

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Report des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. Dezember 1897 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, sowie einer Einlage in die Beamten-Pensionskasse in Gesamthöhe von 585 586 *M* 32 *S* verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von 7% auf das gesammte Actien-Kapital gestattet.

Von der in Höhe von 6 000 000 *M* landesherrlich genehmigten Anleihe sind bis zum Schlusse des Jahres nur 2 000 000 *M* begeben.

Im regelmässigen Wechsel scheiden aus dem Aufsichtsrathe die Herren Rechtsanwalt a. D. Adolf Salomonsohn (Berlin), Senator Karl Teichen (Berlin), General-Consul, Bürgermeister a. D. Emil Russell (Berlin) und Bergwerks-Director, Consul Eugen Tomson (Dortmund) aus.

Ferner haben wir das am 22. October v. J. erfolgte Ableben unseres langjährigen Mitgliedes, des Herrn Banquier Paul Kuczynski (Berlin) zu beklagen. Die Generalversammlung wird diese Stellen neu zu besetzen haben.

Geschäfts - Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1897.

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-Mündener 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	
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude	4 von Station 0 in Dortmund
1	Dortmund		0,59
2	Eving, G.	1,81	2,40
3	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	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 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 zweigleisigen Strecke Dortmund-Eving eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch durchweg für zwei Gleise erworben.

Der gesammte Grundbesitz der Bahn betrug am 31. Dezember 1897 342 ha 14 a 2 qm
Hiervon haben 264 „ 78 „ 2 „

zum Bau der Bahn und der zugehörigen Nebenanlagen Verwendung gefunden, so dass noch 77 ha 36 a — qm
für Erweiterung der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

Von dem Gesamtgrundbesitz entfallen auf den Stadtkreis Dortmund 51 „ 36 „ 41 „
davon bisher für Bahnanlagen verwendet 32 „ 81 „ 49 „

mithin für Erweiterungen noch zur Verfügung 18 ha 54 a 92 qm

Das ausserhalb des Stadtbezirks Dortmund, aber an der Grenze desselben belegene Hafengelände hat eine Grösse von 22 „ 8 „ 7 „
davon sind bis jetzt für Hafen und Gleisanlagen in Anspruch genommen 7 „ 55 „ 50 „

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 54,060 „
Summa 150,776 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 155,875 km

Eine eingehende Beschreibung des Oberbaues ist auf Seite 6 des Geschäftsberichtes für 1896 enthalten. Eine Aenderung ist im Jahre 1897 nur insofern eingetreten, als 2,05 km Gleis aus Stahlschienen von 7,5 m Länge und 31,09 kg Gewicht pro Meter auf alten, leichten, eisernen Schwellen ausgewechselt wurden. Für die Erneuerung wurden Schienen von 12 m Länge im Gewicht von 33,4 kg pro Meter verwendet und unter jedem Schienenpaar 15 kieferne, imprägnirte Schwellen verlegt. Die Anzahl der Weichen hat sich um 3 einfache Weichen, 4 doppelte Kreuzungsweichen und 2 Doppelweichen vermehrt.

C. Unterhaltung der baulichen Anlagen und Angabe der dafür aufgewendeten Kosten.

Im Jahre 1897 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

14 332 Stück Mittelschwellen,
5113,10 lfde. m Weichenschwellen,
8 Stück einfache Weichen,
2 Stück ganze englische Weichen,
5 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
7405,62 lfde. m Stahlschienen,
10 020,44 lfde. m Eisenschienen.

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

Zur Herstellung, Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen einschliesslich der neuen Gleisanlagen wurden 6300 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 86 Rottenarbeiter mit jährlich 25 791 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 60 001 \mathcal{M} 72 \mathcal{S}

und zwar 41 469 \mathcal{M} 72 \mathcal{S} für Unterhaltung des Oberbaues,
18 532 \mathcal{M} — \mathcal{S} für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1897 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund.

- Projectmässige Fertigstellung des Umbaues und der Vermehrung der Gleisanlagen.
- Verlängerung des mittleren Freilade- und Lagerplatzgleises auf dem Freiladebahnhof um 80 m und Pflasterung der Zufuhrstrasse vor demselben.
- Fertigstellung der neuen Wagenreparatur-Werkstatt von 3398 qm bebauter Fläche.
- Fertigstellung des neuen Verwaltungsgebäudes.

