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

Bötzbergbahn umfassend das Jahr 1884

Autor: Studer

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.08.2025

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

Fünfzehnter Geschäftsbericht und Rechnung

 der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

über die

Unternehmung der Bötzbergbahn

umfassend das Jahr

1884

An das Tit. Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Centralbahnund der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.

T i t.!

Wir beehren uns, Ihnen mitfolgend die fünfzehnte, das Jahr 1884 umfassende Rechnung über den Betrieb und Bau der Bötzbergbahn 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
a) Fahrplanmässige Züge:	Kilometer.	Kilometer.
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.

l. Einnahmen.

_	88 3 ilomet	- 1		1	884		Mehreinna		Mindereim er 1883.	nahme
Fr.	Cts.	Prozente	A. Unmittelbare Betriebseinnahmen:	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 Schaftransporten 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 Bauthätigkeit in den für die Bötzbergbahn 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 Gesammteinnahmen pro Kilometer das beste aller bisherigen Betriebsjahre der Bötzbergbahn 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 ermässigter Taxen möglich ist. Zu einem andern Theil ist die Ursache in der Preisgebung des Systems staffelförmiger Taxbildung zu suchen, wozu die Bötzbergbahn durch die Bundesbehörde genöthigt wurde. Inwiefern das neue Tarifsystem auch sonst zu der Verminderung beigetragen hat, lässt sich mit Sicherheit

5

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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn 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.

*	Tran	sport	quantitäter	ı			Einna	hmen		
I. Personentransport.	1883		188		18	883		18	884	
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:	Personen	Pro-	Personen	Pro-	Fr.	Cts.	Pro-	Fr.	Cts.	Pro-
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
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
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			,		,				1	1
Lustfahrten I. " .	1,259	0.31	947	0.28	6,561	96	0.86	4,673	81	0.76
,, II. ,, .	12,291	3.03	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	$\overline{54}$	100
Rekapitulation nach Klassen:	200,120			1	1	1	1	010,000	1	1
I. Klasse	13,213	3.26	9,789	2.84	76,734	38	10.01	57,027	98	9.27
П. "	90,106	22.22	75,626	21.98	303,450	66	39,60	245,579	99	39.91
ш. "	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		100
Total	Tonnen	100	Tonnen	100	100,001	10	100	010,000	1 04	100
II. Gepäcktransport	2,396		2,440		58,857	32		58,255	77	
III. Viehtransport.	Stück	-	Stück	1	00,001	02	<u> </u>	00,200	1	-
Klasse I	468	2.84	439	0.31	1					
TT	5,420	32.88	4,242	2.97	01.000					
, II	2,919	17.71	3,566	2.49	21,666	88		32,686	92	
" IV	7,678	46.57	134,733	94.23						
" Iv	16,485	100	142,980	100	21,666	88		32,686	$\overline{92}$	-
IV. Gütertransport.	Tonnen		Tonnen	 		<u> </u>				-
Eilgut	8,137	2.20	8,039	2.07						
Stückgutklasse I	26,201	7.09	26,410	6.81				Ĭ		
, II	17,764	4.80	17,320	4.46						
Wagenladungsklasse 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		1,500,545	50	98.87	1,507,792	55	98.57
- Th	48,294	13.06	59,737	15.39	, , , , , , , , , , , , , , , , , , , ,		33.01	/-,00.,.02		00.01
″ п.	5,205	1.41	2,889	0.74						
" III	11,839	3.20	21,370	5.51						
" III.	3,470	0.94	2,985	0.77						
" IIIb	211,163	57.10	210,017	54.13						
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und					04.005					
Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision etc.) .			•	<u> </u>	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			2,244,230		
Gesammuotai		.			-,001,201	-00		2,211,200	00	

