**Zeitschrift:** Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die

Staatsverwaltung des Kantons Bern ...

**Herausgeber:** Regierungsrath des Kantons Bern

**Band:** - (1866)

Vereinsnachrichten: Geschäftsbericht der Direktion an den Verwaltungsrath

### 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:** 01.12.2025

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

### Bernische Staats-Bahn.

### Geschäftsbericht der Direktion

an den

Verwaltungsrath.

Geschäftsjahr 1866.

### Tit.!

Wir geben uns die Ehre, Ihnen nachstehend den vierten, das Jahr 1866 umfassenden Geschäftsbericht vorzulegen.

### I. Verhältniffe zu dem Bunde und den Kantonsbehörden.

Die Verhandlungen zwischen den Bundesbehörden und den Bahnverwaltungen behufs definitiver Feststellung des Spezialregle=
ments über die Benutung der Etsenbahnen zu
Militärtransporten, ferner für eine centralisirte Organi=
sation des Betriebsdienstes in Beiten von Krieg
oder Kriegsgefahr, sowie zum Abschluß einer Uebereinkunst
hinsichtlich der Transport=Bedingungen des zum Verkaufe
bestimmten Pulvers, wurden im Berichtsahre fortgeführt,
gelangten jedoch nicht zur beidseitigen Katisitation. Der Verwaltungs=
rath der bernischen Staatsbahn hat seinerseits den vorgelegten Ent=
würfen seine Genehmigung ertheilt.

Auf Ansuchen des eidgenössischen Militärdepartements wurden dem= selben die gewünschten Akten und Pläne, betreffend die zu Willitär= transporten von dem Material und Personal zu erwartenden Leistungen und allfällige Einrichtungen, zugestellt.

Der für den Handel und den inneren Consum gleich lästige Transitzoll auf Getreide, welcher theilweise auch den Verstehr auf unserer Seelinie zum Nußen ausländischer Konkurrenzbahnen beeinträchtigte, wurde im Berichtjahre von der Bundesbehörde beseitigt.

Die im vorjährigen Bericht erwähnten öftern Verspätungen der Züge der westschweizerischen Sisen bahnen hatten auch im Berichtjahre nicht ganz aufgehört, trasen jedoch seltener zu. Diese Thatsache, sowie das aufrichtige Bestreben der Bahnverwaltungen, dem Vorkommen weiterer Unregelmäßigkeiten nach Kräften vorzubeugen, veranlaßte dieselben zu einem gemeinsamen Schritt bei der Bundessbehörde und bei der Regierung des Kantons Bern, damit der seiner Zeit erhobenen Beschwerde keine weitere Folge gegeben werde. Diesem Gesuche wurde von den Behörden entsprochen.

Zur Vermehrung des Verkehrs verwendete sich die Bahnverwaltung bei dem eidgen. Postdepartement für die Errichtung einer Post ver = bindung von Sumiswald im Anschlusse an die Bahn in Langnau oder Emmenmatt. Diesem Behehren wurde im Berichtsahre zwar nicht entsprochen, dagegen durch Errichtung eines Post urses von Büren im Anschluß an die Station Buswyl älteren Gesuchen willsahren. Dieser Lurs beginnt mit 15. Januar 1867.

Mit Rücksicht auf die Bemerkungen der Direktion des Innern und der Domänen wurde der Regierung ein neuer Dekretsentwurf, betreffend die Anlage neuer Waldbestände oder Gebäu=lichkeiten in der Nähe der Eisenbahnlinie, vorgelegt. Dieser neue Entwurf wird im Jahr 1867 vom Großen Rathe vershandelt werden.

Die im Berein mit der schweizerischen Centralbahn bei der Resgierung gethanen Schritte, betreffend die Anlage neuer Schießseinricht ungen auf dem Wylerfeld, waren von gutem Erfolg und es wurde deren Ziel, die Sicherheit des Betriebs auf der bedrohten Strecke, erreicht.

Der Beschluß des Großen Rathes vom 17. April 1866, den Vertrag mit der Berner Torfgesellschaft genau zu überwachen, wurde von der Verwaltung pünktlich vollzogen. Gegen die Auslegung einiger Vertrags-Bestimmungen, sowie gegen die Anwendung des ermittelten Torsbrennwerths auf die Preisberechnung, erhob die Torfgesellschaft einen Prozeß, welcher vertragsgemäß dem Entscheid des Bundesgerichts übertragen ist.

Den Bemerkungen und Postuluten der vom Regierungsrathe berufenen Kommission zur Prüfung des Geschäftsberichts pro 1865 wurde. soweit solches nicht bereits von der Direktion geschehen war, Rechnung getragen, und an den Regierungsrath über die Ausführung einläßlicher Bericht erstattet.

### II. Verhältnisse zu andern Gisenbahn-Verwaltungen.

Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnerwaltung von Handel und Industrie, sowie für erleichterte Beschaffung der Konsumbedürfnisse, zu leisten. Wir erwähnen die Tarise für Getreide, Mehl und verschiedene Ackerbauprodukte; für Transport von Umzugsgegenständen; für den Transport leerer Eisenbahnsahrzeuge. — Unter den Bahnverwaltungen wurde eine Revision des Bertrags über gegenseitige Benutung von Güterwagen im schweizerischen Eisenbahnverkehr vereinbart, welche mit 1. Januar 1867 in Kraft triit. In Folge des Eingehens des Centralabrechnungsbürean, welches die Berwaltung der Nordostbahn besorgte, wurde ein neues Reglement über die Abrechnungsweise der Bahnverwaltungen unter sich für den direkten schweizerischen Verkehr aufgestellt. Ebenso verständigte man sich über die Abrechnungsweise gegenüber den deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Mit der schweizerischen Gentralbahn wurden Vereinbarungen getroffen, behufs Erleichterung der Personencirkulation mittelst Benutung der Züge beider Verwaltungen zwischen den gemeinschaftlichen Stationen um Bern, sowie durch beidseitiges Ausgeben eintägiger Kundfahrtbillete Bern=Münsingen=Tägertschi=Bern. — Im Ferneren verständigten sich beide Verwaltungen über gemeinschaftliche Maßregeln zur Verhütung von Ueberladungen und falscher Gewichtsberechnung bei Langholztrans=porten; über das Verfahren bezüglich der Vertheilung der auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen Vern=Biel oder den übrigen gemeinschaftslichen Stationen vorkommenden Schäden an Vetriebsmaterial oder Verslichen Stationen vorkommenden Schäden an Vetriebsmaterial oder Vers

luste, Manco's oder Havarien auf Transportgegenständen.

In Folge der im letten Berichte erwähnten Unterhandlungen für Uebernahme der Reparaturen unseres Betriebsmaterials wurde mit der schweizerischen Centralbahn ein Vertrag abgeschlossen, kraft welchem die größeren Reparaturen, welche in unseren kleinen Werkstätten nicht ausgesührt werden können, in der Hauptwerkstätte von Olten besorgt werden. Der Vertrag, auf die Dauer eines Jahres vereinbart, beginnt mit 1. Januar 1866 und jeweilen auf 1. Oktober kündbar. Im Versgleiche zu den gewöhnlichen Kosten werden durch denselben in den Resparaturs und Frachtpreisen bedeutende Ersparnisse erzielt.

Der mit der Franco-Suisse-Verwaltung am 24./26. Dezember 1863 über die Anschlußverhältnisse auf der Station Neuenstadt und über die Sicherung des direkten Verkehrs zwischen Neuenstadt und Biel abgeschlossene Vertrag wurde behufs nöthiger Revision beidseitig auf 1. Juni gekündet und die Unterhandlung zu einem neuen Vertrags= abschlusse mit der Suisse-Occidentale eingeleitet.

### III. Bahnban.

III. Sugavan.		
Die Gesammtausgaben für die Bahnanlage nebst dem Betriebsinventar, einschließlich des Kaufpreises der Ostwestbahn-Linien, beliefen sich mit Ende 1865 auf Hievon ab die Einnahmen auf Ende 1865 mit	19,362,0	511.44
Stand der Netto-Ausgaben auf 31. Dezember 1865 Im Laufe des Jahres 1866 betrugen Fr. die Ausgaben	18,095,	798, 45
Stand der Netto-Ausgaben für die Bahnanlage vom 1. Januar auf 31. Dezember 1866	46,1	68. 28
Das Anlagekapital beträgt somit auf 31. Desember 1866	18,141,9	066. 73
Die vom Großen Rathe bewilligten Kredite für Erstellung der Bahn betrugen auf Ende 1865	18,160,0	00. —
Es bleiben demnach auf 1. Januar 1867 noch ver= fügbar	18,0	33. 27

wovon Fr. 3796. 77 auf die allgemeine Baurechnung und Fr. 14,236. 50 auf den Spezialkredit von Fr. 60,000 verwendbar sind.

Die dem Bericht beigefügte Baurechnung enthält die nähere Be= zeichnung der Einnahmen und Ausgaben. Unter den Einnahmen, Rubrit Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuben, figuriren Fr. 100,000, welche laut Beschluß bes Regierungsrathes vom 4. Mai 1866 von der Domänenkasse vorschuß= weise auf Rechnung der Erlose des alten Bahnhofareals in Biel oder anderer größeren Bahnabschnitte an den Baufonto der Bernischen Staatsbahn zur Bestreitung der Ausgaben des Bahnbauabschluffes abgeliefert worden find. Die daher einzugehenden Erlöse werden bem= nach nicht mehr in den Einnahmen verrechnet werden, bis fie den erhaltenen Vorschuß der Dömänenkasse nebst Zinsen auf dem Wege der Rückerstattung gedeckt haben werden.

Wir gehen zur summarischen Darstellung der vorzüglichsten Bau= operation im Laufe des Berichtsahres über.

### 1. Vorarbeiten.

Rataster = Vermessungen. Wir benennen im Speziellen folgende Operationen: Aufnahme und Vermarkungsabschluß des alten Bahnhofes in Biel und Eintheilung des dortigen Areals in Parzellen zum Zwecke ihres Verkaufs. — Aufnahme und Einzeichnen der Nord= linie in allen Plänen. — Vermarkung fämmtlicher Bahnabschnitte auf der Linie Biel-Neuenstadt. — Aufstellung eines genauen Verzeichniffes sämmtlicher Abschnitte auf der ganzen Bahn und Nachtragung derselben in den Plänen.

Detaillirte Entwürfe, Voranschläge und Abrechnungen. Vom Bahningenieur wurden folgende Pläne und Arbeiten vorgelegt: Entwurf eines Anbaues an die Schmiede in Langnau behufs Errichtung eines Sprigenlokals und einer Wagnerwerkstätte. — Entwurf einer Erweiterung des Güterschuppens in Biel. — Bautostenrechnung über den Bahnhof Biel pro erstes und zweites Semester 1865 und pro erstes Semester 1866. — Baukostenberechnung der Torssschuppen pro gleiche Zeit. — Abrechnung mit dem Hause Torlodot & Gendebien über Schienenlieferung. — Abrechnung mit Baumeister Huber über die sechs neu erstellten Wärterhäuser auf der Linie Biel-Neuenstadt. The common true appropriately

### 2, grunderwerbung.

Die detaillirten und zeitraubenden Arbeiten behufs Aufstellung der der Endabrechnungen mit den Expropriaten, die Bereinigung der das herigen Reklamationen nebst definitiver Vermarkung des Bahneigensthums gegen die Anstößer wurden fortgeführt, wobei noch mehrere Austausche behufs gegenseitiger Arrondirung stattfanden.

tausche behufs gegenseitiger Arrondirung stattfanden.	
Die Endabrechnungen und Vermarkungspläne wur weiteren Gemeinden aufgelegt, und damit diese Auflagen si bahn vollständig beendigt. Die Zahl der erledigten Enfälle für Expropriationen betrug 414 und erforderte einen Auswand von	ir die Staats= dabrechnungs= Fr.
Neue Erwerbungen kamen acht vor mit 23,270 Duadratfuß im Betrage von	1,282. 01
Die übrigen Ausgaben für Expropriationen (Personal und Verschiedenes) belaufen sich auf	7,778. 69
Gesammtausgabe	59,186. 43
Dagegen gingen ein: An Kückerstattungen an die Staatsbahn in Erlesdigung von Endabrechnungen 260 Posten im Betrage von An Beiträgen von Korporationen und Privaten (Aussstände der Gemeinde Brügg und Lyß) An Erlösen aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden in 59 Posten für Bahnabschnitte	4,650. —
worunter der durch die Domänenkasse auf bevorstehende weitere Erlöse geleistete Vorschuß von Fr. 100,000 (oben erwähnt) begriffen ist. Auf Abschlag dieses Vorschusses wurden dann auch bereits im Laufe des Jahres vom Areal des alten Bahnhoses Biel die von der Stadt entsfernteren 11 Parzellen Nr. 32 –42 mit einem Flächensuhalt von 331,262 Quadratsuß um den Preis von Fr. 19,875. 72 veräußert (Großräthlicher Beschluß vom 25. Juli 1866), welche Summe jedoch wegen verspäteter Fertigung erst im Jahre 1867 verrechnet wird.	

Außerdem wurden für den Verkauf von Bahnabschnitten im Berichtsahre 24 Verträge abgeschlossen, umfassend 153,743 Quadratsuß, und 1 Sebäude um den Gesammtpreis von Fr. 7204. 52 Cent., wovon Fr. 5040. 45 in dem obigen Erlöse begriffen sind, und der Rest mit Fr. 2164. 07 noch aussteht. Von dem Preise der Verkaufsverträge von 1865 sind noch im Ausstande Fr. 4556.

Ferner bleibt von den Ausständen für Expropriations-Endabrechnungen ein nicht unbeträchtlicher Erlös zu verwirklichen, für dessen Erhebung die nöthigen Anordnungen getroffen sind.

Unter den Beiträgen der Gemeinden sind noch im Ausstande diejenigen der Gememeinde Münchenbuchsee mit Fr. 6066. 32.

Ueber die Forderung von Fr. 23,823. 24, welche der gewesene Bauunternehmer Ingenieur Kocher der Bahnverwaltung in Folge der von ihr ausgeführten Czekutionsarbeiten schuldet, wurde ein Prozeß vor dem Bundesgerichte, als vertragsgemäßem Schiedsgericht, einsgeleitet.

