

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

**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft

**Band:** 38 (1890)

**Artikel:** Einundzwanzigster Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft über die Unternehmung der Bötzbahnbahn umfassend das Jahr 1890

**Autor:** Escher, E.

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730560>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 25.12.2024

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

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

\*\*

Tit.!

Wir beehren uns, Ihnen mitfolgend die einundzwanzigste, das Jahr 1890 umfassende Rechnung über den Betrieb und Bau der Bötzingenbahn vorzulegen und Ihnen gleichzeitig einen Bericht über unsere diessfällige Geschäftsführung zu erstatten.

## Übersicht der ausgeführten Bahnzüge.

Die im Berichtsjahr auf der Linie Brugg-Pratteln-Basel ausgeführten Bahnzüge haben im Ganzen 540,930 Kilometer (1889: 525,082) zurückgelegt. Davon fallen auf:

	1889	1890
	Kilometer	Kilometer
<i>a)</i> Fahrplanmässige Züge:		
1. Schnell- und Personenzüge . . . . .	250,669	262,915
2. Gemischte Züge . . . . .	52,639	40,393
3. Güterzüge ohne Personen . . . . .	110,923	107,805
	414,231	411,113
<i>b)</i> Extrazüge:		
1. Personen-Extrazüge . . . . .	1,229	754
2. Fakultativ-Güterzüge . . . . .	109,622	129,063
	525,082	540,930

## Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

### I. Einnahmen.

1889 (58 Kilometer)				1890 (58 Kilometer)			Mehreinnahme		Mindereinnahme	
Fr.	Cts.	Prozente		Fr.	Cts.	Prozente	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
864,580	62	29.96	I. Ertrag des Personentransportes	816,224	85	27.82	—	—	48,355	77
			II. Ertrag des Gepäck-, Thier- und Gütertransportes:							
75,215	76	2.61	1. Vom Gepäck . . . . .	72,487	72	2.47	—	—	2,728	04
35,571	06	1.23	2. Von Thieren . . . . .	24,520	76	0.83	—	—	11,050	30
1,905,370	11	66.01	3. Von Gütern . . . . .	2,015,438	25	68.69	110,068	14	—	—
2,016,156	93	69.85		2,112,446	73	71.99	96,289	80	—	—
2,880,737	55	99.81		2,928,671	58	99.81	47,934	03	—	—
5,489	28	0.19	III. Verschiedene Einnahmen . . . . .	5,539	88	0.19	50	60	—	—
2,886,226	83	100	. . . Total der Einnahmen . . . . .	2,934,211	46	100	47,984	63	—	—

Die Mindereinnahme aus dem Personenverkehre betrifft fast ausschliesslich die I. und II. Klasse und in diesen zum grössern Theil den Transitverkehr; ein Rückgang in diesen Ziffern und ungefähr in diesem Belange war zu erwarten, da das Ergebniss von 1889 hierin in Folge der Pariser Ausstellung ausnahmsweise günstig gewesen war. Der direkte und der Lokalverkehr, namentlich letzterer und hier vorwiegend in III. Klasse, erzielt die normale stetige Zunahme, welche indessen den oben erklärten Ausfall nicht zu decken vermochte. Der Viehverkehr ist in Folge der andauernd ungünstigen Geschäftslage für die Einfuhr nach Frankreich abermals nicht unerheblich zurückgegangen; die Transporte lebender Schafe (meist aus Österreich) in Extrazügen (1888: 154,516 Stück, 1889: 80,029) verminderten sich in Folge der Zollerhöhung im Berichtsjahr auf 20,926 Stück. Dagegen vermehrten sich, wenn auch nicht in entsprechendem Masse, die Fleischtransporte. Im Ganzen erzielt auch der Güterverkehr trotz der nicht unbeträchtlichen Verminderung des Getreideverkehrs und der Baumwoll-, Seide- und Salztransporte eine beträchtliche Steigerung, welche sich mit wenigen Ausnahmen auf alle Artikel erstreckt. Die nachfolgende Tabelle 8 gibt hierüber eingehenderen Aufschluss.

