

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft  
**Herausgeber:** Schweizerische Nordostbahngesellschaft  
**Band:** 23 (1875)

**Artikel:** Vierter Jahresbericht und Rechnung des Directoriums der Schweizerischen Centralbahn über das Unternehmen der Aargauischen Südbahn für das Jahr 1875  
**Autor:** Vischer, J.J.  
**Kapitel:** An das Tit. Verwaltungs-Comite der Gemeinschaftsbahnen  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-730452>

### **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>**

An das

## **Tit. Verwaltungs-Comité der Gemeinschaftsbahnen.**

Tit.!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiemit den vierten, das Jahr 1875 umfassenden, Bericht über die Unternehmung der Aargauischen Südbahn, nebst Rechnung vorzulegen.

### **I.**

#### **Allgemeines.**

Wie wir Ihnen im Bericht für das Jahr 1872 mitgetheilt haben, ist uns die Concession für die Aargauische Südbahn auf dem Gebiete des Kantons Zug von dessen Behörden aus dem Grunde verweigert worden, weil uns dieselben statt des den Bestimmungen des Südbahn-Vertrages entsprechenden Tracé über Rothkreuz nur ein solches über Cham nach Immensee bewilligen wollten.

Nachdem inzwischen durch das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Christmonat 1872 das Recht der Concessionsertheilung auf die Bundesbehörden übergegangen und der Zeitpunkt zum Beginn der technischen Vorarbeiten für die betreffende Bahnstrecke näher gerückt war, haben wir beim Schweiz. Bundesrath ein Concessionsbegehren für den noch nicht concedirten auf dem Gebiete der Kantone Zug und Luzern gelegenen Theil der Aargauischen Südbahn eingereicht. Die verlangte Concession ist uns sodann durch Bundesbeschluß vom 16/26. Juni 1875 für das im Südbahn-Vertrag vorgesehene Tracé ertheilt worden. Dieselbe bietet keine Veranlassung zu besonderen Bemerkungen, da in dieselbe durchweg die Bestimmungen der sog. Normalconcession Aufnahme gefunden haben.

Gemäß dem Vertrag vom 25. Februar 1872 ist die Südbahnstrecke Muri-Rothkreuz bis zum 1. Juni 1878 dem Betriebe zu übergeben und diejenige von Brugg nach Wohlen, resp. Hendschiken auf den Zeitpunkt der Vollendung des großen Gotthardtunnels. Im Laufe des Berichtjahres hat das Executivcomité der Aarg. Südbahn

das Ansuchen an uns uns gestellt, diese Termine in der Weise abzuändern, daß die Strecken Muri-Rothkreuz und Brugg-Wohlen schon Anfangs Juni 1877 zu eröffnen seien. Wir haben dieses Gesuch ablehnend beantwortet, da keine Gründe vorhanden sind, welche ein Abweichen von den vertraglichen Bestimmungen rechtfertigen könnten.

Die Schweiz. Nationalbahn beabsichtigt, einen Theil ihres Tracé in der Gegend von Lenzburg an dasjenige der Arg. Südbahn anzulehnen. Wir haben daher auf den Wunsch der genannten Unternehmung nach längern Unterhandlungen im Einverständniß mit der Schweiz. Nordostbahn Namens der Südbahunternehmung einen Vertrag mit der Direction der Schweiz. Nationalbahn über den Bau und Betrieb der gemeinsamen Stationen Dthmarsingen und Lenzburg und angrenzender Bahnstrecken gegen Ende des Jahres 1875 abgeschlossen.

Dieser Vertrag setzt fest, daß die Kosten der gemeinsamen Bahnstrecken bei Dthmarsingen von beiden Gesellschaften je zur Hälfte getragen werden, diejenigen der Erstellung der Station Dthmarsingen von der Nationalbahn allein, ebenso die Kosten der in Folge Einmündung derselben nothwendig werdenden Erweiterung der Station Lenzburg; dagegen fallen die Kosten der gemeinsamen Bahnstrecke zwischen Lenzburg und Hendrichon und zwar sowohl die bisher erlaufenen für Erstellung der gegenwärtigen einspurigen Bahn, als diejenigen der Erweiterung für eine zweite Spur den beiden Gesellschaften je zur Hälfte auf. Die Bauausführung der gemeinschaftlichen Bahnstrecke bei Lenzburg und der dortigen Stationserweiterung besorgt die Südbahn; die Herstellung der Strecke bis Dthmarsingen nebst dortiger Station wird durch die Nationalbahn stattfinden.

Bezüglich der Eigenthums-Verhältnisse ist bestimmt, daß die gemeinsamen Bahnstrecken bei Dthmarsingen und Lenzburg hälftig getheilt werden, daß die Station Dthmarsingen Eigenthum der Nationalbahn wird und der Südbahn das Mitbenützungsrecht an derselben zusteht, daß dagegen die Station Lenzburg Eigenthum der Südbahn bleibt und der Nationalbahn nur das Mitbenützungsrecht an derselben zugesichert wird; Erweiterungen auf der Station Lenzburg, welche in Folge der Mitbenützung durch die Nationalbahn nothwendig werden, sind auf Kosten der letztern vorzunehmen, welche der Südbahn den dafür ausgelegten Capitalbetrag rückzuvergüten hat, der hinwieder von der Gemeinschaft zu 5% per Jahr verzinst wird.

