Zeitschrift: Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die

Staatsverwaltung des Kantons Bern ...

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1867)

Artikel: Bernische Staatsbahn: Fünfter Geschäftsbericht der Direktion an den

Verwaltungsbericht

Autor: Küefer, J. / Jollisaint / Schaller, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416092

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: 13.12.2025

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

Bernische Staatsbahn.

than this village as pulled on the continue of strong and the configuration of the formal performance of a property of merature and their graffic Livement started himself and colorations are

Cord and Consour that it is not to be distributed and course with a confidence of the confidence of th

settlichtesil von derige sondigmitten in einen einen erhalt printeligener sich erede don anatomical de como de la compania de la como de como de como de la como de la

Fünfter Geschäftsbericht der Direktion

an den den Derwaltungsrath.

authorities after a de le comme de la comme del la comme de la comme della comme de la comme della com

themstends the season of the discussion of the complete season of th

Das Geschäftsjahr 1867, welches den Gegenstand bes gegenwär= tigen Berichts bildet, war für unsern Betrieb kein günstiges. Nach= dem die ersten Monate einigen Zuwachs der Verkehrseinnahmen er= zeigt hatten, erlitten letztere in den folgenden Monaten eine fortschrei= tende Abnahme, welche schließlich gegenüber den unmittelbaren Betriebseinnahmen des Jahres 1866 einen Ausfall bewirkten. Dieses Ergebniß erklärt sich theils aus allgemeinen Gründen fortdauernder Unsicherheit europäischer Zustände und der hauptsächlich durch sie bewirkten Stockung des Handels und des Erwerbs, welche besonders den Holzabsatz und den Personentransport schmälerten, theils aus besonderen Ursachen, unter welchen wir die progressive Abnahme des Personen-Verkehrs auf der Linie Biel-Neuenstadt zu Gunsten der Frei-burger Linie, sowie die schlechte Witterung, aufzählen. Letztere hemmte überhaupt den lokalen und landwirthschaftlichen Verkehr und entzog uns die sonst ergiebigen Ginnahmen der sogenanten Insels oder Weins

lese-Sonntage. Zu dieser Verminderung der Einnahmen gesellte sich noch eine Vermehrung der Ausgaben, hauptsächlich wegen des schiedsgerichts lichen Entscheids des Bundesgerichts vom 22. März 1867 in unserem Prozesse gegen die bernische Torfgesellschaft, wonach der Preis des gelieserten Vrennmaterials bedeutend, und zwar mit Kückwirkung auf die Lieserungen der Jahre 1865 und 1866, erhöht wurde. Durch die Einwirkung dieser ausnahmsweisen Umstände blied das Netto-Erzgebniß unserer Gesammt-Einnahmen unter dem Reinertrag des Vorziahres. Dagegen berechtigen gerade die außergewöhnlichen, theilweise auf Ausgaben früherer Jahre sich erstreckenden Ursachen dieses misslichen Rechnungs-Ergebnisses zu der begründeten Hoffnung, daß eine Wiederholung derselben nicht mehr, wenigstens nicht in so drückendem Masse, stattsinden werde.

Dem Geschäftsberichte sind zur Erläuterung die Bau- und Betriebsrechnung, sowie die statistischen Tabellen über den Verkehr und die Einnahmen nach ihren Hauptrubriken, monatst und stationsweise, nebst den verglichenen Resultaten des Jahres 1866, beigefügt, und verweisen wir hiemit auf dieselben. Im Weiteren haben wir, da die Erstellung der bernischen Staatsbahn, mit Ausnahme einiger zufälligen Erweiterungen, als beendet betrachtet werden kann, einen Situationsplan nebst Längenprosil der ganzen Linie beigebogen.

I. Verhältnisse zu dem Bunde und den Kantonsbehörden.

Die Uebereinkunft zwischen dem eidgenössischen Finanzdepartement und den schweizerischen Bahnverwaltungen, betreffend die Trans= portbedingungen des zum Verkause bestimmten Pulvers, wurde definitiv abgeschlossen und ist mit dem 1. Juni in Kraft getreten. Zugleich mit dieser Vereinbarung wurde auch die schwebende Frage über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtrans= porten erledigt, indem der hohe Bundesrath, nach den hierüber gepflogenen Verhandlungen zwischen den Deligerten des eidgenössischen Militärdepartements und den Eisenbahnverwaltungen den bereinbarten Modisitationen des von ihm unterm 13. September 1865 erlassenen Spezialreglements beitrat und dem modifizirten Spezialreglement unsterm 20. Mai 1867 die Genehmigung ertheilte.

Die centralisirte Organisation des Betriebsdienstes in Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr wurde zwar von den vereinten Bahnverwaltungen mit dem eidgenössischen Militärdepartemente zu Ende berathen, gelangte jedoch nicht zu definitiver Genehmigung der Bundesbehörde.

Zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und den schweizerischen Bahnverwaltungen wurde am 27. November 1867 ein Vertrag über die Benutzung der Bahntelegraphen für den Privatdepe= schenverkehr vereinbart. Der Vertrag tritt mit dem 1. Januar 1868

in Kraft.

Die mit dem gleichen Departement angebahnte Revision des Vertrags über die Benutung der Gisenbahn für den Post= dienst, anläßlich des Transports der Fahrpoststücke über 10 Pfund konnte wegen Mangel an Uebereinstimmung zwischen dem Departement und den Eisenbahnverwaltungen nicht zum Abschluß gelangen.

Mit dem eidgenössischen Departement des Innern wurden über die Mittel und Wege zur Ausstellung einer möglichst vereinfachten gemein= samen Statistik der schweizerischen Gisenbahnen Unterhandlun-

gen eingeleitet.

Der bei dem eidgenöffischen Postdepartement nachgesuchte Fahr= postkurs zwischen der Station Langnau und Sumiswald trat in's Leben.

Der dem Großen Rathe des Kantons Bern vorgelegte Defretsent= wurf behufs Regulirung der Entfernung neuer Gebäude= oder Waldbestände-Anlagen von der Bahn, wurde von dieser hohen

Behörde neuerdings abgelehnt.

In Ausführung der Conzessionsbestimmungen der Linie Biel-Neuenstadt-bernische Grenze und Biel-Bern-Langnau, welche dem Kanton Bern als Nachfolger der Oftwestbahn durch Bundesbeschluß vom 25. Januar 1862 überbunden worden sind, hat der Verwaltungsrath auf den Antrag der Direktion das Verfahren festgestellt, welches für die Ausfertigung der vollständigen Grenz= und Katasterpläne, für die Beschreibung der Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten für die Inventarisirung sämmtlichen Betriebs-materials sowie für die Abschlußrechnung über die Anlage= und Betriebseinrichtungstoften der Staatsbahn zu handen des Bundesrathes und der Kantonsregierung befolgt werden soll. Dieses Verfahren beruht wesentlich auf denselben Grundlagen, welche in der Konferenz vom 28. März 1867 unter dem Vorsitz des eidgenössischen Departements des Innern, zwischen den Delegirten der betheiligten Rantonsregierungen und benjenigen der schweizerischen Centralbahn, festgesetzt worden sind.

Auf Veranlassung der Gisenbahndirektion des Kantons wurde derselben ein umfassender administrativer und technischer Bericht über den Ausbau der Bahn von Langnau nach Luzern und die Mit= tel und Wege zu ihrer Ausführung vorgelegt und auch dem Verwal=

tungrathe mitgetheilt.

II. Verhältnisse zu anderen Gisenbahn-Verwaltungen.

Außer den bereits im ersten Kapital erwähnten gemeinschaftlichen Beschlüssen der schweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen wurden in der Conferenz im Interesse des direkten Verkehrs mehrere Fragen berathen, und namentlich folgende Gegenstände erledigt:

a. Revision des Vertrags über den Austausch der Güterwagen mit Inkrafttretung vom 1. Januar 1867 an, welche eine nachhaltigere Ausnutzung der Wagen und eine billigere Vertheilung allfälliger Beschädigungen zuläßt.

b. Allgemeine Einführung des ermäßigten Tarifs für den Trans=

port von Gesellschaften und Schulen vom 1. Mai an.

c Feststellung eines gleichmäßigen Formats von Frachtbriefen mit verbessertem Text und leicht extennbarem Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlicher Fracht.

d. Ergänzung der Kontrole der Einnahmen für den Gepäcktransport.

e. Aufstellung eines neuen Reglements und Tarifs für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen, wodurch, die Preise bedeutend ermäßigt und zugleich die bezüglichen fomplizirten und zu ungleicher Anwendung Anlaß gebenden Bestimmungen des Transportreglements über den direkten Güter-Verkehr aufgehoben werden. Dieser Tarif wurde hierseits am 28. Dezember genehmigt und tritt am 1. Januar 1868 in Kraft.

Mit der schweizerischen Centralbahn konnte am 8./11. Februar der definitive Kausvertrag über das Areal des alten Bahnhoses Biel, im Inhalte von zirka 20 Jucharten und 16,560 Quadr.-F. ausgesertigt werden, nachdem endlich sämmtliche Anstände über die Grenzen mit den Anstößern ihre Erledigung gefunden hatten. Der schließliche Kausspreis betrug Fr. 189,883. 60, welche befanntlich schon vor Erössnung des Betriebs aus dem Baukapital bezahlt worden sind.

Nachdem der im Jahre 1863 mit der Franco-Suisse über die Anschlußverhältnisse in Reuenstadt und Biel geschlossene Vertrag beidsseitig auf 1. Juni gefündet worden und unsere anhaltenden Bemühunsen die Betriebsverwaltung der Suisse Occidentale, beziehungsweise die Franco-Suisse-Vahn zum Abschluß eines neuen Vertrags zu vermögen, welcher den Leistungen der Vernischen Staatsbahn in den Anschlußstationen Neuenstadt und Viel billigere Rechnung tragen sollte, ohne Erfolg geblieben war, entschloß sich der Verwaltungszrath, die Frage der dortigen Anschlußverhältnisse nebst bezüglichen Lasten und Rechten dem Entscheid des Bundesrathes vorzulegen, welcher dieselbe bereits zur Zeit des Betriebs der Franco-Suisse

und Ostwestbahn im Jahr 1860 zu vermitteln im Fall gewesen war.

III. Bahnbau.

| Bau kapital. Die Gesammtausgabe Bahn und die Anschaffungen des Betriebsinve Baurechnung pro 1866. | entars betrugen laut der |
|--|--|
| beliefen sich auf denselben Zeitpunkt auf . | ,, 1,407,285. 20 |
| Somit war der Stand des Baukapitals auf 31. Dezember 1866 netto Die Bauausgaben des Jahres 1867 er reichten die Summe von Fr. 28,678. 16 Dagegen betrugen die Einnahmen " 22,985. 94 | Fr. 18,141,966. 73 |
| Die Bauausgaben des Jahres betrugen | |
| daher netto | 5,692. 22 |
| pital auf 31. Dezember 1867 netto | |
| In dieser Summe ist die Anlage der Torsschup- pen in Biel und Bern mit Fr. 199,467. 19 und das Betriebsinventar für die Einrichtung des | en in creto ancesto en laborante en laborant |
| Torfbetriebs mit " 67,410. 16 | inbegriffen. |
| welche laut Vertrag von der Berner Torfgesfellschaft zu 6 pZt. verzinst werden. | |
| Auf 71,5 Kilometer Bahnlänge der Bernischen Staatsbahn kommen also die Anlagekosten auf 31. | |
| Dez. 1867 p. Kilometer auf Fr. 253,813. 41 Die Gesammtheit der vom Großen Rathe bewil= | |
| ligten Kredite betrug | Fr. 18,160,000. — |
| Es bleiben demnach auf 31. Dezember 1867 | |
| noch verfügbar | Fr. 12,341. 05 |

| und auf dem Spezialkredit | odhenii Saatii Saasaan |
|--|-------------------------------|
| von Fr. 60,000 für Ans schaffung von 20 neuen | |
| Plattformwagen " 118. 72 | |
| Summa wie oben Fr. 12,341. 05 | of the section follows |
| Die hauptsächlichsten Einnahmsquellen klassissirer genden Rubriken: | i find ninter for- |
| Beiträge von Korporationen und Privaten. ? Beitrags der Gemeinde Brügg an der Errichtun Station | |
| und Gebäuden (verschiedene Abschnitte und Parzellen in 22 Posten). | , 11,210. 96 |
| Erlöse aus dem Verkauf von Materialien Rückerstattung in Folge von Expropriations= | 305. 80 |
| Endabrechnungen Seitens der Expropriaten sind an Ausständen 93 Posten eingegangen mit . | " 10,195. 53 2. 22,005. 04 |
| Total: Unter den Ausgaben heben wir folgende Posten | Fr. 22,985. 94 hervor: |
| Allgemeine Verwaltungskosten. Druck, In- sertionen, Verschiedenes | Fr. 146. 80 |
| Expropriationen. Die größten Kosten veran- laßte die Absindung zweier noch von der Ostwest- bahn auf die Verwaltung übergangener Expro- priationsfälle mit Fr. 6002. 60 auf der Lang- nauer Linie. Die Gesammtentschädigungen beliefen sich für sieben Expropriaten auf Fr. 5523. 66 Sämmtliche Ausgaben für Expropriationen be- | |
| tragen | 7,384. 69 |
| Bahnbau. Wir erwähnen die Ausführung meh- rerer Arbeiten, welche zur Erledigung langwieriger Streitigkeiten über Kanalanlagen und Unterhalt bei Signan vertragsgemäß übernommen werden mußten mit Fr. 850; die Erstellung von drei festen Signalen zur Sicherheit des Betriebs auf Bahnhof Biel mit Fr. 2762. 58; die Erstellung eines Hebkrahnes auf Station Worb mit Fr. 1045. 30; Anlage einer Ladenwand um den Re- | |
| Uebertrag | 7,531. 49 |

Uebertrag Fr. 7531. 49

Total:

staurationsgarten in Biel mit Fr. 418. 50. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf .

6,540. 14

Die daherige Ausgabe be-Betriebsmaterial. trifft die Restzahlung für die 20 neuen Güter= wagen auf dem Spezialfredit von Fr. 60,000 mit

14,606. 53 Fr. 28,678. 16

An den laut unserem vorjährigen Berichte geleisteten Vorschuß der Domänenkasse von Fr. 100,000, welcher in der Rechnung pro 1866 unter der Einnahmen-Rubriken "Erlose aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden" figurirte, wurden in zwei Titeln von verkauften Parzellen des alten Bahnhofes Biel zurückerstattet Fr. 21,107. 92. Bon diefer Summe kamen aber die Zinsen für den Borschuß seit 14. Mai 1866 mit Fr. 7734. 85 in Abzug, so daß der baherige Kapitalausstand auf 31. Dezember noch beträgt Fr. 86,626. 93. Wie bereits im Jahresberichte von 1866 erwähnt, werden die betreffenden Erlöse in den Ginnahmen des Baukonto bis zur vollständigen Deckung des Vorschusses nebst Zinsen nicht verrechnet. Bei einiger Zunahme der Geschäfte und des Verkehrs in Biel, für welche in letter Zeit manche Anzeichen sprechen, dürfen wir auf eine allmälige gunstige Veräußerung der Parzellen des alten Bahnhofareals hoffen.

So weit die Operationen dieser Dienstabtheilung nicht bereits in den obigen Angaben erwähnt sind, tragen wir noch folgende Bemer=

fungen nach:

Grunderwerbung.

Neue Erwerbungen kamen im Berichtjahre keine vor.

Neue Verträge für den Verkauf von Bahnabschnitten wurden im Laufe 1867 vierundzwanzig abgeschlossen. Ihr Flächeninhalt beträgt 45,915 Quadr.-F. und der Gesammtpreis Fr. 2904. 63. Mit Ende Jahres war der Betrag von 18 dieser Verträge mit Fr. 1560. 65 (27,361 Quadr.=F.) falbirt.

Mit Jahresschluß bleiben noch folgende Beträge im Ausstande: a. Un Beiträgen von Corporationen und Privaten zum Bahnbau, Fr. 6,000. die Gemeinde Münchenbuchsee mit circa Die Erledigung bezüglicher Forderung steht in

Folge der Beseitigung einiger schwebenden Un= stände in nächster Aussicht.

b. Endabrechnung mit dem gewesenen Lauunter= nehmer Ingenieur Rocher, deren Beurtheilung vertragsgemäß dem Bundesgericht als Schiedsgericht übertragen ist, dessen baldiger Entscheid bevorsteht, laut unserer Berechnung mit circa . . . " 23,823. 24

c. Erlöse von verschiedenen in den Jahren 1865 bis 1867 abgeschlossenen Kaufverträgen über Landab= schnitte nebst betreffenden Zinsen, Kapitalbetrag " 6,335. 20

d. Rückerstattungen für Expropriations=Endabrech= nungen laut ausgeführten Vermarkungen und entsprechenden Auflageplänen, circa. in 91 Posten. Wir bemühen uns, diese Endabrechnungen auf gütlichem Wege zu erledigen, was zwar bei mehreren Expropriaten wiederholte Schritte und Zeitverlust erfordert, jedoch allmälig die Anerkenuung der Rechnungen bewirkt und das Ziel definitiven Abschlusses dieser Ausstände

näher rückt.

" **25,271**. 49

Noch erwähnen wir unter diesem Kapitel einer Immobiliarbewer= bung, welche zwar keinen Bestandtheil des Bahnbaukapitals bildet, jedoch durch besondere, theilweise vor unserer Betriebsübernahme bestehende Verhältnisse auf dem Bahnhof Biel herbeigeführt wurde. Die Verwaltung kam nämlich in die Nothwendigkeit, um den gänzlichen Verluft einen grundpfändlich versicherten Forderung für Camionage-Ausstände von 10,847 Fr. 94 Et. (wovon Fr. 3232. 39 nebst Folgen der schweizerischen Centralbahn angehören) zu vermeiden, die Grundbesitzung der Herren Wydler und Brandenberger, nächst dem Bahnhof Biel, an der zur Aufhebung der Gütergemeinschaft zwischen den verschiedenen Pfandgläubigern gerichtlich angeordneten Steigerung Der Große Rath genehmigte in seiner Sitzung vom 30. November 1867 den zufolge der Steigerung festgestellten Ankaufpreis von Fr. 54,500. — In Wirklichkeit belaufen sich mit Jahresschluß Ankauf, nebst rückständigen Zinsen, Grundsteuern und Asseturanzbe= trägen, Kosten und dringenden Reparaturen auf 53,076 Fr. 72 Cts. — Die Liegenschaft begreift drei Gebäude, nebst zwei Anbauten und Garten, halt im Ganzen 43,044 Quadrat-Fuß und wurde im Jahr 1865 eidlich zu Fr. 75,000 geschätzt. Die Gebäude sind in der ber= nischen Asseturanz für Fr. 64,500 versichert. — Mit der schweizerischen Centralbahn sind behufs Festsetzung der beidseitigen Verhältnisse in Folge der gerichtlich eingetretenen Schuldliquidation Unterhandlungen eingeleitet.

Bureau- Arbeiten, detaillirte Entwurfe, Boranfclage u. f. w.

Behufs der Liquidation von Expropriations=Streitigkeiten und der Ausführung einiger Baueinrichtungen wurden vom Bahn=Ingenieur unter anderen folgende Arbeiten vorgelegt.

Uebereinkunft mit Gerber Balz in Bowyl, betreffend Uebernahme seines verlegten Gewerbefanals; — Uebereinkunft mit Kürsprecher Bühl= mann, betreffend die Conzession eines Fußweges auf Station Tägertschi; — Pläne und Kostenvoranschläge über eine Zufahrtsbrücke zu dem Grundstück No. 15 a Gemeinde Langnau, und daherige Uebereinkunft mit Peter Luginbühl daselbst; über zwei steinerné Güterrampen auf den Stationen Neuenstadt und Twann; über einen Krahnen in Worb; über die Gaseinrichtung im Restaurationsgarten auf Bahnhof Biel; sowie über die Erstellung einer Ladenwand um denselben; über eine Postwagenremise in Langnau und über die Erneuerung einer Doble unterhalb Zäziwyl; — Vertrag mit der Einwohnergemeinde Twann, betreffend das Mitbenutzungsrecht über die äußere Moosgrabenlände in Twann; — Bericht über die Möglichkeit einer Abweichung des Traces der Bahn von Langnau nach Luzern über Kriens und der Verminderung der Baukosten-Voranschläge. Wir erwähnen ferner der Erledigung mehrerer Expropriationsanstände in den Gemeinden Twann und Ligerz, sowie einigen anderen vereinzelten Reklamationen gegen die Endabrechnungen. In ihr der weine in der der in indige tick marion transportation architecture data crontinue infrarenciación activity

mattun begerrich mutentalV. Bahnbetrieb. ist martiete gie bilgürich

entricock not appear 1. extlgemeines. 30 and washingthe

Behufs neuer Untersuchungen sowohl über die Art und Weise der Organisation des eigenen Betriebs als zur Ueberlassung des letzeren an einen Unternehmer ober seiner Einrichtung auf dem Fussionswege mit anderen Bahnverwaltungen blieb das Gesetz vom 2. Dezember 1864 gemäß der ersten Berathung provisorisch in Kraft.

Lom Verwaltungsrathe wurden folgende Regulative genehmigt: Nachtrag zum provisorischen Regulativ, betreffend die Nebenzüge der Zugführer, Condukteure, Lokomotivführer, Heizer und Wagenwärster, für Vrenns und SchmiermaterialsCrsparnisse, Reservedienst, Stunster,

den= und Uebernachtsgelder (22. März).

Regulativ, betreffend die Amtsbürgschaften der Beamten und An-

gestellten der Staatsbahn (22. März).

Regulativ über Reiseentschädigungen der Beamten und Angestell= ten in dienstlicher Verrichtung (28. Dezember).

Tarife. Neben den allgemeinen Tariffragen des direkten Verstehrs, welche in den Konferenzen der schweiz. Eisenbahnverwaltungen berathen wurden, heben wir noch folgende spezielle Maßregeln hervor, die wir theils im internen, theils aber auch im direkten Verkehr mit einzelnen Bahnverwaltungen getroffen haben.

Personen « Verkehr. Die schon seit 1865 bestehenden Sonnstagsbillets wurden auf mehrere andere Stationen ausgedehnt, dagegen in den seit Juni 1864 mit der damaligen Direktion der Fracno-Suisse vereindarten Lustfahrtbillets erhebliche Reduktionen vorgenommen, weil keine oder wenigstens nur unbedeutende Benutzung dieser Billets stattsand. Den Grund davon erblicken wir neben Anderem in einer zu geringen Radattgewährung für solche Billete, die eben nur dann häussiger benutzt werden, wenn sie gegenüber den gewöhnlichen Taxen dem Publikum mehr Convenienz bieten. In Folge der auf dem Gediete der westschweizerischen Sisendahnen (Lausanno-Fridourg-Berne und Franco-Suisse) mit 1. Januar 1867 eingetretenen Erhöhung der Personenstransport-Tarife waren wir genöthigt, auf besagten Monat sämmtliche direkte Personen-Billets zwischen Stationen der bernischen Staatsbahn und denjenigen der genannten Linien umdrucken zu lassen, und benutzten zugleich diesen Anlas, die Ausgabe direkter Billets zu erweitern.

Güter=Transport. Neben mehreren Abänderungen und Zufätzen im Reglement und Klassisstation des direkten Güterverkehrs mit den Großherzoglich badischen und pfälzischen Eisenbahnen notiren wir bezüglich der Letzteren die Ausdehnung des direkten Verkehrs auf die Stationen Spener und Neustadt.

Mehrfache in der Gewichtsermittlung bei Sendungen von Hopfenstangen, Sperrholz und Gerüftholz zu Tage getretene Uebelstände veranlaßten die Verwaltungen der schweizerischen Centralbahn und der Bernischen Staatsbahn für diese Sendungen von der Gewichtsermittlung durch kubische Messung Umgang zu nehmen und die wirkliche Abwägung einzuführen, eine Maßregel, die im Lause des Berichtzahres auch noch auf Bretter und andere Schnittwaaren ihre Answendung fand.

Im internen Verkehr wurde unter'm 28. Dezember ein ermäßigter Spezialtarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Mehl und Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten und Sämereien in jeder Quantität aufgestellt, welcher auf 1. Februar 1868 in Kraft tritt.

Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge. Bei gleicher Ausschnung der selbst betriebenen Linien wie 1866, nämlich 85,6 Kilometer, wozu die von der S. O. betriebene Grenzstrecke kommt, nämlich Neuenstadt-Bernergrenze 0,7 "

argent de la constant de la constant de Lotal : **86,3 Kilometer**

could interest invalidation of Leaders

| fanden auf den verschiedenen Strecken fi Befahrenelängen. Kilometer. bis | olgende | regelmäßige | Züge statt: |
|---|-----------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| Befahrene Längen. Kilometer. bis | 1. Jan. 2 81. Mai. | dem 1. Juni Bo bis 14.Oftob. bi | m 15. Oftober 6 31. Dezemb. |
| Bern=Lagnau 37,4 Läglich: | 3 | 3 | 3 |
| Bern-Biel 33,8 " | 4 | 5 | 4 |
| Biel-Neuenstadt 14,4 | 5 | 5 | 5 |
| Zahl der täglich auf der ganzen | | | SINGTONIA (|
| Linie kursirenden Züge | 12 | 13 | 12 |
| Anzahl der regelmäßigen Züge | deli m | | |
| | 1812 | 1768 | 936 |
| Sämmtliche Züge haben täglich | | d instructs of | national gr |
| durchlausen Kilometer | 638,8 | 706, | 638, |
| Gesammtzahl der fahrplanmäßiger | 1 Züge | vom 1. 3 | anuar bis |
| 31. Dezember: | | n mangagan. | व ३० वर्षा ४०वे |
| Regelmäßige Züge 4516 n | rit einer | n Parcours | von Kilo= |
| distribute displaying the tree and security | | meter | 242,355,6 |
| Extras und Sonntagszüge 25 | ,, ,, | <i>"</i> " | 1,757,6 |
| Total sämmtlicher Züge 4541 | <i>u u</i> | <i>II II</i> | 244,113,2 |
| Hiezu kommen auf der Linie Neuenstal | t=Berne | rgrenze | |
| Regelmäßige Züge | • | • • " | 2,498,8 |
| Ertra=Züge | • | • " | 6,1 |
| Total Zugskilometer | • | • " | 246,618,1 |

Die Komposition der Züge der Linie Langnau-Bern-Biel bestand, mit Ansnahme des direkten Personenwagens der Paris-Lyon Mittel-meerbahn von Paris nach Bern retour, aus Material der bernischen Staatsbahn. Auf der Linie Biel-Neuenstadt waren die Züge aus Wagenmaterial der Suisse Occidentale und mit Maschienen der ber= nischen Staatsbahn komponirt, mit Ausnahme eines Zuges, welcher behufs vertragsmäßiger Ausgleichung des Materials zwischen beiden Verwaltungen mit bernischem Staatsbahn=Material zwischen Bern und Neuenburg, beziehungsweise Lausanne, zirkulirte.

Betriebsftorungen.

