



Geschäfts-Bericht

der

Direction der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft

betreffend

die unter ihrer Leitung stehende Eisenbahn

für das

Betriebsjahr 1884.

ELBERFELD.

Druck von R. L. Friderichs & Co.

41

41



Geschäfts-Bericht

Direction der Dortmund-Gronau-Eisenbahn-Gesellschaft

Eisenbahn-Gesellschaft

Betriebsjahr 1884

ELBERFELD

Die vorliegende Geschäftsbeschreibung des Betriebsjahres 1884 ist demnach zu verstehen, dass die Gesellschaft am 1. Januar 1884 in den Besitz der Bahn übergegangen ist. Die 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 Münster-Enscheder Eisenbahn 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 96,08 km berechnet. Hierzu tritt die definitive Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 5 km, von welcher 3,5 km auf die diesseitige Bahn entfallen. Mit dem Betriebe auf der 4 km langen im Eigenthum des Preussischen Staates befindlichen Dortmunder Verbindungsbahn ergiebt sich eine Betriebs-Länge von 100 km.

I. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Nachdem durch landesherrliche Concessions-Urkunde vom 8. Januar 1872 der Bau und Betrieb einer Bahn von Dortmund zur preussischen Landesgrenze bei Glanerbrück behufs Anschlusses an die von dort nach Enschede erbaute Bahn ertheilt worden war, wurde mit der Aufstellung der Spezial-Projecte und dem Bau der Bahn im Jahre 1872 begonnen.

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 Münster-Enscheder Eisenbahn 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 96,08 km berechnet.

Hierzu tritt die definitive Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Eving der diesseitigen Bahn und Dortmund der ehemaligen Köln-Mindener Bahn, jetzt rechtsrheinischen Staatsbahn, mit einer Tariflänge von 5 km, von welcher 3,5 km auf die diesseitige Bahn entfallen.

Mit dem Betriebe auf der 4 km langen im Eigenthum des Preussischen Staates befindlichen Dortmunder Verbindungsbahn ergiebt sich eine Betriebs-Länge von 100 km.

1. Bahnbeschreibung.

A. Bahnplanum.

Eine spezielle Beschreibung des Bahnplanums findet sich auf Seite 3 des Geschäftsberichts pro 1879, und sind Aenderungen hierin nicht zu verzeichnen.

B. Oberbau.

Die Spurweite ist die Normalspur aller Deutschen Bahnen, 1,435 m.
Das durchgehende Geleise von Dortmund bis Gronau hat eine Länge von 96,716 km,
die Nebengeleise auf den Bahnhöfen bilden eine Länge von 30,094 »

	Summa	126,810 km.
Dazu die Hälfte des Geleises von Gronau bis Glanerbrück = $\frac{2,166}{2}$	=	1,083
und die Hälfte der Nebengeleise auf Bahnhof Gronau mit $\frac{7,820}{2}$	=	3,910 »
	also zusammen	131,803 km.

Die ursprünglich verlegten Schienen sind von der »Union« (Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahl-Industrie zu Dortmund) bezogene Eisenschienen mit Feinkornkopf, haben alle die breitbasige Form und lagern auf Querschwellen. Sie haben eine Länge von 7,5 m, eine Höhe von 130,787 mm und wiegen pro laufenden Meter 37 kg. Von diesen Schienen sind 43,07 km ausgewechselt und zwar durch breitbasige Stahlschienen, welche theils auf eisernen, theils auf kiefernen imprägnirten Querschwellen verlegt sind. Alle Schienen sind mit schwebendem Stoss verlegt worden, die Stossverbindungen

