

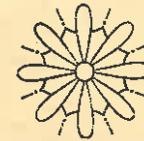
Dortmund - Gronau - Enscheder
Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung

zu

DORTMUND

am 5. Mai 1899.



Dortmund.

Druck von W. Crüwell, Olpestr.
1899.

ais

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Report des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. December 1898 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 425 894 M 04 S verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von 8% auf das gesamte Actien-Kapital gestattet.

Von der in Höhe von 6 000 000 M landesherrlich genehmigten Anleihe sind bis zum Schlusse des Jahres nur 2 500 000 M begeben.

Im regelmässigen Wechsel scheiden aus dem Aufsichtsrathe die Herren Geheimer Regierungsrath Hugo Lent (Berlin) und Director Hermann Laurenz (Berlin) aus. Die Generalversammlung wird diese Stellen neu zu besetzen haben.

Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1898.

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

Der gesammte Grundbesitz der Bahn betrug am 31. Dezember 1898

342 ha 70 a 41 qm
Hiervon haben 265 „ 34 „ 41 „

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 „ 60 „ 19 „
davon bisher für Bahnanlagen verwendet	32 „ 81 „ 49 „
mithin für Erweiterungen noch zur Verfügung	18 ha 78 a 70 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 65,800 „
Summa 162,516 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 167,615 km

Eine eingehende Beschreibung des Oberbaues ist auf Seite 6 des Geschäftsberichtes für 1896 enthalten. Das von Kilometer 3,5 bis Lünen weitergeführte zweite Hauptgleis besteht aus 12 m langen Stahlschienen im Gewichte von 33,4 kg pro m. Unter jedem Schienenpaar liegen 15 Querschwellen. Von Kilometer 3,5 bis Kilometer 7,28 sind 2,7 m lange eiserne Schwellen im Gewichte von 58,3 kg pro Stück, von Kilometer 7,28 bis Lünen 2,7 m lange kieferne imprägnirte Schwellen verwendet. Die Anzahl der Weichen hat sich gegen das Vorjahr um 7 einfache Weichen und 3 doppelte Kreuzungsweichen vermehrt.

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

Im Jahre 1898 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechslung eingebaut:

28 954 Stück Mittelschwellen,
4646,50 lfde. m Weichenschwellen,
11 Stück einfache Weichen,
3 Stück ganze englische Weichen,
9 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
29 113,93 lfde. m Stahlschienen,
4533,91 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 10 632 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 84 Rottenarbeiter mit jährlich 25 193 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 61 397 M 16 S

und zwar 45 833 M 36 S für Unterhaltung des Oberbaues,

15 563 M 80 S für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1898 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund.

a. Neubau und Inbetriebnahme eines elektrischen Licht- und Kraftwerks von 252 qm bebauter Fläche zur Beleuchtung der Werkstätten- und Bahnhofsanlagen, sowie zum Betriebe von Werkstatts-Maschinen.

b. Vergrösserung des Güterschuppens um 165 qm bebauter Fläche.

2. Bahnhof Eving.

a. Vergrösserung des Dienstgebäudes um 23 qm bebauter Fläche.

b. Durchführung des zweiten Hauptgleises.

c. Herstellung und Inbetriebnahme eines Anschlussgleises der Kesselfabrik von Brand & Sohn, abzweigend aus der Anschlussbahn der Zeche Kaiserstuhl I.

d. Zur Anlage des Sonderhafens Hardenberg:

Vorstrecken der Bedienungsgleise zum Krahn, Einlegen der Drehscheibe und Aufstellung eines Kohlenkippers und eines Krahnes.

3. Haltestelle Derne.

a. Centralisirung der südlichen und der nördlichen Weichengruppen durch Neubau von zwei Stellwerken mit elektrischer Blockirung der Einfahrtsignale.

b. Durchführung des zweiten Hauptgleises Dortmund-Lünen unter Einlegung von zwei doppelten Kreuzungsweichen.

4. Haltestelle Preussen.

Durchführung des zweiten Hauptgleises, wie vor, unter Einlegung einer doppelten Kreuzungsweiche.

5. Bahnhof Lünen.

a. Einführung des zweiten Hauptgleises, wie vor, unter Einlegung einer einfachen Weiche.

b. Ersatz der alten, abgängig gewordenen Waggonwaage durch eine solche ohne Gleisunterbrechung im Gleise 4.

