

Verein für die
bergbauischen Interessen
im Oberbergamtsbezirk
Dortmund.

Verein für die
bergbauischen Interessen
im Oberbergamtsbezirk
Dortmund.

Dortmund=Gronau=Enscheder Eisenbahn=Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung

zu

DORTMUND.

am 3. Mai 1900.



Dortmund.

Druck von W. Crüwell, Olpestr.
1900.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direction vorgelegte, auf den 31. Dezember 1899 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 464 789 *M* 53 *S* verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von 8½ % auf das gesammte Actien-Kapital gestattet.

Zur Ausführung von nothwendig gewordenen, resp. werdenden Ergänzungs- und Erweiterungsbauten und zur weiteren Verstärkung des Wagen- und Lokomotiven-Parkes werden neue Geldmittel in Höhe von 6 000 000 *M* erforderlich. Dieselben würden zum Theil aus dem Verkaufe der in Höhe von 2 624 000 *M* verausgabten Prioritäts-Anleihe von 6 000 000 *M* entnommen werden können, wenn es möglich sein würde, diese Obligationen zu einem angemessenen Kurse zu verkaufen, was zur Zeit die augenblicklichen Geldverhältnisse nicht gestatten. Es würde nur ein Kurs zu erzielen sein, der die zum Pari-Kurse erfolgende Amortisation sehr drückend gestalten würde. Wir schlagen Ihnen deshalb vor, die erforderlichen Mittel durch eine Erhöhung des Grundkapitals um 6 000 000 *M* nominal durch Ausgabe von Stammactien auf Grund des nachfolgenden Antrages zu beschaffen.

Zugleich unterbreiten wir, einem häufig ausgedrückten Wunsche nachgebend, der General-Versammlung den Antrag, die vorhandenen Stamm-Prioritäts-Actien im Betrage von 6 000 000 *M* den Stamm-Actien in ihren Rechten vollständig gleichzustellen. Aeusserlich soll diese Gleichstellung durch einen Aufdruck kenntlich gemacht werden. Wir empfehlen Ihnen den betreffenden Antrag zur Genehmigung.

Die Ihnen zur Beschlussfassung und Genehmigung vorgelegte neue Fassung des Statuts ist nothwendig geworden zum Theil durch die beiden vorstehenden Anträge, zum Theil durch die Bestimmungen des mit dem 1. Januar d. J. in Kraft getretenen neuen Bürgerlichen Gesetzbuches.

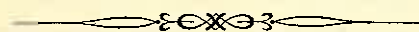
Aus dem Aufsichtsrathe scheiden in diesem Jahre in regelmässigem Wechsel aus die Herren: Baurath Alfred Lent (Berlin) und Stadtrath Eduard Kleine (Dortmund) und wird die General-Versammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Anträge an die General-Versammlung.

- 1) Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft auf 30 Millionen Mark durch Ausgabe von 6 Millionen Mark neuer Stamm-Actien. Diese neu auszugebenden Actien sind mindestens zum Kurse von 103 auszugeben. Die weitere Ausführung dieses Beschlusses

erfolgt durch die Direction nach Maassgabe der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften und der vom Aufsichtsrathe zu treffenden Bestimmungen. Zur Beschlussfassung hierüber bedarf es neben dem Beschlusse der General-Versammlung der in gesonderter Abstimmung zu fassenden Beschlüsse der Inhaber der Stamm-Actien und der Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien.

- 2) Beschlussfassung der General-Versammlung und der Stamm-Prioritäts-Actionäre in gesonderter Abstimmung über Aufhebung der nach § 14 Abs. 2 und Abs. 4 des Statuts den Stamm-Prioritäts-Actien zustehenden Vorrechte bei der Vertheilung der Dividende und bei der Auflösung und Liquidation der Gesellschaft, sowie über Gleichstellung dieser Actien mit den Stamm-Actien bezw. Umwandlung in solche.
- 3) Aenderung des Gesellschaftsstatuts nach Maassgabe der Beschlüsse ad 1 und 2 und der Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches und Genehmigung der neuen Fassung des Statuts.



