Zeitschrift: Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die

Staatsverwaltung des Kantons Bern ...

Herausgeber: Regierungsrath des Kantons Bern

Band: - (1868)

Artikel: Bernische Staats-Bahn: Sechster Geschäftsbericht der Direktion an

den Verwaltungsrath

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416109

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 Staats-Bahn.

Sechster Geschäftsbericht der Direktion

an ben

Verwaltungsrath.

Geschäftsjahr 1868.

Tit.

Bei Anlaß des letzten Jahresberichtes drückten wir die Hoffnung aus, daß die außergewöhnlichen Ursachen dieses mißlichen Rechnungs=ergebnisses des Geschäftsjahres 1867 sich im nachfolgenden Jahre nicht wiederholen werden. Diese Hoffnung hat sich in erfreulichem Maße verwirklicht, indem bei der Wiederaufnahme des Verkehrs sowohl die Einnahmen sich verwehrt, als bei der fortwährenden Sorge für eine möglichst ökonomische Verwaltung die Ausgaben namhaft reduzirt worsden sind. Zur nähern Beleuchtung dieser Thatsachen verweisen wir auf das Vetriedsergebniß sud. IV. 4 des gegenwärtigen Berichts.

Zur Erläuterung sind demselben die Bau= und Betriebsrechnung, sowie die statistischen Tabellen über den Verkehr und die Einnahmen nach ihren Hauptrubriken monats= und stationsweise, nebst den ver=

glichenen Ergebniffen des Jahres 1867, beigefügt.

I. Berhältniffe zu dem Bunde und den Kantonsbehörden.

Die centralisirte Organisation des Betriebsdienstes in Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahren, zwischen den Bahnver=

waltungen und dem eidgenössischen Militärdepartemente bereits im Jahr 1867 vorberathen, ermangelt noch der definitiven Genehmigung

der Bundesbehörde.

Die Verhandlungen zwischen dem eidgenössischen Postdepartement und den Bahnverwaltungen für Revision der Verträge über die Benutzung der Eisenbahnen für den Postdienst, besonders in Betreff des Transports der Fahrpoststücke über 10 Pfund und der leeren Postsuhrwerke, wurden zwar fortgesetzt, gelangten jedoch nicht zum Abschlusse. Mit dem gleichen Departemenke wurde die Fortsetzung einer sichernden Controle über das die Bahnpostswagen benutzende Personal angebahnt.

Dem eidgenössischen Departement des Innern wurden nach dem vorgelegten Schema der Statistik der schweizerischen Eisenbah= nen die gewünschten statistischen Arbeiten betreffend die bernische Staats=

bahn bis und mit Einschluß des Jahres 1867 übermittelt.

Mit dem eidgen. Militärdepartement wurde für den Transport der neuen Kriegsmunitionen in Kupferhülsen ein Tarif nebst einschlägigen Bestimmungen vereinbart, welche im Dezember in Kraft

getreten sind.

Vom Großen Rathe bes Kantons wurde, zum Zwecke gründlicher Berathung und möglicher Vereinfachung in der Leitung der Verwalztung, eine einläßliche Untersuchung der Organisation des Betries bes der Staatsbahn durch Sachverständige angeordnet und bei diesem Anlasse von der Regierung auch die Frage einer Verpachtung des Betriebes zur Prüfung der Direktion der Gisenbahnen überwiesen. Durch die zur Begutachtung der Betriebsorganisation einberusenen Experten wurden sämmtliche Einrichtungen der Verwaltung im Personal und Material, sowie die Eintheilung der Dienstzweige, einem gründslichen Studium unterworfen. Letzteres veranlaßte die Vorlage eingeshender statistischer Arbeiten und ausführlicher Berichte über die theilsweise bestrittene Zweckmäßigkeit der gefallenen Anträge. Der Entscheid bes Großen Rathes über die bezüglichen Vorlagen steht noch in Aussicht.

Zum Zwecke der Lösung der Lerpachtungsfrage ergriff der Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn, nach fruchtlos abgelaussenem Versuch seitens der Direktion der Eisenbahnen, eine vorbereitende Initiative, welche die Vorlage eines Vertrages mit der schweizerischen Centralbahn für pachtweise Uebernahme des Betriebes der bernischen Staatsbahn auf zehn Jahre, vom 1. April 1869 an, zum jährlichen Pachtzinse von Fr. 425,000, nebst eventuellem Majorationsantheil, zur Folge hatte. Die Präliminarien des Vertrags wurden von den beidseitigen Delegirten am 2. Dezember 1868, der Vertrag selbst am 7. Januar 1869 unterzeichnet. Vornämlich aus Gründen der Unabhänsgiskeit des Betriebes und zur Wahrung vollkommener Handlungsfreis

heit für die künftige Entwicklung des bernischen Eisenbahnnetzes, theils weise auch wegen gehoffter größerer Ertragsfähigkeit der Staatsbahn, versagte der Große Rath in seiner Sitzung vom 26. Februar 1869 dem Vertrage seine Genehmigung.