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

	Transportquantitäten				Einnahmen											
	1889		1890		1889			1890								
	Personen	Pro- zente	Personen	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente	Fr.	Cts.	Pro- zente						
<b>I. Personentransport.</b>																
<i>a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:</i>																
Einfache Fahrt . . . I. Klasse . . .	10,235	2.27	9,332	2.08	65,972	66	7.63	58,967	41	7.21						
„ „ . . . II. „ . . .	44,419	9.83	42,867	9.53	186,545	16	21.58	173,486	03	21.25						
„ „ . . . III. „ . . .	99,918	22.12	104,844	23.31	174,087	11	20.14	180,871	41	22.16						
<i>b. Zu ermässigten Fahrtaxen:</i>																
Mit Güterzügen . . . II. „ . . .	231	0.05	197	0.04	206	70	0.02	181	20	0.02						
„ „ . . . III. „ . . .	3,287	0.73	2,620	0.58	2,018	28	0.23	1,651	39	0.20						
Hin- und Rückfahrt . . . I. „ . . .	4,754	1.05	3,270	0.73	21,725	38	2.51	17,174	02	2.10						
„ „ „ . . . II. „ . . .	40,380	8.94	39,078	8.69	100,659	58	11.64	93,717	82	11.48						
„ „ „ . . . III. „ . . .	168,508	37.31	178,080	39.59	155,927	44	18.04	165,339	44	20.26						
Abonnementsbillete . . . II. „ . . .	5,478	1.21	5,034	1.12	4,135	66	0.48	5,843	47	0.72						
„ „ . . . III. „ . . .	14,028	3.11	14,394	3.20	3,661	06	0.42	3,943	04	0.48						
Militär- u. Polizeitransporte III. „ . . .	2,458	0.54	1,809	0.40	2,261	37	0.26	2,040	52	0.25						
Gesellschafts- u. Schulfahrten I. „ . . .	28	0.01	—	0.00	143	23	0.02	—	—	—						
„ „ . . . II. „ . . .	6,395	1.42	585	0.13	14,552	13	1.68	1,190	42	0.15						
„ „ . . . III. „ . . .	21,345	4.73	19,284	4.29	30,374	94	3.51	22,752	68	2.79						
Lust- und Rundfahrten } I. „ . . .	2,078	0.46	801	0.18	10,072	45	1.17	4,160	65	0.51						
„ „ „ } II. „ . . .	7,154	1.58	4,775	1.06	25,446	99	2.94	13,861	01	1.70						
„ „ „ } III. „ . . .	2,443	0.54	3,460	0.77	5,092	70	0.59	6,344	51	0.78						
Coupons für combinirbare } I. „ . . .	2,388	0.53	2,382	0.53	12,519	11	1.45	12,629	26	1.55						
„ „ „ } II. „ . . .	11,203	2.48	10,988	2.44	37,798	24	4.37	38,160	55	4.68						
„ „ „ } III. „ . . .	4,944	1.09	5,963	1.33	11,380	43	1.32	13,910	02	1.71						
<b>Total</b>	<b>451,674</b>	<b>100</b>	<b>449,763</b>	<b>100</b>	<b>864,580</b>	<b>62</b>	<b>100</b>	<b>816,224</b>	<b>85</b>	<b>100</b>						
<b>Rekapitulation nach Klassen:</b>																
I. Klasse . . . . .	19,483	4.31	15,785	3.51	110,432	83	12.77	92,931	34	11.38						
II. „ . . . . .	115,260	25.52	103,524	23.02	369,344	46	42.72	326,440	50	40.00						
III. „ . . . . .	316,931	70.17	330,454	73.47	384,803	33	44.51	396,853	01	48.62						
<b>Total</b>	<b>451,674</b>	<b>100</b>	<b>449,763</b>	<b>100</b>	<b>864,580</b>	<b>62</b>	<b>100</b>	<b>816,224</b>	<b>85</b>	<b>100</b>						
<b>II. 1. Gepäcktransport . . . . .</b>																
	Tonnen		Tonnen		75,215	76		72,487	72							
<b>2. Viehtransport.</b>																
Klasse I . . . . .	1,044	1.17	837	2.91	35,571	06		24,520	76							
„ II . . . . .	4,495	5.06	5,073	17.63												
„ III . . . . .	3,343	3.76	1,939	6.74												
„ IV . . . . .	80,029	90.01	20,926	72.72												
<b>Total</b>	<b>88,911</b>	<b>100</b>	<b>28,775</b>	<b>100</b>	<b>35,571</b>	<b>06</b>	<b>24,520</b>	<b>76</b>	<b></b>	<b></b>						
<b>3. Gütertransport.</b>																
Eilgut . . . . .	23,887	4.79	26,295	4.90	1,876,964	80	98.51	1,984,782	57	98.48						
Stückgutklasse I . . . . .	19,763	3.96	20,623	3.84												
„ II . . . . .	23,184	4.65	24,262	4.52												
Wagenladungs-klasse A . . . . .	20,799	4.17	21,312	3.97												
„ B . . . . .	20,562	4.12	20,761	3.87												
Spezial-Tarif Ia . . . . .	6,985	1.40	7,723	1.44												
„ Ib . . . . .	84,395	16.93	67,477	12.57												
„ IIa . . . . .	3,967	0.80	4,736	0.88												
„ IIb . . . . .	28,105	5.64	36,785	6.85												
„ IIIa . . . . .	6,866	1.38	10,083	1.87												
„ IIIb . . . . .	260,016	52.16	296,823	55.29												
Lokalspesen (Waag-, Lad-, Lager-, Zu- und Abfuhrgebühren, Nachnahmeprovision u. dgl.) . . . . .											28,405	31	1.49	30,655	68	1.52
<b>Total</b>	<b>498,529</b>	<b>100</b>	<b>536,880</b>	<b>100</b>							<b>1,905,370</b>	<b>11</b>	<b>100</b>	<b>2,015,438</b>	<b>25</b>	<b>100</b>
<b>III. Verschiedene Einnahmen . . . . .</b>																
					5,489	28		5,539	88							
<b>Gesammttotal</b>					<b>2,886,226</b>	<b>83</b>		<b>2,934,211</b>	<b>46</b>							

