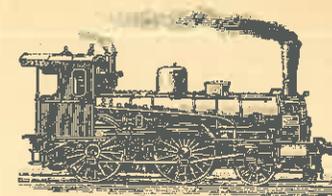


Verein für die
bergbaulichen Inter
im Oberbergamt
Dortmund.



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



Ordentliche Generalversammlung

zu

Dortmund

am 10. Mai 1902.

1902.



Dortmund

Druck von W. Crüwell, Olpestrasse
1902.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Bericht des Aufsichtsraths.

Die von der Direktion vorgelegte, auf den 31. Dezember 1901 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 488 260 *M* 84 *S* verbleibt ein Reingewinn, der die Zahlung einer Dividende von $8\frac{1}{2}\%$ auf 24 000 000 *M* Stamm-Aktien und $6\frac{3}{8}\%$ auf 6 000 000 *M* junge Stamm-Aktien gestattet.

Aus dem Aufsichtsrathe scheidern in diesem Jahre in regelmässigem Wechsel aus die Herren Rechtsanwalt a. D. Adolf Salomonsohn (Berlin), General-Konsul Bürgermeister a. D. Emil Russell (Berlin) und Bergwerks-Direktor Konsul Eugen Tomson (Dahlbusch) und wird die Generalversammlung diese Stellen zu besetzen haben.

Ausserdem ist für den verstorbenen Herrn Senator Carl Teichen (Berlin), dessen Wahlperiode mit diesem Jahre gleichfalls abließ, Neuwahl vorzunehmen.

Um den bei unserm Unternehmen interessirten grossen Bergwerksgesellschaften eine Vertretung im Aufsichtsrathe zu ermöglichen, erscheint es angezeigt, die nach den Statuten zulässige Höchstzahl der Mitglieder des Aufsichtsraths zu erhöhen. Eine entsprechende Aenderung des § 24, Absatz 1 des Statuts wird daher in Vorschlag gebracht.



Geschäftsbericht der Direktion

über das Betriebsjahr 1901.

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 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. Oktober 1875 dem Betriebe übergeben wurde. Diese Strecke mit einer Länge von 2,166 km ist der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen verpachtet, so dass im eigenen Betriebe eine Bahnlänge von 96,716 km bleibt. In den Tarifen wird dieselbe zu 97 km berechnet.

Hierzu tritt die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt Preussischen Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 4 km, von welcher 2,5 km auf die diesseitige Bahn entfallen.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnanlage.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn beginnt im nordöstlichen Theile der Stadt Dortmund und hat folgende Stationen:

1 Lau- fende Nr.	2 Bezeichnung der Stationen	3 Entfernung in Kilometern	
		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 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. 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 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 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. Dezember 1901 350 ha 40 a 16 qm
Hiervon haben 279 „ 92 „ 10 „

zum Bau der Bahn und der zugehörigen Nebenanlagen Verwendung gefunden, so dass noch 70 ha 48 a 06 qm
für Erweiterung der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

Von dem Gesamtgrundbesitz entfallen auf den Stadtkreis Dortmund 52 „ 55 „ 69 „
davon sind bisher für Bahnanlagen verwendet 42 „ 60 „ 56 „
mithin für Erweiterungen noch zur Verfügung 9 ha 95 a 13 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 64,953 „

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

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

mithin sind im Ganzen 181,038 km

Gleis vorhanden.

Die in fremdem Besitze befindlichen 34 Anschlussgleise haben eine Gesamtbetriebslänge von 19,27 km. Hierunter befinden sich 9 Montan- und 25 Industrieanschlüsse. Ein provisorisches Anschlussgleis, welches der Zuführung von Wegebaumaterialien für die Gemeinden Wessum und Epe diente, ist am Schlusse des Berichtjahres wieder entfernt worden.

