

**Dortmund-Gronau-Enscheder  
Eisenbahn-Gesellschaft.**

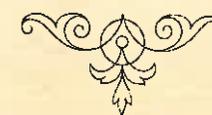
---

**Ordentliche Generalversammlung**

zII

**DORTMUND**

am 18. Mai 1901.



**Dortmund.**

Druck von W. Crüwell Olpestrasse.  
1901.

## Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

### Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. Dezember 1900 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 den Erneuerungsfonds I, Erneuerungsfonds II und Reservefonds II in Gesamthöhe von 631 551  $\text{M}$  43  $\text{S}$  verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von  $8\frac{1}{2}\%$  auf das gesammte Actien-Kapital gestattet.

Die durch die vorjährige Generalversammlung am 5. Mai gefassten Beschlüsse

1. auf Erhöhung des Gesellschafts-Kapitals um sechs Millionen Mark Stamm-Actien auf 30 000 000  $\text{M}$  und
2. auf vollständige Gleichstellung der bisherigen Stamm-Prioritäts-Actien im Betrage von 6 000 000  $\text{M}$  mit den Stamm-Actien

sind nach Eingang der landesherrlichen Genehmigung und Eintragung in das Handelsregister unter dem 18. bzw. 27. September und 25. September 1900 zur Ausführung gebracht.

Für das Geschäftsjahr 1901 werden

- 24 000 000  $\text{M}$  Stamm-Actien für das ganze Betriebsjahr,
- 6 000 000  $\text{M}$  Stamm-Actien für dreiviertel Jahr dividendenberechtigt sein.

Aus dem Aufsichtsrathe scheiden in diesem Jahre in regelmässigem Wechsel aus die Herren General-Director, Commerzienrath Hermann Brauns (Dortmund) und Director a. D. Emil Reinbold (Berlin) und wird die Generalversammlung diese Stellen zu besetzen haben.



# Geschäftsbericht der Direction

## über das Betriebsjahr 1900.

### I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Durch landesherrliche Concessionsurkunde vom 8. Januar 1872 wurde der Bau und Betrieb der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn als Hauptbahn 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 im nordöstlichen Theile der Stadt Dortmund und hat folgende Stationen:

1 Lau- fende Nr.	2 Bezeichnung der Stationen	3 Entfernung in Kilometern		4
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude	von Station O in Dortmund	
1	Dortmund .			0,59
2	Eving, G. .	1,81		2,40
3	Derne . . . . .	5,68		8,08
4	Preussen . . . . .	3,09		11,17
5	Lünen . . . . .	3,69		14,86
6	Bork . . . . .	6,83		21,69
7	Selm . . . . .	4,41		26,10
8	Lüdinghausen . . . . .	6,31		32,41
9	Dülmen . . . . .	12,21		44,62
10	Lette, P. . . . .	10,61		55,23
11	Coesfeld . . . . .	5,57		60,80
12	Holtwick, P. . . . .	7,47		68,27
13	Legden . . . . .	4,61		72,88
14	Ahaus . . . . .	7,68		80,56
15	Epe i. W. . . . .	11,37		91,93
16	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 sämmtlichen 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 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. Der Bahnhof Eving steht in Schienenverbindung mit dem Dortmund-Emskanal, an welchem die Bahn den Sonderhafen Hardenberg besitzt.

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-Lünen eingeleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch durchweg für zwei Gleise erworben.

Der gesammte Grundbesitz der Bahn betrug am 31. December 1900 349 ha 56 a 25 qm  
Hiervon haben . . . . . 279 „ 48 „ 54 „

zum Bau der Bahn und der zugehörigen Nebenanlagen Verwendung gefunden, so dass noch . . . . . 70 ha 07 a 71 qm  
für Erweiterung der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

Von dem Gesamtgrundbesitz entfallen auf den Stadtkreis Dortmund 52 „ 44 „ 04 „  
davon sind bisher für Bahnanlagen verwendet 43 „ 24 „ 54 „  
mithin für Erweiterungen noch zu Verfügung 9 ha 19 a 50 qm

Das ausserhalb des Stadtbezirks Dortmund, aber an der Grenze desselben belegene Hafengelände hat eine Grösse von . . . . . 22 „ 17 „ 24 „  
davon sind bis jetzt für Hafen und Gleisanlagen in Anspruch genommen 7 „ 22 „ 24 „

### B. Bahnkörper. Unterbau.

Der Unterbau der gesammten Bahnstrecke ist ursprünglich nur für 1 Gleis zur Ausführung gekommen. Nur da, wo überflüssige oder fehlende Erdmassen dies veranlassten, wurde der Bahnkörper von vornherein zweigleisig hergestellt. Das Terrain war jedoch durchweg für 2 Gleise erworben. Im Jahre 1898 ist auf der Strecke von Dortmund bis Lünen das 2. Gleis ausgeführt worden.

Die Kronenbreite beträgt bei den eingeleisigen Strecken 4 m, bei den zweigleisigen 8 m. Das Planum hat eine Breite von 5,05 m bzw. 9,05 m. Die Böschungen der Dämme und Einschnitte, sowie der Seitengraben sind mit einer Neigung von 1:1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> angelegt, mit Mutterboden bekleidet und mit Rasen versehen.

### Wegeübergänge.

Es sind 153 Wegeübergänge in Schienenhöhe vorhanden, von denen 62 durch Handschranken, 89 durch Zugschranken abgeschlossen werden können. 2 Fusswegübergänge sind mit Drehkreuzen versehen. An schienenfreien Uebergängen finden sich 4 Wegeüberführungen und 11 Wegeunterführungen vor.

## Einfriedigungen.

Die Parallelwege und Wegerampen, sowie die von der Bahn durchschnittenen Grundstücke, deren Bewirthschaftung dies erfordert, sind mit Einfriedigungen versehen. Dieselben bestehen fast durchweg aus lebenden Hecken. Auf grossen Bahnhöfen und auf Bahnstrecken innerhalb der Städte kommen auch eiserne Gitter und hölzerne Bretterzäune in Anwendung.

Schutzstreifen zur Sicherheit gegen Brände sind überall vorhanden, wo Waldungen an die Bahn stossen. Dieselben werden wund gehalten und sind an ihren Enden noch mit Sicherheitsgräben versehen.

## C. Oberbau.

Die Spurweite ist die Vollspur aller deutschen Bahnen = 1,435 m.

Das durchgehende Gleis von Dortmund bis zur Endweiche auf Bahnhof Gronau hat eine Länge von . . . . . 96,716 km

Das zweite Hauptgleis von Dortmund nach Lünen hat von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude eine Länge von . . . . . 14,270 "

Die zweiten Hauptgleise auf den übrigen Bahnhöfen, die Neben-, Uebergabe- und Anschlussgleise im eigenen Besitze bilden eine Länge von . . . . . 64,704 "

Dazu tritt die Hälfte der freien Strecke von Gronau bis zur Landesgrenze mit  $\frac{2,166}{2} = 1,083$  "

und die Hälfte der Nebengleise auf Bahnhof Gronau mit  $\frac{8,032}{2} = 4,016$  "

mithin sind im Ganzen . . . . . 180,789 km

Gleis vorhanden.