II. Berhältnisse zu anderen Gisenbahn-Berwaltungen.

Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltung en berieth mehrere Gegenstände zur Erleichterung und Verbesserung des direkten Verkehrs, unter welchen wir außer den bereits im I. Kapitel erwähnten folgende als die wichtigsten hervorheben:

a. Festsetzung eines neuen Reglements und Tarifs für den Transport sebender Thiere, in theilweiser Aushebung der bezüglichen Bestimmungen des Transportreglements, deren Revision zu größerer Klarheit und theilweiser Taxermäßigung nach Stückzahl und für größere Distanzen als nothwendig erkannt worden war. Dieser Tarif tritt mit 1. Februar 1869 in Kraft.

b. Aufstellung eines Spezialtarises für den Transport von Bier in Fässern mit Taxermäßigungen je nach der Distanz und bei vollen Wagenladungen, gültig vom 1. Februar 1869 an.

c. Aufstellung eines Spezialtarifes für den Transport von Getreide, Mehl und Mühlenfabrikaten, Hülsenfrüchten und Sämereien, in Wagenladungen, mit ermäßigter Taxe, gültig vom 1. Mai 1869 an.

d. Auf den Antrag der technischen Dienstvorstände wurde zwischen den Bahnverwaltungen ein gemeinschaftlicher Tarif für Wagenbeschädigungen aufgestellt, wobei solche Beschädigungen, welche den Betrag von Fr. 7. 50 nicht übersteigen, nicht in die Rechaufgenommen werden dürfen.

Das schweizerische Bahnnetz wurde durch die Eröffnung der Linie Bulle-Romont um 19 Kilometer vermehrt und deren Betrieb der fusionirten Gesellschaft der westschweizerischen Bahnen übergeben. Eine weitere Zunahme erfolgte durch die Verlängerung der Ligne d'Italie von Sion-Sierre, wodurch 16 neue Kilometer dem Verkehr übergeben wurden.

Der Anstand mit den westschweizerischen Bahnen, resp. mit der Franco-Suisse-Bahn, betreffend die Anschlußverhältnisse in Neuenstadt und Biel, wurde vom Bundesrathe der Untersuchung und Antragstellung eines Sachverständigen überwiesen. Der Bundesrath theilte sodann den Bericht des Letztern den beiden Verwaltungen mit, nehst dem Vorschlage einer Konferenz, um wo möglich auf Grundlage der im Gutachten gestellten Anträge eine Vereinbarung zu erzielen. Der Vorschlag wurde hierseits unter gewissen Bedingungen

angenommen; die Antwort der Franco-Suisse ist uns noch nicht zuge=

Für die gegenseitige Controle und Verrechnug von Wagenbeschädisgungen auf der Linie Biel-Neuenstadt wurde zur Vermeidung eines länsgern Aufenthalts in Neuenstadt und neuer Angestellten mit der Suisse-Occidentale ein Verfahren vereinbart, wodurch allfällige Beschädiguns

gen in Biel und in Neuenburg konstatirt werden.

Da die Erfahrung der vier ersten Betriebsjahre nachgewiesen hat, daß die durch den Bertrag vom 9. Februar 1863 mit der schweizerischen Centralbahn sestgesetzten Beitragsverhältnisse an der Baukapitalsverzinsung und den Unterhaltungskosten der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen (Zollikosen=Bern=Dstermundigen=Bümligen) die bernische Staatsbahn übermäßig belasten, und zu der Frequenz der verschiedenen einmündenden Bahnen in keinem billigen Berhältnisse stehen, so hat die Verwaltung der Staatsbahn, von dem ihr vertragsmäßig zusstehenden Recht Gebrauch machend, das Beitragsverhältnis behufs einer Revision auf 1. Juni 1869 gekündet. Die Anhandnahme der Verhandlungen wurde aber bis zu einem Entscheid über die Verpachstungsfrage ausgesetzt.