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

Wesentliche 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 1901 wurden an neuem Oberbau-Material zur Erweiterung, zum Umbau und zur Auswechsellung eingebaut:

7292 Stück Mittelschwellen,
1934,50 lfde. m Weichenschwellen,
4 Stück einfache Weichen,
2 Stück doppelte Kreuzungsweichen,
31 Stück Herz- und Kreuzungsstücke,
5150,52 lfde. m Stahlschienen,
2819,79 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 3950 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 92 Rottenarbeiter mit jährlich 27 767 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von 70 248 *M* 13 *S* erhielten

und zwar 52 629 *M* 05 *S* für Unterhaltung des Oberbaues,
17 619 *M* 08 *S* für Unterhaltung der Nebenanlagen.

Im Laufe des Jahres 1901 wurden zur Vervollständigung der Bahn nebst Zubehör folgende Arbeiten ausgeführt:

a) Auf den Stationen.

1. Bahnhof Dortmund.

Herstellung eines Beamten-Wohnhauses für sechs Familien, Kaiserstrasse Nr. 170 im Rohbau.

2. Haltestelle Derne.

Erneuerung des Bahnsteiggleises I von km 8,036 bis km 8,200, welches aus 7,5 m langen Schienen auf leichten eisernen Querschwellen bestand, durch 12 m lange Schienen auf Holzschwellen nach der Staatsbahn-Oberbauordnung 6d H.

3. Haltestelle Selm.

Fertigstellung der Verlängerung des zweiten Gleises zur Gewinnung einer Nutzlänge desselben von 530 m für Zugkreuzungen und Ueberholungen.

4. Bahnhof Coesfeld.

Vergrösserung des Güterschuppens und seiner Abfertigungsräume um 79,5 qm bebauter Fläche.

5. Bahnhof Ahaus.

Vergrösserung des Güterschuppens und seiner Abfertigungsräume um 79,5 qm bebauter Fläche.

b) Auf freier Strecke.

1. Verstärkung des Oberbaues des durchgehenden Hauptgleises durch Auswechsellung der letzten in demselben noch vorhanden gewesenen alten leichten eisernen Querschwellen gegen 2,7 m lange kieferne imprägnirte Schwellen von km 26,524 bis km 28,268 der Strecke Selm-Lüdinghausen.
2. Verlegung des 183 m langen Gleisanschlusses der Gemeinde Wessum von km 85,91 nach km 88,92 der Strecke Ahaus-Epe für die Anfuhr von Chausseebaumaterialien und Wiederbeseitigung dieses Anschlusses nach beendigter Anfuhr im Dezember 1901.

3. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1901 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,
143	"	bedeckte Güterwagen mit 1580 t Ladegewicht,
15	"	offene Viehwagen mit 150 t Ladegewicht,
5	"	bedeckte Viehwagen mit 50 t Ladegewicht,
528	"	Cokswagen mit 5280 t Ladegewicht,
787	"	Hochbordwagen mit 9130 t Ladegewicht,
41	"	Plattformwagen mit 890 t Ladegewicht (35 vierachsige, 6 zweiachsige Wagen),
20	"	Langholzwagen mit 200 t Ladegewicht,
43	"	Theertransportwagen mit 430 t Ladegewicht,
3	"	Petroleumtransportwagen mit 40 t Ladegewicht,
2246	"	offene Güterwagen mit 24 047,5 t Ladegewicht,
1	"	Geräthewagen mit 10 t Ladegewicht

zusammen 3879 Wagen mit 7832 Achsen.

Die Güterwagen ausschliesslich Gepäckwagen mit 7732 Achsen haben ein Gesamt-ladegewicht von 41 797,5 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 79,94 Achsen mit 432,15 t Ladegewicht.

An Betriebsmitteln wurden im Laufe des Jahres 1901 beschafft 2 Stück $\frac{2}{3}$ gekuppelte Personenzuglokomotiven, 2 Stück $\frac{2}{3}$ gekuppelte Güterzuglokomotiven und 2 zweiachsige Personenzuglokomotiven IV. Klasse; ausrangirt sind 2 Personenzuglokomotiven, 2 Kokswagen, 2 Hochbordwagen und 6 Kohlenwagen. Von den neubeschafften Personenzuglokomotiven hat die eine im Berichtsjahre in kalter Reserve gestanden.