Geschäfts-Bericht der Direction

über das Betriebsjahr 1899.

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 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 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	2	3	4
Lau- fende Nr.	Bezeichnung der Stationen	Entfernung in Kilometern	
		unter einander von Mitte zu Mitte Stations- gebäude	von Station O in Dortmund
1	Dortmund		0,59
2	Eving, G.	1,81	2,40
3	Derne	5,63	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 eingleisig hergestellt; das Terrain ist jedoch durchweg für zwei Gleise erworben.

Der gesammte Grundbesitz der Bahn betrug am 31. December 1899 350 ha 28 a 87 qm

Hiervon haben 273 „ 37 „ 87 „

zum Bau der Bahn und der zugehörigen Nebenanlagen Verwendung ge-

funden, so dass noch 76 ha 91 a — qm

für Erweiterung der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

Von dem Gesamtgrundbesitz entfallen auf den Stadtkreis Dortmund 52 „ 26 „ 04 „

davon bisher für Bahnanlagen verwendet 33 „ 61 „ 83 „

mithin für Erweiterungen noch zur Verfügung 18 ha 64 a 21 qm

Das ausserhalb des Stadtbezirks Dortmund, aber an der Grenze des-

selben belegene Hafengelände hat eine Grösse von 22 „ 17 „ 24 „

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 zweiten Hauptgleise, die Nebengleise auf den Bahnhöfen, die Uebergabe-

gleise und die Anschlussgleise im eigenen Besitz bilden eine Länge von 69,419 „

Summa 166,135 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 171,234 km

Eine Beschreibung des Oberbaues ist auf Seite 6 der Geschäftsberichte für 1896 und 1898 enthalten. Zur Verbindung der Gleise waren im eigenen Besitz 169 einfache Weichen, 13 Doppelweichen, 11,5 einfache und 34,5 doppelte Kreuzungsweichen, sowie 10 Gleisekreuzungen vorhanden.

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

Im Jahre 1899 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechselung eingebaut:

22 144 Stück Mittelschwellen,
5912,00 lfde. m Weichenschwellen,
19 Stück einfache Weichen,
2 Stück dreitheilige Weichen,
8 Stück ganze englische Weichen,
2 Stück halbe englische Weichen,
25 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
13 490,16 lfde. m Stahlschienen,
5694,22 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 12 353 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 77 Rottenarbeiter mit jährlich 23 155 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 57 867 M 08 S

und zwar 46 388 M 22 S für Unterhaltung des Oberbaues

11 478 M 86 S für Unterhaltung der Nebenanlagen erhielten.

Im Laufe des Jahres 1899 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a) Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund.

- a) Vergrösserung der Werkstattsschreinerei um 26,1 qm bebauter Fläche.
- b) Vergrösserung des polygonalen Lokomotivschuppens um 61,3 qm bebauter Fläche für zwei weitere Tenderlokomotivstände.

2. Bahnhof Eving.

- a) Ausbau des nördlichen Bahnhofstheiles mit einem 510 m langen Ausziehgleise zu Rangierzwecken mit Erweiterung der Weichencentralisation und Neubau eines grösseren Stellwerksgebäudes von 49,6 qm bebauter Fläche.
- b) Ausbau des III. (Industrie-) Gleises bis km 5,50 mit Verlegung der Albertstrasse zwischen den Wegeüberführungen in km 3,36 und 4,29 von der Süd- auf die Nordseite der Bahn.
- c) Fertigstellung und Abnahme der Hafenbahnanlagen.
- d) Ausführung der Erdarbeiten für die anderweite Einführung der Zechenbahnen behufs Vermehrung der Gleisanlagen auf Bahnhof Eving.

3. Haltestelle Derne.

- a) Vergrösserung des Stationsgebäudes durch einen Anbau von 22,8 qm bebauter Fläche.
- b) Erneuerung von 0,64 km Hauptgleis I mit Stahlschienen des Normalstaatsbahnprofils 6 d auf kiefernen imprägnirten Querschwellen.