Im durchgehenden Gleis Dortmund-Gronau, im zweiten Hauptgleis Dortmund-Lünen und in den zweiten Gleisen sämtlicher Bahnhöfe liegen nur Stahlschienen. Von diesen Gleislängen bestehen:

a) 51,538 km aus Stahlschienen von 7,5 m Länge und 130 mm Höhe im Gewichte von 31,09 kg pro m. Zur Stossverbindung dienen zwei 510 mm lange, 8,085 kg schwere Winkellaschen, die mit 4 Laschenschrauben im Gewichte von 0,496 kg für 1 Stück verbunden sind. Bei 42,301 km Streckenlänge liegen unter jedem Schienenpaar 8 kieferne imprägnirte und gekappte Querschwellen von 2,7 m Länge und 16/26 cm Querschnitt. Die Stossschwellen und bei Gleiskrümmungen unter 1000 m Halbmesser ausserdem je eine in der Mitte liegende Schwelle sind mit Unterlagsplatten von 2,33 kg Gewicht versehen. Zur Befestigung dienen Hakennägel.

Auf 7,589 km Streckenlänge liegen pro Schienenlänge 9 kieferne imprägnirte ungekappte Schwellen, die sämtlich mit Unterlagsplatten nach den Oberbauordnungen 6 d H der Preussischen Staatseisenbahnen versehen und gleichfalls mit Hakennägeln befestigt sind. Auf 0,659 km Länge liegen pro Schienenlänge 8 Stück eiserne Querschwellen und Befestigungsmittel nach den Oberbauordnungen 6 b E der Preussischen Staatseisenbahnen. Auf 0,989 km Länge liegen unter jedem Schienenpaar 8 eiserne Querschwellen des Vautherin-Profiles im Gewichte von 46 kg pro Stück. Die Befestigung besteht an den innern Schienen-seiten aus Klemmplatten mit Hakenschrauben, an den äusseren Schienenseiten aus Krampen.

b) 39,901 km aus Stahlschienen von 9 m Länge und 134 mm Höhe des Profils 6 b der Preussischen Staatseisenbahnen im Gewicht von 33,4 kg pro m, die bei Eisenschwellen mit 600 mm langen, 13,18 kg schweren Innen- und 830 mm

langen und 16,54 kg schweren Aussenlaschen und bei Holzschwellen mit 13,63 kg schweren Innen- und 12,55 kg schweren Aussenlaschen mit 4 Laschenschrauben verbunden sind. Unter jedem Schienenpaar befinden sich 10 Querschwellen.

Auf 9,389 km liegen eiserne Querschwellen mit Befestigungsmitteln nach den Oberbauordnungen 6 b E der Preussischen Staatseisenbahnen, auf 29,768 km kieferne imprägnirte ungekappte Schwellen mit Stossunterlagsplatten im Gewichte von 2,96 kg, Mittelunterlagsplatten von 3 kg und Hakennägelbefestigung. 0,744 km Gleise sind mit den unter a angeführten 46 kg schweren eisernen Schwellen des Vautherin-Profiles und den dort beschriebenen Befestigungsmitteln versehen.

c) 15,903 km aus 12 m langen, 134 mm hohen Stahlschienen des Profils 6 d der Preussischen Staatseisenbahnen im Gewichte von 33,4 kg pro m mit 15 Schwellen unter jedem Schienenpaar, 690 mm langen Innenlaschen im Gewichte von 13,83 kg und ebenso langen Aussenlaschen von 13,70 kg. Hiervon liegen 8,942 km auf eisernen Querschwellen der Form 51a mit Befestigungsmitteln nach 6 d E und 6,961 km auf kiefernen imprägnirten Querschwellen mit Befestigungsmitteln nach 6 d H der preussischen Staatseisenbahnen.

Die beim Bau der Bahn verwendeten 7,5 m langen Eisenschienen mit Feinkornkopf im Gewichte von 37 kg pro m kommen nur noch in einzelnen Nebengleisen der Bahnhöfe vor. Sie haben 510 mm lange, 4,65 kg schwere, mit 4 Laschenschrauben verbundene Flachlaschen und pro Schienenlänge 8 Schwellen. Der grösste Theil der Nebengleise besteht aus Stahlschienen der beiden oben angeführten Profile, welche auf kiefernen imprägnirten Schwellen verlegt sind.

Zur Verbindung der Hauptgleise mit den Neben-, Uebergabe- und Anschlussgleisen im eigenen Besitze dienen 182 einfache Weichen, 13 Doppelweichen, 14 $\frac{1}{2}$  einfache Kreuzungsweichen, 37 $\frac{1}{2}$  doppelte Kreuzungsweichen und 12 Gleiskreuzungen. An Herz- und Doppelherzstücken, einschliesslich derjenigen Vordrehscheiben und im Schiebebühnengleis des Wagenreparaturschuppens auf Bahnhof Dortmund sind 536 $\frac{1}{2}$  verlegt. Hiervon bestehen 29 aus Hartguss, die übrigen aus geschmiedeten Stahlschienen; neuere Weichen der letzten Ausführung sind mit Flusstahlspitzen versehen. Alle Weichenschwellen bestehen aus Eichenholz und haben einen Querschnitt von 16/26 cm.

Die Bettung hat eine Höhe von 0,20 m von Planum bis Mitte Schwellenunterkante. Als Bettungsmaterial ist der Hauptsache nach Kohlschlacke in Anwendung gekommen. Auf einzelnen Strecken besteht der Bettungskörper noch aus Sand, der mit Kohlschlacken überdeckt ist. In nassen Einschnitten ist Steinschlag verwendet worden.

Die in fremdem Besitze befindlichen 35 Anschlussgleise haben eine Gesamtbetriebslänge von 19,45 km. Hierunter befinden sich 9 Montan-, 25 Industrieanschlüsse und 1 provisorisches Anschlussgleis, welches der Zuführung von Wegebbaumaterialien für die Gemeinde Wessum dient.

## D. Bahnhöfe und ihre Einrichtungen.

Die Zahl der Bahnhöfe einschliesslich der Personenhaltstellen beträgt 16. Die Bahnhöfe sind mit der nach den örtlichen Verhältnissen erforderlichen Zahl von Nebengleisen, sowie mit Ladestrassen, Centesimalwagen und Laderampen ausgerüstet. Auf kleinen Stationen sind die erforderlichen Räumlichkeiten in einem Gebäude oder doch in zusammenhängenden Gebäuden untergebracht.

Die grösseren Stationen besitzen getrennte Güterschuppen. Auf dem Bahnhöfe Dortmund befindet sich ausser dem Güterschuppen noch ein grosser eiserner Lagerschuppen für Getreide und Kolonialwaaren.

Locomotivschuppen sind auf den Bahnhöfen Dortmund, Lünen, Dülmen und Gronau eingerichtet. Auf diesen Bahnhöfen, sowie ausserdem noch in Eving und Coesfeld befinden sich Wasserstationen.

