

# An das Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen

Objektyp: **Chapter**

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

Band (Jahr): **22 (1874)**

PDF erstellt am: **12.08.2024**

## **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 Ausdrücke 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.

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 Walschwil, 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 Geschiebsaufschwemmungen 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 Deckelbohlen 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 Deckelbohlen 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. Loose 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 Ruppelswil-Wohlen, bloß Buden vorgesehen.

### b. Muri-Zimmensee.

Für diese Strecke sind neue topographische Aufnahmen gemacht worden.

Das auf dieselben basirte Bahntracé entspricht im Allgemeinen der ursprünglich vom Südbahncomité in Aussicht genommenen Zugrichtung. Die Bahn steigt von der Station Muri über die Wasserscheide zwischen Bünz und Neufß noch um 12 m., um dann bis Eins wieder um 65 m. zu fallen; ganz in der Nähe von Eins überschreitet sie die Neufß 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 Zimmensee, 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, Eins und Rothkreuz hat eine Länge von 17,76 Kil.; die Strecke Rothkreuz-Zimmensee 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.

Obgleich auch diese Linie erst mit Eröffnung der Gotthardbahn in Betrieb zu setzen ist, und deshalb 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 mitgeteilt, 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 Bahnwisir um 5 m. 62 tiefer gehalten werden konnte.

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

### III.

#### Grunderwerb.

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

Die Erwerbung des zum Bahnbau nöthigen Landes in den Gemeinden des III. und IV. Baulooses 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. Baulooses rekurirten in

den Gemeinden Lenzburg 11, Hundschiön 6, Willmergen 14, und Wohlten 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 Jahreschluß waren folgende Bodenerwerbungen vollzogen:

Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen.	Größe.		Kaufsumme.		Erwerbsart.			Bemerkungen.	
		Stacharten.	□'	fr.	cts.	Durch Kauf.	Durch Urtheil der Schlichtungscommission.	Durch Urtheil des Bundesgerichts.		
Lenzburg . . .	87	33	15,709	170,974	—	—	67	20	12, <sup>95</sup>	} In der Kaufsumme sind Fr. 488. 88 für Umweg und erschwerte Zufahrt inbegriffen.
Hundschiön . . .	10	3	9,760	11,406	70	—	—	10	8, <sup>79</sup>	
Othmarfingen . . .	5	—	4,713	771	66	—	—	5	16, <sup>37</sup>	
Willmergen . . .	22	7	20,310	25,465	74	4	3	15	8, <sup>47</sup>	
Wohlten . . .	95	25	7,430	95,180	13	25	40	30	9, <sup>44</sup>	
Waltenschwil . . .	1	—	9,390	423	48	1	—	—	4, <sup>50</sup>	} In der Kaufsumme sind Fr. 10,600 für eine Scheune, eine Nagelschmiede, für Einstellung des Naglerbetriebs, inbegriffen.
Woswil . . .	1	—	11,180	12,819	60	—	1	—	114, <sup>66</sup>	
Windisch . . .	—	—	14,720	1,363	21	—	—	—	9, <sup>26</sup>	
Hausen . . .	63	13	28,595	60,375	60	1	62	—	11, <sup>00</sup>	
Total	284	84	1,807	378,780	12	31	173	80	11, <sup>26</sup>	

#### IV.

### Bauausführung.

#### a. Rapperswil-Wohlten.

Wie wir im vorjährigen Bericht zu erwähnen die Ehre hatten, waren wir genöthigt die Unterbauarbeiten dieser in zwei Loose getheilten Strecke, mit Ausnahme der Mauer- 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 Vorausschlag und einer Prämie für rechtzeitige Vollendung.

Obgleich 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 Rathal verwendet wurde, welcher alle Hilfsmittel in Anspruch nahm.

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

Mitte Mai waren die Erdarbeiten im Rohen vollendet und die Kunstbauten so weit vorgeschritten, daß das Bahngleise durchgehend gelegt war und die Maschine am 1. Juni die ganze Strecke Rupperts-Wehlen 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 Consolidierungsarbeiten des Bahnkörpers und der Wegbauten konnten größtenteils 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. Loofes 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 Windonissa 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. Wohlten-Muri.

