



Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 25. Mai 1895.

Dortmund.

Druck von W. Crüwell, Olpestr. 31.
1895.

Li 8

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. Dezember 1894 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 413 401 Mk. 63 Pfg., verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von 5 % auf die Stamm-Prioritäts-Actien und auf die Stamm-Actien gestattet.

In Folge des im vorigjährigen Geschäftsbericht schon erwähnten, hauptsächlich durch die gesteigerte Förderung unserer Anschlusszechen herbeigeführten, stark zunehmenden Verkehrs auf den Bahnhöfen Dortmund und Eving ist eine Erweiterung der Anlagen auf diesen Bahnhöfen dringend erforderlich, desgleichen wird auf der Strecke Dortmund-Eving der Ausbau des zweiten und dritten Gleises nöthig und ist ein Anschluß der Dortmund-Enscheder Bahn an den Dortmund-Emskanal durch Herstellung eines Hafens mit zugehörigen Ladevorrichtungen etc. erforderlich. Die für den zunehmenden Verkehr erforderlichen Betriebsmittel müssen beschafft werden und endlich ist der Bau eines längst projectirten Verwaltungsgebäudes in Dortmund nicht länger hinauszuschieben.

Es wird beabsichtigt, die für diese Erweiterungen und Neuanlagen erforderlichen bedeutenden Mittel nicht durch Ausgabe neuer Actien, sondern durch eine nach Bedarf aufzunehmende Anleihe in Höhe von bis zu 6 000 000 Mk. zu beschaffen.

Der langjährige Vorsitzende der Direction unserer Gesellschaft, Herr Baurath R. Staberow, ist uns nach kurzer Krankheit am 27. März d. J. durch den Tod entrissen. Der Verstorbene hat zu der günstigen Entwicklung unseres Unternehmens durch seine rastlose Thätigkeit und große Umsicht in hervorragender Weise beigetragen und wird sein Andenken für alle Zeiten bei uns in Ehren gehalten.

Außerdem haben wir das am 19. April d. J. erfolgte Ableben des Herrn Commerzienrath Heinr. Schüchtermann zu beklagen. Derselbe gehörte seit Begründung der Gesellschaft unserem Collegium an, und verlieren wir in ihm ein thätiges und hochgeachtetes Mitglied.

Im regelmäßigen Wechsel scheiden aus dem Aufsichtsrath die Herren Geheimer Regierungsrath Hugo Lent (Berlin) und Banquier Paul Kuczynski (Berlin) aus. Die Generalversammlung wird die entsprechenden Ersatz- bzw. Neuwahlen vorzunehmen haben.

Antrag an die Generalversammlung

vom 25. Mai 1895.

Die Generalversammlung wolle beschließen:

Die Direction wird ermächtigt, vorbehaltlich der Genehmigung des Aufsichtsraths, eine Anleihe von 6 Millionen Mark aufzunehmen, die näheren Bedingungen bezüglich Zinsfuß, Tilgungsfrist, Sicherstellung u. s. w. festzusetzen, die Genehmigung Seitens der Königlichen Staatsregierung, soweit erforderlich, einzuholen und ein Abkommen wegen Begebung der Anleihe zu treffen.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1894.

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 Preussischen Staatsbahn, befindliche Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. October 1875 dem Betriebe übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 km ist der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachtet, so daß im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 97 km berechnet.

Hierzu tritt die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving, der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt Preussischen Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 4 km, von welcher 2,5 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		
Lau- fende Nr.	Bezeichnung der Stationen	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 zu Essen 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 36,3 den im Bau befindlichen Kanal von Dortmund nach den Emshäfen und in Kilometer 44,483 die der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung unterstellte Linie Köln-Bremen in unmittelbarer Nähe der Station Dülmen, woselbst ein directer Schienenanschluss mit dem Bahnhofe Dülmen (Staatsbahnhof) hergestellt ist.

In Kilometer 59,009 zwischen den Stationen Lette und Coesfeld wird die ebenfalls der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung unterstellte Linie Duisburg-Quakenbrück 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 Flufsgebiet 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 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 eingeleisig 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 44,970 „

