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

Herausgeber: Schweizerische Nordostbahngesellschaft

Band: 22 (1874)

Artikel: Dritter Jahresbericht und Rechnung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1874

Autor: Sulger, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-730573

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: 15.07.2025

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

Dritter Jahresbericht

und

Rechnung

des

Directoriums der Schweizerischen Centralbahn

über das

Unternehmen der Aargauischen Südbahn

für das Jahr

1874.

Druck von Ferd. Riehm in Basel.

An das

Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.!

Wir haben die Ehre, Ihnen in Folgendem den dritten, das Jahr 1874 umfassenden, Bericht über die Unternehmung der Aargauischen Südbahn, nebst Rechnung zuzustellen.

Da die Unternehmung im Berichtsjahr so weit gediehen war, daß ein Theil derselben eröffnet werden konnte, so zerfällt die Berichterstattung über unsere Geschäftsführung von nun an in zwei Abtheilungen, deren eine dem Bau und die andere dem Betrieb der Südbahn gewidmet sein wird.

Wir beginnen mit der den Bahnbau betreffenden Abtheilung.

I.

Concessionen.

Die Concession für die auf dem Gebiet der Kantone Zug und Luzern liegende Bahnstrecke ist noch ausstehend, weil unter dem frühern Eisenbahngesetz der Kanton Zug zur Ertheilung einer Concession über Rothkreuz nicht Hand bieten wollte.

Es wird nun für fragliche beide Gebiete die Concession vom Bund verlangt; der Kanton Luzern wird nur auf einer Strecke von 0,38 Kilometer durchzogen.

II.

Technische Vorarbeiten.

a. Wohlen-Muri.

Das von Ihnen genehmigte Tracé durchzieht von der Station Wohlen aus die Gemeinden Waltenschwil, Waldhäusern, Boswil und Muri. Die Katasterpläne und Güterverzeichnisse wurden im Laufe des Monats

März in den benannten Gemeinden aufgelegt. Die vorschriftsgemäße Vorlage der Baupläne an den Bund fand Ende April statt und am 24. Juli erhielten dieselben mit einigen geringfügigen Modificationen die Genehmigung des schweiz. Bundesrathes.

Diese 9,6 Kilometer lange Bahnstrecke durchschneidet das zwischen den beiden Endstationen liegende Flachland unter günstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen. Größere Erdarbeiten und Kunstbauten kommen nicht vor; einzig bei der zwischen den Gemeinden Boswil und Bünzen angelegten Station Boswil bedingen die durch Geschiebsanschwemmungen aufgedämmten kleinen Zuflüsse der Bünz eine entsprechende Aufdämmung des Bahnkörpers.

Bei der Ortschaft Muri wird eine Station II. Classe errichtet, welche als zeitweilige südliche Endstation der Südbahn provisorisch mit einer Locomotiv- und Wagenremise, einer Drehscheibe und einer Wasserleitung aus dem Dorfbach zur Speisung der Locomotiven versehen wird.

Die Entfernungen, von Mitte zu Mitte der Aufnahmsgebäude gemessen, betragen:

von Wohlen bis Boswil 5,957 m.
„ Boswil „ Muri 3,764 „

Die Station Boswil liegt 446 m., Muri 459 m. über Meer.

Für die Bauausführung wurde diese Strecke in 2 Loose (Nr. III. und IV.) getheilt. Auf dem III. Loose mit einer Länge von 5,925 m. beträgt die Erdbewegung 46800 Cubikmeter, auf dem IV. Loose mit einer Länge von 3,675 m., 85400 Cubikmeter.

An Kunstbauten kommen vor:

Auf dem III. Loose 9 Deckeldohlen von 0,6 m. bis 1 m.; 9 offene Durchlässe von 0,8 bis 2 m.; zwei gewölbte Durchlässe von 1,2 m. und 2 m. Lichtweite.

Auf dem IV. Loose: 10 Deckeldohlen von 0,6 m. bis 1 m.; vier offene Durchlässe von 1 m. bis 4 m., und 1 gewölbter Durchlaß von 1,2 m. Lichtweite.

Der Voranschlag des Unterbaues beziffert sich:

für das III. Loos auf . . . . . Fr. 183,000. —
„ „ IV. „ „ . . . . . „ 228,000. —

Die Hochbauten sind berechnet:

für die Station Boswil auf . . . . Fr. 62,100. —
„ „ „ Muri „ . . . . „ 142,200. —

Für die Bahnwärterposten sind einstweilen, wie auf der Strecke Rupperswil-Wohlen, bloß Buden vorgesehen.

b. Muri-Immensee.

Für diese Strecke sind neue topographische Aufnahmen gemacht worden.

Das auf dieselben basirte Bahntracé entspricht im Allgemeinen der ursprünglich vom Südbahncomité in Aussicht genommenen Zugsrichtung. Die Bahn steigt von der Station Muri über die Wasserscheide zwischen Bünz und Reuß noch um 12 m., um dann bis Sins wieder um 65 m. zu fallen; ganz in der Nähe von Sins überschreitet sie die Reuß und erhebt sich wieder um 23 m. bis Rothkreuz, wo sie in die Station der Zürich-Luzerner-Linie einmündet.