III. Bahnban.

Baukapital. — Die Gesammtausgaben für die Erstellung der Bahn und die Anschaffun= gen des Betriebsinventars betrugen laut der Bau=	, V	
rechnung pro 1867 Fr. 19,577 Die Gesammteinnahmen der Baurechnung be-	,930.	09
liefen sich auf	,271.	14
Somit war der Stand des Baukapitals auf 31. Dezember 1867 netto Fr. 18,147 Im Laufe des Rechnungsjahres betrugen die Baueinnahmen Fr. 26,583. 41		
Dagegen wurden an Ausgaben bestritten		
Die Netto-Ausgaben haben sich also vermin= dert um	,898.	35
Das verwendete Baukapital beträgt daher auf 31. Dezember 1868 netto Tr. 18,137 In dieser Summe sind die von der Berner-Torfgesellschaft zu 6 pCt. verzinslichen Bauanlagen in Bestrage von Fr. 266,938. 35 inbe-		

	Uebertrag Fr. 18,137,760. 60
griffen, nämlich die Erstellung der Torfschuppen in Bern und Biel mit	Fr. 199,468. 19
und das Betriebsinventar für die Einrichtung des Torfbetriebes .	,, 67,470.16
Auf 71,5 Kilometer Bahnlänge der bernischen Staatsbahn betragen	Fr.266,938. 35
demnach die Anlagekosten auf 31. Dezember 1868 per Kilometer Die Gesammtheit der vom Großen Rathe für den Bau bewilligte Kredit	Fr. 253,674. 97
beträgt	Fr. 18,160,000. —
noch verfügbar	Fr. 22,239. 40
Die Einnahmsquellen gende Hauptposten:	fallen auf fol=
Beiträge von Korporati vaten. Beitrag der Gemein	
an die Anlage der dortigen E Erlöse aus dem Verkau	Station Fr. 5,901. 88
stücken (verschiedene Landabsch	nitte in 23 Posten
mit 108,522 Quadratfuß. Erlöse aus dem Verkauf	
lien und Geräthschaf alten, unbrauchbar gewordener	1 Lokomotive Entle=
buch, deren Ertrag zu Anscha eisernen Räbern für die zuvo	r mit Schalenguß=
räbern versehenen Güterwagen Rücker statt ungen in Folge	
gen über Expropriationen. N von diversen Expropriaten 47	in Ausständen sind
verschiedenen Rückerstattungen	
Unter den Ausgaben erwähn als die hauptsächlichsten:	en wir nachfolgende
Expropriationen. Die da	herigen Kosten be= 6,666. 19
Unter den Entschädigungen fi zum Zwecke der Erweiterung der	iguriren als Hauptposten Fr. 2200. 19 Zufahrt des Holzablagerungsplatzes en 1500 als Ersatz für einen durch

die Bahnbauarbeiten in Suberg eingegangenen Brunnen. Unter den Schatzungs= und Gerichtstoft en bildeten die Prozektosten in dem Streithandel mit der Burgergemeinde Bukwhl über die Tragsweite der s. 3. von dieser Gemeinde eingegangenen unentgeldlichen Landabtretung für den Bau der dortigen Brücke und Station mit Fr. 1558 die Hauptaußgabe; wogegen der Gemeinde die Rückerstattung von Fr. 1120. 30 auferlegt wurde, welche in den Betriebseinnahmen pro 1869 siguriren werden.

Im Laufe dieses Jahres wurde ein großer Theil der Endabrechnungen theils auf gütlichem Wege und theils durch richterlichen Entscheid erledigt. — Die schon längere Zeit hängenden Expropriationse verhältnisse in der Gemeinde Neuenstadt und in der Gemeinde Münzchenbuchsee wurden durch gegenseitige Nebereinfunft regulirt, und mit der Gemeinde Bußwhl, wie oben erwähnt, richterlich festgesetzt. — In der Gemeinde Aegerten wurde die Vermarkung vollständig beendigt. — In der Gemeinde Langnau sind die Endabrechnungen, mit Ausenahme von zwei Privaten, geregelt, und in der Gemeinde Lauperswhl vollständig; ebenso sind dieselben in der Gemeinde Schüpfen mit mehereren Privaten erledigt worden.