bestehen bei den Eisenschienen aus zwei Laschen von 0,471 m Länge und 4 Schraubenbolzen. Die Stahlschienen sind mit 0,510 m langen Winkellaschen verlegt. Die Unterlagsplatten liegen auf alten hölzernen Schwellen zu beiden Seiten der Schienenstösse, in Curven, deren Radius kleiner als 1000 m ist, ausserdem noch auf einer Schwelle in der Mitte jedes Schienenpaares. Zur Verbindung der Hauptgeleise mit den Nebengeleisen auf den Bahnhöfen sind 113 Stück einfache Weichen, 11 1/2 ganze englische Weichen, 7 1/2 halbe englische Weichen, 4 dreitheilige Weichen und 9 Stück Kreuzungen eingelegt. Die Horzstücke bestehen theils aus Hartguss, theils sind sie aus Gussstahlschienen gefertigt. Die Zungen der Weichen bestehen aus Puddelstahl. Die ursprünglich verlegten hölzernen Schwellen sind aus nordischem Kiefernholz, nicht imprägnirt, 2,5 m lang, 0,26 m breit und 0,15 m hoch. Die Entfernung derselben von einander ist von Mitte zu Mitte 0,99 m, an den Schienenstössen 0,60 m. Die unbrauchbar gewordenen kiefernen Schwellen wurden theils durch eiserne, theils durch kieferne imprägnirte, theils auch durch eichene nicht imprägnirte Querschwellen ersetzt. Die Bettung der Schwellen besteht aus einer Kohlschlackenschüttung von 4,0 m Breite und 0,35 m Höhe.

An den Bauwerken im Bahnplanum, in den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen, in Bezug auf die Bahnhöfe, Haltestellen, Telegraphen- und Signal-Einrichtungen sind Aenderungen im laufenden Jahre nicht eingetreten. Wir verweisen daher in dieser Beziehung auf Seite 4 und 5 des Geschäftsberichts pro 1879.

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

Zur Verstärkung und Vervollständigung der Schlackenbettungen wurden 2450 cbm Schlacken verwendet. Durchschnittlich waren täglich 64 Rottenarbeiter mit jährlich 19097 Arbeitstagen an den sämtlichen Bahnunterhaltungsarbeiten beschäftigt, die die Summe von Mk. 36 164,97, und zwar 27 336,66 Mk. für Unterhaltung des Oberbaues, 8 828,31 Mk. für Unterhaltung der Nebenanlagen, erhielten.

Bezüglich der Anschlussbahnen für den Verkehr einzelner Etablissements ist gegen den vorjährigen Geschäftsbericht im laufenden Jahre eine Aenderung insofern eingetreten, als der Schienenanschluss an die Zeche Gneisenau bei Derne vollständig fertiggestellt worden ist.

2. Betriebsmittel.

Am Jahresschlusse 1884 waren vorhanden:

a. Locomotiven und Tender:

11 Locomotiven mit Tendern.

b. Wagen:

- 20 Stück Personenwagen mit 928 Sitzplätzen oder pro km Bahnlänge 10 Sitzplätze,
- 5 » Gepäckwagen mit 50 t Ladefähigkeit,
- 36 » bedeckte Güterwagen mit 360 t Ladefähigkeit,
- 10 » offene Viehwagen mit 100 t Ladefähigkeit,
- 1179 » offene Güterwagen mit 12 040 t Ladefähigkeit.

Die Güterwagen excl. Gepäckwagen mit 2500 Achsen haben eine Gesamttragfähigkeit von 12 500 t; es kommen daher auf 1 km Bahnlänge 26,02 Achsen mit 130,10 t Ladefähigkeit.

3. Anlage-Kapital.

Das Anlage-Kapital beträgt 19 500 000 Mk., aufgebracht durch:

- a. 30 000 Stück Stamm-Actien à 600 Mk. = 18 000 000 Mk.
 - b. 2 500 Stück Prioritäts-Stamm-Actien à 600 Mk. = 1 500 000 »
- 19 500 000 Mk.

Ausserdem sind an Zuschüssen seitens verschiedener Gemeinden und Privaten geleistet 95 406,58 Mk.