2. Bahnhof Eving.

- Fertigstellung des Anschlussgleises für Erztransporte nach den Hochöfen des Eisen- und Stahlwerkes Hoesch (durch das Werk ausgeführt).
- Zur Anlage des Sonderhafens Hardenberg an dem im Bau begriffenen Kanal von Dortmund nach den Emshäfen:
Fertigstellung der Erdarbeiten, der beiden Fussgängerunterführungen des Deusener Weges, der Quaimauer und Vorstrecken des Anschlussgleises von der Abzweigungsweiche bis zum hydraulischen Kohlenkipper.

3. Haltestelle Derne.

Anlage eines Freiladegleises von 150 m Länge.

4. Haltestelle Preussen.

Anlage eines Freiladegleises von 130 m Länge.

5. Haltestelle Bork.

- Ausbau zu einer Haltestelle mit Güterabfertigung, Neubau eines Stationsgebäudes von 184 qm, eines Güterschuppens von 53 qm, eines Abortgebäudes von 18 qm bebauter Fläche, Anlage einer Vieh- und Wagenrampe, einer Waggonwaage ohne Gleisunterbrechung und Herstellung von 470 m Lade- und Nebengleisen unter Einlegung von 4 einfachen Weichen.
- Herstellung eines Gleisanschlusses für die Ringofenziegelei von Hugo Reygers.

6. Bahnhof Lüdinghausen.

Herstellung einer zweiten Waggonwaage ohne Gleisunterbrechung im Gleise Nr. III.

7. Bahnhof Dülmen.

Neubau eines Beamtenwohnhauses von 137 qm bebauter Fläche.

8. Bahnhof Coesfeld.

Ausbau des II. Hauptgleises in der Richtung nach Dülmen als Ausziehgleis von 500 m Nutzlänge unter Umwandlung einer einfachen Weiche in eine doppelte Kreuzungsweiche.

b. Auf der freien Strecke.

1. Erneuerung von 2,05 km Hauptgleis der Strecke Eving-Derne mit Stahlschienen 6 d auf eisernen Querschwellen nach den Oberbauanordnungen der Preussischen Staatseisenbahnen.
2. Neubau eines Wohnhauses mit Stallanbau von 77 qm bebauter Fläche für den Bahnwärter Nr. 8 in km 9,68 der Strecke Derne-Preussen.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1897 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

21 Lokomotiven mit 15 Tendern.

b. Wagen.

29	Stück	Personenwagen mit 1388 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,
274	"	Kokswagen mit 2740 t Ladegewicht,
450	"	Hochbordwagen mit 4500 t Ladegewicht,
30	"	Schienenwagen mit 650 t Ladegewicht (4achsige Wagen),
20	"	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
31	"	Theertransportwagen mit 310 t Ladegewicht,
3	"	Petroleumtransportwagen mit 32,5 t Ladegewicht,
2212	"	offene Güterwagen mit 22 120 t Ladegewicht,
1	"	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 3201 Wagen mit 6462 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 6386 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 32 032,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 66,88 Achsen mit 335,45 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1897 beschafft 205 Stück offene Güterwagen (Kohlenwagen), davon 41 Stück mit Bremse, ausrangirt sind 8 Kohlenwagen.

16 offene Güterwagen (6 Kokswagen und 10 Kohlenwagen) wurden zu Kesselwagen umgebaut und 57 Kohlenwagen mit Aufsätzen zum Kokstransport versehen.

Auch im Jahre 1898 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 <i>M.</i>	18 000 000 <i>M.</i>
b.	10 000 Stück Stamm-Prioritäts-Actien à 600 <i>M.</i>	6 000 000 "
c.	2 000 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 <i>M.</i>	2 000 000 "
		<u>26 000 000 <i>M.</i></u>

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 1897

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 970 259 <i>M.</i>	38 <i>S.</i>
"	2. Erdarbeiten	3 295 394 "	45 "
"	3. Bahnunterhaltung	71 032 "	57 "
"	4. Einfriedigungen	96 734 "	21 "
"	5. Wegeübergänge etc.	603 051 "	40 "
"	6. Durchlässe und kleinere Brücken	350 611 "	73 "
"	7. Grössere Brückenanlagen	330 593 "	31 "
"	10. Oberbau	5 086 622 "	57 "
"	11. Signale	294 616 "	14 "
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 748 103 "	62 "
"	13. Ausserordentliche Anlagen	313 700 "	90 "
"	14. Betriebsmittel	8 540 752 "	70 "
"	15. Verwaltungskosten	908 058 "	38 "
"	16. Insgemein	73 212 "	56 "
"	17. Zinsen während der Bauzeit	809 919 "	76 "
		<u>28 492 663 <i>M.</i></u>	<u>68 <i>S.</i></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 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 22. Juni 1889 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 Krankenhaus, und soweit das Einkommen fortfällt, ein Krankengeld für die Dauer von 13 Wochen, sowie Sterbegeld gewährt. Die Familienangehörigen erhalten freie ärztliche Behandlung, sowie die Hälfte der Kosten der Arznei und sonstiger Heilmittel und Verpflegung im Krankenhaus. Die Gesellschaft leistet die Hälfte der Mitgliederbeiträge als Zuschuss. Im Interesse der Kasse sind 9 Bahnärzte und 2 Specialärzte 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 22. Juni 1889 für die betreffenden Beamten und Arbeiter vom 1. Januar 1891 ab 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,
 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
 und vom 25. October bis zum Schluss des Jahres 2 Bedarfs-Güterzüge auf der Strecke Dortmund-Dülmen.