37 Kohlenwagen sind mit Aufsätzen zum Kokstransport und 5 offene Viehwagen mit Wellblechdach versehen worden.

1 Privatkesselwagen ist neu in den Wagenpark eingestellt und 1 Kesselwagen durch Verkauf aus demselben ausgeschieden.

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) 2 597 Stück Prioritäts-Anleihe à 1000 <i>M</i>	2 597 000 "
d) Getilgte 3 ¹ / ₂ % Prioritäts-Anleihe	27 000 "
	<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 1901

Titel 1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen	5 350 525 <i>M</i>	59 <i>S</i>
" 2. Erdarbeiten	3 399 556 "	67 "
" 3. Bahnunterhaltung	71 032 "	57 "
" 4. Einfriedigungen	97 094 "	21 "
" 5. Wegeübergänge etc.	632 380 "	85 "
" 6. Durchlässe und kleinere Brücken	356 678 "	41 "
" 7. Grössere Brückenanlagen	365 379 "	57 "
" 10. Oberbau	5 565 965 "	73 "
" 11. Signale	323 817 "	79 "
" 12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	2 922 515 "	54 "
" 13. Ausserordentliche Anlagen	400 989 "	09 "
" 14. Betriebsmittel	10 459 534 "	76 "
" 15. Verwaltungskosten	908 617 "	67 "
" 16. Insgemein	75 027 "	16 "
" 17. Zinsen während der Bauzeit	860 972 "	26 "
	<hr/>	
	31 790 087 <i>M</i>	87 <i>S</i>

II. Betrieb.

1. Betriebseinrichtung im Allgemeinen.

Die Gesellschaft wird in sämmtlichen Angelegenheiten durch die Direktion vertreten.

Sitz der Gesellschaft ist Dortmund. Unter der Direktion fungiren als Abtheilungsvorsteher: ein Bureauvorsteher, dem die spezielle Leitung und Beaufsichtigung der zur Central-Verwaltung gehörigen Geschäftszeige, 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 sämmtlichen Betriebsmittel und der mechanischen Anlagen, sowie die spezielle Leitung des Lokomotivdienstes und der Reparaturwerkstatt obliegt und endlich

ein Verkehrs-Kontrollleur, welcher die zum gesammten Verkehrswesen gehörigen Geschäfte, wie die Bearbeitung der Tarifsachen, die Leitung und Kontrolle des Personen- und Güterverkehrs und, im Zusammenhange damit, des gesammten 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 Betheiligung derselben bis zu einem Dienstehkommen 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 Dienstehkommens bis zum Höchstbetrage von 70 % als Pension gewährt, bei Dienstunfähigkeit in Folge von Verunglückung im Dienst mindestens 33¹/₃ %. 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 Teil des pensionsbeitragspflichtigen Dienstehkommens eines im aktiven Dienst verstorbenen Beamten oder den sechsten Teil der Pension eines pensionirt verstorbenen Beamten ausmacht, für sämmtliche hinterlassene Kinder die Höhe der Pension des Vaters jedoch nicht übersteigen darf.

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

Für die Beamten, 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 20 Wochen, sowie Sterbegeld gewährt. Die Familienangehörigen erhalten freie ärztliche Behandlung, sowie zwei Drittel 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 3 Spezialärzte thätig.

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

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

2. Betriebsdienst.

Der Betriebsdienst wurde nach den jeweiligen Fahrplänen regelmässig ausgeführt.

Demgemäss verkehrten:

- | | |
|---|-----------|
| 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 | |
| 4 Bedarfsgüterzüge, davon 2 auf der Strecke Dortmund-Dülmen, je 1 auf der | |
| Strecke Derne-Preussen und 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 1901 überhaupt 9766 Züge mit 505 242 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 1901 befördert worden:

gebührenfreie Staatsdepeschen	6,
Privat-Depeschen	2277,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 784 \mathcal{M} 70 \mathcal{S} .

