

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 40 (1892)

**Artikel:** Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Unternehmung der Bötzbahnbahn, einschliesslich der Linie Koblenz-Stein, umfassend das Jahr 1892

**Autor:** Escher, E.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730498>

### **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:** 23.02.2026

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

# Dreiundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung

der

Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft

über die

## Unternehmung der Bötzbahnbahn,

einschliesslich der Linie Koblenz-Stein,

umfassend das Jahr

1892.





# An das Verwaltungskomite der Gemeinschaftsbahnen der Schweizerischen Nordostbahn und der Schweizerischen Centralbahn.

---

## Tit.!

Im letztjährigen Bericht über den Bau der Linie Koblenz-Stein wurde mitgeteilt, dass wir uns mit dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn verständigt haben, in der Folge die Berichterstattung und Rechnungsstellung über die genannte Linie mit derjenigen über die Bötzberrgbahn zu vereinigen, immerhin in der Art, dass die Bauausgaben auch fernerhin getrennt gehalten und, neben dem Gesamtergebnis, auch das Betriebsergebnis jeder der beiden Linien approximativ ermittelt und im Geschäftsbericht summarisch dargestellt werden solle. Diese Verständigung hat seither die Billigung des schweizerischen Eisenbahndepartements gefunden. Ihr entsprechend weicht unser gegenwärtige Bericht von den frühern Bötzberrgbahn-Geschäftsberichten in verschiedenen Richtungen nach Form und Inhalt nicht unerheblich ab.

## I. Allgemeines.

Wie aus den nachstehenden Mitteilungen über den Bau der Linie Koblenz-Stein erhellt, konnte diese Linie mit 1. August 1892 dem Betrieb übergeben werden. Ihre Betriebslänge beträgt 26,124 Meter, was zusammen mit derjenigen Basel-Brugg von 57,222 Meter eine Gesamt-Betriebslänge der um erstere Linie erweiterten Bötzberrgbahn von 83,346 Meter oder aufgerundet 84 Kilometer ergibt. Auf das ganze Jahr bezogen, erhält man hienach für 1892 eine durchschnittliche Betriebslänge von 69 km gegenüber 58 km im Vorjahr, welche Änderung zur richtigen Würdigung der Rechnungsergebnisse und verkehrsstatistischen Ziffern wohl im Auge zu behalten ist.

Im letztjährigen Geschäftsbericht wurde bereits der bedeutenden finanziellen Belastung gedacht, welche der Unternehmung der Bötzberrgbahn aus der für 1893 beschlossenen Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Stein-Pratteln, aus der vom Bundesrat verlangten Vervollständigung der Weichen- und Signalverriegelung und Erstellung von Glockensignalen und aus der anlässlich Einführung der Linie Koblenz-Stein erfolgenden Erweiterung der Station Stein-Säckingen erwächst. Diese Belastung vermehrt sich sehr wesentlich durch die Normen, welche in der bundesrätlichen Verordnung vom 19. August 1892 hinsichtlich Verstärkung der bestehenden eisernen Brücken aufgestellt worden sind; der Voranschlag für 1893 sieht auf diesem Titel für die Strecke Stein-Pratteln eine Ausgabe von Fr. 116,000 vor.



## II. Bahnbau.

### 1. Bötzberrgbahn.

Auf der Station Stein-Säckingen wurden die Geleiseanlagen, Lokomotiv-Drehscheibe, Lokomotiv- und Wagenremisen und das Unterkunftslokal für das Zugs- und Maschinenpersonal fertig erstellt und naht das neue Aufnahmsgebäude der Vollendung. Ferner wurde die centrale Weichen- und Signalstellung ausgeführt. Die bisher hierfür erlaufenen Kosten, mit Ausnahme derjenigen für das neue Aufnahmsgebäude, sind, weil durch die Einführung der Linie Koblenz-Stein veranlasst, der Baurechnung dieser Linie belastet worden.

Die in der Rechnung III ausgewiesenen Netto-Bauausgaben für die Bötzberrgbahn pro 1892 haben für nachbezeichnete Objekte Verwendung gefunden:

1. Für die schon im letztjährigen Berichte erwähnten Verriegelungen der Weichen und Signale auf den Stationen Hornussen, Eiken und Mumpf . . . . .	Fr. 23,090. 55 Cts.
2. Einrichtung der Gasbeleuchtung auf der Station Rheinfelden . . . . .	„ 2,617. 10 „
NB. Die Erstellungskosten der bisher bestandenen Petrol-Beleuchtungseinrichtungen gelangen im Jahr 1893 zur Abschreibung.	
3. Verbindung des 3. mit dem 1. Geleise mittelst englischer Weiche auf der Station Rheinfelden . . . . .	„ 4,589. 56 „
4. Verbindung des Rampengeleises mit dem 1. durchgehenden Geleise auf der Station Augst, unter Beseitigung der Kopframpe . . . . .	„ 11,367. 89 „
5. Legen eines 7 adrigen Telegraphenkabels im Bötzberrgtunnel . . . . .	„ 10,358. 87 „
6. Erstellen von zwei Wärterwohnhäusern bei Kil. 37.170, zwischen Brugg und Bötzenegg, und bei Kil. 64.784, zwischen Mumpf und Möhlin, ersteres mit laufendem Brunnen	„ 19,547. 89 „
7. Vermehrung des Stationsinventars in Stein-Säckingen, wegen Einführung der Linie Koblenz-Stein . . . . .	„ 835. 72 „
8. Anschaffung von 2 Draisinen für Bahnaufsichtspersonal . . . . .	„ 613. 20 „
	Fr. 73,020. 78 Cts.

abzüglich:

9. Erlöse für verkauftes Land . . . . .	Fr. 100. — Cts.
10. Abschreibung einer auf die Linie Koblenz-Stein versetzten Wärterbude . . . . .	„ 906. 14 „
11. Gutschrift für das zurückgezogene Inventar eines aufgehobenen Wärterpostens in Hornussen . . . . .	„ 214. 10 „
	„ 1,220. 24 „
Netto-Ausgaben	Fr. 71,800. 54 Cts.

Zur Deckung dieser Ausgaben und für die Ausführung weiterer, zu Ende des Berichtsjahres noch unvollendet gebliebener Objekte haben die beiden beteiligten Bahngesellschaften auf 1. Juli 1892 eine neue Einzahlung von zusammen Fr. 170,000 auf das Baukapital der Bötzberrgbahn gemacht, womit dasselbe den Betrag von Fr. 23,628,000 erreicht hat.

### 2. Koblenz-Stein.

Die im letzten Berichte schon erwähnten Expropriationsstreitigkeiten mit der Regierung des Kantons Aargau bzw. den beteiligten Gemeinden haben zwar ihre vollständige Erledigung noch nicht gefunden;

doch ist immerhin der mit der Gemeinde Eiken in dieser Sache geführte Prozess über die Frage, ob diese Gemeinde auf Grund von Art. 2 des von der Centralbahn und der Nordostbahn mit dem aargauischen Regierungsrate unterm 25. Februar 1872 abgeschlossenen Vertrags pflichtig sei, ihr zum Bahnbau beanspruchtes Eigentum unentgeltlich abzutreten, schliesslich vom Obergerichte des Kantons Aargau entgegen dem Entscheide der ersten Instanz zu Gunsten der Gesellschaften entschieden worden. Das von der Gegenpartei angerufene Bundesgericht hat sich in Sachen als nicht kompetent erklärt. Der Ausgang dieses Prozesses ist für die übrigen beteiligten Gemeinden selbstverständlich präjudizierbar. Zu bemerken ist noch, dass nach dem gerichtlichen Urteile die unentgeltliche Abtretung nicht nur den Landbedarf, sondern auch alle damit verbundenen Inkonvenienzen in sich schliesst.

Die Bauarbeiten, welche nach dem letzten Berichte noch zu bewältigen waren, und welche nur 90/o betragen, sind nach Eintritt besserer Witterung rasch vollendet worden, so dass solche schon im April mit Ausnahme einiger Nachschotterungs- und Planierungsarbeiten und dem Montieren der eisernen Brücken als vollendet angesehen werden konnten. Der Transport des gesamten Oberbaumaterials wurde vom Lagerplatz in Stein mit der Rollbahn, kleinen Lokomotiven und Wagen besorgt, so dass nach dessen Beendigung im Februar an verschiedenen Stellen gleichzeitig mit dem Legen des Oberbaues begonnen werden konnte.

Im Mai war die Bahnanlage in allen Teilen, mit Ausnahme der eisernen Brücken, vollendet; die Montierung der eisernen Brücken, namentlich der grossen Aarebrücke in Koblenz, verzögerte sich aber trotz frühzeitiger Mahnung und bildete das einzige Hindernis für die rechtzeitige Eröffnung der Bahn. Die Erprobung der Sisselenbachbrücke konnte am 27. Juni und diejenige der Aarebrücke gar erst am 22. Juli vorgenommen werden.

Am 11. und 12. Juli fand die Vorkollaudation durch den eidgenössischen Kontrollingenieur und am 26. die offizielle Kollaudationsfahrt statt, welche sich, da von einer Eröffnungsfeierlichkeit Umgang genommen wurde, unter zahlreicher Beteiligung der Bevölkerung zu einer förmlichen Festfahrt gestaltete. Die auf den 1. August beantragte Betriebseröffnung der Bahn wurde nahezu vorbehaltlos bewilligt und zur allseitigen Befriedigung ein Zustand konstatiert, wie er noch selten bei einer neuen Bahn vorhanden gewesen sein wird.

Im Laufe des Jahres sind sämtliche Abrechnungen mit Ausnahme derjenigen des Unterbaues, deren Abschluss erst im Anfang des nächsten Jahres möglich sein wird, vollendet und von den Unternehmern auch anerkannt worden. Ebenso hat die Übernahme der verlegten Strassen und Wege seitens des Kantons und einer Anzahl von Gemeinden anstandslos stattgefunden, wogegen einige Gemeinden noch im Rückstande sind und trotz aller Mahnungen von denselben meist nicht einmal eine Antwort zu erhalten war. Es wird wahrscheinlich auch hier den Gesellschaften nichts anderes übrig bleiben, als den Rechtsweg zu betreten.

Wir legen diesem Bericht einen Situationsplan der neu eröffneten Linie nebst Längenprofil bei.

Zur Bestreitung der Baubedürfnisse für die Linie Koblenz-Stein wurde das Anlagekapital der letzteren durch zwei neue Einzahlungen von je Fr. 900,000 per 1. Februar und 1. Juli 1892 von Fr. 2,700,000 auf Fr. 4,500,000 erhöht.

Die Verwendungen für diese Linie betragen per Ende 1891 . . . . .	Fr. 2,663,276. 16 Cts.
Hiezu die Ausgaben im Jahr 1892, laut Rechnung III . . . . .	„ 1,757,335. 94 „
Zusammen per 31. Dezember 1892 . . . . .	Fr. 4,420,612. 10 Cts.
Von den bisherigen Kapitaleinzahlungen der beiden beteiligten Bahngesellschaften von . . . . .	„ 4,500.000. — „
verbleibt somit noch ein disponibler Saldo von . . . . .	Fr. 79,387. 90 Cts.