Wir erwähnen unter diesem Titel folgende Vorfälle: In der Nacht vom 8. auf den 9. April wurde in Folge des außergewöhnlich hohen Wasserstandes und des heftigen Windes der Bahndamm in der Nähe des Romer bei Biel auf eine Länge von zirka 50 Fuß durch die Wellen des Bielersees fast zur Hälfte wegge- spühlt und dadurch der Bahnbetrieb an dieser Stelle unterbrochen. Trotz der ungünstigen Witterung gelang es den äußersten Anstren-gungen, den Damm in einem halben Tage soweit herzustellen, daß

die Züge ungehindert wieder durchfahren konnten. In der Zwischen= zeit wurde ein Omnibusdienst zwischen dem Bahnhof Biel und dem Uebergang beim Kömer für den Personentransport eingerichtet. — Am Morgen des 5. Septembers lösten sich, nach Durchfahrt des Frühzuges von Biel nach Neuenstadt, von der Höhe am Gottstadter= hause bei Biel einige Felsblöcke ab und rollten, unterwegs sämmtliche Telegraphenleitungen verstörend, auf die Bahn, welche dadurch beschädigt und unfahrbar wurde. Durch rasches Signalisiren und Herbeischaffung der nöthigen Arbeitskräfte konnte jeder Unfall vermieden und die Bahn nach drei Stunden wieder gehörig befahren werden. Mittlerweile wurden die folgenden Züge auf der unterbrochenen Stelle angehalten und die Reisenden mittelst Spezialzug befördert und abgeholt. — Den 30. September, Abends, wurde in der Dämmerung bei der Scheußbrücke nach Anzeige des dortigen Wärters ein raffinirter Entgleisungsversuch gemacht, indem eine Lasche gelöst, aufgerichtet und in der Weise wieder befestigt wurde, daß bei der dortigen starken Bahnkurve die Entgleisung der Maschine unvermeidlich gewesen wäre. Glücklicherweise wurde der verbrecherische Anschlag durch den Wärter rechtzeitig entdeckt und vereitelt. Eine vom Regierungsstatthalteramt Biel angebahnte Untersuchung blieb ohne Resultat. Es schwebt über= haupt bei diesem Kall ein unerklärliches Dunkel. milk-nata)

- Administration of the Co

September and in the property of the september of the sep

The Company of the Color of the Company of Company of the line of the Colors

The acressing the second colors of the color

e de la company de la company

engone milber in itua-antro del ma antro del antro del partico della della esta della della esta della esta della della esta della e

2. Einnahmen und Verkehr.

Folgendes sind die Hauptergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen im Vergleich zu benjenigen des Jahres 186**6**:

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.

| | | 1866. | 1867 | |
|---------------------|---|-------------------------------|--------------------------|--------------------|
| | | Im Ganzen. In Prozenten. | In Ganzen. In Prozenten. | |
| 1. Bom | 1. Vom Personen-Transport | 516,759. 86 57,35 | 495,411. 30 55,86 | ROBERT COLOR |
| п. П. | Gepäck: " (inkl. Leichen) . | 52 | Ţ | |
| п. " | Thier: | 54 | 24,286. 57 2,74 | |
| ٧. " | Transport von Equipagen u. i. w. | . 18 | Ţ | |
| , , | Fütertransport | 333,091. 67 36, ₉₆ | 98 0 | THE REAL PROPERTY. |
| | (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) | 901,130, 77 100 | 886,826. 99 100 | |
| 8 | B. Mittelbare Betriebseinnabmen | 152,139. 02 | 4 55,220. 38 | |
| 0 <i>U]</i> | Finnahmen | 1,053,269. 79 | 1,042,047. 37 | |
| | Einnahmen per Tag | . Fr. 2,885. 67 | Fr. 2,854. 90 | |
| | " Bahnkilometer | . , 12,247. 32 | | |
| | " "Tag und Bahnkilometer | | | |
| | " Kotomotivitlometer . | | * | |
| | " Wagenachentilometer Koitonkon inkl (Konzok | | 0.50 | |
| (10) (41) (1) | | | " | |
| | | | 9/11 0 | |

Aus obiger Zusammenstellung ergibt sich, im Vergleiche zum Büdget, eine Mindereinnahme von Fr. 26,292. 63; im Vergleiche zu den vorjährigen Einnahmen ein Minderbetrag von Fr. 11,222. 42 oder 1₀₆ Procent. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen stehen nämlich gegenüber denjenigen des Jahres 1866 um Fr. 14,303. 78 zurück, was ausschließlich auf der Abnahme des Personenverkehrs beruht, und zwar, wie aus den beigebogenen Tabellen ersichtlich ist, des internen oder lokalen Verkehrs. Den Hauptausfall zeigt der naßkalte Monat Oktober; während nämlich im Jahre 1866 im Monat Oktober 59,662 Personen die Staatbahn befahren haben, sind im Berichtsjahre für den gleichen Monat nur 46,643 zu erwähnen.

Per Bahnkilometer vertheilen sich die Einnahmen, wie folgt:

| | | 1866. | | 1867. |
|------------------------------|-----|---------|----|------------------------------|
| Versonen | Fr. | 6,008. | 84 | Fr. 5,760. 60 |
| Gepäck und Leichen | " | 309. | 22 | 323. 40 |
| Thiertransport | ,, | 267. | 85 | 282. 40 |
| Equipagen | | 19. | | " 18. 39 |
| Güter | 11. | 3,873. | 16 | " 3 ,92 7 . 15 |
| | Fr. | 10,478. | 26 | Fr. 10,311. 94 |
| Mittelbare Betriebseinnahmen | " | 1,769. | 06 | ,, 1,804. 89 |
| | Fr. | 12,247. | 32 | Fr. 12,116. 83 |

Die Hauptergebnisse bes Personen- und Gütertransports find:

a. Personenvertehr.

| Gefammtzahl | SSA SSA SSA | | | 1866. | 1867. |
|-------------------------------|-------------------|------|---|---------------|--|
| der beförderten Personen | | | • | 510,914 | 495,670 |
| per Tag. | | | | 1,399 | 1,358 |
| " Bahnkilon | teter | | J | 5,941 | 5,763 |
| "Lokomotivi | filom | eter | | 2,027 | 1,970 |
| Sämmtliche Personen haben | zusa | mme | 1 | | |
| zurückgelegt Kilometer | | | | 10,534,387 10 | 0,458,284 |
| Jede Person hat durchschnitt | lich z | urüd | = | | Action Control of the |
| gelegt Kilometer . | | | | 20,61 | 21,09 |
| Auf die ganze Bahn reduzir | t fon | nmen | | | |
| Kilometer | • | . • | | 122,492 | 121,608 |
| Auf jeden Personenachsenkilon | neter | fom= | | | |
| men Personen | • | • | | 0 248 | 0,246 |

Das prozentale Verhältniß des Verkehrs und der Einnahmen der drei Personenklassen ist folgendes:

| 1866. | | 18 | 67. | | 186 | 3. | 1867 | • • • |
|------------------------------|-------|----------------------|-----|-------|-------------------|-------|----------------------|-------|
| Einnahmen. | | | | Proz. | Personen | Proz. | Personen. | Proz. |
| Fr. Ct. 1. Rlasse 20,062. 01 | | | | 4,55 | 5,944 | 1,16 | 6,448 | 1,30 |
| II. " 107,475.75 | 20 80 | 103,098. 369,755. | 62 | 20,81 | 68,873 436,097 | 13,48 | 67,0171/2 422,2041/2 | 13,52 |
| 516,759. 86 | | | | | 510,914 | 100 | | |

Von der Gesammtzahl der Reisenden fallen auf Fahrten zu ersmäßigten Preisen:

| mäßigten Preisen: | erin de la compa | | |
|--|------------------|---------------------|-------------|
| | | 1866. | 1867. |
| LESPECE - THE PAUL OF THE PROPERTY STREET | | | Berfonen. |
| Mit Abonnementsbilleten für 3, 6 und | 12 | 2 - Tay 13 - 14 | |
| Monate | | 5,040 | 9,480 |
| " Dutendfarten | File street in | 1,440 | |
| " Abonnementskarten au porteur für | | | |
| einfache Fahrten | | 984 | 984 |
| " Sonntagsbilleten | | 18,373 | 14,041 |
| " Luft= und Rundfahrtsbilleten . | | 6,931 | 3,964 |
| " Schülerbilleten | | 2,482 | 3,129 |
| Richallschaftz- und Marginghillaten | s s | 620 | 809 |
| " Auswanderungsbilleten | | 5 | 23 |
| | £." | | |
| Militärtransporte (incl. Wilitärbillete | Jui | 9,358 | 7,134 |
| den internen Verkehr) | | | 1,788 |
| Polizeitransporte | | 1,361 | 1,048 |
| Billets Cook's | | 1,855 | 1,297 |
| Pariser Zirkularbillets | entite energy | | 670 |
| Extrazüge nach Paris | | | 506 |
| Extrazug nach Genf | | | |
| " Jura industriel | | | 1,408 |
| b. Güterverkehr. | 186 | 6. | 1867. |
| Gesammtzahl der beförderten Zentner | 2,836,8 | 916/40 2.5 | 893,6863/10 |
| per Tag | 7,7 | $72^{3/10}$ | 7,9279/10 |
| " Bahnkilometer . | 32,9 | $87^{1}/_{10}^{10}$ | 33,6475/10 |
| "Lokomotivkilomețer | | 11,25 | 11,50 |
| Sämmtliche Guter haben zurückgelegt | | /20 | |
| Kilometer | 63,554 | ,928 64, | 349,880 |
| Jeder Zentner hat durchschnittlich zurück- | | | |
| gelegt Kilometer | | 22,40 | 22,23 |
| Auf die ganze Bahn reduzirt kommen | | , 70 | |
| Gy Care Control | | | |

| Zentner | 39,010 | 748,254 |
|---|--|-------------------|
| fommen Zentner" | 0,886 | 0,909 |
| Nach Waarengattungen ausgeschieden, e (excl. Transit) folgende Resultate: | rzeigt der G | üterverkehr |
| | 1866. | 1867. |
| AND CONTRACTOR OF THE PROPERTY OF THE PROPERTY OF | Zentner. | Bentner. |
| Abfälle | . 26,072 | |
| Baumwolle | | 3,85 6 |
| Baumwollen=, Wollen= und Manufakturwaaren Steine, Ziegel, Schiefer, Backsteine, Kalk, Gyps | | 8,098 |
| Cement, Erden | . 128,120 | 118,698 |
| Bauholz roh und verarbeitet, Bretter, Latten 20 | . 249,787 | 229,121 |
| Steinkohlen, Cokes | | 48,562 |
| Brennholz, Torf 2c | . 95,545 | 45,388 |
| Droguerien, Spezereien und Pharmazeut-Waaren | 13,083 | 10,371 |
| Eisen und Eisenwaaren, Metalle und Metall- | | |
| waaren | . 37,027 | 40,359 |
| Farbstoffe, Farbholz, Extracte | 990 | 972 |
| Feldfrüchte aller Art | 17,084 | 33,425 |
| Fett und Fettwaaren | 5,115 | 6,371 |
| Garne. | 1,384 | 1,649 |
| Geräthschaften, Mobilien, Maschinen | 25,359 | 24,987 |
| Getränke, Wein, Bier, Sprit und geistige | ta de la la compania de la compania | |
| Getränke | 130,767 | 110,676 |
| Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mehl und | | MANIA MARA |
| Sämereien | | 129,156 |
| Kaffee und Zucker | 10,433 | 14,499 |
| Raje, Zieger, Wilch und Butter | 46,572 | 59,033 |
| Käse, Zieger, Milch und Butter | 3,619 | 4,518 |
| Weetalle, Roheisen und Schienen | 1,471 | 1,921 |
| Objt, Baumfrüchte aller urt | 3,719 | 1,574 |
| Dele aller urt | 5,835 | 6,499 |
| Salz | 34,602 | 32,353 |
| Seide, roh und verarbeitet | 28 | 48 |
| Lavat, ron und verarveitet, Ligarren | 7,281 | 0,000 40.945 |
| Dele aller Art | 37,391 | 40,345 |
| Die unmittelbaren Betriebsei | nnahmen | fallen : 1867. |
| | . 88 Fr. 38 | |
| " " birekten Verkehr nach | e dellance : | alend (1.2) |
| " anderen Bahnen . " 143,799 | . 42 , 14 | 5,975. 49 |
| Uebertrag: Fr. 541,093 | . 30 Fr. 52 | 7,077. 43 |

| Uebertrag: auf den direkten Verkehr von | Fr. 541,093. 30 | |
|---|--|---|
| anderen Bahnen . " " Transitvertehr über die Linie der bern. Staats= | " 143,486. 58 | ,, 158,191. 58 |
| bahn | " 216,550. 89 Fr. 901,130. 77 | " 220,951. 98 |
| Der Transitverkehr vertheilt | sich in folgender W | Beise: |
| Neuenstadt=Biel | 1866. Fr. 173,736. 49 ,, 36,062. 63 | 1867. Fr. 173,228. 07 ,, 40,585. 87 |
| Neuenstadt=Zollikofen | " 5,932. 30 | " 6,117. 28 " 1,019. 36 |
| Biel-Zollikofen | " 5. 01 Tr. 216,550. 89 | 1. 40 |
| Als Duellen der mit: men zählen wir hier folgende F Unter Pacht= und Mi Als Pachtzinse. Erlös verpachtet abschnitte Als Miethzinse. Berschiedene Woh Postlokale, Restaurants Bahnhof Biel, Zinsantheilden Eentralbahn am Baukapit Torfschuppen in Biel und Zins der Torfgesellschaft s Baukapital Bauhapital Bahnhof Bern, Zinsanthe schweiz. Eentralbahn am Mi hubel Lokomotivremise in Neuenstadt antheil der Suisse Occiam Baukapital Unter Bergütung fi nutung von Wager durch andere Bak waltungen. Als Wagenmiethe | telbaren Betroauptposten auf: ethzinsen auf: ethzinsen. er Land= . Fr. 5,746.6 nungen, . 10,518.5 chweiz. al 29,030.6 Bern, ür das . 16,007.5 chl der eartins= . 4,000.6 , Zins= dentale . 707.3 | ieb Seinnah= 35 34 41 52 37 39 |

| Uebertrag Fr. 20,328. 89 Als Benutung von Lokomotiven und ans dern Betriebsgeräthschaften . " 537. 50 | Fr. 20,866. 39 |
|---|--|
| Unter Zinsen aus nutbar gemachten Gelbern. | |
| Zinsertrag von der Kantonalbank für unsern Conto Corrent Fr. 2,187.50 " für Abrechnungssaldo von andern Bahnverwaltungen, | |
| von der bernischen Torfge= sellschaft u. s. w " 780. 80 | " 2 ,968. 30 |
| Unter Verschiedenes. | The second secon |
| Bahnhof Biel. Antheil der schweiz. Censtralbahn an den Betriebszund Unterhaltungskosien Fr. 41,515. 82 | |
| Lokomotivremise Neuenstadt. Antheil der Suisse Occidentale an den Betriebs= und Unterhal= tungskosten " 2,678. 23 | |
| Torsheizung. Vergütung der Mehrkosten für den Lokomotivbedarf durch die bernische Tors= gesellschaft, nebst Assestanz, Zinsen, Auf= sicht u. s. w , 9,976. 32 | |
| Erlös von Schienenabfällen und Aus- schußschienen " 1,596. 60 | |
| Erlös von verschiedenen abgenutzten Mate- rialien " 1,475.02 | |
| Rückvergütung für Wagenreparaturen und Beschädigungen . " 2,746. 40 | |
| Erlös von Privatdepeschen, netto . " 667. — | |
| Verschiedene kleinere Posten, Rückver- gütungen und Entschäbi- gungen " 4,719. 82 | 05 98°E 04 |
| | - ,, 65,375.21 |

3. Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Gesammtausgaben für die Verwaltung und den Betrieb belaufen sich im Betriebsjahre auf Fr. 795,177. 51. Sie ergeben im Vergleiche zu den Ausgaben des Jahres 1866 nach dem Betreff=nisse der verschiedenen Verwaltungs= und Dienstzweige folgende Zahlen:

| Carrier Consumer Commencer in All | 1866. | | 1867. | |
|--|-------------|-------------|-------------------|--|
| Allgemeiner Verwal= | | | | |
| | 37,333.720 | 10 4.70 Tr | . 33,73259 | 0/0 4.24 |
| | 115,049.11 | | 109,884.68 | |
| | 258,760.59 | | | |
| | 230,100.33 | , 55,12 " | 273,526. 03 | " 04/40 |
| Bahnaufsichts= und | 450 480 43 | | | |
| Unterhaltungsdienst " | 153,470.41 | | 146,875.15 | ,, 18,47 |
| Verschiedenes . " | 216,665.79 | ,, 27,73 ,, | 231,159.06 | ,, 29,07 |
| Fr | 781,279.62 | | | |
| | | | | All the second second second |
| m mirkar | ~ | 1866. | 1867. | |
| Per Betriebstag . | | 2,140. 49 | Fr. 2,178. | |
| " Bahnkilometer | | 9,084. 64 | , 9,2 4 6. | 25 |
| " Tag und Bahn | tilometer " | 24. 88 | 25. | |
| "Lokomotivkilome | | 3. 10 | ", 3. | |
| "Wagenachsenkilo | | | ", O. | 15 |
| 2000-11-00 Committee (Committee Committee Comm | | | | |
| Jugskilometer. | | 3. 15 | " <u>3.</u> | THE RESERVE OF THE PARTY OF THE |
| In Prozenten der Ei | nnahmen " | 74. 18 | 76. | 31 |

Die Gesammtausgaben haben bemnach diesenigen des Jahres 1866 um Fr. 13,897. 89 und ebensowohl das Ausgabenbüdget pro 1867 um Fr. 39,957. 51 überschritten. Per Bahnkilometer sind dies selben um Fr. 161. 61 gestiegen.

Die Ursachen dieser Mißrechnung sind nicht in der Verwaltung zu suchen, welche für stetes Maßhalten besorgt war, sondern einzig in einer Vermehrung der dem Betrieb aufgefallenen Lasten, die außer aller Berechnung lagen. Den Beweiß hiefür liesern obige Zahlen, von welchen diesenigen der allgemeinen Verwaltung und des Expeditionsdienstes um Fr. 10,602. 73 unter den Ansätzen des Büdgets, und um Fr. 8,765. 56 unter den betreffenden vorsährigen Ausgaben geblieben sind. Auch der Bahnaussichts- und Unterhaltungsdienst ergab gegenüber letzteren eine Verminderung von Fr. 6,559. 26.

Dagegen ergaben sich Vermehrung in folgenden Hauptrubriken,

sowie beren Erklärung:

1. Rahrbienft.

Während die Rubrik Allgemeine Kosten gegenüber dem Büdget eine Verminderung der Ausgaben von Fr. 2,267. 41 nachweist, über=

steigen dagegen die Kosten des Maschinendienstes den Büdgetansatz um Fr. 19,813. 90; diejenigen des Wagendienstes sind um Fr. 16,835. 84 höher. Die Gesammtausgaben des Fahrdienstes erzeigen eine Vermehrung von Fr. 33,126. 03 im Vergleich zu dem Büdzgetansatz; eine Vermehrung von Fr. 14,765. 44 gegenüber den Auszgaben des Vorjahres.

Die Erhöhung der Maschinendienstausgaben hat ihren Grund wesentlich in dem Umstande, daß das Eingangs des Berichtes erwähnte schiedsgerichtliche Urtheil des Bundesgerichts in der Streitigsteit mit der bernischen Torfgesellschaft die Staatsbahn, aus Grund der Differenz zwischen Korbs und Haufenmaß und für Mehrzinsen zur Nachzahlung von Fr. 21,423. 55 für die Torslieferungen der

Jahre 1865 und 1866 an die Torfgesellschaft verfällte.

Die Mehrausgaben im Wagendienst erklären sich wesentlich aus der Vermehrung des Wagenmaterials und daher auch den Unterhaltungskosten (Fr. 2,182. 59 mehr als im vorigen Jahr). Die Vergütung für Benutzung fremder Wagen verursachte zwar gegenüber 1866 auch eine Mehrausgabe von Fr. 2,558. 21, welche jedoch durch den ensprechenden Posten der mittelbaren Einnahmen sub. II. mehr als ausgeglichen wird, indem die Einnahmen für Wagenbenutzung durch andere Bahnen einen Reingewinn von Fr. 4,468. 78 ausweisen.

Im Ganzen haben die Büdgetansätze für den Maschinen- und Wagendienst, welche von der Oberbehörde bereits um Fr. 19,818. 02 tiefer als die Effektivausgaben pro 1866 festgestellt wurden, den wirk-lichen und unabweisweislichen Bedürfnissen der beiden Dienstzweige

nicht entsprochen.

2. Bahnauffichts: und Unterhaltungsbienft.

Die Kosten übersteigen den Büdgetansatz um Fr. 9,775. 15 und die Ausgaben von 1866 um Fr. 8,838. 89, und zwar aus folgenden

Ursachen:

In der Rubrik 2, Unterhaltung und Erneuerung des Unsterdaues, veranlaßte die Ablösung einer Felsenmasse von zirka 20 Schachtruthen unweit Biel und die weiter sich zeigenden Risse die Sprengung und Fortschaffung eines größeren Theils der Felsenwand. Das gesprengte Material, zirka 260 Schachtruthen, wurde zum Theil mit der Maschine fortgeführt und zu den nöthigen Schukuserbauten verwendet. Die daherigen Kosten betrugen Fr. 2,376. 95. — Die zu Ansang des Berichtsjähres wahrgenommenen, und im späteren Verlauf stets zunehmenden Senkungen der von der Ostwestbahn erstellten Deckeldohle bei Zäziwylnöthigten gegen Ende September die schleus nigste Reparatur. Die dis zum 5. Dezember möglichst geförderten Arbeiten

veranlaßten eine Ausgabe von Fr. 2,645. Die Beendigung der Wiederherstellung erfolgt im nächsten Jahre. Namhafte nicht vorauszusehende Arbeiten erforderte im Geschäftsjahre die Herstellung der durch die Stürme bei sehr hohem Wasserstand des Bielersee's wiederholt im Februar und April beschädigten Uferschutzbauten der Linie Viel-Neuenstadt. Die Gesammtkosten dieser Wiederherstellungen beliefen sich auf Fr. 7,612. 55. — Die Erneuerungsarbeiten der durch die Hochwasserstart beschädigten Uferbauten bei Emmenmatt verursachten einen Kostenzuswand von Fr. 1,603.

In der Rubrik 4, Unterhalt und Erneuerungen der Bahn= höfe und Stationen, erwähnen wir folgende unvorhergesehene Ausgaben:

Der Kochherd der Restaurationsküche im Bahnhose Biel erwies sich mehr und mehr als unbrauchbar. Sein Ersat kostete Fr. 1,112.80, wogegen der alte um 750 Fr. verkauft wurde. — Die westlichen Fazgaben der Beamtenwohnungen des Postgebäudes und des westlichen Flügels des Aufnahmsgebäudes in Biel, sowie des Stationsgebäudes in Konolsingen mußten mit Schindelmänteln versehen werden; die westlichen Dachflächen des Aufnahmsgebäudes in Biel wurden, um dem Eindringen des Regens bei starkem Wind Einhalt zu thun, neu verschalt. Die Kosten dieser verschiedenen Reparaturen beliesen sich auf Fr. 1,806.87. — Auf den Stationen Twann und Neuenstadt wurde das faul gewordene Holzwerk der ersten Anlage der Güterrampen in Stein ersetzt und letztere zugleich verlängert, was einen Aufwand von Fr. 3,164.53 ersorderte. Die übrigen Kubriken erzeigen dagegen gegenüber den Büdget Rrediten eine Minderausgabe von Fr. 9,226, 70.

3. Die Abtheilung V, Berschiedenes,

erforderte eine Mehrausgabe von Fr. 7,659. 06 gegenüber den Büdget-Ansätzen, und von Fr. 14,493. 27 gegenüber der Rechnung von 1866. Die Ursachen dieser letzteren Vermehrung bestehen:

- a) In einer Differenz von Fr. 1,899. 87 für Gerichts= und Frozeßkosten, namentlich für den Prozeß mit der Torfgesell= schaft, welcher allein eine Ausgabe von Fr. 2,876. 53 be= nöthigte.
 - b) In einer Kostenerhöhung von Fr. 10,089. 22 für Benutung von Bahnhöfen und Bahnstrecken anderer Bahnver= waltungen, wovon an die schweiz. Centralbahn für Mehrbetrag der

Für Kapitalzinse der gemeinschaft= lichen Strecken und Stationen

auf Fr. 127,652. 36 Fr. 128,059. 05

Für Verwal= tungs= und Un=

terhaltungskosten " 80,296. 02 " 85,978. 55 Total Fr. 207,948. 38 Fr. 214,037. 60

An die Forst- und Domänenkasse für Verzinsung des Martinshubels beim Bahnhof Bern. Der Zins beträgt Fr. 6,000, wovon Fr. 4,000 der schweiz. Centralbahn und Fr. 2,000 der bernischen Staatsbahn auffallen, letztere dagegen laut Verztrag alleinige Pächterin ist. Im Jahr 1866 wurde nun die bernische Staatsbahn nur mit dem reellen Antheil von Fr. 2,000 belastet, während im Jahr 1867 der ganze Zins vertragsgemäß zu Lasten der bernischen Staatsbahn geschrieben, der Antheil der schweiz. Centralbahn dagegen mit Fr. 4,000 in den Einnahmen sigurirt, was im Rechnungsresultat nichts ändert. Differenz "4,000. —

Terenz " 4,000. — Total Fr. 10,089. 22

c) In einer Mehrausgabe unter Verschiedene uneingereihte Ausgaben von Fr. 2,599. 93, welche sich durch folgende Posten über Genüge erklärt:

An die Kantonskasse wurde für ihren Kapitalvorschuß von Fr. 59,881. 28 für die Ansschaffung der neuen Plattsormwagen ein Zins geleistetet von Fr. 2,270. 47. An die bernische Torfgesellschaft mußten laut schiedsgerichtlichem Urtheil die Nachzahlungen von 1865 und 1866 verzinst werden mit Fr. 1,214. 18.

Wir lassen nun hienach einige spezielle Angaben über die Ver= waltungs= und Dienstabtheilungen folgen.

A. Allgemeiner Verwaltungsbienft.

| | 1866. | 1867. |
|--------------------------------------|------------------|----------------|
| Die speziellen Ausgaben dieses Dien= | | (BELLEVIOR |
| | Fr. 37,333. 72 | Fr. 33,732. 59 |
| Mithin per Tag | " 102. 28 | 92. 42 |
| " " Bahnkilometer . | " 434. 11 | ,, 392. 23 |
| " " Tag und Bahnkilometer | 1. 18 | 1. 02 |
| " " Fr. 1000 Einnahmen | <i>"</i> 35. 45 | 32. 37 |
| Die im Bergleiche zum Bübg | et erzielte Min | derausgabe von |
| Fr. 2267. 41 rührt wesentlich von | der Verminderu | ng des Büreau= |
| personals der Direktion her. | Angle Park State | Blande interes |

B. Expeditions bienft.

| | 1866. | 1867. |
|-------------------------------------|------------------|------------------|
| Diesem Verwaltungszweige fallen auf | Fr. 115,049. 11 | Fr. 109,884.68 |
| Demnach per Tag | , 415. 20 | 301.05 |
| " " Bahnkilometer . | ,, 1,337. 78 | ., 1,277. 72 |
| " " Tag und Bahnkilometer | c , 3.66 | 3.50 |
| "Es wurde gegenüber dem Büdget | eine Ersparniß v | on Fr. 8,235. 32 |
| erzielt. | | |

Reklamationen betreffend Güter= und Gepäcktrans= port. Zu den Ende 1866 noch unerledigten 5 Forderungen kamen im Geschäftsjahr 142 hinzu. Es wurden 38 als begründet anerkannt und mit einer Summe von Fr. 448. 94 entschädigt. Von den letz=

teren 38 fallen nur 4 ausschließlich zu Lasten der Staatsbahn, die übrigen wurden meist im Verhältniß der Transportdistanz mit andern Bahnen getragen. An den Entschädigungskosten von Fr. 448. 94 haben andere Bahnen und sehlbare Beamte Fr. 110. 45 rückvergütet, so daß die wirklichen Ausgaben auf Fr. 338. 49 reduzirt werden. Von den übrigen 109 Reklamationen wurden 87 theils abgewiesen, theils an

andere Bahnen zur Behandlung übermacht, 22 waren noch unerledigt.

C. Fahrdienst.

1. Musgaben.

| Die Ausgaben des Fahrdien | ites betragen: | th as the |
|---------------------------|-----------------|-------------------|
| | 1866. | 1867. |
| a. Allgemeine Rosten | Fr. 27,042. 57 | Fr. 24,976. 25 |
| b. Maschinendienst . | ,, 154,426, 62 | ,, 168,613. 90 |
| c. Wagendienst . | 77,291. 40 | 79,935. 88 |
| | Fr. 258,760. 59 | Fr. 273,526 03. |

1866. 1867. Mit regelmäßigen und Ertra= zügen wurden zurückgelegt 247,316,6 246,618,1 Zugskilometer. Die Maschinen haben mit obigen Zügen, in Bor= Schotterzügen spann, 252,011,4 251,551 Lokomotivkilometer. u. f. w. durchlaufen Die Wagen, so vohl eigene als fremde, auf 2 und 4 Achsen, haben zurückgelegt 5,255,170 5,192,440 Wagenachsenkilom.

