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.

Kapitel: An das Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen

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: 30.10.2025

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

Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen.

Tit.!

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

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

Wir beginnen mit der den Bahnban betreffenden Abtheilung.

I.

Concessionen.

Die Concession für die auf dem Gebiet der Kantone Zug und Luzern liegende Bahustrecke ist noch außstehend, weil unter dem frühern Gisenbahugesetz 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.

Tednische Vorarbeiten.

a. Wohlen=Muri.

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

März in den benannten Gemeinden aufgelegt. Die vorschriftsgemäße Borlage 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 burchschneibet 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 Geschiedsanschwemmungen aufgedämmten kleinen Zuslüsse der Bünz eine entsprechende Aufsdämmung des Bahnkörpers.

Bei der Ortschaft Muri wird eine Station II. Classe errichtet, welche als zeitweilige sübliche Endstation der Süddahn provisorisch mit einer Locomotiv- und Wagenremise, einer Drehscheibe und einer Wassersleitung aus dem Dorsbach zur Speisung der Locomotiven versehen wird.

Die Entfernungen, von Mitte zu Mitte der Aufnahmsgebaube gemeffen, betragen:

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

Für die Banausführung 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 Endikmeter, auf dem IV. Loose mit einer Länge von 3,675 m., 85400 Endikmeter.

Un Kunftbauten kommen vor:

Auf bem III. Loose 9 Deckelbohlen von 0,6 m. bis 1 m.; 9 offene Durchlässe von 0,8 bis 2 m.; zwei gewöllte Durchlässe von 1,2 m. und 2 m. Lichtweite.

Auf bem 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. Loos auf . . . . . . Fr. 183,000. —

" " IV. " " . . . . . . " 228,000. —
```

Die Hochbauten sind berechnet:

```
für die Station Boswil auf . . . Fr. 62,100. — """""" Wuri ". . . . " 142,200. —
```

Für die Bahmwärterposten sind einstweilen, wie auf der Strecke Rupperswil-Wohlen, bloß Buben vorgesehen.

b. Muri=3mmenfee.

Für diese Strecke sind neue topographische Aufnahmen gemacht worden.

Das auf bieselben basirte Bahntrace entspricht im Allgemeinen ber ursprünglich vom Sübbahncomite in Aussicht genommenen Zugsrichtung. Die Bahn steigt von der Station Muri über die Wassersche zwischen Bünz und Neuß noch um 12 m., um dann bis Sins wieder um 65 m. zu fallen; ganz in der Nähe von Sins überschreitet sie die Neuß und erhebt sich wieder um 23 m. bis Nothkreuz, wo sie in die Station der Zürich-Luzerner-Linie einmündet.

Bon Rothkrenz 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 User sie auf eine Länge von circa 4 Kilo-meter mit abwechselnder Steigung bis auf 5% folgt, und gelangt mit einer Nampe von 10% zur Station Immensee, wo sie in die Gotthardbahn einmündet.

Die mittlere Steigung beträgt eirea 6 per mille.

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

Die Strecke Muri-Rothfreuz mit den 4 Stationen Benzenschwil, Mühlau, Sins und Rothfreuz hat eine Länge von 17,76 Kil.; die Strecke Rothfreuz-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 Bollendung des Gotthard-Tunnels in Betrieb gesetzt werden soll, so kann mit dem Beginn der Banarbeiten noch 2—3 Jahre zugewartet werden. Die Detailstudien sind vorerst für das Gebiet des Kantons Aargan für das lansende Jahr in Aussicht genommen.

c. Brugg=Wohlen.

Obschon 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 setzt schon vorzunehmen, und beauftragte uns die nöthigen Vorarbeiten anzuordnen.

Das auf Grund berselben ausgearbeitete Tracé, welches von Ihnen Ansangs des Berichtsjahres genehmigt wurde, läßt sich in seinen Grundzügen kurz wie folgt zusammenkassen:

Sofort beim Austritt aus der Station Brugg wendet sich die Linie nach Süden und steigt mit $10^{\circ}/_{00}$ auf nahezu 4 Kilom. dis zur Station Birrseld, welche den Berkehr der umliegenden Ortschaften Lupfig, Birr und Braunegg zu vermitteln bestimmt ist; den ersten Theil dieser Strecke bildet der große 12 m. tiese Eins

schoben wird, und das Material zum Altenburger-Damm der Böhberg-Linie liefert. Bon der Station Birrseld 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 Othmarfingen das Thal der Bünz mittelst eines über 28 m. hohen Dammes, zu welchem die circa 12 m. tiesen Einschnitte auf beiden Seiten das Material liesern.

Die totale Länge der Linie von Brugg bis zum Anschluß bei Hendschikon beträgt 10 Kil. 827, die Höhrendifferenz der beiden Endpunkte 66 m. 82, die durchschnittliche Steigung also $6,17^{\circ}/_{\circ 0}$; $71,4^{\circ}/_{\circ}$ der Länge liegen in Geraden, $28,6^{\circ}/_{\circ}$ in Curven mit Radien von 600 m. und darüber, mit einziger Ausnahme der Einmündungseurve im Bahnhof Brugg, welche nur 300 m. Radius hat.

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

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

Die eingeleiteten bezüglichen 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 Katafterpläne in den Gemeinden Wohlen, Waltenschwil, Waldbhäusern, Boswil und Muri und im Monat August in den Gemeinden Hausen, Lupfig, Birr, Braunegg, Mägenwil, Othmarsingen, Hendschifton, Dintikon und Villmergen.

