

Zeitschrift: Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 32 (1884)

Artikel: Fünfzehnter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Unternehmung der Bötzbahn umfassend das Jahr 1884

Autor: Studer

Kapitel: An das Tit. Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Centralbahn- und der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730541>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

An das Tit. Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Centralbahn-
und der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen mitfolgend die fünfzehnte, das Jahr 1884 umfassende Rechnung über den Betrieb und Bau der Bötzbahn vorzulegen und Ihnen gleichzeitig einen Bericht über unsere diesfällige Geschäftsführung zu erstatten.

Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf der Linie Brugg-Pratteln-Basel ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 430,012 Kilometer (1883: 422,188) zurückgelegt. Davon fallen auf:

	1883	1884
	Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	208,890	209,461
2. Gemischte Züge	57,631	83,785
3. Güterzüge ohne Personen	127,508	83,785
	394,029	377,031
b) Ergänzungs- und Extrazüge	28,159	52,981
Total	422,188	430,012

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

I. Einnahmen.

1883 (58 Kilometer)			A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	1884 (58 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1883.		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
766,354	76	32.18	1. Personentransport	615,355	54	27.42	—	—	150,999	22
58,857	32	2.47	2. Gepäcktransport	58,255	77	2.60	—	—	601	55
21,666	88	0.91	3. Viehtransport	32,686	92	1.46	11,020	04	—	—
1,525,442	06	64.06	4. Gütertransport	1,529,723	31	68.16	4,281	25	—	—
2,372,321	02	99.62		2,236,021	54	99.64	—	—	136,299	48
8,940	34	0.38	B. Mittelbare Betriebseinnahmen:	8,209	15	0.36	—	—	731	19
2,381,261	36	100	. . . . . Totaleinnahmen	2,244,230	69	100	—	—	137,030	67

Die Ergebnisse des Personenverkehrs im Berichtsjahr blieben, wie kaum anders zu erwarten war, hinter jenen des Vorjahrs erheblich zurück. In letzterem hat die Landesausstellung einer bedeutenden Verkehrsbewegung gerufen und im Berichtsjahr war dieselbe durch die Typhusepidemie in Zürich und die Choleraepidemie in Italien etwas beeinträchtigt worden. Vergleicht man aber die Ergebnisse des Jahres 1884 mit jenen des Jahres 1882 und der Vorjahre, so ist das Bild kein unerfreuliches. Die Frequenz und die Einnahmen von 1884 übersteigen jene von 1882 beträchtlich und, von 1883 abgesehen, weist das Jahr 1884 die höchsten Ziffern auf seit dem ersten ganzen Betriebsjahre (s. Tabelle 8, pag. 14). Die Vermehrung des Verkehrs im Jahr 1884 gegen 1882 ist auch keinen besondern Ursachen zuzuschreiben und beschränkt sich nicht auf einzelne Relationen oder besondere Anlässe, kann also als bleibende betrachtet werden; der in den Monaten Juli und August eingetretene Rückschlag (aus dem Verkehr mit der Nordostbahn herrührend) erklärt sich aus den oben erwähnten speziellen Ursachen.

Im Viehtransport ist das ungewöhnliche Anwachsen der Transporte vierter Klasse den Schafrtransporten aus Österreich nach Frankreich zuzuschreiben, welche seit der Eröffnung der Arlbergbahn ihren Weg über Buchs-Basel nehmen. Die Mehreinnahme ist indessen im Verhältniss zu der bedeutenden Steigerung der Transporte eine geringe.

Der Güterverkehr zeigt wenig Veränderung; nur in den Artikeln Eisen (in allen Formen), Eis und Baumwolle ist eine beträchtliche Vermehrung der Transporte zu konstatiren, während die Baumaterialientransporte in Folge der Stockung der Bauhätigkeit in den für die Bötzbahn in Betracht kommenden grössern Städten bedeutend abgenommen haben. Indessen ist auch im Güterverkehr — vom Jahre 1882 mit seinem ausnahmsweisen Getreidetransit nach Frankreich abgesehen — das Jahr 1884 hinsichtlich der Verkehrsmengen und Gesamteinnahmen pro Kilometer das beste aller bisherigen Betriebsjahre der Bötzbahn gewesen. Leider haben die Mehreinnahmen mit dem Mehrverkehr nicht gleichen Schritt gehalten, indem die tonnenkilometrische Einnahme von 7,88 Cts. auf 7,41 Cts. gesunken ist, was auf den ganzen Verkehr (20,644,045 Tonnenkilometer) bezogen, eine Mindereinnahme von Fr. 97,027 ergibt. Zu einem Theil wurde diese Verminderung durch die wachsende Konkurrenz der süddeutschen Route (namentlich im Holzverkehr) herbeigeführt, ferner durch das Streben, neue Transitverkehre zu gewinnen, was in der Regel nur durch Gewährung sehr ermässiger Taxen möglich ist. Zu einem andern Theil ist die Ursache in der Preisgebung des Systems staffelförmiger Taxbildung zu suchen, wozu die Bötzbahn durch die Bundesbehörde genöthigt wurde. Inwiefern das neue Tarifsystem auch sonst zu der Verminderung beigetragen hat, lässt sich mit Sicherheit

