Die Bilanz pro 31. Dezember 1859 weist an disponibeln Mitteln drei Millionen und eine Totalverwendung auf die Bauausführung, inbegriffen die Werkstätte in Olten und die zwei der Gesellschaft gehörenden Dampfschiffe auf dem Vierwaldstättersee, von 72 Millionen nach, in welchen die von der französischen Ostbahn an die Verbindungsbahn beigetragene 1 Million nicht inbegriffen ist. Die Jahresdividende pro 1859 wurde auf 22½ Fr. (4½ Proz.) festgesetzt.

Betrieb. Am 1. Januar 1859 betrug die Gesammtlänge der im Betrieb befindlichen Bahnstrecken einschließlich der provisorischen Bahnverlängerung bis zum Hafen von Nidau 205.3 Kilometer. Im Laufe des Jahres wurde das Centralbahnnetz durch Eröffnung zweier neuer Strecken um 30.7 Kilometer erweitert. Die durchschnittlich betriebene Bahnlänge stellt sich sonach in 1859 auf 221 Kilometer. Nach der im Lauf des Jahres vollendeten Revision beträgt die wirklich betriebene Bahnlänge am Schluß des Jahres 236.7 Kilometer. Die Zahl der im Betriebe befindlichen Stazionen beträgt einschließlich Nidau 53. Es fallen daher von der wirklichen Bahnlänge auf jede Stazion 4.466 Kilom.

Im ganzen Jahr haben durchfahren die Personenzüge 829,221 Kilometer, die Güterzüge 153,882 Kilometer, alle zusammen 983,103 Kilometer. Im Durchschnitt wurde die ganze Bahn täglich befahren von 10.25 Personen- und gemischten Zügen, von 1.91 Güterzügen, zusammen von 12.16 Zügen.

Die Lokomotiven haben, ohne den Bahnhof- und Reservedienst, durchfahren 1,070,012 Kilometer, die ganze Bahn wurde also täglich von 12.41 Lokomotiven durchfahren. Auf jeden Zug kommen 1.088 Lokomotiven.

Vermöge der Errichtung der Schnellzüge, die auch auf der Westbahn stattfand, und der Eröffnung einiger neuer Bahnstrecken konnte im abgelaufenen Jahre eine erhebliche Beschleunigung des Personenverkehrs und der Korrespondenzen in allen Richtungen erzielt werden, so z. B. die Verbindung von Paris mit Chur in 24 Stunden, von Paris mit Mailand in 46 Stunden; von Basel, Luzern, Bern und Zürich mit Lyon in einem Tage; von Schaffhausen, St. Gallen, Glarus mit Genf in einem Tage ꝛc.

Die Einnahmen betrugen:

aus dem Transport	5,114,863 Fr.
„ andern Quellen	237,055 „
Gesammt-Einnahmen	5,351,918 Fr.

Die Einnahme beträgt pro Bahnkilometer	24,217 Fr.
„ Tag und pro Bahnkilometer .	66.35 „
„ Lokomotiv-Kilometer	5.001 „
„ Wagenachsen-Kilometer . . .	0.233 „
„ Reisenden incl. Gepäck . . .	1.762 „
„ Zentner Gut	0.433 „

Es wurden befördert im Ganzen: Reisende . .	1,588,001	für 2,603,865 Fr.
Güter in Ztrn.	4,963,515 „	2,146,847 „

Jeder Reisende hat einen Weg zurückgelegt von durchschnittlich 29 Kilom.; jeder Zentner Gut 61.75 Kilom.

Auf die durchschnittlich betriebene ganze Bahnlänge kommen 226,500 Reisende und 1,386,700 Ztr. Güter.

Es wurden befördert pro Personenwagenachse 4.60 Reisende, pro Güterwagenachse 23.55 Ztr. Güter.

Das Ergebniß der Reisenden und Personengelder vertheilen sich auf die einzelnen Personenwagenklassen wie folgt:

1. Klasse .	24,504 Pers.	= 1.55 Proz.	181,895 Fr.	= 6.98 Proz.
2. „ .	358,737 „	= 22.65 „	978,600 „	= 37.58 „
3. „ .	1,204,760 „	= 75.80 „	1,443,370 „	= 55.44 „
	1,588,001 Pers.	= 100 Proz.	2,603,865 Fr.	= 100 Proz.