Der Unterhalt und die Bewachung der Stationen und ihrer Einrichtungen, sowie die Verwaltung und der Betriebsdienst werden für Lenzburg von der Arg. Südbahn besorgt, für Dthmarsingen von der Nationalbahn; jedoch wird jeder Verwaltung das Recht gewahrt, besondere Expeditionen für ihren Personen-, Telegraphen- und Güterdienst zu halten. Die auf gemeinsame Rechnung zu nehmenden Betriebs- und Unterhaltungskosten der beiden Stationen werden auf die beiden Gesellschaften nach dem Verhältniß der in diese Stationen einlaufenden Locomotiv- und Wagenachsen vertheilt, die Verzinsung der Anlagekosten derselben wird dagegen von jeder Gesellschaft zur Hälfte getragen; ebenso werden die Kosten der Unterhaltung und Bewachung der gemeinsamen Bahnstrecken hälftig getheilt.

## II.

### Bahnbau.

#### 1. Technische Vorarbeiten.

##### a. Muri-Immensee.

Die Katasteraufnahmen für die Strecke Muri-Rothkreuz sind im Laufe des Berichtjahres vollendet worden und das Detailproject wird Ihnen in der nächsten Zeit vorgelegt werden können.

Für die Strecke Rothkreuz-Immensee dagegen wurden die Vorarbeiten eingestellt, da sich verschiedene Anstände bezüglich des s. B. von Ihnen genehmigten Tracé ergaben, deren Erledigung wegen sonstiger Inanspruchnahme unseres Personals bisher nicht möglich war. Die Eröffnung dieses Theilstückes hat übrigens vertragsgemäß erst mit Vollendung des Gotthardtunnels stattzufinden so daß die definitive Feststellung des Tracé schon noch einige Zeit aufgeschoben werden kann.

##### b. Brugg-Sandschikon.

Auf dieser Linie haben weitere Vorarbeiten nur für die Strecke Dthmarsingen-Lenzburg stattgefunden, welche durch die Kreuzung der Südbahn mit der Nationalbahn bei Dthmarsingen und die Einmündung der letztern in die Südbahn zwischen Dthmarsingen und Lenzburg veranlaßt wurden.

Die schon in unserm letzten Bericht erwähnten Verhandlungen mit der Schweiz. Nationalbahn führten Ende Dezember zum Abschluß des oben erwähnten Vertrages, durch welchen die Nationalbahn das hierseits aufgestellte Project eines Ueberganges über das Bünzthal mittelst eines Dammes angenommen hat.

Die Bauarbeiten auf dem ihr anfallenden Gebiet wurden von der Nationalbahn schon im November begonnen, während die unserer Verwaltung zugetheilten Bauten füglich bis zum Ende des Jahres 1876 können verschoben werden.

#### 2. Grunderwerb.

Im Personalbestande der Schätzungscommission für diese Linie sind folgende Veränderungen eingetreten:

1. An die Stelle des verstorbenen Herrn Ulrich Diethelm, Bezirksstatthalter in Erlen, hat der Bundesrath zum zweiten Ersatzmann des zweiten Mitgliedes Herrn Fr. Ischudi-Büeler, Rathsherr in Schwanden, ernannt und

2. an die Stelle des verstorbenen Herrn Altbezirksamtmann J. Weissenbach in Bremgarten, gewes. ersten Ersatzmanns des dritten Mitgliedes, trat durch Wahl des Regierungsrathes des Kantons Aargau Herr Bezirksrichter J. Gysi von Buchs.

Mit Jahreschluß waren folgende Bodenerwerbungen vollzogen:

Gemeinden.	Anzahl der Erwerbungen.	Größe.		Kaufsumme.		Erwerbsart.			Durchschnitt per □' Cts.	Bemerkungen.
		Insgesamt.	□'	Fr.	Cts.	Kauf.	Schätzungscommission.	Bundesgericht.		
Nupperswil . . .	2	—	27,875	567	30	—	2	—	2,03	
Lenzburg . . .	7	1	21,160	11,157	06	2	5	—	18,24	
Hendschikon . . .	1	—	6,815	307	51	1	—	—	4,51	
Dottikon . . .	—	—	—	10	—	—	—	—	—	für Tretrechtverlust.
Willmergen . . .	8	—	6,078	500	11	7	—	1	8,22	
Wohlen . . .	36	5	18,443	18,721	91	28	7	1	8,56	
Waltenschwil . . .	76	9	20,861	24,107	81	—	62	14	6,33	
Waldhäufern . . .	13	1	16,460	4,215	83	—	1	12	7,46	
Boßwil . . .	220	33	19,891	111,276	93	9	102	109	8,30	
Muri . . .	29	16	32,008	84,701	37	—	7	22	12,60	
Hausen . . .	—	—	—	19	—	—	—	—	—	für Tretrechtverlust.
Summa	392	69	9,591	255,584	83	47	186	159	9,23	

Die in obiger Tabelle zusammengestellten Erwerbungen betreffen neben einigen nachträglichen Expropriationen für die Strecke Nupperswil-Wohlen hauptsächlich das Bahnstück Wohlen-Muri und die Zufahrtsstraße zur Station Lenzburg.