Summa 141,686 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 146,785 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 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 56,738 km Gleise mit 0,510 m gleichlangen und 34,626 km mit 0,600 m langen äußeren und 0,667 m langen inneren Winkellaschen verbunden. 56,738 km Gleise bestehen aus 7,5 m langen, 130 mm hohen Stahlschienen mit einem Gewichte von 31,09 kg pro m. Auf 34,626 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 Schienenstöfe 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 und theilweise 2,70 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 152 einfache Weichen, 24,5 doppelte und 12,5 einfache Kreuzungsweichen, sowie 5 Doppelweichen und 8 Kreuzungen, während für die im fremden Besitze befindlichen Anschlussgleise weitere 45 einfache Weichen, 7 doppelte Kreuzungsweichen, 1 einfache Kreuzungsweiche und 1 Kreuzung, welche den Anschlussinhabern gehören, ein-

gelegt sind. Die in fremdem Besitze befindlichen, aber von der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn betriebenen Anschlussstrecken haben eine Gesamtlänge von 12,20 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 Kohlschlackenschüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

C. Unterhaltung der baulichen Anlagen und Angabe der dafür aufgewendeten Kosten.
Im Jahre 1894 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

5003 Stück Mittelschwellen,
2096,8 lfde. m Weichenschwellen,
5 Stück einfache Weichen,
1 Stück dreitheilige Weiche,
1 Stück ganze englische Weiche,
11 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
7243,21 lfde. m Stahlschienen,
1662,50 lfde. m Eisenschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 4640 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 77 Rottenarbeiter mit jährlich 23 114 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 50 147 *M* 48 *S*,

und zwar 33 287 *M* 78 *S* für Unterhaltung des Oberbaues,
16 859 *M* 70 *S* für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1894 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund:

- Erweiterung der electrischen Beleuchtungsanlage des Bahnhofes durch je eine Bogenlampe auf dem Vorplatze und dem Bahnsteige.
- Vergrößerung der Freiladeanlage durch Herstellung eines neuen Freiladegleises von 200 m Länge, welches mittelst einer Doppelweiche und einer Wagendrehscheibe mit den vorhandenen Gleisen in Anschluß gebracht ist.
- Vollendung der beiden im Vorjahre im Rohbau fertiggestellten Beamtenwohngebäude für je 8 Familien nebst zugehörigen Stallgebäuden. Neubau eines gleichartigen dritten Beamtenwohnhauses mit Stallgebäude und Ausbau der Zufuhrstrasse zu diesen Gebäuden.

2. Bahnhof Eving:

- Fertigstellung und Inbetriebnahme der Anschlussbahn vom Schachte Kaiserstuhl II der Gewerkschaft der Zeche ver. Westphalia in Dortmund.
- Einrichtung einer electrischen Beleuchtung der Bahnhofsanlagen durch 12 Bogenlampen und Neubau des zugehörigen Maschinen- und Kesselhauses von 85 qm bebauter Fläche, mit 16 m hohem, massivem Schornstein.

3. Güterhaltestelle Zeche Gneisenau bei Derne:

Herstellung eines mittelst einfacher Weiche abzweigenden 175 m langen Anschlussgleises der Seitens der Zechenverwaltung neu erbauten Dampf-Ringofen-Ziegelei.

4. Bahnhof Lünen:

Anlage von 14 neuen Lagerplätzen mit 235 m langer befestigter Zufuhrstrasse und 245 m langem Zustellungsgleis im nordöstlichen Theile des Bahnhofes.

5. Haltestelle Legden:

Für die Erweiterung der Haltestelle: Anschüttung von 17 300 cbm Erdmassen, Vermehrung der Gleisanlagen durch eine doppelte Kreuzungsweiche und 181 m Gleis. Entfernung der alten und Einbauen einer neuen Centesimalwaage ohne Gleisunterbrechung.

6. Bahnhof Ahaus:

Anlage einer zweiten Centesimalwaage für den Holzverkehr auf der Nordostseite des Bahnhofes. Neubau eines kleinen Abortgebäudes auf dem Freiladeverkehrsplatze.

b. Auf der freien Strecke.

- Ersatz der hölzernen Wegeüberführungsbrücke in Kilometer 8,034 durch einen eisernen Ueberbau.
- Herstellung einer 528 m langen Versuchsstrecke aus Stahlschienen des Normal-Staatsbahnprofils 1885 auf 2,7 m langen eisernen Querschwellen mit Haarmann'scher Hakenplattenbefestigung zwischen Kilometer 60,1 + 19 und 60,6 + 47 des Hauptgleises vor Bahnhof Coesfeld unter gleichzeitiger Beseitigung der dort vorhanden gewesenen Gegenkrümmungen.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1894 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,
250	„ Hochbordwagen mit 2500 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,
1827	„ offene Güterwagen mit 18 270 t Ladegewicht,
1	„ Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 2396 Wagen mit 4842 Achsen.

Die Güterwagen ausschließlich Gepäckwagen mit 4770 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 23 852,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 49,95 Achsen mit 249,79 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1894 beschafft 208 Stück offene Güterwagen, davon 45 Stück mit Bremse.