## 3. Durchschnittsergebnisse.

Bahnlänge: 58 Kilometer.		1889	1890
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmefreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	14,906.56	14,072.84
„ „ Reisenden . . . . .	„	1.91	1.81
„ „ „ und Bahnkilometer . . . . .	Centimes	5.41	5.85
Zahl der Personenkilometer . . . . .		15,979,089	15,242,349
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer	35.38	33.89
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen im Total . . . . .	Reisende	275,502	262,799
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	7,787	7,755
„ „ Personen-Wagenachsenkilometer kommen . . . . .	„	5.89	5.54
<b>Gepäcktransport.</b>			
Einnahmefreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	1,296.82	1,249.79
„ „ Tonne . . . . .	„	25.64	25.34
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	52.28	52.98
„ „ Reisenden . . . . .	„	16.65	16.12
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		143,869	136,816
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	49.05	47.82
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	2,481	2,359
Auf jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	51	49
„ „ Reisenden „ . . . . .	Kilogr.	6.49	6.36
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmefreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	613.30	422.77
„ „ Stück . . . . .	„	0.40	0.85
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	16.85	20.08
Zahl der Tonnenkilometer . . . . .		217,519	122,135
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmefreffniss per Bahnkilometer . . . . .	Franken	32,851.21	34,748.94
„ „ Tonne . . . . .	„	3.82	3.75
„ „ Tonnenkilometer . . . . .	Centimes	7.16	7.03
Tonnenkilometer . . . . .		26,606,486	28,662,848
Jede Tonne hat befahren . . . . .	Kilometer	53.37	53.39
Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen . . . . .	Tonnen	458,733	494,187
„ jeden Bahnkilometer kommen . . . . .	„	8,595	9,257
„ „ Güter-Wagenachsenkilometer (Gepäck und Vieh inbegriffen) kommen . . . . .	„	2.05	2.10
<b>Transport-Einnahmen.</b>			
Total per Bahnkilometer . . . . .	Franken	49,667.89	50,494.34
<b>Verschiedene Einnahmen.</b>			
Betreffniss per Bahnkilometer . . . . .	„	94.64	95.52
<b>Totaleinnahme</b> per Bahnkilometer . . . . .	„	49,762.53	50,589.86



## 5. Frequenz nach den Stationen.

	* Per- sonen	* Ge- päck	* Vieh	Güter			Differenz gegenüber 1889		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 . . . . .	11,883	45	639	3,782	64,075	67,857	+ 631	+ 11,093	7	2
2. Bötzenegg . . . . .	6,054	23	82	375	414	789	+ 1,020	+ 176	12	12
3. Effingen . . . . .	9,622	44	198	282	671	953	- 591	- 407	8	11
4. Hornussen . . . . .	4,720	13	36	221	859	1,080	- 83	+ 537	13	10
5. Frick . . . . .	19,662	70	1,144	4,728	2,865	7,593	+ 1,225	+ 1,708	5	6
6. Eiken . . . . .	6,933	29	130	1,073	1,761	2,834	- 161	+ 907	10	7
7. Stein . . . . .	21,020	34	1,079	1,020	1,779	2,799	+ 287	+ 281	4	8
8. Mumpf . . . . .	9,167	20	53	214	524	738	+ 1,106	+ 177	9	14
9. Möhlin . . . . .	13,202	24	397	10,487	4,027	14,514	- 214	- 1,083	6	4
10. Rheinfelden . . . . .	56,616	151	458	21,416	15,264	36,680	+ 336	- 843	2	3
11. Augst . . . . .	21,750	15	105	4,514	6,192	10,706	+ 2,883	+ 2,181	3	5
12. Pratteln . . . . .	6,624	10	109	1,886	601	2,487	+ 755	+ 256	11	9
13. Muttenz . . . . .	2,419	2	13	593	176	769	+ 799	+ 117	14	13
14. Basel . . . . .	107,635	778	1,806	148,671	59,524	208,195	+ 8,999	+ 23,263	1	1
	297,307									
Nordostbahn, Zürich-Zug-Luzern und fremde Bahnen . . . . .	75,079	958	4,928	76,802	117,332	194,134	+ 330	+ 13,995		
Rundfahrten . . . . .	28,353	.	.	.	.	.	- 1,879	.		
Transitverkehr . . . . .	49,024	645	17,598	260,816	260,816	521,632	-17,354	+ 24,344		
<b>Total</b>	<b>449,763</b>	<b>2,861</b>	<b>28,775</b>	<b>536,880</b>	<b>536,880</b>					