Von den aufgeführten 392 Erwerbungen, welche einen Durchschnittspreis von 9,2 Rpp. per □' aufweisen, wurden 47 (ca. 12%) durch gütliche Uebereinkunft, 186 (ca. 47½%) durch beidseitige Annahme der betreffenden Schätzungsurtheile und die übrigen 159 (ca. 40½%) durch Urtheile des Bundesgerichts erledigt.

Gegenüber einer Mindererschätzung von Fr. 5705. 65, welche wir im Ganzen mit unsern 141 Recursen erzielten, erreichten die 70 recurrirenden Expropriaten eine Totalmehrschätzung von Fr. 5244. 50, so daß schließlich zu Gunsten der Südbahn eine Mindererschätzung von Fr. 461. 15 resultirte. Es darf dieses Ergebniß mit Rücksicht auf die Vorfälle im I. und II. Bauloose, wo die Expropriaten durch ihre Recurserklärungen eine Mehrschätzung von über Fr. 12,000 erzielten, als ein verhältnißmäßig günstiges bezeichnet werden.

### 3. Bauausführung.

#### Unterbau.

##### a. Rapperswil-Wohlen.

Diese Strecke ist im Monat Januar 1875 an den Betrieb übergegangen und es blieben von diesem Zeitpunkt an nur noch unwesentliche Ergänzungs- und Consolidierungsarbeiten auf Baurechnung nachzuholen.

Bezüglich der Zufahrtsstraße zur Station Lenzburg kam nach langen Verhandlungen ein Vertrag zu Stande, wonach die Anlagekosten zwischen der Südbahnunternehmung und der dortigen Gemeinde getheilt wurden. Auf den Wunsch der Letztern ist hierseits die Zustimmung zu verschiedenen Abweichungen vom Vertragsproject erklärt worden, nachdem die Gemeinde sich zur Tragung der bezüglichen Mehrkosten verpflichtet hatte. Der Bau dieser Straße war im Monat Oktober so weit vorgerückt, daß sie zu dieser Zeit dem Verkehr konnte übergeben werden.

##### b. Wohlen-Muri.

Wie im Bericht pro 1874 angedeutet wurde, haben die Bauarbeiten auf diesem Bahnstück ihren regelmäßigen Fortgang genommen, so daß dasselbe auf den in Concession und Vertrag festgestellten Termin vom 1. Juni dem Betrieb konnte übergeben werden.

Die Abrechnung mit den Unternehmern ergibt folgendes Resultat:

	Voranschlag.	Kostensumme.	Ersparniß.
III. Loos . .	Fr. 171,630	Fr. 156,193. 32	Fr. 15,436. 68
IV. Loos . .	„ 227,820	„ 224,766. 72	„ 3,053. 28
Zusammen .	Fr. 399,450	Fr. 380,960. 04	Fr. 18,489. 96

größtentheils herrührend vom Abgebot der Unternehmer von 3%.

#### Hochbau.

Bis Ende März 1875 waren die Hochbauten der Strecke Rapperswil-Wohlen vollendet. In Lenzburg mußte indessen der Güterschuppen, da sich der Waaren-Verkehr über Erwarten stark entwickelte, vergrößert werden, was ohne Schwierigkeit durch eine Verlängerung des Baues in östlicher Richtung geschehen konnte. Die bezügliche Arbeit wurde im Monat Dezember vollendet.

Die Hochbauten auf den beiden Stationen, Rapperswil und Muri, waren, wie wir vorausgesehen hatten, auf den Zeitpunkt der Betriebs-Eröffnung nicht bezugsfähig und es mußte während einiger Monate provisorische Aushilfe getroffen werden. In den Monaten September bis Dezember konnten jedoch die Aufnahmsgebäude und Güterschuppen beider Stationen, sowie die Locomotiv- und Wagenremise in Muri dem Betrieb übergeben werden.

Die Abrechnung über diese verschiedenen Arbeiten konnte noch nicht stattfinden, weil vorerst noch einzelne Nacharbeiten von den Unternehmern vorzunehmen waren.

Der Personalbestand des technischen Bureaus der Arg. Südbahn, welchem auch die Aufsicht über den Bau der Linie Wohlen-Bremgarten übertragen wurde, war auf Ende 1875 folgender:

- 1 Sections-Ingenieur,
- 4 Ingenieure und Bauführer,
- 1 Architect,
- 1 Geometer,
- 2 Bauaufseher,
- 1 Secretär,
- 2 Zeichner,
- 2 Bureaugehülfen,
- 1 Abwart,

15 Angestellte gegen 17 Ende 1874.

Hier ist zu bemerken, daß bei Vollendung der Bahn von Rapperswil nach Muri verschiedenen Angestellten der Dienst gekündet wurde, und in Folge dessen das Bureau Ende März 1876 nur noch 11 Angestellte zählte.