Verausgabt sind zur Herstellung der Gesamtanlage bis zum Schlusse des Jahres 1884:

Titel	1. Grunderwerbungs- und Nutzungs-Entschädigungen . . .	Mk.	3 876 903,02
»	2. Erdarbeiten	»	3 125 638,36
»	3. Bahnunterhaltung	»	71 032,57
»	4. Einfriedigungen	»	96 734,21
»	5. Wegeübergänge etc.	»	558 291,53
»	6. Durchlässe und kleinere Brücken	»	349 311,29
»	7. Grössere Brückenanlagen	»	330 593,31
»	10. Oberbau	»	4 568 951,29
»	11. Signale	»	269 790,14
»	12. Bahnhöfe und Haltestellen etc.	»	1 522 118,16
»	13. Ausserordentliche Anlagen	»	26 983,07
»	14. Betriebsmittel	»	3 188 386,79
»	15. Verwaltungskosten	»	886 772,93
»	16. Insgesamt	»	72 814,52
»	17. Zinsen während der Bauzeit	»	809 919,76

zusammen Mk. 19 754 240,95.

II. Betrieb.

1. Betriebs-Organisation im Allgemeinen.

Im Jahre 1884 sind Aenderungen in der Betriebs-Organisation nicht eingetreten.

2. Betriebsdienst.

Der Betrieb hat keinerlei Unterbrechungen erfahren. Der Fahrdienst wurde in der Zeit vom 1. Januar bis incl. 19. Mai nach dem Fahrplan vom 15. October 1883, vom 20. Mai bis 15. October nach dem Fahrplan vom 20. Mai 1884, und vom 15. October bis zum Schlusse des Jahres nach dem Fahrplan vom 15. October 1884 ausgeführt.

Demgemäss cursirten täglich vom 1. Januar bis zum Schlusse des Jahres
6 gemischte Züge und
2 Güterzüge.

Es sind im Jahre 1884 überhaupt 3024 Züge mit 285 071 Zugkilometern gefahren.

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

Sämmtliche Stationen und Güter-Haltestellen, sowie die Personen-Haltestelle Derne vermitteln gleichzeitig den Privat-Depeschen-Verkehr und sind im Jahre 1884 befördert worden:

gebührenfreie Staats-Depeschen 7,
Privat-Depeschen 1007,

mit einem der Bahn zufallenden Gebühren-Antheil von 478,14 Mk.

3. Verkehrsverhältnisse und Tarifwesen.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schliesst in Dortmund an die rechtsrheinische (früher Rheinische und Köln-Mindener Bahn) und durch Vermittelung der Letzteren an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, in Dülmen und Coesfeld an die rechtsrheinische, (früher Köln-Mindener, beziehungsweise Rheinische Bahn) und in Gronau an die Münster-Enscheder und Niederländische Staatsbahn an; sie bildet für die an die rechtsrheinische Bahn angeschlossenen Kohlenzechen in den meisten Fällen den kürzesten Weg nach dem nördlichen Holland.

Als wichtigste Transportartikel sind zu bezeichnen: Kohlen, Eisenerze, Roheisen, Eisenbahnschienen, Holz, Sand, Bier, Leder, Holzwaaren, Baumwollengarn, Baumwollen- und Wollenwaaren, Steine, Eier, Butter, Getreide, Stroh, Tabak, Leinen, Salz, Heede, Cichorien, Kalk, Eisenwaaren, Kartoffeln, Gerberliche und rohe Holzzeugmasse.

a. Personen- und Gepäck-Verkehr:

Die Einheitssätze der Personen-Fahrpreise betragen pro km:

I. Klasse. 0,08 Mk.,
II. » 0,06 »
III. » 0,04 »
IV. » 0,02 »

Die Retourbillets haben eine zweitägige Gültigkeit und eine Fahrpreis-Ermässigung von 25%.

Abonnements-Karten für die I., II. und III. Klasse, — letztere Klasse nur für Schüler — zur beliebigen Fahrt auf der darin angegebenen Bahnstrecke mit allen fahrplannässigen Zügen werden für die I. und II. Klasse bei einem Abonnement auf drei Monate mit 40%

die III. » » » » sechs » » 50%
» » » » drei » » 55%
» » » » sechs » » 62,5%

Preisermässigung der doppelten Taxe des einfachen Billets abgegeben.