Von Rothkreuz an folgt die Linie auf eine Strecke von circa 1 Kil. der Zürich-Luzern-Bahn parallel mit dieser, wendet sich sodann gegen den Zugersee, dessen linkem Ufer sie auf eine Länge von circa 4 Kilometer mit abwechselnder Steigung bis auf 5‰ folgt, und gelangt mit einer Rampe von 10‰ zur Station Immensee, wo sie in die Gotthardbahn einmündet.

Die mittlere Steigung beträgt circa 6 per mille.

Der Minimal-Radius von 300 Meter kommt nur an wenigen Stellen in coupirtem Terrain vor.

Die Strecke Muri-Rothkreuz mit den 4 Stationen Benzenschwil, Mühlau, Sins und Rothkreuz hat eine Länge von 17,76 Kil.; die Strecke Rothkreuz-Immensee hat eine solche von 8 Kil. ohne Zwischen-Station.

Der generelle Voranschlag für die im Ganzen 26,46 Kil. lange Strecke beziffert sich auf Fr. 4,582,400. — ohne Betriebsmaterial.

Da vertragsgemäß diese Strecke erst auf den Zeitpunkt der Vollendung des Gotthard-Tunnels in Betrieb gesetzt werden soll, so kann mit dem Beginn der Bauarbeiten noch 2—3 Jahre zugewartet werden. Die Detailstudien sind vorerst für das Gebiet des Kantons Aargau für das laufende Jahr in Aussicht genommen.

c. Brugg-Wohlen.

Obschon auch diese Linie erst mit Eröffnung der Gotthardbahn in Betrieb zu setzen ist, und deßhalb der Bau noch einige Jahre verschoben werden kann, hielt es das Comité doch angemessen die Expropriation jetzt schon vorzunehmen, und beauftragte uns die nöthigen Vorarbeiten anzuordnen.

Das auf Grund derselben ausgearbeitete Tracé, welches von Ihnen Anfangs des Berichtsjahres genehmigt wurde, läßt sich in seinen Grundzügen kurz wie folgt zusammenfassen:

Sofort beim Austritt aus der Station Brugg wendet sich die Linie nach Süden und steigt mit 10‰ auf nahezu 4 Kilom. bis zur Station Birrfeld, welche den Verkehr der umliegenden Ortschaften Lupfig, Birr und Braunegg zu vermitteln bestimmt ist; den ersten Theil dieser Strecke bildet der große 12 m. tiefe Ein-

schnitt von Hausen, welcher, wie bereits im letzten Bericht mitgetheilt, von der Schweizerischen Nordostbahn ausgehoben wird, und das Material zum Altenburger-Damm der Bötzberg-Linie liefert. Von der Station Birrfeld steigt die Bahn auf weitere circa 3 Kilometer bis auf die Höhe von Mägenwil, und bleibt dann bis zur Einmündung in die Hauptlinie bei Hendschikon horizontal. Auf dieser letztern Strecke überschreitet die Linie bei Othmarsingen das Thal der Bünz mittelst eines über 28 m. hohen Dammes, zu welchem die circa 12 m. tiefen Einschnitte auf beiden Seiten das Material liefern.

Die totale Länge der Linie von Brugg bis zum Anschluß bei Hendschikon beträgt 10 Kil. 827, die Höhendifferenz der beiden Endpunkte 66 m. 82, die durchschnittliche Steigung also 6,17‰; 71,4% der Länge liegen in Geraden, 28,6% in Curven mit Radien von 600 m. und darüber, mit einziger Ausnahme der Einmündungscurve im Bahnhof Brugg, welche nur 300 m. Radius hat.

Der Anschluß bei Hendschikon wurde hauptsächlich gewählt, weil er die beste Verbindung zwischen Lenzburg und dem Seethal und Brugg, und über Brugg hinaus darbietet.

Inzwischen hatte auch die Bahnunternehmung Winterthur-Zofingen ihr Tracé zwischen Othmarsingen und Lenzburg festgestellt und den Vorschlag gemacht, gemeinsam mit ihr den Uebergang über das Bünzthal zu erstellen und zwar mittelst eines Viaducts, während das diesseitige Projekt, wie erwähnt, eine Dammanlage in Aussicht genommen hatte, bei welcher das Bahnvisir um 5 m. 62 tiefer gehalten werden konnte.

Die eingeleiteten bezüglichen Verhandlungen mit der genannten Bahnunternehmung fallen über den Rahmen dieses Berichtes hinaus, und werden deßhalb im nächstjährigen ihre Stelle einnehmen.

III.

Grunderwerb.

Im Monat März erfolgte die Auflage der Katasterpläne in den Gemeinden Wohlen, Waltenschwil, Waldhäusern, Boswil und Muri und im Monat August in den Gemeinden Hausen, Lupfig, Birr, Brunnegg, Mägenwil, Othmarsingen, Hendschikon, Dintikon und Villmergen.

Die Erwerbung des zum Bahnbau nöthigen Landes in den Gemeinden des III. und IV. Bauloses mußte wegen der allzuhohen Forderungen der Eigenthümer durch Anwendung des Schätzungsverfahrens vorgenommen werden. In Anbetracht der Dringlichkeit der Bauarbeiten wurde gemäß Art. 46 des Bundesgesetzes sofortige Abtretung der Rechte nach geschehener Abschätzung verlangt und von den Expropriaten unter Verzicht auf Cautionsleistung auch ohne Weiteres zugestanden.