Für die Bedienung der Weichen und Signale sind auf allen Bahnhöfen meistens in besonderen Gebäuden Stellwerke hergerichtet, welche unter Gewährung der zur Sicherheit des Betriebes nothwendigen Abhängigkeiten zwischen Weichen und Signalen die Bedienung eines grossen Bezirkes von einem Punkte aus ermöglichen. Auf den Bahnhöfen Derne, Lüdinghausen, Coesfeld und Ahaus sind die Stellwerke und Stationszimmer mit elektrischen Blockapparaten versehen, durch welche die Signalhebel von der Station aus freigegeben werden.

Die Stationen sind ferner mit elektrischen Telegraphen ausgerüstet, welche sowohl zur Signalisirung der Züge als zur Aufgabe von Dienstdepeschen und in beschränktem Maasse auch von Privatdepeschen dienen.

Die einzelnen Dienststellen auf den Bahnhöfen Dortmund und Eving sind ausserdem untereinander und mit dem Verwaltungsgebäude durch eine eigene Fernsprecheinrichtung verbunden. Fernsprecheinrichtungen zur Verständigung zwischen Stationsbeamten und Stellwerkswärtern befinden sich auch auf den Bahnhöfen Derne und Lünen.

Die Güterabfertigungen besitzen überall, wo Reichs-Fernsprecheinrichtungen bestehen, Anschluss an dieselben.

Auf den Bahnhöfen Dortmund und Eving besteht je eine elektrische Beleuchtungsanlage. Erstere versorgt das Verwaltungsgebäude, die Stations- und Güterabfertigungsräume, die Wartesäle, Bahnsteige, die Freiladeplätze, die Gebäude der Lagerplatzinhaber, die Werkstätte, sowie den ganzen Personen- und Rangirbahnhof mit Licht und giebt ferner die Kraft her für den Betrieb einer grossen Schiebebühne, von Rangir-Spills u. s. w.

Auch für die in einer besonderen Ladestation vorgenommene Ladung der Sammlerbatterien für die elektrische Beleuchtung der Züge liefert diese Anlage den elektrischen Strom.

Die Anlage in Eving dient hauptsächlich zur Beleuchtung des Rangirbahnhofes und der Ladestrasse. Auf diesem Bahnhofe besteht starker Nachtbetrieb.

#### Wagenreinigungs-Anstalt.

Auf dem Bahnhofe Dortmund befindet sich eine grössere Einrichtung zur Reinigung und Desinfektion von Viehwagen.

#### Sand-Trockenanlage.

Ein besonderer Anbau an dem Locomotivschuppen auf Bahnhof Dortmund enthält eine Sandtrockenanlage, welche dazu dient, den für die Sandstreuer der Locomotiven erforderlichen Sand zu trocknen.

### E. Nebenanlagen.

#### Werkstättenanlagen.

Die Hauptwerkstätte auf dem Bahnhofe Dortmund ist eingerichtet für die Vornahme aller vorkommenden Ausbesserungen an Lokomotiven und Wagen, an Weichen- und Signaleinrichtungen, sowie an den mechanischen Einrichtungen der Bahn.

In derselben werden auch sämtliche Erneuerungsarbeiten an diesen Gegenständen ausgeführt. Auszunehmen hiervon sind die grösseren Erneuerungen an Locomotivkesseln, welche zur Zeit noch von den Locomotivfabriken besorgt werden.

Der Locomotiv-Reparaturschuppen hat vier Stände und eine Grundfläche von 588 qm. Die kleineren Ausbesserungen werden in dem mit der Werkstatt zusammenliegenden Locomotivschuppen vorgenommen, welcher 18 Locomotivstände hat.

Den grössten Raum nehmen, entsprechend dem grossen Wagenpark der Bahn, die Wagenwerkstätten ein.

Die eigentliche Wagen-Reparaturwerkstätte bedeckt einen Flächenraum von 3398 qm und ist zur Aufstellung von 44 Wagen verschiedener Art bestimmt. Das mit eisernem Dach und Oberlicht versehene Gebäude enthält in der Mitte die electricisch angetriebene Schiebebühne, mittelst welcher die Wagen an einem Ende der Werkstatt hineingebracht und nach den Ständen befördert, nach Fertigstellung aber auf einem durch die Mitte der Werkstatt führenden Gleise heraus gebracht werden. Bei gutem Wetter werden auch Ausbesserungsarbeiten im Freien auf zwei dazu bestimmten Gleisen vorgenommen, welche Raum zur Aufstellung von 80 Güterwagen bieten.

Die Schmiede, die Dreherei, die Tischlerei, die Metallgiesserei und der Federglühofen befinden sich in besonderen Gebäuden zwischen der Locomotiv- und Wagenwerkstatt.

In der Schmiede sind zwei doppelte Schmiedefeuer und ein Rundfeuer in Betrieb; der Raum für zwei doppelte Schmiedefeuer ist noch frei. Ein grösserer und ein kleinerer Dampfhammer dienen zum Schmieden grösserer Arbeitsstücke. Eine besondere Abtheilung der Schmiede bildet die Siederrohrwerkstatt, ausgestattet mit einer Siederrohrschweissmaschine.

Die Dreherei ist ausgerüstet mit:

- 3 Räderdrehbänken verschiedener Grösse,
- 4 Support-Drehbänken verschiedener Grösse,
- 1 grossen Radialbohrmaschine,
- 3 freistehenden und 3 Wandbohrmaschinen,
- 1 Hobelmaschine,
- 2 Shapingmaschinen,
- 1 kräftigen Kaltsäge,
- 2 Werkzeugschleifmaschinen,
- 2 Fräsmaschinen,
- 1 Stossmaschine,
- 1 Schraubenschneidemaschine,
- 1 Blechscheere,
- 1 Bohrvorrichtung zum Ausbohren der Locomotiv-Cylinder,
- 1 Federprobirmaschine,
- 2 Schleifsteinen, ferner
- 1 Richtpresse.

Die mechanische Tischlerei enthält an Werkzeugmaschinen eine Abricht- und eine Dicken-Hobelmaschine, eine Kreissäge, eine Bandsäge und einen Schleifapparat für Hobelmesser. Spähne und Staub werden durch Ventilatoren abgesaugt und in Rohrleitungen nach einem in der Nähe des Dampfkessels belegenen Raum getrieben, von wo sie nach Bedarf bequem zur Kesselfeuerung entnommen werden können.

Für den Anstrich der Güterwagen dient ein besonderer Schuppen, in welchem zwölf Wagen gleichzeitig Aufstellung finden.

In der Nähe desselben liegt die Lackirwerkstatt, in welcher die Locomotiven, Personewagen und Gepäckwagen den Neuanstrich erhalten.

Die fertig lackirten Wagen finden gewöhnlich noch einige Tage Aufstellung in einem besonderen Trockenschuppen.

Auf dem Gelände der Werkstatt liegen noch das zweistöckige Hauptmagazin-Gebäude, in welchem auch in einem abgetrennten Raume die Sattlerei und Polsterei untergebracht ist, ferner ein Holzlagerschuppen von 613 qm Grundfläche.

Die Werkstätten-Gebäude sind sämtlich electricisch beleuchtet und grösstentheils mit Dampfheizung versehen.