Die Gepäckfrachtsätze für das Uebergewicht — 25 kg Freigewicht pro Billet der ersten drei Klassen — werden für 10 kg und 10 km mit 0,05 Mk. unter Schlussabrundung auf zwanzigstel Mark gebildet.

Zwischen den diesseitigen Stationen und einigen Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke Köln — rechtsrheinische — und Hannover, sowie der Niederländischen Staatsbahn bestehen direkte Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

b. Güterverkehr.

Die auf dem Reformschema beruhenden Güterfahrpreise betragen pro 100 kg und km:

Eilgut	2,2 Mpf.
Stückgut	1,1 »
A 1	0,67 »
B	0,60 »
A 2	0,50 »
Spezial-Tarif I	0,45 »
» » II	0,35 »
» » III	0,27 »

mit einer Expeditionsgebühr von:

bei Eilgut 1—10 km	20 Mpf.
11—20 »	22 »
21—30 »	24 »
31—40 »	26 »
41—50 »	28 »
51—60 »	30 »
61—70 »	32 »
71—80 »	34 »
81—90 »	36 »
91—100 »	38 »
über 100 »	40 »

bei Stückgut und Klasse A 1 1—10 »	10 »
11—20 »	11 »
21—30 »	12 »
31—40 »	13 »
41—50 »	14 »
51—60 »	15 »
61—70 »	16 »
71—80 »	17 »
81—90 »	18 »
91—100 »	19 »
über 100 »	20 »

bei Klasse B 1—10 »	8 »
11—20 »	9 »
21—30 »	10 »
31—40 »	11 »
über 40 »	12 »

bei Klasse A2.		
Spezial-Tarif I	1—10 km	8 Mpf.
II	11—100 »	9 »
III	über 100 »	12 »

Direkte Verkehrs-Beziehungen bestehen im:

a. Klassen-Tarife.

1. Friesisch-Westfälischer Verkehr.
2. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
3. Nordbrabant-Deutscher Verkehr.
4. Norddeutscher Verkehr.
5. Ost-Westdeutscher Verkehr.
6. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
7. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
8. Rheinisch-Westfälischer Nachbar-Verkehr (Seetransit-Tarif).
9. » -Westfälisch-Mitteldeutscher Verkehr.
10. » -Niederländischer Verkehr.
11. » -Sächsischer Verkehr.
12. » -Südwestdeutscher Verkehr.
13. Schlesisch-Rheinischer Verkehr.

b. Kohlen-Tarife.

14. Verkehr mit Stationen der Cronberger Bahn.
15. Deutsch-Dänischer Verkehr.
16. » -Italienischer Verkehr.
17. Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Frankfurt a. M.
18. Friesisch-Westfälischer Verkehr.
19. Verkehr mit den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
20. Verkehr mit den Stationen Bremen und Hittfeld (loco) sowie Hamburg und Harburg des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
21. Hessisch-Rheinisch-Westfälischer Verkehr.
22. Köln-Minden-Belgisch-Französischer Verkehr.
23. » » -Grand Central-Belge Verkehr.
24. » » -Luxemburg-Lothringischer Verkehr.
25. Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr.
26. Köln-Minden-Rheinisch-Hannover-Nordbrabant-Deutscher Verkehr.
27. » » -Niederländischer Verkehr.
28. Verkehr mit Stationen der Strecke Harburg-Uelzen des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Hannover.
29. » » Station Wittenberge des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Magdeburg.
30. Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Verkehr.
31. Verkehr nach den Stationen der Niederländischen Staats-, der Lüttich-Limburger und der Lüttich-Mastricht Bahn via Wesel-Venlo-Eindhoven resp. Wesel-Venlo-Mastricht.
32. Norddeutscher Verkehr.
33. Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahn.
34. Rheinischer Nachbar-Verkehr.
35. Verkehr mit den Rheinhäfen Duisburg, Hochfeld und Ruhrort (Hafen).
36. Rheinisch-Niederdeutscher Verkehr.
37. » -Westfälisch-Bayrischer Verkehr.
38. » -Belgischer »
39. » -Thüringischer Verkehr.
40. » -Sächsischer Verkehr.
41. Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verkehr.