### 3. Banausführung.

	Fr.
	57,306. 04
Von diesen heben wir folgende Hauptposten hervor:	
Bettung. Vergütung an den Maschinendienst	
(Betriebskasse) für Schotterfuhren 5,730. —	
Verschiedenes. Einfriedigungen,	Mary and the North
Telegraphen=Signale 2c.	
Erstellung drei elektrischer Signale auf dem Fr.	
Bahnhofe Biel 2,496.85	
Vergütung an schweiz. Centralbahn für	
Telegraphenleitungen auf den Strecken	
. Gümligen=Wylerfeld=Bern . 3,469. 69	
Ankauf eines Telegraphenapparates für	
Bahnhof Biel	restable F
Schwellen. Vergütung an die schweiz. Cent-	o minut
ralbahn für Erweiterungs = Arbeiten auf	Asnahat 1
Station Zollikofen und bezügl. Lieferungen 2,434. 13	o madang ba
Schienen. Vergütung an dieselbe für gleichen	asa lastikak
Zweck	hanamakeri
Vergütung an dieselbe für Anlage der Torf=	
schuppengeleise in Bern : : 6,960.02	
Schlußsaldo an unsere Schienenlieferanten 289. 67	a seed to be a control
Bahnhöfe und Stationsplätze.	
Vergütung an diefelbe für Einrichtungen	
in der Wagenremise Bern 1,162. 15	and a fill that
Errichtung einer Wagnerwerkstätte in	
Languau	
52,822. 33	

### 4. Betriebsinventar.

Die bedeutendste Ausgabe bildete der Ankauf von Güterwagen mit Fr. 66,931. 70 welcher in folgende	Fr. 69,424. 49
Zahlungen zerfällt: Saldo für Lieferung der zwölf Torfmunitionswagen Abschlagszahlungen auf die Lieferung von 20 neuen Plattformwagen	20,000. — 42,363. 50
Anschaffung von 43 eisernen Kuppelstangen nebst zwei Ketten für benannte Wagen. Anschaffung von sechs hölzernen Drehschemeln.	4,028. 20 540. —
And the first of t	66,931. 70

### 5. Technisches Personal.

Von dem Ende 1865 noch im Dienste befindlichen Baupersonal von drei Geometern und einem Kopisten blieb bereits seit Ende Februar nur noch ein Geometer, welcher ebenfalls mit Ende Dezember ent=lassen wurde.

### VI. Bahnbetrieb.

### 1. Allgemeines.

Um über die Zweckmäßigkeit der provisorischen Organisation der Verwaltung weitere Erfahrungen zu sammeln, wurde die zweite Bezrathung des Gesetzes vom 2. Dezember 1864 auch in diesem Jahre noch verschoben.

Vom Verwaltungsrathe wurden folgende neue Reglemente ge= nehmigt.

Dienstanweisung für die Stelle eines zweisen Güterexpedienten, zugleich Rechnungsführer im Bahnhofe Biel; Reglement über das Verfahren mit gefundenen Gegenständen. In den Reglementen zur Sicherung des Betriebs und über Bekleidung, sowie in der Instruktion betreffend die Supplementsgelder, wurden einige zeitgemäße Abänderungen beschlossen.

Der Dienstgang hat im Allgemeinen im Laufe des Berichtjahres an Regelmäßigkeit bedeutend gewonnen.

Tarife. Neben den allgemeinen Tariffragen des direkten Verstehrs, welche in den Konferenzen der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen berathen wurden, heben wir folgende spezielle Neuerungen und Modifikationen im internen Verkehr, oder mit einzelnen Verwaltungen vereinbart, hervor:

### Personen-Transport.

Die theilweisen Aenderungen im lokalen Personentransport=Tarif.— Die schon mit 1. Mai begonnene und bis Ende Oktober ausgedehnte Verabreichung von Sonntags= und Lustfahrt=Villeten. — Die bereits im letzten Geschäftsbericht erwähnte Kreirung von Circularbilleten von Paris=Bern=Paris mit mehreren Serien, für einen und zwei Monate gültig. — Einführung eines neuen Tarises für Gesellschaften und Schulen. — Einführung von direkten Supplementsbilleten zwischen der bernischen Staatsbahn und den westschweizerischen Bahnen. — Einführung der Gültigkeit der Retourbillete und Abonnementskarten zwischen den Stationen Bern, Ostermundigen, Gümligen und Zollikofen auf allen Zügen der schweizerischen Eentralbahn wie der bernischen Staatsbahn. — Kreirung von Rundfahrtsbilleten Bern=Tägertschi=Münsingen=Bern.

### Güter-Transport.

Getreide=Spezialtarif ab Verrieres=Tranfit, 1. Januar 1866. — Getreide=Spezialtarif ab Schaffhausen, 1. April 1866. — Ausdehnung des Gütertarifs der Station Tägertschi auf den Wagenladungs=Rlassen. — Taxermäßigung für den Transport "roher Gerberrinde" nach den Stationen der Langnauer=Linie. — Aufstellung eines provisorischen Getreide=Spezialtarifs ab Genf mit 1. Oktober 1866.

Ueberhicht der ausgeführten Bahnzüge. Die Ausdehnung der betriebenen Linien blieb wesentlich unverändert und wurde in Folge der neueren Vermessungen bestimmt, wie folgt:

Bern-Langnau .			37,45	Kilometer,
Bern=Biel	- 11191		33,76	
Biel-Reuenstadt .	的。		14,40	
Reuenstadt=Grenze	1911	inens	-'68	ionary) un
the said flanch, princip	<b>COMP</b>	1981	4815.00	<u> </u>

86,29 Kilometer.

in welchen die von der schweizerischen Centralbahn zu gemeinschaftlicher Benutzung gegen bestimmte Kostenantheile übergebenen Bahnstrecken Gümligen = Bern = Zollikofen mit 15,11 Kilometer Bahnlänge inbegriffen sind.

In den kilometrischen Berechnungen des Geschäftsberichts ift zu größerer Bereinfachung die Gesammt-Bahnlange durchweg in runder Bahl zu 86 Kilometer angenommen, statt die in den früheren Geschäfts= berichten berechneten 86,59 Kilometer.

Dbige Strecken wurden mit folgender Anzahl regelmäßiger Züge befahren.

Befahrene Längen.	Vom 1. Jan. bis 31. Mai.	Vom 1. Juni bis 14. Oft.	Vom 15. Oft- bis 31. Dez.	
Bern-Langnau	. 3	3	3	
Bern-Biel	. 4	5	4	
Biel-Neuenstadt	. 5	5	<b>5</b>	
Zahl der täglich auf der ganzen Lin	ie		1 1 1 4 10 8350	
fursirten Büge	. 12	13	12	
Total der regelmäßigen Züge	. 1812	1768	936	
Sämmtliche Züge haben täglich m	it			
Inbegriff der Strecke Neuenstadt	t=			
Grenze durchlaufen Kilometer	. 645,6	713,2	645,6	
Gefammtzahl der fahrplanm	äßigen Züg	e vom 1.	Januar bis	
31. Dezember:				

4516 mit einem Parcours von 244,854,4 Kilom. " " 2,462,2 " Extra=u. Sonntagszüge 431/2 " , 247,316,6 ,, Total sämmtl. Büge: 45591/2 "

Unter den außerordentlichen Zügen find auch die an den Bieler Marktagen von Neuenstadt nach Biel angeordneten Frühzüge während des Som= mers begriffen, welche der Regierungsrath auf das Gesuch verschiedener Gemeinden und der gemeinnützigen Gesellschaft des Amtes Erlach versuchsweise bewilligt hatte. Der Versuch mißlang jedoch vollkommen, da der Ertrag die Kosten nicht zu decken vermochte. Sache der Ver= waltung wird es sein, die daherigen Wünsche bei Einrichtung des Sommerfahrtenplanes möglichst zu vermitteln.

Die Komposition der Züge der Linie Langnau-Bern-Biel bestand mit Ausnahme der direkten Pariser Züge, welche aus B. S. B. und S. O. Material bedient waren, aus B. S. B. Material.

Die Züge der Linie Biel-Neuenstadt-Grenze waren aus Material der S. O. componirt, mit Ausnahme eines Zuges, welcher während den Winterfahrten täglich einmal mit B. S. B. Material zwischen Bern= Neuchatel und vom 1. Juni bis 14. Oftober direft zwischen Bern und Laufanne cirkulirte.

## 2. Einnahmen und Verkehr.

Indem wir auf die diesem Berichte beigebogenen Tabellen verweisen, heben wir Folgendes hervor:

# A. Unmittelbare Betriebs-Cinnahmen.

	.000I	j		
	inzen.	In Prozenten.	Im Ganzen. In Prozenten	n Prozenten.
Vom Personen-Transport	25,812. 20 25,676. 91 26,775. 08	57,58 2,92 3,05	516,759. 86 26,593. 52 23,035. 54	$\begin{array}{c} 57,35 \\ 2,95 \\ 2,56 \end{array}$
	1,345.94 318,844.06	$0{,}15$ $36{,}30$	1,650. 18 333,091. 67	0,18 36,96
B. Mittelbare Betriebseinnahmen	878,454. 19 147,242. 33	100	901,130.77 152,139.02	100
Total der Einnahmen 1	1,025,696, 52		1,053,269. 79	
Einnahmen per Tag . Bahnkilometer	2,8	2,810. 12 11,926. 70 32. 68 4. 13 0. 20 1. 07 0. 11,6	2,885. 67 12,247. 32 33. 55 4. 18 0. 20 1. 06 0. 11,06	67 32 55 18 20 06 11,6

Die Gesammtsumme der Einnahmen ergiebt, im Vergleiche zum Büdget einen Mehrertrag von Fr. 10,769 79 Np. Gegenüber dem Jahre 1865 beträgt die Zunahme Fr. 27,573 27 Np., oder 2,68 Prozent.

Ber Bahnkilometer vertheilen sich die Einnahmen, wie folgt:

1866.	Fr.	6,008.84	309. 22	267.85	61 61	3,873. 16	10,478. 26 1,769. 06	12,247. 32
1865.	Fr.	5,881.54		311, 34		3,707. 48	10,214. 58 1,712. 12	11,926. 70
						•		
	Rowland	Bengar und Bucken	Cream und cenulen	Zytetituiispoit Kaningaan	Wilton Wilton		Netttelbare Betriebseinnahmen .	

Die Hauptergebnisse des Personen- und Gütertransports sind:

1866				2.007
1865	497,627	1,363	5,787	2,026
				*
		per Tag .	" Bahnkilometer .	" Lokomotivfilometer
hr:	Berfonen	<i>II</i> ·	"	, ,
onenberfehr	beförderten	"	•	, ,,
Berfor	hl-der	-	"	,,,
a. 93	Gefammtza	Ŋ		#

Das prozentale Berhältniß des Berkehrs und der Einnahmen der drei Personalklassen ist folgendes:

	186		1866.		18	1865.	18	.9981
	Einnahmen. Fr. Et.	Prozente.	Einnahmen. Fr. Et.	Prozente.	. Bersonen.	Prozente.	Personen.	Prozente.
Rlaffe	19,515. 29	3,86	20,062.01	3,88	6,125	1,23	5,944	1,16
	112,903.87	22,32	107,475, 75	20,80	72,522	14,57	68,813	13,48
	373,393.04	73,82	389,222. 10	75,32	418,980	84,20	436,097	85,36
	505,812. 20	100	516,759.86	100	497,627	100	510,914	100

<del>-</del> = = =

Bon der Gesammtzahl der Reisenden fallen auf Fahrten zu ermäßigten Preisen:

1866.	5,040	1,440	18,373	-186'9	2,482	, 620	၁	9,358	1,361	0. 7.70	1,000
1865.	3,510	1,222	. 1 15 017	110'01 ) .	2,218	1,090	1	7,794	1,248	. 1,430	
	Mt Abonnementsbilleten für 3, 6 und 12 Monate	" Duzendkarten . " Monnementskarten zu nortenr kür 94 einkache Fahrten	"Sonntagsbilleten	" Lust= und Rundfahrtsbilleten	" Schülerbilleten	" Gefellschafts= und Vereine-Billeten	igsbilleten	Willitärtransporte (incl. Militärbillete für den internen Berkehr)		Billets Coof's	Parifer Circularbillets

### b. Güterverfehr.

Gesammtzahl der befö	rderten "	Centner . " per Tag		$\begin{array}{c} 1866. \\ 2,836,891^{6/10} \\ 7,772^{3/10} \end{array}$
per Bahnkilometer			31,961	32,9871/10
Gesammtzahl der besti Lokomotivkilometer	irderter	Gentner per	11,19	11,19

Nach Waarengattungen ausgeschieden, erzeigt der Güterverkehr (excl. Transit) folgende Resultate:

	1865.	1866.
	Centner.	Centner.
Abfälle	19,957	26,072
Baumwolle		2,044
Baumwoll= Wollen= und Manufakturwaaren .	7,428	
Steine, Ziegel, Schiefer, Bacffteine, Kalk, Bups,		
Cement, Erden	203,907	128,120
Bauholz, roh und verarbeitet, Bretter, Latten 2c.	340,954	249,787
Steinkohlen, Cokes und Braunkohlen	45,629	41,970
Brennholz, Torf 2c. *)		95,545
Droguerien, Spezereien und Pharmaceut-Waaren	5,708	
Eisen und Gisenwaaren, Metalle und Metall=	Day of Sec	
waaren	49,472	37,027
Farbstoffe, Farbholz, Extrakte	6,383	990
Feldfrüchte aller Art	6,982	17,084
Fett und Fettwaaren	4,583	5,115
Garne	1,251	1,384
Geräthschaften, Mobilien und Maschinen	17,072	25,359
Getrante, Wein, Bier, Sprit und geiftige Be-		
tränke	106,518	130,767
Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mehl und Ga-		
mereien	74,582	88,480
Raffee und Zucker	11,357	10, 433
Käse, Zieger, Milch und Butter	39,233	46,572
Leder, Felle, Häute	3,440	3,619
Metalle, Roheisen und Schienen	782	1,471
Obst, Baumfrüchte aller Art	700	
Dele aller Art	6,803	5,835

<sup>\*) 1865</sup> im Bauholg inbegriffen.

