

Im Durchschnitt wurden bei jeder Fahrt 12.3 Wagen mit 28.3 Achsen befördert und es betrug daher der Coles- und Kohlenverbrauch pro Achsmile durchschnittlich 3.85 Pfd.

Die Launusbahn hatte im Jahr 1857 eine Gesamtzahl von 221 Wagen, worunter 103 Personenwagen mit 3739 Plätzen. Die Tragkraft der Lastwagen ist 9925 Ztr. Von sämtlichen Wagen sind 191 mit 4, und 30 mit 6 Rädern versehen. Für Unterhaltung und Erneuerung der Wagen wurden in 1857 verausgabt 27,848 fl.

Im inneren Dienst der Launusbahn haben die Wagen 636,194 Achsmilen, im Interesse der Sodener Bahn 10,355 Achsmilen durchlaufen.

Schweizerische Eisenbahnen.

Centralbahn.

Dem Bericht des Directoriums für die Generalversammlung vom 30. April 1858 ist Folgendes zu entnehmen.

Das zurückgelegte Jahr wird als ein in mehrfacher Hinsicht nach Außen und nach Innen vielbewegtes bezeichnet. Mit verschiedenen Kantonsregierungen waren wichtige Konzessionsfragen zu erörtern, die theilweise zu Gunsten der Gesellschaft ihre Erledigung fanden, theilweise zu erheblichen Opfern Seitens derselben führten; andere sind noch schwebend. Die bekannte furchtbare Katastrophe im Hauensteintunnel gab neben der dadurch entstandenen Verzögerung in den Arbeiten, Veranlassung zu unvorhergesehenen namhaften Ausgaben. Auch die allgemeine Handelskrise ging nicht spurlos vorüber und machte sich im verringerten Personen- und Güterverkehr fühlbar. Die vorhandenen Mittel gestatten, mit Beihülfe der Betriebs-Einnahmen, die Arbeiten sowohl auf den noch im Bau begriffenen Strecken, als auch auf den erst begonnenen Linien energisch zu betreiben. Ein Gegenstand reiflicher Berathung wird indessen in nächster Zukunft die Herbeischaffung der noch erforderlichen Kapitalien zu Vollendung des dermaligen Centralbahnnetzes sein.

Von bedeutenden Arbeiten sind zwei Loose, der Unterbau des Bahnhofes Bern und die Strecke Emmenbrücke-Luzern vergeben worden. Der Unterbau für den definitiven Bahnhof Basel ist gegenwärtig ausgeschrieben. Die Strecken Sissach-Läufelfingen, Herzogenbuchsee-Viel und Herzogenbuchsee-Wylerfeld konnten auf die in Aussicht gestellten Termine dem Betriebe übergeben werden. Auf den Linien Bern-Thun und Bern-Thörishaus wurden im Januar dieses Jahres die Erdarbeiten in Regie begonnen, um den Termin für diese Arbeiten, welcher f. Z. bei der Bundesgenehmigung der betreffenden Konzessionen vorgeschrieben wurde, nicht ablaufen zu lassen.

Die am 28. Mai v. J. stattgehabte Katastrophe im Hauensteintunnel hat die Vollendung des Bauobjektes um vier Wochen verzögert. Der Stollen wurde am 31. October v. J. durchgeschlagen und es nahmen die Arbeiten zur gänzlichen Vollendung des Tunnels einen derart günstigen Fortgang, daß die Bahnstrecke Läufelfingen-Olden mit einem Geleise des Tunnels bis 1. Mai in Betrieb gesetzt werden kann. Im Aarauer Tunnel erfolgte der Durchschlag des Stollens am 25. November v. J. und es werden auch hier alle Anstrengungen gemacht, um die Strecke Wöschpau-Aarau bis 1. Mai zur Vollendung zu bringen.

Es sind im verfloffenen Jahr 2 Anlehen, ein temporäres zu 5 Proz. von 4 Millionen und eines zu 4 1/2 Proz. von 12 Millionen Franken gemacht worden. Die Einnahmen der Gesellschaft an Aktien und Anlehen betragen im Ganzen 59,779,400 Fr., wovon 36,569,900 Fr. Einzahlungen auf Aktien und 23,209,500 Fr. auf Anlehen.

Die Total-Berwendung bis Ende 1857 war circa 54 Millionen, wovon 15 1/2 Millionen im letzten Jahre verausgabt wurden.

