

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung

11

Dortmund

am 16. Mai 1903.

1902.
(letzter Bericht).

Dortmund
Druck von W. Crüwell, Olpestrasse
1903.

Bilanz

der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. Dezember 1901.

1	2	3	4	5	6
		⌘	⌘		⌘
1	Bau-Konto	11 105	07		
2	Uebestand der Kasse	2 378 679	75		
3	Bankier-Guthaben			2 889 794	82
4	Effekten:				
	a) des Betriebsfonds	3 854 100	20		
	b) des Erneuerungsfonds I.	2 027 911	70		
	c) des Reservefonds I.	308 468	40		
	d) der Beamten-Pensionskasse	728 578	31		
	e) der Arbeiter-Pensionskasse	70 699	25		
	f) der Krankenkasse	19 008	25		
5	Deposirte Kautions-Effekten	7 008 761	11		
		601 748	48		
6	Materialien			7 605 509	59
7	Debitoren			177 008	67
				177 210	83
	Summa			42 139 601	28
1	Anlage-Kapital:				
	a) Stamm-Aktien			30 000 000	
	b) 3 1/2 % Prioritäts-Anleihe			6 000 000 ⌘	
	ab: 1. noch nicht begebene 3 376 000 ⌘				
	2. geüligte	27 000		3 408 000	
2	c) Geüligte 3 1/2 % Anleihe			27 000	
3	d) Bar-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.			166 570	58
4	Erneuerungsfonds I.			2 521 712	94
5	Erneuerungsfonds II.			344 440	78
6	Reservefonds I.			300 000	78
7	Reservefonds II.			1 323 683	99
8	Beamten-Pensionskasse			729 079	54
9	Arbeiter-Pensionskasse			71 322	25
10	Krankenkasse			19 081	68
11	Kleiderkasse			14 943	61
12	Sparkasse			73 909	48
13	Deposirte Kautions-Effekten			601 748	48
	Kreditoren			813 991	60
	Reingewinn			3 045 166	35
	Summa			42 139 601	28

Passiva.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

1	2	3	4	5	6
Debit.		⌘	⌘		Kredit.
1	Ausgaben für den Betrieb pro 1901 (einschliessl. 90 895 ⌘ 3 1/2 % Zinsen auf begebene Prioritäts-Anleihe)	1 507 043	36		
2	Einlage in den Erneuerungsfonds I.	347 357	18		
3	Reingewinn	3 045 166	35		
	Summa	4 899 566	89		
	Verwendung des Reingewinns.				
1	Zur Einlage in den Reservefonds II.	140 903	66		
2	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	249 375	—		
3	einer Dividende von 8 1/2 % auf 24 000 000 ⌘	2 040 000	—		
4	alte Stamm-Aktien	389 500	—		
5	einer Dividende von 6 3/8 % auf 6 000 000 ⌘	67 500	—		
6	junge Stamm-Aktien	164 887	69		
	einer Tantième an den Aufsichtsrath				
	Zum Vortrag auf neue Rechnung				
	Summa wie oben	3 045 166	35		
1	Vortrag aus dem Jahre 1900	227 093	20		
2	Einnahme des Jahres 1901	4 672 473	69		
	Summa	4 899 566	89		

Dortmund, im April 1902.

Die Direktion.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsrats.

Die von der Direktion vorgelegte, auf den 31. Dezember 1902 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 und Reservefonds II in Gesamthöhe von 477 724 *M* 36 *S* verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von 8½% auf 30 000 000 *M* Stamm-Aktien gestattet. Nach Zahlung dieser Dividende verbleibt in der Gewinn- und Verlust-Rechnung ein Betrag von 114 602 *M* 78 *S* zur Verfügung der General-Versammlung. Der Aufsichtsrat schlägt entsprechend dem Antrage der Direktion vor, letztere zu ermächtigen, diesen Betrag nach einem von dem Aufsichtsrate genehmigten Plane an die Beamten und Pensionäre (Beamte und Arbeiter) und deren Hinterbliebene bei der bevorstehenden Auflösung der Gesellschaft zur Verteilung zu bringen.