Demnach berechnen sich die Ausgaben des Fahrdienstes:

| | 1866. | 1867. |
|--|--|--|
| Per Bahnkilometer auf | Fr. 3,008. 84 | Fr. 3,180. 53 |
| " Tag | ,, 708. 92 | , 749. 38 |
| " Tag und Bahnkilometer | , 8. 25 | 8.71 |
| " Zugskilometer | 1.04/6 | " 1. 10 _{/9} |
| " Lokomotivkilometer . | " 1. 02 ₁₇ | 1.08,7 |
| "Wagenachsenkilometer. | 0.04,92 | 0.05_{126} |
| Per Lokomotivkilometer fallen | | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · |
| a. Allgemeine Kosten | Fr. 0. 10,7 | Fr. 0. 09,9 |
| b. Maschinendienst. | 0.61_{12} 0.30_{16} | $\begin{array}{cccc} & 0.67_{0} \\ & 0.31_{7} \end{array}$ |
| c. Wagendienst . | | 1111/1111 |
| Ber Wagenachsenkilometer fallen | | 0.00 |
| a. Allgemeine Rosten . | | 0. 00,48 |
| b. Maschinendienst | | " 0. 03 _{/22} |
| c. Wagendienst | | " 0. 01,53 |
| Die Ursachen der Abweichunge 6, so wie von den Ansätzen des | | |
| heilung 3, erörtert. | and the substitute of the subs | but better butti, |

1866 Abth

2. Betriebsmaterial und beffen Leiftungen.

a. Lokomotiven. - Wir besaßen im Berichtsjahre die näm= lichen 12 Fahrdienst= und 1 Bahnhoflokomotive, wie voriges Jahr. Von den 12 Fahrdienstlokomotiven kommen auf

1 Bahnkilometer . 0,14 Lokomotiven.

Die Zahl der Torftenderwagen ist ebenfalls unverändert auf 12 geblieben.

Die Fahrdienstlokomotiven haben durchlaufen:

| Für regelmäßige Züge | 242,269,2 Rilomet | er. |
|--|--|-----|
| " Extrazüge an Sonn= und Markttagen | 1,757,6 " | |
| " Vorspann | 3,941,6 " | |
| Ohne Züge | 253,0 | |
| Schotterdienst und Schneepflug . | 602,4 " | |
| Auf fremden Bahnen | 117,8 | |
| Party State & Cornel and the English and | 248,941,6 Rilomet | er. |
| Fremde Maschinen haben auf unserer Bahn durchlaufen (mit Inbegriff des Dienstes der Suisse-Occidentale auf der Linie Neuenstadt=Bernergrenze) | 2,610,3 " | |
| strok wa nakawa na nakadaka wanda Total In | 251,551,9 Kilomet | tor |
| The desiration of the confidence of the confiden | worldorly settomes | 20 |
| | 1867. | |
| Jede Maschine hat durchschnittlich zurücksgelegt 20,76 Den größten Weg hat zurückgelegt die Maschine «Neuenstadt» mit | . 36,434 " | er. |
| gelegt | . 36,434 " | er. |
| gelegt | . 36,434 " | |
| gelegt | . 36,434 " nen 2 Lokomotivkilomet | |
| gelegt | . 36,434 " nen 2 Lokomotivkilomet | |
| gelegt | . 36,434 " nen 2 Lokomotivkilomet | |
| gelegt | . 36,434 " nen 2 Lokomotivkilomet 0 " | |
| gelegt | . 36,434 " nen 2 Lokomotivkilomet 0 " 14 | |
| gelegt | . 36,434 " nen 2 Lokomotivkilomet 0 " 14 | |

Brennmaterial. Auch in diesem Jahre wurde, mit Ausnahme der Probezüge, ausschließlich Torf als Heizungsmaterial verwendet; es kam eine einzige, von der Qualität desselben herrührende, jedoch in ihren Folgen unerhebliche Betriebsstörung vor.

Wir erwähnten im letzten Bericht der Torfbrennwerthproben. Schon im vorigen Jahre wurde gegen den Expertenbericht über die erste derselben und gegen die daherige Abrechnung von Seite der Berner-Torfgesellschaft Beschwerde erhoben und später ein Prozeß eingeleitet, dessen Folgen wir unter Abtheilung III. Ausgaben und Betriebsdienst gedachten. Wir heben hienach die speziellen Resultate des Urtheils hervor.

a. Der Bericht ber Experten für die Torfbrennwerthproben nahm

auf die Differenz zwischen dem Ausmaß des gelockerten Torfes, wie er in den Körben zur Torfprobe verwendet wurde und demjenigen des gesetzten Torfes, wie er in den Torsschuppen von den Lieferanten übernommen wird, keine Kücksicht. Die Torfgesellschaft verlangte dafür eine Vergütung von $15,2^{\circ}/_{0}$, wovon ihr das Bundesgericht $10,24^{\circ}/_{0}$ zusprach.

b. Die Torfgesellschaft stellte das Begehren, daß der Preis eines Zentners Kohlen, der für die Preisberechnung des Torfes maßgebend war, von Fr. 1. 50 auf Fr. 1. 65, also um 10% erhöht werde, was die Staatsbahn bestritt; das Bundesgericht entschied in dieser Frage

zu Gunften der letztern.

c. Einige Zinsdifferenzen wurden theilweise zu Gunsten der Torf=gesellschaft, theilweise zu Gunsten der Staatsbahn entschieden.

d. Eine von der Torfgesellschaft beanspruchte Ermäßigung der

Rechnung für Frachten auf Torf wurde abgewiesen.

e. Die Torfgesellschaft wollte von den Kosten der Heizer II. Klasse (circa Fr. 7,000 per Jahr) nur 4/7 übernehmen, die übrigen 3/7 sollten zu Lasten der Staatsbahn verbleiben. Auch dieser Streitgegenstand

wurde zu Ungunften der Torfgesellschaft entschieden.

f. Die Torfgesellschaft stellte ferner das Begehren, es sei auf die bedeutende Ersparniß in der Abnutung der Maschinen, welche die Torfseuerung gegenüber der Kohlenfeuerung mit sich bringe (Fr. 7,700 bis 11,000 per Jahr), billige Rücksicht zu nehmen und dieser Faktor bei der Ermittlung der Mehrkosten der Torffeuerung mit in Rechnung zu ziehen, so wie nicht minder der Gewinn auf der Dienstfracht. Dieses Begehren wurde ebenfalls abgewiesen.

Das Urtheil des Bundesgerichts wird prinzipiell nun auch für die zweite und ferneren Jahreslieferungen so lange Geltung haben, als nicht entweder auf dem Wege der Vereinbarung oder anderweistiger Beschlüsse andere Normen zur Anwendung kommen.

Vom 4. bis und mit 11. November d. J. fanden die Torfbrennswerthversuche für die III. Jahreslieferung statt. Bei einem Kohlenspreise von Fr. 1. $54^{1/2}$ per Zentner ergab sich ein Preis von Fr. 9. $35^{1/2}$ per Klafter lockeren Torf. Der niedrigere Preis rührt daher, daß diese Lieferung durchschnittlich aus leichterem und lehmshaltigem Torf bestand, so daß sie auch im Laufe derselben zu vielsfachen Reklamationen und Zurückweisungen Anlaß gab. Die Torfzgesellschaft hat indessen gegen diese drei Torfproben Beschwerde erhoben, die zur Stunde noch unerledigt ist.

Der laut Vertrag mit der bernischen Torfgesellschaft eingeräumten Befugniß gemäß bestimmte der Verwaltungsrath der Staatsbahn nach ermitteltem Vorrath und weiterem Bedarf eine Reduktion der von der

Torfgesellschaft im Jahr 1868 zu liefernden Menge Torf von $7915^2/_3$ Klafter auf 5000 Klafter.

Die Rubrik "Brennmaterial" weist laut Jahresrechnung eine Ausgabe von . . . Fr. 91,157. 70 auf. Zur Ermittlung des reellen Brennmaterialkonsums im laufenden Jahre sind von diesem Betrag abzuziehen:

für Zuschlag von $10_{.24}$ % für in den Jahren 1865 und 1866 verwendeten Torf durch Urtheil des eidg. Bundes= gerichts . Fr. 13,252. 88

für Beleuchtung der Ma=

schinen . . " 803. 89

für diverse Auslagen, Aufseher, Torfver=

schläge u. s. w. . " 507. 65

,, 14,564. 42

Bleiben somit Effettivkosten pro 1867 Fr. 76,593. 28 Von obigem Brennmaterial wurde für den Dienst auf der Linie (excl. Schotterdienst) konsumirt:

350 Zentner Steinkohlen,

437,944 Kubiksuß Torf, 3,233 Stück Reiswellen,

oder, ein Zentner Steinkohlen = 12½ Kubikfuß Torf und eine Reiswelle = 1½ Kubikfuß Torf gerechnet,

447,163 Kubitsuß Torf im Werth von Fr. 67,487. 81.

Es ergiebt sich somit ein Verbrauch

per Lokomotivkilometer von 1,73 1,79 Kubikfuß,
"Jugskilometer von . 1,76 1,83 "

und die Kosten betragen

per Lokomotivkilometer . 23,28 27,11 Ets.

Un Schmiermaterial wurden für den Fahrdienst auf der Linie

fonsumirt:

6326 Pfund Del,
408 " Talg,

6734 Pfund im Werthe von Fr. 4317. 56.

Es wurden daher verbraucht:

per Lokomotivkilometer . . 0,032 0,027 Pfund, im Werth von 2,19 1,74 Ets. Mit 1 Pfund Del wurden durchlaufen 31,26 36,27 Kilom.

Der beträchtliche Minderverbrauch gegenüber dem letzten Jahr hat seinen Grund theils in gemachten Ersparnissen, theils rührt er auch von der naßkalten Witterung her.

Gegen das Ende des Jahres wurden Bersuche mit den Keßlersichen Schmierapparaten gemacht. Es ergaben dieselben einen beträchtlichen Minderverbrauch an Del und nach den Erfahrungen, die man anderwärts gemacht hat, soll auch der Unterhalt mehrerer Theile der Lokomotiven weniger kosten. Es wurde beschlossen, sämmtliche Lokomotiven mit diesen Apparaten zu versehen; die Ausführung dieser Anordnung fällt jedoch nicht mehr in das Berichtjahr.

Für den Bahnhofdienft wurden verwendet:

Un Brennmaterial;

Torf. Reiswellen. Werth. 54,965 K.-F. 914 Stück. Fr. 8,059.08

An Schmiermaterial:

Del. Talg. Werth. 1017 Pfd. 77 Pfd. Fr. 644. 74 Lotalwerth Fr. 8,739. 79.

An Putmaterial wurde für Fr. 743. 97 konsumirt; im Jahr 1866 für Fr. 737. 81.

Reinigung, Unterhalt und Reparatur der Maschinen (mit Inbegriff der Bahnhofmaschine) kosteten Fr. 23,387. 18.

Von dieser Summe wurden verwendet:

Auf Arbeitslöhne und Material für die selbst ausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung der Maschinen und Ersatz von Reservesstücken Fr. 12,399. 85

Fr. 23,387. 18
Es kostete demnach der Unterhalt 1866.
einer Maschine nebst Torstender Fr. 1,919. 14
per Lokomotivkilometer . . " — 10,01 " — 09,39
" Wagenachsenkilometer . . " — 0,48 " — 0,45

Die Maschinen halten sich noch immer vortrefflich. Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden im Ersetzen von Pumpenercenter, Steuerercenter, Kolben, Chlinderdeckel, Schieber, Federstützen, Federn,

Achsenlager, Monometer, Abdrehen von Bandagen, Ausgießen von Kolbenringen, Biellelagern, Anftutzen von Siedröhren.

b. Wagen. — Die Zahl der Wagen ist gegenüber dem Vorsjahre unverändert die gleiche geblieben, nämlich 39 Personenwagen mit 134 Achsen, enthaltend 2038 Sitplätze I., II. und III. Klasse und 150 Güterwagen mit 316 Achsen und 28,400 Zentner Tragfraft.

