sind 60,130 km Gleise mit 0,510 m gleichlangen und 31,234 km mit 0,600 m langen äuſseren und 0,667 m langen inneren Winkellaschen verbunden. 60,130 km Gleise bestehen aus 7,5 m langen, 130 mm hohen Stahlschienen mit einem Gewichte von 31,09 kg pro m. Auf 31,234 km Gleiselänge liegen 134 mm hohe Stahlschienen von 9 m Länge im Gewichte von 33,4 kg pro m. Unter diesen letzteren Schienen sind sämmtliche hölzerne Schwellen mit Unterlagsplatten versehen, in den übrigen Gleisen 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 Gleisen aus 7,5 m langen Schienen liegen unter jedem Schienenpaar 8 Schwellen, bei denjenigen aus 9 m langen Schienen 10 Schwellen. Zur Verbindung der Hauptgleise mit den obenbezeichneten Neben-, Uebergabe- und Anschluſsgleisen im eigenen Besitze dienen 131 einfache Weichen, 23,5 doppelte und 11,5 einfache Kreuzungsweichen, sowie 4 Doppelweichen und 10 Kreuzungen, während für die im fremden Besitze befindlichen Anschluſsgleise weitere 44 einfache Weichen, 7 doppelte Kreuzungsweichen, 1 einfache Kreuzungsweiche und 1 Kreuzung, welche den Anschluſsinhabern gehören, eingelegt sind. Die in fremdem Besitze befindlichen, aber von der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn betriebenen

Anschluſsstrecken haben eine Gesammtlänge von 12.03 km. Die Herz- und Kreuzungsstücke in den Hauptgleisen sind aus Bessemer-Stahlschienen gefertigt. In den im eigenen Besitz befindlichen Nebengleisen bestehen dieselben theilweise noch aus Hartguſs. Die Zungen der Weichen bestehen aus Puddelstahl. Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlenschlackenschüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

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

Im Jahre 1892 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

19092 Stück Mittelschwellen,
2779,7 lfde. m Weichenschwellen,
3 Stück einfache Weichen,
1 Stück einfache Kreuzungsweiche,
23 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
26057,93 lfde. m Stahlschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1370 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 89 Rottenarbeiter mit jährlich 26565 Arbeitstagen an den sämmtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 60603 ℳ 45 ₰.

und zwar 42446 ℳ 46 ₰ für Unterhaltung des Oberbaues,
18156 ℳ 99 ₰ für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1892 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund:
   a. Vergröſserung des polygonalen Lokomotivschuppens um 2 Stände.
   b. Versetzung des Bockkrahnes von 5000 kg Tragfähigkeit vom Güterschuppengleis nach den Freiladegleisen.
2. Rangir- und Sammelbahnhof Eving:
   a. Herstellung eines 0,778 m langen Anschlussgleises von dem im Bau befindlichen Schachte Kaiserstuhl II der Gewerkschaft ver. Westphalia in Dortmund.
   b. Verlängerung des nordöstlichen Ausziehgleises um 313 m.
3. Vergröſserung des Zechenbahnhofes Gneisenau bei Derne:
   Um 1118 m Gleise, 2 einfache Weichen und 2 doppelte Kreuzungsweichen.
4. Haltestelle Selm:
   a. Anlage eines 80 m langen Ladegleises für die Kanalbau-Unternehmer Wansart & Fuſshöller, welches mittelst einer einfachen Kreuzungsweiche an Stelle der einfachen Weiche No. 1 angeschlossen ist.
   b. Herstellung des Rohbaues für ein massives Stationsgebäude von 203 qm bebauter Grundfläche.
5. Bahnhof Dülmen:
   Anlage einer Centesimalwaage ohne Gleisunterbrechung von 30000 kg Tragkraft.
6. Bahnhof Ahaus:
   Es wurde mit den Arbeiten für die Bahnhofserweiterung begonnen, der hierfür nöthige massive Chausseedurchlass hergestellt und 12000 cbm Bodenmassen geschüttet.

b. Auf der freien Strecke:

1. Die in km 11,2 abzweigende 2,291 km lange Anschlussbahn von dem Schachte Preufsen I der Harpener Bergbau-Actien-Gesellschaft wurde fertiggestellt und an der vorgenannten Abzweigungsstelle die Station Preufsen angelegt. Dieselbe erhielt ein Stationsgebäude mit Dienstwohnung, ein Nebengebäude, ein Central-Stellwerkshäuschen und 300 m Aufstellungsgleise, verbunden durch eine doppelte Kreuzungsweiche und 5 einfache Weichen.
2. Der linksseitige Bahngraben von km 11,5 bis zur Seeseke, welcher die Bahnanlage nicht genügend entwässerte, wurde zweckentsprechend vertieft und erbreitert.
3. Die von dem rechtsseitigen Ufer der Lippe unmittelbar oberhalb der Eisenbahnbrücke befindlichen und bei Hochwasser gefährlichen beiden Buhnen wurden entfernt und das Ufer regulirt.
4. Das Flussbett der Stever wurde unterhalb der Eisenbahnbrücke auf eine Länge von 190 m regulirt und befestigt.
5. In km 36,3 wurde die für den Bau der Unterführung des Kanals von Dortmund nach den Emshäfen nothwendige provisorische Verlegung des Hauptgleises soweit fertiggestellt, dafs dieselbe beim Beginn der Bauausführung sofort in Betrieb genommen werden kann.
6. Erneuerung der auf der Strecke Selm-Lüdinghausen vorhanden gewesenen 5,700 km alter Eisenschienengleise durch Stahlschienengleise.
7. Erneuerung der auf der Strecke Coesfeld-Holtwick noch vorhanden gewesenen 6,650 km alter Eisenschienengleise durch Stahlschienengleise.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1892 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender.

18 Locomotiven mit 14 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,
98	„	Kokeswagen mit 980 t Ladegewicht,
200	„	Hochbordwagen mit 2000 t Ladegewicht,
25	„	Schienenwagen mit 500 t Ladegewicht (4achsige Wagen),
20	„	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
13	„	Theertransportwagen mit 130 t Ladegewicht,
3	„	Petroleumtransportwagen mit 32,5 t Ladegewicht,
1	„	Kalktransportwagen mit 10 t Ladegewicht,
1652	„	offene Güterwagen mit 16 520 t Ladegewicht,
1	„	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.
zusammen 2171	Wagen	mit 4392 Achsen.

Die Güterwagen ausschliefslich Gepäckwagen mit 4320 Achsen haben ein Gesammtladegewicht von 21 602,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 45,24 Achsen mit 226,23 t Ladegewicht.

An weiteren Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1892 beschafft: 15 Stück Hochbordwagen, 25 Stück offene Güterwagen, davon je 5 Stück mit Bremse.

1 bedeckter Güterwagen wurde zu einem Biertransportwagen umgebaut.

2 Kokeswagen wurden zu Theertransportwagen umgebaut.

Auch im Jahre 1893 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 ℳ =	18 000 000	ℳ
b. 10 000 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 ℳ =	6 000 000	„
	24 000 000	ℳ

Aufserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406 ℳ 58 ₰.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesammtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1892.

Titel	1.	Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 126 832	ℳ 56	₰
„	2.	Erdarbeiten	3 197 733	„ 72	„
„	3.	Bahnunterhaltung	71 032	„ 57	„
„	4.	Einfriedigungen	96 734	„ 21	„
„	5.	Wegeübergänge etc.	558 540	„ 44	„
„	6.	Durchlässe und kleinere Brücken	349 463	„ 69	„
„	7.	Gröfsere Brückenanlagen	330 593	„ 31	„
„	10.	Oberbau	4 793 527	„ 97	„
„	11.	Signale	278 093	„ 13	„
„	12.	Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 004 098	„ 03	„
„	13.	Aufserordentliche Anlagen	26 983	„ 07	„
„	14.	Betriebsmittel	5 913 998	„ 08	„
„	15.	Verwaltungskosten	891 963	„ 09	„
„	16.	Insgemein	72 826	„ 02	„
„	17.	Zinsen während der Bauzeit	809 919	„ 76	„
		zusammen	23 522 339	ℳ 65	₰

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämmtlichen 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 sämmtlichen 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 Reklamationssachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1892 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.

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

2 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Lünen,

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.

An den Sonn- und Feiertagen fallen die sämmtlichen Güterzüge aus.

Es sind im Jahre 1892 überhaupt 5499 Züge mit 388 032 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güterhaltestellen, sowie der Personen-Haltepunkt Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1892 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	20.
Privat-Depeschen	975,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 362 ℳ 46 ₰.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliefst 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, Getreide, 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 ₰
II. „	6 „
III. „	4 „
IV. „	2 „

Die Rückfahrkarten haben eine dreitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermäfsigung 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 fahrplanmäfsigen Zügen werden für

				die I. und II. Klasse	bei einer Zeitdauer von drei Monaten	mit	40%
				„	sechs „	„	50%
III.	„	„	„	„	drei „	„	55%
				„	sechs „	„	62,5%

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

b. Kohlen-Tarife.