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

## 6. Verkehr mit andern Bahnen und Transitverkehr.

	Von Bötzbahn		Nach Bötzbahn		Total		Differenz gegenüber 1889	
	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter	Personen	Güter
	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen	Anzahl	Tonnen
<b>I. Direkter Verkehr der Bötzbahn.</b>								
Nordostbahn und Zürichseedampfboote . . .	53,356	75,681	52,869	31,444	106,225	107,125	+ 2,784	+ 7,886
Zürich-Zug-Luzern und Rigibahnen . . .	356	2,829	506	835	862	3,664	- 52	+ 698
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen	8,085	20,245	10,968	12,161	19,053	32,406	+ 1,165	+ 2,115
Tössthalbahn . . . . .	46	1,390	51	146	97	1,536	+ 36	- 158
Südostbahn . . . . .	4,941	3,446	503	78	5,444	3,524	+ 408	+ 1,602
Gotthard und Italien . . . . .	1,395	1,717	1,859	163	3,254	1,880	+ 97	+ 333
Centralbahn und weiter gelegene Bahnen .	7,763	8,946	6,434	3,152	14,197	12,098	- 90	- 375
Elsass-Lothringen u. weiter gelegene Bahnen	225	1,208	464	11,343	689	12,551	- 1	+ 3,335
Gr. Badische Bahn . . . . .	61	333	—	5,544	61	5,877	+ 20	- 2,034
K. Württembergische Staatsbahn . . . . .	14	7	—	27	14	34	- 14	+ 4
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	497	612	324	5,977	821	6,589	- 11	- 556
Oesterreich via Arlberg . . . . .	1,154	918	1,101	5,932	2,255	6,850	- 526	+ 1,145
<b>Total</b>	<b>77,893</b>	<b>117,332</b>	<b>75,079</b>	<b>76,802</b>	<b>152,972</b>	<b>194,134</b>	<b>+ 3,816</b>	<b>+ 13,995</b>
<b>II. Transitverkehr über die Bötzbahn.</b>								
	Von Centralbahn, Jura-Bern-Luzern- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter		Nach Centralbahn, Jura-Bern-Luzern- Bahn, Elsass-Lothringen und weiter					
Nordostbahn . . . . .	13,421	159,446	9,855	40,653	23,276	200,099	- 3,749	+ 4,726
Zürich-Zug-Luzern . . . . .	6	8,193	4	130	10	8,323	+ 3	+ 849
Verein. Schweizerb. u. weiter gelegene Bahnen.	2,784	23,977	1,407	6,201	4,191	30,178	- 3,798	+ 3,927
Tössthalbahn . . . . .	—	1,156	—	6	—	1,162	—	+ 822
Südostbahn . . . . .	15,390	—	146	3	15,536	3	+ 1,501	- 13
Aargauische Südbahn . . . . .	—	62	—	1	—	63	—	- 12
Gotthard und Italien . . . . .	621	—	581	—	1,202	—	- 172	—
K. Württembergische Staatsbahn . . . . .	—	1	—	30	—	31	—	+ 13
K. Bayerische Bahn und weiter gelegene Bahnen	105	19	70	1,378	175	1,397	- 73	+ 872
Oesterreich-Ungarn via Arlberg . . . . .	2,494	1,847	2,140	17,713	4,634	19,560	- 11,066	+ 994
<b>Total</b>	<b>34,821</b>	<b>194,701</b>	<b>14,203</b>	<b>66,115</b>	<b>49,024</b>	<b>260,816</b>	<b>- 17,354</b>	<b>+ 12,172</b>
<b>Gesamttotal</b>	<b>112,714</b>	<b>312,033</b>	<b>89,282</b>	<b>142,917</b>	<b>201,996</b>	<b>454,950</b>	<b>- 13,538</b>	<b>+ 26,167</b>



## 7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz	Personen		Güter		Distanz	Personen		Güter	
	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.	Tonnen		Tonnen-Km.	Kilo- meter	Anzahl	Personen-Km.
4	25,363	101,452	2,734	10,936	Übertrag	236,888	3,294,843	44,737	710,354
5	6,480	32,400	10	48	31	1,105	34,255	180	5,576
6	8,859	53,154	86	515	32	54	1,728	7	222
7	14,546	101,822	97	679	33	206	6,798	46	1,525
8	518	4,144	5	39	34	1,131	38,454	879	29,899
9	18,632	167,688	5,645	50,808	35	3	105	1	37
10	8,960	89,600	260	2,597	37	5,255	194,435	3,288	121,637
					38	993	37,734	8,208	311,920
11	2,167	23,837	12	130					
12	30,161	361,932	7,796	93,548	41	8,475	347,475	16,550	678,546
13	6,940	90,220	474	6,168	42	972	40,824	75	3,165
14	103	1,442	3	38	45	17	765	—	7
15	99	1,485	1	12	46	688	31,648	2,135	98,218
16	4,127	66,032	890	14,243	47	455	21,385	161	7,549
17	64,487	1,096,279	14,130	240,202	49	2,791	136,759	1,916	93,899
19	1,112	21,128	109	2,078	50	723	36,150	127	6,346
20	2,730	54,600	271	5,419					
					53	283	14,999	615	32,583
21	17,757	372,897	7,763	163,028	58	189,724	11,003,992	457,955	26,561,365
22	1,880	41,360	281	6,175	Total	449,763	15,242,349	536,880	28,662,848
23	42	966	2	53					
25	3,041	76,025	1,491	37,283					
26	189	4,914	90	2,334					
27	3,020	81,540	279	7,537					
28	8,385	234,780	1,296	36,295					
29	3,554	103,066	172	4,997					
30	3,736	112,080	840	25,192					
Übertrag	236,888	3,294,843	44,737	710,354					