3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge: 58 Kilometer.			1883	1884
Personentransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer		. Franken	13,213.01	10,609
" Reisenden		,,,	1.89	1
,, und Bahnkilometer .		Centimes	5.22	5
Zahl der Personenkilometer			14,683,457	11,285,067
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen		Kilometer	36.22	32
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
Gepäcktransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer		. Franken	1,014.78	1,004
" ,, Tonne		. "	24.56	23
" Tonnenkilometer.		. Centimes	51.67	51
,, Reisenden		٠, ,,	14.52	16
Zahl der Tonnenkilometer			113,910	112,057
Jede Tonne hat befahren	0	Kilometer	47.54	45
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	•	. Tonnen	1,964	1,932
Auf jeden Bahnkilometer kommen		. ,,	41	42
,, $,,$ Reisenden $,,$ $.$ $.$ $.$ $.$		Kilogr.	5.91	7
			-	
Viehtransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer		. Franken	373.57	563
" " Stück		. ,,	1.81	0
" Tonnenkilometer		. Centimes	24.10	12
Zahl der Tonnenkilometer		c"	89,889	260,731
Gütertransport.				
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer		. Franken	26,300.73	26,374
" Tonne		. ,,	4.13	3
" Tonnenkilometer		. Centimes	7.88	7
Tonnenkilometer			19,363,707	20,644,045
Jede Tonne hat befahren		. Kilometer	52.86	53
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen		. Tonnen	333,857	355,932
" jeden Bahnkilometer kommen		. ,,	6,375	6,690
" Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck und Vieh inbegriffe	n) kom	men "	1.97	2
Unmittelbare Einnahmen.				
Total per Bahnkilometer		. Franken	40,902.09	38,552
Mittelbare Betriebseinnahmen.				
Betreffniss per Bahnkilometer		. , ,,	154.15	141
				38,693
Totaleinnahme per Bahnkilometer		. ,,	41,056.24	55,095

4. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

							Transp	ortquar	ntitäten							
	Per- sonen	Ge- päck	Vieh		-				G	lüter						
•	Zahl	Ton- nen	Stück	Eilgut	Stückgut- klasse I	Stückgut- klasse II	Klasse A	Klasse B	Spez Tarif Ia	Spezi Tar Ib	if Tarif	Spezial- Tarif II ^b	Spez Tarif IIIa	Spez Ta	zial- trif I ^b	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonr	nen Tonnen	Tonnen	Tonnen	Ton	nnen	Tonnen
Januar	21,012	128	777	612	2,011	1,323	1,598	952	718	3,8	20 133	842	145	19.	,139 8	31,293
Februar	19,961	124	881	632	2,053	1,382	1,411	856		4,0	0.000	1,205		,		36,418
März	25,458	151	765	701	2,216	1,539	1,571	992	1000	3,6		1,743	1	1 .		35,24
April	25,829	165	853	691	2,189	1,439	1,380	812		3,2		2,335		1 . '		29,37
Mai	33,608	198	717	703	2,350	1,437	1,456	1,037		3,8		3,220	1	1 '		31,77
Juni	31,743	201	478	668	2,056	1,382	1,185	885		3,3		1,746	1			28,50
Juli	37,377	329	1,060	654	2,346	1,567	1,449	912		3,7		2,372				31,41
August	39,873	319	2,691	653	2,394	1,437	1,366	757	1	3,1		2,573		1		28,78
September .	36,151	257	26,842	653	2,304	1,463	1,481	1,179		5,3		1,344		,		30,42
Oktober	31,079	222	62,717	823	2,294	1,526	1,778	1,312		6,4	1 1	1,652	1			35,21
November	23,236	196	30,845	616	2,128	1,467	1,975	1,446		9,8		1,405	1	1 .		36,59
		150	14,354	633	2,069	1,358	1,748	1,680		9,2		933		1 '	' I	32,95
Dezember .	18,819	190	14,554	055	2,005	1,550	1,140	1,000		3,2	12 250	955	201	. 15,	,953 3	12,90
	344,146	2,440	142,980	8,039	26,410	17,320	18,398	12,820	8,019	59,7	37 2,889	21,370	2,985	210,	,017 38	88,00
gegenüber 1883: mehr		44	126,495		209	_	_	3,144		11,4	43 _	9,531	_		_ 1	18,20
mehr weniger	61,279		120,435	98		444	972		656		2,316		485	1	,148	.0,20
	Person		Gepä	Jr	Vieh	T	Güter		Mittelba Betrieb		Total	Т			nnahme)
	rersor	ien		JK	Vien		———		innahm	en			1884	1	188	33
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Ct
Januar	32,544	91	3,048	76	4					- 1						1 0
Fohmo-			0,010	10	1,440	59 1	23,228	54		.	160,262	80	2,763	15	2,804	+ o
rebruar .	32,282	86	2,902	29	1,440 1,220		23,228 30,167				160,262 166,573		2,763 2,871	15 94	2,804 2,831	
	32,282 41,883		,		,	28 1	,	54	· · ·		,		,		,	1 8
März		34	2,902	29	1,220	28 1 99 1	30,167	54 57			166,573	- 55	2,871	94	2,831	$\begin{bmatrix} 1 & 8 \\ 5 & 2 \end{bmatrix}$
März April	41,883	34 62	2,902 3,574	29 12	1,220 1,401	28 1 99 1 59 1	30,167 39,584	54 57 10		•	166,573 186,443	55 55	2,871 3,214	94 54	2,831 3,005	1 8 5 2 4 2
März April Mai	41,883 46,157	34 62	2,902 3,574 3,933	29 12 47	1,220 1,401 1,499	28 1 99 1 59 1 50 1	30,167 39,584 20,613	54 57 10 87			166,573 186,443 172,204	55 55 71	2,871 3,214 2,969	94 54 04	2,831 3,005 3,074	1 86 5 25 4 26 7 45
März April Mai Juni	41,883 46,157 54,494 57,611	34 62 99	2,902 3,574 3,933 4,445	29 12 47 91	1,220 1,401 1,499 1,309	28 1 99 1 59 1 50 1 15 1	30,167 39,584 20,613 22,510	54 57 10 87 31			166,573 186,443 172,204 182,760	55 55 71 65	2,871 3,214 2,969 3,151	94 54 04 09	2,831 3,005 3,074 3,447	1 8 5 2 4 2 7 4 8 9
März April Mai Juni Juli	41,883 46,157 54,494	34 62 99 60 91	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045	29 12 47 91 45	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043	28 1 99 1 59 1 50 1 15 1 51 1	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207	54 57 10 87 31 45			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907	55 55 71 65 58	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084	94 54 04 09 61	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518	1 86 5 23 4 26 7 43 8 93 6 2
März April Mai Juni Juli August	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091	34 62 99 60 91 65	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065	29 12 47 91 45 51	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068	28 1 99 1 59 1 50 1 15 1 51 1 71 1	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084	54 57 10 87 31 45 65			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396	55 55 71 65 58 61	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541	94 54 04 09 61 32	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016	1 8 2 4 2 7 4 8 9 3 2 4 4
März April Mai Juni Juli August September .	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091 81,497	34 62 99 60 91 65 21	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065 8,078	29 12 47 91 45 51	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068 4,385	28 1 99 1 59 1 50 1 15 1 51 1 71 1 15 1	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084 05,946 30,735	54 57 10 87 31 45 65			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396 197,590 211,640	55 55 71 65 58 61 53	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541 3,406	94 54 04 09 61 32 73	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016 4,566 4,112	1 86 5 23 4 26 7 43 8 99 6 22 6 44 7 7
März April Mai Juni Juli August September .	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091 81,497 70,062 55,147	34 62 99 60 91 65 21 50	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065 8,078 6,457 5,425	29 12 47 91 45 51 11 95 84	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068 4,385 8,247	28 1 99 1 59 1 50 1 15 1 51 1 71 1 15 1 97 1	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084 05,946 30,735 38,113	54 57 10 87 31 45 65 14 22 78			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396 197,590 211,640 206,935	55 55 71 65 58 61 53 09	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541 3,406 3,648 3,567	94 54 04 09 61 32 73 97	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016 4,566 4,112 3,399	1 80 5 25 4 20 7 43 8 95 6 2' 6 43 7 45 9 55
März April Mai Juni Juli August September . Oktober	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091 81,497 70,062 55,147 38,836	34 62 99 60 91 65 21 50 87	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065 8,078 6,457 5,425 4,072	29 12 47 91 45 51 11 95 84 73	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068 4,385 8,247 4,463	28	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084 05,946 30,735 38,113 41,920	54 57 10 87 31 45 65 14 22 78 97			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396 197,590 211,640 206,935 189,294	55 55 71 65 58 61 53 09	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541 3,406 3,648 3,567 3,263	94 54 04 09 61 32 73 97 84 69	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016 4,566 4,112 3,399 3,224	1 86 5 25 4 26 7 43 8 95 3 25 3 45 9 55 4 56
März April Mai Juni Juli August September . Oktober November .	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091 81,497 70,062 55,147	34 62 99 60 91 65 21 50 87	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065 8,078 6,457 5,425	29 12 47 91 45 51 11 95 84	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068 4,385 8,247	28	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084 05,946 30,735 38,113	54 57 10 87 31 45 65 14 22 78 97			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396 197,590 211,640 206,935	55 55 71 65 58 61 53 09 19 28	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541 3,406 3,648 3,567	94 54 04 09 61 32 73 97 84	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016 4,566 4,112 3,399	1 86 5 23 4 26 7 43 8 93 6 2' 6 46 9 53 4 50
März April Mai Juni Juli August September . Oktober November . Dezember . Jan.—Dez	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091 81,497 70,062 55,147 38,836	34 62 99 60 91 65 21 50 87 08	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065 8,078 6,457 5,425 4,072 3,205	29 12 47 91 45 51 11 95 84 73 63	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068 4,385 8,247 4,463	28	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084 05,946 30,735 38,113 41,920 38,610	54 57 10 87 31 45 65 14 22 78 97 71			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396 197,590 211,640 206,935 189,294 178,012	55 55 71 65 58 61 53 09 19 28 15	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541 3,406 3,648 3,567 3,263 3,069	94 54 04 09 61 32 73 97 84 69 18	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016 4,566 4,112 3,399 3,224 2,900	1 86 5 25 4 26 7 44 8 95 6 26 6 46 2 76 9 55 4 56 0 26 4 18
April Mai Juni Juli August September . Oktober November . Dezember . Jan.—Dez	41,883 46,157 54,494 57,611 73,091 81,497 70,062 55,147 38,836 31,744	34 62 99 60 91 65 21 50 87 08	2,902 3,574 3,933 4,445 5,045 8,065 8,078 6,457 5,425 4,072 3,205	29 12 47 91 45 51 11 95 84 73 63	1,220 1,401 1,499 1,309 1,043 1,154 2,068 4,385 8,247 4,463 4,451	28 1 99 1 59 1 50 1 15 1 51 1 71 1 15 1 97 1 62 1 86 1	30,167 39,584 20,613 22,510 15,207 23,084 05,946 30,735 38,113 41,920 38,610	54 57 10 87 31 45 65 14 22 78 97 71			166,573 186,443 172,204 182,760 178,907 205,396 197,590 211,640 206,935 189,294 178,012 8,209	55 55 71 65 58 61 53 09 19 28 15	2,871 3,214 2,969 3,151 3,084 3,541 3,406 3,648 3,567 3,263 3,069 141	94 54 04 09 61 32 73 97 84 69 18 53	2,831 3,005 3,074 3,447 3,518 4,016 4,566 4,112 3,399 3,224 2,900 154	1 86 5 23 4 26 7 43 8 93 6 2' 76 9 53 4 50 2 28 4 13