4. Bahnhof Lünen.

- a) 2090 qm Abpflasterung des Freiladeplatzes.
- b) Vergrösserung des Güterschuppens um 100 qm bebauter Fläche.
- c) Vergrösserung der Diensträume im Stationsgebäude durch Hinzuziehung des früheren Postraumes. Ersatz des letzteren durch Aufstellung eines besonderen Wellblechhäuschens.

5. Bahnhof Dülmen.

Herstellung eines 250 m langen Anschlussgleises der Firma Alois Kirschner Wwe., Baumaterialienhandlung in Dülmen an das Bahnhofsgleis Nr. 6.

6) Bahnhof Coesfeld.

- a) Neubau von zwei Stellwerksgebäuden für die Centralisation der südlichen und nördlichen Weichengruppen.
- b) Im Zusammenhange mit a: Umwandlung der Handschranken in km 61,34 in vom nördlichen Stellwerk aus bediente Zugschranken.

7) Haltestelle Epe.

Vergrösserung des Güterschuppens um 53 qm bebauter Fläche.

b) Auf der freien Strecke.

1. Anschüttung des Planums für die eventuelle Weiterführung des Industriegleises bis km 6,1 mit Verlängerung des 2 m weiten gewölbten Durchlasses in km 5,8 um 4 m und Verlegung des Parallelweges zwischen den Wärterbuden Nr. 5 und Nr. 6 der Strecke Eving-Derne.
2. Herstellung eines 302 m langen Anschlussgleises der Derner Thonwerke in km 8,99 der Strecke Derne-Preussen und aus diesem abzweigend eines solchen von 185 m Länge für die Firma A. Renner in Braunschweig.
3. Herstellung eines 165 m langen Anschlussgleises für C. Lohmann in Duisburg in km 13,31 der Strecke Preussen-Lünen behufs Gewinnung und Versendung von Lippesand.
4. Verstärkung des Oberbaues des durchgehenden Hauptgleises durch Auswechselung der alten leichten eisernen Querschwellen gegen kieferne imprägnirte, 2,7 m lange Schwellen auf 7,41 km in den Strecken Preussen-Lünen (Gleis I), Selm-Lüdinghausen, Dülmen-Coesfeld und Coesfeld-Legden.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1899 waren vorhanden:

a) Lokomotiven und Tender.

23 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,
420	"	Kokswagen mit 4200 t Ladegewicht,
495	"	Hochbordwagen mit 4950 t Ladegewicht,
41	"	Plattformwagen mit 890 t Ladegewicht (35 vierachsige, 6 zweiachsige Wagen),
20	"	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
45	"	Theertransportwagen mit 450 t Ladegewicht,
2	"	Petroleumtransportwagen mit 20 t Ladegewicht,
2315	"	offene Güterwagen mit 23 450 t Ladegewicht,
1	"	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht

zusammen 3527 Wagen mit 7128 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 7032 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 35 640 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 73,64 Achsen mit 373,23 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1899 beschafft 2 Personenzuglokomotiven (als Ersatz für ausrangirte), 160 offene Güterwagen, davon 32 Stück mit Bremse; ausrangirt sind 2 Kohlenwagen.

1 offener Güterwagen (Hochbordwagen) wurde zu einem Kesselwagen umgebaut; 100 Kohlenwagen sind mit Aufsätzen zum Kokstransport versehen worden.