Gegen Urtheile der Schätzungs-Commission für die Gemeinden des I. und II. Bauloses rekurrirten in

den Gemeinden Lenzburg 11, Hendschikon 6, Villmergen 14, und Wohlen 23 Expropriaten. Diese Fälle sind von der bundesgerichtlichen Instructions-Commission behandelt worden, und die in der Folge erlassenen Urtheile sind jeweilen durch beidseitige Annahme in Rechtskraft erwachsen.

Mit Jahresschluß waren folgende Bodenerwerbungen vollzogen:

Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen.	Größe.		Kaufsumme.		Erwerbsart.			Durchschnittspreis per □' Rappen (incl. Inconvenienzen, Bäume etc.)	Bemerkungen.
		Jucharten.	□'	Fr.	Cts.	Durch Kauf.	Durch Urtheil der Schätzungscommission.	Durch Urtheil des Bundesgerichts.		
Lenzburg . . .	87	33	15,709	170,974	—	—	67	20	12,95	
Hendschikon . .	10	3	9,760	11,406	70	—	—	10	8,79	
Othmarsingen .	5	—	4,713	771	66	—	—	5	16,37	In der Kaufsumme sind Fr. 488. 88 für Umweg und erschwerte Zufahrt inbegriffen.
Villmergen . .	22	7	20,310	25,465	74	4	3	15	8,47	
Wohlen . . .	95	25	7,430	95,180	13	25	40	30	9,44	
Waltenschwil .	1	—	9,390	423	48	1	—	—	4,50	
Boswil . . .	1	—	11,180	12,819	60	—	1	—	114,66	In der Kaufsumme sind Fr. 10,500 für eine Scheune, eine Nagelschmiede, für Einstellung des Naglerbetriebs, inbegriffen.
Windisch . . .	—	—	14,720	1,363	21	—	—	—	9,26	
Hausen . . .	63	13	28,595	60,375	60	1	62	—	11,00	
Total	284	84	1,807	378,780	12	31	173	80	11,26	

IV.

Bauausführung.

a. Rupperswil-Wohlen.

Wie wir im vorjährigen Bericht zu erwähnen die Ehre hatten, waren wir genöthigt die Unterbau-Arbeiten dieser in zwei Loose getheilten Strecke, mit Ausnahme der Maurer- und Steinhauer-Arbeiten, welche an Unternehmer vergeben werden konnten, in Regie auszuführen. Die Bauleitung eines jeden Looses wurde einem Bauführer übertragen, mit Zusicherung eines Antheiles an der Ersparniß gegenüber dem Voranschlag und einer Prämie für rechtzeitige Vollendung.

Obschon die Arbeiten Ende 1873 in Folge des ausnahmsweise günstigen Winters zur Hälfte ausgeführt waren, mußten in den noch verfügbaren ersten 6 Monaten des Berichtjahres doch alle Anstrengungen gemacht werden, sollte die Bahn auf den concessionsmäßigen Termin Ende Mai fertig werden.

Hauptsächlich war es der große Einschnitt bei Lenzburg, aus dem das Material zum Bahndamm über das Aathal verwendet wurde, welcher alle Hülfsmittel in Anspruch nahm.

Während der größten Leistung im Januar betrug die Arbeiterzahl auf dem I. Loose 310, auf dem II. Loose 302.

Mitte Mai waren die Erdarbeiten im Rohen vollendet und die Kunstbauten so weit vorgeschritten, daß das Bahngeleise durchgehend gelegt war und die Maschine am 1. Juni die ganze Strecke Rupperswil-Wohlen befahren konnte.

Durch starke Regengüsse, die gegen Ende Mai fielen, wurden jedoch die Einschnitt- und Dammböschungen bei Lenzburg so sehr beschädigt, daß trotz angestrengtester Arbeit die offizielle Probefahrt erst am 13. Juni in Gegenwart des technischen Inspectors des schweizerischen Eisenbahndepartements stattfinden konnte, wobei die Bahnanlage als im betriebsfähigen Stande erfunden wurde.

Die Eröffnung der Linie für den regelmäßigen Personen- und Güterverkehr fand am 23. Juni statt; immerhin mußte der Personendienst bis Ende des Jahres in Provisorien versehen werden, da die Stationsgebäude erst auf diesen Zeitpunkt gänzlich vollendet waren. Auch die Consolidirungsarbeiten des Bahnkörpers und der Wegbauten konnten größtentheils bis am Schlusse des Jahres vollendet werden, mit Ausnahme der Einschnitt- und Dammböschungen bei Lenzburg, an welchen im Monate November in Folge von starken Regengüssen nochmals Abrutschungen stattfanden, die wegen fortdauernd ungünstiger Witterung im Berichtsjahr nicht mehr konnten hergestellt werden.

Die Abrechnung über die Baukosten dieser Strecke fällt in das Jahr 1875, da die Kosten des Regiebaues erst nach gänzlicher Vollendung des Baues und nach Liquidation des Bauinventars definitiv zusammengestellt werden können. Bis jetzt ist erst die Abrechnung über die Kunstbauten des II. Looses vorgenommen worden, laut welcher die auf Fr. 37,930 veranschlagten Arbeiten wirklich gekostet haben Fr. 41,413. 59, der Voranschlag also um Fr. 3483. 59 überschritten worden ist.

