Ausgaben und Statistik des Betriebes

Objekttyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **39 (1891)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

9. Chronologische Vergleichung des Verkehrs und der Einnahmen.

	Bahnlänge	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Bruttobetrag der Transport-Einnahmen							Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer
							per Bahnkilometer					
		Personen	Gepäck	Güter	per Zugskilom.	per Wagenachsenkilometer	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

IV. Ausgaben und Statistik des Betriebes.

Die Fahrleistungen haben betragen:

	1890	1891
	Kilometer	
Fahrplanmässige Schnell- und Personenzüge . .	262,915	269,472
Fahrplanmässige gemischte Züge	40,393	31,718
Fahrplanmässige Güterzüge	107,865	124,875
Total der fahrplanmässigen Züge	411,113	426,065
Übertrag .	411,113	426,065

	Kilometer 1890	Kilometer 1891
Übertrag	411,113	426,065
Extra-Schnell- und -Personenzüge	754	458
Fakultativ-Güterzüge	129,063	114,919
Total der Extrazüge	129,817	115,377
Total aller Züge	540,930	541,442
Vorspann- und Leerfahrten-Lokomotivkilometer	34,457	69,191
Total der Lokomotivkilometer	575,387	610,633

Mit vorstehenden Zügen wurden befördert:	1890	1891
Personenwagen-Achsenkilometer	2,751,496	2,896,030
Gepäck- und Güterwagen-Achsenkilometer	13,278,789	13,540,609
Bahnpostwagen-Achsenkilometer	465,504	553,396
Summe der Achsenkilometer	16,495,789	16,990,035

Von den Achsenkilometern fielen auf:	1890	1891
	Total-Achsenkilometer	
Personenzüge	4,831,335	4,971,472
„ (Bahnpost)	465,504	553,396
Gemischte Züge	1,708,511	1,192,832
Güterzüge	9,490,439	10,272,335
	16,495,789	16,990,035

Auf einen Lokomotivkilometer fielen:	1890	1891
Personenwagen-Achsenkilometer	4.78	4.74
Gepäck- und Güterwagen-Achsenkilometer	23.07	22.17
Bahnpostwagen-Achsenkilometer	0.81	0.91
Wagenachsenkilometer überhaupt	28.66	27.82

Ausgaben.

1890 Fr.	1890 Cts.		1891 Fr.	1891 Cts.
1,491,520	49	A. Vertragsgemässe Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes	1,524,002	47
421	50	B. I. Allgemeine Verwaltung	449	90
		II. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:		
9,107	43	*a)* Unterhalt der Bahnanlagen	11,784	80
69,765	90	*b)* Erneuerung des Oberbaues	75,727	91
166	25	*c)* Sonstige Ausgaben	121	82
—	—	III. Expeditionsdienst	43	80
		IV. Verschiedene Ausgaben:		
141,333	61	*a)* Pacht- und Miethzinse (Passivzinse)	140,721	91
9,975	44	*b)* Sonstige Ausgaben	7,341	82
1,722,290	62	Total der Ausgaben	1,760,194	43

Die unter Ziffer II *a)* obiger Tabelle verrechneten Ausgaben für den Unterhalt der Bahnanlagen sind für nachstehend erwähnte Arbeiten erfolgt:

1. Unterbau:	Reparatur der Aarebrücke bei Brugg in Folge Zugsentgleisung am 2. Dezember 1890 . .	Fr. 1,173. 80 Cts.	
	Reparatur des Dielenbelags auf dem Hängsteg vorgenannter Brücke	„ 239. 82 „	
	Rekonstruktion verschobener Böschungskegel zwischen Brugg und Bötzenegg	„ 607. 09 „	
	Rekonstruktion der verschobenen Futtermauer bei Kil. 42.06	„ 1,966. 08 „	
	Andecken der Böschung bei Kil. 44.140 . .	„ 68. — „	
	Abändern der offenen Durchfahrt in Eiken wegen Umwandlung des II. Geleises zum durchgehenden Hauptgeleise	„ 793. 92 „	
	Sicherung gegen Waldbrände zwischen Möhlin und Rheinfelden	„ 1,219. 16 „	
	Erstellen eines Steinbettes auf dem Verladeplatz der Station Augst	„ 782. 90 „	
	Bekiesen von Parallelwegen und Überfahrtsbrücken	„ 224. 65 „	Fr. 7,075. 42 Cts.
2. Oberbau:	Umwandlung des II. Geleises in Eiken zum durchgehenden Hauptgeleise	Fr. 685. 57 Cts.	
	Änderungen an Weichen in Hornussen, Eiken, Mumpf und Stein	„ 24. 60 „	„ 710. 17 „
3. Hochbau:	Verschindeln des Wärterwohnhauses beim Tunneleinschnitt in Bötzenegg	Fr. 828. — Cts.	
	Zurücksetzen der Kopframpen in Hornussen, Eiken und Mumpf wegen der Centralweichenanlagen, sowie Beseitigen der Kopframpe in Stein .	„ 888. 23 „	
	Provisorischer Schuppen für die Draisine des Bahnmeisters in Rheinfelden	„ 289. 33 „	
	Aufsetzen von Öfen in den Dachzimmern der Wärterwohnhäuser bei Kil. 53.775 und 78.065, Restausgabe	„ 22. 90 „	
	Überputzen und Tapeziren der Verschalungen von zwei Wohnzimmern im Stationsgebäude Mumpf	„ 159. 30 „	
	Versetzen einer Wärterbude bei Kil. 57.7 in Folge Aufhebung eines Wegüberganges . . .	„ 23. 80 „	„ 2,211. 56 „
		Übertrag .	Fr. 9,997. 15 Cts.

		Übertrag .	Fr. 9,997. 15 Cts.
4. Mechanische Stationseinrichtungen:	Arbeiten an der Brunnenstube und Leitung für den Pfarrbrunnen in Umikon . . .	Fr. 29. 18 Cts.	
	Provisorische Einrichtung für Wasserfassen in Stein wegen der Erweiterungsbauten . .	„ 23. 54 „	„ 52. 72 „
5. Telegraphenleitungen, Signale u. s. w.:	Auswechslung von Schiebebarrieren bei Kil. 55.095, 55.340 und 55.390 gegen Schlagbaumbarrieren	Fr. 1,326. 63 Cts.	
	Erstellen von Barrieren beim Fusswegübergang in Eiken	„ 91. 60 „	
	Verlegen der Telegraphenleitung in Stein wegen Einführung der Linie Koblenz-Stein . .	„ 85. 70 „	
	Ummontiren einer mechanischen Signalscheibe in Mumpf von Holz- auf Eisenschwellen . .	„ 177. 42 „	
	Eiserne Einfriedigung beim Stationsgebäude Rheinfelden	„ 53. 58 „	„ 1,734. 93 „
		Zusammen	Fr. 11,784. 80 Cts.

Unter den sonstigen Ausgaben, Ziffer B. IV. 4 der Rechnung, sind verbucht:

1. Abschreibung des Verlusts auf dem auf Abbruch verkauften ehem. Bureaugebäude in Effingen . . . . . Fr. 1,100. — Cts.
2. Erwerbung eines Sicherheitsstreifens gegen Feuersgefahr durch Funkenwurf zwischen Möhlin und Rheinfelden . . . . . „ 348. 65 „
3. Insertionskosten betreffend Neuverpachtung von Landabschnitten und Bahnböschungen „ 28. — „
4. Antheile der Bötzbergbahn an nachstehenden Verwendungen auf der mitbenutzten Strecke Pratteln-Basel:

Auswechslung von Barrieren	Fr. 375. 89 Cts.	
Brückenverstärkung in Pratteln	„ 1,317. 26 „	
Streichwuhr an der Birs	„ 363. 90 „	
Verlegen von Geleisen und Versetzen eines Nebengebäudes im Bahnhof Basel wegen Erstellung einer weitern Drehscheibe	„ 2,250. 88 „	
Inventarergänzungen und Erweiterung der Billetlogen im Bahnhof Basel	„ 671. 79 „	
Verschiedenes	„ 129. 50 „	
		„ 5,109. 22 „
	Zusammen	Fr. 6,585. 87 Cts.