2 Privatkesselwagen sind aus dem Wagenpark ausgeschieden.

Auch im Jahre 1900 wird eine weitere Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 26 624 000 *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) 2 624 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 <i>M</i>	2 624 000 "
	<u>26 624 000 <i>M</i></u>

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

Vorausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1899

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	5 053 467 <i>M</i>	79 <i>S</i>
"	2. Erdarbeiten	3 377 046 "	62 "
"	3. Bahnunterhaltung	71 032 "	57 "
"	4. Einfriedigungen	97 094 "	21 "
"	5. Wegeübergänge etc.	608 182 "	84 "
"	6. Durchlässe und kleinere Brücken	356 667 "	05 "
"	7. Grössere Brückenanlagen	365 379 "	57 "
"	10. Oberbau	5 402 383 "	23 "
"	11. Signale	315 404 "	93 "
"	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 836 924 "	29 "
"	13. Ausserordentliche Anlagen	395 916 "	86 "
"	14. Betriebsmittel	9 480 637 "	49 "
"	15. Verwaltungskosten	908 432 "	49 "
"	16. Insgemein	73 212 "	56 "
"	17. Zinsen während der Bauzeit	816 044 "	26 "
		<u>30 157 826 <i>M</i></u>	<u>76 <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 Central-Verwaltung gehörigen Geschäftszweige, wie der Registratur, der Expedition, der Kanzlei, der Drucksachenverwaltung, des Rechnungs- und Kassenwesens übertragen ist,

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

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

ein Verkehrs-Controleur, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Controle des Personen- und Güterverkehrs und, im Zusammenhange damit, des gesammten Expeditions- und Kassendienstes auf den Stationen und endlich die Bearbeitung der Reclamationssachen wahrzunehmen hat.

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

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

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

Die Invaliditäts- und Altersversicherung ist in Gemässheit des Reichsgesetzes vom 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,
- 8 Personenzüge auf der Strecke Dortmund-Lünen,
- 6 gemischte Züge auf der Strecke Dortmund-Gronau,
- 11 Güterzüge, davon 2 nur auf der Strecke Dortmund-Dülmen, 2 nur auf der Strecke Dortmund-Preussen, 3 nur auf der Strecke Eving-Lünen.

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

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

Es sind im Jahre 1899 überhaupt 9523 Züge mit 510 173 Zugkilometern gefahren.

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

Sämtliche Stationen mit Ausnahme von Lette und Holtwick vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschenverkehr; es sind im Jahre 1899 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	4,
Privat-Depeschen	2143,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 923 M 85 S.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund, Dülmen und Coesfeld an die Preussische Staatseisenbahn, in Gronau an die letztere, die Niederländische Staatsbahn und die Holländische Eisenbahn an und besitzt am Dortmund-Ems-Kanal bei Dortmund einen eigenen Hafen (Hafen Hardenberg), welcher mit dem Bahnhofe Eving durch Schienengleis verbunden ist. Sie bildet für die an die Preussische Staatsbahn angeschlossenen Kohlenzechen in vielen Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Koks, Eisenerze, Roheisen, Eisenbahnschienen, Holz, Sand, Kalksteine und Kalk, Eisenbahnwagen, Eisenkonstruktionen, Bier, Leder, Holzwaaren, Benzin, Baumwollgarn, Baumwollen- und Wollenwaaren, Baumwollenabfälle, Zündwaaren, Steine, Eier, Butter, Getreide, Stroh, Tabak, Leinen, Oele, Häringe, Petroleum, Salz, Heede, Cichorien, Cement, Cementrohre, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberlohe, rohe Holzzeugmasse, Dünge- und Futtermittel, Torfstreu, Schwefelsäure, Graphit, Mühlenfabrikate, Malz, Pech, 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 nennenswerthe Veränderungen gegen das Vorjahr nicht eingetreten.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 720 719 einfache und 157 820 Rückfahrkarten wurden 1036 359 Personen befördert; ferner wurden 2 781 612 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	424 984 M 74 S
b) " " Güter-Verkehr	2 499 083 " 21 "
c) " " den Extraordinarien	1 378 903 " 91 "

in Summa 4 302 971 M 86 S

Es betragen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr:
im Jahre 1895 3 046 326 M 64 S	377 041 M 42 S	—
" " 1896 3 363 284 " 48 "	316 957 " 84 "	—
" " 1897 3 612 859 " 21 "	249 574 " 73 "	—
" " 1898 3 822 725 " 34 "	209 866 " 13 "	—
" " 1899 4 302 971 " 86 "	480 246 " 52 "	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämmtliche Wagen haben	110 795 584
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	3 202 869
" Gepäckwagen	1 027 738
" Postwagen	280 320
" Güter- und Viehwagen	106 284 657

