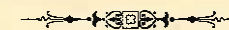


Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn - Gesellschaft.



Ordentliche Generalversammlung zu Dortmund

am 18. Mai 1897.



Dortmund.

Druck von W. Crüwell, Olpestr.
1897.

Li 8

41

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. Dezember 1896 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 609 771 *ℳ* 52 *℔* verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $6\frac{1}{2}\%$ auf das gesammte Actien-Kapital gestattet.

Von der in Höhe von 6 000 000 *ℳ* landesherrlich genehmigten Anleihe sind im Laufe des Jahres nur 2 000 000 *ℳ* begeben.

Im regelmässigen Wechsel scheiden aus dem Aufsichtsrathe die Herren General-Director Commerzienrath Hermann Brauns (Dortmund) und Director a. D. Emil Reinbold (Berlin) aus und wird die Generalversammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1896.

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 Entfernung in Kilometern		4 Station 0 in Dortmund
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude		
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 i. W.	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 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 zweigleisigen Strecke Dortmund-Eving 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 47,692 „

Summa . . . 144,408 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 . . . 149,507 km.

Die ursprünglich verlegten Schienen liegen nur noch auf den Bahnhöfen 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 Ahaus und Gronau liegenden Strecken besteht in einer Gesamtlänge von 94,743 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 56,057 km mit 0,510 m gleichlangen und 38,686 km mit 0,600 m langen äusseren und 0,667 m langen inneren Winkellaschen verbunden. 56,057 km Gleise bestehen aus 7,5 m langen, 130 mm hohen Stahlschienen mit einem Gewichte von 31,09 kg pro m. Auf 38,686 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 147 einfache Weichen, 26,5 doppelte und 14 einfache Kreuzungsweichen, sowie 9 Doppelweichen und 9 Kreuzungen, während für die im fremden Besitze befindlichen Anschlussgleise weitere 56 einfache Weichen, 7,5 doppelte

Kreuzungsweichen, 3 einfache Kreuzungsweichen, 1 Doppelweiche 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 12,98 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 Rettung 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 1896 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

9886 Stück Mittelschwellen,
7020,10 lfd. m Weichenschwellen,
21 Stück einfache Weichen,
3 Stück dreitheilige Weichen,
4 Stück ganze englische Weichen,
1 Stück halbe englische Weiche,
4 Stück Weichen, doppelte Gleisverbindungen,
10 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
5270,16 lfd. m Stahlschienen,
11378,27 lfd. m Eisenschienen.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 1650 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 89 Rottenarbeiter mit jährlich 26796 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 59298 M 67 S.

und zwar 41708 M 22 S für Unterhaltung des Oberbaues,

17590 M 45 S für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1896 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund.

- Fertigstellung der Erdarbeiten für die Bahnhofserweiterung und Umlegung der Uebergabegleise für den Verkehr mit dem Staatsbahnhofe Dortmund Rh.
- Neubau eines fünften Beamtenwohnhauses für 3 Familien mit 162,28 qm bebauter Fläche.
- Herstellung des neuen Verwaltungsgebäudes im Rohbau und Fertigstellung des zugehörigen Hofgebäudes.
- Herstellung der Fundamente für eine neue Wagenwerkstatt.

2. Bahnhof Eving.

- Ausbau des 740 m langen Nebengleises Nr. 3a.
- Verlängerung des zweiten Hauptgleises bis km 3,5.
- Herstellung eines Anschlussgleises für die Firma August Kopfermann und
- desgleichen wie vor für die Firma Both & Tilmann an die im Betriebe der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn stehende Zechenbahn vom Schachte Kaiserstuhl I.
- desgleichen wie vor für die Firma Hermann Meininghaus jun. an die im gleichen Betriebe stehende Zechenbahn vom Schachte Minister Stein.

- f. desgleichen wie vor für die Firma Rudolf Meissner an die im gleichen Betriebe stehende Zechenbahn vom Schachte Fürst Hardenberg.
- g. Zur Anlage des Sonderhafens Hardenberg an den im Bau begriffenen Kanal von Dortmund nach den Emshäfen:
Herstellung der 221,45 m langen Quaimauer im Rohbau, des Fundamentes für den hydraulischen Kohlenkipper, Aushub des Hafenbeckens bis auf einen geringen Resttheil und theilweise Anschüttung der Hafendämme.

