

Zeitschrift:	Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft
Herausgeber:	Schweizerische Nordostbahngesellschaft
Band:	21 (1873)
Artikel:	Vierter Geschäftsbericht und Rechnung der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft über die Unternehmung der Bötzbergbahn umfassend das Jahr 1873
Autor:	Peyer, J.F.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-730432

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: 11.02.2026

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

Beilage IV.

Vierter Geschäftsbericht und Rechnung
der
Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft
über die
Unternehmung der Böckbergbahn
umfassend das Jahr
1873.



An das Tif.

Verwaltungskomitee der Gemeinschaftsbahnen der Central- und Nordostbahn.

Tif.!

Wir beeihren uns, Ihnen mitfolgend die vierte, das Jahr 1873 umfassende Rechnung über den Bau der Böözbergbahn vorzulegen, indem wir Ihnen gleichzeitig einen übersichtlichen Bericht über unsere einschlägige Geschäftsführung erstatten.

I. Technische Vorarbeiten.

Wie schon im letzten Jahresberichte bemerkt wurde, nahm der Fortschritt im großen Böözbergtunnel vor Ende 1872 eine so erfreuliche Wendung, daß eine gänzliche Vollendung desselben auf Anfang statt Mitte des Jahres 1875 außer Zweifel gesetzt wurde. Da die Beendigung der offenen Linie keineswegs später wird erfolgen dürfen, die immerhin sehr namhaften Bauarbeiten derselben aber mindestens $1\frac{1}{2}$ Jahre Bauzeit erheischen, war eine rasche Vollendung der diesfälligen technischen Vorarbeiten somit dringend geboten. Wir erlangten nicht, die hiefür nöthigen Anordnungen zu treffen.

Nachdem im Februar das technische Personal ergänzt und die drei neuen Bauktionen Brugg, Frick und Rheinfelden gebildet waren, konnten in den nächsten Monaten die Katasterpläne der noch ausstehenden Gemeinden von Zeihen abwärts bis Pratteln, sowie die Detailprojekte und Kostenvoranschläge beendet und am 3. Mai und 4. Juli sämmtliche Bauuloose von Brugg bis Pratteln zur Ausschreibung gebracht werden. — Zu wiederholten und mannigfachen Untersuchungen gaben beinahe sämmtliche Stationsanlagen und Straßenkorrekturen der Böözbergbahn, namentlich aber die beiden Stationen Rheinfelden und Möhlin in Folge sehr hartnäckiger Reklamationen der betreffenden Gemeinden Anlaß; schließlich blieb es jedoch durch Entscheid der hohen Bundesbehörde meist bei den zuerst angefertigten Projekten.

Die neuen detaillirten Projekte und Kostenvoranschläge zeigten zwar gegenüber den bisherigen, noch von Hrn. Oberingenieur Beckh nach den Horizontal-Kurvenplänen angefertigten Plänen eine sehr wesentliche Verminderung der Arbeiten und namentlich der zu bewegenden Erdmassen; dieselbe hatte jedoch nicht eine entsprechende Reduktion der veranschlagten Summen zur Folge, indem die früher zu Grunde gelegten Einheitspreise oft bedeutend unter den jetzt als richtig erachteten und durch die abgeschlossenen Bauakorde bestätigten Ansätzen zurückstanden.

In Verbindung mit der Böözbergbahn wurde die sofortige Erstellung des Einschnittes nothwendig, durch welchen die im Uebrigen erst später zu bauende Südbahnstrecke Hendschikon-Brugg ihren Ausgang nach dem Bahnhofe Brugg finden wird. Diesfalls wurde ein Vertrag zwischen dem Unternehmen der Aargauischen Südbahn und demjenigen der

Bößbergbahn am 29. Juli in der Weise abgeschlossen, daß wir als bauleitendes Organ der Bößbergbahn die Ausführung der Erdarbeiten des erwähnten Einschnittes bis Häusen, soweit das Material des großen Einschnitts daselbst zur Anschüttung des großen Dammes der Bößbergbahn bei Altenburg Verwendung finden kann, übernahmen. Der Vertrag gewährt beiden Unternehmen eine bedeutende finanzielle Erleichterung, welche hälftig auf sie verlegt wird; die Bößbergbahn hätte ohne denselben 100,000 Schachtruthen aus Materialgruben mit mindestens Fr. 6 Einheitspreis herbeischaffen müssen, während die Südbahn ihrerseits eine eben solche Masse mit gleichen Kosten auf Depotplätze bringen müßte.