Die Erwerbung bes zum Bahnbau nöthigen Landes in den Gemeinden des III. und IV. Baulooses mußte wegen der allzuhohen Forderungen der Eigenthümer durch Anwendung des Schätzungsversahrens vorsgenommen werden. In Anbetracht der Dringlichkeit der Bauarbeiten wurde gemäß Art, 46 des Bundesgesetzes sosortige Abtretung der Rechte nach geschehener Abschätzung verlangt und von den Expropriaten unter Berzicht auf Cautionsleiftung auch ohne Weiteres zugestanden.

Wegen Urtheile der Schätzungs-Commission für die Gemeinden bes I. und II. Baulooses refurrirten in

ben 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 beibseitige Annahme in Rechtskraft erwachsen.

Mit Jahresschluß waren folgende Bodenerwerbungen vollzogen:

	der 1gen.	Q	bröße.	Kauffu	mme.	Œ	rwerbsa	rt.	reig incl. In-	
Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen.	Ind)arten.		£r.	Cts.	Durch Kauf.	Durch Urtheil der Schägungs- commission.	Durch Artheil des Kundes- gerichts.	Durchschuittspreis per []' Kappen (incl. convenienzen, Käume	Bemerkungen.
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 ber Kauffumme find Fr. 488. 88 für Umweg unb erschwerte Zusahrt 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	(In ber Kauffumme finb
Boswil	1		11,180	12,819	60		1		114,66	Fr. 10,500 für eine Scheune, eine Nagelschmiebe, für Ein- ftellung bes Naglerbetriebs,
Windisch	_		14,720	1,363	21				9,26	inbegriffen.
Hausen	63	13	28,595	60,375	60	1	62		11,00	
Total	Total 284 84		1,807	378,780	12	31	173	80	11,26	
			D.							

IV.

Bauausführung.

a. Rupperswil=Wohlen.

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

Obschon die Arbeiten Ende 1873 in Folge des ausnahmsweise günstigen Winters zur Hälfte aussgeführt 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 Leiftung 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 Kunftbauten so weit vorgeschritten, daß das Bahngeleise durchgehend gelegt war und die Maschine am 1. Juni die ganze Strecke Rupperswils-Wohlen besahren konnte.

Durch ftarke Regengüsse, die gegen Ende Mai siesen, wurden jedoch die Einschnitt= und Damm= böschungen bei Lenzburg so sehr beschädigt, daß trotz angestrengtester Arbeit die offizielle Probesahrt erst am 13. Juni in Gegenwart des technischen Inspectors des schweizerischen Gisenbahndepartements stattsinden konnte, wobei die Bahnanlage als im betriedsfähigen Stande ersunden wurde.

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

Die Abrechnung über die Bankoften dieser Strecke fällt in das Jahr 1875, da die Kosten des Regiebaues erst nach gänzlicher Vollendung des Banes und nach Liquidation des Baninventars definitiv zusammensgestellt werden können. Bis jeht ist erst die Abrechnung über die Kunstbauten des II. Looses vorgenommen worden, saut 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 Militärcosonie Vindonissa stationirten XIII. und XIX. Legion her und datiren vom Ende des zweiten und Aufang des dritten Jahrhunderts. Die gefundenen Gegenstände wurden saut Concession an die Aarganische Regierung abgeliesert und besinden sich jeht im Museum in Narau.

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 Bertrag vom 17. Juni den Unternehmern Peter und Josef Schedlbauer und Albert Bogl 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 beförberten in ben folgenden Monaten auf der ganzen Strecke den Bau berart, daß auf Ende des Jahres ausgeführt waren:

Von ben Erbarbeiten:	Runstbauten:
Loos III 90,6°/0	69,7%/
2003 IV 75,5%	57,7°/°