3. Haltestelle Preussen.

Neubau einer geschlossenen Wartehalle aus Holzfachwerk von 61,00 qm bebauter Fläche.

4. Bahnhof Lünen.

- a. Neubau einer offenen Wartehalle von 109,92 qm bebauter Fläche.
- b. Neubau eines provisorischen Lokomotivschuppens von 83,20 qm bebauter Fläche nebst Kohlenbühne und Reinigungsgrube.
- c. Herstellung eines 150 m langen Gleises zum Lokomotivschuppen.
- d. Ausführung eines Anschlussgleises für den Dampfsägewerksbesitzer Ludwig Moll.
- e. desgleichen für das Dampfsägewerk von Gebrüder Bäume unter theilweiser Benutzung des Anschlussgleises der Gewerkschaft Eisenhütte Westfalia bei Lünen.
- f. Wasserversorgung des Bahnhofes unter Anschluss an die neu angelegte Wasserleitung der Stadt Lünen.

5. Bahnhof Lüdinghausen.

- a. Erneuerung des Oberbaues der beiden Hauptgleise nach der Oberbauanordnung 6d E der Preussischen Staatsbahnen unter Verwendung von 9 m langen Stahlschienen.
- b. Massive Unterfangung des südlichen Theiles des Güterschuppens bis unter Dach.

6. Haltepunkt Lette.

Einrichtung einer Blockstation.

7. Bahnhof Coesfeld.

Verlängerung des Nebengleises No. 5 um 300 m unter Umlegung einer einfachen Weiche und Einlegung einer einfachen Kreuzungsweiche zur Herstellung einer südlichen Gleiseverbindung.

8. Haltepunkt Holtwick.

Einrichtung einer Blockstation.

9. Haltestelle Epe.

Ausbau zu einer Haltestelle mit Güterabfertigung unter Vergrößerung des Stationsgebäudes um 69,72 qm bebauter Fläche. Neubau eines Güterschuppens von 53,28 qm, eines massiven Abortgebäudes von 11,48 qm bebauter Fläche, einer massiven Vieh- und Wagenrampe, sowie einer Waggon-Waage ohne Gleisunterbrechung und Herstellung von 990 m Lade- und Nebengleisen unter Einlegung von 4 einfachen und 1 Doppelweiche mit Verlegung des Anschlussgleises der Firma Gebrüder Laurenz aus der freien Strecke in das Nebengleis Nr. 3.

b. Auf der freien Strecke.

- Herstellung eines 306 m langen Anschlussgleises in km 17,25 für den Sandgrubenbesitzer Karl Hageneier.
- Durchführung der Neueintheilung der Bahnwärterstrecken bis Gronau zur Verminderung der Anzahl der Bahnwärter.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1896 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

21 Lokomotiven mit 15 Tendern.

b. Wagen.

29	Stück	Personenwagen mit 1386 Plätzen oder pro km Bahnlänge 15 Plätze.
8	„	Gepäckwagen mit 80 t Ladegewicht,
123	„	bedeckte Güterwagen mit 1280 t Ladegewicht,
20	„	offene Viehwagen mit 200 t Ladegewicht,
223	„	Kokeswagen mit 2230 t Ladegewicht,
450	„	Hochbordwagen mit 4500 t Ladegewicht,
30	„	Schienenwagen mit 650 t Ladegewicht (4achsige Wagen),
20	„	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
15	„	Theertransportwagen mit 150 t Ladegewicht,
3	„	Petroleumtransportwagen mit 32,5 t Ladegewicht,
2082	„	offene Güterwagen mit 20820 t Ladegewicht,
1	„	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 3004 Wagen mit 6068 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 5992 Achsen haben ein Gesammtladegewicht von 30062,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 62,75 Achsen mit 314,82 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1896 beschafft 1 Personenzug-Lokomotive, 1 Tenderlokomotive, 2 Stück Personenwagen II./III. Klasse, davon 1 mit Bremse, 100 Stück Hochbordwagen, davon 20 Stück mit Bremse, 220 Stück offene Güterwagen (Kohlenwagen), davon 44 Stück mit Bremse.

Ein offener Güterwagen wurde zu einem Kesselwagen umgebaut und der Kalktransportwagen wegen zu geringer Benutzung wieder zum Kohlentransport eingerichtet.