II. Expropriation.

Die Expropriation wurde im Berichtsjahre auch in den Gemeinden nördlich des großen Tunnels vollständig durchgeführt, mit Ausnahme einiger unbedeutenden Nachwerbungen für Depotplätze, Wege &c. und der Behandlung einer Anzahl von Reklamationen wegen Umweges u. dgl., welche noch mit Gemeinden und Privaten zu reguliren bleiben.

III. Bahnbau.

Die Bauausführung beschränkte sich zu Anfang des Berichtjahres immer noch auf den großen Bößbergtunnel, und wenn auch im Verlauf desselben die übrigen Theile der Linie zum Angriff kamen, so wollen wir den Bericht doch mit dem Tunnel selbst beginnen. Wie aus dem letzjährigen Berichte zu ersehen ist, machte sich schon in den letzten Monaten des Jahres 1872 ein Stollenfortschritt von 100 und mehr Fuß pr. Monat geltend, und im Jahr 1873 blieb derselbe mit geringen Ausnahmen auf dieser Höhe. Genauer aber ergibt sich der in den Sohl- oder Rücksstollen erzielte monatliche Fortschritt aus der folgenden Tabelle:

	Stollen vom Südende	Stollen durch den Schacht		Stollen vom Nordende
		jüdlich	nördlich	
Januar	106 Fuß	94 Fuß	155 Fuß	118 Fuß
Februar	106 "	92 "	74 "	98 "
März	124 "	118 "	108 "	100 "
April	104 "	112 "	102 "	84 "
Mai	120 "	123 "	91 "	95 "
Juni	104 "	132 "	75 "	100 "
Juli	72 "	127 "	79 "	101 "
August	80 "	106 "	86 "	108 "
September	95 "	99 "	71 "	86 "
Oktober	89 "	99 "	— "	— "
November	100 "	120 "	— "	— "
Dezember	95 "	95 "	— "	— "
oder zusammen		1,195 Fuß	1,317 Fuß	841 Fuß
hiezu den Fortschritt von 1872		1,019 "	199 "	161 "
1871		450 "	— "	— "
gibt eine Gesamtleistung auf Ende 1873		2,664 Fuß	1,516 Fuß	1,002 Fuß
				4,417 Fuß.

Der Durchschlag des vom Schachte nördlich betriebenen mit dem am Nordende des Tunnels in Ibergwag begonnenen Sohlstollens erfolgte ohne jede bemerkbare Abweichung in Richtung und Höhe am 25. September Nachmittags; ein um so erfreulichereres Resultat, als die vom Zentralbureau befohlene Absteckung des ersten Stollens durch den Schacht von circa 500 Fuß Tiefe, den Querschlag von 30 Fuß Länge und eine schließliche Stollenlänge von über 1,000 Fuß mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden war. — Nach dem Durchschlag blieben nur noch zwei Angriffspunkte, von denen der eine am Ende des Jahres 1873 2,664 Fuß vom Südportal, der andere 4,417 Fuß vom Nordportal des Tunnels entfernt war; da die Tunnellänge 8,220 Fuß beträgt, blieb somit noch eine Länge von 1,139 Fuß zu durchbrechen, deren Vollendung um Mitte des Jahres 1874 in gewisser Aussicht steht.

Zur geologischen Gestaltung des vom Tunnel durchbohrten Terrains übergehend, bewegte sich der südliche Stollen vom Januar bis Juli in verschiedenen Schichten des unteren braunen Jura und von Anfang Juli bis zu Ende des Jahres in den keineswegs erwarteten harten Schichten des weißen Jura, die, wie der Tabelle zu entnehmen ist, sofort eine erhebliche Verminderung des Fortschritts hervorbrachten. Von den beiden vom Schacht aus betriebenen Stollen blieb der südliche bis gegen Ende des Jahres, der nördliche bis Ende Mai in tertiären Bildungen; mit 1. Juni erreichte der nördliche ebenfalls die Schichten des weißen Jura, in welchen er sich gleich dem vom Nordende des Tunnels betriebenen Stollen bis zum Durchschlag immerfort bewegte.