### III.

## Betrieb.

### 1. Einnahmen und Statistik des Verkehrs.

#### a. Allgemeine Bemerkungen.

Am 1. Juni wurde die Bahnstrecke Wohlen-Muri eröffnet und die beiden dadurch dem Verkehr übergebenen neuen Stationen Boswil und Muri sofort mit allen schweizerischen Stationen in direkten Güterverkehr und soweit das Bedürfnis es verlangte, auch in direkten Personen- und Gepäckverkehr gesetzt.

Die Eröffnung dieser neuen Strecke hat die ohnedies schwachen Einnahmen der Arg. Südbahn kilometerisch noch mehr geschwächt und reichen dieselben bei weitem nicht hin, um die Betriebskosten zu decken. Im Einzelnen verweisen wir auf die nachfolgenden Tabellen:

#### b. Statistische Erhebungen.

### 1. Einnahmen.

1874.				1875.			Mehr-		Minder-	
Auf das ganze Jahr bezogen:				Auf das ganze Jahr bezogen:			Einnahme.		Einnahme.	
10 Kilometer.				26 Kilometer.			gegenüber		1874.	
Fr.	Cts.	Prozente.		Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
41,363	45	60.75	1. Personentransport . . . . .	96,304	33	62.43	54,940	88	—	—
2,044	64	3.00	2. Gepäcktransport . . . . .	2,574	40	1.67	529	76	—	—
1,205	03	1.77	3. Viehtransport . . . . .	2,847	91	1.85	1,642	88	—	—
3,215	70	4.72	4. Transport von Eilgütern . . .	9,205	89	5.96	5,990	19	—	—
18,796	13	27.61	5. Transport von gewöhnlichen Gütern	38,623	77	25.05	19,827	64	—	—
1,460	64	2.15	6. Verschiedenes . . . . .	4,686	55	3.04	3,225	91	—	—
68,085	59	100	Total-Einnahmen	154,242	85	100				

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

	Transportquantitäten.				Einnahmen.					
	1874		1875		1874			1875		
	durchschnittlich 10 Kilometer.		durchschnittlich 26 Kilometer.		durchschnittlich 10 Kilometer.			durchschnittlich 26 Kilometer.		
	Personen.	Prozente.	Personen.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.	Fr.	Cts.	Prozente.
<b>I. Personentransport.</b>										
a. Zur gewöhnlichen Fahrtare:										
Einfache Fahrt . . . . .	28,115	32.42	65,031	32.84				35,705	35	37.07
b. Zu ermäßigten Fahrtaren:										
Hin- und Rückfahrtsbillete . .	53,348	61.52	119,587	60.41	41,363	45	.	57,878	18	60.09
Abonnementsbillete . . . . .	2,256	2.60	7,716	3.89				1,267	95	1.32
Militär- und Polizeitransporte .	158	0.18	309	0.17				111	05	0.12
Gesellschafts- und Schulfahrten .	2,839	3.28	5,260	2.69				1,341	80	1.40
Total	86,716	100	197,903	100	41,363	45	.	96,304	33	100
Rekapitulation nach Klassen:										
I. Klasse . . . . .	20	0.03	74	0.03	27	10	0.07	76	37	0.08
II. " . . . . .	13,458	15.52	24,433	12.35	9,420	52	22.77	17,747	14	18.43
III. " . . . . .	73,238	84.45	173,396	87.62	31,915	83	77.16	78,480	82	81.49
Total	86,716	100	197,903	100	41,363	45	100	96,304	33	100
<b>II. Gepäctransport . . . . .</b>	Centner.		Centner.							
	2,864	.	7,534	.	2,044	64	.	2,574	40	.
<b>III. Viehtransport.</b>										
Klasse I. . . . .	Stück.		Stück.							
" II. . . . .	86	6.91	131	5.37	1,205	03	.	2,847	91	.
" III. . . . .	870	69.94	1,657	67.97						
" IV. . . . .	267	21.46	558	22.89						
Total	21	1.69	92	3.77						
	1,244	100	2,438	100	1,205	03	.	2,847	91	.
<b>IV. Transport von Eisgütern . . .</b>	Centner.		Centner.							
	18,714	.	49,239	.	3,215	70	.	9,205	89	.
<b>V. Transport von gewöhnlichen Gütern.</b>										
Normalklasse I. . . . .	Centner.		Centner.							
" II. . . . .	20,982	9.68	51,617	11.83	18,796	13	.	38,623	77	.
Wagenladungs-kategorie A. . . . .	43,146	19.91	98,445	22.56						
" B. . . . .	6,903	3.20	18,879	4.32						
" C. . . . .	11,869	5.48	32,106	7.36						
" D. . . . .	11,373	5.24	34,109	7.82						
" E. . . . .	58,149	26.84	75,526	17.32						
Total	64,247	29.65	125,548	28.79						
	216,669	100	436,230	100	18,796	13	.	38,623	77	.
<b>VI. Verschiedenes . . . . .</b>										
Gesamt-Total	.	.	.	.	1,460	64	.	4,686	55	.
	.	.	.	.	68,085	59	.	154,242	85	.