Die Betriebsausgaben waren:

Allgemeiner Verwaltungsdienst . .	81,904 Fr.	= 3.5 Proz.
Bahnaufsicht und Unterhaltungsdienst	589,455 „	= 25.4 „
Expeditionsdienst	454,700 „	= 19.6 „
Fahrdienst	1,154,874 „	= 49.9 „
Verschiedene Ausgaben	37,958 „	= 1.6 „
Zusammen .	2,318,891 Fr.	= 100 Proz.

Die Kosten der Allgemeinen Verwaltung betragen pro Bahnkilometer 370.6 Fr., die Kosten der Bahnunterhaltung 2667 Fr., die Kosten des Expeditionsdienstes 2057 Fr. Von den Kosten des Fahrdienstes fallen auf den Lokomotivkilometer 1.079 Fr., auf den Wagenachsenkilometer 0.050 Fr.

Die im eigentlichen Fahrdienst gestandenen 48 Lokomotiven haben 1,070,012 Kilometer, die im Bahnhof- und Reservedienst stehenden 7 Lokomotiven 120,000 Kilometer durchlaufen, demnach jede von Allen im Durchschnitt 21,636.

Es haben Achsenkilometer durchlaufen alle Centralbahnwagen auf eigener Bahn 20,445,222, auf anderen Bahnen 3,253,627, im Ganzen 23,698,849; eigene und fremde Wagen auf der Centralbahn 23,045,406.

Im regelmäßigen Dienst hat jede Lokomotive befördert 9.38 Personenwagenachsen, 12.16 Güterwagenachsen, zusammen 21.54 Wagenachsen.

Von den Centralbahnwagen hat jede Personenwagenachse durchlaufen 21,253 Kilometer, jede Güterwagenachse 11,267 Kilometer, jede Achse im Durchschnitt 14,065 Kilometer. Täglich ist die ganze Bahn durchschnittlich von 285.69 Achsen der eigenen und fremden Wagen durchfahren worden.

Im regelmäßigen Dienste fanden im ganzen Jahr 7726 Anheizungen statt, also täglich 21.2, und stazionirten die Maschinen während 54,053 Stunden, jede angeheizte Maschine also täglich während 7 Stunden.

Der Verbrauch an Brennmaterialien incl. Anheizen und Stazioniren betrug

	Holz Kubikfuß	Cokes Ztr.	Steinkohlen Ztr.	Torf Ztr.
im regelmäßigen Dienste . . .	84,331	8587.43	203,317.75	4096
im Bahnhof- und Reservedienste .	37,189	691.86	13,027.63	64
Zusammen	121,520	9279.29	216,345.38	4160
pro Lokomotivkilom. im regelm. Dienste	0.078	0.008	0.189	0.0038
„ „ Ganzen .	0.102	0.008	0.182	0.0035

Die Kosten des Brennmaterials betrugen:

		pro Lokomotivkilometer	pro Achsenkilometer
im regelmäßigen Dienste .	398,020 Fr.	0.372 Fr.	0.0173 Fr.
„ Ganzen	429,265 „	0.401 „	0.0186 „

Der Materialkonsum der einzelnen Maschinen variirte pro Achsenkilometer von 0.85—1.15 Pfd. Der Durchschnitt beträgt bei Umwandlung der Cokes in Kohlen 0.925 Pfd.

Man ist für den Fahrdienst zur ausschließlichen Verwendung von Steinkohlen übergegangen, während das Holz nur noch zum Anheizen und zum Bahnhof- und Reservedienst gebraucht wird.

Der Verbrauch an Schmiermaterialien betrug a) bei den Lokomotiven: im regelmäßigen Dienst 2,527,376 Loth Oel und Talg im Werth von 51,396 Fr. oder pro Kilometer 2.37 Loth und 4.80 Cent.; im Bahnhof- und Reservedienst 236,720 Loth Oel und Talg im Werth von 4814 Fr.; im Ganzen also 2,764,096 Loth Oel und Talg im Werth von 56,209 Fr. oder pro Kilometer 2.32 Loth und 4.72 Cent. Gegenüber dem Jahr 1858, in welchem sich der Verbrauch stellte pro Kilometer auf 1.76 Loth und 3.75 Cent., muß der letztjährige Mehrverbrauch nur durch das Einfahren der 14 neuen schweren Maschinen erklärt werden. b) Bei den Wagen 701,936 Loth Oel im Werth von 11,320 Fr. oder pro Achsenkilometer 0.030 Loth und 0.049 Cent.

