

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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 34 (1886)

Artikel: Siebenzehnter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Unternehmung der Bötzbahn umfassend das Jahr 1886

Autor: Studer

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

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-730456>

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: 05.04.2026

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 siebenzehnte, das Jahr 1886 umfassende Rechnung über den Betrieb und Bau der Bötzberrgbahn 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 449,380 Kilometer (1885: 430,043) zurückgelegt. Davon fallen auf:

	1885	1886
	Kilometer.	Kilometer.
a) Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge	211,700	211,700
2. Gemischte Züge	84,650	84,680
3. Güterzüge ohne Personen	84,680	84,622
	<hr/>	<hr/>
	381,030	381,002
b) Extrazüge	49,013	68,378
	<hr/>	<hr/>
	430,043	449,380

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

1885 (58 Kilometer)				1886 (58 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1885.		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
645,709	11	27.74	I. Ertrag des Personentransportes	665,410	09	28.12	19,700	98	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
61,399	67	2.64	1. Vom Gepäck	64,567	95	2.73	3,168	28	—	—
95,122	18	4.09	2. Von Thieren	80,737	94	3.41	—	—	14,384	24
1,511,768	04	64.96	3. Von Gütern	1,541,134	66	65.14	29,366	62	—	—
1,668,289	89	71.69		1,686,440	55	71.28	18,150	66	—	—
2,313,999	—	99.43		2,351,850	64	99.40	37,851	64	—	—
13,355	36	0.57	III. Verschiedene Einnahmen . . .	14,292	04	0.60	936	68	—	—
2,327,354	36	100	. . . Total der Einnahmen . . .	2,366,142	68	100	38,788	32	—	—

Im Personenverkehr der Bötzberrbahn traten im Berichtsjahre keine besondern Erscheinungen zu Tage. Beachtenswerth ist die stetige Verschiebung des Frequenz- und Einnahmeverhältnisses aus dem Verkehr in gewöhnlichen Billeten III. Klasse. Es betrug nämlich absolut und in Prozenten des gesammten Verkehrs die

	Personenzahl aus				Einnahmen aus			
	III. Kl. einf. Fahrt	%	III. Kl. Retourfahrt	%	III. Kl. einf. Fahrt	%	III. Kl. Retourfahrt	%
1876 . . .	109,244	30,16	141,492	31,89	Fr. 172,949. —	31,89	Fr. 103,873. —	19,15
1886 . . .	84,112	22,87	140,130	38,04	„ 145,832. —	21,92	„ 130,443. —	19,60

Diese Ziffern erzeigen eine sehr beträchtliche Verminderung der Frequenz und der Einnahmen aus Billeten III. Klasse einfache Fahrt, ferner eine geringe Verminderung der Zahl der Retourbilleten, dagegen eine beträchtliche Vermehrung der Einnahmen aus denselben. Zur Verminderung der einfachen Billette hat im Berichtsjahre die mit 1. Januar eingeführte Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbilleten beigetragen, jedoch, wie Tabelle 2 zeigt, in unerheblichem Masse. Im Ganzen konstatiren die obigen Ziffern, zusammengehalten mit jenen des Stationsverkehrs, einen erheblichen Rückgang des kleinen Lokalverkehrs, des sogenannten Nachbarverkehrs; der Einnahmen-Ausgleich findet sich indessen in einer entsprechenden Vermehrung des direkten und durchgehenden Verkehrs über die ganze Linie. Dieselbe Erscheinung tritt in den letzten Jahren auch auf andern Linien, insbesondere auf solchen auf, die fast ausschliesslich landwirthschaftliche Gegenden mit wenig Industrie bedienen. Da nun bei der Bötzberrbahn die Zahl und die Lage der Züge, welche Wagen III. Klasse führen, seit 1876 nicht verringert beziehungsweise nicht verschlechtert worden ist, wird die Ursache des Rückgangs vermuthlich in der allgemein behaupteten Verschlimmerung der Lage der bäuerlichen Bevölkerung und Geschäftsstille in gewerblichen Kreisen zu suchen sein.