nicht bestimmen; es ist aber wohl anzunehmen, dass die neuen Tarife, abgesehen von der durch nachträgliche Preisgebung der Staffeltarife entstandenen Einbusse, eher eine Minder- als eine Mehreinnahme gebracht haben, entsprechend den Berechnungen, auf Grund derer s. Z. ihre Einführung erfolgte.

Von einem merklichen Einfluss der Eröffnung der Arlbergbahn auf den Güterverkehr der Bötzberrbahn ist im Berichtsjahr noch nichts wahrzunehmen gewesen. Einerseits waren die Tarif- und Transportverhältnisse noch nicht geordnet und anderseits hat die Route über Basel-Romanshorn-Lindau schon vorher einen beträchtlichen Theil desjenigen Verkehrs vermittelt, der nunmehr der Arlbergbahn zufällt. Es wird überhaupt rathsam sein, hinsichtlich der Vortheile, welche der Bötzberrbahn aus den veränderten Verkehrsverhältnissen erwachsen, nicht zu grosse Erwartungen zu hegen. In der Tabelle 6 (direkter und Transitverkehr) ist die Ausscheidung des Arlbergverkehrs aus dem bisherigen Titel Bayrische Staatsbahn und weiter gelegene Bahnen einstweilen unterblieben, weil sich dabei doch keine Vergleichszahlen hätten konstruiren lassen; sie zeigt indessen, dass im Jahr 1884 der direkte Verkehr in dieser Richtung um nur 1019 Tonnen zugenommen, der Transitverkehr dagegen um 4934 Tonnen abgenommen hat. Letzterer Vorgang erklärt sich aus der Verminderung der Getreidetransporte nach Frankreich.

2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen						
	1883		1884		1883			1884			
	Personen	Prozente	Personen	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Prozente	
I. Personentransport.											
<i>a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:</i>											
Einfache Fahrt . . . I. Klasse . . .	10,072	2.49	7,704	2.24	61,623	59	8.04	46,908	31	7.62	
„ „ . . . II. „ . . .	46,372	11.44	42,171	12.25	191,339	58	24.97	167,838	46	27.27	
„ „ . . . III. „ . . .	95,232	23.49	89,884	26.12	170,384	58	22.23	155,667	49	25.30	
<i>b. Zu ermässigten Fahrtaxen:</i>											
Mit Güterzügen . . . II. „ . . .	283	0.07	231	0.07	294	56	0.04	230	31	0.04	
„ „ . . . III. „ . . .	5,639	1.39	7,550	2.19	4,015	81	0.52	5,349	60	0.87	
Hin- und Rückfahrt . . . I. „ . . .	1,882	0.46	1,138	0.33	8,548	83	1.11	5,445	86	0.88	
„ „ „ . . . II. „ . . .	30,008	7.40	26,394	7.67	76,065	84	9.93	60,833	09	9.89	
„ „ „ . . . III. „ . . .	144,958	35.76	134,136	38.98	143,873	52	18.77	125,412	52	20.38	
Abonnementsbillete . . . II. „ . . .	1,152	0.28	1,740	0.51	1,355	53	0.18	1,189	—	0.19	
„ „ . . . III. „ . . .	10,530	2.60	11,058	3.21	2,958	14	0.39	3,314	—	0.54	
Militär- u. Polizeitransporte III. „ . . .	2,272	0.56	1,941	0.56	2,284	24	0.30	1,733	43	0.28	
Gesellschafts-, Schul- und Lustfahrten . . . I. „ . . .	1,259	0.31	947	0.28	6,561	96	0.86	4,673	81	0.76	
„ „ . . . II. „ . . .	12,291	3.08	5,090	1.48	34,395	15	4.49	15,489	13	2.52	
„ „ . . . III. „ . . .	43,475	10.72	14,162	4.11	62,653	43	8.17	21,270	53	3.46	
Total	405,425	100	344,146	100	766,354	76	100	615,355	54	100	
Rekapitulation nach Klassen:											
I. Klasse	13,213	3.26	9,789	2.84	76,734	38	10.01	57,027	98	9.27	
II. „	90,106	22.22	75,626	21.98	303,450	66	39.60	245,579	99	39.91	
III. „	302,106	74.52	258,731	75.18	386,169	72	50.39	312,747	57	50.82	
Total	405,425	100	344,146	100	766,354	76	100	615,355	54	100	
II. Gepäcktransport	Tonnen		Tonnen								
	2,396		2,440		58,857	32		58,255	77		
III. Viehtransport.	Stück		Stück								
Klasse I	468	2.84	439	0.31							
„ II	5,420	32.88	4,242	2.97	21,666	88		32,686	92		
„ III	2,919	17.71	3,566	2.49							
„ IV	7,678	46.57	134,733	94.23							
Total	16,485	100	142,980	100	21,666	88		32,686	92		
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen								
Eilgut	8,137	2.20	8,039	2.07							
Stückgutklasse I	26,201	7.09	26,410	6.81							
„ II	17,764	4.80	17,320	4.46							
Wagenladungs-kategorie A	19,370	5.24	18,398	4.74							
„ B	9,676	2.62	12,820	3.31							
Spezial-Tarif Ia	8,675	2.34	8,019	2.07	1,500,545	50	98.37	1,507,792	55	98.57	
„ Ib	48,294	13.06	59,737	15.39							
„ IIa	5,205	1.41	2,889	0.74							
„ IIb	11,839	3.20	21,370	5.51							
„ IIIa	3,470	0.94	2,985	0.77							
„ IIIb	211,163	57.10	210,017	54.13							
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.)					24,896	56	1.63	21,930	76	1.43	
Total	369,796	100	388,004	100	1,525,442	06	100	1,529,723	31	100	
V. Mittelbare Betriebseinnahmen					8,940	34		8,209	15		
Gesammttotal					2,381,261	36		2,244,230	69		