Auch im Jahre 1897 wird eine weitere Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 26 000 000 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 „
c.	2 000 Stück Prioritäts-Anleihe à 1 000 M =	2 000 000 „
		26 000 000 M

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 101 570 M 58 S.

Vorausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1896

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 865 971	M	79	ℒ
"	2. Erdarbeiten	3 274 096	"	30	"
"	3. Bahnunterhaltung	71 032	"	57	"
"	4. Einfriedigungen	96 734	"	21	"
"	5. Wegeübergänge etc.	602 929	"	75	"
"	6. Durchlässe und kleinere Brücken	349 662	"	19	"
"	7. Grössere Brückenanlagen	330 593	"	31	"
"	10. Oberbau	5 025 662	"	47	"
"	11. Signale	286 019	"	34	"
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 420 187	"	26	"
"	13. Ausserordentliche Anlagen	138 887	"	80	"
"	14. Betriebsmittel	7 963 965	"	43	"
"	15. Verwaltungskosten	901 831	"	90	"
"	16. Insgemein	72 826	"	02	"
"	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919	"	76	"
	zusammen	27 210 320	M	10	ℒ

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 1896 nicht besetzt. Die Verwaltung dieser Abtheilung, sowie die Leitung des technischen Betriebes wurde von dem technischen Directionsmitgliede unter Mitwirkung eines Regierungsbaumeisters mitbesorgt.

2. Betriebsdienst.

Am 17. Februar, Vormittags 9^{1/2} Uhr, fand bei dichtem Nebel ein Zusammenstoss des gemischten Zuges 2 mit einem Rangirzuge in km 3,8 am Nordende des Rangirbahnhofes Eving statt, bei welchem der Zugführer getödtet und mehrere Beamten, sowie einige Reisende verletzt wurden. Von den Betriebsmitteln wurden 1 Lokomotive, 1 Gepäckwagen, 4 Personenwagen und 15 Güterwagen zum Theil erheblich beschädigt. Die Aufräumarbeiten wurden derart gefördert, dass die Strecke am gleichen Tage Nachmittags 5 Uhr wieder befahrbar war. Die Personenzugbeförderung wurde mittelst Umsteigens an der Unfallstelle aufrecht erhalten. Einige Güterzüge mussten ausfallen oder verspätet abgelassen werden.

Im Uebrigen wurde der Betriebsdienst nach den jeweiligen Fahrplänen regelmässig ausgeführt.

Demgemäss verkehrten täglich vom 1. Januar bis zum 30. April

6 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Gronau,

2 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Lünen und

8 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Derne, 2 nur auf der Strecke Dortmund-Lünen

und vom 1. Mai bis zum Schlusse des Jahres

2 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Gronau,

2 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen,

6 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Gronau und

9 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Preussen, 3 nur auf der Strecke Eving-Lünen.

Ausserdem verkehrte 1 Personenzug auf der Strecke Dortmund-Lünen nur an den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

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

Es sind im Jahre 1896 überhaupt 6109 Züge mit 403 152 Zugkilometern gefahren.

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

Sämtliche Stationen mit Ausnahme von Bork, Lette und Holtwick vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr; es sind im Jahre 1896 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen 1,

Privat-Depeschen 1997,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 1043 M 80 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, 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, Koks, 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 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 S unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke 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 S
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 S

11—20 „ 22 „

21—30 „ 24 „

31—40 „ 26 „

41—50 „ 28 „

51—60 „ 30 „

61—70 „ 32 „

71—80 „ 34 „

81—90 „ 36 „

91—100 „ 38 „

über 100 „ 40 „

bei Stückgut und Klasse A 1 1—10 „ 10 „

11—20 „ 11 „

21—30 „ 12 „

31—40 „ 13 „

41—50 „ 14 „

51—60 „ 15 „

61—70 „ 16 „

71—80 „ 17 „

81—90 „ 18 „

91—100 „ 19 „

über 100 „ 20 „

bei Klasse B 1—10 „ 8 „

11—20 „ 9 „

21—30 „ 10 „

31—40 „ 11 „

über 40 „ 12 „

bei Klasse A 2

Spezial-Tarif I	1—10 km	8 S
„ „ II	11—100 „	9 „
„ „ III	über 100 „	12 „

Es bestehen folgende direkte Verkehrs-Beziehungen:

a. Klassen-Tarife.

1. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
2. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
3. Rheinisch-Westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
4. „ „ -Belgischer Verkehr.
5. „ „ -Niederländischer Verkehr. (Dortmund-Enschede nur als Transitbahn betheiligt.)
6. Rheinisch- und Frankfurt-Sächsischer Verkehr.
7. Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verkehr.
8. „ „ -Bayerischer Verkehr.
9. „ „ -Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.
10. „ „ -Oberhessischer Verkehr.
11. Westdeutscher Privatbahnverkehr.
12. Brölthaler Nachbarverkehr.
13. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

b. Kohlen-Tarife.

14. Deutsch-Dänischer Verkehr.
15. „ -Italienischer Verkehr.
16. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr.
17. Deutsch-Französischer Kohlen-Verkehr via Elsass-Löthringen nach Belfort transit.
18. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr (Dortmund-Enschede nur als Transitbahn betheiligt).
19. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
20. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
21. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
22. „ -Westfälisch-Südwestdeutscher Verkehr.
23. Verkehr mit der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.
24. „ „ Rhene-Diemelthalbahn.
25. Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.
26. Westdeutscher Privatbahnverkehr.
27. Norddeutsch-Schweizerischer Verkehr.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 544 373 einfache und 103 308 Rückfahrkarten wurden 750 989 Personen befördert; ferner wurden 2 096 820 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr . .	328 382 M 58 S
b) „ „ Güter-Verkehr . .	2 007 279 „ 76 „
c) „ „ den Extraordinarien . .	1 027 622 „ 14 „

in Summa . 3 363 284 M 48 S

Es betrugen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1892 2 350 304 M 98 S	—	82 776 M 66 S
„ „ 1893 2 484 226 „ 70 „	133 921 M 72 S	—
„ „ 1894 2 669 285 „ 22 „	185 058 „ 52 „	—
„ „ 1895 3 046 326 „ 64 „	377 041 „ 42 „	—
„ „ 1896 3 363 284 „ 48 „	316 957 „ 84 „	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	82 351 057
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	2 368 828
„ Gepäckwagen	808 138
„ Postwagen	279 744
„ Güter- und Viehwagen	78 894 347

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	11 991 471
auf fremden Bahnen und auf Neubautrecken	70 359 586

Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn 3 698 112

Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen

auf der eigenen Bahn zurückgelegten	11 991 471
auf dieser überhaupt	15 689 583

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	730 738 M 78 S
zu zahlen	69 349 „ 04 „

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:

für Reparatur	0,27 S
für Putzen	0,01 „

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

für Reparatur	0,13 „
-------------------------	--------

c. für Schmierölen sämtlicher Wagen 0,0061 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées,

Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von . 6 345 M 76 S

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen

Kostenaufwand von 104 845 „ 53 „

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung . . 42 174 „ 74 „

auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen 46 823 „ 81 „

und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Lokomotiven und Wagen, für Auswechslung von Tragfederbünden und Nothketten gegen Sicherheitskuppelungen, sowie Anbringen von Kokswagen-Aufsätzen 15 846 „ 98 „

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	0,05 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,06 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,02 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 456 668 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 15 689 583 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 21 746 Nutzkilometer geleistet und 747 123 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 37 984 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1809 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betrugen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	10,83 ₰
für Unterhaltung und Erneuerung	24,18 „
für Schmieren und Putzen	1,72 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 110 416 ₰ 08 ₰

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 16 340 ₰ 65 ₰

und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen, und Bremsen, sowie für Beschaffung einer Lokomotive 94 075 „ 43 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 24,18 ₰ pro Fahrkilometer:

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	3,58 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit	20,60 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betrugen:

die Einnahmen	3 573 562 ₰ 71 ₰
(einschl. 210 278 ₰ 23 ₰ Gewinnvortrag aus dem Jahre 1895);	
die Ausgaben	1 168 682 „ 80 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	2 404 879 ₰ 91 ₰

Davon fliessen:

a. in den Erneuerungsfonds I	263 637 ₰ 25 ₰
b. in den Erneuerungsfonds II	240 000 „ — „
c. in den Reservefonds I	14 827 „ 42 „
	<u>518 464 „ 67 „</u>

mithin reiner Ueberschuss 1 886 415 ₰ 24 ₰

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1896 mit denen des Vorjahres 1895.

