



Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.



Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 19. Mai 1894.



DORTMUND.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1894.

lis

21
7.41

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1893 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 365 694 Mark 88 Pf. verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $4\frac{3}{4}$ % auf die Stamm-Prioritäts-Actien und auf die Stamm-Actien gestattet.

Um der stetig wachsenden Kohlenförderung der an unseren Bahnhof Eving angeschlossenen Zechen wie bisher gerecht werden zu können, haben wir wiederum die Lieferung von 200 Stück Kohlenwagen und 2 Locomotiven in Auftrag gegeben.

Mit dem zum Bau einer Secundärbahn von Ahaus nach Enschede bestehenden Comitee in Enschede sind Seitens unserer Direction bezüglich Uebnahme des Betriebes auf dieser Strecke Verhandlungen geführt. Das Seitens der Dortmund-Enscheder Eisenbahn gemachte Anerbieten, den Betrieb zunächst auf ein Jahr gegen Erstattung der Selbstkosten zu führen, wodurch eine Grundlage für einen Vertrag auf längere Jahre gewonnen wäre, hat jedoch keine Annahme gefunden.

Die Arbeiten zu dem Dortmund-Ems-Canal in der Nähe der Stadt Dortmund, insbesondere in der Nähe unseres Kohlenbahnhofes Eving, werden voraussichtlich im Laufe dieses Jahres beginnen und hat die Dortmund-Enscheder Eisenbahn deshalb zum Anschluß ihrer Gleise an den Canal resp. den Hafen in Dortmund der Königlichen Aufsichtsbehörde ein Project zur Genehmigung eingereicht, dessen Ausführung bis zur Fertigstellung des Canals in Aussicht genommen ist.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden im regelmässigen Wechsel aus die Herren Rechtsanwalt a. D. Adolf Salomonsohn (Berlin), Senator Karl Teichen (Berlin), General-Consul, Bürgermeister a. D. Emil Russell (Berlin) und Bergwerks-Director, Consul Eugen Tomson (Dortmund) und wird die General-Versammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1893.

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

P. Haltepunkte nur mit Personen-Verkehr.

G. Haltestellen ausschließlich für Güter-Verkehr.

Die Bahn hat directen Schienenanschluss an die sämtlichen 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-Fluß werden in Kilometer 12,475 und Kilometer 13,118 zwischen den Stationen Preußen und Lünen überbrückt, ebenso der Steverfluß 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 Schienenanschluss mit dem Bahnhöfe 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 Duisburg-Quakenbrücker Bahn überschritten. Zwischen den beiden, einerseits zu der vorgedachten Staatsbahnlinie, andererseits zur Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn gehörigen Bahnhöfen Coesfeld sind Uebergabegleise vorhanden. 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 41,042 „

Summa 137,758 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 142,857 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 Gesamtlänge von 91,364 km bereits ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche auf eisernen oder kiefernen bereits imprägnirten Querschwellen liegen. 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 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 sämtliche 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 132 einfache Weichen, 24,5 doppelte und 12,5 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 Gesamtlänge von 12,03 km. Die Herz- und Kreuzungsstücke in den Hauptgleisen sind aus Bessemer-Stahlschienen gefertigt. In den im eigenen Besitze 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 1893 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

6148 Stück Mittelschwellen,
1719,8 lfde. m Weichenschwellen,
1 Stück einfache Weiche,
1 Stück einfache Kreuzungsweiche,
1 Stück doppelte Kreuzungsweiche,
5 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
497,30 lfde. m Stahlschienen,
1790,19 lfde. m Eisenschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 3286 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 81 Rottenarbeiter mit jährlich 24263 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 52703 *M* 55 *S*,

und zwar 33909 *M* 08 *S* für Unterhaltung des Oberbaues,

18794 *M* 47 *S* für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1893 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund:

- Vergrößerung des Güterschuppens um 250 qm bebaute Grundfläche an Stelle des durch Brand zerstörten kleineren Schuppens.
- Herstellung eines Steinfachwerkgebäudes von 94,78 qm bebauter Grundfläche als Ladestation für die electriche Beleuchtung der Personenwagen, der Rangir- und Uebergabegleise und Aufstellung von 8 Bogenlampen zwischen den letzteren.
- Verlängerung der Viehladerampe für die gleichzeitige Vorführung von 3 Wagen.
- Verlängerung des auf der südlichen Seite des Zufuhrweges liegenden Ladegleises bis zur Holländischen Strafe um 145 m.
- Herstellung von 2 Beamtenwohnhäusern für je 8 Familien und 2 zugehörigen Stallgebäuden im Rohbau.