3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge: 58 Kilometer.		1883	1884
Personentransport.			
Einnahmehetrefniss per Bahnkilometer	Franken	13,213.01	10,609.58
„ „ „ Reisenden	„	1.89	1.79
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	5.22	5.45
Zahl der Personenkilometer		14,683,457	11,285,067
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	36.22	32.79
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total	Reisende	253,163	194,570
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	6,990	5,935
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	6.89	6.14
Gepäcktransport.			
Einnahmehetrefniss per Bahnkilometer	Franken	1,014.78	1,004.41
„ „ Tonne	„	24.56	23.88
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	51.67	51.99
„ „ „ Reisenden	„	14.52	16.93
Zahl der Tonnenkilometer		113,910	112,057
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	47.54	45.96
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	1,964	1,932
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	41	42
„ „ Reisenden „	Kilogr.	5.91	7.09
Viehtransport.			
Einnahmehetrefniss per Bahnkilometer	Franken	373.57	563.57
„ „ Stück	„	1.81	0.22
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	24.10	12.54
Zahl der Tonnenkilometer		89,889	260,731
Gütertransport.			
Einnahmehetrefniss per Bahnkilometer	Franken	26,300.73	26,374.54
„ „ Tonne	„	4.13	3.94
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	7.88	7.41
Tonnenkilometer		19,363,707	20,644,045
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	52.86	53.21
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	333,857	355,932
„ „ jeden Bahnkilometer kommen	„	6,375	6,690
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	1.97	2.01
Unmittelbare Einnahmen.			
Total per Bahnkilometer	Franken	40,902.09	38,552.10
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betrefniss per Bahnkilometer	„	154.15	141.58
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	41,056.24	38,693.68

4. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten															
	Per- sonen	Ge- päck	Vieh	Güter												Total
				Zahl	Ton- nen	Stück	Eilgut	Stückgut- klasse I	Stückgut- klasse II	Klasse A	Klasse B	Spez.- Tarif Ia	Spezial- Tarif Ib	Spez.- Tarif IIa	Spezial- Tarif IIb		Spez.- Tarif IIIa	Spezial- Tarif IIIb
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . . .	21,012	128	777	612	2,011	1,323	1,598	952	718	3,820	133	842	145	19,139	31,293	
Februar . . .	19,961	124	881	632	2,053	1,382	1,411	856	684	4,020	130	1,205	186	23,859	36,418	
März . . .	25,458	151	765	701	2,216	1,539	1,571	992	687	3,674	184	1,743	248	21,693	35,248	
April . . .	25,829	165	853	691	2,189	1,437	1,380	812	608	3,211	204	2,335	260	16,247	29,376	
Mai . . .	33,608	198	717	703	2,350	1,437	1,456	1,037	728	3,841	377	3,220	329	16,298	31,776	
Juni . . .	31,743	201	478	668	2,056	1,382	1,185	885	670	3,381	259	1,746	373	15,896	28,501	
Juli . . .	37,377	329	1,060	654	2,346	1,567	1,449	912	764	3,705	304	2,372	168	17,174	31,415	
August . . .	39,873	319	2,691	653	2,394	1,437	1,366	757	628	3,160	247	2,573	137	15,432	28,784	
September . . .	36,151	257	26,842	653	2,304	1,463	1,481	1,179	596	5,386	276	1,344	208	15,537	30,427	
Oktober . . .	31,079	222	62,717	823	2,294	1,526	1,778	1,312	533	6,401	242	1,652	377	18,277	35,215	
November . . .	23,236	196	30,845	616	2,128	1,467	1,975	1,446	625	9,866	283	1,405	273	16,512	36,596	
Dezember . . .	18,819	150	14,354	633	2,069	1,358	1,748	1,680	778	9,272	250	933	281	13,953	32,955	
Total gegenüber 1883:	344,146	2,440	142,980	8,039	26,410	17,320	18,398	12,820	8,019	59,737	2,889	21,370	2,985	210,017	388,004	
mehr . . .	—	44	126,495	—	209	—	—	3,144	—	11,443	—	9,531	—	—	18,208	
weniger . . .	61,279	—	—	98	—	444	972	—	656	—	2,316	—	485	1,148	—	

	Einnahmen															
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Mittelbare Betriebs- einnahmen		Total		Bruttoeinnahme per Kilometer			
													1884		1883	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Januar . . .	32,544	91	3,048	76	1,440	59	123,228	54	.	.	160,262	80	2,763	15	2,804	66
Februar . . .	32,282	86	2,902	29	1,220	28	130,167	57	.	.	166,573	—	2,871	94	2,831	86
März . . .	41,883	34	3,574	12	1,401	99	139,584	10	.	.	186,443	55	3,214	54	3,005	23
April . . .	46,157	62	3,933	47	1,499	59	120,613	87	.	.	172,204	55	2,969	04	3,074	26
Mai . . .	54,494	99	4,445	91	1,309	50	122,510	31	.	.	182,760	71	3,151	09	3,447	43
Juni . . .	57,611	60	5,045	45	1,043	15	115,207	45	.	.	178,907	65	3,084	61	3,518	95
Juli . . .	73,091	91	8,065	51	1,154	51	123,084	65	.	.	205,396	58	3,541	32	4,016	27
August . . .	81,497	65	8,078	11	2,068	71	105,946	14	.	.	197,590	61	3,406	73	4,566	43
September . . .	70,062	21	6,457	95	4,385	15	130,735	22	.	.	211,640	53	3,648	97	4,112	70
Oktober . . .	55,147	50	5,425	84	8,247	97	138,113	78	.	.	206,935	09	3,567	84	3,399	52
November . . .	38,836	87	4,072	73	4,463	62	141,920	97	.	.	189,294	19	3,263	69	3,224	50
Dezember . . .	31,744	08	3,205	63	4,451	86	138,610	71	.	.	178,012	28	3,069	18	2,900	28
Jan.—Dez. . .	.	.	.	.	.	.	.	.	8,209	15	8,209	15	141	53	154	15
Total gegenüber 1883:	615,355	54	58,255	77	32,686	92	1,529,723	31	8,209	15	2,244,230	69	38,693	63	41,056	24
mehr . . .	—	—	—	—	11,020	04	4,281	25	—	—	—	—	—	—	—	—
weniger . . .	150,999	22	601	55	—	—	—	—	731	19	137,030	67	2,362	61	—	—

