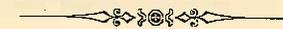


Dortmund - Gronau - Enscheder
Eisenbahn - Gesellschaft.



Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 16. Mai 1896.



Dortmund.

Druck von W. Crüwell, Olpestr.

1896.

Gr 8

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. Dezember 1895 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 494 158 *M* 95 *S* verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $5\frac{1}{2}$ % auf die Stamm-Prioritäts-Actien und auf die Stamm-Actien gestattet.

Die in dem vorjährigen Berichte aufgeführten, in Folge der Verkehrssteigerung nothwendig gewordenen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Dortmund und Eving sind in Angriff genommen; das zweite Gleis zwischen diesen beiden Bahnhöfen ist fertiggestellt und dem Betriebe übergeben; der Wagenpark ist durch Beschaffung von 285 Wagen mit einer Ladefähigkeit von 2950 t verstärkt und ausserdem ist eine Lokomotive neu beschafft worden.

Die landesherrliche Genehmigung zur Ausgabe einer $3\frac{1}{2}$ % Anleihe in Höhe von 6 000 000 *M* ist ertheilt worden und wird eine theilweise Begebung dieser Anleihe in der nächsten Zeit erforderlich.

Im regelmässigen Wechsel scheiden aus dem Aufsichtsrath die Herren Baurath Alfred Lent (Berlin) und Stadtrath Eduard Kleine (Dortmund) aus und wird die Generalversammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1895.

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. Lau- fende Nr.	2. Bezeichnung der Stationen	3. 4. 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	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 Bahnhöfe 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 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 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 mit Ausnahme der Strecke Dortmund-Eving, auf welcher im Berichtsjahre das zweite Gleis ausgeführt wurde, eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch durchweg für zwei Gleise erworben.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Vollspur 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 45,629 „
Summa 142,345 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 147,444 km.

Die ursprünglich verlegten Schienen liegen nur noch auf den Bahnhöfen Lüdinghausen, Ahaus und Gronau, sowie in Nebengleisen, dieselben sind von der „Union“ (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogene breitbasige Eisenschienen mit Feinkornkopf und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 m, eine Höhe von 130,8 mm und wiegen pro Meter 37 kg. Das durchgehende Gleis Dortmund-Gronau, mit Ausnahme der in den Bahnhöfen Lüdinghausen, Ahaus und Gronau liegenden Strecken besteht in einer Gesamtlänge von 93,988 km aus breitbasigen Stahlschienen, welche auf eisernen oder kiefernen imprägnirten Querschwellen liegen. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt. Die Stossverbindungen haben bei den Eisenschienen zwei Flachlaschen von 0,471 m Länge und vier Schraubenbolzen. Von den Stahlschienengleisen sind 56,459 km mit 0,510 m gleichlangen und 37,529 km mit 0,600 m langen äusseren und 0,667 m langen inneren Winkellaschen verbunden. 56,459 km Gleise bestehen aus 7,5 m langen, 130 mm hohen Stahlschienen mit einem Gewichte von 31,09 kg pro m. Auf 37,529 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 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 143 einfache Weichen, 25,5 doppelte und 12,5 einfache Kreuzungsweichen, sowie 7,5 Doppelweichen und 9 Kreuzungen, während für die im fremden Besitze befindlichen Anschlussgleise weitere 50 einfache

Weichen, 7,5 doppelte Kreuzungsweichen, 2,5 einfache Kreuzungsweichen und 2,5 Kreuzungen, welche den Anschlussinhabern gehören, eingelegt sind. Die in fremdem Besitze befindlichen, aber von der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn betriebenen Anschlussstrecken haben eine Gesamtlänge von 12,20 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 sind aus Puddelstahl hergestellt. 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 1895 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