- Bahnbau. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf Fr. 6525. 80 unter welchen wir folgende als die namhaftesten hervorheben:
- Dberbau. Restzahlung in Folge Ablaufens der vertragsmäßigen Garantiezeit von gelieferten Puddelstahlschienen für Weichenzungen Fr. 2254. 54. Ankauf und Aufstellung von zwei Telegraphensupparaten auf den Stationen Münchenbuchsee und Signau Fr. 915. 50. Bahnhöfe und Stationspläße. Umänderungszurbeiten im Aufnahmsgebäude in Biel (Verlegung der Wartsällund Vergrößerung der Restauration Fr. 1176. 17; Gaseinrichtung im Restaurationsgarten daselbst Fr. 978. 20).
- Betriebsinventar. Die daherigen Ausgaben betragen Fr. 3392. 81, nämlich Fr. 2942. 81 für Zahlung der zwei Drittteile der Anschaffungskoften von 20 schmiedeisernen Rädern zum successiven Ersatz der früher bei einer Anzahl Güterwagen verwendeten Schalengußräder, deren Gebrauch sich als minder dauerhaft erwies, und welchen sogar auf der französichen Ostbahn während einiger Zeit die Zulassung verweigert wurde. Ferner Fr. 450 für Ergänzung des Mobiliars der Restauration im Bahnhose Biel.

An dem von der Domänenkasse geleisteten Kapitalvorschuß von Fr. 100 000 (siehe unsere Jahresberichte von 1866 und 1867) wurden

im abgelaufenen Jahre als theilweiser Erlös von 5 größeren Grundsverkäufen oder Ablösungsverträgen zurückerstattet Fr. 15,386. 18. Hies von wurden Fr. 4209. 25 zur Verzinsung der Ende 1867 noch Fr. 83,970. 43 betragenden Kapitalschuld, und Fr. 11,176. 93 als Kapitalabzahlung verrechnet. Die Kapitalschuld findet sich somit am 31. Dezember 1868 auf Fr. 72,793. 50 reduzirt. (Zu nachstäglicher Aufklärung sei hier gesagt, daß die im Jahresbericht von 1867 auf 31. Dez. 1867 angegebene Kapitalschuld von Fr. 86,626. 93 auf Fr. 86,627. 58 rektisizirt wurde, und die auf gleichen Tag berechnete Zinsrate mit Fr. 2657. 15 enthielt, woraus sich obiger Stand von Fr. 83,970. 43 ergibt.)

Grunderwerbungen.

Den bereits im vorhergehenden Kapitel theilweise erwähnten Operationen haben wir unter diesem Titel noch folgende Angaben nach= zutragen:

Außer zwei Grundankäufen für die oben erwähnte Erweiterung der Anfahrt und Lagerplatzes bei der Station Signau, sowie eines kleinen Streifen Landes in der Gemeinde Studen, kamen im laufenden Jahre keine neuen Erwerbungen vor. Neue Verträge für den Verkauf von Bahnabschnitten wurden im Laufe des Berichtjahres, außer den 5 im vorigen Kapitel erwähnten, deren Betrag zur Kückerstattung des Darslehens der Domänenkasse verwendet wurde, 11 vereinbart. Ihr Fläscheninhalt beträgt 37,747 O.-Fuß, und der Gesammtpreis Fr. 4069. 15. Wit Ende 1868 war der Kausbetrag von 6 dieser Verträge mit Fr. 1847. 10 (14,513 Quadratsuß) eingegangen.

Im Ausstande blieben mit Sahresschluß nachfolgende Beträge:

a. Endabrechnung mit dem gewesenen Bauunter= nehmer Ingenieur Kocher, über welche das ver= trägsgemäß als Schiedsgericht bezeichnete Bun= desgericht noch nicht entschieden hat, laut der von uns aufgestellten Berechnung eirea.

b. Erlöse von zehn verschiedenen in den Jahren 1865—1868 abgeschlossenen Kausverträgen über Landabschnitte, nebst betreffenden Zinsen, Kaspitalbetrag

c. Kückerstattungen für Expropriations-Endabrechnungen, saut ausgeführten Vermarkungen und entsprechenden Auflageplänen, in 62 Posten. Im Laufe des Bericht-Jahres mußten einige der frühern Ansätze, in Folge neuer Prüfung,

Fr. 23,823. 24

4,429.90

wesentliche Aenderungen erleiden, ja bisweilen gänzlich getilgt werden. — Wir hoffen, die noch schwebenden Unstände im nächsten Jahre er= ledigen zu können, und setzen für das daherige Ergebniß einen approximativen Posten an von Fr. 14,578. 84