## III. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

## 1. Einnahmen.

1891 (58 Kilometer)				1892 (69 Kilometer)			Mehreinnahme gegenüber 1891.		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
817,611	65	27.73	I. Ertrag des Personentransportes	847,797	88	29.14	30,186	23	—	—
			II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes:							
74,661	29	2.53	1. Vom Gepäck . . . . .	80,069	55	2.75	5,408	26	—	—
20,362	89	0.70	2. Von Tieren . . . . .	37,216	19	1.28	16,853	30	—	—
2,031,401	40	68.89	3. Von Gütern . . . . .	1,937,843	28	66.59	—	—	93,558	12
2,126,425	58	72.12		2,055,129	02	70.62	—	—	71,296	56
2,944,037	23	98.85		2,902,926	90	99.76	—	—	41,110	33
4,537	76	1.15	III. Verschiedene Einnahmen . . .	7,093	03	0.24	2,555	27	—	—
2,948,574	99	100	. . . Total der Einnahmen . . .	2,910,019	93	100	—	—	38,555	06

Die obige Zusammenstellung und die nachstehenden Tabellen enthalten, wie schon eingangs hervorgehoben wurde, neben den Verkehrsergebnissen der Bötztbergbahn auch diejenigen der mit 1. August eröffneten Linie Koblenz-Stein; doch findet sich in den Anlagen noch eine Ausscheidung der Einnahmen und Ausgaben auf die beiden Linien.

Der Verkehr der neuen Linie besteht zum weitaus grössten Teile aus von der Bötztberglinie herübergelegtem Verkehr; neuer Transitverkehr war für dieselbe bis jetzt wenig zu erwerben, und der Lokalverkehr ist sehr gering. Daher erklärt sich, dass die erweiterte Unternehmung per Bahnkilometer eine starke Einnahmeverminderung (von Fr. 50,837 im Vorjahr auf Fr. 42,174) zeigt. Eine erhebliche Verminderung wäre zwar auch ohne das Hinzu- kommen von Koblenz-Stein eingetreten, zufolge der für den Transit nach Frankreich ungünstigen Gestaltung der Zollverhältnisse und des Getreidemarktes. Eine Mehreinnahme ist zu verzeichnen auf den Viehtransporten, zufolge Wiederaufnahme der Schaftransporte aus Österreich nach Frankreich, wogegen beim Eilgut ein entsprechendes Zurückgehen der Fleischtransporte zu verzeichnen ist.

## 2. Verkehr und Einnahmen nach den einzelnen Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten				Einnahmen					
	1891		1892		1891			1892		
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:										
Einfache Fahrt . . . I. Klasse . . .	9,167	2.00	9,302	1.84	55,823	40	6.83	56,769	89	6.70
„ „ . . . II. „ . . .	42,271	9.22	41,927	8.32	164,129	87	20.07	163,023	23	19.23
„ „ . . . III. „ . . .	107,083	23.36	120,887	23.98	185,192	41	22.65	200,074	93	23.60
b. Zu ermässigten Fahrtaxen:										
Mit Güterzügen . . . II. „ . . .	112	0.03	100	0.02	92	62	0.01	68	75	0.00
„ „ . . . III. „ . . .	1,946	0.43	1,891	0.38	1,134	24	0.14	1,016	55	0.12
Hin- und Rückfahrt . . . I. „ . . .	3,516	0.77	3,584	0.72	16,864	27	2.06	17,973	43	2.12
„ „ „ . . . II. „ . . .	39,882	8.70	39,380	7.81	94,461	49	11.55	93,329	91	11.01
„ „ „ . . . III. „ . . .	185,954	40.56	206,362	40.93	167,760	03	20.51	180,839	20	21.33
Abonnementsbillete . . . II. „ . . .	3,600	0.78	2,352	0.47	5,619	01	0.69	3,557	31	0.42
„ „ „ . . . III. „ . . .	13,536	2.95	17,562	3.48	5,576	91	0.68	5,799	23	0.69
Militär- u. Polizeitransporte III. „ . . .	3,070	0.67	2,341	0.46	3,045	39	0.37	2,367	56	0.28
Gesellschafts- u. Schulfahrten I. „ . . .	8	0.00	—	0.00	23	65	0.00	—	—	—
„ „ . . . II. „ . . .	630	0.14	784	0.16	1,121	11	0.14	1,257	71	0.15
„ „ . . . III. „ . . .	15,928	3.47	17,863	3.54	19,270	26	2.36	21,024	23	2.48
„ „ . . . I. „ . . .	931	0.20	823	0.16	4,587	06	0.56	3,984	76	0.47
Lust- und Rundfahrten } II. „ . . .	4,978	1.09	4,284	0.85	14,613	08	1.79	12,456	28	1.47
„ „ „ } III. „ . . .	4,029	0.88	4,472	0.89	8,101	86	0.99	8,580	16	1.01
„ „ „ } I. „ . . .	2,435	0.53	2,543	0.50	12,190	47	1.49	12,740	56	1.50
Coupons für kombinierbare } II. „ . . .	12,689	2.77	14,938	2.96	42,649	97	5.23	43,582	24	5.14
Rundreise-Billete } III. „ . . .	6,659	1.45	12,771	2.53	15,354	55	1.88	19,351	95	2.28
<b>Total</b>	<b>458,424</b>	<b>100</b>	<b>504,166</b>	<b>100</b>	<b>817,611</b>	<b>65</b>	<b>100</b>	<b>847,797</b>	<b>88</b>	<b>100</b>
<b>Rekapitulation nach Klassen:</b>										
I. Klasse . . . . .	16,057	3.50	16,252	3.22	89,488	85	10.94	91,468	64	
II. „ . . . . .	104,162	22.72	103,765	20.58	322,687	15	39.47	317,275	43	
III. „ . . . . .	338,205	73.78	384,149	76.20	405,435	65	49.59	439,053	81	
<b>Total</b>	<b>458,424</b>	<b>100</b>	<b>504,166</b>	<b>100</b>	<b>817,611</b>	<b>65</b>	<b>100</b>	<b>847,797</b>	<b>88</b>	<b>100</b>
<b>II. 1. Gepäcktransport . . . . .</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
	3,004		3,233		74,661	29		80,069	55	
<b>2. Viehtransport.</b>	<b>Stück</b>		<b>Stück</b>							
Klasse I . . . . .	798	3.15	1,051	0.80						
„ II. „ . . . . .	4,224	16.67	5,667	4.30	20,362	89		37,216	19	
„ III. „ . . . . .	2,294	9.06	1,878	1.42						
„ IV. „ . . . . .	18,018	71.12	123,263	93.48						
<b>Total</b>	<b>25,334</b>	<b>100</b>	<b>131,859</b>	<b>100</b>	<b>20,362</b>	<b>89</b>		<b>37,216</b>	<b>19</b>	
<b>3. Gütertransport.</b>	<b>Tonnen</b>		<b>Tonnen</b>							
Eilgut . . . . .	27,877	4.84	20,850	3.96						
Stückgutklasse 1 . . . . .	20,641	3.58	20,303	3.86						
„ 2 . . . . .	23,509	4.08	22,315	4.24						
Wagenladungsklasse A . . . . .	21,087	3.66	21,451	4.07						
„ B . . . . .	19,669	3.42	21,551	4.09						
Spezial-Tarif Ia . . . . .	7,219	1.25	7,664	1.46	2,002,258	36	98.57	1,908,954	53	98.51
„ Ib . . . . .	66,060	11.47	61,496	11.67						
„ IIa . . . . .	3,931	0.68	4,057	0.77						
„ IIb . . . . .	40,437	7.02	36,911	7.01						
„ IIIa . . . . .	8,168	1.42	7,301	1.39						
„ IIIb . . . . .	337,489	58.58	302,653	57.48						
Lokalspesen (Wag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.)					29,143	04	1.43	28,888	75	1.49
<b>Total</b>	<b>576,087</b>	<b>100</b>	<b>526,552</b>	<b>100</b>	<b>2,031,401</b>	<b>40</b>	<b>100</b>	<b>1,937,843</b>	<b>28</b>	<b>100</b>
<b>III. Verschiedene Einnahmen . . . . .</b>					4,537	76		7,093	03	
<b>Gesamttotal</b>					<b>2,948,574</b>	<b>99</b>		<b>2,910,019</b>	<b>93</b>	

## 3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge: 1891: 58 Kilometer. — 1892: 69 Kilometer.			1891	1892
<b>Personentransport.</b>				
Einnahmebetroffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken		14,096.75	12,286.93
„ „ Reisenden . . . . .	„		1.78	1.68
„ „ „ und Bahnkilometer . . . . .	Centimes		5.25	5.19
Zahl der Personenkilometer . . . . .			15,563,034	16,325,229
Zahl der Achskilometer . . . . .			2,896,030	3,173,591
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . .	Kilometer		33.95	32.38
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total . . .	Reisende		268,328	236,598
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		7,903	7,307
„ „ Personen-Wagenachskilometer kommen . . . . .	„		5.37	5.14
<b>Gepäcktransport.</b>				
Einnahmebetroffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken		1,287.26	1,160.43
„ „ Tonne . . . . .	„		24.85	24.77
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes		52.15	52.15
„ „ Reisenden . . . . .	„		16.29	15.88
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			143,153	153,541
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer		47.65	47.49
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen		2,468	2,225
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		52	47
„ „ Reisenden „ . . . . .	Kilogr.		6.55	6.41
<b>Viehtransport.</b>				
Einnahmebetroffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken		351.09	539.36
„ „ Stück . . . . .	„		0.80	0.28
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes		19.38	12.65
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .			105,095	294,193
<b>Gütertransport.</b>				
Einnahmebetroffnis per Bahnkilometer . . . . .	Franken		35,024.16	28,084.68
„ „ Tonne . . . . .	„		3.58	3.68
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes		6.88	7.17
Tonnenkilometer . . . . .			29,507,002	27,016,719
Zahl der Achskilometer (incl. Gepäck-, Vieh- und Güterwagen) . .			13,540,609	13,115,909
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer		51.22	51.31
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen		508,741	391,547
„ jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„		9,933	7,631
„ „ Güter-Wagenachskilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen	„		2.11	2.00
<b>Transport-Einnahmen.</b>				
Total per Bahnkilometer . . . . .	Franken		50,759.26	42,071.40
<b>Verschiedene Einnahmen.</b>				
Betroffnis per Bahnkilometer . . . . .	„		78.24	102.80
<b>Totaleinnahme</b> per Bahnkilometer . . . . .	„		50,837.50	42,174.20