5. Frequenz nach den Stationen.

	Per-	Ge-	Vieh		Güter			erenz er 1883	ordnu Stati	ng- ing der ionen
		1	ų.	Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	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	1 56	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-Luzer	ι,						, ,			
Effretikon-Hinweil und fremd	е									
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		
Tota	344,146	2,440	142,980	388,004	388,004					
				70						

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

O. Verkein iint a	,	Von ergbahn	N	ach ergbahn	I	otal		fere	enz · 1883
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen		Güter
I. Direkter Verkehr der Bötzbergbahn.	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl		Tonnen
Nordostbahn und Zürichseedampfboote	43,723	76,866	44,824	35,105	88,547	111,971	- 52,20	9 +	14,434
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen	320	2,189	551	872	871	3,061	+ 12	3 +	339
Effretikon-Hinweil	59	1,571	70	122	129	1,693	+ 3	2 +	200
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen	6,930	21,336	8,647	10,438	15,577	31,774	+ 3,19	3 +	1,851
Tössthalbahn	1	749	1	141	2	890	+ 5	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	3 +	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	- 46,465	+	17,816
								_	
II. Transitverkehr über die Bötzbergbahn.		on		ich					
- 1	Centr Jura-Ber	albahn, n-Luzern-	Centra Jura-Ber	lbahn, n-Luzern-		.1			
	Ba	hn.	Ba	hn.					a
		othringen weiter	und	othringen 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
15	78,654	207,771	79,944	111,810	158,598	319,581	- 56,856	+	17,497
Gesammttotal	.0,001	,							
Gesammttotal	10,001								
Gesammttotal	10,001					,			
Gesammttotal	10,001					,			