Salz	. 62,594	34,602
Seide, roh und verarbeitet	94	28
Tabak, roh und verarbeitet, Cigarren	8,847	7,287
Berschiedenes, bisher nicht Genanntes		37,397

### Die unmittelbaren Betriebseinnahmen fallen:

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
Auf den Lokalverkehr	394,506. 69	397,293. 88
Bahnen	138,709. 24	143,799. 42
Bahnen	136,142. 15	143,486. 58
bern. Staatsbahn	209,096. 11	216,550. 89
	878,454, 19	901,130.77

### Der Transit-Verkehr vertheilt sich in folgender Weise:

					1865.	1866.
					Fr.	Fr.
Reuenstadt Biel .			15,7		168,850. 28	173,736. 49
Neuenstadt=Bern .					33,533. 45	
Reuenstadt=Bollikofen					F 001 C0	
김 선생님의 원하렴한 것 주다면 되었다. 그 아이에 생생해 나는 그 사용을 위해 되었다면 하면 없는 때 하지도 하였다.	•	•			892, 18	
Biel=Zollikofen .				V 164 3 1 • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	18. 60	5. 01
					209,096, 11	216,550, 89

### c. Die Quellen der mittelbaren Betriebs= Einnahmen.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen bestehen aus folgenden Hauptposten:

1. Pacht= und Miethzinfe.	Fr.
Pachtzinse. Erlös von Landabschnitten	4,979. 20
Miethzinse. Verschiedene Wohnungen, Postlos kale, Restaurants	10,980. 89

Transport 15,951. 09

		Fr.	Fr.
	Transport .	15,951 .09	
	Schweiz. Centralbahn, Zinsantheil am Baukapital des Bahnhofes Biel	28,948. 55	
	Suisse-Occidentale, Zinsantheil am Baukapital der Lokomotivremise Neuenstadt	707. 37	
	Bernische Torfgesellschaft, Zins des Baukapitals für die Torf=	15,964. 98	
	schuppen	10,004. 00	61,580.99
			01/0001 00
2.	Vergütung für Benutung von Wagen, Lokomotiven und Betriebsgeräthschaften durch		
	andere Bahnen		20,786. 45
3.	Binse aus nutbar gemachten Gelbern .		5,835. 04
	Verschiedenes: Schweiz. Centralbahn. Antheil an den Betriebs= und Unterhaltungskosten des		
	Bahnhofes Biel	41,956. 15	
	Berner Torfgesellschaft, Vergütung der Mehrkosten für Torfheizung Suisse-Occidentale, Antheil an den Unter=	9,615. 67	
	haltungskosten der Lokomotivremise in Neuenstadt Erlös von verschiedenen abgenutzten Ma=	2,553. 21	
	terialien	2,840. 14	
	schußschienen	1,201, 82	43 AC V
	Rückvergütung von Wagenreparaturen .	1,694. 74	A. 4-14
	Erlös von Privatdepeschen	751. —	
	Verschiedenes, diverse Kückerstattungen und Vergütungen	3,323. 71	63,936. 44

## 3. Ausgaben und Betriebsdienst.

Indem wir im Allgemeinen auf die beigefügte Betriebsrechnung verweisen, lassen wir folgende nähere Erörterungen nachfolgen:

Nach der bisherigen Rechnungsweise mußten die in den jeweiligen Jahresausgaben begriffen, mit Jahresschluß jedoch nicht zur Verwensdung gelangten Materialvorräthe zur Ermittlung der effektiven Aussgaben von deren Gesammtbetrag abgezogen werden. Dieser Kompilation, welche die Darstellung der Ausgaben erschwerte, ist im gegenwärtigen Bericht abgeholfen, indem nur der wirkliche Material-Konsum in den Ausgaben aufgenommen ist, die unverbrauchten Materialvorräthe dagegen in der Bilanz als Guthaben auf dem Material-Contoerscheinen.

### A. Allgemeiner Berwaltungsbienft.

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
Die Ausgaben haben betragen	38,581.64	37,333. 72
Demnach per Tag	105. 70	102. 28
" Bahnkilometer	441.41	434. 11
" Tag und Bahnkilometer	1. 21	1. 18
" Fr. 1000 Einnahmen .	37.61	35. 45

Die Ausgaben dieses Dienstes überstiegen den Kredit des Büdgets um Fr. 2,333. 72, was ausschließlich in der Vermehrung der Druckund Insertionskosten seinen Grund hat, indem dieselben eine Mehr= ausgabe von Fr. 3,503. 14 veranlaßten. Die Differenz wurde durch verminderte Kosten auf den andern Kubriken ausgeglichen.

### B. Expeditionsdienst.

an Property and the second	1865.	1866.
	Fr. nausm	Fr.
Die Ausgaben belaufen sich auf . Mithin per Tag Bahnkilometer	103,365. 03 283. 19 1,193. 72 3. 27	115,049. 11 315. 20 1,337. 78 3. 66

Die Gesammtkosten des Dienstes blieben um Fr. 6490. 89 unter den Ansähen des Büdgets. Dagegen erzeigen dieselben gegenüber 1865 eine Vermehrung von Fr. 11,684. 08 aus folgenden Ursachen:

Albert, with im, Allgemeners our

	Fr.
Bermehrung des Güterexpeditions-Personals auf Bahn=	
hof Biel und Erhöhung einiger Besoldungen des	
Stationspersonals, Vermehrung der Anzahl tempo- rärer Arbeiter zur Aushülfe in Biel und Langnau	7,890.45
Mehrkosten der Heizung und Beleuchtung der Büreaux	1,090. 40
und Wartfäle	1,160.77
Inventaranschaffungen und Affekuranz	875. 41
Bekleidung der Angestellten, wegen Auslauf der	
Tragzeit	1,813. 32
Summe Fr.	11,739. 95

Reflamationen betreffend Güter und Gepäck. Zu den vom vorhergehenden Jahre pendenten 15 Forderungen kamen im Geschäftsjahre 129 hinzu. Es wurden 55 als begründet anerkannt und mit einer Summe von Fr. 1,155. 11 entschädigt. Von den letzten 55 Fällen befanden sich nur 11 zu ausschließlichen Lasten der Staatsbahn, die übrigen wurden meistens im Verhältniß der Transportdistanz mit andern Bahnen getragen. An den Entschädigungskosten von Fr. 1,155. 11 haben die andern Bahnen und fehlbare Angestellte Fr. 422. 66 rückvergütet, so daß die wirkliche Ausgabe auf Fr. 732. 45 reduzirt wurde. Von den übrigen 89 Reflamationen wurden 84 theils abgewiesen, theils an andere Bahnverwaltungen zur Behandlung überssandt; fünf waren noch unerledigt.

### C. Fahrdienft.

Wir erwähnten bereits im zweiten Abschnitte dieses Berichts des mit der schweiz. Centralbahn abgeschlossenen Vertrags für die Uebernahme unserer größeren Reparaturen in ihrer Hauptwerkstätte in Olten.

Die kleinen Reparaturen werden, wie bisher, in Regie besorgt

Der als Brennmaterial für unsern Maschinendienst eingeführte Torfbrand hat sich auch in diesem Jahre vollkommen bewährt, und es ist keine einzige Störung des Betriebs eingetreten, welche der Art oder der Qualität dieses Brennmaterials hätte zugeschrieben werden können.

Gemäß des Vertrags mit der bernischen Torfgesellschaft wurden vom 13. bis 19. November d. J. die Torfbrennwerthversuche für das zweite Lieferungsjahr vorgenommen, welche laut dem Expertenbericht bei einem Preis von Fr. 1. 56 per Centner Steinkohlen nach Bern oder Biel geliefert für den Torf einen Werth von 13,7 Cts. per Kubiffüß oder Fr. 11. 37 per Klafter von 83 Kubiffuß ergaben.

### 1. Ausgaben.

Die Ausgaben des Fahrdie  a. Allgemeine Kosten  b. Maschinendienst  c. Wagendienst	enstes ware	1865. Fr. 28,813. 06 143,094. 10	
	Total	240,557. 01	258,760. 59
			1866.
	The state of		lometer.
Es wurden durchlaufen mit reg	elmäßigen '		
und Extrazügen	SEP MANAGEMENT SECTION TO SEP SEP SECTION AND ADMINISTRATION OF SECTION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION AND ADMINISTRATION ADMINISTRATION ADM	241,728,1	247,316,6
		Lokomotic	filometer.
Die Maschinen haben, neben obig			
in Vorspann, Schotterzügen		245 532	252,011,4
durchlaufen	CAPTIBUL	2.5 1 2003年3月1日北京美国南部海绵	senkilometer
Die Wagen, sowohl eigene a	ls fremde.	zougemui)	quittometer
haben durchlaufen		5,061,280	5,255,170
Dia Wistonban Sas Fightsi	anstad hatro	raan Samuach	
Die Ausgaben des Fahrdi	etilica netti		
			1866.
		Fr.	Fr.
Per Bahnkilometer	Service Service	2,810. 24	3,008. 84
"Tag". "" und Bahnkilometer		7 70	8 25
Rugsfilometer		0. 99.4	1. 04.
" Zugskilometer		0.97.8	1. 02.7
" Wagenachsenkilometer .		0. 04,75	$0.04_{192}$
Ber Lokomotivkilometer fal		The property of the control of the c	
a. Allgemeine Kosten		0. 11,7	0. 10,7
b. Maschinendienst	is a rest and	0. 58,2	$0.61_{12}$
c. Wagendienst		$0.28_{0}^{\prime 2}$	$0.30_{6}^{\prime}$
Per Wagenachsenkilometer			
a. Allgemeine Kosten		0. 00,57	0. 00,51
b. Maschinendienst		0. 02,83	0. 02,94
c. Wagendienst		$0.01_{,35}$	0. 01,47
Die im Büdget ausgesetzte Fr. 4340. 59 überschritten.	n Kredite f	ür diesen Dien	st wurden um

Die Mehrausgaben in diesem Jahre haben folgende Grunde:

- 1) Im Jahre 1865 wurde die Linie Langnau-Bern während den Monaten Januar, Februar und März nur mit 2 Bügen, im Jahre 1866 dagegen während dem ganzen Jahre mit 3 Zügen befahren. Es fand demnach eine Zugsvermehrung statt.
- 2) Im vorigen Jahre wurden die Mehrkosten des Maschinendiensstes für die Torsheizung, welche der Torsgesellschaft in Abzug gebracht werden, dem Bruttobrennwerth des Torses abgeschrieben. Im Berichtzahre dagegen wurde diese Kückvergütung im Betrage von Fr. 9171. 74 oder 3,7 Cent. per Zugskilometer den mittelbaren Einnahmen gutgesschrieben. Es wurden demnach die Ausgaben des Fahrdienstes in der Betriebsrechnung um die Mehrkosten der Torsheizung erhöht.
- 3) Der Preis der Steinkohlen, nach dem der Torfpreis regulirt wird, stieg in diesem Jahre von Fr. 1. 50 auf Fr. 1. 56 per Centner.
- 4) Die Belastung der Züge stieg von 21,0 Achsen per Zug auf 21, 6 Achsen.
- 5) Die Reparaturkosten der Wagen überstiegen diejenigen des letzten Jahres um mehr als Fr. 5000.

Werden von den Gesammtausgaben des Fahrdienstes die bezügslichen Einnahmen in Abzug genommen, nämlich die Einnahmen für Wagenmiethe und Wagenreparaturvergütungen durch andere Bahnen mit . Fr. 21,295. 53 und obige Vergütung der Mehrkosten für die Torfs

heizung mit		,, 9,171. 74
	zusammen	Fr. 30,467. 27
so stellen sich die effektiven Ausgaben au oder per Bahnkilometer		" 228,293. 32 " 2,654. 57 " 0. 92 " 0. 90,5 " 0. 04,3

### 2. Betriebsmaterial und deffen Seiftungen.

a. Lokomotiven. Die Zahl der Lokomotiven ist auch dieses Jahr die gleiche geblieben, nämlich 12 Fahrdienst= und 1 Bahnhof=Lokomotive. Von den 12 Fahrdienstlokomotiven kommen demnach

1 Lokomotive auf 7,16 Bahnkilometer, 1 Bahnkilometer auf 7,14 Lokomotiven.

Auch die Bahl der Torftenderwagen ist auf 12 unverändert ge= en.blieb

### Die Fahrdienst-Lokomotiven haben durchlaufen!

Für regelmäßige Züge	242,280,8 2,386,0	
" Vorspann	2,412,8	# # # # # # # # # # # # # # # # # # #
Ohne Züge	254,4	<i>"</i>
Schotterdienst und Schneepflug	1,691,6	<i>"</i>
Schotterdienst ohne Züge.	309,0	<i>11</i>
Auf fremden Bahnen	27,0	<i>11</i>
	249,361,6	Kilometer.
Fremde Maschinen haben auf unserer Bahn durchlaufen (mit Inbegriff des Dienstes der		
Suisse-Occidentale auf der Linie Renen=		
stadt=Bernergrenze	2,649,s	<b>n</b>
Total	252,011,4	Kilometer.
		1866.
	Kilometer.	
Jede Maschine hat durchschnittlich zurückgelegt Den größten Weg hat zurückgelegt die Maschine	20,449	20,763
Biel=Nidau mit	38,798	
Es kommen, exclusive Schotterdienst, auf die Sektionen:		
	1865.	1866.
		vfilometer.
Langnau-Bern	77,268,4	84,006,6
Bern=Biel	110,582,8	109,978,4
Biel=Neuenstadt	56,908,8	53,498,6
und auf jeden Bahnkilometer auf der Strecke		
Langnau-Bern	2,066	2,246
Bern-Biel . ,	3,272	3,254
Biel=Neuenstadt	3,952	3,715

An Brennmaterial wurden für den Fahrdienst konsumirt :

226 Centner Steinkohlen, 423,305 Kubikfuß Torf, 3,514 Stück Reiswellen,

oder ein Gentner Steinkohlen zu 12½ Kubikfuß Torf und eine Reis= welle zu 1½ Kubikfuß Torf gerechnet:

431,401 Rubiffuß Torf im Werth von Fr. 58,063. 51.

Es ergibt sich somit ein Verbrauch per Lokomotivkilometer von " Zugskilometer und die Kosten betrugen per Lokomotivkilometer " Zugskilometer  An Schmiermaterial wurden für den F 7,488 Pfund Oel, 424 " Talg,	1,94 1,96 21,02 21,27 ahrdienft	23,73 " fonfumirt:
7,912 Pfund im Werthe von Fr.	5,461.	97.
Es wurden daher verbraucht: 18 per Lokomotivkilometer		
Für den Bahnhofdienst in Biel wurden Torf. Reiswellen. Del. 60555 Kubikfuß. 905 Stück. 1238 Pfund.	verwend Talg. 72 Pfu	vet: Werth. nd. Fr. 9580. 91.
Der Werth des verbrauchten Putmateri auf Fr. 737. 81 zu stehen, gegen Fr. 1079.		
Reinigung, Unterhalt und Reparatur der der Bahnhofmaschinen) und Torfmunitionswag	Maschir en kostete	nen (mit Inbegriff n Fr. 24,948. 84.
Von dieser Summe wurden verwendet: Auf Arbeitslöhne und Material für die sell Reparaturen, Reinigung der Maschinen stücken. Auf auswärts besorgte größere und kleinere Rep Auf Erneuerung des Anstrichs der Torstende	bst ausg und Ers araturen	fat von Reserve= Fr. 12,032. 68 ,, 11,863. 36
		Fr. 24,948. 84
Es kostete demnach der Unterhalt einer Maschine nebst Torstender Fr. 1980 per Lokomotivkilometer "Wagenachsenkilometer "Das relativ sehr befriedigende Resultat motiven hat theilweise die vorzügliche Konstru keit unserer Maschinen zum Grunde, theilw	0. 04 10,49 0,51 des Unt uftion ur	1866. Fr. 1919. 14 10,01 0,48 erhalts der Loko= 1d große Haltbar=

den Torfbrand verminderte Beschädigung derselben gegenüber dem Kohlenbrand, theils endlich die Besorgung der kleineren Reparaturen in Regie, während sie früher zum sigen Uebernahmspreise von 21 Ets. per Zugskilometer für Lokomotiven und Wagen bezahlt wurden.