2. Haltestelle Selm:

- Fertigstellung des massiven Stationsgebäudes.
- Herstellung eines massiven Abortgebäudes von 16,80 qm bebauter Grundfläche.

3. Bahnhof Dülmen:

Herstellung eines massiven Abortgebäudes von 4,11 qm bebauter Grundfläche für das Rangirpersonal.

4. Haltepunkt Holtwick:

- Herstellung des Unterbaues für das auf 700 m Länge als Ueberholungsgleis auszubauende zweite Hauptgleis mit Verlängerung des massiven Durchlasses in km 68,67 um 4 m.
- Herstellung eines massiven Abortgebäudes von 11,48 qm bebauter Grundfläche.

5. Haltestelle Legden:
Anlage eines mittelst einer einfachen Weiche angeschlossenen 88 m langen Aufstellungsgleises.

6. Bahnhof Ahaus:
Für die Bahnhofserweiterung: Herstellung eines massiven Durchlasses unter der Bahn in km 80,77, Fertigstellung der Erdarbeiten, Neulegung einer doppelten und einer einfachen Kreuzungsweiche, Umlegung einer einfachen Weiche und Herstellung von 275 m Gleise.

b. Auf der freien Strecke.

km 36,3: Fertigstellung der Ueberführungsbrücke über den Kanal von Dortmund nach den Emshäfen und Entfernung der provisorischen Verlegung des Hauptgleises.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1893 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 (4 achsige 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,

1669 " offene Güterwagen mit 16690 t Ladegewicht,

1 " Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 2188 Wagen mit 4426 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 4354 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 21 772,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 45,60 Achsen mit 228,01 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1893 beschafft 17 Stück offene Güterwagen ohne Bremse.

Auch im Jahre 1894 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.*

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 1893

Titel				
1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	. . . . .	4 486 151	<i>M.</i> 51	<i>S.</i>
" 2. Erdarbeiten	. . . . .	3 209 319	" 01	"
" 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. Größere Brückenanlagen	. . . . .	330 593	" 31	"
" 10. Oberbau	. . . . .	4 805 375	" 67	"
" 11. Signale	. . . . .	278 160	" 64	"
" 12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	. . . . .	2 082 141	" 05	"
" 13. Außerordentliche Anlagen	. . . . .	26 983	" 07	"
" 14. Betriebsmittel	. . . . .	5 982 658	" 71	"
" 15. Verwaltungskosten	. . . . .	892 525	" 19	"
" 16. Insgemein	. . . . .	72 826	" 02	"
" 17. Zinsen während der Bauzeit	. . . . .	809 919	" 76	"

zusammen 24 052 424 *M.* 85 *S.*

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 Reclamationsachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1893 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, sowie die Leitung des technischen Betriebes wurde unter Assistenz eines Regierungsbaumeisters, eines Werkstätten-Vorstehers und eines Betriebs-Controleurs von dem technischen Directorsmitgliedern mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

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

Demgemäß 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 sämtlichen Güterzüge aus.

Es sind im Jahre 1893 überhaupt 5 486 Züge mit 385 383 Zugkilometer gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güterhaltstellen, sowie der Personen-Haltepunkt Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1893 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	13,
Privat-Depeschen	1016,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 509 *M.* 95 *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, Getreide, Stroh, Tabak, Leinen, Oele, Häringe, Petroleum, 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 <i>ſ</i>
II. „	6 „
III. „	4 „
IV. „	2 „

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

Es werden für die Dauer von 1 bis 12 vollen Monaten

1. Zeitkarten, gültig für die I., II. und III. Klasse,
2. Zeitkarten für Schüler, gültig für die II. und III. Klasse,
3. Arbeiterfahrkarten, gültig für die IV. Klasse

zu ermäßigten Preisen ausgegeben. Dieselben berechtigen zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Bahnstrecke mit allen fahrplanmäßigen Zügen.

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 <i>ſ</i>
Stückgut	1,1 „
A 1	0,67 „
B	0,60 „
A 2	0,50 „
Spezial-Tarif I	0,45 „

	Spezial-Tarif 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. " " -Bayerischer Verkehr.
11. " " Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.
12. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
13. Verkehr mit der Oberhessischen Bahn.