Während der Gesamtstollenfortschritt, wie der Tabelle zu entnehmen ist, im laufenden Jahre sich auf 4,243 Fuß bezeichnete, stieg der Fortschritt beim Vollausbruch südlich auf 1,444 und nördlich auf 1,327 oder zusammen auf 2,771 Fuß, welche mit den letzthäufigen 1,465 „ eine Gesamtlänge des Vollausbruchs von 4,236 Fuß auf Ende 1873 ergeben.

Die Ausmauerung betrug südlich	1,385 Fuß
und nördlich	1,330 „
oder zusammen im Jahr 1873	2,715 Fuß
hiezu kommen von 1872	1,090 Fuß
Gesamtlänge der Ausmauerung auf Ende 1873	3,805 Fuß

Südlich und nördlich folgten Ausbruch und Mauerung in geringen Abständen dem Vorstollen; nach erfolgtem Durchschlag änderte sich jedoch das Verhältniß an der Nordseite, da durch den Schacht weder Ausbruch noch Mauerung betrieben werden konnten. Ein energischer, vermehrter Betrieb an der Nordseite war jedoch vorbereitet, und es waren namentlich die Steinbrüche in wünschbarer Weise erweitert worden, so daß mithin die Vollendung der Mauerung des gesamten Tunnels auf Ende 1874 mit Sicherheit erwartet werden darf.

Die beiden Voreinschnitte des Tunnels wurden in der Hauptsache bis auf eine Länge von circa 140 Fuß an der Ibergwag, wo wegen Mangels an sonstigem Raum der Raum für Steinhauer und Ablagerung der Tunnelgewölbe steine gewählt werden mußte, vollendet. Über die Vergabeung und den Beginn der Unterbauarbeiten der gesamten übrigen Linie wird nachfolgende Tabelle Aufschluß geben. Die in Folge der Ausschreibung eingegangenen Offerten waren trotz vieler Mühe, um eine größere Konkurrenz hervorzurufen, wenig zahlreich und dürfte die Vergabeung aller Loope ohne die von uns vorgenommene Anschaffung von Rollwagen und Rollbahnschienen, deren Abgabe wir den Unternehmern sofort kaufs- und mietshweise zugestanden, kaum möglich geworden sein.

Sektion	Loos	Name des Unternehmers	Auf- oder Abgebot in %	Datum des Vertrags	Datum des Baubeginns
I.	1.	Herr Schmidlin, Ingenieur, Basel	— 3	26. Mai	Anfang Juni
	2.	Herren Gribi u. Wüthrich	± 0	27. Mai	Anfang Juni
II.	1.	Regie (Tunnel)			
III.	1. 2. 3. 4.	Baugesellschaft Frick	— 1	13. August	August und September
IV.	1. 2.	Herren Grubis u. Ziegler, Pest	± 0	31. Juli	Anfang September
	2. 3.	Herren Vicarino u. Curti, Freiburg	— 2½	26. Juli	Ende August.

Die Arbeiten wurden im Allgemeinen mit entsprechender Energie begonnen, und die im Juli 400 Mann betragende Arbeiterzahl stieg gegen Ende des Jahres auf zirka 2,000 und die Rollwagenzahl auf mehr als 300, den Tunnel nicht inbegriffen. Der 615 Fuß lange Tunnel bei Villnachern im 2. Loos der I. Sektion wurde mit Sohlstollen am 10. August von beiden Seiten in Angriff genommen, und am 29. November Morgens 11/2 Uhr erfolgte der Durchschlag.