Auch im Jahre 1895 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 1894

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 505 826 <i>M</i> 86 <i>S</i>
"	2. Erdarbeiten	3 224 011 " 34 "
"	3. Bahnunterhaltung	71 032 " 57 "
"	4. Einfriedigungen	96 734 " 21 "
"	5. Wegeübergänge etc.	558 875 " 44 "
"	6. Durchlässe und kleinere Brücken	349 463 " 69 "
"	7. Größere Brückenanlagen	330 593 " 31 "
"	10. Oberbau	4 822 484 " 83 "
"	11. Signale	279 523 " 34 "
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 193 412 " 86 "
"	13. Außerordentliche Anlagen	26 983 " 07 "
"	14. Betriebsmittel	6 474 442 " 89 "
"	15. Verwaltungskosten	892 550 " 39 "
"	16. Insgemein	72 826 " 02 "
"	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919 " 76 "
	<hr/>	
	zusammen	24 708 680 <i>M</i> 58 <i>S</i>

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 Reclamations-sachen wahrzunehmen hat.

Die Stelle des Maschineninspectors war im Jahre 1894 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, sowie die Leitung des technischen Betriebes wurde von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

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

Demgemäß verkehrten 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,

sowie vom 1. April bis einschliesslich den 30. September 1894 täglich

1 gemischter Zug auf der Strecke Dortmund-Lünen.

Außerdem verkehrte in der Zeit vom 1. April bis 30. September 1894 an den Hauptmarkttagen, sowie an den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen

1 gemischter Zug auf der Strecke Lünen-Dortmund.

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

Es sind im Jahre 1894 überhaupt 5799 Züge mit 392 712 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; es sind im Jahre 1894 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen 10,
Privat-Depeschen 1152,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 536 M 65 S.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schließt in Dortmund, Dülmen und Coesfeld an die Preussische Staatseisenbahn, in Gronau an die letztere und die Niederländische Staatsbahn an; sie bildet für die an die Preussische Staatsbahn 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, Cement, 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.

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-Direktions-Bezirke Köln — rechtsrheinische —, Köln — linksrheinische —, Hannover und Altona, sowie der Niederländischen Staatsbahn bestanden 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 "
Spezial-Tarif I 0,45 "

Spezial-Tarif II 0,35 S
" " 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 }
Spezial-Tarif I } 1—10 km 8 S
" " II } 11—100 " 9 "
" " III } über 100 " 12 "

Es bestanden 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 Emschafestationen (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-Lippstädter 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-Oesterreichisch-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-Lippstädter und Farger-Vegesacker Eisenbahn).
42.	" " " " — Oldenburg.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 487 538 einfache und 79 777 Rückfahrkarten wurden 647 092 Personen befördert; ferner wurden 1 660 396 t (à 1000 kg.) Güter einschließlich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a)	aus dem Personen-Verkehr	288 000	ℳ	08	₰
b)	" " Güter-Verkehr	1 676 566	"	55	"
c)	" den Extraordinarien	704 718	"	59	"
in Summa		2 669 285	ℳ	22	₰

Es betragen die Einnahmen:		Mehr gegen das Vorjahr:		Weniger gegen das Vorjahr:							
im Jahre 1890	2 071 830	ℳ	89	₰	174 753	ℳ	40	₰			
" " 1891	2 433 081	"	64	"	361 250	"	75	"			
" " 1892	2 350 304	"	98	"	—	—	—	82 776	ℳ	66	₰
" " 1893	2 484 226	"	70	"	133 921	"	72	"	—	—	
" " 1894	2 669 285	"	22	"	185 058	"	52	"	—	—	

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämtliche Wagen haben	59 522 414
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	2 061 770
„ Gepäckwagen	723 028
„ Postwagen	276 860
„ Güter- und Viehwagen	56 460 756

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	9 712 836
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	49 809 578
Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	5 003 686
Achskilometer durchlaufen, so daß nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	9 712 836
auf dieser überhaupt	14 716 522

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	517 167	ℳ	79	₰
zu zahlen	55 599	"	71	"

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:

für Reparatur	0,30	₰
für Putzen	0,02	"

b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:

für Reparatur	0,16	"
-------------------------	------	---

c. für Schmierem sämtlicher Wagen

0,0077	"
--------	---

Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, des äußeren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von 6 098 ℳ 82 ₰

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschließlich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen, erforderten einen Kostenaufwand von 90 806 „ 75 „