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund, Dülmen, Coesfeld und Gronau an die Preussische Staatseisenbahn an und besitzt am Dortmund-Ems-Kanal bei

Dortmund einen eigenen Hafen (Hafen Hardenberg), welcher mit dem Bahnhofe Eving durch Schienengleis verbunden ist. Sie bildet für die an die Preussische Staatsbahn angeschlossenen Kohlenzechen in vielen Fällen den kürzesten Weg nach den holländischen Provinzen Groningen und Friesland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Koks, Eisenerze, Roheisen, Eisenbahnschienen, Holz, Sand, Kalksteine und Kalk, Eisenbahnwagen, Eisenkonstruktionen, Bier, Leder, Holzwaaren, Benzin, Baumwollgarn, Baumwollen- und Wollenwaaren, Baumwollenabfälle, Asphalt, Gips, Möbel, Nüsse, Papier, Pappe, Syrup, Zündwaaren, Steine, Eier, Butter, Fleisch, Getreide, Milch, 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 direkten Verkehrs-Beziehungen sind nennenswerthe Veränderungen gegen das Vorjahr nicht eingetreten.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Auf 742 455 einfache und 195 148 Rückfahrkarten wurden 1 132 751 Personen befördert; ferner wurden 2 604 104 t (à 1000 kg) Güter einschliesslich Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	456 934 \mathcal{M} 12 \mathcal{S}
b) „ „ Güter-Verkehr	2 466 080 „ 94 „
c) „ „ den Extraordinarien	1 749 458 „ 63 „

in Summa 4 672 473 \mathcal{M} 69 \mathcal{S}

	Es betragen die Einnahmen:	Mehr gegen das Vorjahr:	Weniger gegen das Vorjahr
im Jahre 1897	3 612 859 \mathcal{M} 21 \mathcal{M}	249 574 \mathcal{M} 73 \mathcal{S}	—
„ „ 1898	3 822 725 „ 34 „	209 866 „ 13 „	—
„ „ 1899	4 302 971 „ 86 „	480 246 „ 52 „	—
„ „ 1900	4 645 128 „ 92 „	342 157 „ 06 „	—
„ „ 1901	4 672 473 „ 69 „	27 344 „ 77 „	—

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämtliche Wagen haben	151 987 476
Achskilometer zurückgelegt,	
von denen:	
auf Personenwagen	3 495 061
„ Gepäckwagen	1 033 456
„ Postwagen	283 008
„ Güter- und Viehwagen	147 175 951

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	15 038 392
auf fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	136 949 084

Fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	4 911 264
Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der eigenen Bahn zurückgelegten	15 038 392
auf dieser überhaupt	19 949 656
Achskilometer gefahren sind.	
An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung zu erheben	1 330 349 M 65 S
zu zahlen	95 641 „ 87 „
Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:	
a) bei den Personenwagen:	
für Reparatur	0,22 S
für Putzen	0,01 „
b) bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:	
für Reparatur	0,14 „
c) für Schmierstoffe sämtlicher Wagen	0,0043 „
Die Reparaturen der Personenwagen, einschl. der Erneuerung von Coupées, Bremsen, des äusseren Anstrichs u. s. w. erforderten einen Kosten- aufwand von	7 829 M 10 S
Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschl. der Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von	206 301 „ 44 „
Von dem letzteren Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Wagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	38 984 „ 40 „
und auf den Erneuerungsfonds II für den Anstrich von Wagen, für Auswechslung von Nothketten gegen Sicherheitskuppe- lungen, Erneuerung von Achsbuchsen und Kuppelungstheilen etc.	107 295 „ 18 „
60 021 „ 86 „	
Demnach vertheilt sich der oben unter b für Reparatur der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen angegebene Betrag von 0,14 S pro Achskilometer auf gewöhnliche Unterhaltung mit	0,03 S
auf Erneuerungsfonds I mit	0,07 „
auf Erneuerungsfonds II mit	0,04 „