Das Anwachsen der Frequenz und der Einnahmen aus Lustfahrtbilleten (Einnahme 1876: Fr. 16,807 = 3,10⁰/₀; 1886: Fr. 61,221 = 10,70⁰/₀) ist zumeist der Einführung der kombinirbaren Billette, die auch wieder weitaus zum grössten Theil den Durchgangsverkehr betreffen, zuzuschreiben.

Im Viehverkehr ist eine Mindereinnahme zu verzeichnen, die vorzugsweise aus dem Transitverkehr und zum Theil aus Rechnungsdifferenzen aus dem Vorjahr entsprungen ist.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr ist nicht unerheblich, doch sind die Mutationen in den einzelnen Artikeln, Klassen und Verkehren für sich nicht von Belang und geben keinen Anlass zu besondern Bemerkungen.

3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge: 58 Kilometer.		1885	1886
Personentransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	11,132.91	11,472.59
„ „ Reisenden	„	1.88	1.81
„ „ „ und Bahnkilometer	Centimes	5.54	5.20
Zahl der Personenkilometer		11,664,367	12,785,893
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	33.07	34.71
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total	Reisende	201,110	220,446
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	6,081	6,351
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen	„	5.62	5.63
Gepäcktransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	1,058.61	1,113.24
„ „ Tonne	„	23.76	26.26
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	51.55	53.59
„ „ Reisenden	„	17.41	17.53
Zahl der Tonnenkilometer		119,097	120,480
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	46.09	49.00
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	2,053	2,077
Auf jeden Bahnkilometer kommen	„	45	42
„ „ Reisenden „	Kilogr.	7.33	6.68
Viehtransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	1,640.04	1,392.03
„ „ Stück	„	0.21	0.18
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	12.31	10.27
Zahl der Tonnenkilometer		772,735	785,867
Gütertransport.			
Einnahmebetreffniss per Bahnkilometer	Franken	26,064.97	26,571.29
„ „ Tonne	„	4.02	4.02
„ „ Tonnenkilometer	Centimes	7.57	7.58
Tonnenkilometer		19,974,044	20,340,428
Jede Tonne hat befahren	Kilometer	53.08	53.05
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen	Tonnen	344,380	350,697
„ jeden Bahnkilometer kommen	„	6,488	6,610
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„	1.97	1.97
Unmittelbare Einnahmen.			
Total per Bahnkilometer	Franken	39,896.53	40,549.15
Mittelbare Betriebseinnahmen.			
Betreffniss per Bahnkilometer	„	230.26	246.41
Totaleinnahme per Bahnkilometer	„	40,126.79	40,795.56

5. Frequenz nach den Stationen.

	Per- sonen	Ge- päck	Vieh	Güter			Differenz gegenüber 1885		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	9,536	28	391	2,989	46,154	49,143	- 691	+ 7,213	7	2
2. Bötzenegg	4,895	9	75	229	243	472	+ 290	+ 35	11	12
3. Effingen	8,075	16	95	215	1,974	2,189	+ 633	+ 596	9	7
4. Hornussen	3,803	12	17	232	295	527	- 573	- 414	13	11
5. Frick	16,515	39	850	2,261	2,255	4,516	+ 1,181	+ 424	4	6
6. Eiken	5,850	11	121	588	930	1,518	- 480	- 38	10	10
7. Stein	19,904	41	177	741	892	1,633	+ 1,703	+ 45	3	9
8. Mumpf	8,108	13	57	64	295	359	+ 195	- 162	8	13
9. Möhlin	11,937	43	325	10,630	4,540	15,170	+ 382	- 574	6	4
10. Rheinfelden	48,173	144	426	17,618	12,250	29,868	- 2,337	+ 1,603	2	3
11. Augst	13,257	8	64	2,623	2,637	5,260	- 1,716	- 200	5	5
12. Pratteln	4,679	17	36	1,493	435	1,928	- 31	- 689	12	8
13. Muttenz	1,472	1	10	53	79	132	- 233	- 44	14	14
14. Basel	85,623	691	1,044	117,743	45,560	163,303	- 3,301	+ 5,617	1	1
Nordostbahn, Zürich-Zug-Luzern und fremde Bahnen	70,984	841	9,448	52,904	91,844	144,748	+ 8,830	- 1,564		
Rundfahrten	10,628	.	.	.	.	.	+ 3,210	.		
Transitverkehr	44,922	545	433,850	173,001	173,001	346,002	+ 8,577	+ 2,290		
Total	368,361	2,459	446,986	383,384	383,384					