# 4. Verkehr und Einnahmen nach den Monaten.

	Transportquantitäten														
	Per- sonen	Ge- päck	Vieh	Güter											
	Zahl	Ton- nen	Stück	Eilgut	Stückgut- klasse 1	Stückgut- klasse 2	Klasse A	Klasse B	Spezial- Tarif Ia	Spezial- Tarif Ib	Spezial- Tarif IIa	Spezial- Tarif IIb	Spezial- Tarif IIIa	Spezial- Tarif IIIb	Total
				Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Januar . .	24,810	171	3,133	2,464	1,818	1,506	1,862	2,168	648	6,804	463	3,417	461	25,391	47,002
Februar . .	24,890	153	8,906	1,467	1,550	1,527	1,615	1,354	532	4,427	255	3,218	454	18,734	35,133
März . . .	29,420	181	37,062	1,622	1,648	1,833	1,740	1,436	617	5,209	282	3,781	674	29,551	48,393
April . . .	35,244	211	17,822	1,696	1,522	1,782	1,948	1,575	540	3,995	209	2,124	727	27,068	43,186
Mai . . .	46,531	245	18,770	1,851	1,625	1,949	1,929	1,649	601	5,672	300	4,397	848	24,874	45,695
Juni . . .	43,900	268	9,629	1,733	1,484	1,835	1,894	1,360	592	3,881	277	2,930	433	25,662	42,081
Juli . . .	56,238	365	3,142	1,872	1,590	1,810	2,030	1,495	689	4,216	551	3,473	568	22,496	40,790
August . .	68,954	434	3,750	1,931	1,667	1,857	1,820	1,638	648	3,909	350	2,982	585	25,333	42,720
September .	53,927	433	5,784	1,659	1,807	2,010	1,733	2,030	637	5,691	262	3,567	759	25,121	45,276
Oktober . .	48,558	324	7,108	1,566	2,028	2,371	1,532	2,558	705	6,242	408	3,115	559	29,451	50,535
November .	38,631	242	5,239	1,452	1,847	2,067	1,539	1,994	722	5,766	473	2,271	617	25,439	44,187
Dezember .	33,063	206	11,514	1,537	1,717	1,768	1,809	2,294	733	5,684	227	1,636	616	23,533	41,554
Total gegenüber 1891:	504,166	3,233	131,859	20,850	20,303	22,315	21,451	21,551	7,664	61,496	4,057	36,911	7,301	302,653	526,552
mehr . . .	46,042	229	106,525	—	—	—	364	1,882	445	—	126	—	—	—	—
weniger . .	—	—	—	7,027	338	1,194	—	—	—	4,564	—	3,526	867	34,836	49,535

	Einnahmen														
	Personen		Gepäck		Vieh		Güter		Verschiedene Einnahmen		Total		Bruttoeinnahme per Kilometer		
													1892		
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.
Januar . .	40,290	27	4,261	13	1,608	55	174,043	55	.	.	220,203	50	3,796	61	3,238
Februar . .	38,897	92	3,565	52	3,414	22	136,010	47	.	.	181,888	13	3,136	—	3,332
März . . .	50,148	28	4,405	67	5,701	35	175,128	67	.	.	235,383	97	4,058	34	4,235
April . . .	64,053	43	5,277	30	4,495	01	151,835	19	.	.	225,660	93	3,890	71	4,215
Mai . . .	71,152	90	6,005	08	4,026	54	160,618	88	.	.	241,803	40	4,169	02	4,360
Juni . . .	77,508	01	6,881	66	2,197	86	149,267	04	.	.	235,854	57	4,066	46	4,283
Juli . . .	110,386	16	9,236	79	1,618	67	149,187	06	.	.	270,428	68	4,662	56	5,002
August . .	123,333	95	11,027	42	1,914	30	153,595	93	.	.	289,871	60	3,450	85	4,979
September .	89,715	—	11,216	42	2,219	12	172,466	11	.	.	275,616	65	3,281	15	4,754
Oktober . .	76,231	95	7,714	88	3,637	74	185,373	23	.	.	272,957	80	3,249	50	4,721
November .	55,073	21	5,549	77	2,310	01	165,617	58	.	.	228,550	57	2,720	84	3,972
Dezember .	51,006	80	4,927	91	4,072	82	164,699	57	.	.	224,707	10	2,675	08	3,663
Jan.—Dez. .	.	.	.	.	.	.	.	.	7,093	03	7,093	03	.	.	78
Total gegenüber 1891:	847,797	88	80,069	55	37,216	19	1,937,843	28	7,093	03	2,910,019	93	42,174	20	50,837
mehr . . .	30,186	23	5,408	26	16,853	30	—	—	2,555	27	—	—	—	—	—
weniger . .	—	—	—	—	—	—	93,558	12	—	—	38,555	06	8,663	30	—

## 5. Frequenz nach den Stationen.

	* Per- sonen	* Ge- päck	* Vieh	Güter			Differenz gegenüber 1891		Rang- ordnung der Stationen	
				Versandt	Empfang	Total	Personen	Güter	nach	
	Anzahl	Tonnen	Stück	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Per- sonen- zahl	Güter- ge- wicht
1. Koblenz . . . . .	1,670	3	7	86	2,044	2,130	+ 1,670	+ 2,130	20	10
2. Felsenau . . . . .	881	2	40	624	276	900	+ 881	+ 900	22	15
3. Leibstatt . . . . .	3,079	6	79	202	171	373	+ 3,079	+ 373	16	19
4. Schwaderloch . . . . .	1,980	1	24	61	267	328	+ 1,980	+ 328	18	20
5. Etzgen . . . . .	4,600	9	50	409	301	710	+ 4,600	+ 710	15	18
6. Sulz . . . . .	1,789	5	5	—	—	—	+ 1,789	—	19	—
7. Laufenburg . . . . .	9,870	28	206	767	898	1,665	+ 9,870	+ 1,665	9	11
8. Sisseln . . . . .	1,409	3	4	—	—	—	+ 1,409	—	21	—
9. Brugg . . . . .	11,883	38	300	3,207	73,760	76,967	+ 613	+ 716	7	2
10. Bötzenegg . . . . .	5,369	26	87	299	840	1,139	— 35	+ 513	14	13
11. Effingen . . . . .	11,366	56	361	195	1,022	1,217	— 1,429	+ 114	8	12
12. Hornussen . . . . .	5,564	13	46	132	592	724	+ 773	+ 184	13	17
13. Frick . . . . .	20,074	81	1,265	5,315	3,086	8,401	+ 1,092	+ 842	5	7
14. Eiken . . . . .	6,599	16	106	798	1,892	2,690	— 475	— 1,576	12	8
15. Stein . . . . .	26,120	42	1,197	4,073	4,427	8,500	+ 3,460	— 12,073	3	6
16. Mumpf . . . . .	9,136	19	54	227	673	900	— 510	+ 120	10	16
17. Möhlin . . . . .	15,934	38	362	22,190	8,917	31,107	+ 1,621	— 5,917	6	4
18. Rheinfelden . . . . .	53,675	164	479	15,826	17,329	33,155	— 1,924	— 3,563	2	3
19. Augst . . . . .	24,643	19	77	7,001	7,987	14,988	+ 391	— 4,890	4	5
20. Pratteln . . . . .	6,771	10	56	1,781	774	2,555	+ 351	+ 147	11	9
21. MuttENZ . . . . .	2,176	3	22	815	204	1,019	+ 230	+ 174	17	14
22. Basel . . . . .	104,693	787	1,522	149,089	56,747	205,836	+ 1,021	— 5,745	1	1
Nordostbahn und fremde Bahnen	87,483	1,037	4,027	80,756	111,646	192,402	+ 6,246	— 7,316		
Rundfahrten . . . . .	39,831	—	—	—	—	—	+ 8,110	—		
Transitverkehr . . . . .	47,571	827	121,483	232,699	232,699	465,398	+ 929	— 66,906		
<b>Total</b>	<b>504,166</b>	<b>3,233</b>	<b>131,859</b>	<b>526,552</b>	<b>526,552</b>	<b>1,053,104</b>				

\* Die Angaben über den Personen-, Gepäck- und Vieh-Verkehr beziehen sich sowohl bei den einzelnen Stationen als bei dem Total von fremden Bahnen nur auf den Versandt: die Personenzahl ergibt sich aus den ausgegebenen Billeten, mit Verdopplung der Retourbillette.

## 6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Bötzberrgbahn		Nach Bötzberrgbahn		Total		Differenz gegenüber 1891	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Bötzberrgbahn.</b>								
Nordostbahn und Zürichseedampfboote . . .	59,832	77,189	64,014	32,676	123,846	109,865	+ 12,384	- 1,035
Rigibahnen . . . . .	2	—	—	—	2	—	- 1,000	- 3,970
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen	8,146	16,057	12,037	10,836	20,183	26,893	- 143	- 672
Tössthalbahn . . . . .	62	461	59	162	121	623	+ 5	- 321
Südostbahn . . . . .	3,159	1,632	519	96	3,678	1,728	+ 159	- 1,061
Sihlthalbahn . . . . .	—	277	—	9	—	286	—	+ 286
Gotthard und Italien . . . . .	1,476	1,328	2,189	400	3,665	1,728	+ 152	- 345
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	7,787	12,436	6,368	5,156	14,155	17,592	- 1,160	+ 2,041
Elsass-Lothringen u. weiter gelegene Bahnen	180	381	435	11,339	615	11,720	- 54	- 8,148
Gr. Badische Bahn . . . . .	80	864	3	9,631	83	10,495	+ 28	+ 3,554
K. Württembergische Staatsbahn . . . .	17	6	363	12	380	18	+ 349	- 22
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	425	617	—	5,764	425	6,381	- 329	+ 1,481
Oesterreich-Ungarn via Arlberg . . . .	1,578	398	1,496	4,675	3,074	5,073	+ 574	+ 896
<b>Total</b>	<b>82,744</b>	<b>111,646</b>	<b>87,483</b>	<b>80,756</b>	<b>170,227</b>	<b>192,402</b>	<b>+ 10,965</b>	<b>- 7,316</b>
<b>II. Transitverkehr über die Bötzberrgbahn.</b>								
	Von Centralbahn, Jura-Simplon- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter		Nach Centralbahn, Jura-Simplon- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter					
Nordostbahn . . . . .	13,503	173,976	9,961	19,388	23,464	193,364	- 1,311	- 8,464
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	—	—	—	—	—	—	- 13	- 9,199
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen.	3,413	17,301	1,640	7,123	5,053	24,424	+ 542	- 4,272
Tössthalbahn . . . . .	—	1,506	—	27	—	1,533	—	- 13
Südostbahn . . . . .	12,267	—	168	—	12,435	—	+ 1,517	- 10
Aargauische Südbahn . . . . .	4	53	32	2	36	55	+ 27	- 37
Gotthard und Italien . . . . .	570	—	559	—	1,129	—	+ 4	—
Gr. Badische Bahn . . . . .	—	16	—	70	—	86	—	+ 86
K. Württembergische Staatsbahn . . . .	—	1	—	14	—	15	—	- 4
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	75	132	169	1,033	244	1,165	+ 23	- 824
Oesterreich-Ungarn via Arlberg . . . .	2,993	2,011	2,217	10,046	5,210	12,057	+ 140	- 10,716
<b>Total</b>	<b>32,825</b>	<b>194,996</b>	<b>14,746</b>	<b>37,703</b>	<b>47,571</b>	<b>232,699</b>	<b>+ 929</b>	<b>- 33,453</b>
<b>Gesamttotal</b>	<b>115,569</b>	<b>306,642</b>	<b>102,229</b>	<b>118,459</b>	<b>217,798</b>	<b>425,101</b>	<b>+ 11,894</b>	<b>- 40,769</b>