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 1897 überhaupt 6657 Züge mit 438 603 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-Depeschen-Verkehr; es sind im Jahre 1897 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	9,
Privat-Depeschen	2298,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 1149 *M* 55 *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, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberlohe, rohe Holzzeugmasse und Düngemittel, Kalk und Kalksteine, Puddelofenschlacken, Steinkohlentheer, Soda, Harze, Seifen, Holzschuhe, Jute und Juteleinen und Thonröhren.

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 620 984 einfache und 110 766 Rückfahrkarten wurden 842 516 Personen befördert; ferner wurden 2 287 091 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	357 592 M 01 S
b) „ „ Güter-Verkehr	2 206 903 „ 20 „
c) „ den Extraordinarien	1 048 364 „ — „
in Summa	3 612 859 M 21 S

Es betragen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1893 2 484 226 M 70 S	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 „	—
„ „ 1897 3 612 859 „ 21 „	249 574 „ 73 „	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	92 726 250
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	2 530 090
„ Gepäckwagen	881 696
„ Postwagen	280 320
„ Güter- und Viehwagen	89 034 144

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	12 937 066
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	79 789 184

Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn 4 543 298

Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen

auf der eigenen Bahn zurückgelegten	12 937 066
auf dieser überhaupt	17 480 364

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	848 726 M 37 S
zu zahlen	88 320 „ 34 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:

für Reparatur	0,44 S
für Putzen	0,01 „

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

für Reparatur	0,14 S
c. für Schmierer sämmtlicher Wagen	0,0059 „

Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von 11 173 M 17 S

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn, Bremsen und 5 offenen Güterwagen erforderten einen Kostenaufwand von 130 125 „ 61 „

Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 46 230 „ 59 „

 auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn, Bremsen und 5 offenen Güterwagen 70 725 „ 31 „

 und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechslung von Nothketten gegen Sicherheitskuppelungen, sowie Anbringen von Kokswagen-Aufsätzen 13 169 „ 71 „

Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,14 S pro Achskilometer

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,05 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,08 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,01 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 496 778 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 17 480 364 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 23 656 Nutzkilometer geleistet und 832 398 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 40 492 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1928 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	11,55 S
für Unterhaltung und Erneuerung	5,76 „
für Schmierer und Putzen	1,51 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 28 614 M 93 S

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung 18 915 „ 44 „

und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen 9 699 „ 49 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 5,76 S

pro Fahrkilometer:

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	3,81 S
auf Erneuerungsfonds I mit	1,95 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	3 792 367 M 60 S
(einschl. 79 508 M 39 S Vortrag aus dem Jahre 1896 und einer Reserve von 100 000 M);	

 die Ausgaben 1 219 185 „ 46 „

es verbleibt somit ein Ueberschuss von 2 573 182 M 14 S

Zündw.
H₂

Uebertrag 2 573 182 M 14 S

Erneuerungsfonds I	291 403 M 60 S
den Erneuerungsfonds II	150 000 " — "
den Reservefonds I	862 " 33 "
die Beamten-Pensionskasse	50 000 " — "
	492 265 " 93 "

mithin reiner Ueberschuss 2 080 916 M 21 S

über die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

Der Vortrag auf neue Rechnung hat gegen die Vorjahre auf einen höheren Betrag — 155 795 M 82 S — festgesetzt werden müssen, da Ausgaben in nächster Aussicht stehen, die zum Theil dem Betriebe zur Last fallen. Insbesondere wird ein Umbau der Gleisanlagen auf dem Bahnhof Eving aus Rücksichten der Betriebssicherheit erforderlich, dessen Kosten auf 3—400 000 M veranschlagt sind.