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	13 966 858
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	96 828 726
Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	5 010 184
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen	
auf der eigenen Bahn zurückgelegten	13 966 858
auf dieser überhaupt	18 977 042

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	1 144 449 M 83 S
zu zahlen	163 762 " 97 "

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a) bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,30 ₰
für Putzen	0,01 "
b) bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,15 "
c) für Schmieren sämtlicher Wagen	0,0072 "
Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w. erforderten einen Kostenaufwand von	9 523 ₰ 72 ₰
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschl. der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von	165 568 " 39 "
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	71 462 " 39 "
auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	76 031 " 72 "
und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechselung von Nothketten gegen Sicherheitskupplungen etc.	18 074 " 28 "
Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,15 ₰ pro Achskilometer	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,06 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit	0,07 "
auf Erneuerungsfonds II mit	0,02 "

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 570 787 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 18 977 042 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 24 817 Nutzkilometer geleistet und 825 089 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 47 984 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 2086 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:

für Heizmaterial	16,02 ₰
für Unterhaltung und Erneuerung	24,00 "
für Schmieren und Putzen	1,67 "
Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von 2 Lokomotiven, Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von 136 994 ₰ 09 ₰	
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	23 960 " 74 "
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von 2 Lokomotiven, Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und einer Feuerkiste	113 033 " 35 "
Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 24,00 ₰ pro Fahrkilometer:	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	4,20 ₰
auf Erneuerungsfonds I mit	19,80 "
Achsbrüche sind weder an den Wagen noch an den Lokomotiven vorgekommen.	

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen	4 412 095 ₰ 50 ₰
(einschl. 109 123 ₰ 64 ₰ Vortrag aus dem Jahre 1898);	
die Ausgaben	1 517 787 " 39 "
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	2 894 308 ₰ 11 ₰
Davon fliessen:	
in den Erneuerungsfonds I	342 663 " 48 "
mithin reiner Ueberschuss	2 551 644 ₰ 63 ₰
Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.	

7. Vergleichung der Betriebsergebnisse pro 1899 mit denen des Vorjahres 1898.

		1899	1898	mithin 1899	
				mehr	weniger
1.	Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2.	Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	558 165 "	506 328 "	51 837 km	—
3.	Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	18 977 042 "	17 725 162 "	1 251 880 "	—
4.	Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	4 302 971 M 86 S	3 822 725 M 34 S	480 246 M 52 S	—
	nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	44 488 " 96 "	39 523 " 63 "	4 965 " 33 "	—
	b) für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	7 " 71 "	7 " 55 "	— " 16 "	—
	c) für jeden Wagen-Achs-Kilometer (zu 3)	— " 23 "	— " 22 "	— " 01 "	—
5.	Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 517 787 " 39 "	1 282 003 " 48 "	235 783 " 91 "	—
	nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	15 692 " 59 "	13 254 " 79 "	2 437 " 80 "	—
	b) für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 " 72 "	2 " 53 "	— " 19 "	—
	c) für jeden Wagen-Achs-Kilometer (zu 3)	— " 08 "	— " 07 "	— " 01 "	—
6.	Von den Einnahmen (zu 4) wurden in Anspruch genommen:				
	a) durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	35,27 %	33,54 %	1,73 %	—
	b) durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I	7,96 %	8,23 %	—	0,27 %
	c) Betriebsüberschuss	56,77 %	58,23 %	—	1,46 %

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1899 stellt sich auf 4 302 971 M 86 S
 Gegenüber derjenigen pro 1898 mit 3 822 725 " 34 "
 ergibt sich eine Mehreinnahme von 480 246 M 52 S