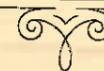
Aus dem Aufsichtsrate scheiden in diesem Jahre in regelmäßigem Wechsel aus die Herren Geh. Regierungsrat Hugo Lent (Berlin) und Direktor Hermann Laurenz (Grunewald) und wird die General-Versammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Durch Zuschrift vom 17. Oktober 1902 hat sich die Königliche Staatsregierung bereit erklärt, das Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Unternehmen zu erwerben, und zwar sollten gewährt werden:

- a) für eine Aktie zu 600 *M*: Staatsschuldverschreibungen der 3% konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von 1200 *M* mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 ab und eine bare Zuzahlung von 12 *M*;
- b) für eine Aktie zu 1200 *M*: Staatsschuldverschreibungen der 3% konsolidierten Anleihe zum Nennwerte von 2400 *M* mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1903 ab und eine bare Zuzahlung von 24 *M*.

Das Angebot ist durch Zuschrift vom 9. März 1903 dahin abgeändert worden, daß die bare Zuzahlung für eine Aktie zu 600 *M* auf 81 *M* und für eine Aktie zu 1200 *M* auf 162 *M* erhöht wurde.

Die dieserhalb auf den 17. Februar 1903 berufene außerordentliche General-Versammlung der Aktionäre war beschlußunfähig; die zweite demnächst auf den 12. März 1903 berufene hat die Annahme dieses Angebots beschlossen.



Geschäftsbericht der Direktion

über das Betriebsjahr 1902.

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Durch landesherrliche Konzessionsurkunde 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 erteilt. 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 2,166 km lange Strecke Gronau-Glanerbrück am 15. Oktober 1875 dem Betriebe übergeben wurde. Unser Anteil an dieser Strecke ist der Preußischen Staatsbahn-Verwaltung verpachtet, so daß im eigenen Betriebe eine Bahlänge 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 Teile 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 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	7,10	21,96	
7	Selm	4,14	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 direkten Schienenanschluß an die sämtlichen Bahnhöfe in Dortmund, sie überschreitet die gegenwärtig zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion 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 direkter Schienenanschluß mit dem Bahnhofe Dülmen (Staatsbahnhof) hergestellt ist, während sie in Kilometer 4,085 und Kilometer 12,829 von den im Bau begriffenen Staatsbahnlagen Block Nette-Courl und Osterfeld-Hamm überschritten wird. 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 Staatsbahnlage, 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 Eigentum 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 gesamte Anlage des Unterbaues der Bahn ist mit Ausnahme der zweigleisigen Strecke Dortmund-Lünen eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch durchweg für zwei Gleise erworben.

Der gesamte Grundbesitz der Bahn betrug am 31. Dezember 1902 349 ha 75 a 99 qm
Hiervon haben 281 „ 11 „ 83 „

zum Bau der Bahn und der zugehörigen Nebenanlagen Verwendung gefunden, so daß noch 68 ha 64 a 16 qm
für Erweiterung der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

Von dem Gesamtgrundbesitz entfallen auf den Stadtkreis Dortmund 52 „ 56 „ 52 „
davon sind bisher für Bahnanlagen verwendet 42 „ 72 „ 55 „
mithin für Erweiterungen noch zur Verfügung 9 ha 83 a 97 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.

Die Beschreibung des Bahnkörpers befindet sich auf Seite 7 und 8 des Geschäftsberichts für das Jahr 1900.

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 65,931 „

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 $\frac{7,461}{2}$ und die Lokomotivschuppengleise daselbst mit 0,210 = 3,940 „

Gleis vorhanden. mithin sind im ganzen 181,940 km

Die in fremdem Besitze befindlichen 35 Anschlußgleise haben eine Gesamtbetriebslänge von 19,43 km. Hierunter befinden sich 9 Montan- und 26 Industrieanschlüsse.

Eine Beschreibung des Oberbaues ist auf Seite 8 und 9 des Geschäftsberichts für 1900 enthalten.

Erhebliche Aenderungen sind nicht eingetreten.

Dasselbe gilt für

D. Bahnhöfe und ihre Einrichtungen

und E. Nebenanlagen.

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

Im Jahre 1902 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechsellung eingebaut:

9035 Stück Mittelschwellen,
2631,30 lfde. m Weichenschwellen,
8 Stück einfache Weichen,
1 Stück einfache Kreuzungsweiche,
1 Stück doppelte Kreuzungsweiche,
17 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
8606,06 lfde. m Stahlschienen,
1476,77 lfde. m Eisenschienen.

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

Zur Herstellung, Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen einschließlich der neuen Gleisanlagen wurden 2696 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 84 Rottenarbeiter mit jährlich 25 129 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 64 072 *M* 69 *S* erhielten

und zwar 48 635 *M* 67 *S* für Unterhaltung des Oberbaues,
15 437 *M* 02 *S* für Unterhaltung der Nebenanlagen.