im Durchschnitt ber beiben Loofe 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 Bollendung der beiden Loose kaum zu zweiseln ift.

Die Ausführung der Dämme im III. Bauloos stieß auf einige Schwierigkeiten, indem an 2 Stellen, im Dägermöösli, Gemeinde Waltenschwil, und im Henelmoos, Gemeinde Boswil, wo die Linie über sumpfigen, seitlich ausweichenden Moorboden führt, Nachfüllungen dis 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 seste Grundlage erreicht.

Die Ausführung der Hochbauten auf der Station Boswil haben wir den Unternehmern Breitschmid und Wen 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 Stationsgebände 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 Besestigungsmittel vom Hause Blondiaux in Berzée (Belgien), ebenso die nöthigen eichenen und cyanisirten sichtenen Bahnschwellen, sind an Ort und Stelle.

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

- 1 Sectionsingenieur,
- 1 Jugenieur bei ben Vorarbeiten,
- 2 Jugenieure als Bauführer beim Bahnbau,
- 3 Architekten als Bauführer bei den Hochbauten,
- 1 Geometer,
- 2 Banauffeher,
- 1 Secretar als Rechnungsführer auf bem Sectionsbureau,
- 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 zuwörderst daran, daß gemäß dem in Ergänzung der früheren bezüglichen Gemeinschaftsverträge zwischen der Schweiz. Centralbahn und Schweiz. Nordostbahn vereindarten Nachtrags-Vertrage vom 4. April 1874, der Betrieb der Aargauischen Süddahnunternehmung unserer Gesellschaft gegen eine entsprechende Vergütung übertragen worden ist.

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

Die Zahl ber im Zeitraum vom 23. Juni bis 31. December von ben ausgeführten Zügen burchs laufenen Kilometer beträgt:

- a. Regelmäßige Fahrten...... 36,672 Zugsfilometer.
- b. Extrasahrten (Probesahrt inbegriffen). . . . 95,5 "

 Total . . 36,767,5 Zugskilometer.

Da die Concession für die Aarganische Sübbahn in Bezug auf die Tarisverhältnisse die gleichen Bestimmungen enthält, wie die der Schweizerischen Nordostbahn im Kanton Aargan ertheilten Concessionen, so wurden auch das Gütertarissystem und die Targrundlagen der letztern Bahn sowohl für den internen Berkehr der Aarganischen Südbahn, als auch für den directen Berkehr 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 Sübbahn nach Brugg und oftwärts von Brugg ersolgte, den Bestimmungen des s. Z. mit dem Executiv-Comité der Südbahn abgeschlossenen Bertrages entssprechend, nach der directen Entsernung Brugg-Hendschlon.

Auf der Strecke Narau-Rupperswil, welche zugleich der Nordoftbahn und der Südbahn angehört, verssieht die Nordoftbahn nach stattgesundener Verständigung den Güterdienst ausschließlich, während die Personens beförderung durch die Züge beider Bahnen vermittelt wird.

Die wesentlichsten Resultate über ben Verkehr und die Ginnahmen sind folgenden statistischen Uebersichten zu entnehmen.

Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

1. Einnahmen.

	Betra	g.	Prozente.
1. Personentransport	≸r. 41,363	©ts.	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. Berschiedenes	1,460	64	2,15
Total=Einnahmen .	68,085	59	100
		NESERVA A CONSTRUITO (CON	Charles Control of the Control of th

2. Frequenz und Einnahmen nach den Rechnungsrubriken.

	1	nsport- titäten.	Œin	n a h m	en.
	personen.	Prozente.	£r.	ets.	Prozente.
a. Zur gewöhnlichen Fahrtare: Sinfache Fahrt	28,115	32,42	<u> </u> 		