5. Frequenz nach den Stationen.

	Per- sonen	Ge- päck	Vieh	Güter			Differenz gegenüber 1883		Rang- ordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
									Per- sonen- zahl	Güter- ge- wicht
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen		
1. Brugg	12,000	29	541	2,928	48,535	51,463	- 1,383	+ 5,473	6	2
2. Bötzenegg	5,272	9	48	155	289	444	+ 1,086	- 962	11	13
3. Effingen	5,922	16	156	274	1,271	1,545	- 19	+ 1,030	9	9
4. Hornussen	3,497	7	19	255	256	511	+ 295	- 3,231	13	12
5. Frick	16,921	42	979	1,984	2,253	4,237	- 519	- 672	4	6
6. Eiken	5,693	8	124	467	851	1,318	+ 63	- 36	10	10
7. Stein	17,798	46	217	609	1,552	2,161	- 1,774	- 407	3	7
8. Mumpf	6,366	12	64	102	689	791	- 228	- 74	8	11
9. Möhlin	9,727	138	219	11,653	3,700	15,353	- 881	- 1,662	7	4
10. Rheinfelden	51,182	173	451	15,471	12,435	27,906	- 301	+ 385	2	3
11. Augst	12,118	56	96	3,334	3,214	6,548	- 1,148	- 472	5	5
12. Pratteln	4,517	10	20	1,334	284	1,618	- 1,118	+ 177	12	8
13. Muttenz	1,165	1	6	63	101	164	+ 165	+ 56	14	14
14. Basel	92,543	685	2,163	144,855	54,026	198,881	-15,685	+ 19,633	1	1
Nordostbahn, Zürich-Zug-Luzern, Effretikon-Hinweil und fremde Bahnen	65,861	783	10,744	61,033	115,061	176,094	-24,073	+ 17,816		
Rundfahrten	3,907	.	.	.	.	.	- 5,366	.		
Transitverkehr	29,657	425	127,133	143,487	143,487	286,974	-10,393	- 638		
Total	344,146	2,440	142,980	388,004	388,004					

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Bötzberrgahn		Nach Bötzberrgahn		Total		Differenz gegenüber 1883	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
I. Direkter Verkehr der Bötzberrgahn.								
Nordostbahn und Zürichseedampfboote	43,723	76,866	44,824	35,105	88,547	111,971	- 52,209	+ 14,434
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen	320	2,189	551	872	871	3,061	+ 123	+ 339
Effretikon-Hinweil	59	1,571	70	122	129	1,693	+ 32	+ 200
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen	6,930	21,336	8,647	10,438	15,577	31,774	+ 3,196	+ 1,851
Tössthalbahn	1	749	1	141	2	890	+ 2	+ 822
Wädensweil-Einsiedeln	2,427	1,514	2,512	924	4,939	2,438	+ 450	+ 1,440
Gotthard und Italien	3,976	594	4,236	449	8,212	1,043	+ 229	+ 302
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	4,491	8,571	4,156	1,871	8,647	10,442	+ 769	- 1,155
Elsass-Lothringen u. weiter gelegene Bahnen	285	23	279	3,574	564	3,597	- 188	+ 763
Gr. Badische Bahn	37	466	6	672	43	1,138	- 1	- 168
K. Württembergische Staatsbahn	—	22	—	24	—	46	—	+ 7
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	775	1,160	635	6,841	1,410	8,001	+ 134	- 1,019
Total	63,024	115,061	65,917	61,033	128,941	176,094	- 46,463	+ 17,816
II. Transitverkehr über die Bötzberrgahn.								
	Von Centralbahn, Jura-Bern-Luzern- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter		Nach Centralbahn, Jura-Bern-Luzern- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter					
Nordostbahn	8,446	85,032	7,388	38,137	15,834	123,169	- 11,240	+ 887
Zürich-Zug-Luzern	3	4,182	1	138	4	4,320	+ 2	+ 707
Effretikon-Hinweil	—	115	—	19	—	134	—	+ 102
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen.	1,513	3,227	1,071	822	2,584	4,049	+ 82	+ 2,386
Wädensweil-Einsiedeln	4,149	2	4,152	428	8,301	430	+ 827	+ 420
Aargauische Südbahn	—	97	—	—	—	97	—	+ 97
Gotthard und Italien	1,192	—	1,161	—	2,353	—	- 485	—
K. Württembergische Staatsbahn	—	40	—	9	—	49	—	+ 16
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	327	15	254	11,224	581	11,239	+ 421	- 4,934
Total	15,630	92,710	14,027	50,777	29,657	143,487	10,393	- 319
Gesamttotal	78,654	207,771	79,944	111,810	158,598	319,581	- 56,856	+ 17,497

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883	
			mehr	weniger
			Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte		17,892		
2. Mehl und Mühlenfabrikate		7,206		
3. Kartoffeln		1,761		
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse		452		
5. Baumfrüchte		1,032		
6. Weintrauben zur Weinbereitung		330		
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret		2,632		
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)		3,236		
9. Eier		180		
10. Kaffee		1,546		
11. Kaffee-Surrogate		1,341		
12. Zucker, raffinirt		1,218		
13. Rohzucker		6,721		
14. Tabak, roh und fabrizirt		1,573		
	42,973	47,120	4,147	—
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte		246		
16. Wein und Most, Speiseessig		6,263		
17. Bier		8,077		
18. Branntwein und Liqueur		587		
19. Mineralwasser		419		
	15,048	15,592	544	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten		1,597		
21. Bücher, Kunstgegenstände		364		
	2,668	1,961	—	707
	60,689	61,673	3,984	—
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen		383		
23. Torf		76		
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks		145,643		
	146,720	146,102	—	618
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine Pflastersteine, Marmor, roh		1,657		
26. Backsteine, Ziegel		1,662		
27. Dachschiefer		212		
28. Kalksteine, Gypssteine		303		
29. Kalk und Gyps		1,046		
30. Cement, Trass		2,332		
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine		254		
32. Asphalt		59		
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe		585		
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen		23,184		
	51,230	31,294	—	19,936
Übertrag	258,639	242,069	—	16,570