## 8. Verkehr nach den Waarengattungen.

A. Lebens- und Genussmittel:	1889	1890	Gegenüber 1889	
	Tonnen	Tonnen	mehr Tonnen	weniger Tonnen
<i>a) Verbrauchsmittel</i>				
I. In festem Zustande				
1. Getreide, Malz, Hülsenfrüchte . . . . .	47,230	31,098	—	16,132
2. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	4,514	5,197	683	—
3. Kartoffeln . . . . .	4,087	7,604	3,517	—
4. Feld- und Gartenfrüchte, Gemüse . . . . .	878	978	100	—
5. Baumfrüchte . . . . .	2,242	3,810	1,568	—
6. Weintrauben zur Weinbereitung . . . . .	153	237	84	—
7. Fleisch, Fleischwaren, Schweinefett, Geflügel, Wildpret	7,988	9,925	1,937	—
8. Milchprodukte (Butter, Käse, Zieger) . . . . .	3,015	2,632	—	383
9. Eier . . . . .	928	994	66	—
10. Kaffee . . . . .	1,660	1,900	240	—
11. Kaffee-Surrogate . . . . .	1,474	1,364	—	110
12. Zucker, raffinirt . . . . .	3,894	3,931	37	—
13. Rohzucker . . . . .	243	244	1	—
14. Tabak, roh und fabrizirt . . . . .	688	871	183	—
	78,994	70,785	—	8,209
II. In flüssigem Zustande				
15. Milch, einschliesslich condensirte . . . . .	2,407	2,615	208	—
16. Wein und Most, Speiseessig . . . . .	7,823	7,915	92	—
17. Bier . . . . .	12,259	12,487	228	—
18. Branntwein und Liqueur . . . . .	582	543	—	39
19. Mineralwasser . . . . .	1,385	1,642	257	—
	24,456	25,202	746	—
<i>b) Gebrauchsmittel</i>				
20. Hausrath und Effekten . . . . .	2,208	2,510	302	—
21. Bücher, Kunstgegenstände . . . . .	358	314	—	44
	2,566	2,824	258	—
	<b>106,016</b>	<b>98,811</b>	—	<b>7,205</b>
B. Brennmaterialien:				
22. Brennholz und Holzkohlen. . . . .	645	1,589	944	—
23. Torf . . . . .	199	336	137	—
24. Steinkohlen, Braunkohlen, Briquets, Coaks . . . . .	192,739	206,524	13,785	—
	<b>193,583</b>	<b>208,449</b>	<b>14,866</b>	—
C. Baumaterialien:				
25. Bausteine Pflastersteine, Marmor, roh . . . . .	2,599	8,095	5,496	—
26. Backsteine, Ziegel . . . . .	4,787	3,925	—	862
27. Dachschiefer . . . . .	1,058	1,030	—	28
28. Kalksteine, Gypssteine . . . . .	405	368	—	37
29. Kalk und Gyps . . . . .	5,287	5,585	298	—
30. Cement, Trass . . . . .	4,702	5,930	1,228	—
31. Cement-Platten, -Röhren, -Steine . . . . .	329	292	—	37
32. Asphalt . . . . .	515	524	9	—
33. Steine, behauene, Steinhauerarbeit, Marmorarbeiten, rohe	1,033	983	—	50
34. Bauholz, Sägewaaren, Schwellen, Telegraphenstangen	16,748	21,280	4,532	—
	<b>37,463</b>	<b>48,012</b>	<b>10,549</b>	—
Übertrag	<b>337,062</b>	<b>355,272</b>	<b>18,210</b>	—

## Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889	
			mehr	weniger
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag . . . . .	<b>337,062</b>	<b>355,272</b>	<b>18,210</b>	—
<b>D. Metallindustrie:</b>				
35. Eisen, roh und alt, Erze . . . . .	7,584	9,553	1,969	—
36. Eisen, fabrizirt (Art. des Sp.-Tarifs II) . . . . .	19,312	22,274	2,962	—
37. Eisenbahnschienen, neue; Räder, Schwellen u. Zubehör . . . . .	5,643	8,398	2,755	—
38. Eisenwaaren (Art. des Sp.-Tarifs I) . . . . .	3,038	3,999	961	—
39. Zink, Blei, Kupfer, Zinn, in allen Formen . . . . .	1,977	1,979	2	—
40. Maschinen, zusammengesetzte . . . . .	1,082	1,750	668	—
41. Maschinentheile . . . . .	5,659	6,035	376	—
	<b>44,295</b>	<b>53,988</b>	<b>9,693</b>	—
<b>E. Textilindustrie:</b>				
<i>a) in Baumwolle</i>				
42. Baumwolle, roh . . . . .	9,689	7,358	—	2,331
43. Baumwoll-Garn und -Tücher, roh . . . . .	5,729	5,712	—	17
44. Baumwoll-Stoffe und -Waaren . . . . .	6,292	6,926	634	—
45. Baumwollabfälle . . . . .	1,030	926	—	104
	<i>22,740</i>	<i>20,922</i>	—	<i>1,818</i>
<i>b) in Leinen, Hanf, etc.</i>				
46. Flachs, Hanf, Werg, Jute, Manillahanf . . . . .	256	183	—	73
47. Garne, Stoffe und Waaren von Flachs, Hanf, etc. . . . .	945	1,072	127	—
	<i>1,201</i>	<i>1,255</i>	<i>54</i>	—
<i>c) in Seide</i>				
48. Seidenabfälle, Cocons . . . . .	239	304	65	—
49. Seide, roh und gewirnt, Chappe, Stoffe . . . . .	3,302	2,773	—	529
	<i>3,541</i>	<i>3,077</i>	—	<i>464</i>
<i>d) in Wolle</i>				
50. Wolle, roh und Wollabfälle . . . . .	834	1,505	671	—
51. Wollgarne, Wollstoffe, Wollwaaren . . . . .	1,118	1,203	85	—
	<i>1,952</i>	<i>2,708</i>	<i>756</i>	—
	<b>29,434</b>	<b>27,962</b>	—	<b>1,472</b>
<b>F. Gerberei:</b>				
52. Felle und Häute . . . . .	1,649	1,879	230	—
53. Rinde . . . . .	723	1,165	442	—
54. Gerbstoffe . . . . .	173	105	—	68
55. Leder und Lederwaaren . . . . .	808	908	100	—
	<b>3,353</b>	<b>4,057</b>	<b>704</b>	—
<b>G. Glas- und Thonwaarenfabrikation:</b>				
56. Glas, Fenster- und Tafelglas (Sp.-Tarif I) . . . . .	1,409	1,622	213	—
57. „ , Hohlglaswaaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	514	661	147	—
58. Thonwaaren (Sp.-Tarif II) . . . . .	624	498	—	126
59. Thonröhren aller Art . . . . .	712	1,693	981	—
	<b>3,259</b>	<b>4,474</b>	<b>1,215</b>	—
<b>H. Papierfabrikation:</b>				
60. Hadern, Papiermasse (Holzstoff, Strohstoff), Papier- spähne . . . . .	5,894	6,525	631	—
61. Papier und Carton (A u. B) . . . . .	1,161	1,135	—	26
62. Packpapier, Packpappe (Sp.-Tarif I) . . . . .	597	515	—	82
	<b>7,652</b>	<b>8,175</b>	<b>523</b>	—
<b>I. Strohindustrie:</b>				
63. Strohwaaren aller Art . . . . .	90	88	—	2
Übertrag . . . . .	<b>425,145</b>	<b>454,016</b>	<b>28,871</b>	—