b. Zu ermäßigten Fahrtaren: Sin= und Rückfahrt Albonnementsbillete Wilitär= und Polizeitransporte Gefellschafts= und Schulfahrten	53,348 2,256 158 2,839	61, ₅₂ 2, ₆₀ 0, ₁₈ 3, ₂₈	41,363	45	
Total	86,716	100.—	41,363	45	
Refapitulation nach Klassen: I. Klasse II. "	20 13,458 73,238 86,716	0.62 15.52 84.46	27 9,420 31,915 41,363	10 52 83 45	0.07 22.77 77.16 100.—
II. Gepäcktrausport	Bentner. 2,864	ISSUESTALISM CONTRIBUTION OF THE STATE OF TH	2,044	64	AND SECURITY OF COLUMN STATES
###. Biehtrausport: \$Raffe I	267 21	6,91 69,94 21,46 1,69	1,205	03	<u></u>
Total	1,244	100.—	1,205	03	_
IV. Transport von Gilgütern	Bentner. 18,714	ENECOTION demonstratures and	3,215	70	The state of the s
V. Transport von gewöhnlichen Gätern: Normalklasse I. " II. Wagenladungsklasse A. " B. " C. " D. " E.	Deutner. 20,982 43,146 6,903 11,869 11,373 58,149 64,247	$\begin{array}{c} 9.68 \\ 19.01 \\ 3.20 \\ 5.48 \\ 5.94 \\ 26.84 \\ 29.65 \end{array}$	18,796	13	
Total	216,669	100.—	18,796	13	
VI. Berschiedenes		EDITION OF PERSONNELS AND STREET	1,460	64	COLUCY S COLUMN DESCRIPTION OF THE PROPERTY OF
Gefammt-Total der Einnahmen			68,085	59	and the same of th

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 Klaffen	Rilometer	11.10
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total	Reisende	48,115
" jeden Kilometer kommen *	<i>"</i>	4,336
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen	"	3.23
Gepäcktransport (incl. Fahrpoststücke):		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	102.23
	Centimes	71.39
" " Reisenden	"	2,36
Auf jeden Kilometer kommen	Zentner	143.20
" " Reisenden "	Pfund	3.80
Viehtrausport:		
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
" Zonnen-Kilometer	. ,,	14.60
Jeber Zentner hat befahren	Rilometer	12,82
Auf die ganze Bahustrecke bezogen kommen	Zentner	150,874
" jeden Kilometer kommen	"	11,770
" " Büterwagenachsen-Kilometer (excl. Gepäck und Vieh) kommen	"	12,81
Berschiedenes:		
Einnahmebetreffniß per Kilometer	Franken	73.03
Total-Cinnahme per Kilometer	"	3,404,28
	//	

4. Frequenz und Einnahmen nach den Monaten.

Monat.	Personen	Gepäck	Dieh.					(s ü t	e r.					
	Bahl.	Bentner.	Stück.	Eilgut.					Alas	(e		and the land		8.0	tal
,				0.13	I.	II		Α.	В.		C.	D.	E.		- ×
Juni	3,799	89	8	Bentner. 899	Bentner.			Bentner.	Bentne 51		tner. 634	Bentner. 1,304	Bentne 4,00		ntner. 9,247
Juli	16,311	489	126	3,785	3,029	4,8	800	453	3,17	75 1,	563	7,619	7,60	08 32	2,032
August	18,242	459	290	3,198	3,304	4,9	51	806	90	01 1,	340	5,626	8,05	1 28	8,177
September	15,348	524	266	2,940	4,005	6,9	93	1,235	1,61	19 1,	732	3,810	7,05	4 29	9,388
Oktober	13,402	532	177	2,426	3,244	10,8	53	1,292	76	80 2,	579	10,663	20,61	2 52	2,429
November	10,263	374	146	2,432	3,786	8,0	09	2,678	2,43	31 1,	484	22,078	3,80	2 46	6,700
Dezember.	9,351	397	231	3,034	2,943	6,4	31	329	2,47	1 2,	041	7,049	13,11	2 37	,410
Total	86,716	2,864	1,244	18,714	20,982	43,1	46	6,903	11,86	69 11,	373	58,149	64,24	7 235	5,383
					-	(6)	PRINTED TO SERVICE					-			
						E t	n n	a h m	t II.						
Monat.	Person	en.	Gepäck.	Di	el).	Eilgü		a h m Gewöh Güt	nlidje	De Schiede		Tot	al.	Bru Einna pe Kilon	ahme r
	£r.	Cts.	fr. O	ts. Fr.	Cts.	Eilgű Fr.	cts.	Gemöh Güt	nlide er.	fhiedi £r.	enes.	£r.	Cts.	Einna pe Kilon Fr.	ahme r reter.
Juni	£r. 1,974	Øts. 56	fr. 0	ts. fr.	ots. 05	Eilgü Fr.	Cts.	Gewöh Güt Fr. 731	nliche er.	fhiede Fr. 43	enes.	£r. 2,976	©ts.	Einna pe Kilon Fr. 148	eter.