9868 Stück Mittelschwellen,
2736,40 lfde. m Weichenschwellen,
6 Stück einfache Weichen,
2 Stück dreitheilige Weichen,
2 Stück ganze englische Weichen,
5 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
13843,42 lfde. m Stahlschienen,
3082,40 lfde. m Eisenschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 910 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 85 Rottenarbeiter mit jährlich 25 571 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 56 000 *M* 58 *℔*,

und zwar 34 107 *M* 35 *℔* für Unterhaltung des Oberbaues,
21 893 *M* 23 *℔* für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1895 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund.
 - a. Neubau eines massiven Werkstattsgebäudes (Schmiede) mit 302,86 qm bebauter Fläche.
 - b. Neubau eines vierten Beamtenwohnhauses für 8 Familien mit zugehörigem Stallgebäude.
2. Bahnhof Eving.
 - a. Herstellung eines zweiten Anschlussgleises an das Eisen- und Stahlwerk Hoesch für die selbst im Bau befindliche Hochofenanlage.
 - b. Herstellung von drei weiteren Nebengleisen mit 835 m Nutzlänge.
 - c. Vermehrung der Uebergabegleise zwischen Eving und dem Staatsbahnhof Dortmund um ein viertes Gleis von 385 m Nutzlänge unter Entfernung von 2 einfachen Weichen und Einlegung von 2 Doppelweichen.
 - d. Erneuerung des Oberbaues des durchgehenden Hauptgleises unter Verwendung von 9 m langen Stahlschienen des Normal-Staatsbahnprofils 1885 auf 2,7 m langen eisernen Querschwellen mit Haarmann'scher Hakenplattenbefestigung.
3. Bahnhof Lünen.

Erneuerung des Oberbaues der beiden Hauptgleise wie vor.
4. Haltestelle Selm.

Erneuerung des durchgehenden Hauptgleises wie vor.

5. Bahnhof Dülmen.

- a. Erneuerung der beiden Hauptgleise wie vor.
- b. Chaussirung der beiden Bahnhofszufahrtsrampen.

6. Bahnhof Coesfeld.

Erneuerung der beiden Hauptgleise wie vor.

b. Auf der freien Strecke.

1. Erneuerung des Oberbaues des Hauptgleises I von Dortmund bis Eving wie vorstehend zu a, 2, d.
2. Neubau des Hauptgleises II von Dortmund bis Eving mit Ueberbrückung der Staatsbahnstrecke Dortmund-Hamm, des Hoesch'schen Anschlussgleises, der Papengartenstrasse und des Fussweges in km 1,82.
3. Erneuerung des Oberbaues des Hauptgleises von Eving bis km 3,71.
4. Ersatz der hölzernen Wegeüberführungsbrücke in km 3,35 durch eine Brücke mit eisernem Ueberbau und Erbreiterung der Fahrbahn auf 5,6 m und Ausführung beiderseitiger Fusswege von 1,5 m Breite.
5. Ersatz der hölzernen Wegeüberführungsbrücke in km 4,29 durch einen eisernen Ueberbau.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1895 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender.

19 Locomotiven mit 14 Tendern.

b. Wagen.

27 Stück	Personenwagen mit 1296 Plätzen oder pro km Bahnlänge 14 Plätze,
8	„ Gepäckwagen mit 80 t Ladegewicht,
123	„ bedeckte Güterwagen mit 1280 t Ladegewicht,
20	„ offene Viehwagen mit 200 t Ladegewicht,
198	„ Kokeswagen mit 1980 t Ladegewicht,
350	„ Hochbordwagen mit 3500 t Ladegewicht,
30	„ Schienenwagen mit 650 t Ladegewicht (4 achsige Wagen),
20	„ Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
14	„ Theertransportwagen mit 140 t Ladegewicht,
3	„ Petroleumtransportwagen mit 32,5 t Ladegewicht,
1	„ Kalktransportwagen mit 10 t Ladegewicht,
1887	„ offene Güterwagen mit 18 870 t Ladegewicht,
1	„ Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 2682 Wagen mit 5424 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 5352 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 26 862,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 56,05 Achsen mit 281,31 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1895 beschafft 1 Tenderlocomotive, 20 bedeckte Güterwagen ohne Bremse, 100 Stück Hochbordwagen, davon 20 Stück mit Bremse, 5 Stück Plattformwagen mit Bremse, 160 Stück offene Güterwagen (Kohlenwagen), davon 32 Stück mit Bremse.

