

Die Ergebnisse des Güterverkehrs sind recht zufriedenstellende. Die im Vorjahre in den wichtigeren Theilen desselben eingetretene Steigerung hat sich im abgelaufenen Jahre in fast allen Verkehrszweigen und allen Tarifklassen fortgesetzt, so daß die Gesamt-Ergebnisse die des Vorjahres nicht unerheblich überschritten haben und eine noch größere Zunahme der beförderten Gewichtsmassen resp. eine nahezu gleich hohe Mehr-Einnahme wie im Vorjahre ergeben.

Wenngleich zu diesem günstigen Resultate auch einige zufällige und vorübergehende Ursachen, namentlich die ungewöhnliche und andauernde Kälte der letzten Monate des Jahres mitgewirkt haben, in Folge deren der Kohlenverbrauch ein stärkerer und die Konkurrenz der Rheinschiffahrt zeitweise beseitigt war, so läßt doch die bis in die gegenwärtige Zeit hinein andauernde Verkehrszunahme erkennen, daß auch eine allgemeine Besserung der Zeitverhältnisse stattgefunden hat.

Eine eingehende Vergleichung der Einzel-Ergebnisse mit denen des Vorjahres, welche sonst an dieser Stelle des Berichtes gegeben wurde, aber schon im Vorjahre wegen vielfach eingetretener Veränderungen unterbleiben mußte, ist auch dieses Mal nicht ausführbar, weil die Mehrzahl der in der vorstehenden Uebersicht genannten Verkehre im Laufe der letzten beiden Jahre neu gebildet bezw. umgestaltet worden ist und deshalb die Ergebnisse derselben zu Vergleichungen sich nicht eignen. Wir bleiben daher in Folgendem auf die Erläuterung der Gesamt-Ergebnisse der transportirten Gewichtsmassen und deren Geld-Erträge bezw. auf die Ergebnisse der wichtigeren Klassen des Gütertarifs angewiesen.

Von sämtlichen zum Transport aufgegebenen Gütern (zuzüglich der Eisenbahnfahrzeuge und einschließlich der Neben-Erträge) beträgt

das beförderte Quantum überhaupt.....	12 023 868 Tonnen,
auf 1 Kilometer reduziert.....	1 019 892 654 "
auf die ganze Strecke reduziert...	932 260 "
Der Ertrag überhaupt.....	38 023 539,45 Mark,
durchschnittlich pro Tonne.....	316,23 "
" " " und Kilometer.....	3,728 Pfg.
die durchschnittlich zurückgelegte Transportstrecke jeder Tonne.	84,82 Kilometer.

Demnach haben gegen die bezüglichen Zahlen des Vorjahres, in welchem das beförderte Quantum 11 180 488 Tonnen überhaupt, auf 1 Kilometer reduziert 947 258 749 Tonnen und der Ertrag M. 35 990 475,07 betrug,

das beförderte Quantum überhaupt..... um	843 381 Tonnen oder 7,54%
auf 1 Kilometer reduziert... "	72 533 905 " " 7,66%
der Ertrag überhaupt.....	2 033 064 Mark " 5,65%
die mittlere Transportstrecke.....	0,10 Kilometer
zugenommen, dagegen	
der Ertrag durchschnittlich pro Tonne.....	5,67 Pfg.
" " " und Kilometer.. "	0,071 "

abgenommen.
Die Unterschiede in den Durchschnitts-Ergebnissen sind gegen das Vorjahr relativ wenig erheblich. Es macht sich jedoch in der Zunahme der mittleren Fahrweite um 0,10 Kilometer oder 0,12 % die Steigerung auf den größeren Entfernungen in den Sendungen nach und von fremden Bahnen bemerkbar, während in dem weiteren Zurückgehen des Durchschnitts-Ertrags pro Tonne und Kilometer um 0,071 Pfg. oder 1,87 % neben dem Einfluß der im Laufe des Jahres zur Einführung gekommenen, im Eingange dieses Abschnittes erwähnten

Frachtermäßigungen, insbesondere für Kohlen und Kokes, die verhältnismäßig stärkere Zunahme der Güter in den billigeren Tarifklassen zur Geltung kommt.