Noch muß erwähnt werden, daß viele größere Einschnitte, worunter namentlich diejenigen von Zeihen und Möhlin, durch Sohlstollen und Schuttlöcher zur Einrichtung des sogenannten englischen Erdbetriebs in Angriff genommen wurden. Im großen Einschnitt von Möhlin, der 210,000 Schachtruten mißt, waren auf Ende des Jahres durch 3 offene Angriffs punkte und 4 bis auf 45 Fuß tiefe Schächte bereits 2,800 laufende Fuß Stollen gegraben und eine große Anzahl Schuttlöcher von denselben an die Oberfläche getrieben. — Im Allgemeinen verdient gegenüber manchen anderwältigen Bahnbauten hervorgehoben zu werden, daß der Baubetrieb der Herren Unternehmer sehr rationell ist und der von denselben erzielte Fortschritt größtentheils auch den gestellten Vollendungs terminen entspricht, insofern bei den Loosen der III. und IV. Sektion die Schwierigkeit der Einrichtung und die Kürze der schon in den Winter fallenden Bauzeit in Betracht gezogen wird. Die bis zum Schluß des Jahres in den beiden Hauptarbeitsgattungen erzielten Fortschritte geben wir in nachstehender Tabelle in Prozenten des Voranschlags ausgedrückt:

Sektion	Loos	Fortschritte	
		Erdarbeiten %	Kunstbauten %
I.	1.	24.5	27.7
	2.	30.3	25.8
II.	(Tunnel)		
III.	1.	12.0	17.5
	2.	6.5	8.6
	3.	9.0	—
	4.	11.6	—
IV.	1. —	8.6	0.4
	2.	9.2	1.9
	3.	6.0	1.4
	4.	14.3	14.3

Der bedeutendste Kunstbau der Bahn ist die Aarebrücke oberhalb Brugg im 1. Baulosse der I. Sektion. An dieser wurden 50,000 Kubikfuß Mauerwerk versetzt und weitere 18,000 Kubikfuß Quader zugeführt, womit der erste Pfeiler auf zirka 25 Fuß, der zweite auf 12 Fuß Höhe gebracht und die Fundation des zweiten Widerlagers vollendet wurde. Der eiserne Oberbau der 100 Fuß über dem Wasserspiegel der Aare liegenden 800 Fuß langen, in einer Kurve von 1,600 Fuß Radius befindlichen und mit 12 % ansteigenden Brücke wurde nach stattgehabter Konkurrenzauftreibung, bei welcher die Wahl der Konstruktion den Konkurrenten anheim gegeben war, unter 6 Bewerbern mit 9 Projekten durch Vertrag vom 23. Mai den Herren Gubser und Komp. in Wyl, welche das Pauli-System zur Anwendung gebracht haben, übergeben. Die von diesen Unternehmern bis zum Schlusse des Jahres beinahe vollständig beigeschafften Eisenbestandtheile haben ein Gewicht von 391,000 Kilogramm.

Von den von uns angeschafften Bau betriebsmaterialien bezogen die Unternehmer der III. Sektion beinahe ihre sämtlichen Rollwagen und Rollbahnschienen, diejenigen des 1. und 2. Looses der IV. Sektion einen großen Theil der Schienen und diejenigen des 3. und 4. Looses alle Schienen und einige Rollwagen. Das gesamme an dieselben abgegebene Material betrug bis Ende 1873 bereits 300 Stück Rollwagen und 230 Tonnen Rollbahnschienen sammt zu gehörenden Kleinmaterialien gleich einer Bahnlänge von 11.0 Kilometer.

IV. Baufosten.

In Folge Anhandnahme der Bauten auf der ganzen Linie hat sich die Summe der Bauausgaben im Berichtsjahre bedeutend vermehrt. Während sie im Vorjahr Fr. 1,270,250. 82 betrug, ist sie nach der angeschlossenen Rechnung, auf welche wir rücksichtlich der Details verweisen, auf Fr. 4,360,812. 53 angewachsen, einschließlich eines Beitrages von Fr. 100,000. — an die Kosten der Bahn, welche die Station Pratteln mit der Saline Schweizerhalle verbinden wird.