Wir wollen nicht unterlassen, hier eine Notiz von culturhistorischem Interesse einzuschalten. Bei der Ausführung des Lenzburger-Einschnittes stieß man auf einer Strecke von 1000′ Länge unmittelbar unter der Humusschicht auf Mauer-Reste von 7 Gebäulichkeiten und eben so vielen Cysternen. Diese Ausgrabungen, sowie die im Laufe der Aushebung des Einschnittes gemachten Funde, als Münzen, Thon-, Glas- und Erzgeschirre, rühren von den in der Militärcolonie Vindonissa stationirten XIII. und XIX. Legion her und datiren vom Ende des zweiten und Anfang des dritten Jahrhunderts. Die gefundenen Gegenstände wurden laut Concession an die Aargauische Regierung abgeliefert und befinden sich jetzt im Museum in Aarau.

b. Wohlen-Muri.

Die Ausführung des Unterbaues dieser, wie schon erwähnt, in zwei Loose (III. und IV.) getheilten Strecke übertrugen wir auf dem Soumissionswege mit Vertrag vom 17. Juni den Unternehmern Peter und Josef Schedlbauer und Albert Vogl von Kempten und zwar mit einem Abgebot von 3% unter den Ansätzen des Voranschlages.

Am 22. Juli begannen die Unternehmer die Arbeiten im Gemeindebann Boswil und beförderten in den folgenden Monaten auf der ganzen Strecke den Bau derart, daß auf Ende des Jahres ausgeführt waren:

	Von den Erdarbeiten:	Kunstbauten:
Loos III.	90,6%	69,7%
Loos IV.	75,5%	57,7%
im Durchschnitt der beiden Loose	80,8%	63,1%

Im Maximum waren beschäftigt:

381 Arbeiter und 73 Rollwagen;

auf Ende des Jahres noch:

271 Arbeiter und 37 Rollwagen.

Der erzielte Fortschritt entspricht vollständig dem bei Anfang des Baues aufgestellten Operationsplan, so daß an rechtzeitiger Vollendung der beiden Loose kaum zu zweifeln ist.

Die Ausführung der Dämme im III. Bauloos stieß auf einige Schwierigkeiten, indem an 2 Stellen, im Dägermöösli, Gemeinde Waltenschwil, und im Heuelmoos, Gemeinde Boswil, wo die Linie über sumpfigen, seitlich ausweichenden Moorboden führt, Nachfüllungen bis auf im Ganzen 3000 Cubikmeter nothwendig wurden. In der letzten Zeit haben sich aber die Dämme nur wenig mehr gesenkt, so daß anzunehmen ist, das Auffüllmaterial habe nunmehr eine feste Grundlage erreicht.

Die Ausführung der Hochbauten auf der Station Boswil haben wir den Unternehmern Breitschmid und Wey in Wohlen, die der Station Muri dem Baumeister Oberlin in dort übertragen. Bis Ende des Jahres konnten in Folge ungünstiger Witterung nur die Fundamente in Angriff genommen werden; diese Bauten sind daher noch ziemlich im Rückstand und die Stationsgebäude werden auf den Zeitpunkt der Betriebs-Eröffnung nicht vollendet sein, so daß wir für die ersten Monate des Betriebes auch hier zu provisorischen Einrichtungen werden greifen müssen.

Die Schienen und Befestigungsmittel vom Hause Blondiaux in Berzée (Belgien), ebenso die nöthigen eichenen und cyanisirten fichtenen Bahnschwellen, sind an Ort und Stelle.

Der Personalbestand des technischen Büreau's der Aargauischen Südbahn war auf Ende des Jahres 1874 folgender:

1 Sectionsingenieur,
1 Ingenieur bei den Vorarbeiten,
2 Ingenieure als Bauführer beim Bahnbau,
3 Architekten als Bauführer bei den Hochbauten,
1 Geometer,
2 Bauaufseher,
1 Secretär als Rechnungsführer auf dem Sectionsbüreau,
1 Rechnungsführer beim Regiebau,
2 Zeichner,
2 Büreau-Gehülfen,
1 Abwart,

17 Angestellte gegen 18 Ende 1873.

Zur Besprechung der Verhältnisse des Bahnbetriebes übergehend, erinnern wir zuvörderst daran, daß gemäß dem in Ergänzung der früheren bezüglichen Gemeinschaftsverträge zwischen der Schweiz. Centralbahn und Schweiz. Nordostbahn vereinbarten Nachtrags-Vertrage vom 4. April 1874, der Betrieb der Aargauischen Südbahnunternehmung unserer Gesellschaft gegen eine entsprechende Vergütung übertragen worden ist.

Um der Aargauischen Südbahn eine möglichst zweckmäßige Verbindung nach Osten und Westen zu sichern, wurden von der Betriebseröffnung an täglich fünf Züge nach jeder Richtung ausgeführt, von denen je 4 Personenzüge und je 1 gemischter Zug. Diese für den Sommerfahrplan 1874 getroffene Einrichtung wurde auch für den Winterfahrplan 1874/75 beibehalten, da nur so eine einigermaßen befriedigende Berücksichtigung der Influenzen thunlich war. Den Bestimmungen des Südbahn-Vertrages vom 25. Februar 1872 gemäß mußten diese Züge durchgehend von und nach Aarau geführt werden.