## Verkehr nach den Waarengattungen.

	1889	1890	Gegenüber 1889	
	Tonnen	Tonnen	Tonnen	Tonnen
Übertrag	<b>425,145</b>	<b>454,016</b>	<b>28,871</b>	—
<b>K. Holzindustrie:</b>				
64. Nutzholz, einheimisches und aussereuropäisches, Fassdauben	5,415	5,718	303	—
65. Parquetterie und Bauschreinerarbeit, grobe	246	259	13	—
66. Holzwaaren	1,109	1,278	169	—
	<b>6,770</b>	<b>7,255</b>	<b>485</b>	—
<b>L. Hilfsstoffe für Landwirtschaft und Industrie:</b>				
67. Farben und Farbwaaren	1,476	1,713	237	—
68. Farbholz	516	578	62	—
69. Farberden	744	741	—	3
70. Salze (Kali und Natronsalze), Vitriole, Chlorpräparate, Erdsalze u. dergl.	1,956	2,146	190	—
71. Soda	565	565	—	—
72. Salz (Koch- und Viehsalz)	20,030	17,482	—	2,548
73. Säuren, Laugen, Beizen	999	1,091	92	—
74. Weinstein und Weinhefe	41	41	—	—
75. Fett und Fettwaaren, Seifen, Kerzen	1,653	1,946	293	—
76. Polstermaterialien, Seegras, Pferdehaar, etc.	184	249	65	—
77. Stärke, Stärkemehl	943	935	—	8
78. Chinarinde	11	2	—	9
79. Mineralöle (Petroleum)	4,155	3,262	—	893
80. Vegetabilische Öle	1,598	1,473	—	125
81. Harz, Theer, Harz- und Theerprodukte	1,668	1,741	73	—
82a. Schwefel	20	162	142	—
82b. (95) Zündwaaren	20	20	—	—
83. Sprit	3,001	3,599	598	—
84. Erden aller Art (Sand und Kies), ausschl. Farbenerden	1,474	2,263	789	—
85. Eis	41	79	38	—
86. Heu und Stroh	651	679	28	—
87. Futtermittel: Grünfutter, Rüben, Kraftfuttermittel aller Art	104	64	—	40
88. Sämereien aller Art (ausschliesslich Getreide)	329	2,525	2,196	—
89. Düngmittel aller Art	8,505	12,805	4,300	—
	<b>50,684</b>	<b>56,161</b>	<b>5,477</b>	—
<b>M. Hilfsmittel zum Transport:</b>				
90. Fahrzeuge	3,689	6,589	2,900	—
91. Leere Gebinde und Emballagen	4,812	5,011	199	—
	<b>8,501</b>	<b>11,600</b>	<b>3,099</b>	—
<b>N. Nicht rubrizirte Waaren:</b>				
92. Einzelsendungen	1,134	1,351	217	—
93. Sammelladungen	2,059	1,937	—	122
94. Uebrige Wagenladungen	342	508	166	—
	3,535	3,796	261	—
<i>Differenz gegenüber der Güter-Statistik nach Klassen</i>	3,894	4,052	158	—
	<b>7,429</b>	<b>7,848</b>	<b>419</b>	—
<b>Gesammttotal</b>	<b>498,529</b>	<b>536,880</b>	<b>38,351</b>	—

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

	Bahnlänge Kilometer	Auf die ganze Bahnlänge bezogen, kommen			Bruttobetrag der Transport-Einnahmen							Verschiedene Einnahmen per Bahnkilometer Fr.
		Personen Anzahl	Gepäck Tonnen	Güter Tonnen	per Zugkilom. Fr.	per Wagen-achsen-kilometer Cts.	per Bahnkilometer					
							Personen Fr.	Gepäck Fr.	Vieh Fr.	Güter Fr.	Total Fr.	
1875	24.2	198,323	1,241	290,808	4.34	15.30	10,535	642	256	24,432	35,865	146
1876	58	179,861	1,249	312,385	4.43	16.13	9,352	640	179	25,341	35,512	428
1877	58	176,075	1,310	296,112	5.20	17.19	8,896	648	287	23,699	33,530	454
1878	58	167,187	1,388	265,612	5.41	18.33	9,020	709	339	22,135	32,203	479
1879	58	168,958	1,353	274,051	5.51	19.64	8,980	700	302	22,586	32,568	166
1880	58	168,031	1,495	334,389	5.67	18.13	9,113	779	365	25,644	35,901	192
1881	58	173,777	1,587	268,596	5.56	19.85	9,398	831	294	22,838	33,361	155
1882	58	187,370	1,702	345,949	5.64	19.43	10,300	883	428	27,818	39,429	148
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