Von der genannten Ausgabensumme kommen Fr. 103,554. 08 in Abzug, welche für Verschiedenes, namentlich durch Verkauf von Sprengmaterialien und Werkzeugen an die Tunnel-Akkordarbeiter vereinnahmt worden sind, und es reduziert sich dieselbe hiervon auf Fr. 4,257,258. 45. Zur Deckung war aus dem Vorjahr ein Saldovortrag von Fr. 313,272. 97 vorhanden, wozu vier weitere Einzahlungen der beiden Bahngesellschaften im Gesamtbetrage von Fr. 4,440,000 hinzukamen.

Seit Beginn des Baues der Bößbergbahn im Jahre 1870 bis Ende 1873 betragen die Einzahlungen der Bahngesellschaften	Fr. 6,500,000. —
Die Netto-Bauausgaben belaufen sich im nämlichen Zeitraume auf	" 6,003,985. 48
und es ergibt sich somit auf 1. Januar 1874 ein Aktivsaldo von	Fr. 496,014. 52

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

Zürich, den 6. Juni 1874.

Namens der Direktion der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft,

Der Präsident:

J. F. Vener im Hof.

Rechnung
der
Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft
über den
Bau der Bötzbergbahn
umfassend das Jahr 1873.

Rechnung über den Bau der

	Dr.	Ets.	Dr.	Ets.
Einnahmen.				
I. Saldo der Rechnung vom Jahre 1872			313,272	97
II. Einzahlungen der beiden beteiligten Bahngesellschaften:				
Neunte Einzahlung vom 25. April 1873	1,000,000			
Zehnte Einzahlung " 31. Juli " "	1,000,000			
Elfte Einzahlung " 31. Oktober " "	1,000,000			
Zwölftes Einzahlung " 24. Dezember " "	1,440,000		4,440,000	
III. Pacht- und Mietzinsen, Erlös von entbehrl. Landabschnitten u. dgl.				
IV. Verschiedenes			103,554	08
Total der Einnahmen			4,856,827	05

Bößbergbahn vom Jahre 1873.

	Dr.	Ets.	Dr.	Ets.	Dr.	Ets.
Ausgaben.						
I. Bauverwaltung.						
A. Komite der Bößbergbahn			363	—		
B. Entschädigung der Nordostbahngesellschaft für die ihr vertragsgemäß beim Bause der Bößbergbahn obliegenden Verriichtungen			43,176	36		
C. Technisches Personal:						
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	135,978	15				
b. Inventarstücke	8,215	73				
c. Materialien	1,094	62				
d. Büreaufosten	16,852	20				
e. Verschiedenes	1,561	38				
	163,702	08				
			207,241	44		
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne			2,324	26		
B. Entschädigungen			1,099,446	09		
C. Schätzungs- und Gerichtskosten			15,846	70		
D. Verschiedenes			841	97		
			1,118,459	02		
III. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten	642,970	21				
b. Stützmauern	670	—				
c. Tunnel	1,674,995	56				
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle	448,950	—				
e. Wegbauten	200	—				
f. Uferbauten	—	—				
g. Bettung	—	—				
h. Verschiedenes	507	80				
	2,768,293	57				
Übertrag			2,768,293	57	1,325,700	46

Rechnung über den Bau der

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
Uebertrag			2,768,293	57	1,325,700	46
B. Oberbau:						
a. Schwellen	—	—				
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—				
c. Wegübergänge	—	—				
d. Legen des Oberbaues	—	—				
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenziger, Abtheilungszeichen, Kontrolstöcke, Pflanzungen, Vermarkung, Telegraphenseitung &c.	—	—				
f. Verschiedenes	—	—				
C. Stationsplätze:						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	—	—				
b. Weichen, Kreuzungen, Drehzscheiben, Schiebbühnen &c.	—	—				
c. Wasserreservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen &c.	118	50				
d. Hebkränen und Brückenwaagen	—	—				
e. Verschiedenes	—	—				
IV. Betriebsinventar			118	50	2,768,412	07
V. Verzinsung des auf den Bau der Böözbergbahn verwendeten Kapitals während der Bauzeit					166,700	—
VI. Beitrag an die Kosten der Verbindungsbahn Pratteln-Schweizerhölle					100,000	—
Total der Ausgaben					4,360,812	53

Böckbergbahn vom Jahre 1873.