Die Zahl der im Zeitraum vom 23. Juni bis 31. December von den ausgeführten Zügen durchlaufenen Kilometer beträgt:

a. Regelmäßige Fahrten	36,672	Zugskilometer.
b. Extrafahrten (Probefahrt inbegriffen)	95,5	„
Total . .	36,767,5	Zugskilometer.

Da die Concession für die Aargauische Südbahn in Bezug auf die Tarifverhältnisse die gleichen Bestimmungen enthält, wie die der Schweizerischen Nordostbahn im Kanton Aargau ertheilten Concessionen, so wurden auch das Gütertarifsystem und die Taxgrundlagen der letztern Bahn sowohl für den internen Verkehr der Aargauischen Südbahn, als auch für den directen Verkehr mit den übrigen schweizerischen Bahnen eingeführt.

Für den Personenverkehr wurden die neuen kilometrischen Taxen der sogen. Normalconcession adoptirt.

Die Taxberechnung ab den Stationen der Aargauischen Südbahn nach Brugg und ostwärts von Brugg erfolgte, den Bestimmungen des s. Z. mit dem Executiv-Comité der Südbahn abgeschlossenen Vertrages entsprechend, nach der directen Entfernung Brugg-Hendschikon.

Auf der Strecke Aarau-Rupperswil, welche zugleich der Nordostbahn und der Südbahn angehört, versieht die Nordostbahn nach stattgefundener Verständigung den Güterdienst ausschließlich, während die Personenbeförderung durch die Züge beider Bahnen vermittelt wird.

Die wesentlichsten Resultate über den Verkehr und die Einnahmen sind folgenden statistischen Uebersichten zu entnehmen.

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

	Betrag.		Prozente.
	Fr.	Cts.	
1. Personentransport	41,363	45	60.75
2. Gepäcktransport	2,044	64	3.—
3. Viehtransport	1,205	03	1.77
4. Transport von Eilgütern	3,215	70	4.72
5. Transport von gewöhnlichen Gütern	18,796	13	27.61
6. Verschiedenes	1,460	64	2.15
Total-Einnahmen	68,085	59	100.—

2. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

	Transportquantitäten.		Einnahmen.		
	Personen.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
I. Personentransport:					
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:					
Einfache Fahrt	28,115	32.42			
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:					
Hin- und Rückfahrt	53,348	61.52	41,363	45	—
Abonnementsbillete	2,256	2.60			
Militär- und Polizeitransporte	158	0.18			
Gesellschafts- und Schulfahrten	2,839	3.28			
Total	86,716	100.–	41,363	45	—
Rekapitulation nach Klassen:					
I. Klasse	20	0.62	27	10	0.07
II. „	13,458	15.52	9,420	52	22.77
III. „	73,238	84.46	31,915	83	77.16
Total	86,716	100.–	41,363	45	100.–
	Zentner.				
II. Gepäcktransport	2,864	—	2,044	64	—
III. Viehtransport:	Stück.				
Klasse I.	86	6.91			
„ II.	870	69.94	1,205	03	—
„ III.	267	21.46			
„ IV.	21	1.69			
Total	1,244	100.–	1,205	03	—
	Zentner.				
IV. Transport von Eilgütern	18,714	—	3,215	70	—
V. Transport von gewöhnlichen Gütern:	Zentner.				
Normalklasse I.	20,982	9.68			
„ II.	43,146	19.91			
Wagenladungsklasse A.	6,903	3.20			
„ B.	11,869	5.48	18,796	13	—
„ C.	11,373	5.24			
„ D.	58,149	26.84			
„ E.	64,247	29.65			
Total	216,669	100.–	18,796	13	—
VI. Verschiedenes	—	—	1,460	64	—
Gesammt-Total der Einnahmen	—	—	68,085	59	—

3. Durchschnitts-Ergebnisse.

(Bahnlänge: 20 Kilometer.)		
Personentransport:		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	2,068.18
„ „ Reisenden	Centimes	47.70
„ „ „ und Kilometer	„	2.39
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen	Kilometer	11.10
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total	Reisende	48,115
„ jeden Kilometer kommen	„	4,336
„ „ Personenwagenachsen-Kilometer kommen	„	3.23
Gepäcktransport (incl. Fahrpoststücke):		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	102.23
„ „ Zentner	Centimes	71.39
„ „ Reisenden	„	2.36
Auf jeden Kilometer kommen	Zentner	143.20
„ „ Reisenden „	Pfund	3.30
Viehtransport:		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	60.25
„ „ Stück	Centimes	96.87
Gütertransport:		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	1,100.59
„ „ Zentner	Centimes	9.35
„ „ Zentner-Kilometer	„	0.73
„ „ Tonnen-Kilometer	„	14.60
Jeder Zentner hat befahren	Kilometer	12.82
Auf die ganze Bahnstrecke bezogen kommen	Zentner	150,874
„ jeden Kilometer kommen	„	11,770
„ „ Güterwagenachsen-Kilometer (excl. Gepäck und Vieh) kommen	„	12.81
Verschiedenes:		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	73.03
Total-Einnahme per Kilometer	„	3,404.28