Betrieb. Nach den jeweiligen vorher vollzogenen technischen und amtlichen Probefahrten und den darauf erfolgten Bewilligungen der betreffenden Kantonsregierungen, fanden im abgelaufenen Jahre nachstehende Bahneröffnungen von zusammen 110.8 Kilometer Länge statt, nämlich:

| | | | | |
|--------------------------|------------------------------------|-----|------|--------|
| den 16. März die Strecke | Narburg-Herzogenbuchsee | von | 23.8 | Kilom. |
| " 1. Mai " | " Sissach-Läufelfingen | " | 9.7 | " |
| " 1. Juni " | " Herzogenbuchsee-Viel | " | 37.8 | " |
| " 16. " " | " Herzogenbuchsee-Bern (Wylerfeld) | von | 39.5 | " |

Mit den Ende 1856 bereits eröffneten Strecken Basel-Sissach und Aarau-Olden-Emmenbrücke, von zusammen 84.6 Kilometer Länge, sind folglich jetzt 195.4 Kilometer und 44 Stationen der Centralbahn dem Verkehr übergeben. Im Laufe des Berichtsjahres standen durchschnittlich 153.78 Kilometer Bahnlänge mit 33,842,600 Fr. Kapital im Betrieb, wie dies aus folgender Berechnung hervorgeht:

| Dauer des Betriebs | Länge Lage | Wirkliche | | Aufd. ganze Jahr reduz. | |
|-------------------------------------|------------|-----------|------------|-------------------------|------------|
| | | Länge | Baukosten | Länge | Baukosten |
| | Kilom. | Kilom. | Fr. | Kilom. | Fr. |
| Basel-Sissach und Aarau-Emmenbrücke | 365 | 84.6 | 18,010,000 | 84.60 | 18,010,000 |

| | | | | | |
|----------------------------------|-------|------------|-----------|------------|-----------|
| Narburg-Herzogenbuchsee | 291 | 23.8 | 5,200,000 | 18.98 | 4,145,760 |
| Sissach-Läufelfingen | 245 | 9.7 | 3,900,000 | 6.51 | 2,617,810 |
| Herzogenbuchsee-Viel | 214 | 37.8 | 7,220,000 | 22.16 | 4,233,100 |
| Herzogenbuchsee-Bern (Wylerfeld) | 199 | 39.5 | 8,870,000 | 21.53 | 4,835,970 |
| Total | 195.4 | 43,200,000 | 153.78 | 33,842,640 | |

Die Eröffnung der 8.4 Kilometer langen Strecke Läufelfingen-Olden wird zwischen allen diesseits und jenseits des Jura liegenden Stationen eine Verkehrsbeschleunigung von mehr als einer Stunde herbeiführen. Eine noch größere Beschleunigung wird durch Vollendung der Strecke Brugg-Aarau, zwischen Ost- und Central- resp. Westschweiz erzielt werden, so daß z. B. die Fahrzeit gewöhnlicher Züge von Basel nach Viel, Bern (Wylerfeld) und Luzern nur 4 Std. 15 Min. bis 4 Std. 30 Min.; von Basel nach Zürich 4 Std. bis 4 Std. 15 Min., endlich die Fahrzeit von Viel, Bern (Wylerfeld) und Luzern nach Zürich 4 Stunden 45 Minuten bis 5 Stunden betragen wird.

Auf den durchschnittlich eröffneten 153.78 Kilom. Bahn wurden in 1857 befördert:

| | | | | |
|------------------------|---------------|---|--------|-------|
| Personen erster Klasse | 16,704 | = | 1.47 | Proz. |
| " zweiter " | 196,802 | = | 17.34 | " |
| " dritter " | 921,578 1/2 | = | 81.19 | " |
| Zusammen | 1,135,084 1/2 | = | 100.00 | Proz. |

Ferner 106,350 Stück oder 77,124 Ztr. Gepäc, 367 Fuhrwerke, 375 Pferde, 13,447 Stück Vieh und 1,745,093 Ztr. Güter.