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	258,639	242,069	—	16,570
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze		8,088		
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)		12,323		
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör		7,609		
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)		2,499		
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen		940		
40. Maschinen, zusammengesetzte		876		
41. Maschinenteile		3,976		
	25,645	36,311	10,666	—
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumcolle</i>				
42. Baumwolle, roh		12,614		
43. Baumwoll-Garn und -Tücher, roh		5,383		
44. Baumwoll-Stoffe und -Waaren		7,084		
45. Baumwollabfälle		1,013		
	<i>20,434</i>	<i>26,094</i>	<i>5,660</i>	—
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf		264		
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.		1,235		
	<i>1,028</i>	<i>1,499</i>	<i>471</i>	—
<i>c) in Seide</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons		235		
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe		2,540		
	<i>4,040</i>	<i>2,775</i>	—	<i>1,265</i>
<i>d) in Wolle</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle		843		
51. Wollgarne, Wollstoffe, Wollwaaren		592		
	<i>2,518</i>	<i>1,435</i>	—	<i>1,083</i>
	28,020	31,803	3,783	—
F. Gerberei:				
52. Felle und Häute		766		
53. Rinde		1,373		
54. Gerbstoffe		41		
55. Leder und Lederwaaren		540		
	2,347	2,720	373	—
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)		716		
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)		424		
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)		491		
59. Thonröhren aller Art		194		
	1,913	1,825	—	118
H. Papierfabrikation:				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff), Papier- spähne		1,502		
61. Papier und Carton (A u. B)		955		
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)		315		
	2,364	2,772	408	—
I. Strohindustrie:				
63. Strohwaaren aller Art	—	47	47	—
Übertrag	318,958	317,547	—	1,411

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüber 1883	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	318,958	317,547	—	1,411
K. Holzindustrie:				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben		7,684		
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe		127		
66. Holzwaaren		714		
	—	8,525	8,525	—
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaaren		1,095		
68. Farbholz		394		
69. Farberden		451		
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze u. dergl.		1,737		
71. Soda		1,730		
72. Salz (Koch- und Viehsalz)		18,593		
73. Säuren, Laugen, Beitzen		885		
74. Weinstein und Weinhefe		242		
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen		993		
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar etc.		125		
77. Stärke, Stärkemehl		1,103		
78. Chinarinde		12		
79. Mineralöle (Petroleum)		3,511		
80. Vegetabilische Öle		2,629		
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte		1,582		
82a. Schwefel		62		
82b. (95) Zündwaaren		127		
83. Sprit		1,353		
84. Erden aller Art (Sand und Kies), exclusive Farbenerden		897		
85. Eis		10,640		
86. Heu und Stroh		1,118		
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art		81		
88. Sämereien aller Art (exclusive Getreide)		904		
89. Düngmittel aller Art		3,099		
	44,231	53,363	9,132	—
M. Hilfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge		521		
91. Leere Gebinde und Emballagen		3,812		
	4,290	4,333	43	—
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen		1,502		
93. Sammelladungen		244		
94. Uebrige Wagenladungen		112		
		1,858		
<i>Differenz gegenüber der Güter-Statistik nach Klassen</i>		2,454		
	2,317	4,312	1,995	—
Gesammttotal	369,796	388,080	18,284	—