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

Monat.	Transportquantitäten.											
	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.								
					Klasse							Total.
	Zahl.	Zentner.	Stück.	Eilgut.	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.	
				Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Zentner.
Juni . . .	3,799	89	8	899	671	1,109	110	512	634	1,304	4,008	9,247
Juli . . .	16,311	489	126	3,785	3,029	4,800	453	3,175	1,563	7,619	7,608	32,032
August . .	18,242	459	290	3,198	3,304	4,951	806	901	1,340	5,626	8,051	28,177
September	15,348	524	266	2,940	4,005	6,993	1,235	1,619	1,732	3,810	7,054	29,388
Oktober. .	13,402	532	177	2,426	3,244	10,853	1,292	760	2,579	10,663	20,612	52,429
November	10,263	374	146	2,432	3,786	8,009	2,678	2,431	1,484	22,078	3,802	46,700
Dezember.	9,351	397	231	3,034	2,943	6,431	329	2,471	2,041	7,049	13,112	37,410
Total	86,716	2,864	1,244	18,714	20,982	43,146	6,903	11,869	11,373	58,149	64,247	235,383

Monat.	Einnahmen.															
	Personen.		Gepäck.		Vieh.		Eilgüter.		Gewöhnliche Güter.		Verschiedenes.		Total.		Brutto-Einnahme per Kilometer.	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Juni . . .	1,974	56	82	22	4	05	141	03	731	14	43	20	2,976	20	148	81
Juli . . .	7,634	69	349	37	117	58	530	57	2,408	83	229	87	11,270	91	563	55
August . .	8,397	78	331	49	267	29	518	85	2,144	36	235	09	11,894	86	594	74
September	7,459	34	335	25	277	65	514	18	2,352	31	251	60	11,190	33	559	52
Oktober. .	6,548	11	352	17	205	64	461	45	4,321	06	274	42	12,162	85	608	14
November	4,806	09	294	97	114	15	475	44	3,972	92	234	08	9,897	65	494	88
Dezember.	4,542	88	299	17	218	67	574	18	2,865	51	192	38	8,692	79	434	64
Total	41,363	45	2,044	64	1,205	03	3,215	70	18,796	13	1,460	64	68,085	59	3,404	28

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

Stationen.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter. Versandt.	Güter. Empfang.	Güter. Total.	Total-Einnahmen.		Rangordnung der Stationen nach Personenzahl.	Rangordnung der Stationen nach Gütergewicht	Rangordnung der Stationen nach Einnahmen.
	Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Cts.			
Aarau	15,535	527	294	11,667	2,824	14,491	10,522	25	3	4	3
Rupperswil . .	2,985	30	11	7,222	549	7,771	996	55	6	6	6
Lenzburg . . .	21,055	623	283	37,255	69,426	106,681	45,488	02	2	1	2
Hendschikon. . .	7,614	79	49	18,009	14,945	32,954	9,213	61	4	3	4
Dottikon-Dintikon	6,234	65	21	4,985	5,629	10,614	4,547	90	5	5	5
Wohlen, Villmergen	22,846	608	378	13,588	85,057	98,645	48,782	07	1	2	1
Direkter Verkehr							119,550	40			
mit andern Bahnen	10,447	932	208	142,657	56,953	199,610	51,464	81			
Total	86,716	2,864	1,244	235,383	235,383		68,085	59			

6. Verkehr mit andern Bahnen.

Bahnen.	Von der Aarg. Südbahn. Personen.	Von der Aarg. Südbahn. Güter. Zentner.	Nach der Aarg. Südbahn. Personen.	Nach der Aarg. Südbahn. Güter. Zentner.	Total. Personen.	Total. Güter. Zentner.
Nordostbahn und Bad. Bahn	8,403	11,656	5,967	27,684	14,370	39,340
Verein. Schweizerbahnen . .	116	1,630	—	2,289	116	3,919
Centralbahn und Bad. Bahn.	5,130	36,170	4,212	105,661	9,342	141,831
Jura-Bern-B., Westsch. Bahnen	158	7,497	110	7,023	268	14,520
Total	13,807	56,953	10,289	142,657	24,096	199,610

7. Verkehr nach Entfernungen.

Distanz. Stunden.	Distanz. Kilometer.	Personen.	Personen-Kilometer	Güter.	Zentner-Kilometer.	Distanz. Stunden.	Distanz. Kilometer.	Personen.	Personen-Kilometer.	Güter.	Zentner-Kilometer.
		Anzahl	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.			Anzahl.	Anzahl.	Zentner.	Anzahl.
1	4.8	14,756	70,829	27,601	132,485	3	14.4	12,223	176,011	37,533	540,475
1½	7.2	10,743	77,350	10,578	76,162	3½	16.8	1,876	31,517	5,427	91,174
2	9.6	25,520	244,992	76,490	734,304	4	19.2	14,226	273,139	70,809	1,359,533
2½	12.0	7,372	88,464	6,945	83,340		Total	86,710	962,302	235,383	3,017,473