Die erforderliche Kraft wird von der in centraler Lage befindlichen Kessel- und Maschinenanlage geliefert, bestehend aus einem Wasserröhrenkessel von 80 qm Heizfläche, einem stehenden Reserve-Dampfkessel und einer Verbund-Dampfmaschine von 40 HP normaler Leistung.

Die in der Nähe derselben errichtete electricische Centrale besteht aus einem Wasserröhrenkessel von 81,85 qm Heizfläche und einer liegenden schnelllaufenden Dampfmaschine von 70 HP grösster Leistung, zwei Dynamomaschinen, einer grösseren Sammleranlage, sowie den zugehörigen Mess- und Schalt-Apparaten. Dieser Dampfkessel ist mit den Leitungen des Betriebs-Dampfkessels verbunden, sodass die Kessel sich nöthigenfalls ergänzen können.

#### Nebenwerkstätte.

Eine kleine Werkstättenanlage für Vornahme einfacher Ausbesserungen, namentlich an den Zug- und Stossvorrichtungen der Güterwagen, besteht auf dem Rangirbahnhofe Eving.

#### Der Hafen Hardenberg.

Die Bahn besitzt eine eigene Hafenanlage am Dortmund-Emskanal, den Sonderhafen Hardenberg. Derselbe steht durch die bahnseitig betriebene Zechenbahn nach dem Schachte Fürst Hardenberg in Verbindung mit dem Güterbahnhofe Eving. Eine eigene Hafenbahn, unmittelbar neben der Zechenbahn gelegen, ist behördlich genehmigt und theilweise zur Ausfuhr gelangt. Die Reststrecke soll bei eintretendem Bedarf gebaut werden.

Das Hafenbecken bedeckt zur Zeit eine Fläche von 2250 qm. Zum Stürzen von Kohlen, Coks, Schlacken u. s. w. aus Eisenbahnwagen in die Schiffe dient ein hydraulischer Kipper, welcher ungefähr in der Mitte der einen Längsseite des Hafens Aufstellung gefunden hat. Das Entladen der Schiffe geschieht auf der anderen Längsseite des Hafens, welche mit einer soliden Quaimauer eingefasst ist. Die Entladung erfolgt in der Regel mit dem vorhandenen Dampfkrahn von 4000 kg Tragfähigkeit. Zum Verwiegen der beladenen Eisenbahnwagen ist eine Centesimalwage aufgestellt. Die Zuführungs- und Aufstellungsgleise des Hafens sind reichlich vorgesehen.

Die Hafenanlage kann mit geringen Kosten so erweitert werden, dass drei Kohlenkipper und eine grosse Anzahl Dampfkrahne Aufstellung finden.

Ausserdem bleibt Raum für grosse Lagerplätze.

## 2. Unterhaltung der baulichen Anlagen und Angabe der dafür aufgewendeten Kosten.

Im Jahre 1900 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

- 13 691 Stück Mittelschwellen,
- 2826,80 lfde. m Weichenschwellen,
- 10 Stück einfache Weichen,
- 1 Stück ganze englische Weiche,
- 2 Stück halbe englische Weichen,
- 30 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
- 14 801,53 lfde. m Stahlschienen,
- 3366,68 lfde. m Eisenschienen.

Die Beschaffung dieser Materialien erfolgte zum Theil à conto Erneuerungsfonds I.

Zur Herstellung, Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen einschliesslich der neuen Gleisanlagen wurden 10 520 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 75 Rottenarbeiter mit jährlich 22 371 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 57 479 *M* 34 *S* erhielten. Bei dem herrschenden Arbeitermangel mussten einige dringende Bahnunterhaltungsarbeiten an Unternehmer vergeben werden, wofür 5395 *M* 89 *S* verauslagt sind. Diese haben somit insgesamt 62 875 *M* 23 *S* erfordert, und zwar 47 391 *M* 31 *S* für Unterhaltung des Oberbaues, und 15 483 *M* 92 *S* für Unterhaltung der Nebenanlagen.

Im Laufe des Jahres 1900 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

#### a) Auf den Stationen.

##### 1. Bahnhof Dortmund.

- a) Verlängerung der 11,3 m weiten, mit eisernem Ueberbau versehenen Unterführung der Weissenburgerstrasse für das zweite Hauptgleis.
- b) Einführung des zweiten Hauptgleises der Strecke Dortmund-Lünen in den Bahnhof Dortmund unter Einlegung einer Gleiskreuzung mit drei einfachen Weichen und einer doppelten Kreuzungsweiche.

##### 2. Bahnhof Eving.

- a) Fertigstellung der anderweiten Einführung der Zechenbahnen behufs Vermehrung der Gleisanlagen auf Bahnhof Eving durch den Ausbau von 4439 m Gleisen mit zehn einfachen Weichen, zwei Doppelweichen und einer doppelten Kreuzungsweiche.
- b) Neubau eines Güterschuppens mit Abfertigungsräumen von 192 qm bebauter Fläche für die Eröffnung des Stückgutverkehrs; Aufstellung eines Wellblech-Abortgebäudes.
- c) Herstellung eines 432 m langen Freilade- und Güterschuppengleises unter Verwendung von einer einfachen Weiche.
- d) Ausführung von 3442 qm Abpflasterung der Freiladestrasse, des Güterschuppenvorplatzes und der Zufahrt von der Ravensberger- bzw. Juliusstrasse aus.
- e) Verlängerung der Gleise Nr. 13, 14 und 15 um 947 m unter Verlegung des 197 m langen Wagenreparaturgleises.
- f) Aufstellung eines zweiten Wasserkrahnes im nördlichen Bahnhofstheile.
- g) Verlängerung des Gleises 11 um 55 m und Einführung desselben mittelst einer einfachen Weiche in das Gleis 10.
- h) Vergrösserung des Stationsgebäudes durch einen Anbau von 22 qm bebauter Fläche.

##### 3. Haltestelle Selm.

Herstellung der Erdarbeiten für die Verlängerung des zweiten Gleises zur Gewinnung einer Nutzlänge von 530 m für Zugkreuzungen und Ueberholungen.

##### 4. Bahnhof Lüdinghausen.

- a) Neubau eines Stellwerksgebäudes und Centralisation der nördlichen Weichen-Gruppe mit
- b) Umwandlung der Schlagschranken in km 30,0 in eine vom Stellwerk aus bediente Zugschranke.
- c) Abbruch der alten und Bau einer neuen Viehrampe von 40 m Seitenladelänge unter Verlängerung des Rampengleises um 47 m behufs Gewinnung von weiteren Lagerplätzen.

##### 5. Bahnhof Dülmen.

- a) Verlängerung der Viehrampe um 12 m.
- b) Ausbau eines Ueberholungsgleises Nr. 7 von 310 m Länge unter Umlegung einer einfachen Weiche und Neueinlegung einer doppelten Kreuzungsweiche.