## 7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen	Tonnen-Km.
2	696	1,392	671	1,343	Übertrag	283,727	4,022,766	66,352	1,072,403
3	2,056	6,168	—	—	31	1,530	47,430	398	12,342
4	28,931	115,724	2,435	9,738	32	348	11,136	6	198
5	6,410	32,050	65	326	33	380	12,540	37	1,229
6	16,951	101,706	167	1,001	34	1,161	39,474	633	21,538
7	19,947	139,629	322	2,251	35	5	175	3	111
8	532	4,256	373	2,984	36	38	1,368	2,807	101,056
9	22,855	205,695	7,213	64,918	37	5,391	199,467	2,477	91,645
10	9,462	94,620	270	2,701	38	1,154	43,852	14,378	546,347
					39	2,175	84,825	1,965	76,648
11	2,885	31,735	33	365					
12	30,948	371,376	14,784	177,404	41	8,306	340,546	9,731	398,954
13	7,478	97,214	2,057	26,735	42	1,143	48,006	85	3,576
14	734	10,276	14	203	43	8	344	5	210
15	491	7,365	3	48	44	403	17,732	111	4,893
16	6,095	97,520	529	8,468	45	23	1,035	51	2,280
17	60,242	1,024,114	13,768	234,060	46	595	27,370	1,043	47,984
18	3,475	62,550	727	13,080	47	490	23,030	205	9,636
19	1,439	27,341	1,279	24,293	48	117	5,616	409	19,651
20	2,762	55,240	429	8,587	49	2,870	140,630	1,601	78,452
					50	619	30,950	138	6,914
21	17,827	374,367	13,731	288,345					
22	2,138	47,036	529	11,641	51	21	1,071	110	5,597
23	249	5,727	41	938	53	324	17,172	776	41,145
24	67	1,608	24	574	54	11	594	—	—
25	2,718	67,950	1,429	35,716	55	118	6,490	63	3,460
26	332	8,632	114	2,964	56	2,256	126,336	36,632	2,051,383
27	4,261	115,047	405	10,947	58	190,953	11,075,274	386,536	22,419,067
28	17,402	487,256	2,500	70,010	Total	504,166	16,325,229	526,552	27,016,719
29	1,148	33,292	426	12,357					
30	13,196	395,880	2,014	60,406					
Übertrag	283,727	4,022,766	66,352	1,072,403					

## 8. Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
<b>A. Lebens- und Genussmittel:</b>				
<i>a) Verbrauchsmittel.</i>				
<b>I. In festem Zustande</b>				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte . . . . .	29,307	22,701	—	6,606
2. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	5,304	6,437	1,133	—
3. Kartoffeln . . . . .	8,121	4,608	—	3,513
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse . . . . .	749	676	—	73
5. Baumfrüchte . . . . .	2,104	2,611	507	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung . . . . .	309	601	292	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	9,924	2,640	—	7,284
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger) . . . . .	2,788	2,770	—	18
9. Eier . . . . .	852	1,118	266	—
10. Kaffee . . . . .	2,116	2,056	—	60
11. Kaffee-Surrogate . . . . .	1,447	1,230	—	217
12. Zucker, raffiniert . . . . .	4,051	4,729	678	—
13. Rohzucker . . . . .	147	189	42	—
14. Tabak, roh und fabriziert . . . . .	652	674	22	—
	<b>67,871</b>	<b>53,040</b>	<b>—</b>	<b>14,831</b>
<b>II. In flüssigem Zustande</b>				
15. Milch, einschliesslich kondensierte . . . . .	3,214	3,303	89	—
16. Wein und Most, Speiseessig . . . . .	6,032	5,644	—	388
17. Bier . . . . .	14,138	15,694	1,556	—
18. Branntwein und Liqueur . . . . .	539	532	—	7
19. Mineralwasser . . . . .	1,325	1,458	133	—
	<b>25,248</b>	<b>26,631</b>	<b>1,383</b>	<b>—</b>
<i>b) Gebrauchsmittel.</i>				
20. Hausrat und Effekten . . . . .	2,648	2,883	235	—
21. Bücher, Kunstgegenstände . . . . .	358	363	5	—
	<b>3,006</b>	<b>3,246</b>	<b>240</b>	<b>—</b>
	<b>96,125</b>	<b>82,917</b>	<b>—</b>	<b>13,208</b>
<b>B. Brennmaterialien:</b>				
22. Brennholz und Holzkohlen . . . . .	933	1,353	420	—
23. Torf . . . . .	569	488	—	81
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks . . . . .	224,529	217,740	—	6,789
	<b>226,031</b>	<b>219,581</b>	<b>—</b>	<b>6,450</b>
<b>C. Baumaterialien:</b>				
25. Bausteine, Pflastersteine, Marmor, roh . . . . .	6,961	6,834	—	127
26. Backsteine, Ziegel . . . . .	3,006	4,415	1,409	—
27. Dachschiefer . . . . .	1,360	819	—	541
28. Kalksteine, Gypssteine . . . . .	667	624	—	43
29. Kalk und Gyps . . . . .	6,336	6,531	195	—
30. Cement, Trass . . . . .	7,646	6,942	—	704
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine . . . . .	869	756	—	113
32. Asphalt . . . . .	482	689	207	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	781	741	—	40
34. Bauholz, Sägewaren, Schwellen, Telegraphenstangen .	32,078	14,599	—	17,479
	<b>60,186</b>	<b>42,950</b>	<b>—</b>	<b>17,236</b>
Übertrag	<b>382,342</b>	<b>345,448</b>	<b>—</b>	<b>36,894</b>

## Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag . . . . .	<b>382,312</b>	<b>315,448</b>	—	<b>36,894</b>
<b>D. Metallindustrie:</b>				
35. Eisen, roh und alt, Erze . . . . .	6,455	6,454	—	1
36. Eisen, fabriziert (Art. des Sp.-Tarifs II) . . . . .	21,439	19,705	—	1,734
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör . . . . .	13,450	10,246	—	3,204
38. Eisenwaren (Art. des Sp.-Tarifs I) . . . . .	3,598	4,235	637	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen . . . . .	2,155	2,515	360	—
40. Maschinen, zusammengesetzte . . . . .	1,516	1,289	—	227
41. Maschinenteile . . . . .	4,530	4,854	324	—
	<b>53,143</b>	<b>49,298</b>	—	<b>3,845</b>
<b>E. Textilindustrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle.</i>				
42. Baumwolle, roh . . . . .	8,206	5,528	—	2,678
43. Baumwoll-Garn und -Tücher, roh . . . . .	5,687	5,192	—	495
44. Baumwoll-Stoffe und -Waren . . . . .	5,661	4,654	—	1,007
45. Baumwollabfälle . . . . .	801	836	35	—
	<i>20,355</i>	<i>16,210</i>	—	<i>4,145</i>
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf . . . . .	184	205	21	—
47. Garne, Stoffe und Waren von Flachs, Hanf, etc. . . . .	1,324	1,024	—	300
	<i>1,508</i>	<i>1,229</i>	—	<i>279</i>
<i>c) in Seide.</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons . . . . .	210	172	—	38
49. Seide, roh und gezwirnt, Chappe, Stoffe . . . . .	3,079	3,346	267	—
	<i>3,289</i>	<i>3,518</i>	<i>229</i>	—
<i>d) in Wolle.</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle . . . . .	1,354	980	—	374
51. Wollgarne, Wollstoffe, Wollwaren . . . . .	1,301	1,295	—	6
	<i>2,655</i>	<i>2,275</i>	—	<i>380</i>
	<b>27,807</b>	<b>23,232</b>	—	<b>4,575</b>
<b>F. Gerberei:</b>				
52. Felle und Häute . . . . .	1,659	2,135	476	—
53. Rinde . . . . .	1,455	1,822	367	—
54. Gerbstoffe . . . . .	76	79	3	—
55. Leder und Lederwaren . . . . .	881	986	105	—
	<b>4,071</b>	<b>5,022</b>	<b>951</b>	—
<b>G. Glas- und Thonwarenfabrikation:</b>				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I) . . . . .	1,806	1,904	98	—
57. „ , Hohlglaswaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	640	597	—	43
58. Thonwaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	627	711	84	—
59. Thonröhren aller Art . . . . .	1,288	994	—	294
	<b>4,361</b>	<b>4,206</b>	—	<b>155</b>
<b>H. Papierfabrikation:</b>				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff), Papier- späne . . . . .	7,616	6,879	—	737
61. Papier und Carton (A u. B) . . . . .	1,050	1,123	73	—
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I) . . . . .	333	477	144	—
	<b>8,999</b>	<b>8,479</b>	—	<b>520</b>
<b>I. Strohindustrie:</b>				
63. Strohwaren aller Art . . . . .	98	102	4	—
Übertrag . . . . .	<b>480,821</b>	<b>435,787</b>	—	<b>45,034</b>

# Verkehr nach den Warengattungen.

	1891	1892	Gegenüber 1891	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	<b>480,821</b>	<b>435,787</b>	—	<b>45,034</b>
<b>K. Holzindustrie:</b>				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	7,014	3,418	—	3,596
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	277	381	104	—
66. Holzwaren	1,310	1,177	—	133
	<b>8,601</b>	<b>4,976</b>	—	<b>3,625</b>
<b>L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:</b>				
67. Farben und Farbwaren	1,459	1,643	184	—
68. Farbholz	525	720	195	—
69. Farberden	776	519	—	257
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze u. dergl.	1,723	2,519	796	—
71. Soda	652	698	46	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	18,691	20,260	1,569	—
73. Säuren, Laugen, Beitzen	1,113	1,007	—	106
74. Weinstein und Weinhefe	60	36	—	24
75. Fett und Fettwaren, Seifen, Kerzen	1,837	2,199	362	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar, etc.	355	287	—	68
77. Stärke, Stärkemehl	1,094	1,054	—	40
78. Chinarinde	—	—	—	—
79. Mineralöle (Petroleum)	3,863	4,585	722	—
80. Vegetabilische Öle	1,534	2,082	548	—
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	1,686	1,775	89	—
82a. Schwefel	350	163	—	187
82b. (95) Zündwaren	33	13	—	20
83. Spirit	3,512	2,119	—	1,393
84. Erden aller Art (Sand und Kies), ausschl. Farbenerden	14,805	4,188	—	10,617
85. Eis	77	222	145	—
86. Heu und Stroh	2,243	4,682	2,439	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	118	122	4	—
88. Sämereien aller Art (ausschliesslich Getreide)	777	734	—	43
89. Düngmittel aller Art	8,347	10,929	2,582	—
	<b>65,630</b>	<b>62,556</b>	—	<b>3,074</b>
<b>M. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
90. Fahrzeuge	4,853	2,276	—	2,577
91. Leere Gebinde und Emballagen	4,998	5,638	640	—
	<b>9,851</b>	<b>7,914</b>	—	<b>1,937</b>
<b>N. Nicht rubrizierte Waren:</b>				
92. Einzelsendungen	1,367	1,409	42	—
93. Sammelladungen	2,069	1,894	—	175
94. Übrige Wagenladungen	407	288	—	119
	3,843	3,591	—	252
Differenz gegenüber der Güter-Statistik nach Klassen	7,341	11,728	4,387	—
	<b>11,184</b>	<b>15,319</b>	<b>4,135</b>	—
<b>Gesamttotal</b>	<b>576,087</b>	<b>526,552</b>	—	<b>49,535</b>