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

b. Kohlen-Tarife.

23. Deutsch-Dänischer Verkehr.
24. " -Italienischer Verkehr.
25. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
26. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit.
27. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
28. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder 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-Oesterreich-Ungarischer Verkehr.
37. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona (einschließlich der Kreis Oldenburger Eisenbahn).
38. " " " " — Berlin.
39. " " " " — Bromberg.
40. " " " " — Erfurt (einschließlich der Thüringischen Privatbahnen).
41. " " " " — Hannover (einschließlich der Hoya-Eystruper, Warstein-Lippstadter und Farge-Vegesacker Eisenbahn).
42. " " " " — Oldenburg.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 463 867 einfache und 67 501 Rückfahrkarten wurden 598 869 Personen befördert; ferner wurden 1 532 133 t (à 1000 kg.) Güter einschließlich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	274 173	M.	04	₰
b) " " Güter-Verkehr	1 553 347	"	26	"
c) " den Extraordinarien	656 706	"	40	"
in Summa	2 484 226	M.	70	₰

Es betragen die Einnahmen:		Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1889	1 897 077 M 49 S	132 898 M 62 S	—
" " 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 S
" " 1893	2 484 226 " 70 "	133 921 " 72 "	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	53 356 158
Achskilometer zurückgelegt, von denen:	
auf Personenwagen	2 029 326
" Gepäckwagen	707 944
" Postwagen	277 248
" Güter- und Viehwagen	50 341 640
kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn	9 429 945
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	43 926 213
Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	4 217 497
Achskilometer durchlaufen, so daß nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	9 429 945
auf dieser überhaupt	13 647 442
Achskilometer gefahren sind.	
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung	
zu erheben	459 097 M 93 S
zu zahlen	48 005 " 95 "
Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:	
a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,39 S
für Putzen	0,02 "
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,13 "
c. für Schmierer sämtlicher Wagen	0,0096 "
Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, des äußeren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von	7 967 M 49 S
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschließlic der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen, erforderten einen Kostenaufwand von	68 525 M 20 S
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	29 599 " 85 "
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Rad- reifen, Federn und Bremsen	32 221 " 10 "
und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechslung von Tragfederbunden und Nothketten gegen Sicher- heitskuppelungen	6 704 M 25 S

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,13 S pro Achskilometer	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,06 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,06 "
auf Erneuerungsfonds II mit	0,01 "

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 398 090 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 13 647 442 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 22 116 Nutzkilometer geleistet und 758 191 Achskilometer gefördert; außerdem waren die Lokomotiven 29 446 Stunden im Rangirdienst, so daß auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1636 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	9,56 S
für Unterhaltung	9,84 "
für Schmierer und Putzen	1,63 "

Die Reparaturen einschließlic Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 39 158 M 12 S

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 20 515 " 94 "

und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren,
Feuerbüchsen und Bremsen 18 642 " 18 "

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von
9,84 S pro Fahrkilometer:

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	5,16 S
auf Erneuerungsfonds I mit	4,68 "

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	2 510 051 M — S
(einschl. 25 824 M 30 S Gewinnvortrag aus dem Jahre 1892);	
die Ausgaben	924 604 " 14 "

es verbleibt somit ein Ueberschuß von 1 585 446 M 86 S

Davon fließen:

a. in den Erneuerungsfonds I	228 804 M 16 S
b. in den Erneuerungsfonds II	50 000 " — "
c. in den Reservefonds I	24 052 " 42 "

== 302 856 " 58 "

mithin reiner Ueberschuß 1 282 590 M 28 S
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluß.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1893 mit denen des Vorjahres 1892.