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Bruttobetrag der unmittelbaren Einnahmen							Mittelbare Einnahmen per Bahnkilometer Fr.
		Personen Anzahl	Gepäck Tonnen	Güter Tonnen	per Zugkilom. Fr.	per Wagenachsenkilometer Cts.	Per Bahnkilometer					
							Personen Fr.	Gepäck Fr.	Vieh Fr.	Güter Fr.	Total Fr.	
1875	24.2	198,323	1,241	290,808	4.34	15.30	10,535	642	256	24,432	35,865	146
1876	58	179,861	1,249	312,385	4.43	16.13	9,352	640	179	25,341	35,512	428
1877	58	176,075	1,310	296,112	5.20	17.19	8,896	648	287	23,699	33,530	454
1878	58	167,187	1,388	265,612	5.41	18.33	9,020	709	339	22,135	32,203	479
1879	58	168,958	1,353	274,051	5.51	19.64	8,980	700	302	22,586	32,568	166
1880	58	168,031	1,495	334,389	5.67	18.13	9,113	779	365	25,644	35,901	192
1881	58	173,777	1,587	268,596	5.56	19.85	9,398	831	294	22,838	33,361	155
1882	58	187,370	1,702	345,949	5.64	19.43	10,300	883	428	27,818	39,429	148
1888	58	253,163	1,964	333,857	5.62	19.71	13,213	1,015	373	26,301	40,902	154
1884	58	194,570	1,932	355,932	5.22	18.23	10,610	1,004	564	26,374	38,552	142

Ausgaben.

1883			1884	
Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
1,150,891	25	a. Vertragsgemässe Entschädigung der Nordostbahn für die Besorgung des Betriebsdienstes	1,162,633	55
109,461	21	b. Miethzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Basel u. der Bahnstrecke Basel-Pratteln	114,186	70
16,838	75	c. Miethzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Brugg	16,774	05
441	82	d. Steuern und Assekuranzgebühren	595	33
		e. Erneuerung des Oberbaues:		
		Fr. 2,409. 86 Cts. . . 1. Bahnhof Brugg	—	—
		„ 78,989. 29 „ . . 2. Strecke Brugg-Pratteln	—	—
95,410	71	„ 14,011. 56 „ . . 3. „ Pratteln-Basel	—	—
5,704	58	f. Ausbau und neue Anlagen	9,076	44
64,487	24	g. Verschiedenes	8,054	75
—	—	h. Einlage in den Oberbau-Erneuerungsfond	84,295	01
1,443,235	56	. . . . . Total der Ausgaben	1,395,615	83

Die Gesamtfahrleistungen sind zwar gegenüber dem Vorjahr um etwa 2600 Lokomotivkilometer zurückgegangen, in Folge Wegfalls der im Jahr 1883 während der Landesausstellung erforderlich gewesenen zahlreichen Vorspannleistungen für Personenzüge; dagegen machte im Berichtsjahre die Zunahme des Güterverkehrs die Ausführung vermehrter Extragüterzüge nothwendig, wodurch die Zahl der Zugkilometer gegen 1883 sich um 7824 Kilometer steigerte. Da für Extrazüge die volle Vergütung von Fr. 2. 70 Cts. per Lokomotivkilometer, für Vorspannfahrten aber nur der reduzierte Satz von 90 Cts. berechnet wird, so resultirt hieraus die obige Mehrentschädigung an die Nordostbahn für Besorgung des Betriebsdienstes. Der pro 1884 erhöhte Miethzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Basel und der Bahnstrecke Basel-Pratteln basirt zum Theil auf der durch verschiedene Neubauten eingetretenen

Vermehrung des von der Bötzberrbahn mitzuverzinsenden Anlagekapitals und zum Theil auf einem grössern Parcours von Nordostbahnwagenachsen auf dieser Gemeinschaftsstrecke gegenüber dem Vorjahr. Über die Ausgaben unter litt. *f* und *g* ist eine Spezifikation in der Rechnung selbst gegeben.

An Stelle der bisherigen direkten Belastung der Betriebsrechnung für Erneuerung der Oberbaumaterialien ist gemäss einer Vereinbarung mit der Schweizerischen Centralbahn die Bildung eines besondern Oberbauerneuerungsfonds getreten. Nach dem hiefür in Kraft gesetzten Regulativ, das auch für die Aargauische Südbahn Gültigkeit hat, ist der neugebildete Fond alljährlich aus dem Betriebsertrage mit einer Einlage, berechnet einerseits zu 12 Cts. für jeden auf der Linie Brugg-Basel zurückgelegten Lokomotivkilometer für Erneuerung der Schienen und deren Befestigungsmittel, Kreuzungen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen und anderseits zu Fr. 560 per Bahnkilometer für Erneuerung der Schwellen, zu speisen. Wie oben unter litt. *h* ersichtlich, betrug diese ordentliche Jahreseinlage für die Bötzberrbahn im Berichtsjahr Fr. 84,295. 01 Cts. Dieselbe genügte indessen zur Be-
 streitung der laut Spezialrechnung sich auf Fr. 116,789. 85 Cts. beziffernden Ausgaben nicht, und es musste daher zur Deckung des Rückschlages jede der beiden Bahneigenthümerinnen einen ausserordentlichen Zuschuss von Fr. 16,247. 42 Cts. leisten. Auch für die nächsten Jahre werden die Ansprüche, welche der streckenweise Geleisumbau in vermehrtem Masse an den Erneuerungsfond geltend machen wird, derartige Zuschüsse der beiden Verwaltungen erfordern. Werden die regelmässigen Einlagen die jährlichen Entnahmen aber einmal übersteigen, so müssen die geleisteten Zuschüsse nach Regulativ successive ohne Zinsberechnung aus dem Erneuerungsfond wieder restituirt werden.