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

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 437 747 einfache und 66 489 Rückfahrkarten ausgegeben und darauf 570 725 Personen befördert, ferner 1 409 711 t (à 1000 kg.) Güter einschließlich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesammt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	259 915 ℳ 89 ₰	
b) „ „ Güter-Verkehr	1 454 346 „ 10 „	
c) „ den Extraordinarien	636 042 „ 99 „	
in Summa	2 350 304 ℳ 98 ₰	

Es betrugen die Einnahmen:		Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1888	1 764 178 ℳ 87 ₰	223 684 ℳ 06 ₰	—
„ „ 1889	1 897 077 „ 49 „	132 898 „ 62 „	—
„ „ 1890	2 071 830 „ 89 „	174 753 „ 40 „	—
„ „ 1891	2 433 081 „ 64 „	361 250 „ 75 „	—
„ „ 1892	2 350 304 „ 98 „	— „ — „	82 776 ℳ 66 ₰

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben 50 790 027
Achskilometer zurückgelegt,
von denen:
auf Personenwagen 2 030 732
„ Gepäckwagen 722 072
„ Postwagen 278 400
„ Güter- und Viehwagen 47 758 823
kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:
auf der eigenen Bahn 9 432 029
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken 41 357 998
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn 3 676 444
Achskilometer durchlaufen, so dafs nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen
auf der eigenen Bahn zurückgelegten 9 432 029
auf dieser überhaupt 13 108 473
Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung
zu erheben . . . 438 990 ℳ 97 ₰
zu zahlen . . . . 42 877 „ 29 „

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Achskilometer:
a. bei den Personenwagen:
für Reparatur . . . . . 0,27 ₰
für Putzen . . . . . 0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:
für Reparatur . . . . . 0,14 „
c. für Schmieren sämmtlicher Wagen . . . . . 0,0035 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, des äufseren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von . . . . 5 440 ℳ 50 ₰

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliefslich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen, erforderten einen Kostenaufwand von . . . . . 70 264 „ 73 „

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung . . 39 508 „ 53 „
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen . . . . . 22 054 „ 17 „

und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen und für Auswechselung von Tragfederbunden . . . . . 8 702 ℳ 03 ₰

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,14 ₰ pro Achskilometer
auf gewöhnliche Unterhaltung mit . . . . . 0,08 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit . . . . . 0,04 „
auf Erneuerungsfonds II mit . . . . . 0,02 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 401 641 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 13 108 473 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 22 313 Nutzkilometer geleistet und 728 249 Achskilometer gefördert; aufserdem waren die Lokomotiven 31 133 Stunden im Rangirdienst, so dafs auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1730 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Fahrkilometer:
für Heizmaterial . . . . . 11,72 ₰
für Unterhaltung . . . . . 15,00 „
für Schmieren und Putzen . . . . . 4,86 „

Die Reparaturen einschliefslich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von . . . . . 60 312 ℳ 78 ₰

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung . . . . . 30 207 „ 84 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen und Bremsen . . . . . 30 104 „ 94 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 15.00 ₰ pro Fahrkilometer:
auf gewöhnliche Unterhaltung mit . . . . . 7.51 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit . . . . . 7,49 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betrugen:
die Einnahmen . . . . . 2 381 437 ℳ 99 ₰
(einschl. 31 133 ℳ 01 ₰ Gewinnvortrag aus dem Jahre 1891);
die Ausgaben . . . . . 949 657 „ 19 „

es verbleibt somit ein Ueberschufs von . . . . . 1 431 780 ℳ 80 ₰

Davon fliefsen:
a. in den Erneuerungsfonds I . . . 221 597 ℳ 22 ₰
b. in den Erneuerungsfonds II . . . 30 000 „ — „
c. in den Reservefonds I . . . 23 522 „ 34 „
= 275 119 „ 56 „

mithin reiner Ueberschufs . . . . . 1 156 661 ℳ 24 ₰

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschlufs.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1892 mit denen des Vorjahres 1891.