## 9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Bruttobetrag der Transport-Einnahmen							Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugskilom.	per Wagen-achs-kilometer	per Bahnkilometer					
							Personen	Gepäck	Vieh	Güter	Total	
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
1883	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
1885	58	201,110	2,053	344,380	5. 38	18.29	11,133	1,059	1,640	26,065	39,897	230
1886	58	220,446	2,077	350,697	5. 23	18.03	11,473	1,113	1,392	26,571	40,549	247
1887	58	215,065	2,041	375,886	5. 10	17.71	11,350	1,112	876	28,002	41,340	119
1888	58	225,173	2,050	428,241	5. 16	17.40	11,861	1,089	742	30,905	44,597	96
1889	58	275,502	2,481	458,733	5. 49	18.15	14,907	1,297	613	32,851	49,668	95
1890	58	262,799	2,359	494,187	5. 41	17.75	14,073	1,250	422	34,749	50,494	96
1891	58	268,328	2,468	508,741	5. 44	17.33	14,097	1,287	351	35,024	50,759	79
1892	69	236,598	2,225	391,547	6. 76	17.20	12,287	1,161	539	28,084	42,071	103

## IV. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

## 1. Fahrleistungen.

Die Fahrleistungen haben betragen:

	1891	1892
	Kilometer	
Fahrplanmässige Schnell- und Personenzüge . . . . .	269,472	304,335
Fahrplanmässige gemischte Züge . . . . .	31,718	31,802
Fahrplanmässige Güterzüge . . . . .	124,875	129,916
Total der fahrplanmässigen Züge . . . . .	426,065	466,053
Extra-Schnell- und Personenzüge . . . . .	458	1,247
Fakultativ-Güterzüge . . . . .	114,919	95,105
Total der Extrazüge . . . . .	115,377	96,352
Total aller Züge . . . . .	541,442	562,405
Vorspann- und Leerfahrten-Lokomotivkilometer . . . . .	69,191	80,175
Total der Lokomotivkilometer . . . . .	610,633	642,580

Mit vorstehenden Zügen wurden befördert:	<b>1891</b>	<b>1892</b>
Personenwagen-Achskilometer . . . . .	2,896,030	3,173,591
Gepäck- und Güterwagen-Achskilometer . . . . .	13,540,609	13,115,909
Bahnpostwagen-Achskilometer . . . . .	553,396	582,672
Summa der Achskilometer . . . . .	<u>16,990,035</u>	<u>16,872,172</u>

Von den Achskilometern fielen auf:

	Total-Achskilometer	
Personenzüge . . . . .	4,971,472	5,370,106
„ (Bahnpost) . . . . .	553,396	582,672
Gemischte Züge . . . . .	1,192,832	1,048,200
Güterzüge . . . . .	10,272,335	9,871,194
	<u>16,990,035</u>	<u>16,872,172</u>

Auf einen Lokomotivkilometer fielen:

Personenwagen-Achskilometer . . . . .	4.74	4.93
Gepäck- und Güterwagen-Achskilometer . . . . .	22.17	20.41
Bahnpostwagen-Achskilometer . . . . .	0.91	0.90
Wagenachskilometer überhaupt . . . . .	27.82	26.25

## 2. Ausgaben.

1891			1892	
Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
1,524,002	47	A. Vertragsgemässe Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes . . . . .	1,589,807	44
449	90	B. I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	460	70
		II. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:		
11,784	80	a) Unterhalt der Bahnanlagen . . . . .	3,752	83
75,727	91	b) Erneuerung des Oberbaues . . . . .	124,587	58
121	82	c) Sonstige Ausgaben . . . . .	171	90
43	80	III. Expeditionsdienst . . . . .	2	95
		IV. Verschiedene Ausgaben:		
140,721	91	a) Pacht- und Mietzinse (Passivzinse) . . . . .	140,981	09
7,341	82	b) Sonstige Ausgaben . . . . .	7,730	36
1,760,194	43	Total der Ausgaben . . . . .	1,867,494	85

Die Mehrentschädigung an die Nordostbahn für die Besorgung des Betriebsdienstes pro 1892 im Betrage von Fr. 65,804. 97 Cts. erklärt sich aus den eingangs dieses Abschnittes im Vergleich zum Vorjahr ausgewiesenen Fahrleistungen. Die bezügliche Gesamtvergütung ergibt sich wie folgt:

	Regelmässige und Extrazüge:			Vorspann- und Leerfahrten:			Total:		
	Lokom.-Kil.	Fr.	Cts.	Lokom.-Kil.	Fr.	Cts.	Lokom.-Kil.	Fr.	Cts.
	à Fr. 2. 70 Cts.			à —. 90 Cts.					
Für Bötzberrbahn	523,354.45	1,413,057.	01	79,159.34	71,243.	40	602,513.79	1,484,300.	41
„ Koblenz-Stein	39,050.55	105,436.	48	78.39	70.	55	39,128.94	105,507.	03
	<u>562,405.00</u>	<u>1,518,493.</u>	<u>49</u>	<u>79,237.73</u>	<u>71,313.</u>	<u>95</u>	<u>641,642.73</u>	<u>1,589,807.</u>	<u>44</u>

Die für den Unterhalt der Bahnanlagen verausgabten Fr. 3,752. 83 Cts., Ziffer II a vorstehend, wurden erfordert für:

1. Rekonstruktion verschobener Böschungskegel zwischen Brugg und Bötzenegg . . . . .	Fr. 548. 10 Cts.	
2. Verstärkung der Mühlebachbrücke bei Mumpf . . . . .	„ 1,388. 25 „	
3. Erstellen einer Steinvorlage auf dem Verladeplatz in Augst . . . . .	„ 1,472. 20 „	
4. Verschiedene kleinere Unterbauarbeiten . . . . .	„ 150. 86 „	
5. Zurücksetzen der Kopframpe in Augst . . . . .	„ 335. 38 „	
6. Einlassen der Decimalwage in den Boden des Güterschuppens in Möhlin und Veränderung am alten Stationsgebäude in Stein . . . . .	„ 66. 57 „	
7. Erstellen einer Zweigwasserleitung vom Stationsbrunnen in die Küche des Stationsgebäudes in Hornussen . . . . .	„ 268. 42 „	
8. Erstellen eines Ladeprofiles auf der Station Möhlin und Einrichtung der Beleuchtung des Übergangs bei Kil. 71.6 in Rheinfelden . . . . .	„ 97. 65 „	
9. Regulieren der Brückenwagen auf der Linie Koblenz-Stein . . . . .	„ 16. 70 „	
10. Auswechslung einer Zugbarriere in Stein wegen der Weichen-centralanlage . . . . .	„ 1,248. 87 „	
11. Neue Schlagbaumbarriere in Eiken (Restausgabe) und zwei Antriebsvorrichtungen für die Barrieren daselbst . . . . .	„ 252. 17 „	
12. Verbesserung von Triebwerken für Barrieren etc. . . . .	„ 74. 16 „	
13. Verlegen der Telegraphenleitung im Villnacherntunnel, im Bötzberrgtunnel und auf der Station Augst . . . . .	„ 50. 80 „	
14. Reparaturen an Signalen und Läutwerken auf der Linie Koblenz-Stein . . . . .	„ 23. 90 „	
		Fr. 5,994. 03 Cts.

ab: Übernahme der in den Jahren 1890/91 zu Lasten der Gemeinschaft verrechneten Reparaturkosten infolge Zugsentgleisung auf der Aarebrücke bei Brugg auf alleinige Rechnung der Nordostbahn . . . . .

„ 2,241. 20 „

Summe, wie oben Fr. 3,752. 83 Cts.

Unter den sonstigen Ausgaben, Ziffer IV. B der Rechnung, sind enthalten:

1. Kosten der Katasterrevision in Pratteln . . . . .	Fr. 1,100. — Cts.	
2. Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe in Augst . . . . .	„ 192. — „	
3. Kosten für die Züge bei der Kollaudation der Linie Koblenz-Stein . . . . .	„ 375. 26 „	
4. Anteil der Bötzberrgbahn an den Kosten von Brückenverstärkungen auf der Strecke Pratteln-Basel . . . . .	„ 4,323. 91 „	
5. idem an diversen Ergänzungsarbeiten und Inventarvermehrung im Bahnhof Basel und auf der Strecke Pratteln-Basel . . . . .	„ 552. 09 „	
6. Diverses . . . . .	„ 15. 25 „	

Fr. 6,558. 51 Cts.

ab: Rückvergütung der Nordostbahn für im Jahr 1890 verrechnete Unkosten infolge obenerwähnter Zugsentgleisung . . . . .

„ 261. 65 „

Zusammen Fr. 6,296. 86 Cts.

Für die Erneuerung des Oberbaues (Ziffer II. b) wurden Fr. 48,859. 67 Cts. mehr verausgabt als im Jahr 1891 und zwar beinahe ausschliesslich für die Strecke Brugg-Pratteln, indem die Anteilsquoten an den Oberbau - Erneuerungskosten auf dem Bahnhof Brugg und der Centralbahnstrecke Pratteln - Basel nur um Fr. 306. 27 Cts. grösser sind als im Vorjahr und Materialerneuerungen auf der Linie Koblenz-Stein im Berichtsjahr keine stattgefunden haben.

Die streckenweise Geleise-Erneuerung, bestehend in Auswechslung der Eisenschienen Profil V und Holzschwellen gegen Stahlschienen Profil V und Eisenschwellen, wurde bewerkstelligt:

auf den Stationen Bötzenegg, Effingen, Stein, Rheinfelden und Augst, mit gleichzeitiger Erneuerung	
von 3 Weichenverbindungen, auf einer Länge von . . . . .	778 m
und auf der offenen Bahn zwischen Mumpf und Möhlin auf einer Länge von . . . . .	2,005 „
Zusammen	<u>2,783 m</u>

Im Jahr 1891 betrug die umgebaute Geleiselänge 3,498 m, einschliesslich 13 Weichenverbindungen; dass nun dessenungeachtet die Ausgaben im Jahr 1892 sich um obige Fr. 48,859. 67 Cts. höher beziffern, ist damit zu erklären, dass ein Teil des bereits im Jahr 1891 eingelegten Oberbaumaterials erst im Berichtsjahr zur Verrechnung gebracht werden konnte.