## 6. Bahnhof Ahaus.

- a) Neubau eines Stellwerksgebäudes und Centralisation der südlichen Weichengruppe mit
- b) Bedienung der Zugschranken in km 79,77 vom Stellwerksgebäude aus.
- c) Erneuerung des alten Eisenschienenoberbaues der beiden Hauptgleise mit 1,67 km Länge durch Oberbau 6d H der preussischen Staatseisenbahnen.

## b. Auf der freien Strecke.

1. Durchlegung der Borsigstrasse in km 1,79 der Strecke Dortmund-Eving durch Herstellung einer 15 m weiten Unterführung mit eisernen Ueberbauten für die Hauptgleise und Weiterführung der Strasse in Schienenhöhe über die Uebergabegleise mit dem Hauptbahnhofe Dortmund.
2. Erneuerung von 1,052 km Oberbau im Hauptgleis I der Strecke Eving-Derne unter Ersatz der alten leichten Schienen und Schwellen durch Oberbau 6d E der Preussischen Staatseisenbahnen.
3. Verstärkung des Oberbaues des durchgehenden Hauptgleises durch Auswechslung der alten leichten eisernen Querschwellen gegen 2,7 m lange kieferne imprägnirte Schwellen auf 2,63 km in den Strecken Selm-Lüdinghausen und Dülmen-Coesfeld.
4. Herstellung eines Gleisanschlusses von 183 m Länge für die Gemeinde Wessum in km 85,91 der Strecke Ahaus-Epe.

## 3. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1900 waren vorhanden:

## a) Locomotiven und Tender.

23 Locomotiven mit 14 Tendern.

## b) Wagen.

35	Stück	Personenwagen mit 1732 Plätzen oder pro km Bahnlänge 18 Plätze,
10	„	Gepäckwagen mit 100 t Ladegewicht,
143	„	bedeckte Güterwagen mit 1580 t Ladegewicht,
20	„	offene Viehwagen mit 200 t Ladegewicht,
493	„	Cokswagen mit 4930 t Ladegewicht,
789	„	Hochbordwagen mit 9152,5 t Ladegewicht,
41	„	Plattformwagen mit 890 t Ladegewicht (35 vierachsige, 6 zweiachsige Wagen),
20	„	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
43	„	Theertransportwagen mit 430 t Ladegewicht,
3	„	Petroleumtransportwagen mit 40 t Ladegewicht,
2289	„	offene Güterwagen mit 24 477,5 t Ladegewicht,
1	„	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht

zusammen 3887 Wagen mit 7848 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 7752 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 41 900 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 81,18 Achsen mit 438,79 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1900 beschafft 20 bedeckte Güterwagen, 345 offene Güterwagen, davon 69 Stück mit Bremse; ausrangirt sind 2 Cokswagen, 1 Hochbordwagen und 1 Kohlenwagen.

75 Kohlenwagen sind mit Aufsätzen zum Cokstransport versehen worden.

2 Privatkesselwagen sind neu in den Wagenpark eingestellt und 3 Kesselwagen durch Verkauf aus demselben ausgeschieden.

## 4. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 29 991 600 *M*, aufgebracht durch:

a) 40 000 Stück Stamm-Actien à 600 <i>M</i> . . . . .	24 000 000 <i>M</i>
b) Einzahlung auf nom. 6 000 000 <i>M</i> nicht gewinnberechtigte junge Actien . . . . .	3 367 600 „
c) 2 624 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 <i>M</i> . . . . .	2 624 000 „
	<hr/>
	29 991 600 <i>M</i>

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 156 570 *M* 58 *S*.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1900

Titel			
1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	5 352 204 <i>M</i>	74 <i>S</i>	
2. Erdarbeiten . . . . .	3 399 498	40	„
3. Bahnunterhaltung . . . . .	71 032	57	„
4. Einfriedigungen . . . . .	97 094	21	„
5. Wegeübergänge etc. . . . .	632 065	39	„
6. Durchlässe und kleinere Brücken . . . . .	356 667	05	„
7. Grössere Brückenanlagen . . . . .	365 379	57	„
10. Oberbau . . . . .	5 556 825	26	„
11. Signale . . . . .	315 941	75	„
12. Bahnhöfe und Haltestellen etc. . . . .	2 881 505	96	„
13. Ausserordentliche Anlagen . . . . .	398 620	34	„
14. Betriebsmittel . . . . .	10 444 098	60	„
15. Verwaltungskosten . . . . .	908 515	81	„
16. Insgemein . . . . .	74 316	76	„
17. Zinsen während der Bauzeit . . . . .	850 289	71	„
	<hr/>		
	31 704 056 <i>M</i>	12 <i>S</i>	

## II. Betrieb.

### 1. Betriebseinrichtung im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämtlichen Angelegenheiten durch die Direction vertreten.

Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direction fungiren als Abtheilungsvorsteher:

ein Bureauvorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Central-Verwaltung 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 und der mechanischen Anlagen, sowie die spezielle Leitung des Locomotivdienstes und 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 Leitung des technischen Betriebes wurde von dem technischen Directionsmitgliede mitbesorgt.

Für die Beamten ist eine Pensionskasse eingerichtet, bei welcher die Betheiligung derselben bis zu einem Dienstinkommen von 5500 *M* zulässig ist. Die Mitglieder haben Eintrittsgeld und regelmässige laufende Beiträge, die verheiratheten ausserdem einen laufenden, sich nach dem Lebensalter der Ehegatten richtenden Wittwen-Pensionsbeitrag zu entrichten. Die Gesellschaft hat als regelmässigen Zuschuss mindestens die Hälfte der Mitgliederbeiträge zu leisten.

Die Pensionsberechtigung tritt nach fünfjähriger Mitgliedschaft, im Falle der Verunglückung im Dienst auch schon früher ein. Für jedes Jahr der Mitgliedschaft werden 2% des beitragspflichtigen Dienstinkommens bis zum Höchstbetrage von 70% als Pension gewährt, bei Dienstunfähigkeit in Folge von Verunglückung im Dienst mindestens 33 $\frac{1}{3}$ %. Etwaige Unfallrenten gelangen zur Anrechnung. Für die zum Fahr- und Zugpersonal gehörenden Beamten, welche einen entsprechend höheren Beitrag zu leisten haben, werden je 4 Dienst- und Beitragsjahre für 5 gerechnet. Die Wittwen erhalten regelmässig die Hälfte, beim Vorhandensein von mehr als 2 Kindern unter 15 Jahren  $\frac{2}{3}$  der Pension des Mitgliedes. Den Waisen wird bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres ein Erziehungsgeld gewährt, welches den zwölften Theil des pensionsbeitragspflichtigen Dienstinkommens eines im activen Dienst verstorbenen Beamten oder den sechsten Theil der Pension eines pensionirt verstorbenen Beamten ausmacht, für sämtliche hinterlassene Kinder die Höhe der Pension des Vaters jedoch nicht übersteigen darf.

Die Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstättenarbeiter ist zur Gewährung von Rentenzuschüssen zu den Invaliditäts- und Altersrenten des Reichsgesetzes vom 13. Juli 1899 und Ausnahmerenten, von Wittwen-, Waisen- und Sterbegeldern bestimmt. Die Mitglieder, welche in 5 Lohnklassen eingetheilt sind, haben Eintrittsgeld und laufende Beiträge zu leisten. Der Gesellschaftszuschuss erreicht die Höhe der Mitgliederbeiträge. Wie bei der Beamten-Pensionskasse, so sind auch bei der Arbeiter-Pensionskasse etwaige Unfallrenten anzurechnen.