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	Zentner.	Zentner.
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	77	
Haare, Borsten	383	
Diversi	89	549
Baumwolle: Rohe	1,254	
Baumwollgarne	2,354	
Baumwollzeuge, rohe	752	
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte	4,698	
Baumwollabfälle	27	9,085
Baumaterialien: Asphalt	316	
Backsteine und Ziegel	2,120	
Bauholz und Sägewaaren	9,484	
Bausteine	21,688	
Cement und Cementfabrikate	2,850	
Dachschiefer	1,145	
Kalk	921	
Parquetterie	285	
Steinhauerarbeiten	2,435	
Thonröhren	229	
Diversi	709	42,182
Brennmaterialien: Brennholz	2,365	
Steinkohlen und Coaks	27,775	
Torf und Braunkohlen	4,462	
Diversi	102	34,704
Bücher, Kunstgegenstände und **Musikalien**		89
Chemische Produkte: Alaun	120	
Chlorkalk	238	
Säuren	379	
Soda	1,747	
Vitriol	317	
Diversi	136	2,937
Transport		89,546

	Zentner.	Zentner.
Transport		89,546
Cichorien und **Kaffeesurrogate**		1,609
Colonialwaaren: Kaffee	2,606	
Zucker	2,317	
Diversi	922	5,845
Dünger und **Düngemittel, Düngesalz**		713
Droguerien, nicht besonders genannte		761
Eisen: Rohes und altes, Eisenspäne	2,172	
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	949	
Eisenwaaren	1,684	
Eisenbahnschienen und Räder	37,544	
Maschinentheile	437	
Maschinen, zusammengesetzte	203	42,989
Erden, nicht besonders genannte		237
Fahrzeuge und **außergewöhnliche Gegenstände**		1,889
Farben und **Farbwaaren:** Bleiweiß, Zinkweiß	67	
Farbenerden	170	
Farbextrakt, Farbbeize	155	
Farbholz, roh und gemahlen	301	
Diversi	166	859
Felle und **Häute**		548
Fett und **Fettwaaren:** Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran ꝛc.		3,543
Garne, nicht besonders genannte		406
Gebinde, leere und **Emballagen**		6,300
Gerberrinde und **Gerbestoffe**		412
Getränke: Branntwein, Liqueur	649	
Bier	8,510	
Mineralwasser	155	
Wein und Most	8,856	18,170
Transport		173,827

	Zentner.	Zentner.
Transport		173,827
Glas- und **Glaswaaren**		1,369
Gyps, gemahlen, **Gypssteine**		3,223
Harz, Pech, Colophonium		199
Hausrath, Effekten		1,877
Holzwaaren, auch **Fässer** und **Küferwaaren**		1,030
Kriegswaffen und **Munition**		236
Leder und **Lederwaaren**		1,279
Leinengarn, Leinwand und **Leinenwaaren**		1,013
Mehl und **Mühlenfabrikate**		2,146
Metalle, nicht besonders genannte, **Metallwaaren**		806
Nutz- und **Werkholz**		15,122
Oel: Vegetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesamöl ꝛc.)	2,346	
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl ꝛc.)	3,813	6,159
Papier und **Pappendeckel**		2,520
Produkte der Landwirthschaft und **Viehzucht, Lebensmittel:**		
Baumfrüchte	1,019	
Butter und Schmalz	727	
Fleisch und Fleischwaaren	151	
Gespinnstoffe (Flachs, Hanf, Werg ꝛc.)	148	
Getreide aller Art	7,688	
Heu und Stroh	76	
Hopfen	82	
Hülsenfrüchte	144	
Käse	1,939	
Kartoffeln	515	
Sämereien	418	
Wildpret, Geflügel, Fische ꝛc.	125	
Diversi	231	13,263
Transport		224,069

	Zentner.	Zentner.
Transport		224,069
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien		298
Salz (Bade-, Koch- und Viehsalz)		289
Seide, roh, **Garne, Stoffe, Abfälle**		145
Sprit		336
Stärke und **Stärkemehl**		1,087
Strohwaaren		3,547
Tabak: roher	1,007	
Fabrizirter und Cigarren	1,351	2,358
Teigwaaren		261
Töpferwaaren, Steingut und **Porzellan**		572
Wolle: Wollgarne	141	
Wollwaaren	1,139	1,280
Verschiedene nicht speziell aufgeführte Artikel		1,141
Total		235,383

Die Ausgaben bestehen in der durch Vertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und Schweizerischen Centralbahn festgesetzten Entschädigung an letztere für die Besorgung des Betriebsdienstes und in den Beträgen, welche ebenfalls vertragsgemäß der Schweizerischen Nordostbahn für die Mitbenützung des Bahnhofes Aarau, der Bahnstrecke Aarau-Rupperswil und der Station Rupperswil zu entrichten sind.

Der Rechnungsabschluß erzeigt

an Betriebsausgaben	Fr. 93,494. 93
an Betriebseinnahmen	„ 68,085. 59
somit Betriebsausfall	Fr. 25,409. 34

welcher laut Vertrag auf Rechnung des Baues geschrieben worden ist.

Basel, den 27. April 1875.

Mit Versicherung vollkommener Hochachtung

Directorium der Schweizer. Centralbahn,

Der Präsident:

A. Sulger.

Rechnungen

des

Directoriums der Schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft

über die

Unternehmung der Aargauischen Südbahn

umfassend das Jahr 1874.