	1896	1895	mithin 1896	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	446 320 „	387 072 „	59 248 km	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	15 689 583 „	14 768 602 „	920 981 „	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	3 363 284 ₰ 48 ₰	3 046 326 ₰ 64 ₰	316 957 ₰ 84 ₰	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	34 773 „ 41 „	31 496 „ 35 „	3 277 „ 06 „	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	7 „ 54 „	7 „ 87 „	—	— ₰ 33 ₰
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 21 „	— „ 21 „	—	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 168 682 „ 80 „	1 147 554 „ 64 „	21 128 „ 16 „	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	12 083 „ 16 „	11 864 „ 71 „	218 „ 45 „	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 62 „	2 „ 96 „	—	— ₰ 34 ₰
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— „ 07 „	— „ 08 „	—	— „ 01 „
6. Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	34,75 %	37,67 %	—	2,92 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II und Reservefonds I	15,42 %	13,79 %	1,63 %	—
c. Betriebüberschuss	49,83 %	48,54 %	1,29 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1896 stellt sich auf	3 363 284 ₰ 48 ₰
Gegenüber derjenigen pro 1895 mit	3 046 326 „ 64 „
ergiebt sich eine Mehreinnahme von	316 957 ₰ 84 ₰

Laufr. Nr.	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1896		pro 1895	
		M	ℒ	M	ℒ
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung . .	210 278	23	42 198	51
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	328 382	58	289 630	61
2	„ II. „ „ Güter-Verkehr	2 007 279	76	1 791 720	64
3	„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	79 330	48	70 121	67
4	„ IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . .	742 138	89	692 032	20
5	„ V. Erträge aus Veräusserungen	2 460	04	2 349	25
6	„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	203 692	73	200 472	27
	Summa Einnahmen	3 573 562	71	3 088 525	15

Laufr. Nr.	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1896		pro 1895	
		M	ℒ	M	ℒ
	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:				
1	Titel I. Besoldungen und Gehalte	308 654	82	296 941	11
2	„ II. Andere persönliche Ausgaben	231 712	43	221 469	31
	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:				
3	Titel III. Allgemeine Kosten	271 917	35	295 016	35
4	„ IV. Kosten der Unterhaltung der a) Bahn-Anlagen M 58 217,28 b) Bahnhofs-Anlagen „ 35 618,18 c) Telegraphen- und Signal- vorrichtungen „ 3 164,30 Summa Titel IV.	96 999	76	97 925	46
5	Titel V. Kosten des Bahntransports a) der Züge M 70 618,12 b) Unterhaltung d. Betriebs- mittel etc. „ 64 776,48 Summa Titel V.	135 394	60	125 229	81
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	54 654	80	52 379	62
7	„ IX. „ „ „ „ Betriebsmittel	69 349	04	58 592	98
	Summa Ausgaben	1 168 682	80	1 147 554	64
	Abschluss				
A	Einnahmen	3 573 562	71	3 088 525	15
B	Ausgaben	1 168 682	80	1 147 554	64
	Ueberschuss	2 404 879	91	1 940 970	51

Der **Erneuerungsfonds I**

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 1 749 666 M 18 ℒ
auf. Gegen den Bestand ultimo 1895 von 1 656 370 „ 72 „
ergibt sich also eine Zunahme von 93 295 M 46 ℒ

Im Laufe des Jahres 1896 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung zweier Lokomotiven, sowie von
Federn, Radreifen, Siederöhren, Feuerbuchsen
und Bremsen 94 075 M 43 ℒ
b) für Erneuerung von Coupées und Bremsen 1 330 „ 02 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Rad-
reifen, Federn und Bremsen 46 823 „ 81 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln 142 229 M 26 ℒ
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien 106 164 „ 86 „
im Ganzen 248 394 M 12 ℒ

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

seite, mit 489 488 M 86 ℒ
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 296 684 „ 58 „
vermehrt um den Betrag von 192 804 M 28 ℒ
und zwar um die Rücklage von 240 000 M — ℒ
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Aus-
gaben mit 47 195 „ 72 „

Differenz wie oben 192 804 M 28 ℒ

Der **Reservefonds I** wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 22 468 M 74 ℒ als
Kosten für den Unfall am 17. Februar 1896 und ferner mit 2 127 M 93 ℒ nachträgliche
Entschädigung für Ueberschwemmungen im Jahre 1890.