	1893		1892		mithin 1893	
					mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer .	386 780 "	389 057 "	—	—	—	2 277 km
3. Wagen - Achskilometer eigener und fremder Wagen	13 647 442 "	13 108 473 "	538 969 km	—	—	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	2 484 226 M 70 S ₁	2 350 304 M 98 S ₁	133 921 M 72 S ₁	—	—	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	25 684 " 73 "	24 300 " 09 "	1 384 " 64 "	—	—	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	6 " 42 "	6 " 04 "	— " 38 "	—	—	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 19 "	— " 18 "	— " 01 "	—	—	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	924 604 " 14 "	949 657 " 19 "	—	—	—	25 053 M 05 S ₁
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge zu (1)	9 559 " 60 "	9 818 " 62 "	—	—	—	259 " 02 "
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 " 39 "	2 " 44 "	—	—	—	— " 05 "
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)	37,22 %	40,41 %	—	—	—	3,19 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	12,19 %	11,71 %	0,48 %	—	—	—
c. Betriebsüberschufs	50,59 %	47,88 %	2,71 %	—	—	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1893 stellt sich auf	2 484 226 M 70 S ₁
Gegenüber derjenigen pro 1892 mit	2 350 304 " 98 "
ergibt sich eine Mehreinnahme von	133 921 M 72 S ₁

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1893		pro 1892	
		M.	S ₁	M.	S ₁
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahres-Rechnung	25 824	30	31 133	01
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	274 173	04	259 915	89
2	" II. " " Güter-Verkehr	1 553 347	26	1 454 346	10
3	" III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	70 557	63	70 100	69
4	" IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	463 029	43	444 532	65
5	" V. Erträge aus Veräusserungen	1 798	51	752	87
6	" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	121 320	83	120 656	78
	Summa Einnahmen	2 510 051	—	2 381 437	99

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1893		pro 1892	
		M.	S ₁	M.	S ₁
	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:				
1	Titel I. Besoldungen und Gehalte	303 558	60	296 661	65
2	" II. Andere persönliche Ausgaben	185 202	57	183 314	76
	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:				
3	Titel III. Allgemeine Kosten	146 599	47	144 360	13
4	" IV. Kosten der Unterhaltung der a) Bahn-Anlagen M 42 569,35 b) Bahnhofs-Anlagen " 32 983,27 c) Telegraphen- und Signalvorrichtungen " 3 982,52 Summa Titel IV.	79 535	14	94 434	29
5	Titel V. Kosten des Bahntransports a) der Züge M 55 826,36 b) Unterhaltung d. Betriebsmittel etc. " 53 749,24 Summa Titel V.	109 575	60	135 377	52
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	52 126	81	52 631	55
7	" IX. " " " " Betriebsmittel	48 005	95	42 877	29
	Summa Ausgaben	924 604	14	949 657	19
	Abschluss				
A	Einnahmen	2 510 051	—	2 381 437	99
B	Ausgaben	924 604	14	949 657	19
	Ueberschuss	1 585 446	86	1 431 780	80

Der **Erneuerungsfonds I** weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von
 1 372 911 M 35 S₁
 auf. Gegen den Bestand ultimo 1892 von 1 199 037 „ 45 „

ergibt sich also eine Zunahme von 173 873 M 90 S₁.

Im Laufe des Jahres 1893 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bremsen	18 642 M 18 S ₁
b) für Erneuerung von Coupées	5 100 „ 79 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	32 221 „ 10 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	55 964 M 07 S ₁
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	43 178 „ 92 „
im Ganzen	99 142 M 99 S ₁ .

Der **Erneuerungsfonds II** schließt ab laut Bilanz, pos. 3 der Passivseite, mit 169 417 M 61 S₁
 derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 128 501 „ 44 „

vermehrt um den Betrag von 40 916 M 17 S₁

und zwar um die Rücklage von 50 000 M — S₁

abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit 9 083 „ 83 „

Differenz wie oben 40 916 M 17 S₁.

Der **Reservefonds I** wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 1 953 M 11 S₁ 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 140 M für die Wiederherstellung des Signalmastes auf Block Visbeck, der durch einen Orkan im Jahre 1893 zerstört worden ist.

Durch die statutarische Rücklage pro 1893 im Betrage von 24 052 M 42 S₁ stellt sich nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 251 034 M 66 S₁.

Der **Reservefonds II** (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von 524 169 M 49 S₁
 auf 580 445 „ 90 „
 angewachsen.

Die Rücklage pro 1893 beträgt 62 838 M 30 S₁.

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

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1893 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 384 435 M 28 S₁.

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschließlic des reglementsmäßigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1893 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 29 951 M 61 S₁ nach.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1892 ein Vermögen von 1 147 M 97 S₁
 und einen Reservefonds in Effekten von 7 646 „ 60 „

Zusammen 8 794 M 57 S₁.

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschließl.

2 443 M — S₁ Gesellschaftszuschufs) 8 151 „ 19 „

Summa 16 945 M 76 S₁.