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1883	1884	Gegenüb	er 1883
Labora and Company Male	1999	1004	mehr	weniger
Lebens- und Genussmittel:	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
a) Verbrauchsmittel				
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		
		180		
9. Eier		1,546		
10. Kaffee				
11. Kaffee-Surrogate		1,341		
12. Zucker, raffinirt		1,218	~	
13. Rohzucker		6,721		
14. Tabak, roh und fabrizirt		1,573		4
II. In flüssigem Zustande	42,973	47,120	4,147	
15. Milch, einschliesslich condensirte		246		
16. Wein und Most, Speiseessig		6,263		
		8,077		
17. Bier		587		
18. Branntwein und Liqueur		419	-	
19. Mineralwasser	47.040			
b) Gebrauchsmittel	15,048	15,592	544	
20. Hausrath und Effekten		1,597		
21. Bücher, Kunstgegenstände		364		
	2,668	1,961	_	70
·	60,689	64,673	3,984	
Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen.		383		
23. Torf		76		
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks		145,643		
24. Steinkomen, Braunkomen, Briquets, Coaks	440.500			
	146,720	146,102		613
Baumaterialien:		1.055		
25. Bausteine Pflastersteine, Marmor, roh		1,657		
26. Backsteine, Ziegel		1,662		
27. Dachschiefer		212	1	
28. Kalksteine, Gypssteine		303		
29. Kalk und Gyps	,	1,046		
30. Cement, Trass	120	2,332		
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine		254		
32. Asphalt	,	59		
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe		585		
		23,184		
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	51.230	31.294		19.93
	51,230 258,639	31,294 242,069		19,93

Verkehr nach den Waarengattungen.

1883	1884		
		mehr	weniger
Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
258,639	242,069	_	16,570
	100400 00 000		
**			
	200000		
25 G15		10 666	
20,040	DO, WIL	10,000	
er .	19 614		
-		*	
	1,000		
20 434		5 660	
~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~			
1 000		171	
1,020		4/1	
4,040			1,26
**			
	592		
2,518	1,435		1,08
28,020	31,803	3,783	_
	766	1.	
	1,373		
	41		
	540		
2,347	2,720	373	
	716		
	424		100
	491		
	194		
1,943	1,825	_	. 11
	1,502		=
	955	_	,
2,364	2,772	408	
_	47	47	_
	25,645 20,434 1,028 4,040 2,518 28,020	258,639	Tonnen 258,639

Verkehr nach den Waarengattungen.

Übertrag .	1883 Tonnen	1884	mehr	weniger
Holzindustrie :	Tonnen			weniger
Holzindustrie :		Tonnen	Tonnen	Tonnen
	318,958	317,547	_	1,41
Or at a second and	9			
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fass-				
dauben		7,684		
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe		127		
66. Holzwaaren		714		
Hülfsstoffe für Landwirthschaft und Industrie:	_	8,525	8,525	
		1,095		
		394		
68. Farbholz		451		
69. Farberden		491		
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate,		1 797		
Erdsalze u. dergl		1,737		
71. Soda		1,730		
72. Salz (Koch- und Viehsalz)		18,593	= >0	
73. Säuren, Laugen, Beitzen		885		
74. Weinstein und Weinhefe		242		
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen		993	7	
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		
		10,640		
		1,118		
86. Heu und Stroh		1,110		
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller		81		
Art		904		
88. Sämereien aller Art (exclusive Getreide)				
89. Düngmittel aller Art		3,099	0.400	
Hülfsmittel zum Transport:	44,231	53,363	9,132	
90. Fahrzeuge		521		
91. Leere Gebinde und Emballagen		3,812		
	4,290.	4,333	43	
Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	5	1,502	7	
93. Sammelladungen		244		
94. Uebrige Wagenladungen		112		
		1,858		
Differenz gegenüber der Güter-Statistik nach Klassen .		2,454		
	2,317	4,312	1,995	
Gesammttotal .	369,796	388,080	18,284	

8. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

		0		hnlänge		\mathbf{Br}	uttobetrag	der unmit	telbaren E	innahmen		e per
	Bahnlänge	beze	ogen, kom	men	om.	en-		Pe	r Bahnkilom	eter		
	, summang e	Personen	Gepäck	Güter	per Zugskilom.	per Wagen- achsen- kilometer	Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	Mittelbare Einnahmen per Bahnkilometer
	Kilometer	Anzahl	Tonnen	Tonnen	Fr.	Cts.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	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	18.38	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	Ŀ
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		
95,410	71	" 14,011. 56 " 3. " Pratteln-Basel	_	-
5,704	58	f. Ausbau und neue Anlagen	9,076	44
64,487	24	$g.~{ m Verschiedenes}$	8,054	75
_	_	h. Einlage in den Oberbau-Erneuerungsfond	84,295	01
1,443,235	56	Total der Ausgaben	1,395,615	83

Die Gesammtfahrleistungen 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 Zugskilometer 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 reduzirte 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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn im Berichtsjahr Fr. 84,295. 01 Cts. Dieselbe genügte indessen zur Bestreitung 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 Bötzbergbahn an der Abschreibung von 16 ausgehobenen und nicht wieder ersetzten kleinen Drehscheiben auf dem Bahnhof Basel.

Finanzergebniss.

Um das Betriebsergebniss der Bötzbergbahn zu ermitteln, sind die Kapitalzinse, welche für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Basel und Brugg, der Stationen Muttenz 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 Bötzbergbahn 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
"	1,316,935. 60				Ausgaben				77	1,264,655.	08
Fr.	1,064,325. 76				Reinertrag				Fr.	979,575.	61
	⁰ /0 44. 70	Rei	nertra	ıg in	Prozenten der	Brut	toeinna	hme	$^{0}/_{0}$	43.65	
Fr.	18,350. 44		Re	inertr	ag per Bahnki	ilomet	er		Fr.	16,889.	24

Werden von diesem Reinertag 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% des Baukapitals, gegenüber 3,846% im Vorjahr. Vertragsgemäss fällt je die Hälfte dieses Überschusses, mithin Fr. 424,307. 43 Cts., den beiden betheiligten 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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn 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 Bötzbergbahn in den Jahren 1876/77	, 3,669. 90						
3. Minderwerthe auf dem Betriebsinventar	, 3,540. 65						
Summa wie oben	Fr. 1,007,853. 56						

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.

Rechnungen

 der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

 $\ddot{\mathbf{u}}\mathrm{ber}\ \mathrm{die}$

Bötzbergbahn

umfassend das Jahr 1884.

I. Betriebsrechnung der

			Fr.	Cts.	Fr.	$ \mathbf{c} $
Einnahmen.						
		ar .				
A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Personentransport			615,355	54		
II. Gepäcktransport		, ·	58,255	77		
III. Viehtransport			32,686	92		8
IV. Gütertransport			1,529,723	31	9 992 091	
			v		2,236,021	
B. Mittelbare Betriebseinnahmen.						
I. Pacht- und Miethzinse		`.	8,171	50		
II. Verschiedenes			37	65	0.000	
					8,209	
						-
	Summa				2,244,230	6

Bötzbergbahn vom Jahr 1884.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.			s	
A. Betriebsausgaben.				
I. Vertragsgemässe Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für die Besorgung des Betriebsdienstes	1,162,633	55	,	
II. Miethzinse für die Mitbenutzung gemeinschaftlicher Bahnhöfe u. Bahn- strecken:				
a. des Bahnhofes Basel und der Bahnstrecke Basel-Pratteln Fr. 114,186. 70 b. der in gemeinschaftlicher Benutzung stehenden Abtheilungen des Bahnhofes Brugg	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	75		
III. Steuern und Gebühren für die Versicherung der Gebäude und des Mobiliars		75 33		2.
IV. Ausbau und neue Anlagen:		-		
a. Erstellen einer Futtermauer bei Kil. 43,\(^1\) im Zeihener-Einschnitt b. Uferschutzbauten an der Ergolz c. Erstellen einer Cementschale bei Kil. 59,\(^3\)1 bei der Station Stein d. Diverse Bauobjekte d. Diverse Bauobjekte d. 150. 91		44		
V. Verschiedenes:	-			
a. Erstellen von Sickerschlitzen zwischen Stein und Mumpf . Fr. 2,034.58 b. Entwässerungsarbeiten bei Kil. 61,8 bei der Station Mumpf . 1,010.88 c. Auswechslung einer Cementröhrenleitung bei Kil. 35,38		e e		
d. Auswechslung der Holzschranken durch Wehrsteine an der Zufahrtsstrasse bei Effingen	III .			
f. Versetzen des Bahnmeistermagazins von Frick nach Rheinfelden 594. 92 g. Antheil der Bötzbergbahn an der Abschreibung der beseitigten elektrischen Beleuchtung im Bahnhof Basel				
h. Diverse Kosten	8,054	75		
VI. Einlage in den Oberbauerneuerungsfond	84,295	01	1,395,615	83
B. Reinertrag.				
I. Hälftiger Antheil der Centralbahn	424,307	43		
II. Hälftiger Antheil der Nordostbahn	424,307	43	848,614	86
$=3.63^{0}/_{0}$ des Baukapitals von Fr. 23,377,709.75	9			
Summa .		.	2,244,230	69