Auch im Jahre 1896 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 „
	<u>24 000 000 M</u>

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 1895

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 555 488 M 79 S
„	2. Erdarbeiten	3 253 626 „ 72 „
„	3. Bahnunterhaltung	71 032 „ 57 „
„	4. Einfriedigungen	96 734 „ 21 „
„	5. Wegeübergänge etc.	590 417 „ 85 „
„	6. Durchlässe und kleinere Brücken	349 591 „ 19 „
„	7. Grössere Brückenanlagen	330 593 „ 31 „
„	10. Oberbau	4 883 932 „ 02 „
„	11. Signale	282 725 „ 19 „
„	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 237 059 „ 57 „
„	13. Ausserordentliche Anlagen	28 232 „ 92 „
„	14. Betriebsmittel	7 186 900 „ 95 „
„	15. Verwaltungskosten	895 097 „ 45 „
„	16. Insgemein	72 826 „ 02 „
„	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919 „ 76 „
	zusammen	<u>25 644 178 M 52 S</u>

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 1895 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.

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

Es sind im Jahre 1895 überhaupt 5418 Züge mit 351725 Zugkilometern gefahren.

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

Sämtliche Stationen mit Ausnahme von Bork, Lette, Holtwick und Epe vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr; es sind im Jahre 1895 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen 3,

Privat-Depeschen 1449,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 732 *M.*

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund, Dülmen und Coesfeld an die Preussische Staatseisenbahn, in Gronau an die letztere, die Niederländische Staatsbahn und die Holländische Eisenbahn 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, Gerberloche, rohe Holzzeugmasse und Düngemittel.

a. Personen- und Gepäckverkehr.

Die Einheitssätze der Personen-Fahrpreise betragen pro km:

I. Klasse	8 $\frac{1}{2}$
II. „	6 „
III. „	4 „
IV. „	2 „

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

Es werden unter den Bestimmungen des Binnen-Personentarifs zu ermässigten Preisen ausgegeben:

1. Zeitkarten für 30 Einzelreisen mit einer Geltungsdauer von 3 Monaten für die I. bis III. Wagenklasse.
2. Zeitkarten für Schüler auf die Dauer von einem bis zu 12 Monaten für die II. oder III. Wagenklasse und solche zu 30 Einzelfahrten mit einer Geltungsdauer von 3 Monaten.
3. Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten, gültig für die IV. Wagenklasse.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 kg Freigewicht pro Fahrkarte der ersten drei Klassen — werden für 10 kg und 10 km mit 5 $\frac{1}{2}$ unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Altona, Elberfeld, Essen, Hannover, Köln und Münster, 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 $\frac{1}{2}$
Stückgut	1,1 „
A 1	0,67 „
B	0,60 „
A 2	0,50 „
Spezial-Tarif I	0,45 „
„ „ II	0,35 „
„ „ III	0,26 „

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	₰
" " II	11—100 "	9	"
" " III	über 100 "	12	"

Es bestehen folgende directe Verkehrs-Beziehungen:

a. Klassen-Tarife.

1. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
2. Rheinisch-Niederdeutscher-Verkehr.
3. Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen (Seetransit-Tarif).
4. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
5. " " -Niederländischer Verkehr.
6. " " -Sächsischer Verkehr.
7. " " -Südwestdeutscher Verkehr.
8. " " -Bayerischer Verkehr.
9. " " -Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.
10. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
11. Verkehr mit der Oberhessischen Bahn.
12. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Berlin.
13. " " " " — Breslau (einschliesslich der Breslau-Warschauer Eisenbahn).
14. " " " " — Bromberg (einschliesslich der Ostpreussischen Südbahn).
15. Westdeutscher Privatbahnverkehr.

b. Kohlen-Tarife.