6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Bötzbahn		Nach Bötzbahn		Total		Differenz gegenüber 1885	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen*	Güter
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
I. Direkter Verkehr der Bötzbahn.								
Nordostbahn und Zürichseedampfboote	42,991	58,557	52,288	26,584	87,719	85,141	+ 9,619	+ 1,492
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen	318	1,977	488	888	806	2,865	+ 12	+ 94
Effretikon-Hinweil	—	—	—	—	—	—	- 75	- 1,207
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen	7,404	17,322	8,991	12,202	16,395	29,524	+ 2,237	- 629
Tössthalbahn	1	908	1	151	2	1,059	+ 2	- 147
Wädensweil-Einsiedeln	3,544	2,359	623	115	4,167	2,474	- 322	+ 668
Gotthard und Italien	2,399	937	2,340	148	4,739	1,085	- 1,667	- 77
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen	5,014	8,403	4,535	2,107	9,549	10,510	+ 629	- 57
Elsass-Lothringen u. weiter gelegene Bahnen	165	166	259	4,771	424	4,937	- 38	+ 450
Gr. Badische Bahn	62	369	1	945	63	1,314	+ 14	+ 87
K. Württembergische Staatsbahn	—	14	—	31	—	45	—	+ 23
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	306	676	275	3,748	581	4,424	- 52	- 1,520
Oesterreich via Arlberg	1,293	156	1,183	1,214	2,476	1,370	- 308	- 741
Total	63,497	91,844	70,984	52,904	134,481	144,748	+ 10,051	- 1,564
II. Transitverkehr über die Bötzbahn.								
	Von Centralbahn, Jura-Bern-Luzern- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter		Nach Centralbahn, Jura-Bern-Luzern- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter					
Nordostbahn	13,352	113,049	8,336	37,818	21,688	150,867	+ 3,822	+ 2,394
Zürich-Zug-Luzern	12	5,726	4	175	16	5,901	+ 8	+ 715
Effretikon-Hinweil	—	—	—	—	—	—	- 1	- 146
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen.	2,037	6,518	1,030	3,834	3,067	10,352	+ 303	- 363
Tössthalbahn	1	127	—	3	1	130	+ 1	- 19
Wädensweil-Einsiedeln	14,965	1	58	2	15,023	3	+ 3,960	- 1
Aargauische Südbahn	—	102	—	—	—	102	—	+ 22
Gotthard und Italien	1,253	—	1,225	—	2,478	—	+ 166	—
K. Württembergische Staatsbahn	—	—	—	5	—	5	—	—
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	29	108	6	551	35	659	- 21	- 922
Oesterreich-Ungarn via Arlberg	1,163	279	1,451	4,703	2,614	4,982	+ 339	- 535
Total	32,812	125,910	12,110	47,091	44,922	173,001	+ 8,577	+ 1,145
Gesamttotal	96,309	217,754	83,094	99,995	179,403	317,749	+ 18,628	- 419

7. Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüber 1885	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
A. Lebens- und Genussmittel:				
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte	25,636	19,396	—	6,240
2. Mehl und Mühlenfabrikate	6,939	4,346	—	2,593
3. Kartoffeln	852	3,132	2,280	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse	618	720	102	—
5. Baumfrüchte	1,306	1,483	177	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung	280	203	—	77
7. Fleisch, Fleischwaaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	3,380	3,344	—	36
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger)	3,228	3,671	443	—
9. Eier	248	243	—	5
10. Kaffee	2,020	2,138	118	—
11. Kaffee-Surrogate	1,507	1,299	—	208
12. Zucker, raffinirt	1,262	1,732	470	—
13. Rohzucker	1,617	1,245	—	372
14. Tabak, roh und fabrizirt	1,278	739	—	539
	50,171	43,691	—	6,480
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte	526	657	131	—
16. Wein und Most, Speiseessig	6,905	8,833	1,928	—
17. Bier	9,104	10,338	1,234	—
18. Branntwein und Liqueur	516	516	—	—
19. Mineralwasser	438	539	101	—
	17,489	20,883	3,394	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten	1,605	1,828	223	—
21. Bücher, Kunstgegenstände	324	339	15	—
	1,929	2,167	238	—
	69,589	66,741	—	2,848
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen	478	917	439	—
23. Torf	198	145	—	53
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks	139,966	150,697	10,731	—
	140,642	151,759	11,117	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine Pflastersteine, Marmor, roh	1,326	1,218	—	108
26. Backsteine, Ziegel	1,774	2,725	951	—
27. Dachschiefer	609	717	108	—
28. Kalksteine, Gypssteine	79	192	113	—
29. Kalk und Gyps	1,332	2,040	708	—
30. Cement, Trass	1,855	1,781	—	74
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine	295	313	18	—
32. Asphalt	119	179	60	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	518	789	271	—
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	24,686	19,341	—	5,345
	32,593	29,295	—	3,298
Übertrag	242,824	247,795	4,971	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüber 1885	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	242,824	247,795	4,971	—
D. Metallindustrie:				
35. Eisen, roh und alt, Erze	5,038	5,267	229	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II)	13,019	12,619	—	400
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör	5,809	5,635	—	174
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I)	2,351	2,451	100	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen	1,533	1,380	—	153
40. Maschinen, zusammengesetzte	841	675	—	166
41. Maschinentheile	4,634	4,520	—	114
	33,225	32,547	—	678
E. Textilindustrie:				
<i>a) in Baumwolle</i>				
42. Baumwolle, roh	10,992	10,492	—	500
43. Baumwoll-Garn und -Tücher, roh	6,497	6,402	—	95
44. Baumwoll-Stoffe und -Waaren	5,720	6,414	694	—
45. Baumwollabfälle	1,397	1,359	—	38
	24,606	24,667	61	—
<i>b) in Leinen, Hanf etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf	148	105	—	43
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf etc.	1,359	992	—	367
	1,507	1,097	—	410
<i>c) in Seide</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons	438	371	—	67
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe	2,397	3,572	1,175	—
	2,835	3,943	1,108	—
<i>d) in Wolle</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle	1,111	649	—	462
51. Wollgarne, Wollstoffe, Wollwaaren	836	1,017	181	—
	1,947	1,666	—	281
	30,895	31,373	478	—
F. Gerberei:				
52. Felle und Häute	1,074	1,048	—	26
53. Rinde	1,610	2,269	659	—
54. Gerbstoffe	47	90	43	—
55. Leder und Lederwaaren	517	572	55	—
	3,248	3,979	731	—
G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I)	847	1,187	340	—
57. „ Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II)	468	559	91	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II)	456	428	—	28
59. Thonröhren aller Art	179	542	363	—
	1,950	2,716	766	—
H. Papierfabrikation:				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff), Papier- spähne	4,055	2,945	—	1,110
61. Papier und Carton (A u. B)	916	1,149	233	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I)	462	651	189	—
	5,433	4,745	—	688
I. Strohindustrie:				
63. Strohwaaren aller Art	105	48	—	57
Übertrag	317,680	323,203	5,523	—

Verkehr nach den Waarengattungen.