		1892	1891	mithin 1892 mehr	mithin 1892 weniger
1.	Betriebslänge	96,72 km	96.72 km	—	—
2.	Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	389 057 „	364 187 „	24 870 km	—
3.	Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	13 108 473 „	13 255 294 „	—	146 821 km
4.	Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	2 350 304 ℳ 98 ₰	2 433 081 ℳ 64 ₰	—	82 776 ℳ 66 ₰
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	24 300 „ 09 „	25 155 „ 93 „	—	855 „ 84 „
	b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	6 „ 04 „	6 „ 68 „	—	— „ 64 „
	c. fur jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 18 „	— „ 18 „	—	—
5.	Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	949 657 „ 19 „	988 952 „ 02 „	—	39 294 ℳ 83 ₰
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	9 818 „ 62 „	10 224 „ 89 „	—	406 „ 27 „
	b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 44 „	2 „ 72 „	—	— „ 28 „
	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)	40,41 %	40,35 %	0.06 %	—
	b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	11,71 %	12,20 %	—	0,49 %
	c. Betriebsüberschuſs	47,88 %	47,45 %	0,43 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1892 stellt sich auf	2 350 304 ℳ 98 ₰
Gegenüber derjenigen pro 1891 mit	2 433 081 „ 64 „
ergiebt sich eine Mindereinnahme von	82 776 ℳ 66 ₰

Laufd. №	A. **Betriebs-Einnahmen**	pro 1892 ℳ	₰	pro 1891 ℳ	₰
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahres-Rechnung	31 133	01	18 156	06
1	Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	259 915	89	250 642	91
2	„ II. „ „ Güter-Verkehr	1 454 346	10	1 510 284	81
3	„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	70 100	69	59 197	07
4	„ IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	444 532	65	442 210	25
5	„ V. Erträge aus Veräusserungen	752	87	654	40
6	„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	120 656	78	170 092	20
	Summa Einnahmen	2 381 437	99	2 451 237	70

Laufd. №	B. **Betriebs-Ausgaben**		pro 1892 ℳ	₰	pro 1891 ℳ	₰
	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:					
1	Titel I. Besoldungen und Gehalte		296 661	65	278 510	26
2	„ II. Andere persönliche Ausgaben		183 314	76	189 670	40
	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:					
3	Titel III. Allgemeine Kosten		144 360	13	178 705	81
4	„ IV. Kosten der Unterhaltung der					
	a) Bahn-Anlagen	ℳ 53 861,94				
	b) Bahnhofs-Anlagen	„ 35 864,63				
	c) Telegraphen- u. Signalvorrichtungen	„ 4 707,72				
	Summa Tit. IV.		94 434	29	90 082	54
5	Titel V. Kosten des Bahntransports					
	a) der Züge	ℳ 61 813,20				
	b) Unterhaltung d. Betriebsmittel etc.	„ 73 564,32				
	Summa Titel V.		135 377	52	156 412	40
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen		52 631	55	51 601	56
7	„ IX. „ „ „ „ Betriebsmittel		42 877	29	43 969	05
	Summa Ausgaben		949 657	19	988 952	02

Abschluss

A	Einnahmen	2 381 437	99	2 451 237	70
B	Ausgaben	949 657	19	988 952	02
	Ueberschuss	1 431 780	80	1 462 285	68

Der **Erneuerungsfonds I** weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 1 199 037 ℳ 45 ₰
auf. Gegen den Bestand ultimo 1891 von . . . . . 1 134 302 „ 12 „
ergiebt sich also eine Zunahme von . . . . . 64 735 ℳ 33 ₰

Im Laufe des Jahres 1892 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen und Bremsen . . .	30 104 ℳ 94 ₰	
b) für Erneuerung von Coupées . . .	1 910 „ 99 „	
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	22 054 „ 17 „	
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln . . .		54 070 ℳ 10 ₰
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien		217 191 „ 38 „
im Ganzen		271 261 ℳ 48 ₰.

Der **Erneuerungsfonds II** schliefst ab laut Bilanz, pos. 3 der Passivseite mit . . . . . 128 501 ℳ 44 ₰
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von . . . 112 215 „ 84 „
vermehrt um den Betrag von . . . . . 16 285 ℳ 60 ₰
und zwar um die Rücklage von . . . . . 30 000 ℳ. — ₰
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit . . . . . 13 714 „ 40 „
Differenz wie oben 16 285 ℳ 60 ₰.

Der **Reservefonds I** wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 18 336 ℳ 84 ₰ 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 29 ℳ 24 ₰ für die Wiederherstellung des Oberbaues etc., der bei einer am 16. August 1892 auf Bahnhof Eving entstandenen Entgleisung eines Güterzuges beschädigt worden ist.