B. Lokomotiven.

Sämmtliche Lokomotiven haben 575 165 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 19 949 656 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Lokomotive 23 007 Nutzkilometer geleistet und 797 986 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Lokomotiven 50 613 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Lokomotive noch durchschnittlich 2025 Stunden Rangirdienst entfallen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Fahrkilometer:	
für Heizmaterial	21,31 S
für Unterhaltung und Erneuerung	27,94 „
für Schmierstoffe und Putzen	2,07 „

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von 2 Lokomotiven, 4 Feuerkisten, Federn, Radreifen, Siederöhren und Bremsen erforderten einen Kostenaufwand von	160 746 M 93 S
Von diesem Betrage entfallen auf gewöhnliche Unterhaltung	23 801 „ 86 „
und auf den Erneuerungsfonds I für Erneuerung von Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen, 4 Feuerkisten und 2 Lokomotiven	136 945 „ 07 „
Demnach vertheilt sich der oben angegebene Betrag für Unterhaltung von 27,94 S pro Fahrkilometer:	
auf gewöhnliche Unterhaltung mit	4,14 S
auf Erneuerungsfonds I mit	23,80 „

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:	
die Einnahmen	4 899 566 M 89 S
(einschl. 227 093 M 20 S Vortrag aus dem Jahre 1900);	
die Ausgaben	1 507 043 „ 36 „
es verbleibt somit ein Ueberschuss von	3 392 523 M 53 S
Davon fliessen:	
in den Erneuerungsfonds I	347 357 „ 18 „
mithin reiner Ueberschuss	3 045 166 M 35 S

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebsergebnisse pro 1901 mit denen des Vorjahres 1900.

	1901	1900	mithin 1901	
			mehr	weniger
1. Betriebslänge	96,72 km	96,72 km	—	—
2. Lokomotiv-Betriebs-Kilometer	559 047 „	564 425 „	—	5 378 km
3. Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	19 949 656 „	20 095 918 „	—	146 262 „
4. Die Betriebs-Einnahmen haben betragen	4 672 473 M 69 S	4 645 128 M 92 S	27 344 M 77 S	—
nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	48 309 „ 28 „	48 026 „ 56 „	282 „ 72 „	—
b) für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	8 „ 36 „	8 „ 23 „	— „ 13 „	—
c) für jeden Wagen-Achs-Kilometer (zu 3)	— „ 23 „	— „ 23 „	—	—
5. Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	1 507 043 „ 36 „	1 576 660 „ 77 „	—	69 617,41 M
nämlich: a) für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	15 581 „ 51 „	16 301 „ 29 „	—	719,78 „
b) für jeden Lokomotiv-Kilometer (zu 2)	2 „ 70 „	2 „ 79 „	—	—,09 „
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)	32,25 %	33,94 %	—	1,69 %
b) durch die Rücklagen zum Erneuerungsfonds I	7,44 %	10,84 %	—	3,40 %
c) Betriebsüberschuss	60,31 %	55,22 %	5,09 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Einnahmen und Ausgaben des Betriebes.

Die Einnahme pro 1901 stellt sich auf	4 672 473 M 69 S
Gegenüber derjenigen pro 1900 mit	4 645 128 „ 92 „
ergibt sich eine Mehreinnahme von	27 344 M 77 S

Laufd. №	A. Betriebs-Einnahmen	pro 1900		pro 1901	
		M	S	M	S
	Uebertrag aus dem Vorjahre laut letzter Jahresrechnung	112 018	58	227 093	20
1	Tit. I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr	456 103	67	456 934	12
2	„ II. „ „ Güter-Verkehr	2 599 258	65	2 466 080	94
3	„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahn-Anlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter	117 735	57	107 274	31
4	„ IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	1 332 208	98	1 330 349	65
5	„ V. Erträge aus Veräusserungen	6 013	35	5 632	09
6	„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen	133 808	70	306 202	58
	Summa Einnahmen	4 757 147	50	4 899 566	89