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

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

Von den Erdarbeiten:	Kunstabauten:
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 Kollwagen;

auf Ende des Jahres noch:

271 Arbeiter und 37 Kollwagen.

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 Dägermööskli, Gemeinde Wäldenchwil, 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 Wohlten, 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 Bureau'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 Sectionsbureau,
1	Rechnungsführer beim Regiebau,
2	Zeichner,
2	Bureau-Gehülfen,
1	Abwart,
<hr/>	
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-Verträge 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 Betriebsöffnung 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 erteilten Concessionen, so wurden auch das Gütertarifsystem und die Targrundlagen 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 §. 3. mit dem Executiv-Comité der Südbahn abgeschlossenen Vertrages entsprechend, nach der directen Entfernung Brugg-Hendschiken.

Auf der Strecke Aarau-Kuppertswil, 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.

	B e t r a g.		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 Silgütern . . . . .	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.

	Transport-quantitäten.		Einnahmen.		
	Personen.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
<b>I. Personentransport:</b>					
a. Zur gewöhnlichen Fahrtaxe:					
Einfache Fahrt . . . . .	28,115	32.42	41,363	45	—
b. Zu ermäßigten Fahrtaxen:					
Hin- und Rückfahrt . . . . .	53,348	61.52			
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.—
<b>II. Gepäcktransport . . . . .</b>					
	Centner.				
	2,864	—	2,044	64	—
<b>III. Viehtransport:</b>					
	Stück.				
Klasse I. . . . .	86	6.91	1,205	03	—
" II. . . . .	870	69.94			
" III. . . . .	267	21.46			
" IV. . . . .	21	1.69			
Total	1,244	100.—	1,205	03	—
<b>IV. Transport von Silgütern . . . . .</b>					
	Centner.				
	18,714	—	3,215	70	—
<b>V. Transport von gewöhnlichen Gütern:</b>					
	Centner.				
Normalklasse I. . . . .	20,982	9.68	18,796	13	—
" II. . . . .	43,146	19.91			
Wagenladungs-klasse A. . . . .	6,903	3.20			
" B. . . . .	11,869	5.48			
" C. . . . .	11,373	5.24			
" D. . . . .	58,149	26.84			
" E. . . . .	64,247	29.65			
Total	216,669	100.—	18,796	13	—
<b>VI. Verschiedenes . . . . .</b>					
			1,460	64	—
Gesamt-Total der Einnahmen	—	—	68,085	59	—

## 3. Durchschnitts-Ergebnisse.

(Bahnlänge: 20 Kilometer.)		
<b>Personentransport:</b>		
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	2,068. <sup>18</sup>
"    "    Reisenden . . . . .	Centimes	47. <sup>70</sup>
"    "    "    und Kilometer . . . . .	"	2. <sup>39</sup>
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen . . . . .	Kilometer	11. <sup>10</sup>
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total . . . . .	Reisende	48,115
"    jeden Kilometer kommen . . . . .	"	4,336
"    "    Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	"	3. <sup>23</sup>
<b>Gepäcktransport (incl. Fahrpoststücke):</b>		
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	102. <sup>23</sup>
"    "    Zentner . . . . .	Centimes	71. <sup>39</sup>
"    "    Reisenden . . . . .	"	2. <sup>36</sup>
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	Zentner	143. <sup>20</sup>
"    "    Reisenden    "    . . . . .	Pfund	3. <sup>30</sup>
<b>Viehtransport:</b>		
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	60. <sup>25</sup>
"    "    Stück . . . . .	Centimes	96. <sup>87</sup>
<b>Gütertransport:</b>		
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	1,100. <sup>59</sup>
"    "    Zentner . . . . .	Centimes	9. <sup>35</sup>
"    "    Zentner-Kilometer . . . . .	"	0. <sup>73</sup>
"    "    Tonnen-Kilometer . . . . .	"	14. <sup>60</sup>
Jeder Zentner hat befahren . . . . .	Kilometer	12. <sup>82</sup>
Auf die ganze Bahnstrecke bezogen kommen . . . . .	Zentner	150,874
"    jeden Kilometer kommen . . . . .	"	11,770
"    "    Güterwagenachsen-Kilometer (excl. Gepäck und Vieh) kommen . . . . .	"	12. <sup>81</sup>
<b>Verschiedenes:</b>		
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	73. <sup>03</sup>
<b>Total-Einnahme</b> per Kilometer . . . . .	"	3,404. <sup>28</sup>