6. Bahnhof Dülmen.

Verlängerung der Uebergabegleise mit der Staatsbahn um 100 m Nutzlänge.

7. Bahnhof Coesfeld.

Aufstellung eines Hilfsbehälters von 20 cbm Fassungsraum für die Wasserstation.

8. Haltestelle Epe.

Herstellung und Inbetriebnahme eines 152 m langen Anschlussgleises der Baumwollspinnerei Germania.

b. Auf der freien Strecke.

1. Ausbau und Inbetriebnahme des zweiten Hauptgleises von Eving bis Lünen.
2. Erneuerung von 0,51 km Hauptgleis I der Strecke Eving-Derne mit Stahlschienen des Normal-Staatsbahnprofils 6 d auf eisernen Querschwellen.
3. Verstärkung des Oberbaues des durchgehenden Hauptgleises durch Auswechslung der alten leichten eisernen Querschwellen gegen kieferne imprägnirte, 2,7 m lange Schwellen auf 9,55 km in den Strecken Derne-Lünen, Bork-Selm und Dülmen-Holtwick, wobei unter den 7,5 m langen Schienenpaaren, die bis dahin nur mit 8 Schwellen unterzogen waren, 9 Schwellen eingebaut wurden.
4. Herstellung und Inbetriebnahme einer 1,5 km langen Anschlussbahn der Zeche Scharnhorst in km 5,15 der Strecke Eving-Derne.
5. Neubau von drei Bahnwärterwohnhäusern in km 6,2 der Strecke Eving-Derne, sowie in km 64,6 und 67,5 der Strecke Coesfeld-Holtwick.
6. Herstellung und Inbetriebnahme eines 404 m langen Anschlussgleises für den Sandgrubenbesitzer Karl Langenbach in km 18,1 der Strecke Lünen-Bork.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1898 waren vorhanden:

a. Lokomotiven und Tender.

22 Lokomotiven mit 15 Tendern.

b. Wagen.

35	Stück	Personenwagen mit 1732 Plätzen oder pro km Bahnlänge 18 Plätze,
10	"	Gepäckwagen mit 100 t Ladegewicht,
123	"	bedeckte Güterwagen mit 1280 t Ladegewicht,
20	"	offene Viehwagen mit 200 t Ladegewicht,
320	"	Kokswagen mit 3200 t Ladegewicht,
497	"	Hochbordwagen mit 4970 t Ladegewicht,
41	"	Plattformwagen mit 890 t Ladegewicht (35 vierachsige, 6 zweiachsige Wagen),
20	"	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
45	"	Theertransportwagen mit 455 t Ladegewicht,
3	"	Petroleumtransportwagen mit 32,5 t Ladegewicht,
2256	"	offene Güterwagen mit 22 560 t Ladegewicht,
1	"	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht.

zusammen 3371 Wagen mit 6816 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 6720 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 33 787,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 70,37 Achsen mit 353,83 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1898 beschafft 1 Tenderlokomotive, 6 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 150 offene Güterwagen, davon 30 Stück mit Bremse, 11 Plattformwagen; ausrangirt sind 5 Kohlenwagen.

11 offene Güterwagen (3 Hochbordwagen, 4 Kokswagen und 4 Kohlenwagen) wurden zu Kesselwagen umgebaut und 50 Kohlenwagen mit Aufsätzen zum Kokstransport versehen.

3 Privatkesselwagen wurden neu eingestellt.

Auch im Jahre 1899 wird eine weitere Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 26 500 000 *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.	2 500 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 <i>M</i>	2 500 000 "
		<u>26 500 000 <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 1898