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden aus dem Abdrehen der Bandagen, Ausgießen der Achsenlager, Excenterringen, Kolbenringen, Stopfbüchsen, Biellelager und Kreuzkopfsohlen, Verstemmen der undichten Kesselstellen und Anstreichen des Kessels, Ersatz von Leitringen und gebrochenen Steuer- und Pumpenexcenter.

and the start three projects and but his ele-

all the state of t

lander i de la la trattago de la companya de la co Companya de la compa

b. Wagen. Die Zahl derselben hat sich, wie schon der letzte Jahresbericht andeutete, um 20 Platksornwagen für den Holztransport vermehrt. Weir besitzen dennach 39 Personenwagen und 150 Güterwagen.

Die Personenwagen bestehen aus:

20 128 128 128 138 138 138 138 138	2038
%!dage	1184
### ### ### ##########################	718
1. st. 12. 12. 12. 12. 12. 12. 12. 12. 12. 12	136
Achfen. Sityplähen I. Kl.  I. Kl. I. Kl. u. 19 II. Kl. 4 II. Kl. II. Kl. u. 47 II. Kl. 16 II. Kl. u. 43 II. Kl. 16 II. Kl. u. 40 III. Kl. 32 III. Kl. u. 40 III. Kl. 32 III. Kl. u. 40 III. Kl. 32	Rotal
1 Salomwagen, 2=achfig, mit 12 S 4 A Wagen, 2= " " 16 2 A! " 2= " " 6 4 E " 2= " " 6 4 B! " 4= " 6 4 B² " 4= " 6 5 A! " 24 6 A= " 24 8 C " 4= " 6	

## An Güterwagen find vorhanden:

Tragfraft. 1600 Etr. 3200	3200 3200 6000	#000 8000	2400 "
Møssen. 32	199 999	40 80	24
	illu Cultumenotenilen	mit Feberbremfen	mit Schraubenbremfen
Tragfraft (		<b>2</b> 3	o (1)
200 Etr.	2000 2000 2000 2000 2000 2000 2000 200	; ; ; 200 200	" 002
mit ?	<b>E</b> E :		
4-achfig,	gen 2; " 2; "	44 * * :	2= "
	20 K. Steymugen, 20 Ka bedeckte Güterwag 30 L. offene	<b>5 2</b>	

18400 Ctr.

Lotal 316

Es haben auf der bernischen Staatsbahn, exclusive die kleine Strecke Neuenstadt=Bernergrenze, durchlaufen:

steampaot-2	rinery	ıııı	, ~ .	mujimuji		1866.
						nfilometer.
Personenwage	n	•			1,624,313	1,730,399
Güterwagen	•	• 4			1,620,294	1,620,495
		•	•			325,089
Güterwagen	•	•	-•		1,449,585	1,579,187
			2	Total	5,061,280	5,255,170
	A DESCRIPTION OF STREET	ie Si	eftio	neń		
						1,448,123
						2,124,850
enenstadt.	•	• (-)	·		1,611,711	1,682,197
				Total	5,061,280	5,255,170
hnkilometer ko	mmen	auf	die	Seftion	en	
u=Bern .					36,591	38,720
iti.			13.6		61,570	62,865
nenstadt.		•			111,924	116,819
	Personenwagen Güterwagen Personenwagen Güterwagen  avon kommen u=Bern biel enenstadt hnkilometer ko u=Bern	Personenwagen Süterwagen Personenwagen Süterwagen  abon kommen auf d u=Bern Siel enenstadt hnkilometer kommen u=Bern iel	Personenwagen . Güterwagen . Personenwagen . Güterwagen .  avon kommen auf die Sou=Bern . Siel .  chenstadt .  hnkilometer kommen auf u=Bern .  iel .  .	Bersonenwagen	Bersonenwagen Güterwagen Personenwagen Güterwagen  Total  avon kommen auf die Sektionen u=Bern biel enenskadt  Lotal  hnkilometer kommen auf die Sektion u=Bern iel	Bersonenwagen

Auf den Zugskilometer kommen durchschnittlich, Torftender nicht inbegriffen, 21,6 Wagenachsen, gegen 21,0 im vorigen Jahre.

	Es kommen durchschn			1865.	1866.
		Total	6,067,135	5.6	85,932
	Güterwagen .		1,501,232*)	1,7	84,218*)
	Versonenwagen .		1,321,296		50,820
h	Güterwagen . Auf fremden Bahnen:	•	1,620,294	1,6	20,495
	Personenwagen .		1,624,313		30,399
	CHANGE CONTRACTOR			d sentilometer	
a.	Von den eigenen Wo Auf der Staatsbahn:	igen hal	ven durchlaufen 1865.	1	855.

		Rilometer.	Kilometer.
jede Personenwagenachse.		21,982	17,024
" Güterwagenachse .		11,310	10,774
" Wagenachse	• 1	14,798	12,635

<sup>\*)</sup> Hiebei find die der Centralbahn miethweise abgetretenen Kohlenwagen nicht mitgerechnet.

An Schmieröl wurden für den Fahrdienst verwendet: 1164 Pfund im Werthe von Fr. 733. 32.

	1865.	1866.
Somit per Wagenachsenkilometer	0,015	0,010 Loth,
im Werthe von	0,029	0,022 Cent.
Es wurden zurückgelegt:		0,025 00111.

mit 1 Pfund Del Wagenachsenkilometer 2,147 2,879.

(Das übrige, in der entsprechenden Rubrik verrechnete Del wurde für den Schottertransport und bei den Wagenreparaturen verwendet.)

Unterhalt, Reinigung und Reparatur der Wagen kosteten Fr. 23,606. 98. Von diesem Betrag fallen:

Auf Arbeitslöhne und Material für die selbstausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung und Unterhalt der Wagen nebst Ersat von Reservestücken . Fr. 11,310. 77 Auswärts besorgte, ausschließlich kleinere Reparaturen "7,360. 61 Erneuerung des Anstriches der Wagen . "4,935. 60

Fr. 23,606. 98

Es kostete somit der Unterhalt 1865. 1866. per Wagenachsenkilometer 0,359 0449 Cent.

Diese Kosten haben sich demnach, wie vorauszusehen war, etwas vermehrt.

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden auß: Ersetzen und Abdrehen von Bandagen, Ausgießen der Lager, Ersetzen von gebroche= nen Federn, Zughaten, Dachsupports, Pufferhülsen, Bremsstöcken, Stoß= und Querbalken 2c., Anstreichen der Kasten und Untergestelle.

c. Affekuranz. Die Affekuranz des Kollmaterials und der Reservestücke kostete Fr. 2252, wovon Fr. 666 auf die Assekuranz der Lokomotiven und Fr. 1586 auf die Assekuranz der Wagen kommen.

### D. Bahnanffichts- und Unterhaltungsdienst.

Die Ausgaben dieses Dienstzweiges betrugen:

1865. 1866.

Fr. 141,226. 59. Fr. 153,470. 41.

Die Mehrkosten von Fr. 12,247. 82 gegenüber dem Vorjahre rühren hauptsächlich von den Mehrausgaben für Bekleidung des Personals (Fr. 6377. 35) und für den Unterhalt der Gebäude (Fr. 12,888. 70) her. Lettere Mehrkosten erklären sich durch die Erstellung von sechs Wärterhäusern zwischen Biel und Neuenstadt mit einer Ausgabe von

Fr. 11,238. 40 und durch die in den Kellerräumen des Bahnhofes Biel auf Kosten des Unternehmens ausgeführten Gementirungsarbeiten im Betrage von Fr. 1724. 50. Dagegen zeigte sich in mehreren ansderen Ausgabeposten eine Verminderung, unter welchen wir namentlich die Gehalte und Entschädigungen mit Fr. 4727. 31, den Unterhalt des Bahnkörpers mit Fr. 2969. 01, die Geleiseregulirung mit Fr. 3012. 22, die Einfriedigungen u. A. mit Fr. 2790. 14 erwähnen.

Die Durchschnittskosten des Bahndienstes betragen nach Obigem :

<b>;</b> .
1. 53
). 46
. 88
des
1

Folgt eine Uebersicht der bedeutendsten Momente in diesem Dienste.

### 1. Allgemeines.

### a. Versonalbestand.

### Beamte und Angestellte.

Herr Ingenieur Pressel, Gehülfe des Bahningenieurs, durch Kenntnisse und Dienstbeflissenheit gleich ausgezeichnet, erhielt die gewünschte Entlassung. An seiner Stelle wurde Herr Ingenieur Bodenheimer ernannt.

Sowohl in Folge des Ausbaues von sechs Wärterhäusern auf der Linie Viel-Neuenstadt und der daherigen Reduzirung der Wohnungs- entschädigungen, als in Folge von Aushebung einer Bahnwärter- und zweier Borarbeiterstellen, war es in dem Berichtsahre möglich, noch einige Ersparnisse in den Ausgaben für das Personal der Vorarbeiter und Wärter zu machen. Gegenüber den Ausgaben des Jahres 1865 belausen sich diese Ersparnisse auf Fr. 2844.

(In den Gehalten pro 1865, vide weiter den Bericht.)

### Arbeiter.

Die Anzahl der Arbeitstage, welche zum und Oberbaues und zu den verschiedenen Reg	Unterhal iearbeiten	t des Unters in den vier
Bahnmeisterbezirken verwendet wurden, betrug:	1865.	1866.
Also per Monat durchschnittlich	15,719.	
	218. 45	164. 38

Die durchschnittliche Anzahl der Tage, an welchen im Jahre 1866 gearbeitet wurde, betrug 225. Es waren beschäftigt während dieser 225 Tage durchschnittlich:

im I. Bezirf 13 Mann,

"II. " 20 "

"III. " 7 "

"IV. " 12 "

zusammen 52 Mann.

### b. Inventar zur Bahnunterhaltung.

Dasselbe erlitt keine bedeutenden Aenderungen. Der Stand des Inventars der Werkzeuge und Geräthschaften für den Bahnunterhalt weist auf 31. Dezember 1866 einen Werth nach von Fr. 54,586. 75; dersenige der Mobilien und Geräthschaften des Büreau's des Bahn= ingenieurs Fr. 3917. 41. Der Unterhalt der Werkzeuge wurde meisstens in den Stationswerkstätten von Biel und Langnau besorgt.

### c. Raumung von Schnee und Sis.

In Folge der gelinden Witterung im Winter 1865/1866 mußte der Schneepflug ein einziges Mal am 11. März von Langnau bis Tägertschi angewandt werden. Im Uebrigen reichten zur Käumung des Schnees die Kräfte des Bahnpersonals aus.

### 2. Unterhalt und Erneuerung des Unterbaues.

a. Bahnkörper. In Folge des nassen Winters entstanden an einigen Orten Rutschungen, besonders an der rechten Dammböschung unterhalb Münchenbuchsee. An derselben Stelle hatte schon vor Eröffnung der Bahn eine Rutschung stattgefunden und wurde deshalb das mals das Geleise auf die linke Seite des Dammes verlegt. Durch die nasse Witterung im Januar kam der früher gerutschte Theil wieder in Bewegung, und es nahm dieselbe bis zum 13. Februar solche Dismensionen an, daß mit den nothwendigen Ausbesserungen sogleich besonnen werden mußte. Die Entwässerungsarbeiten wurden von Mitte Februar bis Ende Mai ausgeführt. Zu denselben wurden 145 Schachtruthen Kieselsteine verwendet, welche in der Kiesgrube bei Lyß gewonnen und per Lokomotive auf die Arbeitsstelle transportirt wurden. Bis jeht haben sich die Entwässerungsarbeiten vollständig bewährt; trot der nassen sich die Entwässerungsarbeiten vollständig bewährt; trot der nassen Sieten Bitterung des letzen Sommers und Herbstes ist durchaus keine Bewegung mehr bemerkbar.

Drei kleinere Rutschungen unterhalb Bunkhofen im Kosthofen= einschnitt und bei Aegerten verursachten keine besonderen Ausgaben. Die Herstellung derselben wurde durch das Bahnpersonal besorgt.

Auf der Linie Bern-Langnau senkten sich die Dämme auf dem Ursellen= und dem Konolfingermoos, und es wurden zur Nachbesserung desselben acht Schachtruthen Kies aus der Grube bei der Station Konolsingen auf Ort und Stelle transportirt; ferner kamen bedeutende Senkungen auf der Station Signau vor; die Nachfüllung derselben erforderte 25 Schachtruthen Material.

Außer diesen Arbeiten sind noch zu erwähnen: Deffnen der Seitenund Abzugsgraben längs der Bahn, Nachbesserungen an den Böschungen und Planirung der Vorplätze bei den vergrößerten Bahnwärterhäusern auf der Linie Biel-Neuenstadt.

h. Kunst bauten. Diese bewähren sich auf der ganzen Linie und verursachten im Berichtzahre keine Unterhaltungskosten, die Ber= kittung der unteren Gitterflansche der Emmenbrücke ausgenommen.

Neubauten wurden ausgeführt: An der Sohle des Bahndurch= lasses Nr. VII bei Lyß wurde zu besserer Ableitung des Wassers eine einen Fuß tiefe und einen Juß breite Rinne ausgehauen. — Beim Bahnwärterhaus Mr. 19 wurde links der Bahn eine Straßendohle von 27,5' Länge zur Ableitung des in Folge des Gifenbahnbaues fich an= sammelnden Wassers ab der tieferliegenden Matte des Hrn. Reffi in Alegerten ausgeführt. Die daherigen Kosten betragen Fr. 247. 50. — Die Bedielung einer hölzernen Brücke gleichen Orts rechts der Bahn für B. Rawyler in Brügg mußte erneuert werden; in Folge deffen übernahm berselbe beren ferneren Unterhalt. — In Folge Uebereinkunft mit verschiedenen Gutsbesitzern der Gemeinde Alegerten wurde die bis= herige hölzerne Straßendohle bei VI. Stunde durch eine steinerne ersett; die daherigen Rosten betragen Fr. 160. Der Unterhalt ging an die erwähnten Gutsbesitzer über. — Bei den vergrößerten Warterhäusern Nr. 38 und 48 auf der Linie Biel-Neuenstadt wurden, für Ableitung des in den Kellern emporquellenden Wassers in Regie Abzugstohlen in einer Gesammtlänge von 200 Fuß ansgeführt. — In Folge eingegangener Verpflichtung mußte beim Gottstatterhans zur Sicherung bes dortigen Holzlagerplates eine Stütmaner erstellt werden, deren Be= sammtkosten sich auf Fr. 650 beliefen. — Auf dem Ursellenmoos wurde eine Weadoble erstellt; durch Verwendung des vorhandenen Materials konnten die Rosten auf Fr. 21. 65 reduzirt werden.