Die Einnahmen vom Betrieb haben betragen:

| | | | | | |
|--------------------------------------|-----------|-----|---|-------|-------|
| Vom Personenverkehr | 1,612,403 | Fr. | = | 72.1 | Proz. |
| Von Gepäc, Poststücken u. Traglasten | 111,354 | " | = | 5.0 | " |
| " Equipagen, Pferde, Vieh ic. | 33,565 | " | = | 1.6 | " |
| " Güter und Geld | 419,449 | " | = | 18.7 | " |
| " Von Verschiedenem | 59,003 | " | = | 2.6 | " |
| Zusammen | 2,235,774 | Fr. | = | 100.0 | Proz. |

Dazu aus anderen Quellen 8,697 "

Gesamts-Einnahmen 2,244,471 Fr.

| | | |
|---|-----------|-----|
| Die Einnahme pro betriebenen Bahnkilometer war | 14,595.34 | Fr. |
| " " " Lokomotivkilometer | 4.44 | " |
| " " " Reisenden incl. Gepäc | 1.52 | " |
| " " " Zentner Gut | 0.24 | " |
| Es kommen auf jeden Betriebstag Reisende | 3110.0 | |
| " " " Güter in Zentnern | 4781.1 | |
| Jeder Reisende hat einen Durchschnittsweg zurückgelegt von Kilom. | 27.5 | |
| " Ztr. Gut hat einen Durchschnittsweg zurückgelegt von " | 33.0 | |
| Auf die ganze durchschnittlich betriebene Bahnlänge kommen Reisende | 203,280 | |
| " " " " " " " Güter in Ztr. | 374,400 | |

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Rechnungsjahres vorhanden: 26 Lokomotiven nach Engerth's System, sämmtlich aus der Maschinenfabrik in Gfingen und mit 4 gekuppelten Triebädern, welche bei 14 Maschinen einen Durchmesser von 4 1/2' engl., bei 12 andern einen solchen von 5' engl. besitzen. Die erstern, schwerern Maschinen sind für gemischte Züge, die letztern, leichtern für Personenzüge bestimmt. 110 Personenwagen mit 400 Achsen und 6136 Sitzplätzen, 290 Güterwagen mit 604 Achsen und 46,700 Ztr. Tragkraft. Auf jede Lokomotive kommen daher 38.62 Wagenachsen, auf jeden Bahnkilometer 0.133 Lokomotiven- und 5.12 Wagenachsen.

Die Lokomotiven haben im Ganzen 507,240.32 Kilometer, die Wagen zusammen 10,285,245.60 Achsenkilometer durchlaufen. Jede Lokomotive hat daher im Durchschnitte 20.27 Achsen, und zwar 12.42 Personenwagenachsen und 7.75 Güterwagenachsen gefördert. Jede Lokomotive hat durchschnittlich 19,513.10 Kilometer, jede Wagenachse 10,244.50 Kilometer zurückgelegt.

Im ganzen Jahre wurden von den Lokomotiven verbraucht: 723,254 Kubikfuß Holz, 40 Bünnen Loh, 8356.34 Ztr. Coles und 5917.80 Ztr. Steinkohlen, im Gesamtwerthe von 189,507 Fr.; für Schmierung 28,168 Pfund Del, im Werthe von 21,408 Fr., somit pro durchlaufenen Kilometer 0.373 Fr. für Brennmaterial; 0.042 Fr. für 1.777 Loth Schmieröl.

An Schmieröl für die Wagen wurde verbraucht im Ganzen 13,853 Pfd. im Werthe von 8344 Fr., demnach pro Achsenkilometer 0.043 Loth oder 0.081 Cent.

Die Lokomotivreparaturen betragen pro durchlaufenen Kilometer 10.44 Cent., die Wagenreparaturen pro Achsenkilometer 0.193 Cent.

Die Betriebsauslagen waren:

| | | | | | |
|-------------------------------|---------|-----|---|-------|-------|
| Allgemeiner Verwaltungsdienst | 56,633 | Fr. | = | 5.8 | Proz. |
| Bahn-Unterhaltungsdienst | 217,152 | " | = | 22.3 | " |
| Transportdienst | 698,559 | " | = | 71.9 | " |
| Zusammen | 972,344 | Fr. | = | 100.0 | Proz. |

Demnach pro Bahn-Kilometer 6.323 "

" " Lokomotiv-Kilometer 1.917 "

" " Achsen-Kilometer 0.094 "

Einschließlich der Rückerstattungen, die eigentlich eher als Mindereinnahmen, denn als Betriebsausgaben zu betrachten sind, stellen sich die Gesamtauslagen auf 1,000,155 Fr. oder um 2.85 Proz. höher.