Juni	fr. 1,974 7,634	cts. 56	£r. @ 82 2 349 3	ts. fr. 2 4	©ts. 05 58	£r. 141	©ts. 03	Gewöh Güt Fr. 731 2,408	nlidje er. Cts. 14 83	£r. 43 229	enes. Cts. 20	#r. 2,976 11,270	ets. 20 91	Einna pe Ailon Fr. 148	ethme reter.
Juni Juli	fr. 1,974 7,634 8,397	cts. 56 69 78	\$r. 6 82 2 349 3 331 4	ts. fr. 2 4 7 117 9 267	©ts. 05 58 29	£1. 141 530 518	©ts. 03 57 85	Gemöh Güt Fr. 731 2,408 2,144	nlide er. 6ts. 14 83	£r. 43 229 235	enes. Cts. 20 87	fr. 2,976 11,270 11,894	ets. 20 91 86	### ##################################	custer.
Juni Juli Uuguft September	fr. 1,974 7,634 8,397 7,459	©ts. 56 69 78 34	Fr. 0 82 2 349 3 331 4 335 2	ts. £r. 4 7 117 9 267 5 277	©ts. 05 58 29 65	£141 530 518	ots. 03 57 85	Fr. 731 2,408 2,144 2,352	mliche er.	ffiedd £r. 43 229 235 251	enes. 20 87 09 60	fr. 2,976 11,270 11,894 11,190	©ts. 20 91 86 33	£inna pe Ailon £r. 148 563 594	######################################
Juni Juli August September Oftober	fr. 1,974 7,634 8,397 7,459 6,548	69 78 34 11	82 2 349 3 331 4 335 2	ts. sr. 4 7 117 9 267 7 205	65 64	£r. 141 530 518 514	ots. 03 57 85 18	Semon Gut Fr. 731 2,408 2,144 2,352 4,321	mlide er.	finiedo Fr. 43 229 235 251 274	enes. Cts. 20 87 09 60 42	fr. 2,976 11,270 11,894 11,190 12,162	©ts. 20 91 86 33	#r. 148 563 594 608	sty state of the s
Juni	fr. 1,974 7,634 8,397 7,459 6,548 4,806	©ts. 56 69 78 34 11 09	#r. 682 2349 3331 4335 2352 1294 9	117 117 267 267 277 205 114	©ts. 05 58 29 65 64 15	£ilgū £r. 141 530 518 514 461 475	©ts. 03 57 85 18 45	Gemöh Güt Fr. 731 2,408 2,144 2,352 4,321 3,972	mlidye er.	finieda fr. 43 229 235 251 274 234	enes. Cts. 20 87 09 60 42	5r. 2,976 11,270 11,894 11,190 12,162 9,897	©ts. 20 91 86 33 85 65	#r. 148 563 594 608 494	Cis S S S S S S S S S
Juni	fr. 1,974 7,634 8,397 7,459 6,548	69 78 34 11 09 88	82 2 349 3 331 4 335 2 352 1 294 9	ts. sr. 4 7 117 9 267 7 205	65 64 15	£r. 141 530 518 514	©ts. 03 57 85 18 45 44	Semon Gut Fr. 731 2,408 2,144 2,352 4,321	mlide er. Cts. 14 83 36 31 06 92 51	finiedo Fr. 43 229 235 251 274	enes. Cts. 20 87 09 60 42	#r. 2,976 11,270 11,894 11,190 12,162 9,897 8,692	©ts. 20 91 86 33 85 65 79	#r. 148 563 594 608	sty state of the s

5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

	20	07 T. I.	Vieh.	(süter.	•	Total-		Rangordnung der Stationen		
Stationen.	Personen.	Gepäck.	vien.	Versandt.	Empfang.	Total.	Einnahı	nen.	Per- fonen- 3ahl.	n a d) Güter- gewicht	Ein- nah- men.
Narau	Anzaht. 15,535	Bentuer. 527	Stück. 294	Bentner. 11,667	Bentner. 2,824	Bentner. 14,491	£r. 10,522	©ts. 25	3	4	3
Ruppersweil	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. Verfehr mit andern Bahnen.

0.1	Von der Aar	rg. Südbahn.	Nach der Aa	rg. Südbahn.	Total.		
ßahnen.	Personen.	. Güter. Zentner.	Personen.	Gliter. 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=Bern=B., Weftsch. Bahnen	158	7,497	110	7,023	268	14,520	
Total	13,807	56,953	10,289	142,657	24,096	199,610	

7. Verfehr nach Entfernungen.

Dip	anz.	Derfonen. Perfonen- Güter.	<i>10</i> 2. ** .	Jentner-	Diftang.		73. 4	Personen-	(O. W.	Bentner-		
Stun- den.	Kilo- meter.	Perfonen.	Kilometer	Guter.	Kilometer.	Stun- den.	Kilo- meter.	Personen.	Kilometer.	Güter.	Kilometer.	
1	4.8	Ansahl 14,756	Anjahl. 70,829	Bentuer. 27,601	Ausaht. 132,485	3	14.4	Auguht. 12,223	Anzahl. 176,011	Bentuer. 37,533	Anzahl. 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	Я	Evtal	86,710	962,302	235,383	3,017,473	

8. Verkehr nach den Waarengattungen.

	Bentner.	Bentner
Abfälle: Hadern, Lumpen, Papierabfälle	77	9