- c. Straßen=, Rebenwege, Fluß= und Uferbauten.
- 1. Straßen, Nebenwege und Stationsplätze. Der Unterhalt der Straßen ist ein geringer, und es reichen zu demselben

die Kräfte des Personals aus. Eine Ausnahme davon machen die Zufahrtsstraßen zu den Stationen Signau und Langnau, die durch das Schleifen des Langholzes stark beschädigt werden.

Der Stationsplat Worb mußte in Folge unregelmäßiger Senkung planirt werden. Diese Arbeit erforderte 15 Schachtruthen Schutt und 5 Schachtruthen Schotter.

Unter dieser Rubrik sind noch zu erwähnen:

1) Eine kleine Korrektion an der Dorfstraße der Gemeinde München=

buchsee, rechts vom Uebergang.

2) Der Parallelweg rechts beim Buchzopfeneinschnitt in Lyß wurde wieder hergestellt. Seit 1864 wurde in einer Länge von circa 100 Fuß aus der dortigen Grube Kies bezogen und dadurch der Weg theilweise versperrt, was dessen Wiederherstellung nothwens dig machte.

3) Eine kleine Korrektion an dem Parallelweg, rechts der Bahn bei

der Lehnmühle.

4) Bekiefung der Gemeindestraße Studen und Alegerten, soweit sie am Bahngebiet liegen.

5) Erhöhung um 2 Fuß auf eine Länge von 200 Fuß der neuen

Guterstraße in ber Gemeinde Aegerten.

6) Korrektionen an den Wegen im Gschneit und im Hühnliwald.

7) Von der Station Worb wurde bis zum nächsten Wegübergang ein Fußweg angelegt.

In Folge der Arbeiten sub 1, 3, 4 und 5 konnten die genannten Wege den Gemeinden, resp. den betreffenden Privaten, zum fernern Unterhalt übergeben werden. Gbenfalls wurden an die Baudirektion übergeben: die Staatsstraßen Nidau=Büren bei VI. Stunde und Biel= Reuenstadt beim Kömer bei VII. Stunde.

Trop wiederholten Unterhandlungen mit dem Gemeinderathe von Biel konnte das Trottoir zur Bahnhofstraße an die dortige Gemeinde nicht abgegeben werden.

2. Fluß= und Uferbauten. — Die Steinwürfe bei den Holzablagerplägen der Gemeinde Nidau in Tüscherz und Alsermee wurs den ergänzt, worauf die Uebergabe derselben an die Gemeinde Nidau erfolgte. Ferner mußten bedeutende Ausbesserungen an mehreren Stellen der zu Sicherung der Bahnböschungen und der Userpslasterungen erstellten Steinwürfe längs dem Bieler=See gemacht werden. Dieselben waren in Folge des außerordentlichen Wasserstandes vom Februar bis Mai (des höchsten seit Eröffnung der Bahn) und der heftigen Stürme stark beschädigt. Zu diesen Arbeiten wurden 170 Schachtruthen Steine verwendet; dieselben wurden aus den Steinbrüchen längs der Bahn bezogen.

Durch das Hochwasser vom 2. Februar und 13. August wurden die Userbauten in Emmenmatt und auf dem sogenannten Hübelt bei Langnau stark beschädigt. Die daherigen Erneuerungsarbeiten verurssachten einen Kostenauswand von Fr. 1190.

Die Wildbäche, namentlich der Dorfbach bei Laugnau, führten am 13. August viel Geschiebe auf die Bahn. Die Wegräumung dersselben geschah vom 13. August bis zum 10. September mit einer tägslichen durchschnittlichen Arbeiterzahl von 24 Mann und einem Kostensaufwand von Fr. 1480. Das aus dem Dorfbache und fünf andern Ablagerungspläßen von Wildbächen weggeräumte Material betrug 280 Schachtruthen.

Das Bett des untern Hundsschüpfenbaches wurde mittelft einer Bretterwand eingefaßt, wodurch das Kies bessern Abzug erhielt.

### 3. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues.

- a. Geleiseregulirung. Die Senkungen auf dem Bahnshof Biel, in welchem viel manövrirt wird, sind immer noch beträchtlich, und es wurden durchschnittlich 45 Mann während neun Monaten zu den daherigen Hebungsarbeiten verwendet. Auf den übrigen Theilen der Linie waren die Senkungen und Arbeiten nicht bedeutend, und es genügte ein Auswand von eirea Fr. 4600 zur Regulirung der Geleise.
- b. Beschotterung. Folgende Tabelle gibt eine Uebersicht des verwendeten Schottermaterials während den drei Betriebsjahren. Es wurden verwendet:

	Schachtruthen. 1864.	Schachtruthen. 1865.	Schachtruthen. 1866.
I. Zollikofen=Bußwoll	1000	320	120
II. Bugwyl, Biel und	700	462	340
Biel-Neuenstadt		46	26
III. Gümligen=Zäziwyl	900	192	162
IV. Zäziwyl=Langnau	890	230	270
	<b>Total</b> 3490	$\frac{1250}{1250}$	918

Ans dieser Tabelle ist gegenüber den vorhergehenden Jahren eine erhebliche Abnahme des nöthigen Schottermaterials ersichtlich.

Für den Bedarf des Schottermaterials für das Jahr 1867 wurs den bereits 761 Schachtruthen im Berichtjahre gerüftet und sind vorsräthig.

c. Schwellen. Auf den neu gebäuten Strecken waren ganz unbeträchtliche Auswechslungen nothwendig; auf der Linie Biel-Neuen= stadt dagegen sind schon eine sehr große Anzahl stark beschädigt, und obgleich im Berichtjahr nur 53 Stück ausgewechselt wurden, so ist vorauszusehen, daß auf dieser Strecke im nächsten Jahre bedeutende Auswechslungen stattfinden werden. Im Ganzen wurden 97 Stück Schwellen ausgewechselt.

Ferner wurden verwendet zu einem Stumpengeleise auf der Station Langnau 35 eichene Stück. In demselben Bezirke wurden noch 448 tannene Schwellen gebraucht, nämlich für Eindämmung des Hundsschüpfenbaches 363; für eine Brücke bei den Uferbauten in Emmensmatt 20, und für die neu erstellte Wagnerwerkstätte in Langnau 65 Stück.

I. Schienen und Befestigungsmittel bewähren sich gut. Ueber die ersteren wurde die Abrechnung mit dem Hause Dorlodot & Gendebien abgeschlossen, nach welcher demselben 20,518 laufende Fuß zur Verfügung gestellt wurden, was dem Baukonto mit Inbegriff der Zinsbetreffnisse eine Mehrausgabe von Fr. 41,465 ersparte. Im Ganzen waren 21,280 lauf. Fuß Ausschußschienen, allein von diesen hat die Verwaltung die besten 762 lauf. Fuß à Fr. 130 die 1000 Kilogr. zurückgenommen. Die Gesammtslieserung betrug 369,192 lauf. Fuß. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß der Totalausschuß eirea 6% der ganzen Lieserung ausmacht, was als ein günstiges Resultat betrachtet werden muß, wenn man bedenkt, daß die größere Mehrzahl der ausgeschossenen Schienen nur geringsfügige Fehler zeigte.

Im Berichtsahre wurden ausgewechselt:

	ERRORE AND IN PAGE	Schlenen.	Unterlags= blatten.	Laschen.	Laselyen= bolzen.	Dafen= näget.
I.,	Zollikofen-Bukwyl	336		<del></del>		400
II.	Bußwyl=Biel= Neuenftadt	352	15	1	45	352
III.	Gümligen=Bäzimpl	129		· —		30
1V.	Zäziwyl=Langnau	76		6 <del>-</del> , 6		
	im Ganzen	893	15	1.44	45	782

Von den 893 ausgewechselten Schienen wurden dem Hause Dorlodot 756 Stück zur Verfügung gestellt, so daß der eigentliche Abgang sich auf 137 Stück beläuft.

Von den gebrauchten Ausschußschienen wurden 83 Stück zu dem Stumpengeleise auf der Station Langnau verwendet. Ferner wurden 66 Stück abgenutte Ausschußschienen in einer Gesammtlänge von 855 lauf. Juß an Privaten mit einem Erlös von Fr. 1143. 02 veräußert, so daß der Durchschnittspreis per laufenden Fuß Fr. 1. 33 beträgt, während er sich im vorigen Jahre auf Fr. 1. 55 belief. Der Ginsheitspreis mußte der Konkurrenz wegen um 20 Cent. herabgesetzt

werden; immerhin darf derfelbe, gegenüber dem Ankaufspreis von Fr. 2 ein günstiger genannt werden.

e. Drehf cheiben, Weichen und Krenzungen Im Berichtjahre bewährten sich auch die zwei Drehscheiben von 40 Fuß Durchmesser gut; es kam eine einzige Reparatur vor, nämlich an der in Viel, wo die gußeiserne Platte beim Drehzapsen entzweibrach und durch eine neue ersetzt werden mußte.

Weitere Reparaturen kamen vor: an einer der kleinen Drehscheisben auf dem gleichen Bahnhofe, und in bedeutenderem Maße an der Drehscheibe in Neuenstadt.

Auswechslungen von Weichen und Kreuzungen kamen im Bericht= jahre nur folgende vor:

11 Stück feste Weichenschienen | auf dem Bahnhofe Biel,
14 " Weichenzungen | auf dem Bahnhofe Biel,
1 Kreuzungsspitze auf der Station Twann.

Die projektirte Ueberkreuzung der Bahn unterhalb der Station Zäziwyl für die Herren König und Stämpfli wurde vertragsmäßig auf ihre Kosten ausgeführt.

s. Inventar der Oberbaumaterialien. Der Werth= bestand auf 31. Dezember ist Folgender:

Sewöhnliche Oberbaumaterialien, Schienen, Schwellen und Zubeschörden) . . . . Fr. 229,399. 49 Fr. 192,343. 71 Weithen und deren Bestandtheile "8,071. 80 "7,325. 90 Kreuzungen und deren Bestandstreile "5,864. 25 "5,784. 60

Total Fr. 243,335. 54 Fr. 205,454. 21

Ueber den Abgang im Werthe von Fr. 37,881. 33 geben die vorshergehenden Kapitel unter c. d. e. Aufschluß.

g. Einfriedigungen. — 1) Einfriedigungen, Barrièren und Pflanzungen. — Bon den Einfriedigungen verursachten nur die von der Oftwestbahn erstellten namhafte Ausbesserungen, so auf der Strecke Gümligen-Zäziwul, wo zu diesem Zwecke 630 Lauffuß Stangen angeschafft werden mußten.

Auf den andern Theilen der Bahn wurden einige Einfriedigungen und Barriere=Vorrichtungen theils reparirt, theils erganzt.

Die zur Verminderung der Einfriedigungsreparaturen bestimmten Pflanzungen von Grünhegen gediehen wegen des trockenen Sommers

von 1865 nicht besonders, so daß sie im Berichtsahre größtentheils mußten erneuert werden. Auf der Strecke Neuenstadt-Zäziwhl mußten 80,300 Tannensetzlinge, 47,400 Weißdornen und 18,500 Weidensteck-linge verwendet werden; auf der übrigen Strecke waren die Anschaffungen unbedeutend. Das Anpflanzen der Grünhege wurde meistens durch die Vorarbeiter und Wärter besorgt. Trot der solchen Anpflanzungen sehr günstigen Witterung dieses Jahres ist ein beträchtlicher Theil derselben, besonders Tannensetzlinge, abgedorrt, und es werden im nächsten Jahre bedeutende Ergänzungen gemacht werden müssen.

- 2) Vermarkung. In Folge stattgefundener Verkäuse von Landabschnitten wurden einzelne Veränderungen in der Vermarkung nothwendig.
- 3) Telegraphenleitung. Zur Bedienung der festen Signale auf beiden Seiten des Bahnhofes Biel behufs des sicheren Ein= und Auslaufens der Züge wurden daselbst elektrische Glockenssignale erstellt. Dieselben werden bei regelmäßigem Gange den Dienst sehr erleichtern; allein bis Ende des Berichtjahres konnten dieselben wegen verschiedenen immer wiederkehrenden Mängeln, welche hauptsfächlich in der Verbindungsweise der Drähte in den Zeigerkästchen mit den Liniendrähten und dem darauf einwirkenden Temperaturwechsel ihren Grund haben, noch nicht anhaltend mit Zuversicht gebraucht werden. Es wird für vollständige Beseitigung dieser Störungen gesorgt.

### 4. Unterhalt und Erneuerung der Bahnhöfe und Stationen

a. Gebäude aller Art. — 1) Reparaturen und Unterhaltungsarbeiten. — Wie im vorigen Jahre verursfachten die außerordentlichen Stürme, namentlich am 17. Juni und 16. November, größere Reparaturen an den Gebäulichkeiten des Bahnshofes Biel. Am meisten litten die dem Winde stark ausgesetzten Dächer der beiden dortigen Torfschuppen.

Außer den gewöhnlichen Reparaturarbeiten sind namentlich zu er= wähnen:

In den Kellern des Aufnahms-Gebäudes auf dem Bahnhof Biel wurden im Februar und März auf Rechnung des Unternehmens erheb-liche Arbeiten zur Verhinderung des starken Wassereindringens bei Hoch-wasserständen ausgeführt. Wenn auch dem Uebel noch nicht ganz gesteuert ist, so hat sich doch der Wasserandrang sehr gemindert. Der gleiche Uebelstand machte sich auch in dem Stationsgebäude Neuenstadt bemerkbar, jedoch wurden daselbst wegen geringerer Inkonvenienz und kurzer Dauer keine Nachbesserungsarbeiten vorgenommen. — Die Loko-motivenremise in Neuenstadt mußte in Folge Brandes reparirt werden.