Effektiv und in Prozenten der bezüglichen Zahlen des Vorjahres beträgt die Zunahme:

	Tonnen-Kilometer:	Ertrag:
bei den Eilgütern.....	187 424 (6,65 %)	und M. 28 130 (4,18 %)
" " Stück- u. Wagenladungsgütern zusammen	30 576 813 (8,64 %)	" " 1 156 887 (6,98 %)
" " Kohlen.....	40 567 895 (7,84 %)	" " 768 100 (5,00 %)
" " Kokes.....	1 523 396 (4,18 %)	" " 22 112 (2,19 %)
" " Viehtransporten.....	793 504 (13,75 %)	" " 73 695 (6,31 %)
" " Postgütern.....	64 814 (7,70 %)	" " 12 963 (7,70 %)
dagegen haben		
die Gepäckgüter..... um	2 885 (26,52 %)	" " 1 454 (23,41 %)
" Dienstgüter..... "	883 085 (2,94 %)	" " 8 710 (1,35 %)
" Eisenbahn-Fahrzeuge..... "	193 974 (55,54 %)	" " 7 317 (59,68 %)
" Neben-Erträge..... "	—	" " 11 342 (2,18 %)

abgenommen.

Der Ausfall bei den Neben-Erträgen, den Eisenbahn-Fahrzeugen, Gepäck- und Dienstgütern, welcher bei letzteren eine Betriebs-Ersparniß in sich schließt, findet allein schon in dem höheren Ertrage der Eilgüter eine fast vollständige Deckung. Die überwiegend größere Hälfte der Mehreinnahme entspringt demnach aus den gewöhnlichen Frachtklassen, den Stück- und Wagenladungsgütern, während an dem Rest neben den Viehtransporten und den Postgütern hauptsächlich die Kohlen und Kokes, denen der größere Theil der Bewegungszunahme zufällt, partizipiren.

Das ganze zur Beförderung gekommene Kohlen-Quantum stellt sich auf 6 255 715 Tonnen oder 329 809 Tonnen (5,56 %) höher als im Vorjahre. Davon kommen auf den Versand der an der diesseitigen Bahn gelegenen Gewinnungsorte 5 129 744 Tonnen oder 82,00 % (221 057 Tonnen oder 4,50 % mehr), auf den Versand der Bergisch-Märkischen Bahn 810 128 Tonnen oder 12,95 % (32 146 Tonnen oder 3,81 % weniger), auf den Versand der Dortmund-Gronau-Euscheder Bahn 152 225 Tonnen oder 2,43 % (67 445 Tonnen oder 79,55 % mehr), auf den Versand der Rheinischen Bahn 123 070 Tonnen oder 1,97 % (45 580 Tonnen oder 58,82 % mehr), auf den Versand der Westfälischen Bahn 29 121 Tonnen oder 0,47 % (24 246 Tonnen oder 497,35 % mehr), auf den Versand der Hannoverschen Bahn 9037 Tonnen oder 0,14 % (2617 Tonnen oder 40,76 % mehr) und auf Sendungen unbestimmten Ursprungs 2390 Tonnen oder 0,04 %.

Von den eigentlichen Kohlenstationen versandt:

Gelsenkirchen.....	1 325 710 Tonnen gegen 1 395 290 Tonnen im Vorjahre,
Wanne.....	705 385 " " 643 715 " " "
Herne.....	629 100 " " 644 725 " " "
Altenessen.....	456 640 " " 447 849 " " "
Berge-Vorbeck.....	389 715 " " 404 553 " " "
Oberhausen.....	327 754 " " 315 055 " " "
Schalke.....	269 700 " " 250 660 " " "
Botrop.....	186 310 " " 103 305 " " "
Horst.....	159 165 " " 166 795 " " "
Weiderich.....	136 950 " " 122 740 " " "