## 3. Durchschnitts-Ergebnisse.

		1874.	1875.
Bahnlänge auf das ganze Jahr bezogen: { 1874: 10 Kilometer. 1875: 26 "			
<b>Personentransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	4,136. <sup>35</sup>	3,704. <sup>01</sup>
" " Reisenden . . . . .	Centimes	47. <sup>70</sup>	48. <sup>66</sup>
" " " und Kilometer . . . . .	"	4. <sup>30</sup>	4. <sup>13</sup>
Jeder Reisende hat befahren im Durchschnitt aller Klassen. . .	Kilometer	11. <sup>10</sup>	11. <sup>77</sup>
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen im Total . . . . .	Reisende	96,230	89,590
" jeden Kilometer kommen . . . . .	"	8,672	7,612
" " Personenwagenachsen-Kilometer kommen . . . . .	"	3. <sup>23</sup>	2. <sup>91</sup>
<b>Gepäcktransport</b> (1874 incl. Einnahmen für Fahrpoststücke, ohne Gewicht).			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	204. <sup>46</sup>	99. <sup>02</sup>
" " Zentner . . . . .	Centimes	71. <sup>39</sup>	34. <sup>17</sup>
" " Reisenden . . . . .	"	2. <sup>36</sup>	1. <sup>31</sup>
Auf jeden Kilometer kommen . . . . .	Zentner	286. <sup>10</sup>	289. <sup>77</sup>
" " Reisenden " . . . . .	Pfund	3. <sup>30</sup>	3. <sup>81</sup>
<b>Viehtransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	120. <sup>50</sup>	109. <sup>54</sup>
" " Stück . . . . .	Centimes	96. <sup>87</sup>	116. <sup>81</sup>
<b>Gütertransport.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	2,201. <sup>18</sup>	1,839. <sup>60</sup>
" " Zentner . . . . .	Centimes	9. <sup>35</sup>	9. <sup>85</sup>
" " Zentner-Kilometer . . . . .	"	0. <sup>73</sup>	0. <sup>70</sup>
" " Tonnen-Kilometer . . . . .	"	14. <sup>60</sup>	14. <sup>00</sup>
Jeder Zentner hat befahren . . . . .	Kilometer	12. <sup>82</sup>	14. <sup>15</sup>
Auf die ganze Bahnlänge bezogen kommen . . . . .	Zentner	301,747	264,202
" jeden Kilometer kommen. . . . .	"	23,538	18,672
" " Güterwagenachsen-Kilometer (excl. Gepäck u. Vieh) kommen	"	12. <sup>81</sup>	11. <sup>01</sup>
<b>Verschiedenes.</b>			
Einnahmebetreffniß per Kilometer . . . . .	Franken	146. <sup>07</sup>	180. <sup>25</sup>
<b>Total-Einnahme</b> per Kilometer . . . . .	"	6,808. <sup>56</sup>	5,932. <sup>42</sup>



## 5. Frequenz und Einnahmen nach den Stationen.

Stationen.	Personen.	Gepäck.	Vieh.	G ü t e r .			Total- Einnahmen.		Gegenüber 1874 (192 Betriebstage).		Rangordnung der Stationen		
				Versandt.	Empfang.	Total.			Personen.	Güter.	nach		
											Personenzahl.	Gütergewicht.	Einnahmen.
	Anzahl.	Centner.	Stück.	Centner.	Centner.	Centner.	Fr.	Cts.	Anzahl.	Centner.			
Narau . . . .	26,823	1,150	801	37,027	10,818	47,845	21,161	55	+11,288	+ 33,354	3	4	3
Nupperswil . .	6,544	54	24	1,543	1,109	2,652	2,177	—	+ 3,559	— 5,119	8	8	8
Lenzburg . . .	41,276	1,342	259	60,914	161,748	222,662	97,411	08	+20,221	+115,981	2	1	1
Hendschiken . .	12,983	218	149	51,834	32,905	84,739	19,746	74	+ 5,369	+ 51,785	6	3	4
Dottikon-Dintikon .	12,012	200	53	13,138	11,685	24,823	11,350	79	+ 5,778	+ 14,209	7	6	6
Wohlen(Billmergen)	46,176	1,362	437	40,424	103,464	143,888	78,529	46	+23,330	+ 45,243	1	2	2
Boswil-Bünzen .	14,737	192	67	10,147	10,738	20,885	9,156	26	+14,737	+ 20,885	5	7	7
Muri . . . .	17,054	886	123	10,044	16,722	26,766	18,786	05	+17,054	+ 26,766	4	5	5
Verkehr mit							258,318	93					
fremden Bahnen	20,298	2,130	525	260,398	136,280	396,678	104,076	08	+ 9,851	+197,068			
Total	197,903	7,534	2,438	485,469	485,469		154,242	85					