Die daherige Entschädigung von Fr. 400 deckte die Kosten vollständig. Durch früheres Eingehen des daherigen Wärterpostens wurde das übersstüssigen gewordene Bahnwärterhäuschen in der Bachthalen bei Twann auf die Station Iwann versetzt und an den dortigen Wärter versmiethet. — An den Güterschuppen der Stationen Worb und Signau mußten neue Dachkänel angebracht werden. — An den Torsschuppen in Bern waren bedeutende Reparaturen an den Dächern nothwendig. Die daherigen Kosten fallen dem Unternehmer zur Last.

2) Neubauten. Im Aufnahmsgebäude der Station Lyß wurde auf Kosten der Direktion der Justiz und Polizei ein Arrestlokal errichtet. Die noch sehlenden Nacharbeiten an den sechs vergrößerten Bahnwärtershäusern der Linie Biel-Neuenskadt wurden Ende Juli vollendet. Im Kellergange des Aufnahmsgebäudes in Biel wurde eine dreislügelige Thüre ausgeführt. An der südlichen Seite der Torfschuppen in Bern wurden Dachkännel angebracht. Die daherigen Kosten betragen Fr. 510.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß sich die aus den obrigkeit= lichen Brüchen zu Mählenen bezogenen Schiefer schlecht bewähren.

b. Technische Einrichtung der Bahnhöfe. — Im Allgemeinen sind die Unterhaltungsarbeiten gering.

Auf dem Bahnhof Biel traten bei den Trottoirs fortwährend noch starke Senkungen ein und es mußten dieselben wiederholt erhöht werden. Die Gasleitungen auf der östlichen Seite des Bahnhofes erlitten hauptsächlich in Folge starken Senkens des Terrains Beschädigungen und mußten theilweise neu gelegt und reparirt werden.

Auf der Station Neuenstadt wurde im Mai ein neues hölzernes Wasserreservoir, 89 Saum haltend, für die Lokomotivremise erstellt; eben daselbst mußte im Oktober bei der südlichen Entleerungsgrube das Holzwerk erneuert und ausgewechselt werden.

c. Inventar des Stationsmobiliars. — Der Werth= bestand des Mobiliars der Bahnhöfe und Stationen beträgt auf 31. De= zember:

Zuwachs durch neue Auschaffungen im Jahre 1866: Fr. 1080. 43.

d. Affekuranz der Gebäude. — Es wurden in die Brand= affekuranz die neu erstellten Bahnwärterhäuser der Linie Biel=Neuen= stadt aufgenommen; die Versicherungssumme für sämmtliche der bernischen Staatsbahn angehörenden Gebäude beträgt Fr. 852,600.

Die vom Regierungsrathe des Kantons Bern für das Jahr 1866 bestimmte Versicherungsquote beträgt 3 pro mille, so daß die Assestu-ranz der Gebäude Fr. 2557. 80 beträgt.

#### 5. Telegraphendienft

Anzahl der Stationen und Apparate. — Es bestehen neun Stationen, und es besinden sich 11 Apparate im Dienste, wie im vorigen Jahre. Bon letteren sind vier Schwarzschreiber, unter welchen einer der schweizerischen Centralbahn angehört und im Bahnhof Biel aufgestellt ist, und sieben gewöhnliche Morse. Der der Franco-Suisse gehörende Apparat in Neuenstadt wurde derselben zurückgestellt, und mit Berlegung der Translation von Neuenstatt nach dem Bahnhose Biel für lettere als nunmehrige Hauptstation ein neuer Apparat angekauft.

Die Staatsbahn besitzt ferner einen Reserve-Apparat, in Handen der telegraphischen Inspektion, in Zollikosen und Gümligen je ein Stück, und im Bahnhofe Bern zwei weitere Apparate, im Ganzen also 15 Stück, nämlich acht Schwarzschreiber und sieben gewöhnliche Morse.

Verkehr. — Es wurden befördert: 7601 dienstliche Depeschen, nebst den üblichen Zugabgangs= und Verspätungsanzeigen, also im Tag 20,5 Depeschen (gegenüber 24 im Vorjahre).

An Privatdepeschen gelangten zur Beförderung 1502 mit einer Einnahme von Fr. 1703. 25 (gegenüber von 1143 Stück und Fr. 1408. 75 im Vorjahre). Nach Abzug von Fr. 185 Expreßgebühren und Fr. 767. 25 an die eidg. Verwaltung blieb der Antheil der Staatsbahn auf Fr. 751 (Fr. 571. 50 im Jahre 1865). Von den 1502 Depeschen waren 1335 interne und 166 internationale.

Unterhaltungskosten. — Dieselben betragen mit Inbegriff der an Apparaten und Batterien verwendeten Reparaturkosten von Fr. 51. 85

	1865.	1866.
im Ganzen	r. 343. 92	Fr. 340. 01
Auf die in Thätigkeit stehenden 11		
Apparate vertheilen sich die Kosten:		
per Apparat im Jahr	38. 20	, 30. 90
" " " Wionat	3. 18	, 2. 57
Burchschnittliche Kosten sammtlicher Sta-	<del>-</del> . 10, <sub>6</sub>	—. 08, <sub>3</sub>
tionen per Tag	94	"

Allgemeines. — Der Verkehr der Stationen unter sich und mit den fremden Bahnen war im Berichtjahr viel regelmäßiger als im Jahre 1865. Hiezu hat die im Laufe des Sommers bewerkstelligte Verlegung der Translation von Neuenstadt nach Biel und die besseregung des Apparats auf letztgenannter Station wesentlich beigetragen. Ebenso sind die früher häusig vorgekommenen Linienstörungen zwischen Biel und Vern zur Seltenheit geworden.

# E. Berichiedenes.

Diese Ausgaben betragen . Fr. 220,682. 29. Fr. 216,665. 79

Die Ausgaben der ganzen Abtheilung "Berschied eines" überschreiten die Büdget-Ansätze um Fr 6665. 79; die Mehrausgabe fällt ausschließlich der Rubrik der Miethskosten für Benutung von Bahnhösen zu, welche den Voranschlag um Fr. 9948. 38 übersteigt.

Der Hauptposten dieser Ausgaben besteht in der Miethe fü Benutung der Bahnhöfe und Bahnstrecken anderer Eisenbahnverwaltungen im Betrage von

1865.

1866.

Fr. 216,177. 37 Fr. 209,948. 38

Hievon fallen 1) auf den verstragsmäßigen Zinsantheil der bernischen Staatsbahn an die schweizzerische Centralbahn für das Baustapital des Bahnhofes Bern, sowie der übrigen gemeinschaftlichen

Strecken und Stationen mit

Fr. 128,972. 98 Fr. 127,652. 36

Der Minderbetrag gegenüber 1865 erflärt sich, weil im letztern Jahre in Abwesenheit der betreffensten Rechnung der schweizerischen Centralbahn für das zweite Halbsjahr ein Approximativansatz aufgenommen wurde, welcher die wirklichen Kosten um Fr. 1718. 99 überstieg. Die Differenz signrirt in den Einnahmen pro 1866.

Uebertrag 2) Auf den Antheil der ber=	Fr.	1865. 128,972.	98	Fr.	1866. 127,652.	36.
nischen Staatsbahn an den Be- triebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhoses Bern und der gemein- schaftlichen Strecken und Stationen 3) Pachtantheil an die Do- mänendirektion für die mit der schweizerischen Centralbahn gemein- schaftliche Benutung des Martin-	n	85,204.	39	<b>"</b> .	80,296.	02
hubels beim Bahnhofe Bern .	<u>"</u>	2,000.	-	11.	2,000.	
Summa, gleich oben	Fr.	216,177.	37	"	209,948.	38
In der Rubrik "Beiträge und Unterstützungen" mit erscheintals Hauptpostenderstatuten=	Fr.	3,349.	81	Fr.	2,759.	26
gemäße Beitrag der Verwaltung an die Hülfskasse der Beamten und Angestellten mit In der Rubrik "Verschie= dene uneingereihte Aus=	<i>y</i> ·	2,899.	81	ĵ <b>r</b>	2,677.	36
gaben "mit befinden sich folgende Hauptposten die zur Anschaffung der 20 neuen geleisteten Vorschüsse im Betrage i	: "3 Gi	iterwagen Fr. 45,768	im 3. <b>5</b> 0	<b><i>uant</i></b>	e des Jal	res
Zinsvergütung an die Suisse-Occi natliche Abrechnungsfaldi . und verschiedene kleinere Ausgaben				. a	" 1060. " 434. Fr. 2808.	26

# F. Zusammenftellung sämmtlicher Ausgaben.

 In den Summen pro 1866 find dagegen, übereinstimmend mit der Betriebsrechnung, die konsumirten Materialwerthe in den Ausgaben begriffen, indem der Materialconto mit fanmillichen unverwenbeten Material-Borräthen laut Bilanz belastet bleibt.

	% 4,78			19,64	,, 27,73	% 100.				Tini:			
1866.	Fr. 37,333. 72		, 258,760.59		,, 216,665. 79	Fr. 781,279. 62	2,140. 49	9,073. 01	,, 24.85	3. 10		3. 15	0,0 74, 18
	0/0 5,18	,, 13,88	,, 32,32	,, 18,97	,, 29,65	°/ <sub>0</sub> 100.							
. 1865.	Fr. 38,581. 64		,, 240,557, 10		,, 220,682, 29	Fr. 744,412. 65	, 2,039. 48		,, 23. 55		,, 0.14	3. 07	
	Allgemeiner Berwaltungsdienst	Expeditionsdienst	Fahrbienst	Bahnauffichts= und Unterhaltungsdienst	Berschiedenes		Per Betriebstag	" Bahnkilometer	" Tag und Bahnkilometer .	" Lokomokivkilometer	" Wagenachsenkilometer	" Bugskilometer	In Prozenten der Einnahmen

Gegenüber dem Betriebsbüdget von 1866 erzeigen die Ausgaben einen Mehrbetrag von Fr. 1219. 62, bessen Gründe im Laufe bes Berichtes aufgezählt sind.

# 4. finanzergebniß.

	1865.		1866.	
Gesammteinnahme . Fr. 1 Gesammtausgaben "	,025,696. 52 744,412. 65	Fr. 1	1,053,269. 79 781,279. 62	
Reinertrag im Ganzen Fr. Per Betriebstag	281,283. 87 770. 64 3,247. 30 8. 89 1. 14 0. 05,5 1. 16 27. 42 erglichen, liefert	" " " " " " o% obige	0. 05, 1. 09 25. 82	Ĕ
Bur Ermittlung der eigentlich find von obigen Gesammtausgaben diejenigen Beträge in Abzug zu ne Zinsantheil am Baukapital in nung unter der Kubrik "Bergenthalten sind, nämlich: Jinsantheil am Baukapital der schralbahn für Mitbenutung des und der gemeinschaftlichen Streckmit und Verzinsung an die Kantonsekasse fasse für das Kapital der Wagensanschaffung mit	hmen, welche al der Betriebsrech I ch i e d e n e s' weizerischen Cen Bahnhofes Berr en und Stationer Fr. 127,652. 3	§ 	r. 781,279. 62	2
Busan Busan Busan Busan	nmen 1865.		, 128,966. 51	
Bleiben eigentliche Betriebskosten Somit per Bahnkilometer und per Jahr	Fr. 615,439. 6			
In Prozenten der Einnahmen Und es bleibt als Reinertrag, nach Abzug der eigentlichen Betriebs=	7,107. 5 % 60			
kosten	Fr. 410,257. 0			
Jahr	,, 4,737. 9	υ,	, 4,662. 28	}

Daß das Finanzergebniß nicht günstiger ausgefallen ist, hat seinen naheliegenden Grund in den Kriegsereignissen und der allgemeinen Stockung des Handels und der Gewerbe, sowie in der wenig ergiebigen Jahresernte. Die Mehreinnahmen der ersten Monate des Bestriebsjahres liefern hiezu den untrüglichen Beweis.

Eine tiefere Ursache der geringen Einnahmen der Staatsbahn liegt in dem Mangel einer durchgehenden Bahnverbindung von Langnau nach Luzern. Wenn auch der innere Güterverkehr sich in sämmtlichen Stationen erfreulich entwickelt, so kann er doch nie zu der Höhe
gelangen, welche ein Bahnanschluß nach Luzern sichern würde. So
lang die Linie Bern-Langnau, welche beinahe die Hälfte der Ausdehnung der Staatsbahn bildet (19/43), dem durchgehenden Verkehr nicht
geöffnet ist, und daher auch kaum die Ausgaben ihres Betriebes deckt,
so lang wird auch der Reinertrag der übrigen Linientheile niedergehalten werden und das Mißverhältniß der Ausgaben zu den Sinnahmen fortbestehen. Das ökonomische Interesse des Rantons ist daher
unabweislich auf die Fortführung der Langnauer Linie gewiesen.

## 5. Unfälle,

oder Betriebsstörungen von größerer Bedeutung kamen im Berichtjahre wenige vor.

Die namhaftesten Unfälle find:

Am 17. März gerieth in Ligerz bei einem Privatübergang Morgens in der Dunkelheit ein gewisser Samuel Beljean auf nicht ganz erklärliche Weise unter den ersten Bahnzug. Derselbe starb noch den gleichen Tag an den Folgen der erhaltenen Berwundung.

Am 14. April, Abends, brach in der Lokomotivremise in Neuenstadt, muthmäßlich durch die Berührung eines eisernen Ofenrohrs mit Holzbestandtheilen in der Decke oder mit auf der letzteren gelagertem Torf, Feuer aus, und zwar auf dem Boden, oberhalb dem Führerzimmer. Dank der schnell herbeigeeilten Löschmannschaft mit zwei Spritzen, wurde das Feuer bald gedämpst, so daß der Schaden unsbedeutend war.

Am 23. April wurde ein Pferd des Chr. Stämpfli in Schwansden durch Unvorsichtigkeit des Fuhrmanns vom Zuge erfaßt und getödtet. Außer einigen unbedeutenden Beschädigungen am Barrières Balken und den Treppen der Personenwagen hatte dieser Unfall keine weiteren nachtheiligen Folgen, und es siel aller Schaden und Verantswortlichkeit dem Eigenthümer des Pferdes zu.

Am 8. Juni wurde der mit Umladen einiger Landfässer besichäftigte Güterarbeiter Joh. Staub in Biel durch Umfallen eines

solchen zwischen der Thüre des Wagens am Vorderarm der Art gequetscht, daß ein Armbruch erfolgte, welcher den Arbeiter für längere Zeit arbeitsunfähig machte.

Am 13. August führte der Dorfbach bei der Station Langnau in Folge des starken Regens der vorhergehenden Tage so viel Geschiebe auf die Bahn, daß die Züge von 3 Uhr Nachmittags bis am folgens den Morgen um 4½ Uhr 900 Fuß von der Station halten mußten; weitere Störungen kamen nicht vor.