Durch die Rücklage pro 1896 im Betrage von 14 827 M 42 ℒ stellt sich nunmehr der
Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 300 000 M — ℒ und hat
damit seine concessionsmässige Höhe erreicht.

Der **Reservefonds II** (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen
Bestand von 709 630 M 69 ℒ
auf 783 557 „ 69 „
angewachsen.

Die Rücklage pro 1896 beträgt 91 306 M 85 ℒ.

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

Das Vermögen der Kasse beträgt ultimo 1896 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 490 164 M 58 ℒ

Die **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** weist einschliesslich
des reglementsässigen Zuschusses der Gesellschaft am Schlusse des Jahres 1896 einen Ver-
mögensstand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 44 500 M 39 ℒ nach.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1895 ein Vermögen von 119 M 85 ℒ
und ein Reservefonds in Effecten von 7 660 „ 45 „

Zusammen 7 780 M 30 ℒ

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl.

2 465 M 57 ℒ Gesellschaftszuschuss) 10 313 „ 64 „

Summa 18 093 M 94 ℒ

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbe-
geld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. 8 872 „ 68 „

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 9 221 M 26 ℒ

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1896 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 74 079 $\mathcal{M}$ 06 $\mathcal{S}$ auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

Die **Gesellschaftsfonds** sind in folgenden Effekten angelegt:

nom.	1 500 $\mathcal{M}$	Preussische 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,
"	1 189 900 "	3 % Deutsche Reichs-Anleihe,
"	100 000 "	Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe,
"	2 000 "	Action der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft,
"	126 000 "	Badische 3 1/2 % Staatsanleihe,
"	1 500 "	1 Sparkassenbuch der Stadt Dortmund Nr. 10 509.

Zusammen nom. 2 857 600 $\mathcal{M}$.

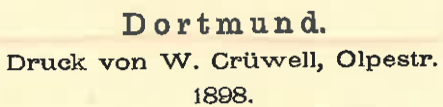
9. Uebersicht.

9. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1887 bis 1896.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Laufende Nummer	Jahr	Eisenbahn- steuer	Staats- und Gemeindesteuer	Zususs zur Beamten- Pensions- und Unterstützungs- kasse	Zususs zur Arbeiter- Pensionskasse	Zususs zur Krankenkasse für die Beamten, Diätäre und zur Arbeiter- und Ortskranken- kasse	Zususs zur Unfall- Versicherung	Zususs zur Alters- und Invaliditäts- Versicherung	Zusammen	Reingewinn % vom	Betrag $\mathcal{M}$	Reingewinn % vom	Betrag $\mathcal{M}$	Reingewinn % vom	Betrag $\mathcal{M}$	Reingewinn % vom	Betrag $\mathcal{M}$	Reingewinn % vom
1	1887	15 115	26 285	12 336	—	2035	2995	—	58 718	6,96	21	—	—	—	—	—	—	—
2	1888	17 423	30 279	12 846	1670	2180	4020	—	68 420	7,09	45	—	—	—	—	—	—	—
3	1889	20 163	36 493	13 325	1766	2372	4670	—	78 792	7,21	57	—	—	—	—	—	—	—
4	1890	23 684	42 795	7 175	1740	2559	6032	—	83 987	6,88	36	—	—	—	—	—	—	—
5	1891	29 210	52 227	8 178	1736	2351	5990	—	103 132	7,36	44	—	—	—	—	—	—	—
6	1892	29 210	69 686	7 518	1954	2524	7200	—	121 684	10,52	93	—	—	—	—	—	—	—
7	1893	34 736	80 757	7 151	2119	3050	7065	—	138 431	10,81	87	—	—	—	—	—	—	—
8	1894	40 000	87 379	7 496	2143	3099	7222	—	150 913	11,09	92	—	—	—	—	—	—	—
9	1895	53 333	80 898	7 090	2274	3061	6481	—	166 570	10,30	40	—	—	—	—	—	—	—
10	1896	105 000	83 967	8 528	2217	3156	6560	—	212 930	11,30	16	—	—	—	—	—	—	—
										Im Durchschnitt pro Jahr		8,95		oder pro km Betriebslänge		0,09		



zu
DORTMUND
am 18. Mai 1898.



Activa.

per 31. December 1896.

Printed by

Die Direction.