Im Laufe des Jahres 1902 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a) Auf den Stationen.

1. Haltestelle Derne.

Herstellung eines Gleisanschlusses für Johannes Dörnen, Brückenbauanstalt, mit Einbeziehung der beiden Anschlußweichen in das südliche Weichen- und Signalstellwerk.

2. Bahnhof Ahaus.

Veränderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen nach den ministeriell genehmigten Plänen für die Durchführung der Strecke Borken-Burgsteinfurt der Westfälischen Landeseisenbahn und für die Einführung der Ahaus-Enscheder Eisenbahn unter Einbeziehung der südlichen und nördlichen Weichengruppen in die neu errichteten Signal- und Weichenstellwerke. Neubau eines massiven Empfangsgebäudes von 430 qm bebauter Fläche. Neubau eines massiven Abortgebäudes von 33 qm bebauter Fläche.

b) Auf freier Strecke.

1. Erneuerung von 1,236 km des alten leichten Stahlschienenoberbaues des Hauptgleises von km 15,126 bis km 16,362 der Strecke Lünen-Bork durch Oberbau b d H der Preussischen Staatseisenbahnen,
2. Fertigstellung des Unterbaues für die Verbindungs-Bahn vom Bahnhofe Eving zum Hafen Hardenberg.

3. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1902 waren vorhanden:

a) Lokomotiven und Tender.

25 Lokomotiven mit 16 Tendern.

b) Wagen.

37 Stück	Personenwagen mit 1852 Plätzen oder pro km Bahnlänge 19 Plätze,
10 "	Gepäckwagen mit 100 t Ladegewicht,
147 "	bedeckte Güterwagen mit 1627,5 t Ladegewicht,
15 "	offene Viehwagen mit 150 t Ladegewicht,
5 "	bedeckte Viehwagen mit 50 t Ladegewicht,
526 "	Kokswagen mit 5260 t Ladegewicht,
788 "	Hochbordwagen mit 9142,5 t Ladegewicht,
41 "	Plattformwagen mit 890 t Ladegewicht (35 vierachsige, 6 zweiachsige Wagen),
20 "	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
43 "	Teertransportwagen mit 430 t Ladegewicht,
3 "	Petroleumtransportwagen mit 40 t Ladegewicht,
2246 "	offene Güterwagen mit 24 047,5 t Ladegewicht,
1 "	Gerätewagen mit 10 t Ladegewicht

zusammen 3882 Wagen mit 7838 Achsen.

Die Güterwagen ausschließlich Gepäckwagen mit 7738 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 41837,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 80 Achsen mit 432,56 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1902 eingestellt: 4 Stück Privatbierwagen und 1 im Jahre 1901 ausrangierter und im Berichtsjahre wieder aufgebauter Hochbordwagen; ausrangiert sind 2 Kokswagen. 100 Kokswagen mit 1500 t Ladegewicht befanden sich am Schlusse des Jahres 1902 im Bau.

4. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 32 624 000 *M*, aufgebracht durch:

a) 40 000 Stück Stamm-Aktien à 600 <i>M</i>	24 000 000 <i>M</i>
b) 5 000 Stück Stamm-Aktien à 1200 <i>M</i>	6 000 000 "
c) 2 569 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 <i>M</i>	2 569 000 "
d) Getilgte 3 1/2 % Prioritäts-Anleihe	55 000 "
	<hr/>
	32 624 000 <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 1902

Titel 1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	5 344 029	M 92	S
" 2. Erdarbeiten	3 400 323	" 82	"
" 3. Bahnunterhaltung	71 032	" 57	"
" 4. Einfriedigungen	97 314	" 21	"
" 5. Wegeübergänge etc.	633 922	" 46	"
" 6. Durchlässe und kleinere Brücken	357 449	" 82	"
" 7. Größere Brückenanlagen	365 379	" 57	"
" 10. Oberbau	5 581 989	" 48	"
" 11. Signale	348 361	" 21	"
" 12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	3 011 853	" 92	"
" 13. Außerordentliche Anlagen	400 989	" 09	"
" 14. Betriebsmittel	10 540 843	" 78	"
" 15. Verwaltungskosten	908 866	" 75	"
" 16. Insgemein	75 492	" 71	"
" 17. Zinsen während der Bauzeit	860 972	" 26	"
	<hr/>		
	31 998 821	M 57	S

II. Betrieb.

1. Betriebseinrichtung im allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämtlichen Angelegenheiten durch die Direktion vertreten.

Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direktion fungieren als Abteilungsvorsteher:
ein Bureauvorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Zentral-Verwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksachenverwaltung, des Rechnungs- und Kassenswesens übertragen ist,

ein Betriebs-Inspektor, welchem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der erforderlichen Neubauten und Unterhaltungsarbeiten, sowie die Kontrolle der Bahnbewachung obliegt,

ein Maschineninspektor, welchem die Beaufsichtigung und Unterhaltung der sämtlichen Betriebsmittel und der mechanischen Anlagen, sowie die spezielle Leitung des Lokomotivdienstes und der Reparaturwerkstatt obliegt und endlich

ein Verkehrs-Kontrolleur, welcher die zum gesamten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Kontrolle des Personen- und Güterverkehrs und, im Zusammenhange damit, des gesamten Expeditions- und Kassendienstes auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reklamationsachen wahrzunehmen hat.

Die Leitung des technischen Betriebes wurde von dem technischen Direktionsmitgliede mitbesorgt.

Für die Beamten ist eine Pensionskasse eingerichtet, bei welcher die Beteiligung derselben bis zu einem Dienst Einkommen von 5500 M zulässig ist. Die Mitglieder haben Eintrittsgeld und regelmäßige laufende Beiträge, die Verheirateten außerdem einen laufenden, sich nach dem Lebensalter der Ehegatten richtenden Witwen-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 Dienst Einkommens bis zum Höchstbetrage von 70% als Pension gewährt, bei Dienstunfähigkeit infolge 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 Witwen 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 Teil des pensionsbeitragspflichtigen Dienst Einkommens eines im aktiven Dienst verstorbenen Beamten oder den sechsten Teil der Pension eines pensioniert 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 Witwen-, Waisen- und Sterbegeldern bestimmt. Die Mitglieder, welche in 5 Lohnklassen eingeteilt 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 20 Wochen, sowie Sterbegeld gewährt. Die Familienangehörigen erhalten freie ärztliche Behandlung, sowie zwei Drittel der Kosten der Arznei und sonstiger Heilmittel und Verpflegung im Krankenhaus; beim Tode der Ehefrau und der noch nicht 15 Jahre alten Kinder eines Mitgliedes wird auch Sterbegeld gewährt. Die Gesellschaft leistet die Hälfte der Mitgliederbeiträge als Zuschuß. Im Interesse der Kasse sind 9 Bahnärzte und 3 Spezialärzte tätig.

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:

- | | |
|--|-----------|
| 2 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Gronau, | } täglich |
| 8 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen, | |
| 3 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen nur Sonntags, davon 1 vom | |
| 1. Januar bis 31. Dezember, 2 vom 1. Mai bis 30. September, | |
| 6 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Gronau, | |
| 11 Güterzüge, davon je 2 nur auf der Strecke Dortmund-Dülmen, und | } täglich |
| Dortmund-Preußen, 3 nur auf der Strecke Eving-Lünen | |
| 2 Bedarfsgüterzüge, auf der Strecke Preußen-Eving, | |
| 1 Viehzug auf der Strecke Dülmen-Dortmund regelmäßig jeden Montag und alle | |
| 14 Tage Dienstags an den Hauptmarkttagen in Dortmund, | |
| 1 Viehzug auf der Strecke Gronau-Dülmen nach Bedarf. | |

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

Es sind im Jahre 1902 überhaupt 9671 Züge mit 494 973 Zugkilometern gefahren.

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

Sämtliche Stationen mit Ausnahme von Lette und Holtwick vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschenverkehr; es sind im Jahre 1902 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	4
Privat-Depeschen	2171

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Anteil von 885 M 64 S.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schließt in Dortmund, Dülmen, Coesfeld und Gronau an die Preussische Staatseisenbahn, in Ahaus an die Westfälische Landesbahn