II. Rechnung über den Bau der Bötzbergbahn vom Jahr 1884.

	Fr.	Cts.
	1	
Einnahmen.		
I. Erlös von entbehrlichen Landabschnitten u. dgl	509	76
II. Verschiedenes (Werth von ausgehobenen Ueberfahrtsschienen)	208	38
Summa .	718	14
** *** *** *** *** *** *** *** *** ***		
Liquidation	0	
der Nettoeinnahmen im Jahr 1884.		
a. Antheil der Schweizerischen Centralbahn	359	07
b. Antheil der Schweizerischen Nordostbahn	359	07
Summa wie oben .	718	14
Rekapitulation		
der Nettoausgaben für den Bau der Bötzbergbahn.		
adi Nottokasyason lar adi Saa adi Solasoiysaliii		
Nettoausgaben von 1870—1883 laut vorjähriger Rechnung	24,386,281	45
Hievon ab per 31. Dezember 1883:		
Abschreibung am Baukapital der Bötzbergbahn, gemäss Protokoll vom 8./14. April 1885 über die Verhandlungen betreffend die Bereinigung der Bauconti (Bundesgesetz über das Rechnungswesen der schweizerischen Eisenbahngesellschaften vom 21. Dezember 1883):		
 Zu Lasten der Schweizerischen Centralbahn, die Hälfte mit Zu Lasten der Schweizerischen Nordostbahn, die Hälfte mit 503,926.78 	1,007,853	56
	23,378,427	89
Ab: Einnahmen im Jahre 1884 lt. obiger Rechnung		
	718	14
Summa der Einzahlungen auf das Baukapital der Bötzbergbahn per 31. Dezember 1884:		
Schweizerische Centralbahn, die Hälfte mit Fr. 11,688,854.87 Schweizerische Nordostbahn, die Hälfte mit	23,377,709	75
		_
	8	

III. Rechnung über den Oberbauerneuerungsfond der Bötzbergbahn vom Jahr 1884.

	Fr.	Cts.	Fr.	C
Einnahmen.				1
. Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1884, gemäss Regulativ vom 25. October 1884.				
a. Für Schienen und deren Befestigungsmittel, Kreuzungen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen, 431,791,37 Lokomotiv-Kilometer à 12 Cts.	51,815	01		
b. Für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen, 58 Bahn-Kilometer à Fr. 560. —	32,480	_	84,295	
Zuschuss der beiden betheiligten Bahngesellschaften zur Deckung des Rückschlags auf dem Erneuerungsfond pro 1884.				
a. Zuschuss der Schweizerischen Centralbahn	16,247	42		
b. Zuschuss der Schweizerischen Nordostbahn	16,247	42	32,494	
Summa der Einnahmen			116,789	-
Ausgaben.				
erwendete Materialien zur Erneuerung des Oberbaues.				
Bahnhof Brugg- Pratteln-Brugg Pratteln Basel				
a. Schienen und Befestigungsmittel . 984.51 48,897.01 3,553.57	53,435	09		
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben etc. 519.02 2,427.71 9,543.58	12,490	31		
c. Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen 1,587. 11 43,388. 71 5,888. 63	50,864	45		
* Total 3,090. 64 94,713. 43 18,985. 78			116,789	-
Summa der Ausgaben .			116,789	