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1899		pro 1898	
		M	S	M	S
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung	109 123	64	155 795	82
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	424 984	74	387 655	92
2	" II. " " Güter-Verkehr	2 499 083	21	2 257 964	30
3	" III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	104 774	12	91 482	87
4	" IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	1 145 429	83	947 084	34
5	" V. Erträge aus Veräusserungen	5 779	07	2 372	60
6	" VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	122 920	89	136 165	31
	Summa Einnahmen	4 412 095	50	3 978 521	16

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1899		pro 1898	
		M	S	M	S
1	Tit. I. Besoldungen und Gehalte	415 183	44	393 384	—
2	" II. Löhne	145 666	96	114 852	—
3	" III. Tagegelder und Kilometergelder	58 671	05	56 275	—
4	" IV. Wohlfahrtszwecke	40 585	09	41 340	—
5	" V. Beschaffung von Betriebsmaterialien	162 375	01	129 891	—
6	" VI. Unterhaltung der baulichen Anlagen	85 784	40	78 394	—
7	" VII. " " Betriebsmittel	102 613	11	70 061	—
8	" VIII. Benutzung fremder Bahnanlagen	54 769	42	54 832	—
9	" IX. " " Betriebsmittel	163 762	97	106 525	—
10	" X. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Zinsen pp.	288 375	94	236 449	48
	Summa Ausgaben	1 517 787	39	1 282 003	48

Abschluss.

A	Einnahmen	4 412 095	50	3 978 521	16
B	Ausgaben	1 517 787	39	1 282 003	48
	Ueberschuss	2 894 308	11	2 696 517	68

Der Erneuerungsfonds I

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von 2 142 960 M 21 S
auf. Gegen den Bestand ultimo 1898 von 2 094 580 M 28 S

ergibt sich also eine Zunahme von 48 379 M 93 S

Im Laufe des Jahres 1899 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung zweier Personenzuglokomotiven	94 300 M — S	
b) für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und einer Feuerkiste	18 733 M 35 S	
c) für Erneuerung von Coupées und Bremsen	3 683 M 22 S	
d) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	76 031 M 72 S	
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	192 748 M 29 S	
e) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	161 378 M 41 S	
im Ganzen	354 126 M 70 S	

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

seite, mit	407 477 M 69 S	
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von	530 429 M 65 S	
verringert um den Betrag von	122 951 M 96 S	
und zwar um die zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit	122 951 M 96 S	
Differenz wie oben	122 951 M 96 S	

Der Reservefonds I ist unverändert geblieben.

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

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

jährigen Bestand von 968 184 M 93 S
auf 1 079 491 M 66 S

angewachsen.

Die Rücklage pro 1899 beträgt 122 126 M 05 S.

Der Beamten-Pensionskasse sind die reglementsässigen Einlagen zugeführt worden.

Die Einnahmen der Beamten-Pensionskasse betragen:

1. Eintrittsgelder	1 663 M 81 S	
2. Laufende Beiträge	19 267 M 78 S	
3. Regelmässiger Zuschuss der Gesellschaft	10 465 M 80 S	
4. Ordnungsstrafen	61 M — S	
5. Zinsen	20 734 M 38 S	
6. Sonstige Einnahmen	1 246 M — S	
Zusammen	53 438 M 77 S	

Die Ausgaben dagegen:

1. Pensionen an 19 Beamten	5 279 M 80 S	
2. „ 22 Wittwen	3 934 M 90 S	
zu übertragen	9 214 M 70 S	

3. Kindererziehungsgelder (3 Kinder)	86 M 30 S	
4. Erstattung von Beiträgen	1 177 M 19 S	
5. Ausgeloste Effekten	297 M — S	
6. Minderwerth der Effekten	27 002 M 60 S	
Zusammen	37 777 M 79 S	

Das Vermögen der Kasse beträgt Ende 1899 laut Bilanz, pos. 6

der Passivseite 630 952 M 91 S.

In Effekten sind angelegt nom. 650 300 M.