(Strecke Borken-Burgsteinfurt) an und besitzt am Dortmund-Ems-Kanal bei Dortmund einen eigenen Hafen (Hafen Hardenberg), welcher mit dem Bahnhofs 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, Koks, Eisenerze, Roheisen, Eisenbahnschienen, Holz, Sand, Kalksteine und Kalk, Eisenbahnwagen, Eisenkonstruktionen, Bier, Leder, Holzwaren, Benzin, Baumwollgarn, Baumwollen- und Wollenwaren, Baumwollenabfälle, Asphalt, Gips, Möbel, Nüsse, Papier, Pappe, Sirup, Zündwaren, Steine, Eier, Butter, Fleisch, Getreide, Hülsenfrüchte, Milch, Stroh, Tabak, Leinen, Oele, Heringe, Petroleum, Salz, Hede, Cichorien, Cement, Cementrohre, Eisenwaren, Kartoffeln, Gerberlohe, rohe Holzzeugmasse, Düng- und Futtermittel, Torfstreu, Schwefelsäure, Graphit, Mühlenfabrikate, Malz, Pech, Puddelofenschlacken, Steinkohlenteer, Ammoniaksalze, Soda, Harze, Seifen, Holzschuhe, Jute und Juteleinen, Tonröhren und Dachpappen.

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

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 766 072 einfache und 224 731 Rückfahrkarten wurden 1 215 534 Personen befördert; ferner wurden 3 174 611 t (à 1000 kg) Güter einschließlich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	477 800 M 83 S
b) „ „ Güter-Verkehr	2 488 075 „ 87 „
c) „ den Extraordinarien	1 852 836 „ 49 „

in Summa 4 818 713 M 19 S

Es betragen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr
im Jahre 1898 3 822 725 M 34 S	209 866 M 13 S	—
„ „ 1899 4 302 971 „ 86 „	480 246 „ 52 „	—
„ „ 1900 4 645 128 „ 92 „	342 157 „ 06 „	—
„ „ 1901 4 672 473 „ 69 „	27 344 „ 77 „	—
„ „ 1902 4 818 713 „ 19 „	146 239 „ 50 „	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämtliche Wagen haben	140 503 834
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	3 573 793
„ Gepäckwagen	1 007 272
„ Postwagen	298 944
„ Güter- und Viehwagen	135 623 825

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	15 035 938
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	125 467 896

Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 945 889
Achskilometer durchlaufen, so daß nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	15 035 938
auf dieser überhaupt	18 981 827
Achskilometer gefahren sind.	
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung	
zu erheben	1 257 222 M 34 S
zu zahlen	98 304 „ 48 „
Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:	
a) bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,23 S
für Putzen	0,01 „
b) bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,13 „
c) für Schmierstoffe sämtlicher Wagen	0,0044 „
Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupés, Bremsen, des äußeren Anstrichs u. s. w. erforderten einen Kostenaufwand von	8 152 M 18 S
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschl. der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von	182 609 „ 31 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	22 358 „ 18 „
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	104 847 „ 55 „
und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechslung von Notketten gegen Sicherheitskupplungen, Erneuerung von Achsbuchsen und Kuppelungsteilen etc.	55 403 „ 58 „
Demnach verteilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,13 S pro Achskilometer	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,02 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,07 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,04 „

B. Lokomotiven.

Sämtliche Lokomotiven haben 559 295 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 18 981 827 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 22 372 Nutzkilometer geleistet und 759 273 Achskilometer gefördert; außerdem waren die Lokomotiven 48 555 Stunden im Rangierdienst, so daß auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 1942 Stunden Rangierdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:	
für Heizmaterial	17,77 S
für Unterhaltung und Erneuerung	3,96 „
für Schmierstoffe und Putzen	1,53 „

Die Reparaturen einschließlich Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von	22 130 M 27 S
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	18 417 „ 01 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen, 4 Feuerkisten und 2 Lokomotiven	3 713 „ 26 „
Demnach verteilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 3,96 S pro Fahrkilometer:	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	3,29 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,67 „
Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Lokomotiven vorgekommen.	

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:	
die Einnahmen	4 983 600 M 88 S
(einschl. 164 887 M 69 S Vortrag aus dem Jahre 1901);	
die Ausgaben	1 488 971 „ 11 „
es verbleibt somit ein Ueberschuß von	3 494 629 M 77 S
Davon fließen:	
in den Erneuerungsfonds I	327 618 „ 16 „
mithin reiner Ueberschuß	3 167 011 M 61 S
Ueber die Verwendung desselben gibt die beigefügte Bilanz Aufschluß.	