Für die Beamten, Diätare und Arbeiter besteht eine Krankenkasse, welche gegen Entrichtung von Eintrittsgeld und laufenden Beiträgen freie ärztliche Behandlung, freie Arznei einschliesslich sonstiger Heilmittel, Verpflegung im Krankenhause, und soweit das Einkommen fortfällt, ein Krankengeld für die Dauer von 20 Wochen, sowie Sterbegeld gewährt. Die Familienangehörigen erhalten freie ärztliche Behandlung, sowie die Hälfte der Kosten der Arznei und sonstiger Heilmittel und Verpflegung im Krankenhause; beim Tode der Ehefrau eines Mitgliedes wird auch Sterbegeld gewährt. Die Gesellschaft leistet die Hälfte der Mitgliederbeiträge als Zuschuss. Im Interesse der Kasse sind 9 Bahnärzte und 2 Spezialärzte thätig.

Die Betriebsbeamten und Arbeiter sind in Gemässheit des Unfallversicherungsgesetzes bei der Privatbahn-Berufsgenossenschaft, welche alle deutschen Privat-Eisenbahnverwaltungen umfasst, gegen die Folgen von Betriebsunfällen versichert.

Die Invaliditäts- und Altersversicherung ist in Gemässheit des Reichsgesetzes vom 13. Juni 1899 für die betreffenden Beamten und Arbeiter eingeführt.

### 2. Betriebsdienst.

Der Betriebsdienst wurde nach den jeweiligen Fahrplänen regelmässig ausgeführt.

Demgemäss verkehrten täglich vom 1. Januar bis zum Schlusse des Jahres:

- 2 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Gronau,
- 8 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen,
- 6 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Gronau,
- 11 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Dülmen, 2 nur auf der Strecke Dortmund-Preussen, 3 nur auf der Strecke Eving-Lünen.

Ausserdem verkehrte ein Personenzug auf der Strecke Dortmund-Lünen nur an den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, zeitweise auch je zwei Bedarfsgüterzüge auf der Strecke Dortmund-Dülmen und je ein Bedarfsgüterzug auf der Strecke Derne-Preussen und Preussen-Eving.

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

Es sind im Jahre 1900 überhaupt 9796 Züge mit 510 083 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen mit Ausnahme von Lette und Holtwick vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschenverkehr; es sind im Jahre 1900 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	4,
Privat-Depeschen	2039,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 809 *M* 62 *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 und besitzt am Dortmund-Ems-Kanal bei Dortmund einen eigenen Hafen (Hafen Hardenberg), welcher mit dem Bahnhofe Eving durch Schienengleis verbunden ist. Sie bildet für die an die Preussische Staatsbahn angeschlossenen Kohlenzechen in vielen Fällen den kürzesten Weg nach den holländischen Provinzen Groningen und Friesland

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Coks, Eisenerze, Roheisen, Bahnschienen, Holz, Sand, Kalksteine und Kalk, Eisenbahnwagen, Eisenconstructions, Bier, Holzwaaren, Benzin, Baumwollgarn, Baumwollen- und Wollenwaaren, Baumwollenabfälle, Gips, Möbel, Nüsse, Papier, Pappe, Syrup, Zündwaaren, Steine, Eier, Butter, Fleisch, Milch, Stroh, Tabak, Leinen, Oele, Häringe, Petroleum, Salz, Heede, Cichorien, Cement, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberloche, rohe Holzzeugmasse, Dünge- und Futtermittel, Schwefelsäure, Graphit, Mühlenfabrikate, Malz, Pech, Puddelofenschlacken, Steinkohlen-Asche, Ammoniaksalze, Soda, Harze, Seifen, Holzschuhe, Jute und Juteleinen, Thonröhren und Thonpappen.

In den Personen-Fahrpreisen, Gepäck- und Güter-Frachtsätzen, sowie in den directen Verkehrs-Beziehungen sind nennenswerthe Veränderungen gegen das Vorjahr nicht eingetreten.

#### 4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 760 284 einfache und 180 462 Rückfahrkarten wurden 1 121 208 Personen befördert; es wurden 2 816 257 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	456 103 M 67 S
b) „ „ Güter-Verkehr	2 599 258 „ 65 „
c) „ „ den Extraordinarien	1 589 766 „ 60 „
in Summa 4 645 128 M 92 S	

Es betragen die Einnahmen:		Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
Jahre 1896	3 363 284 M 48 S	316 957 M 84 S	
„ 1897	3 612 859 „ 21 „	249 574 „ 73 „	
„ 1898	3 822 725 „ 34 „	209 866 „ 13 „	
„ 1899	4 302 971 „ 86 „	480 246 „ 52 „	
„ 1900	4 645 128 „ 92 „	342 157 „ 06 „	

#### 5. Leistungen des Betriebs-Materials.

##### A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	136 095 262
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	3 420 756
„ Gepäckwagen	1 047 376
„ Postwagen	302 522
„ Güter- und Viehwagen	131 324 608
Auf fremden Bahnen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn	15 195 663
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	120 899 599
Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	4 900 255
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	15 195 663
auf dieser überhaupt	20 095 918
Achskilometer gefahren sind.	
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung	
zu erheben	1 330 970 M 98 S
zu zahlen	119 551 „ 34 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a) bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,27 S
für Putzen	0,01 „
b) bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,19 „
c) für Schmierer sämmtlicher Wagen	0,0053 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w. erforderten einen Kostenaufwand von 9 321 M 52 S

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschl. der Erneuerung von 15 Hochbordwagen, Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 251 824 „ 90 „  
 Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 110 326 „ 60 „  
 auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von 15 Hochbordwagen, von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen 120 179 „ 16 „  
 und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechslung von Nothketten gegen Sicherheitskupplungen etc. 21 319 „ 14 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,19 S pro Achskilometer auf gewöhnliche Unterhaltung mit 0,08 S  
 auf Erneuerungsfond I mit 0,09 „  
 auf Erneuerungsfonds II mit 0,02 „

##### B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 580 908 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 20 095 918 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 25 257 Nutzkilometer geleistet und 873 736 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Locomotiven 51 699 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 2 248 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:  
 für Heizmaterial 16,62 S  
 für Unterhaltung und Erneuerung 10,48 „  
 für Schmierer und Putzen 1,54 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von 3 Feuerkisten, Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 60 871 M 02 S

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 23 878 „ 29 „  
 und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und drei Feuerkisten 36 992 „ 73 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 10,37 S pro Fahrkilometer:  
 auf gewöhnliche Unterhaltung mit 4,11 S  
 auf Erneuerungsfonds I mit 6,37 „

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

### 6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:	
die Einnahmen . . . . .	4 757 147 <i>M</i> 50 <i>S</i> <sub>1</sub>
(einschl. 112 018 <i>M</i> 58 <i>S</i> <sub>1</sub> Vortrag aus dem Jahre 1899);	
die Ausgaben . . . . .	1 576 660 „ 77 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von . . . . .	3 180 486 <i>M</i> 73 <i>S</i> <sub>1</sub>
Davon fließen:	
in den Erneuerungsfonds I und II . . . . .	503 292 „ 66 „
mithin reiner Ueberschuss . . . . .	2 677 194 <i>M</i> 07 <i>S</i> <sub>1</sub>
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.	