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	4 972 340 <i>M</i>	86 <i>S</i>
"	2. Erdarbeiten	3 335 111 "	50 "
"	3. Bahnunterhaltung	71 032 "	57 "
"	4. Einfriedigungen	96 734 "	21 "
"	5. Wegeübergänge etc.	604 627 "	04 "
"	6. Durchlässe und kleinere Brücken	353 844 "	17 "
"	7. Grössere Brückenanlagen	365 379 "	57 "
"	10. Oberbau	5 332 777 "	05 "
"	11. Signale	312 618 "	27 "
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 832 303 "	82 "
"	13. Ausserordentliche Anlagen	383 895 "	54 "
"	14. Betriebsmittel	9 006 750 "	27 "
"	15. Verwaltungskosten	908 374 "	71 "
"	16. Insgemein	73 212 "	56 "
"	17. Zinsen während der Bauzeit	812 419 "	76 "
		<u>29 461 421 <i>M</i></u>	<u>90 <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 Geschäftsweige, 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 Dienstehinkommen 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 Dienstehinkommens bis zum Höchstbetrage von 70 % als Pension gewährt, bei Dienstunfähigkeit in Folge von Verunglückung im Dienst mindestens 33 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 2/3 der Pension des Mitgliedes. Den Waisen wird bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres ein Erziehungsgeld gewährt, welches den zwölften Theil des pensionsbeitragspflichtigen Dienstehinkommens 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. Juli 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, Diätäre 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 13 Wochen, sowie Sterbegeld gewährt. Die Familienangehörigen erhalten freie ärztliche Behandlung, sowie die Hälfte der Kosten der Arznei und sonstiger Heilmittel und Verpflegung im Krankenhause. 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 Privathahn-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,
 - 9 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Preussen, 3 nur auf der Strecke Eving-Lünen,
 - 2 Bedarfs-Güterzüge auf der Strecke Dortmund-Dülmen
- und vom 16. November bis zum Schluss des Jahres weitere
- 4 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen.

Ausserdem verkehrte ein 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 1898 überhaupt 7319 Züge mit 462 557 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 1898 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	1,
Privat-Depeschen	2 708,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 1358 *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 vielen Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Koks, Eisenerze, Roheisen, Eisenbahnschienen, Holz, Sand, Kalksteine und Kalk, Eisenbahnwagen, Eisenkonstruktionen, Bier, Leder,

Holzwaaren, Baumwollgarn, 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, Puddelofenschlacken, Steinkohlentheer, Ammoniaksalze, Soda, Harze, Seifen, Holzschuhe, Jute und Juteleinen, Thonröhren und Dachpappen.

In den Personen-Fahrpreisen, Gepäck- und Güter-Frachtsätzen, sowie in den directen Verkehrs-Beziehungen sind Veränderungen gegen das Vorjahr insofern eingetreten, als die im Jahre 1897 bereits durchgeführte Ermässigung des Rohstofftarifs auf die Artikel Torfstreu, Torfmull, Erze und Schlacken ausgedehnt worden ist.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 675 566 einfache und 126 861 Rückfahrkarten wurden 929 288 Personen befördert; ferner wurden 2 527 797 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	387 655 M 92 S
b) „ „ Güter-Verkehr	2 257 964 „ 30 „
c) „ den Extraordinarien	1 177 105 „ 12 „
in Summa	3 822 725 M 34 S

Es betragen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1894 2 669 285 M 22 S	185 058 M 52 S	—
„ „ 1895 3 046 326 „ 64 „	377 041 „ 42 „	—
„ „ 1896 3 363 284 „ 48 „	316 957 „ 84 „	—
„ „ 1897 3 612 859 „ 21 „	249 574 „ 73 „	—
„ „ 1898 3 822 725 „ 34 „	209 866 „ 13 „	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	100 951 210
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	2 734 050
„ Gepäckwagen	922 308
„ Postwagen	279 552
„ Güter- und Viehwagen	97 015 300
kommen.	
Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:	
auf der eigenen Bahn	13 308 009
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	87 643 201
Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	4 417 153
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	13 308 009
auf dieser überhaupt	17 725 162
Achskilometer gefahren sind.	

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung zu erheben 933 834 M 33 S zu zahlen 51 444 „ 95 „

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,19 S
für Putzen	0,01 „

b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,15 S
c. für Schmierer sämmtlicher Wagen	0,0054 „
Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w., erforderten einen Kostenaufwand von	5 128 M 94 S
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von	143 576 „ 20 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	45 225 „ 44 „
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn, Bremsen und 5 offenen Güterwagen	70 368 „ 93 „
und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechslung von Nothketten gegen Sicherheitskuppelungen, sowie Anbringen von Kokswagen-Aufsätzen etc.	27 981 „ 83 „
Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,15 S pro Achskilometer	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,05 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,07 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,03 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 517 138 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 17 725 162 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 23 506 Nutzkilometer geleistet und 805 689 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 44 397 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 2018 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	11,63 S
für Unterhaltung und Erneuerung	7,52 „
für Schmierer und Putzen	1,52 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von