16. Deutsch-Dänischer Verkehr.
17. " -Italienischer Verkehr.
18. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
19. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Lothringen nach Belfort transit.
20. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
21. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
22. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
23. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
24. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
25. " -Westfälisch-Südwestdeutscher Verkehr.
26. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
27. " " " Rhene-Diemelthalbahn.
28. Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.
29. Staatsbahn-Verkehr Köln rrh. — Altona (einschliesslich der Kreis Oldenburger Eisenbahn).
30. " " " " — Berlin.
31. " " " " — Bromberg.
32. " " " " — Erfurt (einschliesslich der Thüringischen Privatbahnen).
33. " " " " — Hannover (einschliesslich der Hoya-Eystruper, Warstein-Lippstadter und Farge-Vegesacker Eisenbahn).
34. " " " " — Oldenburg.
35. Westdeutscher Privatbahnverkehr.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 484 300 einfache und 88 172 Rückfahrkarten wurden 660 644 Personen befördert; ferner wurden 1 857 023 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	289 630	₰ 61	₰
b) " " Güter-Verkehr	1 791 720	" 64	"
c) " den Extraordinarien	964 975	" 39	"

in Summa . 3 046 326 ₰ 64 ₰

Es betragen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1891 2 433 081 ₰ 64 ₰	361 250 ₰ 75 ₰	—
" " 1892 2 350 304 " 98 "	— " — "	82 776 ₰ 66 ₰
" " 1893 2 484 226 " 70 "	133 921 " 72 "	—
" " 1894 2 669 285 " 22 "	185 058 " 52 "	—
" " 1895 3 046 326 " 64 "	377 041 " 42 "	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	75 821 950
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	2 059 334
„ Gepäckwagen	708 144
„ Postwagen	277 976
„ Güter- und Viehwagen	72 776 496
kommen.	

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	10 042 490
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	65 779 460
Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	4 726 112
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	10 042 490
auf dieser überhaupt	14 768 602

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	686 147 M 20 S
zu zahlen	58 592 „ 98 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,69 S
für Putzen	0,01 „
b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,15 „
c. für Schmierer sämtlicher Wagen	0,0065 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von 14 151 M 90 S

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 106 657 „ 74 „

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 42 201 „ 51 „
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen 48 286 „ 05 „
und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Lokomotiven und Wagen, für Auswechslung von Tragfederbunden und Nothketten gegen Sicherheitskuppelungen, sowie Anbringen von Kokswagen-Aufsätzen 16 170 „ 18 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,15 S pro Achskilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,06 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,07 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,02 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 397 245 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 14 768 602 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 20 907 Nutzkilometer geleistet und 777 295 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 31 610 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1664 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	10,48 S
für Unterhaltung und Erneuerung	20,10 „
für Schmierer und Putzen	1,78 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 79 839 M 11 S

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 18 946 M 44 S
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbüchsen und Bremsen, sowie für Beschaffung einer Lokomotive 60 892 „ 67 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 20,10 S pro Fahrkilometer:

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	4,77 S
auf Erneuerungsfonds I mit	15,33 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	3 088 525 M 15 S
(einschl. 42 198 M 51 S Gewinnvortrag aus dem Jahre 1894);	
die Ausgaben	1 147 554 „ 64 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	1 940 970 M 51 S

Davon fliessen:

a. in den Erneuerungsfonds I	294 204 M 11 S
b. in den Erneuerungsfonds II	120 000 „ — „
c. in den Reservefonds I	6 027 „ 84 „

mithin reiner Ueberschuss = 420 231 M 95 S
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1895 mit denen des Vorjahres 1894.