Es haben auf der bernischen Staatsbahn, exclusive die kleine Strecke Reuenstadt-Bernergrenze, durchlaufen:

| TAXLER DE LEGISLES - 10 MISCO | 1866. | 1867. | n in traditional from the constitution |
|-------------------------------|--------------|-------------|--|
| Eigene Personenwagen | 1,730,399 | 1,667,163 | Wagenachsenkilometer. |
| " Güterwagen | 1,620,495 | 1,607,101 | and the first of the second |
| Fremde Personenwagen | 325,089 | 334,376 | india dingu _n a seri |
| " Güterwagen | 1,579,187 | 1,573,800 | |
| Total | 5,255,170 | 5,192,440 | with the little to the |
| Davon kommen auf die | nada (B. Bur | a reference | a Trust (Surgarint) |
| Sektionen | | | tite reactor at the |
| Langnau=Bern | 1,448,123 | 1,412,588 | from the side of the |
| Bern-Biel . | 2,124,850 | 2,054,060 | and among the state |
| Biel=Neuenstadt | 1,682,197 | 1,725,792 | in the state of th |
| Total . | 5,255,170 | 5,192,440 | <u> </u> |
| Per Bahnkilometer kom= | | | times about the news |
| men auf die Sektionen | | | |
| Langnau=Bern | 38,720 | 37,970 | eriant tray of the |
| Bern=Biel . | 62,865 | 60,771 | range of the state |
| Biel-Neuenstadt | 116,819 | 119,847 | more and wantered the |

Die gewöhnlichen und Extrazüge waren, Torftender nicht inbegriffen, mit burchschnittlich 21,2 Wagenachsen belaftet, gegen 21,6 im

Jahr 1866. Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

| a. Auf der Staatsvahn Personenwagen | 1866. 1,730,399 | 1867. 1,677,163 | Wagenachsenkilometer |
|--|----------------------|----------------------|---|
| Güterwagen . b. Auf fremden Bahnen | 1,620,495 | 1,607,101 | Frank Language |
| Personenwagen . Güterwagen . | 550,820 1,784,218 | 320,488 1,834,578 | strondon significa |
| Total S kommen durch= fchnittlich auf | 5,685,932 | 5,439,330 | na 1944, na h ran 1832 I Februaran dalah 1965 dalah |

31

| 1866. 18967. |
|--|
| jede Personenwagen= achse |
| Pfund im Werth von Fr. 1464. 42. |
| 1866. 1867. |
| Somit per Wagenachjenkilometer. 0,010 0,014 Loth, |
| im Werth von 0,022 0,026 Cent. Der Mehrverbrauch muß einzig der zeitweise geringeren Qualität |
| zugeschrieben werden, indem das Del an Durchflüssigkeit litt und sich zu schnell verklüchtigte. |
| Es wurden zurückgelegt mit 1 Pfund |
| Es wurden zurückgelegt mit 1 Pfund Del 2,879 2,222 Wagen- |
| achsenkilometer. |
| Unterhalt, Reinigung und Reparatur der Wagen kostesten Fr. 25,789. 57. Davon fallen auf Arbeitslöhne und Waterial für die selbst ausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung, Unterhalt der Wagen nebst Ersatz von Reservestücken Fr. 9,918. 25. Auswärts besorgte Reparaturen |
| 3. Affekuranz. |
| Die Asseturanz des Rollmaterials nebst Reservestücken kostete Fr. 1502 (im vorigen Jahr Fr. 2252); davon kamen auf die Asseturanz der Lokomotiven Fr. 444 und auf diesenige der Wagen Fr. 1058. Die Minderausgabe erklärt sich dadurch, daß im Berichtziahre nur der erste Asseturanzbeitrag gesordert, während im Jahr 1866 noch überdieß der halbe Nachtrag bezogen wurde. |
| D. Bahnaufsichts= und Unterhaltungsbienst. |

Ueber die Kostendifferenz im Vergleiche zum Büdget haben wir unter Abtheilung 3 Aufschluß ertheilt. Ueber die Verwaltung dieses Dienstes folgende Bemerkungen:

1. Angemeines.

a. Personalstand.

Beamte und Angestellte. Durch Aushebung eines Weichenwärterpostens auf Station Langnau konnte auch in diesem Jahre eine Ersparniß von Fr. 768 in den Ausgaben für das Personal der Wärterund Vorarbeiter erzielt werden. Bei der in den zwei letzten Jahren vorgenommenen starken Reduktion des Wärterpersonals wird es kaum möglich sein, eine fernere eintreten zu lassen; hingegen ist der Zeitpunkt angelangt, wo die Arbeiten auf der Linie, die Auswechslungen von Oberbaumaterialien ausgenommen, an Bedeutung abnehmen, und es wird auch der Fall eintreten, in der nächsten Zeit einige Vorarbeiterbezirke in Wärter-Vorarbeiterbezirke umzuwandeln; diese Umwandlung wird namhaste Ersparnisse nach sich ziehen.

Am Ende des Berichtjahres wurde durch Beschluß des Verwalstungsrathes der vierte Bahnmeisterbezirk aufgehoben und dem dritten Bezirke zugetheilt. Die Ausführung dieses Beschlusses gehört jedoch in das Jahr 1868.

Arbeiter. Die Anzahl der Arbeitstage, welche zum Unterhalt des Unter- und Oberbaues und zu den verschiedenen Regiearbeiten in den vier Bahnmeisterbezirken verwendet wurden, betrug

1866. 1867. Arbeitstage 11,831. 11,408¹/₂

Demnach pro Monat durchschnittlich . . 986. 950% 10

Staatsbahn unterhaltenen Strecke (71 Kil.)

b. Ränmung von Schnee und Gis.

Der Schneepflug mußte angewendet werden im 1. und 2. Bezirk zweimal am 14. und 17. Januar, im 3. und 4. Bezirk einmal am 15. Januar.

Zur Offenhaltung der Bahn waren beschäftigt: im I. Bezirk 10 Arbeiter mit zusammen 28½ Arbeitstagen, "II. "28 " (wovon 26 auf Bahn=

hof Biel) mit zusammen 141
mit zusammen . 3

Im Uebrigen reichten zur Käumung des Schnees die Kräfte des Bahnpersonals aus.

2. Unterhalt und Erneuerung bes Unterbaues.

- a. Bahnkörper. Außer den gewöhnlichen Arbeiten, als Reinigen der Seiten- und Abzugsgraben, Nachbefferungen der Böschungen, die größtentheils vom Bahnpersonal ausgeführt wurden, sind noch zu erwähnen: die Wiederherstellung mehrerer in Folge der nassen Witterung im Monat Januar entstandenen Rutschungen in den Einschnitten bei Hofwyl, Münchenbuchsee, Bundkofen und im Felseneinschnitt bei Lhß, die Entwässerung des Hochdammes unterhalb Münchenbuchsee in Folge mehrerer durch anhaltend schlechtes Wetter sich vergrößernden Risse Nachfüllungen der Senfungen auf den Dämmen, welche im dritten Bahnmeisterbezirk über die Möser führen, sowie zu den starken Senfungen des Dammes beim Lichterstwisermoos. Der durch den Felsenrutsch beim Gottstadterhaus unweit Biel benöthigten Arbeiten haben wir bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) gedacht.
- b. Kunstbauten. Als hauptsächlichste Erneuerungsarbeit gehört hieher die Wiederherstellung der Deckeldohle oberhalb Zäziwhl, von welcher bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) Weldung geschehen. — Fernere Arbeiten sind: die Verlängerung des offenen Bahndurchlasses beim Bühlhof behufs Andringung einer doppelten Wässerungsschleuße; — die Erneuerung der von der Ostwestbahn erstellten Feldwegbrücke bei der vierten Stunde.

c. Straßen, Nebenwege, Fluß= und Uferbauten.

1. Straßen, Nebenwege, Stationsplätze. — Zu dem Unterhalt der Straßen und Wege reichten größtentheils die Kräfte des Bahnpersonals aus.

Unter dieser Rubrik sind folgende Arbeiten zu erwähnen:

Uebergabe der Torfstraße in Lyß und des Weges beim Felseneinschnitt daselbst an die dortige Gemeinde; — Uebergabe des Parallelweges von Ord.-Nr. 67. — Nr. 72 der dritten St., Gemeinde Lyß an den anstoßenden Grundbesitzer; — mehrmalige Ueberkiesung der stark frequentirten Zufahrtsstraße zum Güterschuppen des Bahnhoses Biel, wozu 20 Schachtruthen gröberes Kiesmaterial verwendet wurden; — Ueberkiesung der Zufahrtsstraße zur Station Brügg, welche 8 Schachtruthen Material erforderte; — Bekiefung der Zuschrtsstraße zu den Stationen Tägertschi und Worb, wozu 5 Schachtzuthen Material verwendet wurden; Planirung der Stationsplätze von Zäziwhl, Signau und Langnau; — Uebergabe des Parallelweges bei der sechsten St., Gemeinde Signau an den anstoßenden Grunds

besitzer.

2. Fluß= und Uferbauten. — Die bedentenden Arbeiten, welche auf der Linie Biel-Neuenstadt in Folge starker Beschädigung der Steindämme am See, längs der Bahn von Biel dis Ligerz, des Einsturzes der Seemauer bei der Krahnenlände in Twann und der Berheerungen durch den Sturmwind unternommen werden mußten, sind schon unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) erwähnt, sowie die Erneuerungsarbeiten der Schwellenbauten an der Emme und Issis bei Emmenmatt. Wir führen im Weiteren an: Erstellung einer Sickerdohle in Folge des Aufquellens von Wasser im Felseneinschnitt unterhald Station Tägertschi; — Reparirung der Drainröhrenleitung bei der dritten Stunde; — Wegräumung des Geschiebes der Wildsbäche, namentlich der Hundsschüpfenbäche, mit einem Kostenauswand von Fr. 702 und 319 Arbeitstagen. Der Aushub betrug 150 Schachtruthen.

3. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues.

a. Geleiseregulirung. — Die fortwährenden Senkungen im Bahnhof Biel nahmen auch in diesem Jahre Regulirungsarbeiten, wenn auch in geringerem Maße, in Anspruch, zu welchen durchschnittlich 6 Mann während 6 Monaten verwendet wurden.

Auf der übrigen Linie genügte ber gewöhnliche Unterhalt.

b. Beschotterung. — Folgende Tabelle gibt die Vergleichung des verwendeten Schottermaterials während der vier Betriebsjahre.

| rtigatik de sa Laginas a s | | 1864. Schacht= ruthen. | 1865. Schacht= ruthen. | 1866. Schacht= ruthen. | 1867. Schacht= ruthen. | |
|-------------------------------|---------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|
| I. Bezirk: | Zollikofen = Buß= whl | enial | 320 | 120 | 70 | |
| н. " | a. Bufwyl-Biel | i de la | | | | |
| eric a co Morales Sadi | mit Bahnhof Biel | 700 | 462 | 340 | 220 | |
| kalı ilbişeri Keneden Astı | b. Biel = Neuen= stadt | | 46 | 26 | 40 | |
| III. ". | Sümligen=Zäzi= wnl . | 900 | 192 | 162 | 107 | |
| IV. " | Zäziwyl = Lang= | 890 | 230 | 270 | 200 | |
| | nau | | 1250 | '918 | 637 | |
| | | | | | | |

Aus dieser Tabelle ist auch wieder eine nicht unbedeutende Abenahme des nöthigen Schottermaterials ersichtlich. Ende 1867 blieben vorräthig 761 Schachtruthen; im Lause des Geschäftsjahres wurden 250 neue Schachtruthen bereitet; nach Abzug der 637 im lausenden Jahre verwendeten, bleiben im Vorrath auf 1868: 388 Schachtruthen

Schottermaterial.

c. Schwellen. — Die gleiche Bemerkung gilt wie im vorigen Jahre, nämlich daß die Schwellen auf den neu erbauten Strecken und besonders auf der Strecke Biel Bern, auf welcher noch keine ausgewechselt wurden, sich im Allgemeinen gut bewähren. Auf der Linie Biel-Neuenstadt haben dieses Jahr nach unserer Voraussicht schon beträchtliche Auswechslungen stattgefunden, nämlich 1368 Stück, und es ist vorauszusehen, daß in den beiden nächsten Jahren sämmtliche Schwellen dieser Linie ausgewechselt werden müssen. Im Ganzen wurden 1628 Stück Schwellen ersetzt, während im vorigen Jahre blos 97 Stück ausgewechselt wurden.

Den Wärtern, welche bis jetzt eine Entschädigung für Heizmaterial bezogen hatten, wurden anstatt derselben Ausschußschwellen

verabfolgt.

Für den Bedarf von 1868 dürfte der vorhandene Schwellenvorrath noch vollständig ausreichen, hingegen wird die Verwaltung für allfällige weitere Bedürfnisse sich versehen müssen.

d. Schienen und Befestigungsmittel. Im Berichtjahre wurden ausgewechselt: 414 Schienen, 13 Unterlagsplatten, 2 Laschen,

45 Laschenbolzen, 826 Hatennägel.

Es wurden 97 Stück abgenützte Ausschußschienen in einer Gessammtlänge von 1200,4 Laufsuß an Privaten mit einem Erlös von Fr. 1596. 60 veräußert, so daß der Durchschnittspreis per Lauffuß

Fr. 1. 33 beträgt.

e. Drehscheiben, Weichen und Kreuzungen. An der Orehschiebe von 40 Juß auf Station Langnau brach am 1. August die gußeiserne Fundamentsplatte und die Büchse beim Drehzapfen. In Folge dessen konnten die Maschinen vom 1. dis 6. August nicht gekehrt werden und mußten in der anfänglichen Richtung rückwärts fahren. — An den Drehscheiben des Bahnhofes Biel wurden mehrere kleinere Reparaturen durch den Bahnhofschmied besorgt. — Die Beschädigungen der Drehscheibe in Neuenstadt, durch plöpliches Einsahren von zwei vom Winde getriebenen ungebremsten Güterwagen, von Landeron herkommend, verursacht, veranlaßten einen Kostenauswand von Fr. 376. 10 zu Lasten der Suisse Occidentale. — Auswechslungen von Weichen, Kreuzungen und deren Bestandtheile kamen aussschließlich im zweiten Bahnmeisterbezirke vor, und zwar: 24 Stückseichenschienen, 19 Stück Weichenzungen, 2 Stück Weichenstühle,

36 Stück Ständer- und Stuhlschrauben, 16 Stück Rostschrauben, 76 Stück diverse Weichenschrauben, 2 Kreuzungshülsen, 2 Fangschienen-

plättli, 8 Kreuzungsschrauben.

f. Einfriedungen. 1) Einfriedungen, Barrièren und Pflanzungen. In dieser Rubrik sind nur gewöhnliche Reparaturarbeiten zu nennen. Es ist zu bemerken, daß eine ziemlich große Anzahl von Setzlingen zu den Grünhägen nicht gediehen und im Frühjahr ersetzt werden mußten, so im 1. Bezirk 20,600 Tannensetzlinge, im 2. Bezirk 9500 Weißdornsetzlinge und 2500 Fichten, und im 3. und 4. Bezirk 12,000 Tannensetzlinge und 10,000 Weißdornsetzlinge.

Es ist jedoch zu hoffen, daß die Anlagen von Grünhägen in Zukunft besser gedeihen werden, indem die neuen Pflänzlinge sich bereits an den neuen Boden gewöhnt haben und nicht mehr so leicht absterben werden.