7. Vergleichung der Betriebsergebnisse pro 1897 mit denen des Vorjahres 1896.

	1897	1896	mithin 1897	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	484 192 "	446 320 "	37 872 km	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	17 480 364 "	15 689 583 "	1 790 781 "	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	3 612 859 M 21 S	3 363 284 M 48 S	249 574 M 73 S	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	37 353 " 79 "	34 773 " 41 "	2 580 " 38 "	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	7 " 46 "	7 " 54 "	—	M 08 S
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 21 "	— " 21 "	—	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 219 185 " 46 "	1 168 682 " 80 "	50 502 " 66 "	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	12 605 " 31 "	12 083 " 16 "	522 " 15 "	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 " 52 "	2 " 62 "	—	M 10 S
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 07 "	— " 07 "	—	—
6. Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	33,75 %	34,75 %	—	1 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und II, zum Reservefonds I und zur Beamten-Pensionskasse	13,63 %	15,42 %	—	1,79 %
c. Betriebsüberschuss	52,62 %	49,83 %	2,79 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1897 stellt sich auf	3 612 859 M 21 S
Gegenüber derjenigen pro 1896 mit	3 363 284 " 48 "
ergiebt sich eine Mehreinnahme von	249 574 M 73 S

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1897		pro 1896	
		ℳ	₰	ℳ	₰
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung . . .	179 508	39	210 278	23
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . .	357 592	01	328 382	58
2	" II. " " Güter-Verkehr . . .	2 206 903	20	2 007 279	76
3	" III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter . . .	88 719	56	79 330	48
4	" IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . . .	853 024	37	742 138	89
5	" V. Erträge aus Veräusserungen . . .	3 285	93	2 460	04
6	" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen . . .	103 334	14	203 692	73
	Summa Einnahmen	3 792 367	60	3 573 562	71

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1897		pro 1896	
		ℳ	₰	ℳ	₰
	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:				
1	Titel I. Besoldungen und Gehalte . . .	325 600	97	308 654	82
2	" II. Andere persönliche Ausgaben . . .	248 664	35	231 712	43
	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:				
3	Titel III. Allgemeine Kosten . . .	266 666	24	271 917	35
4	" IV. Kosten der Unterhaltung der				
	a) Bahn-Anlagen . . . ℳ 47 729,93				
	b) Bahnhofs-Anlagen . . . " 35 482,27				
	c) Telegraphen- und Signalvorrichtungen . . . " 3 740,50				
	Summa Titel IV . . .	86 952	70	96 999	76
5	Titel V. Kosten des Bahntransports				
	a) der Züge . . . ℳ 78 317,59				
	b) Unterhaltung der Betriebsmittel etc. . . " 69 879,92				
	Summa Titel V. . . .	148 197	51	135 394	60
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	54 783	35	54 654	80
7	" IX. " " " " Betriebsmittel	88 320	34	69 349	04
	Summa Ausgaben	1 219 185	46	1 168 682	80
	Abschluss				
A	Einnahmen . . .	3 792 367	60	3 573 562	71
B	Ausgaben . . .	1 219 185	46	1 168 682	80
	Ueberschuss	2 573 182	14	2 404 879	91

Der Erneuerungsfonds I

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 1 938 124 ℳ 23 ₰
auf. Gegen den Bestand ultimo 1896 von 1 749 666 " 18 "

ergibt sich also eine Zunahme von 188 458 ℳ 05 ₰

Im Laufe des Jahres 1897 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen 9 699 ℳ 49 ₰
b) für Erneuerung von Coupées und Bremsen 5 270 " 55 "
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn, Bremsen und 5 offenen Güterwagen 70 725 " 31 "
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln 85 695 ℳ 35 ₰
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien 92 385 " 18 "
im Ganzen 178 080 ℳ 53 ₰

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

seite, mit 593 835 ℳ 49 ₰
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 489 488 " 86 "
vermehrt um den Betrag von 104 346 ℳ 63 ₰
und zwar um die Rücklage von 150 000 ℳ — ₰
abzüglich der zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit 45 653 " 37 "

Differenz wie oben 104 346 ℳ 63 ₰

Der Reservefonds I wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 8 121 ℳ 19 ₰ als Kosten für den Unfall am 17. Februar 1896 und ferner mit 1 099 ℳ 19 ₰ nachträgliche Entschädigung für Ueberschwemmungen im Jahre 1890.

Durch die Rücklage pro 1897 im Betrage von 862 ℳ 33 ₰ stellt sich nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 300 000 ℳ — ₰ und hat damit seine concessionsmässige Höhe erreicht.

Der Reservefonds II (Bilanzreservefonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von 783 557 ℳ 69 ₰
auf 874 864 " 54 "

angewachsen.