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 35 284 „ 22 „

 auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen 46 952 „ 27 „

 und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Lokomotiven und Wagen, für Auswechslung von Tragfederbunden und Nothketten gegen Sicherheitskuppelungen 8 570 „ 26 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,16 ₰ pro Achskilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,06 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit	0,08 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,02 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 406 037 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 14 716 522 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 22 557 Nutzkilometer geleistet und 817 585 Achskilometer gefördert; außerdem waren die Lokomotiven 29 576 Stunden im Rangirdienst, so daß auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1643 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	9,98 ₰
für Unterhaltung und Erneuerung	17,61 „
für Schmieren und Putzen	1,61 „

Die Reparaturen einschließlich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 71 501 ₰ 37 ₰

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 22 515 „ 45 „

und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bremsen, sowie für Beschaffung einer Lokomotive 48 985 „ 92 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 17,61 ₰ pro Fahrkilometer:

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	5,55 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit	12,06 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	2 702 900 ₰ 36 ₰
(einschl. 33 615 ₰ 14 ₰ Gewinnvortrag aus dem Jahre 1893);	
die Ausgaben	995 300 „ 22 „
es verbleibt somit ein Ueberschuß von	1 707 600 ₰ 14 ₰

Davon fließen:

a. in den Erneuerungsfonds I	247 346 ₰ 46 ₰
b. in den Erneuerungsfonds II	75 000 „ — „
c. in den Reservefonds I	24 708 „ 68 „
	<u> = 347 055 ₰ 14 ₰</u>

mithin reiner Ueberschuß 1 360 545 ₰ — ₰

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluß.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1894 mit denen des Vorjahres 1893.

	1894	1893	mithin 1894	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	395 205 „	386 780 „	8425 km	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	14 716 522 „	13 647 442 „	1 069 080 „	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	2 669 285 ₰ 22 ₰	2 484 226 ₰ 70 ₰	185 058 ₰ 52 ₰	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	27 587 „ 73 „	25 684 „ 73 „	1 903 „ — „	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	6 „ 75 „	6 „ 42 „	— „ 33 „	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 18 „	— „ 19 „	— „ — „	— ₰ 01 ₰
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	995 300 „ 22 „	924 604 „ 14 „	70 696 „ 08 „	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	10 290 „ 53 „	9 559 „ 60 „	730 „ 93 „	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 52 „	2 „ 39 „	— „ 13 „	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 07 „	— „ 07 „	—	—
6. Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	37,29 %	37,22 %	0,07 %	—
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	13,00 %	12,19 %	0,81 %	—
c. Betriebsüberschuß	49,71 %	50,59 %	—	0,88 %

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1894 stellt sich auf	2 669 285 ₰ 22 ₰
Gegenüber derjenigen pro 1893 mit	2 484 226 „ 70 „

ergiebt sich eine Mehreinnahme von 185 058 ₰ 52 ₰

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1894		pro 1893	
		ℳ	₰	ℳ	₰
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahres-Rechnung . .	33 615	14	25 824	30
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	288 000	08	274 173	04
2	„ II. „ „ Güter-Verkehr	1 676 566	55	1 553 347	26
3	„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	72 678	95	70 557	63
4	„ IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . .	520 153	79	463 029	43
5	„ V. Erträge aus Veräußerungen	2 103	05	1 798	51
6	„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	109 782	80	121 320	83
	Summa Einnahmen	2 702 900	36	2 510 051	—

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1894		pro 1893	
		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:				
	Titel I. Besoldungen und Gehalte	308 091	02	303 558	60
2	„ II. Andere persönliche Ausgaben	197 214	26	185 202	57
3	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:				
	Titel III. Allgemeine Kosten	170 263	94	146 599	47
4	„ IV. Kosten der Unterhaltung der				
	a) Bahn-Anlagen ℳ 54 869,74				
	b) Bahnhofs-Anlagen „ 33 637,92				
	c) Telegraphen- und Signal- vorrichtungen „ 3 716,72				
	Summa Titel IV.	92 224	38	79 535	14
5	Titel V. Kosten des Bahntransports				
	a) der Züge ℳ 58 446,66				
	b) Unterhaltung d. Betriebs- mittel etc. „ 61 157,97				
	Summa Titel V.	119 604	63	109 575	60
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	52 302	28	52 126	81
7	„ IX. „ „ „ „ Betriebsmittel	55 599	71	48 005	95
	Summa Ausgaben	995 300	22	924 604	14
	Abschluss				
A	Einnahmen	2 702 900	36	2 510 051	—
B	Ausgaben	995 300	22	924 604	14
	Ueberschuss	1 707 600	14	1 585 446	86

Der Erneuerungsfonds I

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 1 496 478 ℳ 21 ₰
auf. Gegen den Bestand ultimo 1893 von 1 372 911 „ 35 „
ergibt sich also eine Zunahme von 123 566 ℳ 86 ₰.