Laufd. №	B. Betriebs-Ausgaben	pro 1900		pro 1901	
		M	S	M	S
1	Tit. I. Besoldungen und Gehalte	454 797	05	470 340	96
2	„ II. Löhne	159 912	62	159 047	81
3	„ III. Tagegelder und Kilometergelder	66 209	72	53 660	87
4	„ IV. Wohlfahrtszwecke	46 253	95	54 436	18
5	„ V. Beschaffung von Betriebsmaterialien	175 098	23	199 581	83
6	„ VI. Unterhaltung der baulichen Anlagen	87 236	10	68 262	83
7	„ VII. „ „ Betriebsmittel	142 785	12	71 118	61
8	„ VIII. Benutzung fremder Bahnanlagen	52 064	44	51 145	85
9	„ IX. „ „ Betriebsmittel	119 551	34	95 641	87
10	„ X. Verschiedene Ausgaben: Steuern, Zinsen pp.	272 752	20	283 806	55
	Summa Ausgaben	1 576 660	77	1 507 043	36
Abschluss.					
A	Einnahmen	4 757 147	50	4 899 566	89
B	Ausgaben	1 576 660	77	1 507 043	36
	Ueberschuss	3 180 486	73	3 392 523	53

Der Erneuerungsfonds I

weist laut Bilanz, Passivseite pos. 2, einen Bestand von	2 521 712	M 94	₪
auf. Gegen den Bestand ultimo 1900 von	2 347 073	" 10	"
ergibt sich also eine Zunahme von	174 639	M 84	₪

Im Laufe des Jahres 1901 wurden folgende Kosten aus diesem Fonds bestritten:

a) für Erneuerung von zwei Lokomotiven, Federn, Radreifen, Siederöhren, Bremsen und vier Feuerkisten	136 945	M 07	₪
b) für Erneuerung von Coupées und Bremsen	600	" 25	"
c) für Erneuerung von Güterwagenkasten, Radreifen, Federn und Bremsen	107 295	" 18	"
also zusammen für Erneuerung von Betriebsmitteln	244 840	M 50	₪
d) für Erneuerung von Oberbaumaterialien	75 264	" 81	"
im Ganzen	320 105	M 31	₪

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

seite, mit	344 440	M 78	₪
derselbe hat sich mithin gegen den vorjährigen Bestand von	435 703	" 76	"
verringert um den Betrag von	91 262	M 98	₪
und zwar um die zu seinen Lasten gebuchten Ausgaben mit	91 262	M 98	₪
Differenz wie oben	91 262	M 98	₪

Der Reservefonds I ist unverändert geblieben.

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

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

jährigen Bestand von	1 224 832	M 92	₪
auf	1 323 683	" 99	"

angewachsen.

Die Rücklage pro 1901 beträgt 140 903 M 66 ₪.

Der Beamten-Pensionskasse sind die reglementsässigen Einlagen zugeführt worden.

Die Einnahmen der Beamten-Pensionskasse betragen:

1. Eintrittsgelder	2 317	M 13	₪
2. Laufende Beiträge	12 943	" 20	"
3. Regelmässiger Zuschuss der Gesellschaft	19 919	" 13	"
4. Ordnungsstrafen	90	" —	"
5. Zinsen	24 282	" 70	"
6. Sonstige Einnahmen	404	" 44	"
Zusammen	59 956	M 60	₪

Die Ausgaben dagegen:

1. Verwaltungskosten	1 127	M 43	₪
2. Pensionen an 29 Beamten	10 694	" 08	"
3. " " 24 Wittwen	4 313	" 50	"
zu übertragen	16 135	M 01	₪

4. Kindererziehungsgelder (2 Kinder)	58	" 80	"
5. Erstattung von Beiträgen	830	" 18	"
Zusammen	17 023	M 99	₪

Das Vermögen der Kasse beträgt Ende 1901 laut Bilanz, pos. 6

der Passivseite	729 079	M 54	₪
-----------------	---------	------	---

In Effekten sind angelegt nom. 788 900 M.