	1895		1894		mithin 1895	
					mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	387 072 „	395 205 „	—	8 133 km	—	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	14 768 602 „	14 716 522 „	52 080 km	—	—	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	3 046 326 <i>M</i> 64 <i>S</i>	2 669 285 <i>M</i> 22 <i>S</i>	377 041 <i>M</i> 42 <i>S</i>	—	—	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	31 496 „ 35 „	27 587 „ 73 „	3 908 „ 62 „	—	—	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	7 „ 87 „	6 „ 75 „	1 „ 12 „	—	—	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 21 „	— „ 18 „	— „ 03 „	—	—	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 147 554 „ 64 „	995 300 „ 22 „	152 254 „ 42 „	—	—	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	11 864 „ 71 „	10 290 „ 53 „	1 574 „ 18 „	—	—	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 96 „	2 „ 52 „	— „ 44 „	—	—	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 08 „	— „ 07 „	— „ 01 „	—	—	—
6. Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:						
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	37,67 %	37,29 %	0,38 %	—	—	—
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	13,79 %	13,00 %	0,79 %	—	—	—
c. Betriebsüberschuss	48,54 %	49,71 %	—	1,17 %	—	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1895 stellt sich auf	3 046 326 <i>M</i> 64 <i>S</i>
Gegenüber derjenigen pro 1894 mit	2 669 285 „ 22 „
ergiebt sich eine Mehreinnahme von	377 041 <i>M</i> 42 <i>S</i>

Laufd. <i>N</i>	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1895		pro 1894	
		<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahres-Rechnung . .	42 198	51	33 615	14
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	289 630	61	288 000	08
2	„ II. „ „ Güter-Verkehr	1 791 720	64	1 676 566	55
3	„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	70 121	67	72 678	95
4	„ IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . .	692 032	20	520 153	79
5	„ V. Erträge aus Veräusserungen	2 349	25	2 103	05
6	„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	200 472	27	109 782	80
	Summa Einnahmen	3 088 525	15	2 702 900	36

Laufd. <i>N</i>	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1895		pro 1894	
		<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>
	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:				
1	Titel I. Besoldungen und Gehalte	296 941	11	308 091	02
2	„ II. Andere persönliche Ausgaben	221 469	31	197 214	26
	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:				
3	Titel III. Allgemeine Kosten	295 016	35	170 263	94
4	„ IV. Kosten der Unterhaltung der				
	a) Bahn-Anlagen <i>M</i> 54 947,33				
	b) Bahnhofs-Anlagen „ 39 083,72				
	c) Telegraphen- und Signalvorrichtungen „ 3 894,41				
	Summa Titel IV.	97 925	46	92 224	38
5	Titel V. Kosten des Bahntransports				
	a) der Züge <i>M</i> 61 419,22				
	b) Unterhaltung d. Betriebsmittel etc. „ 63 810,59				
	Summa Titel V.	125 229	81	119 604	63
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	52 379	62	52 302	28
7	„ IX. „ „ „ „ Betriebsmittel	58 592	98	55 599	71
	Summa Ausgaben	1 147 554	64	995 300	22
	Abschluss				
A	Einnahmen	3 088 525	15	2 702 900	36
B	Ausgaben	1 147 554	64	995 300	22
	Ueberschuss	1 940 970	51	1 707 600	14

Der **Erneuerungsfonds I**

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 1 656 370 M 72 S
auf. Gegen den Bestand ultimo 1894 von 1 496 478 „ 21 „
ergibt sich also eine Zunahme von 159 892 M 51 S

Im Laufe des Jahres 1895 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung einer Lokomotive, sowie von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen und Bremsen 60 892 M 67 S
b) für Erneuerung von Coupées und Bremsen 12 113 „ 90 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen 48 286 „ 05 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln 121 292 M 62 S
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien 83 534 „ 90 „
im Ganzen 204 827 M 52 S

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

seite, mit 296 684 M 58 S
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 225 092 „ 20 „
vermehrt um den Betrag von 71 592 M 38 S
und zwar um die Rücklage von 120 000 M — S
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit 48 407 „ 62 „
Differenz wie oben 71 592 M 38 S

Der **Reservefonds I** wurde nicht in Anspruch genommen.

Durch die Rücklage pro 1895 im Betrage von 6 027 M 84 S stellt sich nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 300 000 M — S und hat damit seine concessionsmässige Höhe erreicht.

Der **Reservefonds II** (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von 643 284 M 20 S

auf 709 630 „ 69 „

angewachsen.

Die Rücklage pro 1895 beträgt 73 927 M — S.

In die **Beamten-Pensionskasse** sind die reglements-mässigen Einlagen geflossen.

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1895 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 448 727 M 30 S.