Am 10. September wurde unterhalb der Station Zäziwyl vom Zuge eine Kuh erfaßt und überfahren, wodurch zugleich ein Wasgen der Suisse-Occidentale beschädigt wurde.

Am 10. November bei Zug 13 gerieth ein Rind, welches von der Weide über die Barrièren setzte, zwischen Zäziwal und Signau unter die Maschine. Der Zug konnte sogleich angehalten und das Rind zwar noch lebend, aber mit abgeschnittenen Füßen unter der Maschine hervorgezogen werden. Das Material wurde nicht beschädigt. In beiden Fällen trugen die Eigenthümer den Schaden an der Viehswaare.

Am 29. November fiel ein Manövrist, Namens Arnold Klaus, auf dem Bahnhof Biel beim Abkuppeln von Wagen eines sich bewegenden Manöverzuges auf die Schienen und es wurden demselben vom nachfahrenden Wagen beide Beine zermalmt. Klaus starb an den Folgen der daherigen Amputation der Unterschenkel. Die Verwaltung verlor an ihm einen der besten Arbeiter.

Noch ist zu erwähnen, daß am 19. April von der Ueberfahrtsbrücke bei Ursellen ein ½ Pfund schwerer Stein gegen den Bahnzug geworfen wurde, glücklicher Weise ohne nachtheilige Folgen. In der Nähe derselben Brücke wurden zu wiederholten Malen Steine auf die Schienen gelegt; es wurden jedoch diese unverkennbar bösen Absichten jedesmal durch die Wachsamkeit der Wärter vereitelt.

Auf der Linie Biel-Neuenstadt wurden öfters durch starke Stürme die Telegraphenstangen auf die Bahn umgeworfen; derartige Unfälle wurden jedesmal frühzeitig durch das Bahnpersonal entdeckt und somit jedes Unglück verhütet.

## 6. Hüsse, Kranken- und Kautionenkasse.

Hülfskasse. — Die Hülfskasse für die Beamten und Angesstellten zählte am 31. Dezember 1866 184 Mitglieder, wovon 7 der Allgemeinen Verwaltung, 45 dem Expeditionsdienste, 38 dem Fahrsbienste und 94 dem Bahn- und Unterhaltungsdienste zugetheilt waren.

#### Die Ginnahmen erzeigen folgendes Ergebniß:

Die Giunadmen etzeiden lordeurez gedeonik:
Raffa=Saldo am 31. Dezember 1865 . Fr. 16,036. 17 Eintrittsgelder
Gesammteinnahme Fr. 25,216. 60
Die Ausgaben bestehen in:
Bensionen an zwei Wittwen und Arznei= und Verspstegungskosten an 61 Mitglieder Fr. 1127. 74 Druck= und Büreaukosten . " 62. 10 Diverse Kückvergütungen von Einsnahmen . " 14. 04 Binsraten und Rommission für Ansfauf von 14 Stück Obligationen der Kantonalbank . " 779. 95
Fr. 1,983. 83
Bermögensbestand am 31. Dezember 1866 Fr. 23,232. 77 Das Vermögen der Hülfskasse hat sich also im Be- richtsahre vermehrt um
Kranken fenkasse. — Die Unterstützungskasse für die kranken Arbeiter und Bediensteten der bernischen Staatsbahn zählte mit Jahressichluß 86 Theilnehmer, wovon 34 dem Expeditionsdienste, 35 dem Fahrdienste und 17 dem Bahnaufsichtss und Unterhaltungsdienste ansgehören.
Die Einnahmen bestanden in folgenden Posten:
Rassa-Saldo vom 31. Dezember 1865 Fr. 2,819. 93 Eintrittsgelder

Uebertrag Fr. 5,339. 79

Die Ausgaben betrugen:	Uebertrag	Fr.	5,339.	79
Verpflegungs= und Arzneikosten an 62 Theilnehmer Fr. Statutengemäße Rückerstattungen an verschiedene Ausgetretene . "	10 1 4 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	<b>"</b>	1,474.	68
Kassa-Saldo und Vermögensbestand auf 31. Das Vermögen der Krankenkasse hat sich vermehrt um .	demnach	Fr.	3,865. 1,045.	
Kautionenkasse. — Durch Besch versügte das damalige Direktorium, daß d ten, welche die vorgeschriebene Kaution nich dieselbe vermittelst regelmäßiger monatlicher Gehaltsabzügen bis zum Belause des Geschewerkstelligen können, wobei auch die jäl geschlagen werden. Die monatlichen Beiträ angemessen. Diese Einrichtung bewährte bei den Angestellten den Sinn für Span guter Ausschlung und Diensteiser anspornt Austritts ein kleines Kapital sichert.  Am 31. Dezember 1865 betrug das dieser Kasse bei 78 Theilnehmern.  Im Lause des Jahres 1866 beliesen sich teren Einnahmen an Beiträgen von 81 Beth An Zinsen.	te untergeor ht wohl zu l Sinlagen i ammtbetrags hrlichen Zin ige find den fich vollkom cfamkeit wei und ihner betligten auf	Ednete leisten der	n Angest vermög Form Bürgsch um Kap haltsbetr indem dieselben Falle 7,823. 7,040. 429.	ell= jen, von jaft ital age fie 3u bes
Die Ausgaben bestanden in Kück- erstattung an sieben austretende An- gestellte Fr. Zinsredressirung	1431. 60 —. 15_		15,293. 1,431.	
Das Guthaben der Kasse auf 31. Dez. 186 Dieselbe hat sich demnach im Berichtjahre ve	66 beträgt ermehrt um	Kr.	13,862.	05
Von den 74 Antheilhabern befinden sim Fahrdienste 14; im Bahnaufsichts= uAngestellte.	ich im Expe nd Unterha	dition Itung	8dienste 8dienste	1; 59

# V. Verwaltungsbehörden und Personal-Etat.

Durch das Absterben des Herrn Alt-Regierungsrathes Köthlisberger verlor der Verwaltungsrath ein verdienstvolles Mitglied; an seine Stelle wurde Herr Großrath Steiner gewählt. Am Plaze des demissionirenden Suppleanten Herr Dr John Wyttenbach wurde Herr Großrath W. von Graffenried ernannt.

In 23 Sitzungen erledigte ber Verwaltungsrath 248 Beschäfte.

Die Direktion der Staatsbahn behandelte 1215 Geschäfts= nummern; die erstatteten schriftlichen Berichte und erlassenen Schreiben erreichten die Zahl von 2710.

Das Betriebspersonal bestand aus folgenden Beamten und Angestellten, unter welchen das von der schweizerischen Centralbahn ernannte und besoldete Personal der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen und des Bahnhofes Bern nicht aufgezählt ist.

#### I. Allgemeine Derwaltung.

Sekretariat und Registratur (nebst Telegrap Buchhaltung und Kasse Waterialverwaltung Abwart des Verwaltungsgebäudes Ausläufer (neu) Waterialverwaltungsdiener	3193 			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	5 3 2 1 1 1 13
II. Verkehrs- und Expedit Chef der Controle und des commenziellen Tontrole=Gehülfe Angestellte auf dem Controle=Büreau Bolontär Betriebs=Inspektor Büreau des Betriebs=Inspektors Bahnhof=Inspektor erster Klasse und dessen Bahnhofinspektoren zweiter Klasse (zugleie Telegraphisten) und deren Gehülfen	Dien Ste	tes : : : : ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! ! !	ter ner u	nd	1 1 5 1 1 2 2 6

Güterezpedienten (einen neu) Gepädezpedient Güterezpeditionsgehülfen Bahnlofaufseher Bagencontroleur Vortiers Nachtwächter Arbeiter  (1865: 85)  Wajchinen-Adjunkt Sefretär Berfführer Lectretär Lec	Vorstände ber Telegraphiste Bahnhoseinneh	$\mathfrak{n}$ ).	SCHOOL STATE	A STATE OF THE PARTY OF THE PAR						12
Gepäckerpeditionsgehülfen Bahnbofaufseher Bahnbofaufseher Bortiers Rachtwächter Arbeiter  (1865: 85)  Majchinen-Adjunkt  (1865: 85)  Majchinen-Adjunkt  Cefretär Berkführer Lofomotivführer Lofeser zweiter Klasse Feizer gweiter Klasse Bagenwärter Lugführer L	graphist)		11-0	•	C	·	99			2
Güterexpeditionsgehülfen Bahnhofaufseher Bagencontroleur Portiers Nachtwächter Arbeiter  (1865: 85)  Waschinen-Abjunkt Cetretär Berfführer Lofomotivführer Lofeyer erster Klasse Kieferanten) Bagenvösteurs Bagenwärter Lugführer Lusfenwarter Lugführer Lusfevenwarter Lugführer Lusfevenwarter Lugführer Lusfevenwarter Lugführer Lusfevenwarter Lugführer Lusfevenwarter Lugführer Lusführer Lu	Güterexpediente	n (einen	neu)				2 9 3 4 2 1 1 1 1 2 2			2
Bahnhofauffeher Bagencontroleur Bortiers 1 Rachtwächter 2 Arbeiter (1865: 85) 86  III. fahtdienst.  Maschtwächter 2 Arbeiter 1  Maschtwächter 2  (1865: 85) 86  III. fahtdienst.  Maschtwächter 2  Berfführer 2 Cockretär 1  Berfführer 2 Cofwetär 2  Getzer auster Alasse (für die Torfheizung und zu Lasten der Lieseranten) 6  Bagenvisiteurs 2  Bagenwärter Alasse (für die Torfheizung und zu Lasten der Lieseranten) 6  Bagenwärter 2  Bagenwärter 2  Bagenwärter 2  Bugführer 2  Conducteurs 10  Arbeiter 2  Bagenpußerinnen 2  (1865: 68) 71  In Folge Bunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. Pahnaussichts- und Unterhaltungsdienst.  Bahningenieurgehülfe 1  Büreau des Bahningenieurs 2	Gepäckerpedient	* 1	19.54	•		•	2016 2018	4.57	•	1
Bortiers	Outerexpedition	8gehülfe:	n .	com = 1	10. <b>•</b>	1.90g • 000	•	•		5
Rachtwächter	Wagnung auffehe	r .	N. 2. 1		•	•	•	•	•	1
Nachtwächter Arbeiter	Rartiora	it.		L'alternation		7 ( <b>\ \ \ \ \ \ \ \ \ \</b>	•	137 4-17	7.	1
Arbeiter		等+兼提品+ 675	<b>的复数形式</b>	March 19	ASI • VY		11.	\$4. T	•	1
(1865: 85)  ***III.** ** *** *** *** *** *** *** ***	Arbeiter						9		100	THE SECTION OF THE PARTY OF
Maschinen-Abjunkt					•					<b>4</b> 0
Maschinen-Adjunkt Schreiter Schretär 1 Berkführer 1 Lokomotivsührer 1 Lokomotivsührer 1 Lokeizer erster Klasse (für die Torsheizung und zu Lasten der Lieseranten) 6 Bagenvisiteurs 2 Bagenwärter 2 Lugführer 4 Conducteurs 1 Lugführer 2 Conducteurs 1 Lugeiter 2 Lugenpuherinnen 2 Lugenpuherinnen 2 Lugenpuherinnen 1 Lughührer 2 Lugenpuherinnen 2 Lugenpuheri			(1	865: 8	5)					86
Sckretär Berkführer Lokomotivführer Soeizer erster Klasse Heizer zweiter zweiter zweiter Heizer zweiter Heizer zweiter zweiter Heizer zweiter Heizer zweiter zweiter Heizer zweiter			Ш	. Fahri	ienst		i e			
Sckretär Berkführer Lokomotivführer Soeizer erster Klasse Heizer zweiter zweiter zweiter Heizer zweiter Heizer zweiter zweiter Heizer zweiter Heizer zweiter zweiter Heizer zweiter	Maschinan orsi	<b></b>								
Berkführer Lofomotivführer Lofiger erster Klasse	Schretär	intt .	•	•	•		•	•	•	1
Rofomotivführer					12.		•			1
Seizer erster Klasse (für die Torsheizung und zu Lasten der Lieferanten)  Bagenwisteurs 2  Bagenwärter 4  Bugführer 4  Conducteurs 10  Arbeiter 26  Bagenpuherinnen 20  (1865: 68) 71  In Folge Zunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. Pahnaussichts- und Unterhaltungsdienst.	Lotomotivführer				•		•		• /	7
Seizer zweiter Klasse (für die Torsheizung und zu Lasten der Lieseranten)  Bagenwäster (Lassen der Lassen der Lassen der Lieseranten)  Bagenwärter (Lassen der Lassen	Heizer erfter Kl	affe .	· (6							17
Wagenwärter Bugführer Gonducteurs Gonducteurs Magenpuherinnen  (1865: 68)  The Folge Bunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. Pahnaussichts- und Unterhaltungsdienst.  Bahn in genieurgehülfe Büreau des Bahningenieurs  2  1  1  1  1  1  1  1  1  1  1  1  1	Heizer zweiter s		ür die	Torfhei	zung	und	zu (	easten	der	
Wagenwärter			•	•	1.	objet de				6
Bugführer . 4 Conducteurs . 10 Urbeiter . 26 Wagenputzerinnen . 26 Wagenputzerinnen . 27	Wagenmärter				erit.			1		L
Conducteurs 10 Arbeiter 26 Wagenpuherinnen 20  The Folge Zunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. Pahnanssichts- und Unterhaltungsdienst.  Bahningenieurgehülfe 1 Ingenieurgehülfe 2  Büreau des Bahningenieurs 2	Bugführer.			taker see a		•				
Urbeiter Ugagenpußerinnen  (1865: 68)  71  In Folge Zunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. <b>Vahnaussichts- und Unterhaltungsdienst.</b> B ahn in gen ieur Ingenieurgehülfe  Büreau des Bahningenieurs  26  71  71  71  71  72  73  74  75  75  76  76  77  76  77  76  77  76  77  77  77  78  78	Conducteurs									
(1865: 68)  In Folge Bunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. <b>Bahnansschihts- und Unterhaltungsdienst.</b> Bahningenieurgehülfe  Güreau des Bahningenieurs  2  71  71  71  71  71  71  71  71  71			12/2/				€ 1			
In Folge Zunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. <b>Bahnanssichts- und Unterhaltungsdienst.</b> Bahningenieurgehülfe  Güreau des Bahningenieurs  2	Wagenpugerinn	en .			110		•			2
In Folge Zunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. <b>Bahnanssichts- und Unterhaltungsdienst.</b> Bahningenieurgehülfe  Güreau des Bahningenieurs  2			(1	865: 68	3)				•	71
Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.  IV. Pahnansschits- und Unterhaltungsdienst.  Bahningenieurgehülfe	In Kolae	Sunahn		the Art of the	7.4	n <b>f</b> leir	1611	Menara	rturen	
Bahningenieurgehülfe	Betriebsmateria	ls mußte	das l	Urbeiterp	ersor	ial etv	vas	vermeh	rt we	rden.
Bahningenieurgehülfe	17	ī <b>R</b> ahı	anflicht	o nus 1	Matar	haltun	.obia	.a	11/16	
Ingenieurgehülfe		. արույւ	ınaşlırılı	5- HHV 1	uutt	harrauf	joute	ujt.		
Ingenieurgehülfe	Bahningen	ieur								1
	Ingenieurgehülf	e arana.	Hot.		•			137 47.49		
11.66	Büreau des Ba	hningen	ieur\$		•			•	•	2
								11akart		4

Telegrapheninsp	ettor				•	•		·	
Bahnmeister	1.44	•		•	(	10			4
Vorarbeiter				1071				Mar all a	13
Bahnwärter									41
Weichenwärter					•	to hit is	Tax told	Natharia	$\overline{34}$
	Yer	•		•		•			
Arbeiter und To	agroyi	ter	•					<b>深刻的"别</b>	52

#### Refapitulation des Betriebspersonals.

	Im C	danzen.	Per Ki	lometer.
	1865.	1866.	1865.	1866.
Bahl der Beamten	202	201	2,34	2,33
Zahl der Arbeiter und Taglöhner	129	118	1,50	1,37
	331	319	3,84	3,70

Am Schlusse der Berichterstattung über ihre Geschäftsführung während des Jahres 1866 angelangt, versichert die Direktion Sie, Tit., ihrer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, ben 15. Mai 1867.