Bezüglich des Verbrauchs der Maschinen über den Hauenstein wird bemerkt, daß das Kostenergebniß pro geförderte Achse ungefähr das Doppelte desjenigen der übrigen Linien beträgt, welches Verhältniß sich übrigens schon daraus ergibt, daß die Leistung der Maschinen auch nur die Hälfte derjenigen auf den übrigen Linien ist. Es folgt daraus, daß durch den Hauensteinübergang die Verbrauchskosten der Lokomotiven durchschnittlich auf dem ganzen Netz der Centralbahn um circa 10 Proz., die ganzen Betriebskosten hingegen nur um circa 2 Proz. erhöht werden.

Die Lokomotivreparaturen betrugen im Ganzen 161,000 Fr. oder pro Lokomotivkilometer 15.05 Cent. Die Wagenreparaturen betrugen im Ganzen 86,000 Fr. oder pro Achsenkilometer 0.373 Cent.

Von den gesammten Betriebsauslagen entfallen:

pro Bahnkilometer	10,493 Fr.
„ Lokomotivkilometer	2.167 „
„ Wagenachsenkilometer	0.100 „
in Prozenten der Einnahmen . . .	43.33 „

Von den Gesammtausgaben betragen die Gehalte und sonstigen Bezüge des Personals im Jahr 1859, die Löhne der Arbeiter für den Bahnunterhalt nicht inbegriffen, 824,521 Fr. oder 35.6 Proz.

Die Hauptwerkstätte in Olten hatte in 1859 eine Einnahme von 1,321,402 Fr., eine Ausgabe einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals und der Abschreibungen von 1,240,607 Fr., mithin einen Reinertrag von 80,795 Fr.

Die Hauptwerkstätte in Olten steht unter der Aufsicht des Maschinenmeisters, eines Konstrukteurs und fünf Werkführern. Die durchschnittliche Zahl der in derselben beschäftigten Angestellten und Arbeiter betrug 280. Es ist die Oltener Werkstätte in solcher Ausdehnung angelegt worden, daß sie nicht nur die Reparaturen des Betriebsmaterials und der mechanischen Ausrüstung der Bahnhöfe ausführen, sondern zugleich auch als Maschinenfabrik neue Arbeiten liefern kann, sowohl für die eigene Bahn als für andere Besteller.

Die Hülfskasse der Angestellten hatte am 31. Dezember 1859 einen Bestand von 73,203 Fr. Es betrug die Zahl der Betheiligten 694 und die Zahl der Unterstützten 8. Die Hauptwerkstätte Olten hat überdieß für ihre Arbeiter eine besondere Krankenkasse, welche im Jahre 1859 an Einlagen bezog 5626 Fr., und an Krankengeldern, Arztkosten ꝛc. ausgab 6651 Fr.

Werden von den Gesammteinnahmen zu 5,351,919 Fr. abgezogen die Gesammtausgaben zu 2,318,891 Fr., so war der Reinertrag in 1859 . . 3,033,028 Fr. Dieß macht pro Bahnkilometer 13,724 Fr., pro Lokomotivkilometer 2.835 Fr., pro Wagenachsenkilometer 0.133 Fr., in Prozenten der Einnahmen 56.67.

Wird nur das mittlere im Betriebe gestandene Baukapital von 61,750,000 Fr. in Berechnung gezogen, so gibt obiger Reinertrag eine durchschnittliche Rente von 4.9 Proz.

Es darf das diesjährige Betriebsresultat um so mehr als ein sehr erfreuliches bezeichnet werden, als die Kriegsereignisse bis Anfangs Juli auf den Personen- und längere Zeit noch auf den Güterverkehr sehr hemmend eingewirkt haben. —

SLUB
Wir führen Wissen.
TECHNISCHE UNIVERSITÄT CHEMNITZ