## Ausgaben.

1889			1890	
Fr.	Cts.		Fr.	Cts.
1,441,626	44	A. Vertragsgemäße Entschädigung für die Besorgung des Betriebsdienstes . . . . .	1,491,520	49
396	10	B. I. Allgemeine Verwaltung . . . . .	421	50
		II. Unterhalt und Erneuerung der Bahnanlagen:		
10,180	59	a) Unterhalt der Bahnanlagen . . . . .	9,107	43
107,081	47	b) Erneuerung des Oberbaues . . . . .	69,765	90
—	—	c) Sonstige Ausgaben . . . . .	166	25
158	60	III. Expeditionsdienst . . . . .	—	—
		IV. Verschiedene Ausgaben:		
135,863	57	a) Pacht- und Miethzinse (Passivzinse) . . . . .	141,333	61
13,717	—	b) Sonstige Ausgaben . . . . .	9,975	44
1,709,023	77	. . . . . Total der Ausgaben . . . . .	1,722,290	62

Wie schon bei den Einnahmen erwähnt worden, ist die Zahl der auf der Bötzberrbahn beförderten Reisenden im Jahr 1890 etwas unter derjenigen des Vorjahres verblieben; dagegen haben sich die beförderten Güterquantitäten erheblich vermehrt. Hiedurch wurde eine Vermehrung der Fahrleistungen nöthig, welche die Erhöhung der Betriebsentschädigung an die Nordostbahn unter obiger Ziffer A erklärt. Die kilometrischen Fahrleistungen haben betragen:

<b>1889</b>		<b>1890</b>
414,230.74	Zugskilometer fahrplanmässige Züge	411,112.85
110,851.25	„ Extrazüge	129,816.46
26,561.19	Lokomotivkilometer für Vorspann und leer zurückkehrende Maschinen	<u>34,457.08</u>
551,643.18		575,386.39

Die Ausgaben für den Unterhalt der Bahnanlagen, siehe oben Ziffer IIa, vertheilen sich auf folgende Arbeiten:

1. Unterbau:	Erneuern des Dielenbelags auf dem Hängsteg an der Aarebrücke bei Brugg . . . . .	Fr. 222. 68 Cts.	
	Ersatz der zu engen Cementröhrenleitung bei Kil. 33.965 . . . . .	„ 354. 75 „	
	Rekonstruktion von zwei verschobenen Böschungs- kegeln zwischen Brugg und Bötzenegg . . . . .	„ 484. — „	
	Bepflanzen der neuangelegten Böschung bei Kil. 42	„ 84. 90 „	
	Wiederherstellen des verschobenen Böschungs- pflasters längs der Parallelstrasse Kil. 42. <sup>750</sup> / <sub>930</sub> und Erhöhen der Grabensohle . . . . .	„ 398. 97 „	
	Reparatur des Mauerwerks an Ueberfahrtsbrücken	„ 151. 55 „	
	Erstellen einer Böschungsrinne bei Kil. 66.02 . . . . .	„ 288. 07 „	
	Ersatz des zu engen Bahngraben-Durchlasses von 0,3 m Weite durch eine Cementröhrenleitung von 0,6 m Weite bei Kil. 66.65 . . . . .	„ 125. 05 „	
	Heben des Geleises auf dem Uekerdamm . . . . .	„ 1,741. 85 „	
	Reparatur der Aarebrücke bei Brugg in Folge Entgleisung des Güterzuges 323 <sup>bis</sup> am 2. De- zember 1890. . . . .	„ 1,079. 90 „	
	Verschiedene kleinere Arbeiten . . . . .	<u>„ 107. 44 „</u>	Fr. 5,039. 16 Cts.
2. Oberbau:	Heben des Geleises auf dem Uekerdamm . . . . .	„ 230. 72 „	
3. Hochbau:	Aufsetzen von Oefen in den Dachzimmern der Wärter-Wohnhäuser bei Kil. 53.775 und 78.065	Fr. 155. 75 Cts.	
	Ueberputzen der Verschaalungen von Zimmern in den Stationsgebäuden Eiken, Möhlin und Augst	„ 282. 55 „	
	Neuaufführen der Rampenmauer am Stationsgebäude Möhlin in Folge Senkung . . . . .	„ 291. 34 „	
	Neue Dachwasserableitung am Salzschuppen in Möhlin . . . . .	„ 255. 62 „	
	Versetzen der Kopframpe und von Wärterbuden auf der Station Frick wegen der Geleise- vermehrung . . . . .	„ 588. 97 „	
	Anbringen von Dachkenneln an der Bahnmeister- bude in Rheinfeldern . . . . .	<u>„ 35. 34 „</u>	„ 1,609. 57 „
		Übertrag	Fr. 6,879. 45 Cts.

		Übertrag	Fr. 6,879. 45 Cts.
4. Mechanische	Umbau der oberen Brunnenstube für den Pfarr-		
Stationseinrichtungen:	brunnen in Mumpf . . . . .	Fr.	179. 65 Cts.
	Ankauf und Zuleitung von Quellwasser für den		
	Pfarrbrunnen in Umikon . . . . .	„	1,148. 79 „
			„ 1,328. 44 „
5. Signale, Ein-	Ummontiren von Signalscheiben von Holz- auf		
friedigungen, u. s. w.:	Eisenschwellen . . . . .	Fr.	142. 03 Cts.
	Erstellen von Drehkreuzen an Wegübergängen .	„	28. — „
	Querabschluss offener Objekte auf der unbenützten		
	zweiten Spur . . . . .	„	229. 17 „
	Auswechseln von Schieb- und bezw. Handschlag-		
	barrieren bei Kil. 59.08 und 77.17 gegen Zug-		
	barrieren . . . . .	„	500. 34 „
			„ 899. 54 „
		Zusammen	Fr. 9,107. 43 Cts.