Ausser der Einzelauswechslung von Oberbaumaterialien fand im Berichtsjahr zwischen Eiken und Mumpf auf eine Länge von 4123 Meter ein Geleisumbau von Eisenschienen Profil V mit Holzschwellen auf Stahlschienen Profil V mit eisernen Querschwellen statt. Ferner erscheint unter den Ausgaben ein Betrag von Fr. 7852. 90 Cts. als Kostenantheil der Bötzberrbahn an der Abschreibung von 16 ausgehobenen und nicht wieder ersetzten kleinen Drehscheiben auf dem Bahnhof Basel.

Finanzergebniss.

Um das Betriebsergebniss der Bötzberrbahn zu ermitteln, sind die Kapitalzinse, welche für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Basel und Brugg, der Stationen Muttentz und Pratteln, sowie der Bahnstrecke Basel-Pratteln bezahlt werden, von den Ausgaben abzurechnen, weil dieselben das Äquivalent der Ersparnisse am Baukapital bilden, welche dadurch erzielt wurden, dass die Bötzberrbahn die genannten Objekte nicht selbst zu erstellen hatte. Hienach erhalten wir folgendes Resultat:

1883.		1884.	
Fr. 2,381,261. 36	. . .	Einnahmen	Fr. 2,244,230. 69
<u>„ 1,316,935. 60</u>	. . .	Ausgaben	<u>„ 1,264,655. 08</u>
Fr. 1,064,325. 76	. . .	Reinertrag	Fr. 979,575. 61
0/0 44.70	Reinertrag in Prozenten der Bruttoeinnahme	0/0 43.65	
Fr. 18,350. 44	. . .	Reinertrag per Bahnkilometer	Fr. 16,889. 24

Werden von diesem Reinertrag noch die vorerwähnten Zinse mit Fr. 130,960. 75 Cts. in Abzug gebracht, so verbleibt ein Überschuss von Fr. 848,614. 86 Cts., gleich einem Jahreszinse von 3,63 0/0 des Baukapitals, gegenüber 3,846 0/0 im Vorjahr. Vertragsgemäss fällt je die Hälfte dieses Überschusses, mithin Fr. 424,307. 43 Cts., den beiden beteiligten Bahngesellschaften zu.

Dessgleichen erhielt von den Fr. 718. 14 Cts. betragenden Netto-Baueinnahmen jede der beiden Bahngesellschaften die Hälfte mit je Fr. 359. 07 Cts.

Vom schweizerischen Bundesrathe wurden auf Grund des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der schweizerischen Eisenbahngesellschaften verschiedene Abschreibungen am Baukapital der Bötzbahn beansprucht. In den diesfalls mit der hohen Behörde gepflogenen Verhandlungen einigte man sich schliesslich auf den in der nachfolgenden Baurechnung aufgeführten Betrag von Fr. 1,007,853. 56 Cts.

Derselbe umfasst:

1. Die der Bötzbahn in den Jahren 1874/75 belastete Quote der Emissionskosten des gemeinschaftlichen Anleihens der Schweizerischen Central- und Nordostbahngesellschaft vom 1. April 1874 mit	Fr. 1,000,643. 01
2. Kosten des Verwaltungskomite der Bötzbahn in den Jahren 1876/77	„ 3,669. 90
3. Minderwerthe auf dem Betriebsinventar	„ 3,540. 65
	<u>Summa wie oben Fr. 1,007,853. 56</u>

Von dieser Abschreibung hatte jede der beiden Bahneigenthümerinnen die Hälfte zu ihren Lasten zu übernehmen, wodurch sich die Kapitaleinzahlungen derselben unter Mitabzug der vorerwähnten Netto-Baueinnahmen im Jahr 1884 auf Ende des Berichtsjahres von Fr. 24,386,281. 45 Cts. auf Fr. 23,377,709. 75 Cts. reduzirten.

Der Schätzungswerth der entbehrlichen Landabschnitte beträgt am 31. Dezember 1884 Fr. 21,538. 50 Cts.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 5. Juni 1885.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.