Die Einnahmen der Pensionskasse für die Betriebs- und Werkstätten-Arbeiter

haben betragen:

1. Eintrittsgelder	75 M — S	
2. Laufende Beiträge	2 963 M 64 S	
3. Zuschuss der Gesellschaft	2 963 M 64 S	
4. Ordnungsstrafen	24 M 50 S	
5. Zinsen	1 889 M 81 S	
Zusammen	7 916 M 59 S	

und die Ausgaben:

1. Rentenzuschuss	92 M 38 S	
2. Wittwengeld	189 M 37 S	
3. Waisengeld	120 M 84 S	
4. Kapitalabfindung	90 M — S	
5. Erstattung von Beiträgen	1 465 M 58 S	
6. Verwaltungskosten	57 M — S	
7. Minderwerth der Effekten	1 657 M 92 S	
Zusammen	3 673 M 09 S	

Die Kasse weist am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 53 084 M 82 S auf. In Effekten sind angelegt nom. 56 900 M.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1898 ein Vermögen von 55 M 31 S

und einen Reservefonds in Effekten von 10 614 M 25 S

Zusammen 10 669 M 56 S

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (ein-

schliessl. 2 588 M 68 S Gesellschaftszuschuss) 11 160 M 54 S

Summa 21 830 M 10 S

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld

Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. 9 759 M 73 S

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von 12 070 M 37 S

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem

1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1899 einen Vermögensstand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 73 198 M 55 S auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5% Zinsen.

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

nom.	300 $\mathcal{M}$	Preussische 3 1/2 % Staatsschuldscheine,
"	1 800 "	" 3 1/2 % Central-Boden-Credit-Pfandbriefe,
"	511 200 "	" 3 1/2 % consolidirte Anleihe,
"	368 500 "	3 1/2 % Deutsche Reichsanleihe,
"	555 200 "	Preussische 3 % consolidirte Anleihe,
"	1 289 900 "	3 % Deutsche Reichsanleihe,
"	100 000 "	Ostpreussische 3 1/2 % Pfandbriefe,
"	4 000 "	Actien der Dortmunder Gemeinnützigen Bau-Gesellschaft,
"	126 000 "	Badische 3 1/2 % Staatsanleihe,
"	4 500 "	1 Sparkassenbuch der Stadt Dortmund Nr. 10 509.
Zusammen nom. 2 961 400 $\mathcal{M}$.		

9. Personalbestand und Beamtenwohnungen.

	Festangestellte Beamten	Diätarische Beamten	Arbeiter im Jahres- durchschnitt
A. Allgemeine Verwaltung . .	28	3	1
B. Bahnverwaltung	83	7	114
C. Transportverwaltung			
a) Aeusserer Bahnhofsdienst	70	23	34
b) Expeditionsdienst . . .	24	10	30
c) Zugbegleitungsdienst . .	19	14	9
d) Zugförderungsdienst . .	27	8	28
e) Werkstatt	4	—	81
	255	65	297
	617		

Am 31. Dezember 1899 besass die Verwaltung 87 eigene Wohnungen für Beamte und Arbeiter.

Davon waren 19 als Dienstwohnungen gegen Fortfall des Wohnungsgeldzuschusses und 68 als Miethswohnungen gegen vereinbarten Miethzins an Bahnbedienstete vergeben.