7. Vergleichung der Betriebsergebnisse pro 1902 mit denen des Vorjahres 1901.

	1902	1901	mithin 1902	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	543 972 „	559 047 „	—	15 075 km
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	18 981 827 „	19 949 656 „	—	967 829 „
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	4 818 713 <i>M</i> 19 <i>S</i>	4 672 473 <i>M</i> 69 <i>S</i>	146 239 <i>M</i> 50 <i>S</i>	—
nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	49 821 „ 27 „	48 309 „ 28 „	1 511 „ 99 „	—
b) für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	8 „ 86 „	8 „ 36 „	— „ 50 „	—
c) für jeden Wagen-Achs-Kilometer (zu 3)	— „ 25 „	— „ 23 „	— „ 02 „	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 488 971 „ 11 „	1 507 043 „ 36 „	—	18 072,25 <i>M</i>
nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	15 394 „ 66 „	15 581 „ 51 „	—	186,85 „
b) für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 74 „	2 „ 70 „	— „ 04 „	—
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)	30,90 %	32,25 %	—	1,35 %
b) durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I	6,80 %	7,44 %	—	0,64 %
c) Betriebsüberschuß	62,30 %	60,31 %	1,99 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1902 stellt sich auf	4 818 713 <i>M</i> 19 <i>S</i>
Gegenüber derjenigen pro 1901 mit	4 672 473 „ 69 „
ergibt sich eine Mehreinnahme von	146 239 <i>M</i> 50 <i>S</i>

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1901		pro 1902	
		<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung	227 093	20	164 887	69
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	456 934	12	477 800	83
2	„ II. „ „ Güter-Verkehr	2 466 080	94	2 488 075	87
3	„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	107 274	31	117 767	83
4	„ IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	1 330 349	65	1 260 353	59
5	„ V. Erträge aus Veräußerungen	5 632	09	6 403	77
6	„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	306 202	58	468 311	30
	Summa Einnahmen	4 899 566	89	4 983 600	88

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1901		pro 1902	
		<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>
1	Tit. I. Besoldungen und Gehalte	470 340	96	477 349	33
2	„ II. Löhne	159 047	81	159 186	51
3	„ III. Tagegelder und Kilometergelder	53 660	87	61 123	02
4	„ IV. Wohlfahrtszwecke	54 436	18	55 110	38
5	„ V. Beschaffung von Betriebsmaterialien	199 581	83	171 987	02
6	„ VI. Unterhaltung der baulichen Anlagen	68 262	83	57 146	72
7	„ VII. „ „ Betriebsmittel	71 118	61	48 430	40
8	„ VIII. Benutzung fremder Bahnanlagen	51 145	85	54 185	12
9	„ IX. „ „ Betriebsmittel	95 641	87	98 304	48
10	„ X. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Zinsen pp.	283 806	55	306 148	13
	Summa Ausgaben	1 507 043	36	1 488 971	11
Abschluß.					
A	Einnahmen	4 899 566	89	4 983 600	88
B	Ausgaben	1 507 043	36	1 488 971	11
	Ueberschuß	3 392 523	53	3 494 629	77

Der **Erneuerungsfonds I**

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von	2 750 000 M — S ₁
auf. Gegen den Bestand ultimo 1901 von	2 521 712 „ 94 „
ergibt sich also eine Zunahme von	228 287 M 06 S ₁

Im Laufe des Jahres 1902 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen	3 713 M 26 S ₁
b) für Erneuerung von Coupés und Radreifen	2 510 „ 47 „
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	104 847 „ 55 „
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	111 071 M 28 S ₁
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	77 408 „ 21 „
im ganzen	188 479 M 49 S ₁

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

seite, mit	253 161 M 09 S ₁
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von	344 440 „ 78 „
verringert um den Betrag von	91 279 M 69 S ₁
und zwar um die zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit	91 279 M 69 S ₁
Differenz wie oben	91 279 M 69 S ₁

Der **Reservefonds I** ist unverändert geblieben.

Der Bestand dieses Fonds stellt sich laut Bilanz, pos. 4 der Passivseite, auf 300 000 M — S₁, womit seine konzessionsmäßige Höhe erreicht ist.

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

jährigen Bestand von

angewachsen.

Die Rücklage pro 1902 beträgt 150 106 M 20 S₁.

Der **Beamten-Pensionskasse** sind die reglementsmäßigen Einlagen zugeführt worden.