Im Laufe des Jahres 1894 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds
bestritten:

a) für Erneuerung einer Lokomotive, sowie von
Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen
und Bremsen 48 985 ℳ 92 ₰
b) für Erneuerung von Coupées 3 817 „ 61 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Rad-
reifen, Federn und Bremsen 46 952 „ 27 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln 99 755 ℳ 80 ₰
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien 92 046 „ 15 „
im Ganzen 191 801 ℳ 95 ₰.

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

seite, mit 225 092 ℳ 20 ₰
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 169 417 „ 61 „
vermehrt um den Betrag von 55 674 ℳ 59 ₰
und zwar um die Rücklage von 75 000 ℳ — ₰
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Aus-
gaben mit 19 325 „ 41 „
Differenz wie oben 55 674 ℳ 59 ₰.

Der Reservefonds I wurde nicht in Anspruch genommen.

Durch die statutarische Rücklage pro 1894 im Betrage von 24 708 ℳ 68 ₰ stellt sich
nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 284 468 ℳ 54 ₰.

Der Reservefonds II (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von 580 445 ℳ 90 ₰
auf 643 284 „ 20 „
angewachsen.

Die Rücklage pro 1894 beträgt 66 346 ℳ 49 ₰.

In die Beamten-Pensionskasse sind die reglementsmässigen Einlagen geflossen.

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1894 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 416 159 ℳ 32 ₰.

Die Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter weist einschliesslich des reglementsmässigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1894 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 34 415 ℳ 78 ₰ nach.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1893 ein Vermögen von 16 ℳ 48 ₰
und einen Reservefonds in Effekten von 7 674 „ 10 „
Zusammen 7 690 ℳ 58 ₰.

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl.

2 488 ℳ 49 ₰ Gesellschaftszuschufs) 9 987 „ 25 „
Summa 17 677 ℳ 83 ₰.

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbe-
geld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. 9 998 „ 60 „

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 7 679 ℳ 23 ₰.

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1894 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 55 313 *M* 80 *S* nach. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

Die Gesellschaftsfonds sind in folgenden Effekten angelegt:

nom.	668 000 <i>M</i>	Preussische 4 % consolidirte Anleihe,
"	2 700 "	" 3 1/2 % Staatsschuldenscheine,
"	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,
"	1 346 900 "	3 % Deutsche Reichs-Anleihe,
"	100 000 "	Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe,
"	2 000 "	Action der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft.

Zusammen nom. 3 656 400 *M*.

9. Uebersicht.

9. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1885 bis 1894.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	21			
																		Betrag.	% vom Reingewinn.		
1	1885	13 269	23	1,74	23 133	42	3,03	5 974	08	0,78	2081	21	0,27	1442	90	0,20	44 457	94	5,82		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
2	1886	13 269	23	1,83	26 126	20	3,61	5 849	91	0,81	1944	93	0,27	1442	90	0,20	48 633	17	6,72		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
3	1887	15 115	39	1,79	26 235	20	3,11	12 336	49	1,46	2035	62	0,24	2995	51	0,36	58 718	21	6,96		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
4	1888	17 423	08	1,80	30 279	52	3,14	12 846	91	1,33	2180	55	0,23	4020	04	0,42	68 420	45	7,09		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
5	1889	20 163	46	1,84	36 493	49	3,34	13 325	61	1,22	2372	47	0,22	4670	65	0,43	78 792	57	7,21		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
6	1890	23 684	21	1,94	42 795	41	3,51	7 175	41	0,59	2559	07	0,21	6032	94	0,49	83 987	36	6,88		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
7	1891	29 210	53	2,08	52 227	44	3,73	8 178	84	0,58	2351	85	0,17	5990	91	0,43	103 132	44	7,36		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
8	1892	29 210	53	2,53	69 686	47	6,02	7 518	22	0,65	2524	46	0,22	7200	—	0,62	121 684	93	10,52		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
9	1893	34 736	84	2,71	80 757	41	6,30	7 151	45	0,56	3050	93	0,24	7065	82	0,55	138 431	87	10,81		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
10	1894	40 000	—	2,94	87 379	80	6,42	7 196	74	0,55	3099	38	0,22	7222	91	0,53	150 913	92	11,09		
																				<i>M</i>	<i>S</i>
																			Im Durchschnitt pro Jahr		8,05
																			oder pro km Betriebslänge		0,08