- 2) Vermarkung. In Folge stattgefundener Verkäuse von Landsabschnitten und Uebergabe von Wegen an dritte Personen wurden einzelne Veränderungen in der Vermarkung nothwendig. Sbenso wurs den die Grenzen der noch unvermarkten Abschnitte bestimmt und vermarkt.
- 3) Telegraphenleitung. Außer den gewöhnlichen Reparaturarsbeiten ist die Verlegung der Telegraphenlinie im Einschnitt bei Schafis wegen Hemmung des Straßenverkehrs zu erwähnen. Ferner wurde in Folge Ziehung eines Drahtes unumgänglich nothwendig, einige eiserne Stangen durch größere, theils eiserne, theils hölzerne, zu ersetzen. Die neuen Stangen wurden von der eidgen. Telegraphenverwaltung geliefert.

4. Unterhalt und Erneuerung ber Bahnhöfe und Stationen.

a. Gebäude aller Art. 1) Reparaturen und Unterhalt tungsarbeiten. Außer dem gewöhnlichen Unterhalt verdienen folzgende Arbeiten Erwähnung. In den Restaurationskellern auf Bahnhof Biel drang im Winter bei dem außergewöhnlichen Wasserstand an einigen Stellen das Wasser ein. Zur Verhinderung dieses Uebelstandes wurden im März und April einige Nachbesserungsarbeiten auszestührt. Durch diese ist der Wasserzudrang auf ein Minimum reduzirt worden. — In der Lokomotivremise in Biel war die Bodenpslasterung in Folge starker Senkung des Terrains uneben geworden und mußte daher gänzlich erneuert werden, wozu das vorhandene Material nahezu ausreichte. Die daherigen Kosten betragen 170 Fr. Das Rebengebäude auf der Station Signau mußte wegen Senkung um 1 Fuß gehoben werden.

- 2) Neubauten. Die wesentlichen Arbeiten sind bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) berührt. Wir ergänzen jene Angaben durch die Erwähnung der Verbreitung der Verladrampe auf der hintern Seite der Güterschuppen in Schüpfen und in Worb; ferner der Verlängerung der Verschalung der westlichen Giebelseite des zweiten Torfschuppens in Viel bis auf die Sockelhöhe, um dem wiesderholten Abdecken des Daches bei heftigen Stürmen wirksamen Einshalt zuthun. Ausgabe Fr. 172. 80.
- b. Technische Einrichtungen der Bahnhöfe. Die Arbeiten bestanden unter Anderem in Reparaturen der Soodbrunnen auf den Stationen Lyß, Münchenbuchsee, Word und bei den Wärterhäusern unweit Zollikosen und Word; Nachfüllungen der Senkungen der Trottoirs auf Bahnhof Viel; Reparaturen der Gasleitungen dasselbst in Folge wiederholten Terrainsenkungen; Erneuerung der hölzgernen versaulten Trottoireinfassung auf der Station Twann zur Hälfte in Stein und zur andern Hälfte in Holz; Verlängerung des Trottoirs auf Station Tägertschi um 275 Fuß zufolge Vertrag; Nachsfüllung der bedeutenden Senkungen des Vorplatzes und Trottoirs auf Station Signau. Der größeren Reparaturen der Güterrampen auf den Stationen Twann und Neuenstadt wurde bereits unter Abstheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) gedacht.
- c. Asseturonz der Gebäude. Die vom Regierungsrathe des Kantons Bern für das Jahr 1867 bestimmte Versicherungsquote betrug 3 pro mille; zufolge Beschlusses des Großen Rathes mußte ferner, von diesem Jahre an, die Asseturanzsteuer von der ganzen Schatzungssumme, statt der bisherigen drei Viertheile, entrichtet werden. Daher der Versicheurngs-Betrag von Fr. 2557. 80 im Jahre 1866 im laufenden Jahre auf Fr. 3215. 40 anstieg.

5. Telegraphendienft.

Anzahl der Stationen und Apparate. Es bestehen gleich wie im Vorjahre 9 Stationen mit 11 in Thätigkeit begriffenen Schreibzapparaten. Von letzteren gehört ein Schwarzschreiber mit Zubehörden in Biel der schweizerischen Centralbahn.

Außer obigen 10 Apparaten besitzt die bernische Staatsbahn 1 Reserve-Apparat in Handen der Telegraphen-Inspektion, je ein Stück in Zollikosen, Gümligen und 2 in Bern im Dienste der schweizerischen Centralbahn. Im Ganzen ist also die bernische Staatsbahn Eigenthümerin von 15 Apparaten, von welchen 8 Schwarzschreiber und 7 gewöhnliche Morse. Verkehr. Es wurden befördert dienstliche Depeschen: 1866. 1867. 7,608. 7,527.

Demnach Verminderung 81 Depeschen; im Tage wurden durchschnitt= lich befördert 20 Stück.

Jür den Verkehr der Privatdepeschen sind im Berichtjahre keine neuen Stationen ermächtigt worden. Wir besitzen stetsfort Uufgabebüreau in Viel und 4 eidgenössische Telegraphenbüreaur, nämlich Lyß, Schüpfen, Zäziwyl und Langnau. Letztere haben vermittelt 1591 interne und 143 internationale Depeschen mit einer Einnahme von Fr. 1749. 76 (gegenüber 1502 Depeschen mit einer Einnahme von Fr. 1703. 25 im Vorjahre). Nach Abzug der Expreßgebühren mit Fr. 238. 50 und des Antheils der eidgenössischen Verwaltung mit Fr. 644. 26 stellte sich der Antheil der bern. Staatsbahn auf Fr. 867. — gegenüber Fr. 751. im Vorjahre. Es ergibt sich demnach im Vergleiche zu 1866 eine Vermehrung der Totaleinnahme mit Fr. 46. 51, sowie des Antheils der bernischen Staatsbahn mit Fr. 116. —. Der Frequenz der Privatdepeschen nach nehmen die Vüreaux folgenden Kang ein: Langnau 762, Biel 344, Lyß 296, Zäziwyl 246, Schüpfen 86. Total 1734 Depeschen.

Unterhaltskosten. Mit Inbegriff der an Apparaten und Batterien nöthig gewordenen Reparaturen (Fr. 60. 25) betragen dieselben

| im Ganzen | 1866 Fr. 340. 01. | 1867 Fr. 356. 41. |
|------------------------------------|--|----------------------|
| Demnach Vermehrung Fr. 16. 40. | | 31.15.5.602 |
| Auf die in Thätigkelt stehenden 11 | | |
| Apparate vertheilt, fallen | | |
| per Apparat im Jahr . | , 30. 90. | , 32. 40. |
| " " " Monat . | " 2. 5 7 . | " |
| " Tag . | $_{"}$ —. $08_{,3}$ | " —. 09. |
| Durchschnittliche Kosten . | | |
| fämmtlicher Stationen per | total de la companya | |
| Tag | " —. 93. | " —. 97. |

Elekterische Signale. Für das sichere Ein= und Auslaufen der Züge im Bahnhof Biel wurden im Jahr 1866 drei elekterische Signale erstellt.

Dieselben versehen den Dienst ganz regelmäßig, seitdem die be=

treffenden Batterien geändert und verstärkt worden sind.

Die Unterhaltungskosten dieser Einrichtung belaufen sich im Berichtjahre auf Fr. 165. 60, eben wegen der vorgenommenen Aen-

derung an dem Batterie-Shstem; — für künftig werden sich die das herigen Auslagen um ein Bedeutendes reduziren.

Allgemeines. Der Verkehr der Stationen unter sich sowohl als mit den fremden Bahnen wurde im Berichtjahre befriedigend besorgt.

Die nie ganz zu vermeidenden Linien= und Apparaten=Störun= gen blieben freilich nicht aus, fanden aber immer ihre schnelle Er= ledigung.

E. Verschiedenes.

1867

Die Ausgaben dieser Ab=

theilung belaufen sich auf Fr. 216,665. 79. Fr. 231,159. 06. Die Gründe der Ueberschreitung des im Büdget bewilligten Krebits sind bereits unter 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) nehst den Hauptposten der Ausgaben im Betrage von Fr. 226,398. 78 Cts. aufgezählt.

Zu weiterer Eröterung führen wir hiernach die übrigen bedeu-

tenderen Kosten dieser Abtheilung auf:

Beiträge und Unterstüz= zungen . . . Fr. 2759. 26. Fr. 2663. 51.

Die Ausgaben bestehen hauptsächlich im statutengemäßen Beitrag der Verwaltung an die Hülfskasse der Beamten und Angestellten, Fr. 2456. 51, und in einer Tröstung an die Wittwe Klaus wegen Verzunglückung ihres Mannes, gewesener Arbeiter auf Bahnhof Biel, mit 200 Franken.

Verschiedene uneingereihte Ausgaben. Monatliche Abrech= nungszinse für Einnahmen des direkten Verkehrs an andere Bahnerwal= tungen Fr. 1360. 87. Staats= und Gemeindesteuern für Abschnitte, welche nicht zu bahndienstlichen Zwecken benutzt werden, Fr. 248. 51.

4. Betriebsergebniß.

| Gesammteinnahme . Gesammtausgabe . | Fr. | 1866 1,053,269. 781,279. | | Fr. | 1867 1,042,047. 37 795,177. 51 |
|---|--------|--------------------------------|------------|----------------------|--------------------------------------|
| Reinertrag im Ganzen | Fr. | 271,990. | 17 | Fr. | 246,869.86 |
| Per Betriebstag . " Bahnkilometer " Tag und per | " " | 745. 3,162. | | <i>u</i> <i>u</i> | 676. 35 2,870. 58 |
| " Bahnkilometer | ,, | 8. | 6 6 | " | 7. 86 |

| Per | Lokomotivkilo= | | | | |
|--|--|---|--|---|----------------|
| • • | meter. | Fr. | 1. 07 | Fr. | 0. 97,7 |
| | Wagenachsen= | , | 0.05. | 2. , , | 0. 04,7 |
| | Zugskilometer | ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,, | 0. 05 ₁ , 1. 09 | " | 1.00, |
| In | Prozenten der | | The state of the same of the | And Office 1 | |
| | Einnahmen . | | | | |
| | fs Ermittlung d | | | | |
| | mmtausgaben d he als Baukapit | | | | |
| nämlich: | ge ars Suntupir | urverzurjan | ig in bet occi | ynung ci | inguiten find, |
| | Ausgaben, Ru | ibrik Verf | chiebenes: | Zinsan | theil an die |
| | che Zentralbahn | | | | |
| | ischaftlichen Stre | | | Fr. | 128,059. 05 |
| | nsung an die K juß der Wagena | | | | 2,270. 47 |
| pitatootja | jug vei zougenu | nimaliana | And the second s | | |
| | | | | Fr. | 130,329. 52 |
| men, sub. nisse der hof Biel 1 Kapita Suisse O | dieser Summe g B. I. enthalten schweizerischen E nit alzinsbetreffnisse s ccidentale für e=Remise in Neu | , als Rapit Zentralbahr . Fr. der die | alzinsbetreff= 1 am Bahn= | | |
| | | | 707. 37 | 979 46.0 | |
| | | | 100 | Fr. | 29,737. 78 |
| | en Rapitalverzin wirklichen Betri | | | Fr. | 100,591. 74 |
| | mit auf . | | | HELD STATE OF THE | 694,585. 77 |
| Ober | per Bahnkilom | eter und p | | " | 8,076. 57 |
| Jn J Nach | Brozenten der G Abzug der eige | innahmen entlichen B | etriebskosten | 0/0 | 66. 65 |
| von den | Sefammteinnahm | ien stellt s | ich denniach | | |
| der Reine | rtrag auf. | • | | | 347,461. 60 |
| Oder | per Bahnkilom | eter und p | er Jahr . | | 4,040. 25 |
| 0.4 | | ** **** | A Prof. | | |

5. Inventar.

Das Gesammtbetriebs-Inventar erzeigt auf Ende 1867 folgenben Werthbestand:

a. Inventar des Mobiliars und der Geräthschaften der Büreaux.

| Direktion, Sekretario | nt . | | | | aldellane hold side occ | |
|--|--------------------|----------------|---------|---|--|--|
| und Rassa. | | er . | 8858. | 07 | | |
| Controle. | | <i>"</i> | 3324. | | midwerent? | |
| Betriebsinspettion | 14 | " | 916. | | | |
| Bahningenieur | | " | 3995. | | demonstrates | |
| Fahrdienst . | | " | 1547. | | on manufactivity | |
| Materialverwaltung | đ., | | | | in Training to the Table | |
| nebst Magazinen | | IJ | 6484. | 93 | | |
| ist in autility of spore | | | | | Fr. 25,127. 41 | |
| b. Inventar des Sti | ations | d m c | bilian | rs. | | |
| mit Inbegriff des | Wertfi | ühre | erdepot | in | | |
| Biel | | | 100 | | , 62,304. 53 | |
| c. Oberbaumaterialier | ı, We | rfz | euge u | ınd | Geräthichaften für | |
| den Bahnunterho | | Ų | 0 | | | |
| Schienen, Schwellen | | | | ed and and and and and and and and and an | | |
| und Zubehörden . | Fr. | 16 | 7,860. | .76 | | |
| Weichen und deren | | | | | | |
| Bestandtheile. | , u | 1 | 0,190. | 55 | received the second | |
| Kreuzungen und de= | | - 140 - 150 | | | the property of the property of the pro- | |
| ren Bestandtheile. | | | 5,986. | 75 | | |
| Werkzeuge und Ge- | | | | | The state of the s | |
| räthschaften für den | | | | ~~ | reaktive rest School et all bereicht | |
| Bahnunterhalt . | " | ð | 4,550. | 05 | The statement of Applica | |
| | | | 100 | | " 238,58 8. 11 | |
| d. Betriebsmaterial: | | | | | | |
| Lokomotiven nebst | | | | | | |
| Ausrüstungsgegen= | | | | | | |
| ständen und Reser= | | | | | · 121 6 1 8 2 6 1 2 1 2 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 | |
| vestücken | 11- | 59 | 7,970. | | | |
| Wagen nebst Aus- | | | | | ther force and the | |
| rüftungsgegenstän= | | | | | literate one and to be | |
| den und Reservestü- | | o' | 10.404 | P O | rid train abidi nell - L | |
| den | 5 () -1 7) | 0 | 12,404. | 70 | me on die code | |
| Verschiedene Ge= | or wi | | | | our en mit plotte i de ares | |
| räthschaften u. Werk- | | | | | to the particular confidence | |
| zeuge für Schmiede=, Schlosser u. Schrei= | | 11 11 | | F-30-3. | are the body and the | |
| nerarbeit, Feuer= | | | | | | |
| sprizen | AR MOUNT OF | | 17,280. | 66 | | |
| in the second se | , 1959 II | | , ~ | 9,0 | | |
| | | | 1000 | | " 1,427,655. 36 | |

Totalwerth: Fr. 1,753,675. 41

6 Unfalle.

Wir haben in diesem Jahre drei Unglücksfälle auf der Bahn zu

beflagen.