## 6. Verkehr mit andern Bahnen.

Bahnen.	Von der Aarg. Südbahn.		Nach der Aarg. Südbahn.		Total.		Differenz gegenüber 1874. (192 Betriebstage.)	
	Personen.	Güter Centner.	Personen.	Güter Centner.	Personen.	Güter Centner.	Personen.	Güter Centner.
Vereinigte Schweizerbahnen . . . .	99	15,042	—	8,415	99	23,457	— 17	+19,538
Nordostbahn, Bözbergbahn, Linkenfrige Zürichseebahn, Lößthalbahn . .	17,707	39,984	11,073	76,646	28,780	116,630	+14,410	+77,290
Schweiz. Centralbahn, Bad., Saarbr.= und Pfälz. Bahnen . . . .	10,442	67,880	8,977	163,708	19,419	231,588	+10,077	+89,757
Jura-Bern-Luzern-Bahn, Westschweiz. Bahnen u. . . . .	473	13,374	248	11,629	721	25,003	+ 453	+10,483
Total	28,721	136,280	20,298	260,398	49,019	396,678		

## 7. Verkehr nach Entfernungen.

D i s t a n z.		Personen.		Personen-Kilometer.		G ü t e r.		Brentner-Kilometer.	
Stunden.	Kilometer.	1874.	1875.	1874.	1875.	1874.	1875.	1874.	1875.
		Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Anzahl.	Brentner.	Brentner.	Anzahl.	Anzahl.
1	4.8	14,756	37,600	70,829	180,480	27,601	13,529	132,485	64,939
1 1/2	7.2	10,743	22,457	77,350	161,690	10,578	7,398	76,162	53,266
2	9.6	25,520	49,573	244,992	475,901	76,490	207,188	734,304	1,989,005
2 1/2	12.0	7,372	21,391	88,464	256,692	6,945	10,920	83,340	131,040
3	14.4	12,223	24,622	176,011	354,557	37,533	77,613	540,475	1,117,627
3 1/2	16.8	1,876	6,436	31,517	108,125	5,427	16,770	91,174	281,736
4	19.2	14,226	23,082	273,139	443,174	70,809	117,380	1,359,533	2,253,696
4 1/2	21.6	—	2,762	—	59,659	—	3,564	—	76,982
5	24.0	—	2,635	—	63,240	—	61	—	1,464
5 1/2	26.4	—	1,390	—	40,032	—	14,403	—	380,239
6	28.8	—	—	—	—	—	—	—	—
6 1/2	31.2	—	5,955	—	185,796	—	16,643	—	519,262
	Total.	86,716	197,903	962,302	2,329,346	235,383	485,469	3,017,473	6,869,256

## 8. Verkehr nach Waarengattungen.

	1874	1875	Gegenüber 1874	
			mehr	weniger
	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.
<b>Abfälle:</b> Hader, Lumpen, Papierabfälle . . . . .	77	763	686	—
Haare, Borsten . . . . .	383	976	593	—
Hörner, Klauen, Knochen . . . . .	—	132	132	—
Diversi . . . . .	89	2,067	1,978	—
<b>Baumwolle:</b> Rohe . . . . .	1,254	5,265	4,011	—
Baumwollgarne . . . . .	2,354	7,661	5,307	—
Baumwollzeuge, rohe . . . . .	752	3,381	2,629	—
Baumwollzeuge, gebleichte, gefärbte, bedruckte . . . . .	4,698	11,920	7,222	—
Baumwollabfälle . . . . .	27	328	301	—
<b>Baumaterialien:</b> Asphalt . . . . .	316	575	259	—
Backsteine und Ziegel . . . . .	2,120	4,082	1,962	—
Bauholz und Sägewaaren . . . . .	9,484	19,544	10,060	—
Bausteine . . . . .	21,688	53,017	31,329	—
Cement und Cementfabrikate . . . . .	2,850	5,826	2,976	—
Dachziegel . . . . .	1,145	732	—	413
Kalk . . . . .	921	1,366	445	—
Parqueterie . . . . .	285	211	—	74
Steinhauerarbeiten . . . . .	2,435	2,181	—	254
Thonröhren . . . . .	229	326	97	—
Diversi . . . . .	709	10,128	9,419	—
<b>Brennmaterialien:</b> Brennholz . . . . .	2,365	2,166	—	199
Holzkohlen . . . . .	—	390	390	—
Steinkohlen und Coaks . . . . .	27,775	46,555	18,780	—
Torf und Braunkohlen . . . . .	4,462	9,573	5,111	—
Diversi . . . . .	102	297	195	—
<b>Bücher, Kunstgegenstände und Musikalien</b> . . . . .	89	333	244	—
<b>Chemische Produkte:</b> Alann . . . . .	120	53	—	67
Chlorkalk . . . . .	238	326	88	—
Potasse . . . . .	—	104	104	—
Säuren . . . . .	379	606	227	—
Soda . . . . .	1,747	3,756	2,009	—
Bitriol (Eisen-, Kupfer- und Zink-) . . . . .	317	554	237	—
Diversi . . . . .	136	399	263	—
Uebertrag	89,546	195,593		