4. Ergebnisse des Betriebes.

Es wurden 285 134 Tour- und 41 350 Retour-Billets ausgegeben und darauf 367 834 Personen befördert, ferner 769 911 t (à 1000 kg) Güter incl. Vieh und Fahrzeuge befördert.

Die Gesamt-Einnahme hierfür betrug:

a) aus dem Personen-Verkehr	186 895,66 Mk.
b) aus dem Güter-Verkehr	898 762,11 »
c) aus den Extraordinarien	301 567,79 »
in Summa	1 387 225,56 Mk.

Es betragen die Einnahmen

im Jahre 1880	988 379,11 Mk.
» » 1881	1 290 715,60 »
» » 1882	1 256 439,41 »
» » 1883	1 365 676,55 »
» » 1884	1 387 225,56 »

5. Leistungen des Betriebs-Materials.

A. Wagen.

Sämtliche Wagen haben 22 879 606.
Achskilometer zurückgelegt,

von denen:

auf Personenwagen	1 619 030
» Gepäckwagen	566 861
» Postwagen	257 495
» Güter- und Viehwagen	20 436 220

kommen.

Von diesen Achskilometern sind zurückgelegt:

auf der eigenen Bahn	6 322 248
» fremden Bahnen und auf Neubaustrecken	16 557 358
fremde Wagen haben auf der eigenen Bahn	3 268 233

Achskilometer durchlaufen, so dass nach Hinzurechnung der von eigenen Wagen auf der

eigenen Bahn zurückgelegten	6 322 248
auf dieser überhaupt	9 590 481

Achskilometer gefahren sind.

An Gebühren für die Benutzung von Fahrzeugen waren von diesseitiger Verwaltung

zu erheben	189 908,88 Mk.
zu zahlen	36 293,16 »

Die Unterhaltungskosten betragen pro Achskilometer:

a. bei den Personenwagen:

für Reparatur	0,58 Mpf.
für Schmierien	0,04 »
für Putzen	0,01 »

b. bei den Gepäck-, Vieh- und Güterwagen:

für Reparatur	0,30 »
für Schmierien	0,04 »

Die Reparaturen der Personenwagen, einschliesslich der Erneuerung von Coupées erforderten einen Kostenaufwand von 9 315 Mk.

Die Reparaturen der Gepäck-, Vieh- und Güterwagen, einschliesslich der Erneuerung von Wagenkasten erforderten einen Kostenaufwand von 23 220 »

B. Locomotiven.

Sämmtliche Locomotiven haben 324 278 Fahrkilometer in den Zügen durchlaufen und 9 590 481 Achskilometer gefördert. Im Durchschnitt hat jede Locomotive 29 480 Nutzkilometer geleistet und 871 862 Achskilometer gefördert; ausserdem waren die Locomotiven 18 387 Stunden im Rangirdienst, so dass auf eine Locomotive noch durchschnittlich 1672 Stunden Rangirdienst treffen.

Die Unterhaltungskosten betragen pro Nutzkilometer:

für Heizmaterial 6,47 Mpfg.
für Unterhaltung, Schmieren und Putzen 8,16 »

Die Reparaturen einschliesslich Erneuerung von Bandagen und Siederöhrren erforderten einen Kostenaufwand von 22 441 Mk.

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

6. Finanzielle Ergebnisse.

Nach der Betriebs-Rechnung betragen:

die Einnahmen 1 401 138,55 Mk.
(inclusive 13 912,99 Mk. Gewinnvortrag aus dem Jahre 1883)

die Ausgaben 629 371,27 »

es verbleibt somit ein Ueberschuss von 771 767,28 Mk.