Am 16. April wurde bei der Fluthbrücke, unweit Worben, ein 19jähriges Mädchen, welches ihren Hals auf die Schienen gelegt, von der Lokomotive des Zuges 9 erfaßt und sofort geködtet. Der Zug konnte leider zuvor nicht angehalten werden. — Am 1. Juni gerieth an dem Wegübergang bei Aegerten ein zweiundeinhalbjähriges Kind wegen mangelhafter Aufsicht ungeachtet der geschlossenen Barriére unter den Bahnzug No. 7 und erlitt bedeutende Verletzungen, an deren Folgen es dald im Spital in Viel starb. — Am 1. September verzunglückte bei Station Schüpfen Wagenwärter Wälchli, indem er nach Abfahrt des Zuges 6, in Folge eines mißlungenen Aufsprunges auf einen der letzten Güterwagen unter dieselben gerieth, überfahren wurde und am 6. September im Spital in Viel den erhaltenen Verletzungen erlag.

7. Sulfs., Rranken: und Rautionenkaffe.

Hülfskasse. — Die Hülfskasse für die Beamten und Angestellten zählte am 31. Dezember 1867 187 Mitglieder, wovon 8 der allzemeinen Verwaltung, 45 dem Expeditionsdienst, 39 dem Fahrdienst und 95 dem Bahnaussichts= und Unterhaltungsdienst angehörten.

| Einnahmen. | | | | | |
|--------------------------------------|-----|---------|------------------|-------------|------|
| Kaffa-Saldo am 31. Dezember 1866 | Fr. | 23,232. | 77 | | |
| | " | 169. | | | |
| Eintrittsgelder | " | 4,592. | 06 | | |
| Beiträge für Gehaltserhöhungen . | " | 151. | 40 | | |
| Strafgelder von Angeftelten | " | 346. | | | |
| Bußantheile für bahnpolizeiliche | | | | | |
| Vergehen | " | 219. | 62 | | |
| Erlös von gefundenen Effekten . | " | 350. | NAMES OF TAXABLE | | 4000 |
| Rapitalzinsen | " | 1,137. | 27 | | |
| Statutengemäßer Beitrag der Bahn= | | | | | |
| verwaltung | " | 2,456. | 51 | | |
| verwaltung | | | | Fr. 32,655. | 44 |
| Ausgaben. | | | | | |
| Pensionen an 2 Wittwen, Arznei= | | | | | |
| und Verpflegungskosten an 55 Un | | | | | |
| terstütte | Fr. | 1,309. | | | |
| Druck- und Büreaukosten | " | 19. | | | |
| Rückvergütungen f. Frachten u. f. w. | " | 24. | 65 | | |
| Zinsraten und Kommission für | | | | Q 0000E | |
| Uebertrag | Fr. | 1,352. | 74 | Fr. 32,655. | 14 |

| Uebertrag | Fr. | 1,352. | 74 | Fr. 32,655. 44 |
|---|--|---------------------|-----------------------|--------------------|
| Ankauf von 2 Kantonalbank-Obli- | | 7 93. | | |
| gationen | 11 | 310. | | |
| Total-Ausgaben — | # | 5 J | | ,, 2,456. 64 |
| Der Vermögensstand auf 31. Des zember 1867 beträgt | | r dahen Kulongan | ng I | Fr. 30,198. 80 |
| Das Vermögen der Hülfskasse er= zeigt demnach im Berichtsjahre ei= | | | | Caplicate to this |
| nen Zuwachs von | Fr. | 6 966. | 03 | |
| Krankenkasse. — Die Untersti | igung | gskasse | für | die kranken Ar= |
| beiter und Bediensteten zählte mit Ja | | | | |
| nämlich 31 im Expeditionsdienst, 43 in | m Fc | thrdienst | un | d 23 im Bahn= |
| dienjt. | | | | |
| Einnahmen: | رب. س | 2.000 | 11 | |
| Kassa-Saldo vom 31. Dezember 1866 | | 3,865. | | |
| Eintrittsgelder | | 244. 2,143. | | |
| Beiträge | | 79. | 50 | |
| Bußen | " | 244 | 36 | |
| Summa: Einnahmen — | // | 244. | | Fr. 6,577. 39 |
| Ausgaben. | | | | 0 |
| Verpflegungs= und Arzneikosten an | | | | |
| 51 Unterstützte | Fr. | 1,175. | 76 | |
| Statutengemäße Rückerstattung we- | | | | |
| gen Anstritt | " | 2. 16. | 40 | |
| Drucktosten und Verschiedenes . | " | 16. | 07 | |
| Verwaltungskoften | " | 89. | 10 | ~ 4.000 00 |
| Summa: Ausgaben _ | | | | Fr. 1,283. 33 |
| Kassa-Saldo auf 31. Dezember 1867 | | | | Fr. 5,294. 06 |
| Der Vermögensstand der Kranks | ntass | e ergibt | dal | er im Laufe des |
| Jahres 1867 eine Zunahme von Fr. | 1428 | 3. 95. | OY | W. W. HATTLE |
| Kautionenkasse. — Die Anzah | l dei | czenigen | Un | gestellten, welche |
| ihre Kautionen vermittelst monatlicher | wend | alisavzu | ige | juccessive steuen, |
| bestand mit Jahresschluß aus 74 Theil und 67 im Bahndienste. | gave | cii, iooo | on | 10 im Fagroienst |
| Einnahmen. | 33.5 | na una | | recognition of the |
| Guthaben der Kasse am 31. Dez | omho | r 1866 | für | 78 Betheiligte |
| | | 862. 05 | | • O Dengenight |
| Beiträge " | Michigan Street, Stree | 825. — | SENSEMBLE PRODUCTIONS | |
| Kapitalzinsen " | | 657. 49 | | |
| Total=Einnahmen und | | | | Fr. 21,344. 54 |
| 201111 Citing men und | ***** | tttug | | 0. 21/011. 01 |

Uebertrag: Fr. 21,344. 54

Ausgaben. Rückzahlungen wegen Austritt an 11 Angestellte Fr. 1,907. — Salvo auf neue Rechnung . . . Fr. 19,437. 54

Die Kautionenkasse hat demnach im Laufe des Jahres eine Bermögenszunahme erhalten von 5575 Franken 49 C. Damit auch diese Kasse, außer dem zu 4 pCt. berechneten Zinse zu Gunsten ihrer Einleger einen Beitrag an die übrigen Berwaltungskosten leisten könne, wurden einige vortheilhafte Kapitalanlagen angeordnet, welche sich im Laufe des Jahres 1868 fühlbar machen werden.

V. Perwaltungsbehörden und Personal-Etat.

Die Bestellung des Verwaltungsrathes ist im Berichtsahre unverändert geblieben.

In 14 Sitzungen behandelte diese Behörde 169 Geschäfte.

Die Direktion der Staatsbahn behandelte 2201 Geschäftsnummern. Die erstatteten schriftlichen Berichte und erlassenen Schreiben beliefen sich auf 2139, ungerechnet der zahlreichen Ueberweisungen von Dienstgeschäften an die Dienstvorstände zu ihrer Erledigung, beziehungsweise zur Berichterstattung.

Das Betriebspersonal bestand aus folgenden Beamten und Angestellten, welchen das im Dienste der schweizerischen Centralbahn stehende Personal der gemeinschaftlich benutzten Strecken und Stationen und des Bahnhofes Bern nicht beigerechnet ist.

| 1. Allgemeine Verwal | t= |
|--|----|
| ung. | |
| Sekretariat und Registratur | |
| (nebst Telegraph) | 4 |
| Buchhaltung und Kassa. | 3 |
| Abwart des Verwaltungsge= | |
| bäudes | 1 |
| 97275 | A |
| Ausläufer | 1 |
| | 9 |
| (1866: 10) | |
| (1866: 10) (Die Materialverwaltung | |
| (1866: 10) (Die Materialverwaltung ist in Uebereinstimmung mit | |
| (1866: 10) (Die Materialverwaltung | |

| II. Berkehrs=, Expeditio | ns= |
|---------------------------------|-----|
| und Kahrdienst. | |
| Erste Abtheilung: Kontrole. | |
| Chef der Kontrole und des | |
| commerziellen Dienstes . | 1 |
| Rontrolegehülfe | 1 |
| Angestellte auf dem Kontrole= | |
| Bureau | 5 |
| Volontair | 1 |
| | - |
| Total des Kontrolepersonals | 8 |
| (1866: 8) | |
| Zweite Abtheilung: Expeditions= | - |
| dienst. | |
| Betriebsinspektor | 4 |
| uebertrag uebertrag | 1 |
| | |

| Uebertrag | 1 | 1 | | Ueber | rtrag 5 |
|--------------------------------|-------------|---|-------------------|-------------------------|-----------------|
| Büreau des Betriebsinspektors | 2 | Werkführer | | | . 1 |
| Bahnhofinspektor I. Klasse und | | Lokomotivfi | | | |
| dessen Stellvertreter | 2 | Heizer erste | | | |
| Bahnhofinspektoren II. Klasse | | Heizer zwei | ter Kl | asse (für | r die |
| (zugleich Einnehmer und Te- | | Torfheizi | ing ur | id zu L | asten |
| legraphisten) und deren Ge= | | der Liefer | ranten) | | . 6 |
| hülfen | 6 | Wagenvisite | | • | . 2 |
| Vorstände der Zwischenstatio= | | Wagenwärt | er | | . 4 |
| nen (zugleich Einnehmer, | | Zugführer | • | | . 4 |
| wovon 6 Telegraphisten) . | 12 | Rondukteurs | 3. | • | . 10 |
| Bahnhofeinnehmer und dessen | 4 | | | • | . 27 |
| Gehülfe (letzterer zugleich) | | Wagenputze | rinnen | | . 2 |
| Telegraphist) | 2 | (1866: — | mit de | en Mate | riol= |
| Güterexpedienten und Rech= | | verwaltur | | | |
| nungsführer | 2 | | | | |
| Gepäckerpedient | 1 | (1866: | 160) 3 | otal II. | |
| Güterexpeditionsgehülfen . | 5 | A Survey of the way to the appropriate | | | |
| Bahnhofausseher | 1 | III. Bahna | lujjit Grana | g Stanfi | unier- |
| Wagenkontroleur | 1 | Hahningeni | um | potenti | maint. |
| Portiers | 2 | | | and the | anvita i |
| Nachtwächter | 1 40 | Ingenieurge Büreau des | | | rs . 2 |
| | 40 | ~ 4 . 4 | | | |
| | | Bahnmeifter | · | | |
| Dritte Abtheilung: Fahrdienst. | | Schwellenm | eister | ountes Si | 961 <u>31</u> 1 |
| Maschinenadjunkt | 1 | Vorarbeiter | (wove | n 2 zug | leich |
| \sim \sim \sim | 1 | Wärter) | | | . 13 |
| Vaterialverwalter und Ge= | | Bahnwärter | • | • • • • • | . 40 |
| hülfe | 2 | Weichenwär | ter | • | . 33 |
| Materialverwaltungsdiener . | 1 | Arbeiter un | d Tag | löhner | . 53 |
| 1 Lebertrag | 5 | (1 | 866: | 150) | 149 |
| | | | | | 515 S41140 |
| Herapitulation | S/2.s | 00 .4.1.5.0 | | | |
| | des | Betriebsp | | | 16:116 |
| | des | Im Ganze | n. | Per Ki | lometer. |
| | bes | In Ganze | en. 867. | Per Ki 1866. | 1867 |
| Zahl der Beamten | | In Ganze 1866. 18 202 1 | en. 867. 99 | Ber Ki 1866. 2,34 | 1867 2,31 |
| Zahl der Beamten | | In Ganze 1866. 18 202 1 | en. 867. | Per Ki 1866. | 1867 |

Indem die Direktion den Bericht ihrer Geschäftsleitung für das Jahr 1867 schließt, verbindet sie damit den Antrag, der Verwaltungszath wolle den beigebogenen Rechnungen über den Bau und Betrieb seine Genehmigung ertheilen und dem Regierungsrathe zur Sanktion empfehlen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer achtungsvollen Ergebenheit.

Bern, ben 2. Juli 1868.

Der Direktor der Bernischen Staatsbahn: Jul. Schaller.

Der Verwaltungsrath der Bernischen Staatsbahn ertheilt vorsstehendem Geschäftsbericht vorläufig seine Genehmigung, und übermittelt denselben in Gemäßheit des Art. 7. sub. 1 b. des Gesetzes über die Organisation des Betriebes dem Regierungsrathe zu Handen des Großen Rathes.

Bern, ben 17. Juni 1868.

Der Präsident: Jollisaint. Der Secretair ad. int. J. Küeser. Abort 1867 (die Abritant den Berich ihrer (soldätischung sie das das den Teileren Steilung sie den Index 1867 (die 1867) der Geben der Geben der Bern index den 1868 (die Seichen Steileren der dem Argischen der Seichen der Steileren der Geben der Argischen der Seichen der Steilen der Steilen der Steilen der Steilen der Steilen der Steilen.

Genehmigen Ste die Kerficherung unterer achungspousen.
Craebendeit

Berin bei 2. Juli 1868.

Der Direktar ber Rechischen Singtsbache:

. Jul. Schaffer.

Les Comaltungsralf bet Bernifden Straisbahn errierle norsätzlernem Geschäufgung und überürberdem Geschäusbericht verläufig feine Genehmigung, und übernuttelt bewirlben in Gemäßbeit des Art. 7. sud: & d. des Gescherf über die Deganigalion des Betriebes dem Regierungsraße zu kannenebes Sochen Rathes.

808i inul; XI ned a ra E

es : padhalduk 200 Se : falalduk dal : hak riptara 201 123 Taldukk C