	1874	1875	Gegenüber 1874	
	Centner.	Centner.	mehr	weniger
Uebertrag	89,546	195,593		
<b>Cichorien und Kaffeesurrogate</b> . . . . .	1,609	2,889	1,280	—
<b>Colonialwaaren: Kaffee</b> . . . . .	2,606	6,106	3,500	—
Gewürze . . . . .	—	149	149	—
Zucker . . . . .	2,317	5,627	3,310	—
Diversi . . . . .	922	4,335	3,413	—
<b>Dünger und Düngemittel, Düngesalz</b> . . . . .	713	4,662	3,949	—
<b>Droguerien, nicht besonders genannte</b> . . . . .	761	1,074	313	—
<b>Eisen: Rohes und altes, Eisenpähne</b> . . . . .	2,172	1,674	—	498
Fabrizirtes (Blech, Draht, Röhren, Guß, Stabeisen) . . . . .	949	6,744	5,795	—
Eisenwaaren . . . . .	1,684	9,760	8,076	—
Eisenbahnschienen und Räder . . . . .	37,544	17,004	—	20,540
Maschinentheile . . . . .	437	2,728	2,291	—
Maschinen, zusammengesetzte . . . . .	203	1,411	1,208	—
<b>Erden, nicht besonders genannte</b> . . . . .	237	318	81	—
<b>Erze</b> . . . . .	—	24	24	—
<b>Fahrzeuge und außergewöhnliche Gegenstände</b> . . . . .	1,889	5,181	3,292	—
<b>Farben und Farbwaaren: Bleiweiß und Zinkweiß</b> . . . . .	67	245	178	—
Farbenerden . . . . .	170	263	93	—
Farbertract, Farbbeize . . . . .	155	265	110	—
Farbholz, roh und gemahlen . . . . .	301	1,037	736	—
Diversi . . . . .	166	334	168	—
<b>Felle und Häute</b> . . . . .	548	1,310	762	—
<b>Fett und Fettwaaren: Degras, Kerzen, Seife, Talg, Thran etc.</b> . . . . .	3,543	8,647	5,104	—
<b>Garne, nicht besonders genannte</b> . . . . .	406	1,288	882	—
<b>Gebinde, leere, und Emballagen</b> . . . . .	6,300	14,092	7,792	—
<b>Gerberrinde und Gerbestoffe</b> . . . . .	412	3,002	2,590	—
<b>Getränke: Brauntwein, Liqueur</b> . . . . .	649	1,783	1,134	—
Bier . . . . .	8,510	16,071	7,561	—
Cffig . . . . .	—	167	167	—
Mineralwasser . . . . .	155	484	329	—
Wein und Most . . . . .	8,856	17,340	8,484	—
Uebertrag	173,827	331,607		

	1874	1875	Gegenüber 1874	
			mehr	weniger
	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.
Uebertrag	173,827	331,607		
Glas und Glaswaaren . . . . .	1,369	2,873	1,504	—
Gyps, gemahlen, Gypssteine . . . . .	3,223	7,632	4,409	—
Harz, Pech, Colophonium . . . . .	199	303	104	—
Hausrath, Effekten . . . . .	1,877	5,318	3,441	—
Holzstoff . . . . .	—	5,098	5,098	—
Holzwaaren (auch Fässer und Küferwaaren) . . . . .	1,030	6,619	5,589	—
Kriegswaffen und Munition . . . . .	236	460	224	—
Leder und Lederwaaren . . . . .	1,279	3,406	2,127	—
Leinengarn, Leinwand und Leinenwaaren . . . . .	1,013	2,361	1,348	—
Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	2,146	6,983	4,837	—
Metalle, nicht besonders genannte, Metallwaaren, grobe . . . . .	806	1,003	197	—
Mühl-, Schleif-, Weh- und Lithographiesteine . . . . .	—	359	359	—
Nutz- und Werkholz . . . . .	15,122	8,783	—	6,339
Öl: Vegetabilisches (Oliven-, Raps-, Sesam-Öl etc.) . . . . .	2,346	4,900	2,554	—
Mineralisches (Ligroine, Petroleum, Solaröl etc.) . . . . .	3,813	9,820	6,007	—
Papier und Pappdeckel . . . . .	2,520	6,704	4,184	—
<b>Produkte der Landwirthschaft und Viehzucht, Lebensmittel:</b>				
Baumfrüchte . . . . .	1,019	2,336	1,317	—
Butter und Schmalz . . . . .	727	2,045	1,318	—
Fleisch und Fleischwaaren . . . . .	151	435	284	—
Gemüse . . . . .	—	138	138	—
Gespinnstoffe (Flachs, Hanf, Jute, Werg) . . . . .	148	459	311	—
Getreide aller Art . . . . .	7,688	21,623	13,935	—
Heu und Stroh . . . . .	76	887	811	—
Hopfen . . . . .	82	90	8	—
Hülsenfrüchte . . . . .	144	282	138	—
Käse . . . . .	1,939	3,162	1,223	—
Kartoffeln . . . . .	515	1,228	713	—
Sämereien . . . . .	418	1,781	1,363	—
Wildpret, Geflügel, Fische, Austern . . . . .	125	299	174	—
Diversi . . . . .	231	533	302	—
Uebertrag	224,069	439,527		