### 7. Vergleichung der Betriebsergebnisse pro 1900 mit denen des Vorjahres 1899.

	1900	1899	mithin 1900	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge . . . . .	96,72 km	96,72 km	—	
2. Locomotiv-Betriebs-Kilometer . . . . .	564 425 „	558 165 „	6 260 km	
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen . . . . .	20 095 918 „	18 977 042 „	1 118 876 „	
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen . . . . .	4 645 128 <i>M</i> 92 <i>S</i> <sub>1</sub>	4 302 971 <i>M</i> 86 <i>S</i> <sub>1</sub>	342 157 <i>M</i> 06 <i>S</i> <sub>1</sub>	
nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1) . . . . .	48 026 „ 56 „	44 488 „ 96 „	3 537 „ 60 „	
b) für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2) . . . . .	8 „ 23 „	7 „ 71 „	— „ 52 „	
c) für jeden Wagen-Achs-Kilometer (zu 3) . . . . .	— „ 23 „	— „ 23 „	—	
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen . . . . .	1 576 660 „ 77 „	1 517 787 „ 39 „	58 873 „ 38 „	
nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1) . . . . .	16 301 „ 29 „	15 692 „ 59 „	608 „ 70 „	
b) für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2) . . . . .	2 „ 79 „	2 „ 72 „	— „ 07 „	
c) für jeden Wagen-Achs-Kilometer (zu 3) . . . . .	— „ 08 „	— „ 08 „	—	
6. Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a) durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5) . . . . .	33,94 %	35,27 %	—	1,33 %
b) durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II . . . . .	10,84 %	7,96 %	2,88 %	—
c) Betriebsüberschuss . . . . .	55,22 %	56,77 %	—	1,55 %

### 8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

#### Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1900 stellt sich auf . . . . .	4 645 128 <i>M</i> 92 <i>S</i> <sub>1</sub>
Gegenüber derjenigen pro 1899 mit . . . . .	4 302 971 „ 86 „
ergiebt sich eine Mehreinnahme von . . . . .	342 157 <i>M</i> 06 <i>S</i> <sub>1</sub>

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1900		pro 1899	
		M	₰	M	₰
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung	112 018	58	109 123	64
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . .	456 103	67	424 984	74
2	" II. " " Güter-Verkehr . . .	2 599 258	65	2 499 083	21
3	" III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter . . .	117 735	57	104 774	12
4	" IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	1 332 208	98	1 145 429	83
5	" V. Erträge aus Veräusserungen . . .	6 013	35	5 779	07
6	" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	133 808	70	122 920	89
	Summa Einnahmen	4 757 147	50	4 412 095	50

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1900		pro 1899	
		M	₰	M	₰
1	Tit. I. Besoldungen und Gehalte . . .	454 797	05	415 183	44
2	" II. Löhne . . .	159 912	62	145 666	96
3	" III. Tagegelder und Kilometergelder	66 209	72	58 671	05
4	" IV. Wohlfahrtszwecke . . .	46 253	95	40 585	09
5	" V. Beschaffung von Betriebsmaterialien	175 098	23	162 375	01
6	" VI. Unterhaltung der baulichen Anlagen	87 236	10	85 784	40
7	" VII. " " Betriebsmittel	142 785	12	102 613	11
8	" VIII. Benutzung fremder Bahnanlagen	52 064	44	54 769	42
9	" IX. " " Betriebsmittel	119 551	34	163 762	97
10	" X. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Zinsen pp. . .	272 752	20	288 375	94
	Summa Ausgaben	1 576 660	77	1 517 787	39
<b>Abschluss.</b>					
A	Einnahmen	4 757 147	50	4 412 095	50
B	Ausgaben	1 576 660	77	1 517 787	39
	Ueberschuss	3 180 486	73	2 894 308	11

Der **Erneuerungsfonds I**

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 2 347 073 M 10 ₰  
auf. Gegen den Bestand ultimo 1899 von . . . 2 142 960 " 21 "  
ergibt sich also eine Zunahme von 204 112 M 89 ₰

Im Laufe des Jahres 1900 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und drei Feuerkisten	36 992 M 73 ₰
b) für Erneuerung von Coupées und Bremsen	1 638 " 96 "
c) für Erneuerung von 15 Hochbordwagen, Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen . . . . .	120 179 " 16 "
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln . . . . .	158 810 M 85 ₰
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien . . . . .	142 881 " 82 "
im Ganzen	301 692 M 67 ₰

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

seite, mit . . . . .	435 703 M 76 ₰
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von . . . . .	407 477 " 69 "
vermehrt um den Betrag von . . . . .	28 226 M 07 ₰
und zwar um die Rücklage von 100 000 M — ₰	
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Aus-	
gaben mit . . . . .	71 773 " 93 "
Differenz wie oben	28 226 M 07 ₰

Der **Reservfonds I** ist unverändert geblieben.

Der Bestand dieses Fonds stellt sich laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 300 000 M — ₰, womit seine concessionsmässige Höhe erreicht ist.

Der **Reservfonds II** (Bilanzreservfonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vor-

jährigen Bestand von . . . . . 1 079 491 M 66 ₰  
auf 1 224 832 " 92 "

angewachsen.  
Die Rücklage pro 1900 beträgt 128 258 M 77 ₰.

Der **Beamten-Pensionskasse** sind die reglements-mässigen Einlagen zugeführt worden.

Die Einnahmen der Beamten-Pensionskasse betragen:

1. Eintrittsgelder . . . . .	4 064 M 90 ₰
2. Laufende Beiträge . . . . .	20 702 " 82 "
3. Regelmässiger Zuschuss der Gesellschaft . . . . .	12 383 " 86 "
4. Ordnungsstrafen . . . . .	112 " — "
5. Zinsen . . . . .	22 477 " 50 "
6. Sonstige Einnahmen . . . . .	172 " 05 "
Zusammen	59 913 M 13 ₰

Die Ausgaben dagegen:

1. Pensionen an 26 Beamten . . . . .	8 855 M 20 ₰
2. " " 24 Wittwen . . . . .	4 091 " — "
zu übertragen	12 946 M 20 ₰

	Uebertrag	12 946	№ 20	₰
3. Kindererziehungsgelder (2 Kinder)		58	" 80	"
4. Erstattung von Beiträgen		1 489	" 31	"
5. Minderwerth der Effekten		4 798	" 30	"
	Zusammen	19 292	№ 61	₰

Das Vermögen der Kasse beträgt Ende 1900 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite . . . . . 670 918 № 33 ₰  
In Effekten sind angelegt nom. 728 300 №.