10. Uebersicht der Lasten und deren Verhältniss zum Reingewinn in den Jahren 1890 bis 1899.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Laufende Nummer	Jahr	Eisenbahn- steuer	Staats- und Gemeindesteuer		Zuschuss zur Beamten-Pensions- und Unterstützungskasse		Zuschuss zur Arbeiter- Pensionskasse		Zuschuss zur Krankenkasse für die Beamten, Diätare und zur Ortskranken- kasse		Zuschuss zur Unfall- Versicherung		Zuschuss zur Alters- und Invaliditäts- Versicherung		Zusammen		Reingewinn % vom
		Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	Betrag $\mathcal{M}$	
1	1890	23 684	21	1,94	41	0,59	32	0,14	0,21	6032	94	0,49	—	—	83 987	36	6,88
2	1891	29 210	53	2,08	84	0,58	05	0,12	2351	5990	91	0,43	3436	82	103 132	44	7,36
3	1892	29 210	53	2,53	22	0,65	49	0,17	2524	7200	—	0,62	3590	76	121 684	93	10,52
4	1893	34 736	84	2,71	45	0,56	53	0,17	3050	7065	82	0,55	3549	89	138 431	87	10,81
5	1894	40 000	—	2,94	74	0,55	66	0,16	3099	7222	91	0,53	3571	43	150 913	92	11,09
6	1895	53 333	33	3,51	47	0,47	81	0,15	3061	6481	47	0,43	3430	34	156 570	40	10,30
7	1896	105 000	—	5,57	82	0,45	37	0,12	3156	6560	74	0,35	3498	72	212 930	16	11,30
8	1897	135 000	—	6,49	11 107	0,53	96	0,11	3270	6596	90	0,32	3524	47	257 634	98	12,38
					+ 50 000												
9	1898	195 000	—	8,19	—	—	90	0,10	3579	6805	80	0,29	3576	02	340 789	97	14,31
10	1899	225 000	—	8,82	80	0,41	64	0,11	3719	6151	47	0,24	3731	98	391 496	84	15,34
																	Im Durchschnitt pro Jahr 11,03
																	oder pro km Betriebslänge 0,11

Bilanz

Activa.

der Dortmund-Grönau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft
per 31. Dezember 1899.

Passiva.

1	2	3	4	5	6
1 Bau-Conto Bestand der Kasse Bauunter-Guthaben	16 674 1 016 002	41 20	30 157 826 1 092 676	76 61	18 000 000 6 000 000
2 Effecten:					
3 a) des Betriebsfonds	201 751	30			2 624 000
4 b) des Erneuerungsfonds I	1 592 539	—			156 570
5 c) des Reservefonds I	269 207	50			2 142 560
6 d) der Beamtent-Pensionskasse	567 874	61			407 477
7 e) der Arbeiter-Pensionskassen	52 119	25			300 000
8 f) der Krankenkasse	11 925	65			1 079 491
9 Deposirte Cautions-Effecten	2 715 417	31			630 552
10 Materialien	520 864	22			58 084
11 Debitoren			3 236 281	53	12 070
12 Summa			313 441	47	14 335
13			427 161	37	73 891
14					520 864
15					595 043
16					2 551 644
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
58					
59					
60					
61					
62					
63					
64					
65					
66					
67					
68					
69					
70					
71					
72					
73					
74					
75					
76					
77					
78					
79					
80					
81					
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90					
91					
92					
93					
94					
95					
96					
97					
98					
99					
100					

Debet.

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Credit.

1	Ausgaben für den Betrieb pro 1899 (einschliessl. 91 577,50 Mk. 3 1/2 % Zinsen auf begebene 2 624 000 Mk. der Anleihe)	1 517 787	39	109 128	64
2	Einlage in den Erneuerungsfonds I	342 663	48	4 302 971	86
3	Reingewinn	2 551 644	63		
	Summa	4 412 095	50	4 412 095	50
Verwendung des Reingewinns.					
1	Zur Einlage in den Reservefonds II	122 126	05		
2	Zur Zahlung der Eisenbahnsteuer	225 000	—		
3	" einer Dividende von 8 1/2 % auf 6 000 000 Mk. Stamm-Prioritäts-Actien	510 000	—		
4	" einer Dividende von 8 1/2 % auf 18 000 000 Mk. Stamm-Actien	1 530 000	—		
5	" einer Tantieme an den Aufsichtsrath	52 500	—		
6	Zum Vortrag auf neue Rechnung	112 018	58		
	Summa wie oben	2 551 644	63		

Berthoud, im April 1900.

Die Direction.