### 3. Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

Betriebs-Jahr	Durchschnittl. Bahn-Länge	Ausgaben-Betreffnis per Bahnkilometer					Betreffnis der eigentl. Betriebs-Ausgaben per		
		Eigentliche Betriebs-Ausgaben	Verschiedene Ausgaben			Im ganzen	Zugskm.	Nutzkm.	Achskm.
			Pacht- und Mietzinse	Sonstige Ausgaben	Total				
	Km.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Cts.
1875	24.2	22,933	2,133	8	2,141	25,074	3.03	3.03	10.70
1876	58	21,790	2,293	145	2,438	24,228	2.98	2.98	11.01
1877	58	18,918	2,384	12	2,396	21,314	2.93	2.93	9.69
1878	58	17,030	2,465	33	2,498	19,528	2.86	2.86	9.72
1879	58	16,388	2,325	63	2,388	18,776	2.77	2.76	9.88
1880	58	18,056	2,505	17	2,522	20,578	2.85	2.85	9.12
1881	58	17,890	2,334	77	2,411	20,301	2.98	2.98	10.64
1882	58	21,203	2,404	8	2,412	23,615	3.03	3.03	10.44
1883	58	22,600	2,177	8	2,185	24,785	3.11	3.02	10.89
1884	58	22,153	2,258	55	2,313	24,466	2.99	2.98	10.44
1885	58	22,273	2,298	129	2,427	24,700	3. —	2.99	10.21
1886	58	23,259	2,307	61	2,368	25,627	3. —	2.96	10.35
1887	58	24,461	2,187	92	2,279	26,740	3.54	2.96	10.48
1888	58	25,570	2,329	118	2,447	28,017	3.54	2.91	9.97
1889	58	26,887	2,342	237	2,579	29,466	3.76	2.85	9.82
1890	58	27,086	2,437	172	2,609	29,695	2.90	2.76	9.52
1891	58	27,795	2,426	127	2,553	30,348	2.98	2.68	9.49
1892	69	24,910	2,043	112	2,155	27,065	3.06	2.74	10.19

Darüber, wie die Betriebsausgaben sich auf die bisherige Bötzberrbahn und die neue Linie Koblenz-Stein verteilen, verweisen wir auf die Beilage zur Betriebsrechnung. Es ergibt sich daraus, dass die Ausgaben für letztere Linie deren Einnahmen um Fr. 2,824. 02 Cts. überstiegen.



## V. Finanzergebnis.

1891		1892	
Fr. 2,944,037. 23 Cts.	Ertrag des Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransportes	Fr. 2,902,926. 90 Cts.	
„ 4,537. 76 „	Verschiedene Einnahmen	„ 7,093. 03 „	
Fr. 2,948,574. 99 Cts.		Fr. 2,910,019. 93 Cts.	
„ 1,760,194. 43 „	Betriebsausgaben, einschliesslich Oberbauerneuerung	„ 1,867,494. 85 „	
Fr. 1,188,380. 56 Cts.	Reinertrag	Fr. 1,042,525. 08 Cts.	

Der Überschuss der Betriebseinnahmen beziehungsweise Reinertrag beträgt:

0/o 40.30		in Prozenten der Bruttoeinnahmen		0/o 35.82	
Fr. 20,489. 32 Cts.		per Bahnkilometer		Fr. 15,109. 06 Cts.	
„ 2. 19 „		„ Zugskilometer		„ 1. 85 „	
„ 1. 97 „		„ Nutzkilometer		„ 1. 66 „	
„ 0. 06.99 „		„ Wagenachsenkilometer		„ 0. 06.18 „	

Der Reinertrag ist je hälftig mit Fr. 521,262. 54 Cts. (1891 Fr. 594,190. 28 Cts.) den beiden beteiligten Bahngesellschaften zugefallen. Durch denselben wurde das per Ende 1892 für die vereinigte Bötzberrgbahn und Linie Koblenz-Stein aufgewendete Anlagekapital von Fr. 28,128,000 im Berichtsjahr mit 3.706 0/o verzinst, gegen 5.066 0/o im Vorjahr.

Berechnet man auf Grund der Beilage zur Betriebsrechnung den Ertrag der beiden Linien getrennt, so ist zu konstatieren, dass, weil (wie schon oben hervorgehoben) die Einnahmen der Linie Koblenz-Stein nicht einmal ganz zur Deckung ihrer Ausgaben ausreichen, deren Anlagekapital völlig unverzinst blieb. Die Bötzberrgbahn für sich allein hat mit der in erwähneter Beilage ersichtlichen Nettoeinnahme von Fr. 1,045,349. 10 Cts. das auf sie entfallende Anlagekapital von Fr. 23,628,000 mit 4.42 0/o verzinst.

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

Zürich, den 2. Juni 1893.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. E. Escher.

# Rechnungen

der

**Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

über die

## Bötzbergbahn

einschliesslich der Linie Koblenz-Stein

umfassend das Jahr 1892.

---

### **Beilage:**

Ausscheidung der **Betriebsrechnung** auf die beiden Sektionen  
Bötzbergbahn und Linie Koblenz-Stein.

---

# I. Betriebsrechnung der Bötzberrbahn

Einnahmen.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
I. Ertrag des Personentransportes . . . . .	.	.	847,797	88		
II. Ertrag des Gepäck-, Tier- und Gütertransportes.						
1. Vom Gepäck . . . . .	80,069	55				
2. Von Tieren . . . . .	37,216	19				
3. Von Gütern . . . . .	1,937,843	28	2,055,129	02	2,902,926	90
III. Verschiedene Einnahmen.						
1. Pacht- und Mietzinse (Aktivzinse).						
a. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.						
Station Stein . . . . .	4,207	33				
b. Für sonstige Objekte, wie Gebäude, Landabschnitte u. dergl. . . . .	2,757	95	6,965	28		
2. Ertrag von Hülfseschäften. . . . .	.	.	—	—		
3. Sonstige Einnahmen . . . . .	.	.	127	75	7,093	03
Summe .	.	.	.	.	2,910,019	93

einschl. Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.

Ausgaben.		Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>A. Vertragsgemässe Entschädigung</b> an die Nordostbahngesellschaft für die Besorgung des Betriebsdienstes . . .		.	.	.	.	1,589,807	44
<b>B. Übrige Ausgaben.</b>							
<b>I. Allgemeine Verwaltung.</b>							
A. Personal . . . . .		—	—				
B. Sonstige Ausgaben (Drucksachen und Inserate)		460	70	460	70		
<b>II. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.</b>							
A. Unterhalt der Bahnanlagen.							
1. Unterbau . . . . .		1,318	21				
2. Oberbau . . . . .		—	—				
3. Hochbau . . . . .		401	95				
4. Mech. Stationseinrichtungen einschl. Fundation		382	77				
5. Telegraphenleitungen, Signale u. Verschiedenes		1,649	90				
		3,752	83				
B. Erneuerung des Oberbaues . . . . .		124,587	58				
C. Sonstige Ausgaben . . . . .		171	90	128,512	31		
<b>III. Expeditionsdienst</b> . . . . .		.	.	2	95		
<b>IV. Verschiedene Ausgaben.</b>							
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse).							
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.							
a. Bahnhof Basel u. Bahnstrecke Basel-Pratteln		115,506	35				
b. Bahnhof Brugg . . . . .		18,174	61				
c. Station Stein . . . . .		4,207	33				
d. Station Koblenz . . . . .		2,736	51				
2. Für sonstige Objekte (Gebäude etc.) . . .		356	29				
		140,981	09				
B. Sonstige Ausgaben.							
1. Gerichts- und Prozesskosten Fr. —. 80							
2. Feuerversicherungen . . . „ 1,279. 84							
3. Steuern und Abgaben . . . „ 152. 86							
4. Verschiedenes . . . „ 6,296. 86		7,730	36	148,711	45	277,687	41
<b>Summe</b> .		.	.	.	.	<b>1,867,494</b>	<b>85</b>

## II. Gewinn- und Verlustrechnung

der Bützbergbahn einschliesslich Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>						
1. Aktiv-Saldo vom Jahr 1891 . . . . .	.	.	.	.	—	—
2. Überschuss der Betriebseinnahmen.						
Betriebseinnahmen . . . . .	2,910,019	93				
Betriebsausgaben . . . . .	1,867,494	85	1,042,525	08		
3. Zuschüsse aus Spezialfonds.						
Oberbau-Erneuerungsfonds . . . . .	.	.	124,587	58	1,167,112	66
<b>Summe .</b>	.	.	.	.	<b>1,167,112</b>	<b>66</b>
<b>Ausgaben.</b>						
1. Einlage in Spezialfonds.						
Oberbau-Erneuerungsfonds . . . . .	.	.	124,587	58		
2. Ertragsanteile der beiden beteiligten Bahngesellschaften.						
Schweizerische Centralbahn, 1/2 Anteil . . . . .	521,262	54				
Schweizerische Nordostbahn, 1/2 Anteil . . . . .	521,262	54	1,042,525	08	1,167,112	66
3. Saldo-Vortrag auf das Jahr 1893 . . . . .	.	.	.	.	—	—
<b>Summe .</b>	.	.	.	.	<b>1,167,112</b>	<b>66</b>

### III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken der Bötzberrbahn einschliesslich Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.

	Bötzberrbahn				Linie Koblenz-Stein		Zusammenzüge				Total der Netto- Ausgaben	
	Rücker- stattungen		Bauver- wendungen		Bauver- wendungen		Rücker- stattungen		Bauver- wendungen		Fr.	Ct.
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		
<b>I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.</b>												
<b>A. Organisations- und Verwaltungskosten einschliesslich technische Bauleitung.</b>												
1. Gehalte, Taggelder und Reiseauslagen	—	—	—	—	55,428	24	—	—	55,428	24		
2. Bureaukosten	—	—	—	—	919	32	—	—	919	32		
3. Mobiliar, Instrumente und Messgerätschaften	—	—	—	—	14	45	—	—	14	45		
4. Miete, Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Bureaux	—	—	—	—	818	70	—	—	818	70		
5. Allgemeine Rechtskosten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6. Verschiedenes	—	—	—	—	738	80	—	—	738	80		
							—	—	57,919	51	57,919	51
<b>B. Verzinsung des Baukapitals.</b>												
1. Aktienkapital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2. Obligationen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
3. Verschiedene Zinsen und Unkosten	—	—	—	—	94,275	—	—	—	94,275	—		
							—	—	94,275	—	94,275	—
<b>C. Expropriation.</b>												
1. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	—	—	—	—	597	15	—	—	597	15		
2. Entschädigungen	100	—	—	—	18,542	50	100	—	18,542	50		
3. Schätzungs- und Gerichtskosten	—	—	—	—	88	50	—	—	88	50		
4. Herstellung der Katasterpläne und Vermarkung	—	—	—	—	2,864	24	—	—	2,864	24		
5. Verschiedenes	—	—	—	—	151	75	—	—	151	75		
							100	—	22,244	14	22,144	14
<b>D. Bahnbau.</b>												
1. Unterbau.												
a) Erdarbeiten und Mauern etc.	—	—	1,021	14	129,682	02	—	—	130,703	16		
b) Tunnels	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
c) Brücken und Durchlässe	—	—	—	—	572,243	93	—	—	572,243	93		
d) Beschotterung	—	—	1,119	95	48,652	65	—	—	49,772	60		
e) Chausseierung von Strassen, Wegen und Vorplätzen	—	—	700	35	13,838	29	—	—	14,538	64		
f) Fluss- und Uferbauten	—	—	—	—	52,821	66	—	—	52,821	66		
g) Verschiedenes	—	—	—	—	712	85	—	—	712	85		
							—	—	820,792	84	820,792	84
2. Oberbau.												
a) Schienenunterlagen (Schwellen)	—	—	3,161	40	149,308	76	—	—	152,470	16		
b) Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	3,586	60	171,068	85	—	—	174,655	45		
c) Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. Schiebebühnen einschl. Fundirung	—	—	18,513	85	84,819	23	—	—	103,333	08		
d) Legen des Oberbaues	—	—	1,080	14	54,126	82	—	—	55,206	96		
e) Verschiedenes	—	—	—	—	41	80	—	—	41	80		
							—	—	485,707	45	485,707	45
Übertrag	100	—	29,183	43	1,451,755	51	100	—	1,480,938	94	1,480,838	94

### III. Rechnung über die Verwendungen zu Bauzwecken der Bötzberrgbahn einschliesslich Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.