38 901 M 19 S

Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung

19 179 „ 48 „

und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und einer Feuerkiste

19 721 „ 71 „

Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 7,52 S pro Fahrkilometer:

auf gewöhnliche Unterhaltung mit	3,71 S
auf Erneuerungsfonds I mit	3,81 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	3 978 521 M 16 S
(einschl. 155 795 M 82 S Vortrag aus dem Jahre 1897);	

die Ausgaben	1 282 003 „ 48 „
--------------	------------------

es verbleibt somit ein Ueberschuss von	2 696 517 M 68 S
--	------------------

Uebertrag 2 696 517 M 68 S

Davon fließen:

- a. in den Erneuerungsfonds I 312 763 M 09 S
- b. in den Reservefonds I 1 824 " 22 "

314 587 " 31 "

mithin reiner Ueberschuss

2 381 930 M 37 S

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigefügte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebsergebnisse pro 1898 mit denen des Vorjahres 1897.

	1898	1897	mithin 1898	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	506 328 "	484 192 "	22 136 km	—
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	17 725 162 "	17 480 364 "	244 798 "	—
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	3 822 725 M 34 S	3 612 859 M 21 S	209 866 M 13 S	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	39 523 " 63 "	37 353 " 79 "	2 169 " 84 "	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	7 " 55 "	7 " 46 "	— " 09 "	—
c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	— " 22 "	— " 21 "	— " 01 "	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 282 003 " 48 "	1 219 185 " 46 "	62 818 " 02 "	—
nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	13 254 " 79 "	12 605 " 31 "	649 " 48 "	—
b. für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 " 53 "	2 " 52 "	— " 01 "	—
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)	33,54 %	33,75 %	—	0,21 %
b. durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I und zum Reservefonds I	8,23 %	13,63 %	—	5,40 %
c. Betriebsüberschuss:	58,23 %	52,62 %	5,61 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1898 stellt sich auf	3 822 725 M 34 S
Gegenüber derjenigen pro 1897 mit	3 612 859 " 21 "
ergiebt sich eine Mehreinnahme von	209 866 M 13 S

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1898		pro 1897	
		M	S	M	S
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung	155 795	82	179 508	39
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	387 655	92	357 592	01
2	" II. " " Güter-Verkehr	2 257 964	30	2 206 903	20
3	" III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	91 482	87	88 719	56
4	" IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	947 084	34	853 024	37
5	" V. Erträge aus Veräusserungen	2 372	60	3 285	93
6	" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	136 165	31	103 334	14
	Summa Einnahmen	3 978 521	16	3 792 367	60

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1898		pro 1897	
		M	S	M	S
	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben:				
1	Titel I. Besoldungen und Gehalte	348 048	01	325 600	97
2	" II. Andere persönliche Ausgaben	252 457	54	248 664	35
	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben:				
3	Titel III. Allgemeine Kosten	284 920	98	266 666	24
4	" IV. Kosten der Unterhaltung der				
	a) Bahn-Anlagen M 48 123,85				
	b) Bahnhofs-Anlagen " 33 247,03				
	c) Telegraphen- und Signalvorrichtungen " 3 396,07				
	Summa Titel IV	84 766	95	86 952	70
5	Titel V. Kosten des Bahntransports				
	a) der Züge M 82 517,31				
	b) Unterhaltung der Betriebsmittel etc. " 67 936,10				
	Summa Titel V.	150 453	41	148 197	51
6	Titel VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahn-Anlagen	54 831	71	54 783	35
7	" IX. " " " " Betriebsmittel	106 524	88	88 320	34
	Summa Ausgaben	1 282 003	48	1 219 185	46
	Abschluss.				
A	Einnahmen	3 978 521	16	3 792 367	60
B	Ausgaben	1 282 003	48	1 219 185	46
	Ueberschuss	2 696 517	68	2 573 182	14

Der **Erneuerungsfonds I**

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 2 094 580 M 28 S
anf. Gegen den Bestand ultimo 1897 von 1 938 124 " 23 "

ergibt sich also eine Zunahme von 156 456 M 05 S

Im Laufe des Jahres 1898 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und einer Feuerkiste	19 721 M 71 S
b) für Erneuerung von Coupées und Bremsen	2 186 " 70 "
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	70 368 " 93 "
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	92 277 M 34 S
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	143 047 " 85 "
im Ganzen	235 325 M 19 S

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

seite, mit 530 429 M 65 S
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von 593 835 " 49 "

verringert um den Betrag von 63 405 M 84 S
und zwar um die zu seinen Lasten gebuchten

Ausgaben mit 63 405 M 84 S

Differenz wie oben 63 405 M 84 S

Der **Reservfonds I** wurde in Anspruch genommen mit einem Betrage von 10 066 M 22 S als Kosten für den Unfall am 17. Februar 1896.