Unter Ziffer B. IV b, Sonstige Ausgaben (bezw. Kapitel IV B 5 der Rechnung), sind enthalten die Antheile der Bötzberrbahn an verschiedenen Ergänzungs- und Umbauten auf der mitbenutzten Centralbahnstrecke Pratteln-Basel und dem Bahnhof Basel, wie:

Sohlen- und Pfeilerversicherung der Birsbrücke . . . . .	Fr. 1,624. 24 Cts.
Querabschluss an der Birs . . . . .	„ 204. 82 „
Erweiterung des Güterexpeditionsgebäudes II im Bahnhof Basel . . . . .	„ 1,804. 08 „
Verbesserung der Beleuchtungseinrichtungen in den Güterhallen im Bahnhof Basel . . . . .	„ 314. 60 „
Ferner: Abschreibung der abgebrochenen Kopframpe auf der Station Frick am Baukonto . . . . .	„ 400. — „
Verschiedenes . . . . .	„ 313. 51 „
	Fr. 4,661. 25 Cts.
Abzüglich verschiedene Rückvergütungen . . . . .	„ 1,240. 52 „
	Zusammen Fr. 3,420. 73 Cts.

Für die Erneuerung des Oberbaues (Ziffer B II b) mussten Fr. 37,315. 57 Cts. weniger aufgewendet werden, als im Vorjahr; davon entfallen Fr. 25,549. 82 Cts. für die eigentliche Bötzberrbahn und Fr. 18,048. 98 Cts. Mindervergütung an die Nordostbahn für die Geleiserneuerung auf dem Bahnhof Brugg, während hinwieder die Kostenantheile an der Oberbauerneuerung auf der mitbenutzten Centralbahnstrecke Pratteln-Basel und dem Bahnhof Basel sich um Fr. 6,283. 23 Cts. höher stellten als im Jahr 1889. Der Minderaufwand für die eigentliche Bötzberrbahn beruht in der Hauptsache darauf, dass im Berichtsjahr nur auf eine Länge von 568 m eine gleichzeitige Auswechslung der Eisenschienen Profil V und der Holzschwellen gegen Stahlschienen Profil V und Eisenschwellen stattfand, während sich solche im Jahr 1889 auf eine Länge von 2,120 m erstreckte.

Streckenweise wurde das Geleise im Jahr 1890 umgebaut:

Auf den Stationen Frick, Möhlin und Augst, sowie zwischen Mumpf-Rheinfeld von Eisenschienen Profil V mit Holzschwellen auf Stahlschienen Profil V mit Eischwellen, nebst der Auswechslung von 8 Weichenverbindungen . . . . .	568 <i>m</i>
Auf den Stationen Frick und Möhlin, sowie zwischen Mumpf und Rheinfeld von Eisenschienen Profil V auf Stahlschienen Profil V unter Belassung der Holzschwellen . . . . .	1,194 „
<b>Zusammen</b>	<b>1,762 <i>m</i></b>

gegen 2,120 *m* und 3 Weichenverbindungen im Jahr 1889.

### Finanzergebniss.

<b>1889</b>			<b>1890</b>	
Fr. 2,880,737. 55 Cts.	.	Ertrag des Personen-, Gepäck-, Thier- und Gütertransportes	.	Fr. 2,928,671. 58 Cts.
„ 5,489. 28 „	.	Verschiedene Einnahmen	.	„ 5,539. 88 „
Fr. 2,886,226. 83 Cts.				Fr. 2,934,211. 46 Cts.
„ 1,709,023. 77 „	.	Betriebsausgaben, einschliesslich Oberbauerneuerung	.	„ 1,722,290. 62 „
Fr. 1,177,203. 06 Cts.	.	Reinertrag	.	Fr. 1,211,920. 84 Cts.

Der Überschuss der Betriebseinnahmen beziehungsweise Reinertrag beträgt:

0/0 40.78	.	in Prozenten der Bruttoeinnahmen	.	0/0 41.30
Fr. 20,296. 60 Cts.	.	per Bahnkilometer	.	Fr. 20,895. 18 Cts.
„ 2. 15 „	.	per Nutzkilometer	.	„ 2. 13 „

Der Reinertrag fällt den beiden beteiligten Bahngesellschaften je hälftig zu mit Fr. 605,960. 42 Cts. (1889 Fr. 588,601. 53 Cts.). Derselbe lieferte eine Verzinsung von 5.166 0/0 des Anlagekapitals von Fr. 23,458,000.

Zur Bestreitung der Ausgaben für die in der Baurechnung (Beilage III) bezeichneten Ergänzungsbauten und Inventarvermehrung, sowie für einige weitere in der Ausführung begriffene Bauten reichten die per Ende 1889 restirenden Baugelder nicht mehr hin, und daher wurde eine weitere Kapitaleinzahlung erforderlich, die im Einverständniss mit dem Direktorium der Schweiz. Centralbahn auf Fr. 30,000 angesetzt und auf den 30. April 1890 effectuirt wurde, womit die Beteiligung der beiden Bahngesellschaften zusammen von Fr. 23,428,000 auf Fr. 23,458,000 gestiegen ist.

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

Zürich, den 29. Mai 1891.

**Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft:**

Der Präsident:

Dr. E. Escher.