Der Direktor der bernischen Staatsbahn: Jul. Schaller.

Durch den Verwaltungsrath der Bernischen Staatsbahn gutgesheißen und dem h. Regierungsrathe zur Genehmigung empfohlen.

Bern, ben 23. Juli 1867.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:

Jolissaint.

Der Sekretär ad int.:

Constant fire all the major contract of artinaren az enek AND AND STREET AND STREET STORY

## Verkehr und Einnahmen.

Jahr 1866.

|            |                   |  |  |                                    | Persone  | n-Transpo          | rt.   |  
   |                         | 6  | depäck-Trans | port.   | -  | Thier-3  | ranspoi   | t.  
   
   
  | Transpor  | von Equ  | uipagen   
  |   |   |   |   | - Mittelbare 2   
   | Total  | Einnahmen=   |   |  |  
  |   |
------------	-------------------	--	--	------------------------------------	--	--------------------	---
--
--
--
---|--|--|---|---
---	---	--	--
---			
Monate.	1	. Claffe.	13
   | Cotal                   | C  | Bepäck.      | Leichen.  | 5  | Hunde.   | Pferbe  | und Bieh.   
   
   
  | Equipagen   | Außerg<br>Geger  | gewöhnt.<br>nstänbe.  
  | Gelb.   | Gi  | lgüter.   | Gewöhnli  | che Güter.   
   | Ginnahme   | 2  | total.  | Betriebs=  | ber  
  | Betreffnisse<br>ver   |
|            | Personen<br>Zahl. | erti   | ag.  | Personens<br>Zahl.                 | Ertrag.  | Personen-<br>Zahl. | Ertrag.   | ber Berfonen   
   | . bes Ertrages.         | Gewicht.   | Ertrag.      | The Extrag.   | Ans<br>zahl.   | Ertrag.  | Stücks<br>zahl.   | Ertrag.   
   
   
  | Anzahl.   | Anzahl.  | Ertrag.   
  | Tagirter<br>Werth.<br>Fr.   | Gewicht.  | Grtrag, incl.<br>Gelbtransport  | Sewicht.  | Ertrag.  
   | Berfchiebenen  | 11.  |   |  | Einnahmen.   
  | Kilometer.  |
| ianuar .   | 1994/             | 549  | 30   | 3.7391/4                           | 5.551 03   | 28.7291/           | 24.750 05   | 32.6681  
   | 30.850 38               | 2.272  | 6 1.369 58   | 4 68 39   | 99   | 54 52    | 1.970   | 1.132 81  
   
   
  | 3 6 7   | 9 17 1   | 118 85  
  | 4,000   | 3.270 7   | 1,239 73  | 208,086 -   | 20,517 64  
   | 788 -  | 211,356  | 7 22,545 3  | 7  | 56,146 69  
  | 652 87  |
| Şebruar .  | 147               | 1  | 57   |                                    |  |                    |   | 1  
   |                         |  |              |   |  | 111      | 1   |   
   
   
  |   |  |   
  | -61   |   |   |   | 1 400 000  
   | 12.40  | 198,190  | 6 22,828 3  | 5  | 55,445 49  
  | 644 72  |
| März       | 1654/             | 438  | 71   | 3,7201/2                           | 5,188 30   | 29,389 1/          | 25,791 30   | 33,2751/   
   | 31,418 31               | 2,918  | 5 1,683 26   | 1 11 38   | 102  | 74 17    | 2,475   | 1,939 19  
   
   
  | 3 36 2  | 0 4  | 28 —  
  | 29,000  | 4,509 3   | 1,816 84  | 235,026 7   | 26,849 31  
   | 1,394 37   | 7 239,536  | 30,060 5  | 2  | 65,251 03  
  | 758 73  |
| ĺpriľ      | 2821/             | 818  | 89   | 5,1341/2                           | 7,818 83   | 36,639             | 33,396 27   | 42,056   
   | 42,030 99               | 3,504  | 3 2,193 21   |   | 120  | 79 35    | 2,461   | 1,661 57  
   
   
  | 12 166 5  | 8 1  | 110 60  
  | 62,500  | 5,111 3   | 2,050 83  | 226,306 5   | 25,859 75  
   | 1,167 95   | 231,417  | 8 29,078 5  | 3  | 75,320 78  
  | 875 82  |
| Mai        | 4761/             | 1,344  | 86   | 6,197                              | 9,558 86   | 36,944             | 33,730 68   | 43,6171  
   | 44,634 40               | 4,187  | 8 2,521 41   | - -   | 89   | 66 20    | 3,135   | 2,139 81  
   
   
  | 8 62 8  | 5 13   | 99 15   
  | 61,500  | 4,571 -   | 1,800 71  | 225,215 6   | 25,618 42  
   | 1,285 85   | 229,786  | 6 28,704 9  | 8  | 78,228 90  
  | 909 64  |
| juni       | 635               | 2,255  | 35   | 6,3951/2                           | 10,492 01  | 36,1664/           | 32,105 05   | 43,197   
   | 44,852 41               | 3,543  | 5 2,293 12   | 1 11 38   | 70   | 48 42    | 2,204   | 1,753 02  
   
   
  | 4 26 6  | 5 29 1   | 67 45   
  | 10,000  | 4,040 1   | 1,670 72  | 238,108 5   | 23,822 92  
   | 1,851 94   | 242,148  | 6 27,345 5  | 8  | 76,497 63  
  | 889 51  |
| juli       | 1,036             | 3,859  | 17   | 7,853                              | 13,395 15  | 43,620             | 39,943 62   | 52,509   
   | 57,197 94               | 3,966  | 8 2,749 50   |   | 111  | 80 32    | 2,430   | 1,826 41  
   
   
  | 11 110 7  | 9 15 1   | 51 45   
  | 8,000   | 3,963 3   | 1,702 70  | 216,243 5   | 21,600 53  
   | 1,316 15   | 2 220,206  | 8 24,619 3  | 5  | 86,735 76  
  | 1,008 55  |
| lugust .   | 1,222             | 4,690  | 54   | 7,5071/2                           | 12,740 46  | 40,491             | 35,334 56   | 49,2201/   
   | 2 52,765 56             | 4,296 8  | 8 2,885 30   | 1 34 25   | 104  | 71 66    | 2,616   | 1,551 84  
   
   
  | 5 32 8  | 5 1  | 8 75  
  | _   | 4,376 9   | 1,777 28  | 232,851 6   | 25,006 29  
   | 1,289 61   | 237,228  | 5 28,073 1  | 8  | 85,423 39  
  | 993 30  |
| September  | 8751/             | 3,103  | 02   | 8,837                              | 13,316 17  | 45,511             | 40,778 49   | 55,2231/   
   | 57,197 68               | 4,220  | 5 2,682 17   | 2 61 88   | 223  | 145 20   | 3,134   | 2,775 36  
   
   
  | 9 89 8  | 0  |   
  | 91,500  | 5,219 9   | 2,001 56  | 239,044 6   | 25,125 98  
   | 1,139 6  | 1 244,264  | 5 28,267 1  | 5  | 91,219 24  
  | 1,060 69  |
| Oftober .  | 5234/             | 1,561  | 25   | 8,258                              | 12,219 53  | 47,880             | 45,492 89   | 56,6611/   
   | 59,273 67               | 4,417  | 7 2,678 10   | 1 18 10   | 225  | 141 48   | 2,908   | 2,316 49  
   
   
  | 5 57 2  | 2 -  | -  -  
  | 62,000  | 8,771 5   | 3,186 58  | 269,528 9   | 31,308 56  
   | 1,266 96   | 3 278,300  | 4   35,762   1  | 0  | 100,247 16   
  | 3 1,165 66  |
| lovember . | 249               | 628  | 89   | 4,109                              | 6,379 65   | 31,8301/           | 27,134 27   | 36,1881/   
   | 34,142 81               | 3,239  | 2,000 67     | 4 49 23   | 126  | 81 61    | 2,149   | 1,708 95  
   
   
  | 10 142 0  | 5 10   | 45 40   
  | 41,000  | 5,188 1   | 2,078 99  | 240,970 6   | 24,501 55  
   | 1,057 60   | 246,158  | 7 27,638 1  | 4  | 65,808 46  
  | 765 22  |
| Dezember . | 132               | 444  | 46   | 3,669                              | 5,600 66   | 31,793             | 27,202 81   | 35,594   
   | 33,247 93               | 2,868  | 1 1,774 02   | -1-   | 107  | 63 68    | 2,396   | 1,518 09  
   
   
  | 3 7 3   | 5 1  | 26 35   
  | -   | 5,979 1   | 2,249 45  | 252,317 3   | 24,393 61  
   | 1,525 36   | 6 258,296  | 4 28,168 4  | 2  | 64,805 84  
  | 753 55  |
| anuar-Dez  |                   |  | 1.   | .1.                                |  |                    |   |  
   |                         |  |              |   |  |          |   |   
   
   
  |   |  |   
  |   |   |   |   |  
   |  |  |   | 152,139 02   | 152,139 02   
  | 2 1,769 06  |
| Total      | 5,944             | 20,062   | 01   | 68,872 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 107,475 75   | 436,0971/3         | 389,222 10  | 510,914  
   | 516,759 86              | 41,791   | 26,272 15    | 17 321 37   | 1,449  | 953 28   | 30,705  | 22,082 26   
   
   
  | 81 831 1  | 8 107 8  | 819 — 8   
  | 371,500   | 58,682 4  | 22,957 25   | 2,778,209 2   | 295,236 55   
   | 14,897 8   | 7 2,836,891  | 6 333,091 6   | 7 152,139 02   | 1,053,269 79   
  | 12,247 32   |
| 1865 .     | 6,1251/2          | 19,515   | 29   | 72,5224/2                          | 112,903 87   | 418,9781/2         | <b>3</b> 73,393 04  | 497,6261/  
   | 505,812 26              | 40,484   | 3 25,574 52  | 7 102 39  | 1,674  | 1,088 85 | 33,835  | 25,686 23   
   
   
  | 78 616 6  | 5 92 7   | 29 29 2   
  | 388,000   | 51,671 2  | 19,536 30   | 2,697,003 3   | 286,301 65   
   | 13,006 1   | 1 2,748,674  | 5 318,844 0   | 6 147,242 33   | 1,025,696 52   
  | 11,926 70   |
| 3 5 1 2    | nanuar            | ### Perfonents   P | Perfenenda   Per | ### Perform:   Santa   Street      | ### Berfonen- 3abl.  ### Berfo | Nonate             | The state   The | Serionent   Seri | The formula   The first | The figure   The first   The figure   The first   The figure   The first   T | Nonate       | Nonate: Regioner: Gettes: $\frac{11. \text{ Glaffe.}}{200.00000000000000000000000000000000$ | Ronate.         I. Glaffe.         II. Glaffe.         III. Glaffe.         III. Glaffe.         III. Glaffe.         Exeronemengable.         Exeronemengabl | Nonate   | Nonate Robbit Properties Robb | Monate:         I. Gaffe:         III. Gaffe:         E tal.         E tal.         Geridents         Springers         Springers         Gritrags         Performs         Gritrags         Performs         Gritrags         Performs         Gritrags         Performs         Springers         Gritrags         Performs         Performs         Performs         Per Sertingers         Gritrags         Gritrags <td>Nonate.   I.     Claffe   II.   Claffe   Claffe   III.   Claffe   Claffe  </td> <td>  Nonate   Reference   State   State  </td> <td>Nonether Heriorius Salit Staffs   II. Staffs   III. Staffs   IIII. Staffs   III. Staffs   III. Staffs   III. Staffs   III. Staff</td> <td>Nonate:         II. Giaffe.         III. Giaffe.         Ex ot al         Serioum. 3abi.         Octability         Serioum. 3abi.         Octability         Serioum. 3abi.         Octability         Serioum. 3abi.         Octability         Octability</td> <td>  Note   Note  </td> <td>Note that the content of the conten</td> <td>  No.   State   State</td> <td>Note 1. Cite 1</td> <td>Note 1. Culture 1. Cul</td> <td>  Repart   Repart   Repart   Repart   Repart   Repart   Repart   Repair   R</td> <td>Name to the proper to the pro</td> <td>The region of the region of th</td> <td>The line beside the line besi</td> <td>The line below in the line be</td> | Nonate.   I.     Claffe   II.   Claffe   Claffe   III.   Claffe   Claffe | Nonate   Reference   State   State | Nonether Heriorius Salit Staffs   II. Staffs   III. Staffs   IIII. Staffs   III. Staffs   III. Staffs   III. Staffs   III. Staff | Nonate:         II. Giaffe.         III. Giaffe.         Ex ot al         Serioum. 3abi.         Octability         Serioum. 3abi.         Octability         Serioum. 3abi.         Octability         Serioum. 3abi.         Octability         Octability | Note   Note | Note that the content of the conten | No.   State   State | Note 1. Cite 1 | Note 1. Culture 1. Cul | Repart   Repart   Repart   Repart   Repart   Repart   Repart   Repair   R | Name to the proper to the pro | The region of th | The line beside the line besi | The line below in the line be |