	Bötzberrgbahn				Linie Koblenz-Stein		Zuzammenzüge				Total der Netto- Ausgaben	
	Rücker- stattungen		Bauver- wendungen		Bauver- wendungen		Rücker- stattungen		Bauver- wendungen		Fr.	Ct.
	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.		
Übertrag . . . . .	100	—	29,183	43	1,451,755	51	100	—	1,480,938	94	1,480,838	94
3. Hochbau und mechanische Sta- tionseinrichtungen.												
a) Verwaltungsgebäude . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
b) Gebäude für den Dienst der Reisen- den und Güter einschl. Einsteighallen, Trottoirs und Rampen . . . . .	192	—	—	—	85,212	50	192	—	85,212	50		
c) Werkstätten und feste Einrichtungen derselben, Remisen und Magazine . .	—	—	—	—	32,919	47	—	—	32,919	47		
d) Wasserstationen und Brunnen einschliesslich Wasserbeschaffung . . . . .	—	—	296	94	20,995	75	—	—	21,292	69		
e) Hebevorrichtung und Brückenwagen . .	—	—	—	—	16,026	52	—	—	16,026	52		
f) Wärterhäuser . . . . .	906	14	18,994	80	24,389	15	906	14	43,383	95		
g) Beleuchtungseinrichtungen und Gas- leitungen . . . . .	—	—	2,617	10	1,402	40	—	—	4,019	50		
h) Verschiedenes . . . . .	—	—	—	—	166	30	—	—	166	30		
							1,098	14	203,020	93	201,922	79
4. Telegraph, Signale und Ver- schiedenes.												
a) Telegraphenleitungen . . . . .	—	—	10,358	87	4,277	84	—	—	14,636	71		
b) Signaleinrichtungen und zugehörige Leitungen . . . . .	—	—	9,602	95	36,980	73	—	—	46,583	68		
c) Orientierungs- und Ordnungszeichen . .	—	—	—	—	3,980	35	—	—	3,980	35		
d) Einfriedigungen und Barrieren . . . .	—	—	709	77	54,942	81	—	—	55,652	58		
e) Verschiedenes . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
							—	—	120,853	32	120,853	32
	1,198	14	71,763	86	1,733,049	33	1,198	14	1,804,813	19	1,803,615	05
II. Rollmaterial . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III. Mobiliar und Gerätschaften.												
1. Für die allgemeine Verwaltung . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
2. Für den Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst . . . . .	214	10	613	20	6,216	50	214	10	6,829	70		
3. Für den Stationsdienst . . . . .	—	—	437	—	14,467	82	—	—	14,904	82		
4. Für den Transportdienst . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
5. Für die Werkstätten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6. Telegraphenapparate . . . . .	—	—	398	72	3,602	29	—	—	4,001	01		
	214	10	1,448	92	24,286	61	214	10	25,735	53	25,521	43
Total der Ausgaben . . . . .	1,412	24	73,212	78	1,757,335	94	1,412	24	1,830,548	72	1,829,136	48

# IV. Rechnung über den Kapitalverkehr der Bötzberrgbahn einschliesslich Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.

Einnahmen.	Bötzberrgbahn		Linie Koblenz-Stein		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>1. Aktivsaldo vom Jahr 1891.</b>						
a. Konto Entbehrliche Liegenschaften . . . . .	13,493	—	—	—	13,493	—
b. Konto-Korrent-Guthaben an die Schweiz. Nordostbahn .	20,588	83	36,723	84	57,312	67
	34,081	83	36,723	84	70,805	67
<b>2. Kapitaleinzahlungen der beiden beteiligten Bahn- gesellschaften.</b>						
a) Für die Bötzberrgbahn:						
XXIII. Einzahlung vom 1. Juli 1892 . . . . .	170,000	—	—	—	170,000	—
b) Für die Linie Koblenz-Stein:						
X. Einzahlung vom 1. Februar 1892 . . . . .	.	.	900,000	—	900,000	—
XI. Einzahlung vom 1. Juli 1892 . . . . .	.	.	900,000	—	900,000	—
	170,000	—	1,800,000	—	1,970,000	—
<b>3. Erlöse und Rückerstattungen zu Gunsten des Baukonto.</b>						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	1,198	14	—	—	1,198	14
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	214	10	—	—	214	10
	1,412	24	—	—	1,412	24
<b>Summe .</b>	<b>205,494</b>	<b>07</b>	<b>1,836,723</b>	<b>84</b>	<b>2,042,217</b>	<b>91</b>
<b>Ausgaben.</b>						
<b>1. Verwendungen zu Bauzwecken.</b>						
I. Bahnanlage und feste Einrichtungen . . . . .	71,763	86	1,733,049	33	1,804,813	19
III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	1,448	92	24,286	61	25,735	53
	73,212	78	1,757,335	94	1,830,548	72
<b>2. Aktivsaldo-Vortrag auf das Jahr 1893.</b>						
a. Konto Entbehrliche Liegenschaften . . . . .	13,493	—	—	—	13,493	—
b. Konto-Korrent-Guthaben an die Schweizerische Nordostbahn	118,788	29	79,387	90	198,176	19
	132,281	29	79,387	90	211,669	19
<b>Summe .</b>	<b>205,494</b>	<b>07</b>	<b>1,836,723</b>	<b>84</b>	<b>2,042,217</b>	<b>91</b>



**V. Bilanz der Bötzberrbahn einschl. Linie Koblenz-Stein  
auf 31. Dezember 1892.**

	Bötzberrbahn		Linie Koblenz-Stein		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Aktiven.</b>						
<b>1. Bankonto.</b>						
<i>a. Bahnanlage und feste Einrichtungen.</i>						
Nettoausgaben laut vorjähriger Bilanz . . . . .	23,344,426	17	2,663,276	16	26,007,702	33
Nettoausgaben im Jahr 1892 . . . . .	70,565	72	1,733,049	33	1,803,615	05
	23,414,991	89	4,396,325	49	27,811,317	38
<i>b. Rollmaterial . . . . .</i>	—	—	—	—	—	—
<i>c. Mobiliar und Gerätschaften.</i>						
Nettoausgaben laut vorjähriger Bilanz . . . . .	79,492	—	—	—	79,492	—
Nettoausgaben im Jahr 1892 . . . . .	1,234	82	24,286	61	25,521	43
	80,726	82	24,286	61	105,013	43
<b>2. Verfügbare Mittel.</b>	23,495,718	71	4,420,612	10	27,916,330	81
<i>a. Entbehrliche Liegenschaften, laut vorjähriger Bilanz . .</i>	13,493	—	—	—	13,493	—
<i>b. Konto-Korrent-Guthaben an die Schweizerische Nordost-</i>						
<i>bahn . . . . .</i>	118,788	29	79,387	90	198,176	19
	132,281	29	79,387	90	211,669	19
<b>Summe der Aktiven .</b>	<b>23,628,000</b>	—	<b>4,500,000</b>	—	<b>28,128,000</b>	—
<b>Passiven.</b>						
<b>Kapitaleinzahlungen der beiden beteiligten Bahnge-</b>						
<b>sellschaften.</b>						
<i>a. Beteiligung der Schweiz. Centralbahn . . . . .</i>	11,814,000	—	2,250,000	—	14,064,000	—
<i>b. Beteiligung der Schweiz. Nordostbahn . . . . .</i>	11,814,000	—	2,250,000	—	14,064,000	—
<b>Summe der Passiven .</b>	<b>23,628,000</b>	—	<b>4,500,000</b>	—	<b>28,128,000</b>	—

# **VI. Rechnung über den Oberbauerneuerungsfonds der Bötzberrgahn ohne die Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.**

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
<b>Einnahmen.</b>				
<b>Jahreseinlage aus der Betriebsrechnung pro 1892, gemäss Regulativ vom 25. Oktober 1884.</b>				
<i>a.</i> Für Schienen und deren Befestigungsmittel, Kreuzungen, Weichen, Drehscheiben und Schiebebühnen, 602,513.79 Lokomotiv-Kilometer à 12 Cts.	72,301	66		
<i>b.</i> Für Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen, 58 Bahnkilometer à Fr. 560	32,480	—	104,781	66
<b>Ausserordentlicher Zuschuss aus der Betriebsrechnung zur Deckung des Rückschlags pro 1892 . . . . .</b>	.	.	19,805	92
<b>Summe .</b>	.	.	<b>124,587</b>	<b>58</b>
<b>Ausgaben.</b>				
<b>Erneuerung des Oberbaues.</b>				
<b>Verwendete Materialien:</b>				
	Bahnhof Brugg	Brugg- Pratteln	Pratteln- Basel	
<i>a.</i> Schienen und deren Befestigungsmittel .	1,155. 95	32,640. 99	1,586. 78	35,383 72
<i>b.</i> Bahn-, Weichen- und Brückenschwellen	1,507. 90	61,284. 45	4,432. 84	67,225 19
<i>c.</i> Weichen, Kreuzungen und Drehscheiben	2,447. 66	16,770. 25	2,760. 76	21,978 67
	<u>5,111. 51</u>	<u>110,695. 69</u>	<u>8,780. 38</u>	
<b>Summe .</b>	.	.	<b>124,587</b>	<b>58</b>

Beilage zu den Jahresrechnungen  
der Bötzbearbahn.

Betriebsrechnung  
der  
**Bötzbearbahn**  
einschliesslich der Linie Koblenz-Stein  
umfassend das Jahr 1892,  
ausgeschieden nach den beiden Sektionen  
Bötzbearbahn und Linie Koblenz-Stein.  
(Betriebsöffnung der Linie Koblenz-Stein am 1. August 1892.)