Kür den vom Großen Rathe am 30. November 1867 bewilligten Ankauf der ehemals Wydler=Brandenberg'schen Besitzung in Biel (siehe Geschäftsbericht pro 1867) wurden im laufenden Jahre Fr. 251. 90 Kapitalkosten verwendet. Der Kapitalankaufspreis mit Inbegriff der rückständigen Zinsen, Grundsteuern und Affekuranzbeträge, Steige= rungskoften und dringenden Reparaturen beträgt daher auf 31. Dez. 1868 Fr. 53,328. 62. Die grundpfändlich versicherte Forderung für Camionage-Ausstände gegen die frühern Besitzer, welche uns zu dieser Erwerbung nöthigte, im Betrage von Fr. 10,847. 94 (wovon Fr. 9500 Kapitalforderung und Fr. 1347. 94 Zinsen) bleibt auf den Mehr= werth der Besitzung angewiesen. Un der erwähnten Kapitalforderung partizipirt die schweiz. Centralbahn mit Fr. 3232. 39, nebst Folgen.

Büreau-Arbeiten, detaillirte Entwürfe, Voranschläge, Verträge 2c.

Nebst kleinern Entwürfen zur Erledigung von Einsprachen gegen die Endabrechnung wurden ausgearbeitet: Fortsetzung der Kataster= plane der Staatsbahn für die Eidgenoffenschaft; Plane und Voran= schläge über die Erweiterung der Zufahrtsstraße und des Lagerplates, nebst Verlängerung des Gütergeleises und der Abzugsdohle auf Sta= tion Signau; — über die Abanderung, Berlegung und Bergrößerung der Wart= und Restaurationssäle auf dem Bahnhof Biel; über die Einrichtungen auf ber Station Gümligen bei Annahme eines isolirten Betriebsdienstes der Staatsbahn auf der Strecke Gümligen-Langnau; — über die Zugänglichkeit der Eisenbahnbrücke in Bußwyl für den Privatverkehr; — über den Umbau der Rampe auf Station Emmen= matt; — über die Versorgung der Station Langnau mit Quellwasser; Beschreibung ber Brücken der bernischen Staatsbahn für die eidge= nössische Gisenbahnstatistit; — Vorlage einer Uebereinkunft mit der Entsumpfungsgesellschaft von Zäziwyl, betreffend die Uebernahme des Unterhalts der dortigen Kanalstrecke. — Vertrag über die Entschädigung für eine in Folge des Gisenbahnbaues versiegte Brunnquelle in Suberg.

Ferner wurden Uebereinkünfte abgeschlossen für Uebertragung des Unterhalts von Feldwegen und Brücken, welche die Byhnverwaltung erstellt hatte, an Privaten mittelst Aversal-Entschädigungen, so in Lang= nau, Bowyl, Lys und Schüpfen.

IV. Bahnbetrieb.

1. Allgemeines.

Das in Folge seiner ersten Berathung provisorisch eingeführte Gesetz vom 2. Dezember 1864 über die Betriebsorganisation blieb auch in diesem Jahre unverändert in Kraft. Der mit der Vorberathung der definitiven Redaktion beauftragten großräthlichen Kommission wurde ein reichhaltiges Material von Anträgen zur Verfügung gestellt.

Von der Direktion wurde eine Dienstverordnung für den Abwart

und für den Ausläufer der Central-Büreaux erlaffen.

Tarife. Auch im Berichtsjahre sind neben den Eingangs erwähnten allgemeinen Tariffragen des direkten schweizerischen Verkehrs, welche Gegenstand der Konferenzverhandlungen sämmtlicher schweizerischer Bahnverwaltungen bildeten, sowohl im internen Verkehr als im Verkehr mit anderen Bahnen mehrfache im Interesse einer Vermehrung des Verkehres liegende Tarif-Combinationen aufgestellt worden, von denen wir noch folgende wegen ihres allgemeineren oder beständigeren Cha-

rafters für den Güterverkehr hervorheben.

Einführung eines Transit-Tarises für Eisen und Eisenwaaren, als: Schienen, Brückenbestandtheile u s. w. aus den Eisenwerken von Creusot in Frankreich via Verrières nach Lindau Transit, welcher Taris im Laufe des Jahres 1869 eine sehr erhebliche Ausdehnung erhalten hat. — Aufstellung eines direkten Getreidetarises zwischen den Stationen Romanshorn und Rorschach einerseits und den hauptsächlichsten Stationen der P. L. M. in Burgund via Verrières. — Erneuerung der Spezialtarise für den Transport von Steinkohlen und Cooks aus den Gruben des Loire-Beckens via Genève und aus denjenigen im Burgund via Verrières, sammt Vorlage einer neuen Tarisausstellung pro 1869. — Aufstellung direkter Gütertarise zwischen Basel und Genfür den belgischen Verfehr, und zwar für Gisen und Eisenwaaren mit 1. Juli 1868 und für andere Güter mit 1. August 1868. — Einsführung der Transit-Gütertarise für die Stationen der Union Suisse, Haag, Au und St. Margarethen.