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschliesslich des reglements-mässigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1895 einen Vermögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 40 145 M 12 S nach.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1894 ein Vermögen von 17 M 28 S
und ein Reservefonds in Effekten von 7 661 „ 95 „
Zusammen 7 679 M 23 S

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl. 2 435 M 70 S Gesellschaftszuschuss) 9 174 „ 71 „
Summa 16 853 M 94 S

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. 9 070 „ 04 „
Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 7 783 M 90 S

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1895 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 64 298 M 06 S auf. 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,
„	1 800 „	„ 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,
„	555 200 „	„ Preussische 3 % consolidirte Anleihe,
„	547 900 „	„ 3 % Deutsche Reichs-Anleihe,
„	100 000 „	„ Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe.
„	2 000 „	„ Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft,
„	126 000 „	„ Badische 3 1/2 % Staatsanleihe.
Zusammen nom.	2 882 400 M.	

1	2	3	4		5		6		7		8		9		10		11		12		13		14		15		16		17		18		
			Mk	S	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	Mk	% vom Reingewinn	
1	1886	13 263	23	1,83	26 126	20	3,61	5 849	91	0,81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2	1887	15 115	39	1,79	26 235	20	3,11	12 336	49	1,46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
3	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	1889	20 163	46	1,84	36 493	49	3,34	13 395	61	1,22	1766	89	0,16	2372	47	0,22	4670	65	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6	1891	29 210	53	2,08	52 227	44	3,73	8 178	84	0,68	1736	05	0,12	2351	85	0,17	5990	91	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7	1892	29 210	53	2,53	69 686	47	6,02	7 518	22	0,65	1954	49	0,17	2524	46	0,22	7300	—	0,62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8	1893	34 736	84	2,71	80 757	41	6,30	7 151	45	0,66	1954	49	0,17	3050	93	0,24	7065	82	0,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	1894	40 000	—	2,94	87 379	80	6,42	7 496	74	0,65	2143	66	0,16	3099	38	0,22	7222	91	0,53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10	1895	53 333	33	3,51	80 898	82	5,31	7 090	47	0,47	2274	81	0,15	3061	16	0,20	6481	47	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Im Durchschnitt pro Jahr . . . 7,49
oder pro km Betriebslänge . . . 0,08

9. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1886 bis 1895.

BILANZ
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. December 1895.

Activa.		Passiva.	
1	2	3	4
Mk	S	Mk	S
1	Bau-Conto	18 000 000	—
2	Bestand der Kasse	6 000 000	—
3	Bauquitt-Guthaben	95 406	58
4	Effecten: a) des Betriebsfonds	1 656 370	72
	b) des Erneuerungsfonds I	296 684	58
	c) des Reservefonds I	300 000	—
	d) der Beamtens-Pensionskasse	709 630	69
	e) der Arbeiter-Pensionskasse	448 727	30
	f) der Krankenkasse	40 145	12
5	Deponirte Cautions-Effecten	7 783	90
	Materialien	13 946	57
	Debitoren	64 298	06
	Summa	226 316	12
	Summa	354 707	25
	Summa	1 520 738	56

Gewinn- und Verlust-Rechnung.		Credit.	
1	2	3	4
Mk	S	Mk	S
1	Vortrag aus dem Jahre 1894	42 198	51
2	Einnahme des Jahres 1895	3 046 326	64
	Summa	3 088 525	15
	Summa	3 088 525	15
	Verwendung des Reingewinns:	—	—
	Zur Einlage in den Reservefonds II	73 927	33
	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer einer Dividende von 5 1/2 % auf 6 000 000 Mk	53 333	—
	Stamm-Prioritäts-Actien einer Dividende von 5 1/2 % auf 18 000 000 Mk	380 000	—
	Stamm-Actien einer Dividende von 5 1/2 % auf 18 000 000 Mk	990 000	—
	Zum Vortrage an den Aufsichtsrath einer Rechnung	13 200	—
	Zum Vortrage auf neue Rechnung	60 278	23
	Summa wie oben	1 520 738	56

Dortmund, im April 1896.

Die Direction.