---



# einschl. Linie Koblenz-Stein vom Jahr 1892.

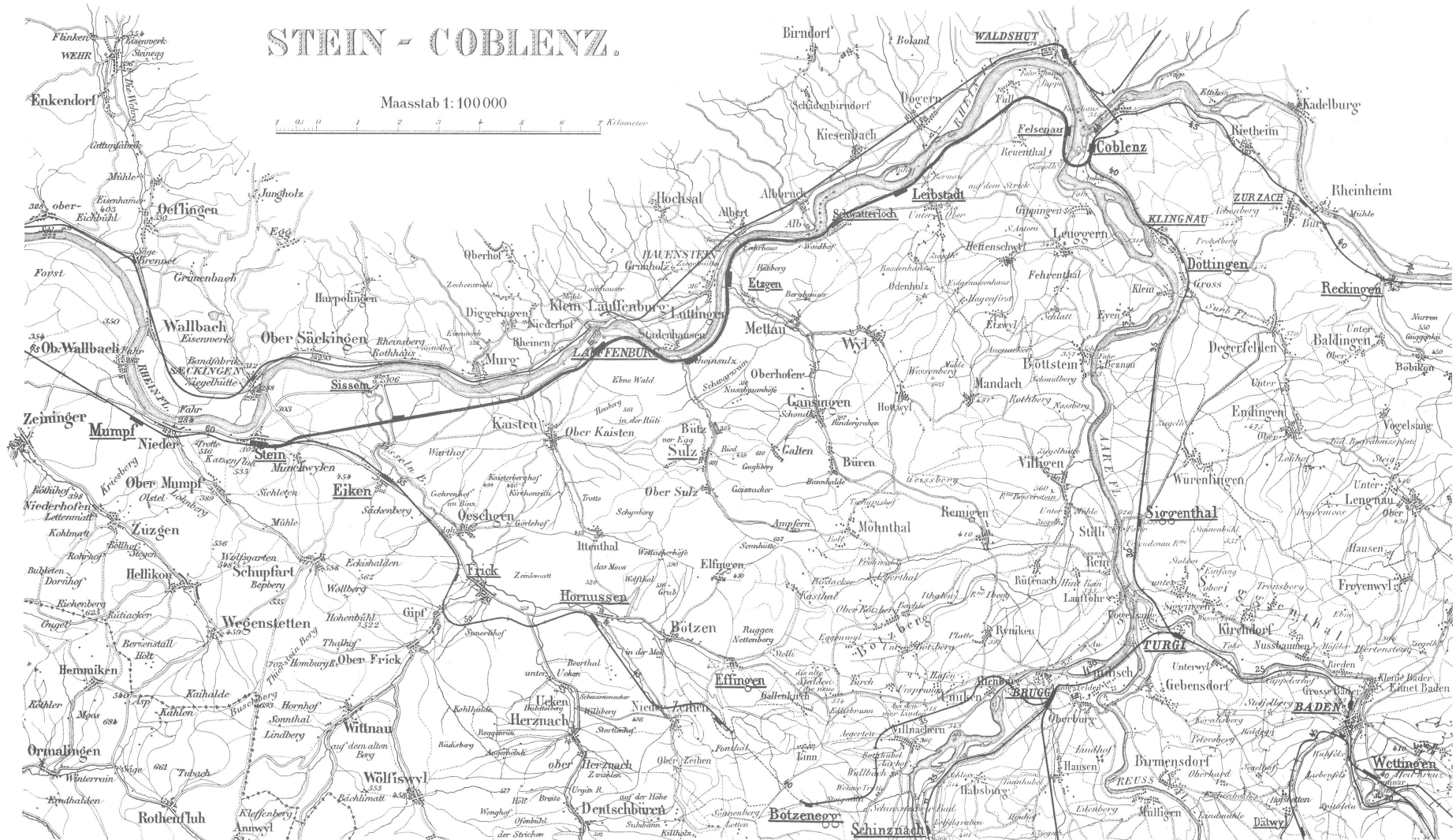
Ausgaben.	Böttzbergbahn		Linie Koblenz-Stein		Total	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
A. Vertragsgemässe Entschädigung an die Nordostbahngesellschaft für die Besorgung des Betriebsdienstes . . .	1,484,300	41	105,507	03	1,589,807	44
B. Übrige Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Personal . . . . .	—	—	—	—	—	—
B. Sonstige Ausgaben (Drucksachen und Inserate)	460	70	—	—	460	70
	460	70	—	—	460	70
II. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen.						
A. Unterhalt der Bahnanlagen.						
1. Unterbau . . . . .	1,318	21	—	—	1,318	21
2. Oberbau . . . . .	—	—	—	—	—	—
3. Hochbau . . . . .	401	95	—	—	401	95
4. Mech. Stationseinrichtungen einschl. Foundation .	366	07	16	70	382	77
5. Telegraphenleitungen, Signale und Verschiedenes	1,626	—	23	90	1,649	90
B. Erneuerung des Oberbaues . . . . .	124,587	58	—	—	124,587	58
C. Sonstige Ausgaben . . . . .	154	10	17	80	171	90
	128,453	91	58	40	128,512	31
III. Expeditionsdienst . . . . .	2	95	—	—	2	95
IV. Verschiedene Ausgaben.						
A. Pacht- und Mietzinse (Passivzinse).						
1. Für Bahnhöfe und Bahnstrecken.						
a. Bahnhof Basel und Bahnstrecke Basel-Pratteln	115,506	35	—	—	115,506	35
b. Bahnhof Brugg . . . . .	18,174	61	—	—	18,174	61
c. Station Stein . . . . .	3,179	62	1,027	71	4,207	33
d. Station Koblenz . . . . .	—	—	2,736	51	2,736	51
2. Für sonstige Objekte (Gebäude etc.) . . .	356	29	—	—	356	29
B. Sonstige Ausgaben.						
1. Gerichts- und Prozesskosten . . . . .	—	80	—	—	—	80
2. Feuerversicherungen . . . . .	788	08	491	76	1,279	84
3. Steuern und Abgaben . . . . .	73	70	79	16	152	86
4. Verschiedenes . . . . .	5,921	60	375	26	6,296	86
	144,001	05	4,710	40	148,711	45
Summe . . . . .	1,757,219	02	110,275	83	1,867,494	85

## PLAN DER EISENBAHNLINIE

## STEIN - COBLENZ.

Maasstab 1:100 000

1 0,5 0 1 2 3 4 5 6 7 Kilometer



Distanz von Mitte zu Mitte der Stationen  
Entfernung von Stein

## PROFIL DER EISENBAHNLINIE

### STEIN - COBLENZ.

Maasstab 1: 100 000 für die Längen.  
1: 2 000 für die Höhen.

Pierre du Nilon 376<sup>m</sup> über Meer

Distanzen zwischen den Visirbrüchen

Gradienten per Mille

Höhe der Bahn über Meer in Meter

Horizont 200 Meter über Meer

Entfernung von Stein in Kilometer

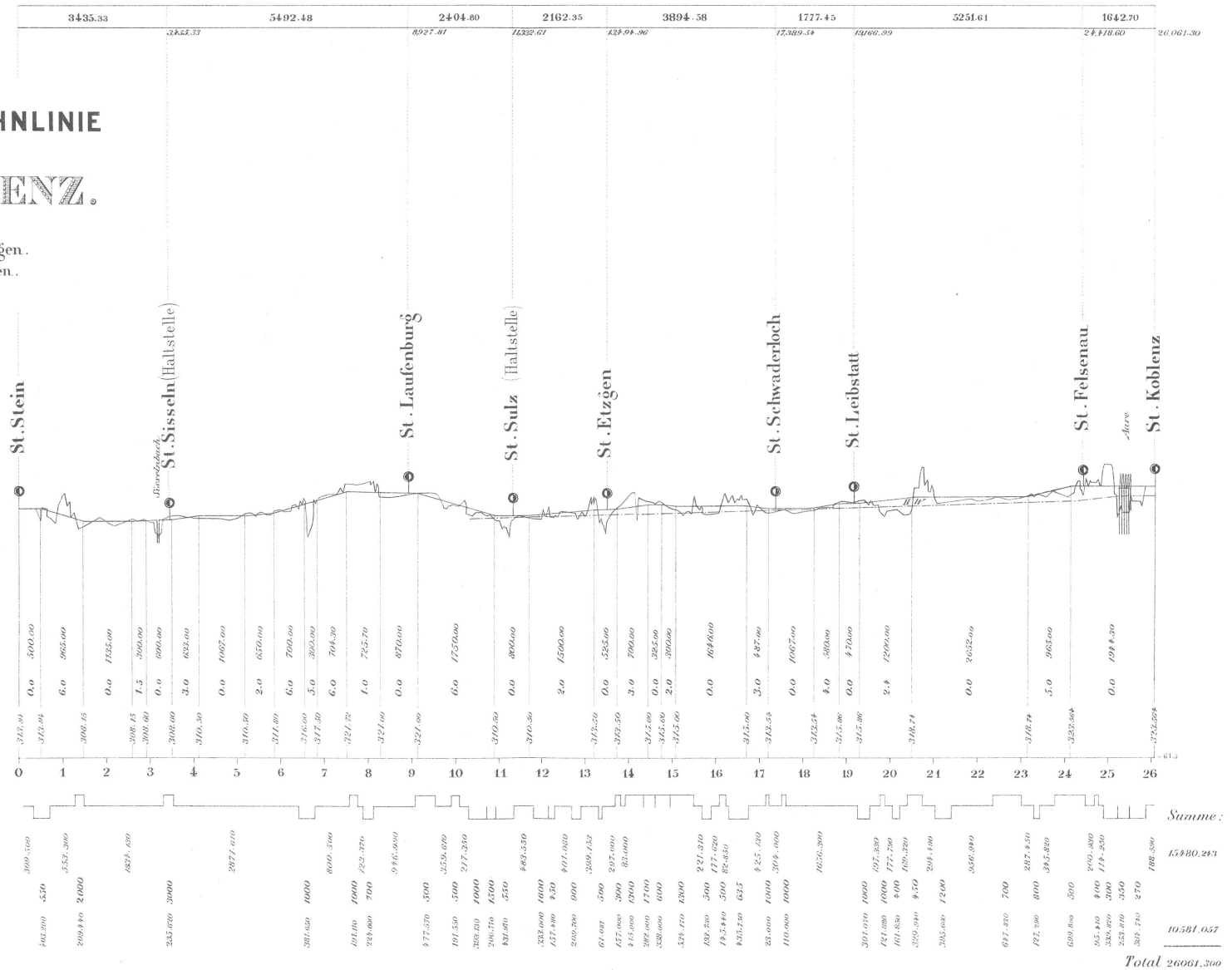
Curven Centrum rechts

Gerade Centrum links

Länge der Geraden in Meter

Radius in Meter

Bogenlängen in Meter



Topogr. Anstalt Winterthur