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. 9 255 „ 18 „

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 7 690 M 58 S₁.

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1893 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 42 281 M 77 S₁ 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,
„ 3 000 „	„ 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,
„ 655 300 „	„ Preussische 3 % consolidirte Anleihe,
„ 1 125 200 „	„ 3 % Deutsche Reichs-Anleihe,
„ 100 000 „	„ Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe,
„ 2 000 „	„ Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft.

Zusammen nom. 3 435 000 M.

Im Durchschnitt pro Jahr . . . 7,5
oder pro km Betriebslänge . . . 0,08

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 Beam- ten, Diakone und Arbeiter und zur Ortskranken- kasse.		Zuschuss zur Unfall- versicherung.		Zuschuss zur Alters- und Invaliditäts- versicherung.		Zusammen.			
		№	‰	№	‰	№	‰	№	‰	№	‰	№	‰	№	‰	№	‰	№	‰
1	1884	23	1,72	98	2,69	48	0,77	—	—	33	0,20	—	—	—	—	41	5,38		
2	1885	23	1,74	42	3,03	08	0,78	—	—	21	0,27	—	—	—	—	44	5,82		
3	1886	23	1,83	20	3,61	91	0,81	—	—	93	0,27	90	0,20	—	—	48	6,72		
4	1887	39	1,79	20	3,11	49	1,46	—	—	62	0,24	51	0,36	—	—	58	6,96		
5	1888	08	1,80	52	3,14	91	1,33	—	—	55	0,23	04	0,42	—	—	68	7,09		
6	1889	46	1,84	49	3,34	61	1,22	—	—	47	0,22	65	0,43	—	—	78	7,21		
7	1890	21	1,94	41	3,51	41	0,59	—	—	07	0,21	94	0,49	—	—	83	6,88		
8	1891	53	2,08	44	3,73	84	0,58	—	—	85	0,17	91	0,43	—	—	103	7,36		
9	1892	53	2,53	47	6,02	22	0,65	—	—	46	0,22	—	0,62	—	—	121	10,52		
10	1893	84	2,71	41	6,30	45	0,56	—	—	93	0,24	82	0,55	—	—	138	10,81		

9. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1884 bis 1893.

BILANZ
der Dortmund-Groneher Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. December 1893.

Activa.		Passiva.	
1	2	3	4
№	ℳ	№	ℳ
1	Bau-Conto	1	Anlage-Kapital:
2	Bestand der Kasse	1	a) Stamm-Actien
3	Banquier-Guthaben	1	b) Stamm-Prioritäts-Actien
4	Effecten:	2	c) Bau-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.
	a) des Betriebsfonds	3	Erneuerungsfonds I.
	b) des Erneuerungsfonds I.	4	Erneuerungsfonds II.
	c) des Reservefonds I.	5	Reservefonds I.
	d) der Beamten-Pensionskasse	6	Reservefonds II.
	e) der Arbeiter-Pensionskasse	7	Beamten-Pensionskasse
	f) der Krankenkasse	8	Arbeiter-Pensionskasse
5	Deponirte Cautions-Effecten	9	Krankenkasse
		10	Sparkasse
6	Materialien	11	Deponirte Cautions-Effecten
7	Debitoren	12	Creditoren
		13	Reingewinn
			Summa
		61	28 500 599
		19	28 500 599

Debet.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Credit.

1	Vortrag aus dem Jahre 1892	30	25 824	14	924 604
2	Einnahme des Jahres 1893	70	2 484 226	16	228 804
				—	50 000
				42	24 052
				28	1 282 590
					Summa
					2 510 051
					Summa wie oben
					1 282 590
					28

Verwendung des Reingewinns.

1	Zur Einlage in den Reservefonds II	30	62 888
2	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	84	34 786
3	„ „ „ einer Dividende von 4 ³ / ₄ % auf 6 000 000 ℳ.	—	—
4	„ „ „ Stamm-Prioritäts-Actien	—	—
5	„ „ „ einer Dividende von 4 ³ / ₄ % auf 18 000 000 ℳ.	—	—
6	„ „ „ Stamm-Actien	—	—
	„ „ „ einer Tantieme an den Aufsichtsrath	—	—
	„ „ „ Zum Vortrag auf neue Rechnung	14	33 615
			Summa wie oben
			1 282 590
			28

Dortmund, im März 1894.

Die Direction.