Die Erneuerung des Oberbaues (Ziffer B. II. b) erheischte Fr. 5,962. 01 Cts. mehr als im Vorjahr. Für die Bötzbergbahn selbst betrug das Mehrerforderniss Fr. 15,945. 39 Cts., und die Quote für den Bahnhof Brugg steigerte sich um Fr. 6,107. 45 Cts., während an die Geleiseerneuerungen auf der mitbenutzten Strecke Pratteln-Basel Fr. 16,090. 83 Cts. weniger beizutragen waren.

Eine streckenweise Geleiseerneuerung auf der Bötzbergbahn fand statt:

Auf den Stationen Eiken und Stein von Eisenschienen alten Profils mit Holzschwellen auf Stahlschienen Profil V und Eisenschwellen, mit gleichzeitiger Erneuerung von 10 Weichenverbindungen, auf eine Länge von	1378 *m*
Zwischen Mumpf und Möhlin von Eisenschienen Profil V mit Holzschwellen auf Stahlschienen desselben Profils und Eisenschwellen, auf eine Länge von	1980 „
Zwischen Mumpf und Möhlin von Eisenschienen alten Profils auf Stahlschienen Profil V und neue Holzschwellen	30 „
Auf der Station Möhlin von Eisenschienen Profil V auf Stahlschienen Profil V und neue Holzschwellen, mit gleichzeitiger Erneuerung von 3 Weichenverbindungen, auf eine Länge von .	110 „
Zusammen	3498 *m*

gegen 1762 *m* und 8 Weichenverbindungen im Jahr 1890.

Chronologische Vergleichung der Betriebs-Ausgaben.

Betriebs-Jahr	Durchschnittl. Bahn-Länge	Ausgaben-Betreffniss per Bahnkilometer					Betreffniss der eigentl. Betriebs-Ausgaben per		
		Eigentliche Betriebs-Ausgaben	Verschiedene Ausgaben			Im Ganzen			
			Pacht- und Miethzinse	Sonstige Ausgaben	Total		Zugskm.	Nutzkm.	Achskm.
	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

Finanzergebniss.

1890		1891
Fr. 2,928,671. 58 Cts.	Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	Fr. 2,944,037. 23 Cts.
„ 5,539. 88 „	Verschiedene Einnahmen	„ 4,537. 76 „
Fr. 2,934,211. 46 Cts.		Fr. 2,948,574. 99 Cts.
„ 1,722,290. 62 „	Betriebsausgaben, einschliesslich Oberbauerneuerung	„ 1,760,194. 43 „
Fr. 1,211,920. 84 Cts.	Reinertrag	Fr. 1,188,380. 56 Cts.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen beziehungsweise Reinertrag beträgt:

% 41.30	in Prozenten der Bruttoeinnahmen	% 40.30
Fr. 20,895. 18 Cts.	per Bahnkilometer	Fr. 20,489. 32 Cts.
„ 2. 24 „	„ Zugskilometer	„ 2. 19 „
„ 2. 13 „	„ Nutzkilometer	„ 1. 97 „
„ 0. 07.35 „	„ Wagenachsenkilometer	„ 0. 06.99 „

Der Reinertrag entspricht einer Verzinsung von 5.066 % des per Ende 1891 auf die Bötzbergbahn einbezahlten Baukapitals von Fr. 23,458,000 (1890: 5.166 %) und kommt je hälftig mit Fr. 594,190. 28 Cts. (1890: Fr. 605,960. 42 Cts.) den beiden betheiligten Bahngesellschaften zu.

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

Zürich, den 28. Mai 1892.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:

Der Präsident:

Dr. E. Escher.