Die Einnahmen der Beamten-Pensionskasse betragen:

1. Eintrittsgelder	895 M 45 S ₁
2. Laufende Beiträge	12 629 „ 63 „
3. Regelmäßiger Zuschuß der Gesellschaft	19 972 „ 92 „
4. Ordnungsstrafen	67 „ — „
5. Zinsen	25 590 „ 50 „
6. Sonstige Einnahmen	410 „ 81 „
Zusammen	59 566 M 31 S ₁

Die Ausgaben dagegen:

1. Pensionen an 34 Beamte	11 750 M 18 S ₁
2. „ „ 25 Witwen	4 304 „ — „
zu übertragen	16 054 M 18 S ₁

3. Kindererziehungsgelder (1 Kind)	Uebertrag	16 054 M 18 S ₁
4. Erstattung von Beiträgen		39 „ 60 „
		1 „ 72 „
	Zusammen	16 095 M 50 S ₁

Das Vermögen der Kasse beträgt Ende 1902 laut Bilanz, pos. 6 der Passivseite

In Effekten sind angelegt nom. 830 900 M.

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

1. Eintrittsgelder	55 M 50 S ₁
2. Laufende Beiträge	3 490 „ 24 „
3. Zuschuß der Gesellschaft	3 490 „ 24 „
4. Ordnungsstrafen	31 „ — „
5. Zinsen	2 566 „ 50 „
6. Mehrwert der Effekten	444 „ 90 „
7. Angekaufte Effekten	7 007 „ — „
Zusammen	17 085 M 38 S ₁

und die Ausgaben:

1. Rentenzuschuß	141 M 85 S ₁
2. Witwengeld	239 „ 40 „
3. Waisengeld	175 „ 80 „
4. Erstattung von Beiträgen	1102 „ 53 „
5. Verwaltungskosten	72 „ — „
6. Kaufpreis für Effekten	7 140 „ 70 „
Zusammen	8 872 M 28 S ₁

Die Kasse weist am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 79 535 M 35 S₁ auf. In Effekten sind angelegt nom. 83 000 M.

Die **Krankenkasse** hatte ultimo 1901 ein Vermögen von

und einen Reservefonds in Effekten von	28 M 43 S ₁
	19 003 „ 25 „
Zusammen	19 031 M 68 S ₁

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschließl. 3500 M 51 S₁ Gesellschaftszuschuß)

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w.	13 402 M 17 S ₁
Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von	32 433 M 85 S ₁

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1902 einen Vermögensbestand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 75 441 M 07 S₁ auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

1903 verstaatlicht.

Aktiva.

Bilanz
der Dortmurd-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. Dezember 1902.

Passiva.

1	2	3	4	5	6
1 Bau-Konto	12 522	79	31 988 821	57	30 000 000
2 Bestand der Kasse	1 398 343	—	1 410 865	79	—
3 Bankier-Guthaben	—	—	—	—	—
4 Effekten: a) des Betriebsfonds	4 647 311	30	—	—	2 569 000
b) des Erneuerungsfonds I	2 290 546	70	—	—	55 000
c) des Reservefonds I	304 411	90	—	—	156 570
d) der Beamten-Pensionskasse	777 121	21	—	—	2 760 000
e) der Arbeiter-Pensionskasse	78 151	15	—	—	283 161
f) der Krankenkasse	19 054	25	—	—	300 000
5 Deponierte Kautions-Effekten	8 116 596	51	8 731 937	51	1 436 587
6 Materialien	615 341	—	163 174	96	778 249
7 Debitoren	—	—	99 118	80	79 535
Summa	—	—	42 403 918	63	42 403 918

Debet.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Kredit.

1 Ausgaben für den Betrieb pro 1902 (einschließl. 89 915 Mk 3 1/2% Zinsen auf begebene Prioritäts-Anleihe)	1 488 971	11	150 106	30	164 897	69
2 Einlage in den Erneuerungsfonds I	3 287 618	16	281 250	—	4 818 713	19
3 Reingewinn	3 167 011	61	2 550 000	—	—	—
Summa	4 983 600	88	71 052	63	4 983 600	88
1 Zur Einlage in den Reservefonds II	—	—	114 602	78	—	—
2 Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer einer Dividende von 8 1/2% auf 30 000 000 Mk	—	—	—	—	—	—
3 Stamms-Aktien	—	—	—	—	—	—
4 Zum Vortrag auf neue Rechnung	—	—	—	—	—	—
5	—	—	—	—	—	—
Summa wie oben	—	—	3 167 011	61	—	—

Verwendung des Reingewinns.

Dortmund, im April 1903.

Die Direktion.