Durch die statutarische Rücklage pro 1892 im Betrage von 23 522 ℳ 34 ₰ stellt sich nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite auf 216 223 ℳ 26 ₰.

Der **Reservefonds II** (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite ist gegen den vorjährigen Bestand von . . . . . 466 930 ℳ. 67 ₰
auf 524 169 „ 49 „
angewachsen.

Die Rücklage pro 1892 beträgt 56 276 ℳ 41 ₰.

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

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1892 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite 352 912 ℳ. 54 ₰.

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschliefslich des reglementsmäfsigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1892 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 25 780 ℳ 20 ₰ nach.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1891 ein Vermögen von . . . . . 1 611 ℳ. 71 ₰
und einen Reservefonds in Effekten von . . . . . 6 101 „ 45 „
Zusammen 7 713 ℳ. 16 ₰
Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliefsl. 2524 ℳ. 46 ₰ Gesellschaftszuschufs). . . . . 9 710 „ 35 „
Summa 17 423 ℳ. 51 ₰
Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. . . . . 8 628 ℳ 94 ₰
Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von . . . 8 794 ℳ 57 ₰

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1892 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 39 961 ℳ 03 ₰ nach. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effekten angelegt:

nom.	668 000 ℳ.	Preufsische	4 %	consolidirte Anleihe,
„	3 000 „	„	3½ %	Staatsschuldscheine,
„	1 800 „	„	3½ %	Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,
„	511 200 „	„	3½ %	consolidirte Anleihe,
„	368 500 „		3½ %	Deutsche Reichs-Anleihe,
„	655 300 „	„	3 %	consolidirte Anleihe,
„	1 125 200 „		3 %	Deutsche Reichs-Anleihe,
„	100 000 „	Ostpreufsische	3½ %	Pfandbriefe,
„	2 000 „			Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft.
Zusammen nom.	3 435 000 ℳ.			

9. Uebersicht.

BILANZ

der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

per 31. December 1892.

Activa.

1	2			3 M	3 ₰
1	Bau-Conto			23 522 339	65
2	Bestand der Kasse	4 896	88		
3	Banquier-Guthaben	545 890	—		
				550 786	88
4	Effecten:				
	a) des Betriebsfonds	1 947 486	80		
	b) des Erneuerungsfonds I	678 051	80		
	c) des Reservefonds I	203 789	50		
	d) der Beamten-Pensionskasse	340 274	—		
	e) der Arbeiter-Pensionskasse	25 428	30		
	f) der Krankenkasse	7 646	60		
		3 202 677	—		
5	Deponirte Cautions-Effecten	203 304	26		
				3 405 981	26
6	Materialien			368 261	03
7	Debitoren			223 343	69
	Summa			28 070 712	51

Passiva.

1	5	6 M	6 ₰
1	Anlage-Kapital:		
	a) Stamm-Actien	18 000 000	—
	b) Stamm-Prioritäts-Actien	6 000 000	—
	c) Bau-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.	95 406	58
2	Erneuerungsfonds I	1 199 037	45
3	Erneuerungsfonds II	128 501	44
4	Reservefonds I	216 223	26
5	Reservefonds II	524 169	49
6	Beamten-Pensionskasse	352 872	98
7	Arbeiter-Pensionskasse	25 780	20
8	Krankenkasse	8 794	57
9	Kleiderkasse	12 805	01
10	Sparkasse	39 961	03
11	Deponirte Cautions-Effecten	203 304	26
12	Creditoren	107 195	—
13	Reingewinn	1 156 661	24
	Summa	28 070 712	51

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Debet.

1	Vortrag aus dem Jahre 1891	31 133	01
2	Einnahme des Jahres 1892	2 350 304	98
	Summa	2 381 437	99

Credit.

1	Ausgaben für den Betrieb pro 1892	949 657	19
2	Einlage in den Erneuerungsfonds I	221 597	22
3	„ „ „ „ II	30 000	—
4	„ „ „ Reservefonds I	23 522	34
5	Reingewinn	1 156 661	24
	Summa	2 381 437	99

Verwendung des Reingewinns.

1	Zur Einlage in den Reservefonds II	56 276	41
2	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	29 210	53
3	„ „ einer Dividende von 4½ % auf 6 000 000 M. Stamm-Prioritäts-Actien	270 000	—
4	„ „ einer Dividende von 4¼ % auf 18 000 000 M. Stamm-Actien	765 000	—
5	„ „ einer Tantième an den Aufsichtsrath	19 350	—
6	Zum Vortrag auf neue Rechnung	25 824	30
	Summa wie oben	1 156 661	24

Dortmund, im April 1893.