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

haben betragen:

1. Eintrittsgelder	75	M —	₪
2. Laufende Beiträge	3 135	" 40	"
3. Zuschuss der Gesellschaft	3 135	" 40	"
4. Ordnungsstrafen	58	" —	"
5. Zinsen	2 357	" 95	"
6. Mehrwerth der Effekten	1 044	" 35	"
Zusammen	9 806	M 10	₪

und die Ausgaben:

1. Rentenzuschuss	134	M 40	₪
2. Wittwengeld	287	" 50	"
3. Waisengeld	143	" 15	"
4. Sterbegeld	50	" —	"
5. Erstattung von Beiträgen	1 321	" 71	"
6. Verwaltungskosten	33	" —	"
Zusammen	1 969	M 76	₪

Die Kasse weist am Schlusse des Jahres einen Vermögensbestand laut Bilanz, pos. 7 der Passivseite, von 71 322 M 25 ₪ auf. In Effekten sind angelegt nom. 76 000 M.

Die Krankenkasse hatte ultimo 1900 ein Vermögen von

255	M 92	₪	
und einen Reservefonds in Effekten von	15 806	" 65	"
Zusammen	16 062	M 57	₪

Im Laufe des Jahres wurden diesem Bestande zugeführt (einschliessl. 3619 M 28 ₪ Gesellschaftszuschuss)

16 800	" 74	"	
Summa	32 863	M 31	₪

Gezahlt wurden für ärztliche Behandlung, Arznei, Krankengeld, Sterbegeld, Verpflegungskosten, Kapital-Anlage u. s. w. :

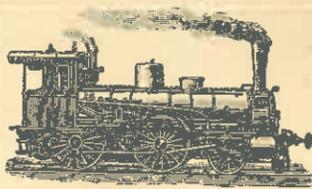
13 831	" 63	"
--------	------	---

Es verbleibt mithin ein Bestand, Bilanz, Passivseite pos. 8, von

19 031	M 68	₪
--------	------	---

Für unsere Beamten und Arbeiter haben wir eine **Sparkasse** eingerichtet, welche mit dem 1. Januar 1889 ins Leben getreten ist. Dieselbe weist ultimo 1901 einen Vermögensbestand, Bilanz, pos. 10 der Passivseite, von 73 909 M 48 ₪ auf. Die Gesellschaft vergütet bis auf Weiteres auf die eingezahlten Beträge 5 % Zinsen.

Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.



Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Ordentliche Generalversammlung

zu

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.

Aktiva.		Passiva.	
1	2	3	4
		⌘	⌘
1	Bau-Konto	11 105	07
2	Bestand der Kasse	2 378 679	75
3	Bankier-Guthaben		
		2 389 784	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	738 578	31
	e) der Arbeiter-Pensionskasse	70 699	25
	f) der Krankenkasse	19 008	25
5	Deposite Kartions-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: I. noch nicht begebene 3 376 000 ⌘		
	2. geügte	27 000	
		3 403 000	
2	c) Geügte 3 1/2 % Anleihe	27 000	58
3	d) Bau-Einnahmen: Zuschüsse von Gemeinden etc.	166 570	54
4	Erneuerungsfonds I.	2 521 712	94
5	Erneuerungsfonds II.	344 440	78
6	Reservefonds I.	300 000	—
7	Reservefonds II.	1 323 683	99
8	Beamten-Pensionskasse	729 079	54
9	Arbeiter-Pensionskasse	71 322	25
10	Krankenkasse	19 031	68
11	Kleiderkasse	14 943	61
12	Sparkasse	73 909	48
13	Deposite Kartions-Effekten	601 748	48
	Kreditoren	313 991	60
	Reingewinn	3 045 166	35
	Summa	42 139 601	28

Gewinn- und Verlust-Rechnung.

Debet.		Kredit.	
1	2	3	4
		⌘	⌘
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	847 357	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	382 500	—
5	einer Dividende von 6 3/8 % auf 6 000 000 ⌘	67 500	—
6	junge Stamm-Aktien	164 887	69
	einer Tarntème 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.