Die Einnahmen der **Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter** haben betragen:

1. Eintrittsgelder . . . . .	76	№ 50	₰
2. Laufende Beiträge . . . . .	3 011	" 40	"
3. Zuschuss der Gesellschaft . . . . .	3 011	" 40	"
4. Ordnungsstrafen . . . . .	37	" 60	"
5. Zinsen . . . . .	2 099	" 25	"
	Zusammen	8 236	№ 15 ₰

und die Ausgaben:

1. Rentenzuschuss . . . . .	251	№ 52	₰
2. Wittwengeld . . . . .	209	" 50	"
3. Waisengeld . . . . .	136	" 80	"
4. Sterbegeld . . . . .	100	" —	"
5. Erstattung von Beiträgen . . . . .	1 631	" 32	"
6. Verwaltungskosten . . . . .	39	" —	"
7. Minderwerth der Effekten . . . . .	466	" 92	"
	Zusammen	2 835	№ 06 ₰

Die Kasse weist am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 63 485 № 91 ₰ auf. In Effekten sind angelegt nom. 66 900 №.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1899 ein Vermögen von . . . . . 144 № 72 ₰  
und einen Reservefonds in Effekten von . . . . . 11 925 " 65 " .  
Zusammen 12 070 № 37 ₰

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl. 3 462 № 65 ₰ Gesellschaftszuschuss) . . . . . 17 654 " 92 " .  
Summa 29 725 № 29 ₰

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. . . . . 13 662 " 72 " .

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von . . . . . 16 062 № 57 ₰

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1900 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 72 026 № 43 ₰ auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

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

nom.	1 800	№	Preussische 3 1/2 % Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,
"	1 672 700	"	Preussische 3 1/2 % consolidirte Anleihe,
"	368 500	"	3 1/2 % Deutsche Reichsanleihe,
"	555 500	"	Preussische 3 % consolidirte Anleihe,
"	1 289 900	"	3 % Deutsche Reichsanleihe,
"	100 000	"	Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe,
"	4 000	"	Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft,
"	126 000	"	Badische 3 1/2 % Staatsanleihe,
"	7 000	"	ein Sparkassenbuch der Stadt Dortmund Nr. 10 509.

Zusammen nom. 4 125 400 №.

## 9. Personalbestand und Beamtenwohnungen.

	Festangestellte Beamten	Diätarische Beamten	Arbeiter im Jahres- durchschnitt
A. Allgemeine Verwaltung . . . . .	29	4	1
B. Bahnverwaltung . . . . .	82	9	118
C. Transportverwaltung			
a) Aeusserer Bahnhofsdienst	80	26	32
b) Expeditionsdienst . . . . .	25	13	32
c) Zugbegleitungsdienst . . . . .	25	11	8
d) Zugförderungsdienst . . . . .	27	9	31
e) Werkstatt . . . . .	4	—	82
	<u>272</u>	<u>72</u>	<u>304</u>
		648	

Am 31. Dezember 1900 besass die Verwaltung 90 eigene Wohnungen für Beamte und Arbeiter. Davon waren 20 als Dienstwohnungen gegen Fortfall des Wohnungsgeldzuschusses und 70 als Miethwohnungen gegen vereinbarten Miethzins an Bahnbedienstete vergeben.

Im Durchschnitt pro Jahr . . . 11,91  
oder pro km Betriebslänge . . . 0,12

Laufende Nummer	Jahr	Betrug		% vom Reingewinn		Betrug		% vom Reingewinn		Betrug		% vom Reingewinn		Betrug		% vom Reingewinn		Betrug		% vom Reingewinn					
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18						
1	1891	29 210	53	2,08	52 227	44	3,73	8 178	84	0,58	1736	0,5	2351	85	0,17	5990	91	0,43	8436	82	0,25	103 132	44	7,36	
2	1892	29 210	53	2,53	69 686	47	6,02	7 518	22	0,65	1924	49	0,17	2524	46	0,22	7200	—	0,62	3590	76	0,31	121 684	93	10,52
3	1893	31 736	84	2,71	80 757	41	6,30	7 151	45	0,56	2119	53	0,17	3050	93	0,24	7065	82	0,55	3549	89	0,28	138 431	87	10,81
4	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	3571	43	0,26	150 913	92	11,09
5	1895	53 338	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	3430	84	0,23	156 570	40	10,30
6	1896	105 000	—	5,57	83 967	73	4,45	8 528	82	0,45	2217	37	0,12	3156	78	0,17	6560	74	0,35	3498	72	0,19	212 930	16	11,30
7	1897	135 000	—	6,49	95 845	26	4,60	11 107	10	0,53	2290	96	0,11	3270	29	0,16	6596	90	0,32	3524	47	0,17	257 634	98	12,38
8	1898	195 000	—	8,19	117 988	49	4,35	11 524	89	0,48	2814	90	0,10	3579	87	0,15	6805	80	0,29	3576	02	0,15	340 789	97	14,31
9	1899	225 000	—	8,82	139 464	10	5,46	10 465	80	0,41	2968	64	0,11	3719	35	0,15	6151	47	0,24	3731	98	0,15	391 496	34	15,24
10	1900	325 000	—	8,40	161 567	51	6,04	12 383	86	0,45	3011	97	0,11	4633	65	0,17	8134	44	0,30	4308	03	0,16	418 939	46	15,64
Zusammen																									

10. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1891 bis 1900.

Bilanz  
der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft  
per 31. Dezember 1900.

Activa.

Passiva.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Bau-Conto																	
Bestand der Kasse																	
Banquier-Guthaben																	
Effecten:																	
a) des Betriebsfonds																	
b) des Erneuerungsfonds I																	
c) des Reservefonds I																	
d) der Beamten-Pensionskasse																	
e) der Arbeiter-Pensionskasse																	
f) der Krankenkasse																	
Deponirte Cautions-Effecten																	
Materialien																	
Debitoren																	
Summa																	
27 367 600																	
2 624 000																	
156 570																	
2 347 073																	
435 703																	
300 000																	
1 224 832																	
670 918																	
63 485																	
16 062																	
14 386																	
72 026																	
598 064																	
475 213																	
2 677 194																	
39 043 132																	
Summa																	

Debet.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Credit.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Ausgaben für den Betrieb pro 1900 (einschl. 91 840, — Mk)																	
3 1/2 % Zinsen auf begebene 2 624 000 Mk der Anleihe																	
Einlage in den Erneuerungsfonds I																	
Reingewinn																	
Summa																	
112 018																	
4 645 128																	
4 757 147																	
Summa																	
Vortrag aus dem Jahre 1899																	
Einnahme des Jahres 1900																	
Summa																	
2 677 194																	
Summa wie oben																	
2 677 194																	
Verwendung des Reingewinns.																	
Zur Einlage in den Reservefonds II																	
Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer																	
einer Dividende von 4 % auf 24 000 000 Mk Stamm-Actien																	
einer Tantieme an den Aufsichtsrath																	
einer Super-Dividende von 4 1/2 % auf 24 000 000 Mk Stamm-Actien																	
Zum Vortrag auf neue Rechnung																	
Summa																	
2 677 194																	

Dortmund, im April 1901

Die Direction.