	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.
Rechnungs-Abschluß.				
Summa der Einnahmen			4,856,827	05
Summa der Ausgaben			4,360,812	53
Saldo-Vortrag auf neue Rechnung			496,014	52
 Rekapitulation der Nettoausgaben für den Bau der Böckbergbahn.				
Nettoausgaben im Jahre 1870 laut Jahresrechnung	42,389	64		
idem " " 1871 "	494,104	34		
idem " " 1872 "	1,210,233	05		
idem " " 1873 "	4,257,258	45		
Summa der Netto-Bauausgaben per 31. Dezember 1873			6,003,985	48
Hiezu: Saldo-Vortrag auf das Jahr 1874 wie oben			496,014	52
Summa der Einzahlungen auf das Bankkapital der Böckbergbahn per 31. Dezember 1873			6,500,000	—

Rechnung
der
Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft
über den
Bau der Eisenbahnlinie Effretikon-Uetzkon-Ginwil
umfassend das Jahr 1873.

Rechnung über den Bau der Linie

Effretikon-Wetzikon-Hinweis vom Jahre 1873.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Ausgaben.						
I. Allgemeine Verwaltung.						
A. Herstellung der Aktien und Obligationen					—	—
B. Provisionen und Kursvergütungen					—	—
C. Vorstudien und Erwerbung der Konzessionen					1,113	55
D. Administrative Leitung des Baues					357	50
E. Technisches Personal.						
a. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne	13,304	25				
b. Materialien für Profiliren, Vermessungen <i>et c.</i>	430	99				
c. Inventarstücke (Instrumente, Mobilien <i>et c.</i>)	1,020	55				
d. Mietzinsen, Beheizung und Beleuchtung der Bürauung	226	09				
e. Büraubedürfnisse, Druck- und Insertionskosten, Porti	1,568	05				
f. Verschiedenes	51	—	16,600	93		
					18,071	98
II. Expropriation.						
A. Gehalte, Reiseauslagen und Löhne					—	—
B. Entschädigungen					—	—
C. Schatzungs- und Gerichtskosten					—	—
D. Verschiedenes					—	—
III. Bahnbau.						
A. Unterbau:						
a. Erdarbeiten					—	—
b. Stützmauern					—	—
c. Tunnels					—	—
d. Brücken, Durchlässe und Kanäle					—	—
e. Wegbauten					—	—
f. Uferbauten					—	—
g. Bettung					—	—
h. Verschiedenes					—	—
Übertrag					18,071	98

Rechnung über den Bau der Linie

	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.	Fr.	Ets.
Ausgaben.						
Übertrag	—	—
B. Oberbau.						
a. Schwellen	—	—	—	—	—	—
b. Schienen und deren Befestigungsmittel	—	—	—	—	—	—
c. Wegübergänge	—	—	—	—	—	—
d. Legen des Oberbaus	—	—	—	—	—	—
e. Einfriedigungen, Barrieren, Verbottafeln, Gradientenzeiger, Abtheilungszeichen, Kontrollstöcke, Pflanzungen, Vermarkung, Telegraphenleitung &c.	—	—	—	—	—	—
f. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
C. Stationsplätze.						
a. Hochbauten und Einfassungsmauern der mechan. Vorrichtungen	—	—	—	—	—	—
b. Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbühnen &c.	—	—	—	—	—	—
c. Wasserreservoirs, Vorwärmekessel, Wasserleitungen &c.	—	—	—	—	—	—
d. Hebekränen und Brückenwaagen	—	—	—	—	—	—
e. Verschiedenes	—	—	—	—	—	—
D. Baugerätschaften	—	—
IV. Betriebsinventar	—	—
V. Verzinsung des Aktien- und Obligationen-Kapitals während der Bauzeit (bzw. des Vorzuges der Nordostbahn)	160	90
Total der Ausgaben	18,232	88

Effretikon-Wekikon-Hinweis vom Jahre 1873.

	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
Rechnungs-Abschluß.				
Summa der Einnahmen			—	—
Summa der Ausgaben			18,232	88
Passiv-Saldo auf das Jahr 1874			18,232	88