Im öfterreichisch = baherisch = schweizerischen Güterverkehr sind zu erwähnen: Ausstellung eines neuen Spezialtarises für Faßdauben und sonstigem Nutzholz vom 1. Mai 1868. — Aufstellung eines Spezialtarises für Getreide, Wehl und Mühlenfabrikate vom 1. August 1868, und die Vorbereitungen zu einer Umarbeitung des österreichisch=baherisch=

schweizerischen Tarifbuches vom 1. Juni 1864.

Uebersicht ber ausgeführten Bahnzüge. Das Bahn= net der bernischen Staatsbahn behielt die gleiche Ausdehnung, näm=

lich Linien im Selbstbetrieb		. 85,0	3 Kilometer
Grenzstrecke Neuenstadt=Bernerg	grenze, von	der	•
Suisse-Occidentale betrieben.		. 0,	,, ,
	I	total: 86,3	3 Kilometer
Auf den verschiedenen Strecken	fanden folge	ende regelm	äßige Züge
ftatt:			
System and translational professional series	Lom 1 San his	Vom 1. Juli bis	Lom 15 Oft his
Befahrene Längen. Kilometer.	30. Juni.	15. Oft.	31. Dez.
Bern-Langnau 37,4 Täglich:	3	3	
Bern-Biel 33,8 "	4	. 0	4
Biel-Neuenstadt 14,4	5	6	5
Zahl ber täglich auf ber ganzen	10		
Linie kurstrenden Züge	12	14	12
Anzahl der regelmäßigen Züge jester Periode	2194	1484	936
Sämmtliche Züge haben täglich			
Sämmtliche Züge haben täglich burchlaufen, Kilometer	638,8	735,2	638,8
Gesammtzahl der fahrplanmäßi	gen Züge vo	om 1. Jan	uar bis 31.
Dezember:		6.1	044.040
Regelmäßige Züge 4614 mit einem I	sarcours voi	i Kilometer	n 244,019,2
Extra= und Sonn= tagszüge 38 " "			1,364,6
Tatal County Dies 1850	11		0/5 200
Kotaljämmtl. Züge 4652 " " Hiezu kommen auf der Strecke N	enenstadt=28	ernerarenze	£±0,000,8
	•		n 2,650,8
Extrazüge		.	2,7
Total Zugskilometer	1.1		248,037,3
Die Composition der Züge der			
mit Ausnahme bes birekten Parifer	Personenw	agens der	Faris=Lyon=
Mittelmeerbahn, aus bernischem C			
der Linie Biel-Neuenstadt waren, m			
zur Ausgleichung mit bernischem S	taatsvahnm	aterial zwi	igen Bern=
Neuchatel, resp. Lausanne, circulirte	, aus weater	rial ver ja	meizerilchen

Betriebsstörungen.

Unter biefen find folgende nennenswerth:

Westbahnen componirt.

Am 20. Mai wurde auf der westlichen Seite des Bahnhofes Biel bei Annäherung der Lokomotive des Zuges Nr. 3 ein außerhalb der Barrièren angespanntes Pferd scheu und sprang der Bahn entlang bis

auf die Scheußbrücke, wo der Wagen herunterstürzte; durch rasche Anwendung aller thunlichen Mittel konnte der Zug knoch rechtzeitig zum Stehen gedracht werden, und es hatte, abgesehen von der Zertrümmerung des Wagens und geringfügiger Beschädigung des Pferdes, der Fall keine weitern nachtheiligen Folgen. — Am 8. Mai und 3. November rissen in Twann, dei Zug Nr. 10, in Folge allzu starken Anziehens, die Kupplungen, und es suhren die vorgespannten Maschinen, den hintern Theil der Züge zurücklassend, das eine Mal nach Tüscherz, das andere Mal nach Biel. Außer der durch das Einholen der getrennten Zugstheile verursachten Verspätung waren keine anderweitigen schadensersate angehalten. — Den 27. September wurde unterhald Schüpfen durch zufälliges Niedersallen des Schlagbaumes eine Kuh auf der Bahn eingeschlossen, von dem Wasserkasten der Lokomotive des Extrazuges Thunzocle erfaßt, auf die Seite geschleudert und ohne weitere Zugsstörung getöbtet.