Davon fliessen:

a. in den Reservefonds 19 500,00 Mk.

b. in den Erneuerungsfonds 143 330,81 »

= 162 830,81 »

mithin reiner Ueberschuss 608 936,47 Mk.

Ueber die Verwendung desselben giebt die beigelegte Bilanz Aufschluss.

7. Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1884 mit denen des Vorjahres 1883.

		1884	1883	mithin 1884	
				mehr	weniger
1	Betriebslänge	100,49 km	100,49 km	—	—
2	Locomotiv-Betriebs-Kilometer	322 096 »	327 446 »	—	5 350 km
3	Wagen-Achskilometer eigener und fremder Wagen	9 330 652 »	10 366 452 »	—	1 035 800 »
4	Die Betriebs-Einnahmen haben betragen nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	1 387 225,56 Mk.	1 365 676,55 Mk.	21 549,01 Mk.	—
	b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	13 804,61 »	13 590,17 »	214,44 »	—
	c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	4,31 »	4,17 »	0,14 »	—
		0,15 »	0,13 »	0,02 »	—
5	Die reinen Betriebs-Ausgaben haben betragen	629 371,27 »	639 353,98 »	—	9 982,71 Mk.
	nämlich: a. für jeden Kilometer Bahnlänge (zu 1)	6 263,02 »	6 362,36 »	—	99,34 »
	b. für jeden Locomotiv-Kilometer (zu 2)	1,95 »	1,95 »	—	—
	c. für jeden Wagen-Achskilometer (zu 3)	0,07 »	0,06 »	0,01 »	—
6	Von den Einnahmen zu 4 wurden in Anspruch genommen:				
	a. durch die Betriebs-Ausgaben (zu 5)	45,37 %	46,82 %	—	1,45 %
	b. durch die Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds	11,74 %	13,40 %	—	1,66 %
	c. Betriebsüberschuss	42,89 %	39,78 %	3,11 %	—

8. Finanzielle Lage der Gesellschaft.

Die Einnahmen der Gesellschaft betragen in Summa Mk. 1 387 225,56, und konnte ausser der 4 1/2 % Verzinsung der Prioritäts-Stamm-Actien von Mk. 1 500 000,00 zum Betrage von Mk. 67 500,00 für die Stamm-Actien eine Dividende von 2 1/2 % gegen 2 1/3 % im Vorjahre festgesetzt werden.

Die auch in diesem Jahre erzielte Besserung in unseren Betriebsergebnissen resultirt einerseits aus unseren fortgesetzten Bemühungen, ein günstigeres Verhältniss zwischen den Betriebs-Einnahmen und Betriebs-Ausgaben herbeizuführen, wie dies aus II 7 unseres Geschäftsberichtes (Vergleichung der Betriebs-Ergebnisse pro 1884 mit denen pro 1883) ersichtlich ist, und andererseits aus der weiteren Entwicklung des Lokalverkehrs. Der Durchgangsverkehr hat auch im verflossenen Jahre in Folge der uns durch die Staatsbahnen in ihrer Gesammtheit gewordenen Concurrenz nur Rückschritte gemacht. In dieser Concurrenz und in dem bekannten Rückgange in der Grossindustrie ist auch die Ursache zu finden, dass die Leistungen unserer Wagen auf fremden Bahnen um ca. 4 000 000 km und die Leistungen der fremden Wagen auf unserer Bahn um ca. 800 000 km zurückgegangen sind, wie dies aus II 5 unseres Geschäftsberichtes (Leistungen des Betriebs-Materials. A. Wagen) hervorgeht.

Der Reservefonds wurde im vergangenen Jahre mit Mk. 10 929,00 zum Wiederaufbau eines Güterschuppens auf Bahnhof Coesfeld und einer Wartehalle auf Haltestelle Lette in Anspruch genommen.