I. Rechnung über den Bau der

Einnahmen.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts
Saldo der Rechnung vom Jahr 1873			—	—
Einzahlungen der beiden betheiligten Bahngesellschaften:				
Fünfte Einzahlung vom 7. März 1874	650,000	—		
Sechste „ „ 6. Juni „	400,000	—		
Siebente „ „ 15. August „	1,500,000	—		
Achte „ „ 1. Decbr. „	1,000,000	—	3,550,000	—
Pacht- und **Miethzinse**			153	—
Erlöse aus entbehrlichen Landabschnitten, Materialien . . .			11,059	—
Rückerstattungen			1,455	19
Betriebseinnahmen			—	—
Verschiedenes			110	—
Summa der Einnahmen			3,562,777	19

Aargauischen Südbahn vom Jahre 1874.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Verwaltung.						
Comité der Südbahn			2,289	62		
Entschädigung der Centralbahn-Gesellschaft für die ihr beim Baue obliegenden Verrichtungen			59,982	25		
Antheil an die Emmissionskosten des gemeinschaftlichen Anlehens:						
a. Herstellung der Titel	9,206	09				
b. Cursverluste und Provisionen	215,545	85	224,751	94		
Technisches Personal:						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	77,028	37				
Inventarstücke	1,212	85				
Materialien	636	02				
Bureaukosten	13,228	56				
Verschiedenes	41	50	92,147	30		
Gerichts- und Prozeßkosten			71	50	379,242	61
Bahnanlage.						
Grunderwerb:						
Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	3,746	35				
Schatzungs- und Gerichtskosten	5,482	—				
Entschädigungen für Abtretung von Grundstücken	461,927	12				
Verschiedenes	2,197	12	473,352	59		
Unterbau:						
Erdarbeiten	628,921	16				
Stütz- und Futtermauern	13,355	30				
Tunnels	—	—				
Brücken, Durchlässe, Kanäle	225,996	21				
Straßen- und Wegbauten	18,437	97				
Fluß- und Uferschutzbauten	—	—				
Beschotterung der Bahn und der Bahnhöfe	38,296	19				
Culturschaden, Verschiedenes	11,402	70	936,409	53		
Uebertrag			1,409,762	12	379,242	61

I. Rechnung über den Bau der

Ausgaben.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Uebertrag .			1,409,762	12	379,242	61
Oberbau:						
Schwellen	178,731	82				
Schienen und deren Befestigungsmittel	583,405	27				
Weichen und Kreuzungen	52,801	85				
Legen des Oberbaues	50,833	08				
Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger, Abtheilungszeichen, Telegraphenleitung, Signale, Vermarkung, Pflanzungen	29,634	02				
Verschiedenes	109	60	895,515	64		
Hochbau:						
Gebäude auf Bahnhöfen und Stationen, Wärterhäuser und Einfassungsmauern der mechanischen Vorrichtungen	160,505	35				
Drehscheiben, Schiebbühnen, Hebkrahnen und Brückenwaagen	28,048	57				
Wasserreservoirs, Vorwärmer, Wasser- und Gaseinrichtungen und Verschiedenes	9,325	44	197,879	36	2,503,157	12
Inventar:						
der Bauverwaltung			29,280	—		
der Betriebsverwaltung			30,432	10	59,712	10
Betriebsmittel:						
Locomotiven			—	—		
Wagen			—	—	—	—
Verzinsung des Baucapitals					116,983	06
Steuern und Abgaben					—	—
Betriebsausgaben, Mehrbetrag					25,409	34
Total der Ausgaben					3,084,504	23

Aargauischen Südbahn vom Jahre 1874.

Rechnungs-Abschluß.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Summa der Einnahmen			3,562,777	19
Summa der Ausgaben	3,084,504	23		
Dazu: **Passiv-Saldo** laut letzter Rechnung	147,211	54	3,231,715	77
Saldo auf neue Rechnung			331,061	42

Recapitulation.

Summa der Einzahlungen im Jahre 1872	100,000	—		
" " " " " 1873	800,000	—		
" " " " " 1874	3,550,000	—	4,450,000	—
Netto Bauausgaben im Jahre 1872	75,121	41		
" " " " 1873	972,090	13		
" " " " 1874	3,071,727	04	4,118,938	58
Activ-Saldo wie oben			331,061	42

II. Betriebs-Rechnung der Aargauischen Südbahn,

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Einnahmen.				
Unmittelbare Betriebseinnahmen:				
Von Personen	41,363	45		
„ Gepäck	2,044	64		
„ Pferden, Vieh und Hunden	1,205	03		
„ Eilgütern und Geld	3,215	70		
„ gewöhnlichen Gütern	18,796	13		
„ Verschiedenem	1,460	64	68,085	59
Mehrausgaben, auf die Baurechnung vom Jahre 1874 übergetragen			25,409	34
Summa			93,494	93

Strecke Aarau-Wohlen, vom 23. Juni bis 31. Dezember 1874.

Ausgaben.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Betriebsausgaben:				
Vertragsgemäße Entschädigung an die Centralbahn-Gesellschaft für Besorgung des Betriebsdienstes			88,205	77
Miethzins an die Nordostbahn für die Mitbenützung der gemeinschaftlichen Bestandtheile:				
des Bahnhofs Aarau	2,126	21		
der Bahnstrecke Aarau-Ruppersweil	2,322	37		
der Station Ruppersweil	803	33	5,251	91
Gebühren für Versicherung der Gebäude und des Mobiliars			37	25
Summa			93,494	93

Druckfehler.

Auf Seite 13 „**Personentransport**« soll es zu »Einnahmebetreffniss per Reisender und Kilometer« heissen: Centimes **4. 30** anstatt 2. 39.