2. Einnahmen und Verkehr.

Folgendes sind die Hauptergebnisse des Verkehrs und der Ein= nahmen im Vergleich zu denjenigen des Jahres 1867:

A. Unmittelbare Betriebs=Ginnahmen.

the state of the s	1867.		1868.	61 (198
	Im Ganzen. Fr.	In %.	Im Ganzen. Fr.	In %.
I. Vom Personen=Transport II. "Gepäck= "	495,411.30	55,86	518,442.80	55,29
(incl. Leichen) III. "Thier=Transport IV. "Transport von Equi=		3,14 2,74		3 _{/05} 2 _{/60}
pagen (Postfuhr= werken)	1,581.61 337,734.70	0, ₁₈ 38, ₀₈		
Aldes and the significancies	886,826.99			
B. Mittelbare Be- triebs=Einnahmen	155,220. 38		141,683.30	
Total der Einnahmen 1,	042,047.37		1,079,371.46	6.5
Einnahmen per Tag "Bahnkilome "Tag und Bo	ter " 12,11	4. 90	1868. Fr. 2,949. "12,550.	C. C. St. Company of the Company of
filometer	3	3. 19	" 34.	29

Einnahmen	per	Lokomotivkilo= meter	F.	4. 14	Kr.	4. 29
"		Wagenachsen= tilometer Reisenden incl.	n n	0. 20	(n	0. 20
	103	Gepäck Centner Gut	H H	1. 05 0. 11 _{/6}	<i>u</i> 11	1. 04 0. 12, ₂

Aus obiger Zusammenstellung ergibt sich, im Vergleiche zum Bud= get, eine Mindereinnahme von Fr. 528. 54; dagegen im Vergleiche zu ben vorjährigen Einnahmen ein Mehrertrag von Fr. 37,224. 09, oder pCt. 3,44, welcher von den unmittelbaren Betriebs-Einnahmen herrührt, die gegenüber dem Vorjahre sogar eine Vermehrung von Fr. 50,861. 17 zeigen, von denen in der Hauptsache 46 pEt. auf den Personen= und Gepäckverkehr und 54 pCt. auf den Güterverkehr fallen.

Per Bahnkilometer vertheilen sich die Einnahmen, wie folgt:

	Market S	Gerfehr.	City	1867.		4	1868.	
Personer	1.010.	nel faga.	Fr.	5,760.	60	Fr.		40
Gepäck		chen	_	323.			332.	
Thiertro			Ħ	282.			282.	
Equipag		er domina	"	18.		2 3 "		48
Güter			",	3,927.		/ /	4,256.	
Outer	No. Williams		~"	angles of the second		97.		
m:u-rk	Mak	!	vr.	10,311.	94	gr.	10,903.	3 3 ,
		riebsein=		. 004	00		1 0 17	10
nahm	en .	0.05	"	1,804.		STREET, STREET	1,647.	The state of the s
	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1		Fr.	12,116.	83	Fr.	12,550.	83
Die Ha	upterael	onisse bei	3 Ver	sonen= 1	ind (Büterve	rkehrs i	ind:
		enverte		\$10.X1		HPHOT.	A Triffy and	2 - 30
a. 1	serjoni	inverte.	91.			1867.	44004	1868.
Gefammtzahl	her he	förberten	Beri	onen	4			$5,5431/_{2}$
				• per I				,439
	aa, % ae+	11		7, 2				1,100
A Company of the Comp	"	V		filome	tor	5,763		6,111
				per		0,.00	art era	J/ 1 1 1
"	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		"	motivi		4		9
@ämmtlicha	Manton	n hahan	211502			•	/97 0	2,09
Sämmtliche	at Oilar	notan	Jujun	inicit zu	40.4	59 094	10.639	2 360
ruugete	gi stiivi	neter	×	· 08-08-04	10,4			
Jede Person						21	/09	20,24
Auf die gan						01 000	100	700
ionen					743.1	21,608	123	3,702