	1885	1886	Gegenüber 1885	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	317,680	323,203	5,523	—
K. Holzindustrie:				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	3,109	2,621	—	488
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	127	117	—	10
66. Holzwaren	759	894	135	—
	3,995	3,632	—	363
L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:				
67. Farben und Farbwaren	1,378	1,247	—	131
68. Farbholz	370	342	—	28
69. Farberden	778	731	—	47
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze u. dergl.	1,438	1,434	—	4
71. Soda	2,238	1,813	—	425
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	19,277	18,915	—	362
73. Säuren, Laugen, Beitzen	807	881	74	—
74. Weinstein und Weinhefe	172	193	21	—
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	1,047	1,223	176	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar etc.	190	289	99	—
77. Stärke, Stärkemehl	1,058	911	—	147
78. Chinarinde	—	—	—	—
79. Mineralöle (Petroleum)	2,435	2,581	146	—
80. Vegetabilische Öle	1,557	1,713	156	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	1,413	1,250	—	163
82a. Schwefel	23	23	—	—
82b. (95) Zündwaren	70	27	—	43
83. Sprit	1,370	1,195	—	175
84. Erden aller Art (Sand und Kies), ausschl. Farbenerden	1,680	1,576	—	104
85. Eis	611	247	—	364
86. Heu und Stroh	1,242	423	—	819
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	155	88	—	67
88. Sämereien aller Art (ausschliesslich Getreide)	1,259	1,302	43	—
89. Düngmittel aller Art	4,697	6,154	1,457	—
	45,265	44,558	—	707
M. Hilfsmittel zum Transport:				
90. Fahrzeuge	548	303	—	245
91. Leere Gebinde und Emballagen	3,193	3,144	—	49
	3,741	3,447	—	294
N. Nicht rubrizirte Waaren:				
92. Einzelsendungen	1,210	1,100	—	110
93. Sammelladungen	6	189	183	—
94. Uebrige Wagenladungen	324	1,877	1,553	—
	1,540	3,166	1,626	—
<i>Differenz gegenüber der Güter-Statistik nach Klassen</i>	4,094	5,378	1,284	—
	5,634	8,544	2,910	—
Gesammttotal	376,315	383,384	7,069	—

Aus den der Nordostbahn im Jahr 1886 obgelegenen bedeutend grössern Fahrleistungen ist somit die Steigerung der Betriebsentschädigung hinlänglich erklärt.

Die Differenz zwischen den vorstehenden Fahrleistungsziffern und den im Eingange des Berichtes gemachten Angaben kommt daher, dass letztere, für statistische Zwecke bestimmt, nach Weisung des Eisenbahndepartements nach aufgerundeten Bahnlängen (58 Kilometer statt 57.23 Kilometer) berechnet sind, erstere dagegen, wie erwähnt, nur nach den effektiven Distanzen.

Die Ausgaben unter Ziffer B. IIa **U n t e r h a l t d e r B a h n** wurden für nachstehende Arbeiten erfordert:

1. Unterbau: Andecken, Anpflanzen und Entwässerung der Böschungen		
im Zeihener Einschnitt	Fr.	567. 20 Cts.
Entwässerung der Einschnittsböschung bei Frick und Ausgraben		
des Schotterbettes auf Station Mumpf	„	443. 65 „
Rekonstruktion des Böschungskegels bei Kilometer 36.87	„	148. 65 „
Verlängern des eisernen Kanals auf der Überfahrtsbrücke		
bei Kilometer 79.25	„	652. 50 „
Verschiedenes	„	181. 80 „
		Fr. 1993. 80 Cts.
3. Hochbau: Ergänzungsarbeiten in den Hochgebäuden Bötzenegg, Eiken,		
Möhlin und Augst	Fr.	544. 05 Cts.
Anbringen von Jalousien auf der Wetterseite der Stationsgebäude	„	339. — „
Anbringen von Fensterladen an Wärterbuden	„	131. 50 „
Heben und Untermauern von Wärterbuden.	„	201. 04 „
Antheil der Bötzbahn an verschiedenen Umbauten u. dgl.		
auf dem Bahnhof Basel	„	1170. — „
Verschiedenes	„	89. 51 „
		„ 2475. 10 „
4. Mechanische Stationseinrichtungen: Erstellen eines laufenden Brunnens in Eiken und Repa-		
ratur von Wasserleitungen u. dgl.	„	1653. 73 „
5. Telegraph, Signale u. dgl.: Ummontiren von Signalscheiben von Holz- auf Eisenschwellen u. dgl.	„	489. 13 „
		Zusammen wie umstehend Fr. 6611. 76 Cts.