Die Direction.

9. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1884 bis 1892.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Laufende Nummer.	Jahr.	Eisenbahn-steuer.		Staats- und Gemeindesteuer.		Zuschuss zur Beamten-Pensions- und Unterstützungs-kasse.		Zuschuss zur Arbeiter-Pensions-kasse.		Zuschuss zur Krankenkasse für die Beamten, Diätare und Arbeiter und zur Ortskrankenkasse.		Zuschuss zur Invalidenversicherung.		Zuschuss zur Alters- und Invaliditäts-Versicherung.		Zuschuss zu dem concessionsmässigen Erneuerungsfonds.		Zuschuss zu dem concessionsmässigen Reservefonds.		Zuschuss zur Bilanz-Reservefonds.		Zusammen.	
		Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.	Betrag.	% vom Reingewinn.
		M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰	M	₰
1	1884	13 269	23	1,72	20 798	98	2,69	5 943	48	0,77	—	—	—	1546	33	0,20	—	—	—	143 330	81	18,57	19 500	—	2,53	—	—	—	204 388	83	26,48
2	1885	13 269	23	1,74	23 133	42	3,03	5 974	08	0,78	—	—	—	2081	21	0,27	—	—	—	143 138	21	18,76	19 500	—	2,56	30 011	33	3,94	237 107	48	31,08
3	1886	13 269	23	1,83	26 126	20	3,61	5 849	91	0,81	—	—	—	1944	93	0,27	1442	90	0,20	134 859	53	18,62	19 500	—	2,69	27 679	31	3,82	230 672	01	31,85
4	1887	15 115	39	1,79	26 235	20	3,11	12 336	49	1,46	—	—	—	2035	62	0,24	2995	51	0,36	152 878	33	18,14	20 100	—	2,39	33 174	33	3,94	264 870	87	31,43
5	1888	17 423	08	1,80	30 279	52	3,14	12 846	91	1,33	1670	35	0,17	2180	55	0,23	4020	04	0,42	177 601	49	18,39	20 100	—	2,08	37 414	50	3,87	303 536	44	31,43
6	1889	20 163	46	1,84	36 493	49	3,34	13 325	61	1,22	1766	89	0,16	2372	47	0,22	4670	65	0,43	188 184	65	17,20	21 600	—	1,97	43 176	69	3,95	331 753	90	30,33
7	1890	23 684	21	1,94	42 795	41	3,51	7 175	41	0,59	1740	32	0,14	2559	07	0,21	6032	94	0,49	217 113	27	17,80	22 101	—	1,81	48 037	50	3,94	371 239	13	30,43
8	1891	29 210	53	2,08	52 227	44	3,73	8 178	84	0,58	1736	05	0,12	2351	85	0,17	5990	91	0,43	216 120	06	15,41	23 233	26	1,66	57 238	82	4,08	399 724	58	28,51
9	1892	29 210	53	2,53	69 686	47	6,02	7 518	22	0,65	1954	49	0,17	2524	46	0,22	7200	—	0,62	359 0	76	0,31	221 597	22	19,16	23 522	34	2,03	56 276	41	4,87	423 080	90	36,58
	Im Durchschnitt pro Jahr . oder pro km Betriebslänge .																																	30,90 0,82

Aus der vorstehenden Aufstellung geht hervor, dass der Reingewinn mit rund 31 % für die in den einzelnen Spalten aufgeführten Leistungen belastet wird. Davon entfallen auf Steuern rund 5,5 %, auf Rücklagen zur Wohlfahrt der Beamten und Arbeiter rund 1,7 % und auf Rücklagen für Erneuerungsfonds I und die beiden Reservefonds I und II 23,8 %.

Der Erneuerungsfonds II ist hier außer Betracht geblieben, weil derselbe nach dem Ermessen der Gesellschaftsorgane der unmittelbar bevorstehenden Verwendung entsprechend festgesetzt wird, demnach eine größere Aufspeicherung der entsprechenden Geldbeträge weder beabsichtigt ist, noch erfolgen wird. Auch vor der gesetzmäßigen Einführung dieses Fonds bestand bereits der sogenannte Bau-Ergänzungsfonds, welcher, da er ganz gleichen Zwecken diente, gleichzeitig mit Einführung des Erneuerungsfonds II aufgelöst wurde.