Die Rücklage pro 1897 beträgt 93 320 ℳ 39 ₰.

Der Beamten-Pensionskasse sind ausser den reglements-mässigen Einlagen 50 000 ℳ als besonderer Zuschuss der Eisenbahn-Gesellschaft zugeführt worden. Diese besondere Zuwendung ist durch die in den letzten Jahren stattgehabte Erhöhung sämtlicher Beamtengehälter nothwendig geworden, da für die zu zahlenden Pensionen nunmehr die erhöhten Gehälter massgebend sind und der Gesellschaft die Verpflichtung obliegt, die Pensionskasse leistungsfähig zu erhalten.

Die Einnahmen der Beamten-Pensionskasse betragen:

1. Eintrittsgelder 4 554 ℳ 13 ₰
2. Laufende Beiträge 17 660 " 06 "
3. Regelmässiger Zuschuss der Gesellschaft 11 107 " 10 "
4. Besonderer Zuschuss der Gesellschaft 50 000 " — "
5. Ordnungsstrafen 147 " 50 "
6. Zinsen 16 395 " 65 "

Zu übertragen 99 864 ℳ 44 ₰

	Uebertrag	99 864	№ 44	ℒ
7. Für ausgeloste Effecten		300	"	"
8. Sonstige Einnahmen (Gebühren für Führung von Frachten-Credit-Conten etc.)		454	" 33	"
	Zusammen	100 618	№ 77	ℒ

Die Ausgaben dagegen:

1. Pensionen an 10 Beamten		1 884	№ 40	ℒ
2. " " 18 Wittwen		2 692	" 10	"
3. Kindererziehungsgelder (4 Kinder)		120	" 90	"
4. Erstattung von Beiträgen		1 197	" 48	"
5. Kaufpreis für Effecten		44 861	" 45	"
	Zusammen	50 756	№ 33	ℒ

Das Vermögen der Kasse beträgt Ende 1897 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 579 945 M 20 ℒ. In Effecten sind angelegt nom. 553 000 M.

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

1. Eintrittsgelder		69	№ —	ℒ
2. Laufende Beiträge		2 290	" 96	"
3. Zuschuss der Gesellschaft		2 290	" 96	"
4. Ordnungsstrafen		16	" 25	"
5. Zinsen		1 570	" 10	"
	Zusammen	6 237	№ 27	ℒ

und die Ausgaben:

1. Verwaltungskosten		28	№ —	ℒ
2. Erstattung von Beiträgen		1 305	" 32	"
3. Kaufpreis für Effecten		4 906	" 30	"
	Zusammen	6 239	№ 62	ℒ

Die Kasse weist am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 49 257 M 65 ℒ auf. In Effecten sind angelegt nom. 51 600 M.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1896 ein Vermögen von		60	№ 81	ℒ
und ein Reservefonds in Effecten von		9 160	" 45	"
	Zusammen	9 221	№ 26	ℒ

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl. 2 447 M 76 ℒ Gesellschaftszuschuss)		10 530	" 49	"
	Summa	19 751	№ 75	ℒ

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. 9 097 " 57 "

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 10 654 M 18 ℒ

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1897 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 70 359 M 45 ℒ auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

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

nom.	1 200	№	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 Reichsanleihe,
"	555 200	"	Preussische 3 % consolidirte Anleihe,
"	1 289 900	"	3 % Deutsche Reichsanleihe,
"	100 000	"	Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe,
"	2 000	"	Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft,
"	126 000	"	Badische 3 1/2 % Staatsanleihe,
"	3 000	"	1 Sparkassenbuch der Stadt Dortmund Nr. 10 509.
Zusammen nom.	2 958 800	№	

9. Personalbestand und Beamtenwohnungen.

	Festangestellte Beamten	Diätarische Beamten	Arbeiter im Jahres- durchschnitt
A. Allgemeine Verwaltung	30	2	1
B. Bahnverwaltung	82	6	99
C. Transportverwaltung			
a) Aeusserer Bahnhofsdienst	62	18	34
b) Expeditionsdienst	24	9	27
c) Zugbegleitungsdienst	14	12	7
d) Zugförderungsdienst	24	5	28
e) Werkstatt	4	—	70
	240	52	266
		558	

Am 31. Dezember 1897 besass die Verwaltung 79 eigene Wohnungen für Beamte und Arbeiter. Davon waren 19 als Dienstwohnungen gegen Fortfall des Wohnungsgeldzuschusses und 60 als Miethswohnungen gegen vereinbarten Miethszins an Bahnbedienstete vergeben.