Unter Ziffer B. IV b (vide Rechnung IV. B. 4. Verschiedenes) sind enthalten:

Übertrag der vom Bundesrath beanstandeten Bauausgaben für Erstellen einer Böschungs-		
rinne bei Kilometer 59.3 im Jahr 1885	Fr.	388. 18 Cts.
Antheil der Bötzbahn am Minderwerth der abgebrochenen Schiebebühne im Personen-		
bahnhof Basel	„	2488. 85 „
Verschiedenes	„	34. 60 „
		Zusammen Fr. 2911. 63 Cts.

Für Erneuerung des Oberbaues mussten im Berichtsjahr Fr. 136,312. 12 Cts. aufgewendet werden, gegen Fr. 134,374. 34 Cts. im Vorjahr. Zur Bestreitung derselben hatte die ordentliche Jahreseinlage von Fr. 86,779. 96 Cts. in den Erneuerungsfonds nicht genügt, sondern es musste die Betriebsrechnung noch einen

Zuschuss von Fr. 49,532. 16 Cts. leisten. Ausser der Einzelauswechslung von schadhafte Oberbaumaterialien wurden noch streckenweise Geleiserneuerungen bewerkstelligt, nämlich:

Auf den Stationen Effingen, Hornussen und Augst von Eisenschienen, Profil V, mit Holzschwellen auf Stahlschienen, Profil V, mit eisernen Querschwellen	1,189 Meter.
Auf der offenen Bahn zwischen Möhlin und Pratteln dasselbe auf einer Geleiselänge von	2,051 „
Auf den Stationen Effingen, Hornussen und Augst von Eisenschienen, Profil V, auf Stahlschienen, Profil V, unter Belassung der Holzschwellen	276 „
Dasselbe auf der offenen Bahn zwischen Möhlin und Rheinfeldern, sowie Augst und Pratteln	73 „
	<u>Zusammen 3,589 Meter.</u>

Im Vorjahr wurde eine Geleiselänge von 3,690 Meter umgebaut.

Finanzergebniss.

1885.		1886.
Fr. 2,313,999. — Cts.	Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	Fr. 2,351,850. 64 Cts.
„ 13,355. 36 „	. . . . . Verschiedene Einnahmen	„ 14,292. 04 „
Fr. 2,327,354. 36 Cts.		Fr. 2,366,142. 68 Cts.
„ 1,432,578. 70 „	. Betriebsausgaben, einschliesslich Oberbauerneuerung	„ 1,486,361. 84 „
Fr. 894,775. 66 Cts.	. . . . . Reinertrag	Fr. 879,780. 84 Cts.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen beziehungsweise Reinertrag beträgt:

0/o 38.45	. . . . . in Prozenten der Bruttoeinnahmen	0/o 37.18
Fr. 15,427. 17 Cts.	. . . . . per Bahnkilometer	Fr. 15,168. 64 Cts.
„ 2. 07 „	. . . . . per Nutzkilometer	„ 1. 93 „

Der Reinertrag fällt den beiden beteiligten Bahngesellschaften je hälftig zu mit Fr. 439,890. 42 Cts. (1885 Fr. 447,387. 83 Cts.).

Die entbehrlichen Landabschnitte mussten anlässlich der in unserm letztjährigen Bericht erwähnten Neueinschätzung in Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse bedeutend im Schätzungswert herabgesetzt werden und sind nun in der Bilanz von den Baukosten der Bahnanlage mit Fr. 14,437 ausgeschieden.

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

Zürich, den 31. Mai 1887.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Studer.