## 4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

Monat.	Transportquantitäten.												Total.			
	Personen.			Gepäck.			Vieh.			Güter.						
	Dahl.	Centner.	Stück.	Eilgut.	Klasse					Total.						
					I.	II.	A.	B.	C.		D.	E.				
Juni . . .	3,799	89	8	Centner. 899	Centner. 671	Centner. 1,109	Centner. 110	Centner. 512	Centner. 634	Centner. 1,304	Centner. 4,008	Centner. 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.		Ver- schiedenes.		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.			Total-		Rangordnung der Stationen		
				Versandt.	Empfang.	Total.	Einnahmen.		nach		
							Personen-	Güter-	Einnahmen.	Personen-	Güter-
Anzahl.	Zentner.	Stück.	Zentner.	Zentner.	Zentner.	Fr.	Cts.	Personen-	Güter-	Einnahmen.	
Narau . . . . .	15,535	527	294	11,667	2,824	14,491	10,522	25	3	4	3
Kupperstweil . . .	2,985	30	11	7,222	549	7,771	996	55	6	6	6
Leuzburg . . . . .	21,055	623	283	37,255	69,426	106,681	45,488	02	2	1	2
Schönbühl . . . . .	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, Billmergen	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.		Nach der Aarg. Südbahn.		Total.	
	Personen.	Güter-Zentner.	Personen.	Güter-Zentner.	Personen.	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-Vern-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.		Personen.	Personen-Kilometer	Güter.	Zentner-Kilometer.	Distanz.		Personen.	Personen-Kilometer.	Güter.	Zentner-Kilometer.
Stunden.	Kilometer.					Stunden.	Kilometer.				
1	4.8	14,756	70,829	27,601	132,485	3	14.4	12,223	176,011	37,533	540,475
1 1/2	7.2	10,743	77,350	10,578	76,162	3 1/2	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
2 1/2	12.0	7,372	88,464	6,945	83,340	<b>Total</b>		86,710	962,302	235,383	3,017,473

## 8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	Centner.	Centner.
<b>Abfälle:</b> Hädern, Lumpen, Papierabfälle . . . . .	77	
Haare, Borsten . . . . .	383	
Diversi . . . . .	89	549
<b>Baumwolle:</b> Rohe . . . . .	1,254	
Baumwollgarne . . . . .	2,354	
Baumwollzeuge, rohe . . . . .	752	
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte . . . . .	4,698	
Baumwollabfälle . . . . .	27	9,085
<b>Baumaterialien:</b> 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	
Ehnröhren . . . . .	229	
Diversi . . . . .	709	42,182
<b>Brennmaterialien:</b> Brennholz . . . . .	2,365	
Steinkohlen und Coaks . . . . .	27,775	
Torf und Braunkohlen . . . . .	4,462	
Diversi . . . . .	102	34,704
<b>Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien . . . . .</b>		89
<b>Chemische Produkte:</b> Alaun . . . . .	120	
Chlorkalk . . . . .	238	
Säuren . . . . .	379	
Soda . . . . .	1,747	
Bitriol . . . . .	317	
Diversi . . . . .	136	2,937
Transport		89,546

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



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

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

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-Kuppertswil und der Station Kuppertswil zu entrichten sind.

Der Rechnungsabschluss zeigt

an Betriebsausgaben . . . . .	Fr. 93,494. 93
an Betriebsseinnahmen . . . . .	" 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.**