Durch die Rücklage pro 1898 im Betrage von 1824 M 22 S stellt sich nunmehr der Bestand dieses Fonds laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 300 000 M — S und hat damit seine concessionsmässige Höhe erreicht.

Der **Reservfonds II** (Bilanzreservfonds), Bilanz, pos. 5 der Passivseite, ist gegen den vorjährigen Bestand von 874 864 M 54 S

auf 968 184 " 93 "

angewachsen.

Die Rücklage pro 1898 beträgt 111 306 M 73 S.

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

Die Einnahmen der Beamten-Pensionskasse betragen:

1. Eintrittsgelder	3 769 M 69 S
2. Laufende Beiträge	19 280 " 09 "
3. Regelmässiger Zuschuss der Gesellschaft	11 524 " 89 "
4. Ordnungsstrafen	69 " — "
5. Zinsen	18 889 " 10 "
6. Sonstige Einnahmen (Gebühren für Führung von Frachten-Credit-Conten etc.)	1 143 " 39 "
Zusammen	54 676 M 16 S

Die Ausgaben dagegen:

1. Pensionen an 12 Beamten	2 405 M 30 S
2. " " 20 Wittwen	3 122 " 60 "

Zu übertragen 5 528 M 20 S

	Uebertrag	5 528	M	20	ℒ
3. Kindererziehungsgelder (3 Kinder)		88	"	80	"
4. Erstattung von Beiträgen		1 100	"	12	"
5. Kaufpreis für Effecten		97 945	"	41	"
	Zusammen	104 662	M	53	ℒ

Das Vermögen der Kasse beträgt Ende 1898 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite, 615 291 M 93 ℒ.
In Effecten sind angelegt nom. 650 600 M.

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

		51	M	—	ℒ
1. Eintrittsgelder		2 314	"	90	"
2. Laufende Beiträge		2 314	"	90	"
3. Zuschuss der Gesellschaft		29	"	75	"
4. Ordnungsstrafen		1 722	"	—	"
5. Zinsen					
	Zusammen	6 432	M	55	ℒ

und die Ausgaben:

		19	M	27	ℒ
1. Rentenzuschuss		89	"	15	"
2. Wittwengeld		56	"	99	"
3. Waisengeld		1 086	"	28	"
4. Erstattung von Beiträgen		28	"	—	"
5. Verwaltungskosten		5 088	"	94	"
6. Kaufpreis für Effecten		25	"	35	"
7. Minderwerth der Effecten					
	Zusammen	6 393	M	98	ℒ

Die Kasse weist am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 53 841 M 32 ℒ auf. In Effecten sind angelegt nom. 56 900 M.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1897 ein Vermögen von		5	M	28	ℒ
und einen Reservefonds in Effecten von		10 648	"	90	"
	Zusammen	10 654	M	18	ℒ

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl. 2 435 M 33 ℒ Gesellschaftszuschuss)		9 780	"	—	"
	Summa	20 434	M	18	ℒ

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w.		9 764	"	62	"
Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von		10 669	M	56	ℒ

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1898 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 75 944 M 37 ℒ auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5% Zinsen.

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

nom.	600	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 Reichsanleihe,
"	678 600	"	Preussische 3 % consolidirte Anleihe,
"	1 166 500	"	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,
"	3 000	"	1 Sparkassenbuch der Stadt Dortmund Nr. 10 509.
Zusammen nom.	2 960 200	M	

9. Personalbestand und Beamtenwohnungen.

	Festangestellte Beamten	Diätarische Beamten	Arbeiter im Jahres- durchschnitt
A. Allgemeine Verwaltung	30	2	1
B. Bahnverwaltung	82	4	98
C. Transportverwaltung			
a) Aeusserer Bahnhofsdienst	69	17	33
b) Expeditionsdienst	22	9	28
c) Zugbegleitungsdienst	17	10	11
d) Zugförderungsdienst	27	5	29
e) Werkstatt	4	—	81
	251	47	281
		579	

Am 31. Dezember 1898 besass die Verwaltung 87 eigene Wohnungen für Beamte und Arbeiter.
Davon waren 21 als Dienstwohnungen gegen Fortfall des Wohnungsgeldzuschusses und 66 als Miethswohnungen gegen vereinbarten Miethzins an Bahnbedienstete vergeben.