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	
Ralf	921	
Barquetterie	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
Bucher, Kunftgegenstände und Musikalien		89
Chemische Produkte: Alaun	120	
Chlorfalk	238	
Säuren	379	
©οδα	1,747	
Bitriol	317	
Diversi		0.005
Transport	136	89,546

	Bentner.	Bentner
Transport		89,546
Cichorien und Kaffeesurrogate		1,609
Colonialwaaren: Raffee	2,606	
Zucker	2,317	
Diversi	922	5,845
Dünger und Düngemittel, Düngefalz		713
Drognerien, nicht besonders genannte		761
Sifen: Rohes und altes, Eisenspäne	2,172	
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Stabeisen, Guß)	949	
Gisenwaaren	1,684	
Eisenbahnschienen und Räber	37,544	
Maschinentheile	437	
Maschinen, zusammengesetzte	203	42,989
Srden, nicht besonders genannte		237
Fahrzenge und außergewöhnliche Gegenstände		1,889
Farben und Farbwaaren: Bleiweiß, Zinkweiß	67	
Farbenerben	170	
Farbertrakt, Farbbeize	155	
Farbholz, roh und gemahlen	301	
Diversi	166	859
Felle und Häute		548
Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran 2c		3,543
Barne, nicht besonders genannte	=	406
Bebinde, leere und Emballagen		6,300
Berberrinde und Gerbestoffe	6	412
Setränke: Branntwein, Liqueur	649	1 12
Bier	8,510	=
Mineralwaffer	155	*
Wein und Most	8,856	18,170
Transport		173,827

	Bentner.	Bentner.
Transport		173,827
Glas- und Glaswaaren		1,369
Gyps, gemahlen, Cypsfteine		3,223
Harz, Pech, Colophonium		199
Hausrath, Effetten		1,877
Holzwaaren, auch Faffer und Ruferwaaren		1,030
Kriegswaffen und Munition		236
Leder und Ledermaaren		1,279
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren		1,013
Mehl und Mühlenfabrikate		2,146
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren		806
Nut und Werkholz	-	15,122
Del: Begetabilisches (Oliven-, Reps-, Sesamöl 20.)	2,346	
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl 2c.)	3,813	6,159
Papier und Pappendeckel		2,520
Produkte der Landwirthschaft und Biebzucht, Lebensmittel:		
Baumfrüchte	1,019	
Butter und Schmalz	727	
Fleisch und Fleischwaaren	151	
Gespinnstoffe (Flachs, Hanf, Werg 20.)	148	
Getreide aller Art	7,688	
Hen und Stroh	76	
Hopfen	82	
Hülsenfrüchte	144	
Räse	1,939	
Kartoffeln	515	
Sämereien	418	
Wildpret, Geflügel, Fische 2c.	125	
Diversi	231	13,263
Transport	9	224,069

•	Bentner.	Bentner.
• Transport	7	224,069
Quincaillerien, Uhren, Spieldosen, Bijouterien		298
Salz (Babe-, Koch- und Viehsalz)		289
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfalle		145
Sprit		336
Stärke und Stärkemehl		1,087
Strohwaaren		3,547
Tabaf: roher	1,007	
Fabrizirter und Cigarren	1,351	2,358
Teigwaaren		261
Copfermaaren, Steingut und Porzellan		572
Wolle: Wollgarne	141	
Bollwaaren	1,139	1,280
Verschiedene nicht speziell aufgeführte Artikel		1,141
E otal		235,383

Die Ausgaben bestehen in der durch Bertrag zwischen der Schweizerischen Nordostbahn und Schweizerischen Centralbahn sestgesetzten Entschäbigung an letztere für die Besorgung des Betriebsbienstes und in den Beträgen, welche ebenfalls vertragsgemäß der Schweizerischen Nordostbahn für die Mitbenützung des Bahnhoses Aarau, der Bahnstrecke Aarau-Aupperswil und der Station Aupperswil zu entrichten sind.

Der Rechnungsabschluß erzeigt

welcher laut Bertrag auf Rechnung bes Baues geschrieben worden ift.

Bafel, den 27. April 1875.

Mit Versicherung vollkommener Hochachtung

Directorium der Schweizer. Centralbahn, Der Präsibent: 21. Sulger.