	1874	1875	Gegenüber 1874	
			mehr	weniger
	Centner.	Centner.	Centner.	Centner.
Uebertrag	224,069	439,527		
Quincaillerien, Uhren, Spielbösen, Bijouterien . . . . .	298	844	546	—
Salz (Bade-, Koch- und Viehsalz). . . . .	289	7,202	6,913	—
Schwefel . . . . .	—	112	112	—
Seegras . . . . .	—	63	63	—
Seide, roh, Garne, Stoffe, Abfälle . . . . .	145	826	681	—
Sprit . . . . .	336	610	274	—
Stärke und Stärkemehl . . . . .	1,087	1,819	732	—
Strohwaaren . . . . .	3,547	9,475	5,928	—
Tabak: Roher . . . . .	1,007	757	—	250
Fabrizirter und Cigarren . . . . .	1,351	4,209	2,858	—
Teigwaaren . . . . .	261	1,105	844	—
Töpferwaaren, Steingut und Porzellan . . . . .	572	1,397	825	—
Wolle: Rohe . . . . .	—	63	63	—
Wollgarne . . . . .	141	137	—	4
Wollwaaren . . . . .	1,139	3,938	2,799	—
Verschiedene nicht speziell aufgeführte Artikel . . . . .	1,141	13,385		
<b>Total</b>	<b>235,383</b>	<b>485,469</b>		

### c. Ausgaben und Statistik des Betriebs.

Wie wir im letzten Berichte schon mitgetheilt haben, bestehen die **Ausgaben** in der Entschädigung, welche die Schweiz. Centralbahn vertragsgemäß für die Besorgung des Betriebsdienstes zu beziehen hat, und in den Beträgen, welche ebenfalls laut Vertrag der Schweiz. Nordostbahn für die Mitbenützung des Bahnhofes Aarau, der Bahnstrecke Aarau-Rapperswil und der Station Rapperswil zu entrichten sind.

Die **Zahl der Bahnzüge** betrug für die Strecke Aarau-Wohlen wie im Vorjahre täglich fünf nach jeder Richtung, von denen je vier Personenzüge und je ein gemischter Zug, und zwar sowohl gemäß dem Sommer- wie dem Winterfahrplan. Als die Strecke Wohlen-Muri am 1. Juni ebenfalls dem Betriebe übergeben wurde, wurden die genannten Züge bis resp. von Muri weg geführt. Mit dem 15. October jedoch cursirte der gemischte Zug nur noch zwischen Aarau und Wohlen und gingen von Wohlen nach Muri und vice-versa nur vier Züge.



Auf der ganzen Südbahn (Marau-Muri) haben im Berichtsjahre zurückgelegt:

1) Die Locomotiven:

Mit regelmäßigen Zügen . . . . .	89,497	Loc.-Kilom.
„ Extrazügen . . . . .	70	„
„ Vorspannfahrten . . . . .	356	„
Ohne Züge . . . . .	—	„
Zusammen . . . . .	89,923	Loc.-Kilom.

Die Zahl der zurückgelegten Zugs-Kilometer beträgt daher

für die regelmäßigen Züge. . . . .	89,497	Zugs-Kilom.
„ Extrazüge . . . . .	70	„
Total . . . . .	89,567	Zugs-Kilom.

2) Die Wagen:

Persoenenwagen . . . . .	799,721	Wagenachsen-Kilom.
Gepäck- und Güterwagen . . . . .	624,148	„
Bahnpostwagen . . . . .	56,364	„
Zusammen . . . . .	1,480,233	Wagenachsen-Kilom.

Auf einen Locomotiv-Kilometer fallen:

- 8. 89 Personenwagenachsen-Kilom.
- 6. 94 Gepäck- und Güterwagenachsen-Kilom.
- 0. 63 Bahnpostwagenachsen-Kilom.
- 16. 46 Wagenachsen-Kilometer überhaupt.

d. Finanzergebniß.

Der Rechnungsabschluß erzeugt

an Betriebs-Ausgaben . . . . .	Fr. 230,390. 53
an Betriebs-Einnahmen . . . . .	„ 154,250. 70
somit Betriebs-Ausfall . . . . .	Fr. 76,139. 83

welcher laut Verständigung mit der Schweiz. Nordostbahn für so lange auf Rechnung des Baues geschrieben werden soll, bis die Südbahn bis Rothkreuz in Betrieb gesetzt sein wird (Juni 1878).

Basel, den 9. Mai 1876.

Mit Versicherung vollkommener Hochachtung

**Directorium der Schweizerischen Centralbahn,**

**Der Präsident:**

**Dr. J. J. Bisler.**