0,246

0,257

Auf jeden Personenwagenachsen=Rilometer

fommen _

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

	1867.		1868.		144	1867		1868.	
	Einnahmen Fr Ct.		Einnahi Fr.		0.	Personen.	0/0.	Personen.	9/0.
I. Alasse II. " III. "		4,55 20,81		14 4, 50 21,	9 .	6,448 67,017 ¹ / ₂ 122,204 ¹ / ₂	1,30 13,52 55,18	6,432 ¹ / ₂ 72,701 ¹ / ₂ 446,409 ¹ / ₂	13,83
"	495,411.30		518,442.				100	525,5431/2	
Ron	495,411.30 1 der Gefa								

mößigten Breisen:

maßigten Preisen:		1867.	1868.
m: 01 01 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	Samala	Personen.	
Mit Abonnementsbilleten für 3, 6 und 12 M	conate	9,480	
" Dutzendkarten		768	1,632
" Abonnementskarten au porteur für 24	etn=		
fache Fahrten	•	984	1,114
" Sonntagsbilleten	•	14,041	18,124
" Lust= und Rundfahrtsbilleten	•	3,964	4,679
" Schülerbilleten	1 700	3,129	3,248
" Gesellschafts= und Vereinsbilleten .		809	2,087
" Auswanderungsbilleten	25171-121	23	116
Militärtransporte (incl. Millitärbillete für	r ben		
internen Verkehr)		7,134	5,950
Rolizeitrananarte		1,788	2,111
Polizeitransporte	e Hes	1,048	1,170
			1,330
Pariser Circularbillets	C-000 (17 23	1,297	
Vergnügungszüge		2,584	2,124
() " W.Y.	`		
b. Güterverkehr.	4007		1000
Gesammtzahl der beförderten Centner 2,8	393,680	63/10 2,9	88,425
" per Tag "	7,92	$7^{9}/_{10}$	8,1651/10
Gesammtzahl ber beförderten Centner	9 5		1
per Bahnkilometer	33,64	75/40	34,7491/10
Gesammtzahl der beförderten Centner			9 1/ 20 / 10
per Lokomotivkilom.	1	15/	11,88
		1 / 1 0	1 - 1/88
Sämmtliche Güter haben zurückgelegt Rilometer 64,3	49,880	68,40	68,068
Jeder Centner hat durchschnittlich zu=			
rückgelegt Kilometer	2	2,23	22,91
			04

31

Auf die ganze Bahn reduzirt kommen	1867	1868
Centner	748,254	796,140
Auf jeden Güterwagenachsen=Kilometer kommen Centner	0,909	0,893

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

(excl. Lranjit) folgende Rejultate:		
	1867.	1868.
we was allegative that the last metalogical and daying the	Centner.	Centner.
Abfälle	28,067	35,293
Baumwolle	3,856	3,572
Baumwollen=, Wollen= und Manufakturwaaren	8,098	10,731
Steine, Ziegel, Schiefer, Bacffteine, Kalt, Gyps,	3/303	,
Cement, Erden	118,698	157,864
Bauholz, roh und verarbeitet, Bretter, Latten 2c.	229,121	293,268
Steinkohlen, Cokes	48,562	35,760
Brennholz, Torf 2c.	45,388	86,770
Drogerien, Spezereien und Pharmazeut=	10,000	00,110
Waaren	10,371	11,826
Eisen und Eisenwaaren, Metalle und Metall=	10,011	11,020
waaren	40,359	36,317
Farbstoffe, Farbholz, Extrakte	972	838
Kelbfrüchte aller Art	33,425	38,527
Fett und Fettwaaren	6,371	7,880
Garne	1,649	1,726
Geräthschaften, Mobilien, Maschinen	24,987	35,663
Getränke, Wein, Bier, Sprit und geistige Ge-	24,301	33,003
tränke	110 676	110,626
	110,676	110,020
Getreibe aller Art, Hülsenfrüchte, Mehl und	400 456	124 068
Sämereien	129,156	134,068
Raffee und Zucker	14,499	18,891
Käse, Zieger, Milch und Butter	59,033	63,245
Leder, Felle, Häute	4,518	4,464
Metalle, Roheisen und Schienen	1,921	1,408
Obst, Baumfrüchte aller Art	1,574	2,215
Dele aller Art	6,499	5,062
Salz	32,353	79,919
Seide, roh und verarbeitet	48	499
Tabak, roh und verarbeitet, Eigaren	8,536	7,433
Verschiedenes, bisher nicht Genanntes	40,345	25,049

Bei den unmittebaren	ı Be	tri	1867.			1868.	
			Ertra	g.		Ertrag.	
Auf den Lokalverkehr (incl.							
Supplements und Polizei=						Figure Language	
transporte, Fahrpoststücke							
und Villitärtransporte)	S	čr	381 10	01. 94	Fir	411,23	68
	r	,	001,10	71. 04	94.	411,20	0. 00
Auf ben birekten Verkehr nach			145 05	75 40		15 4 50	
andern Bahnen		W	145,9	75. 49	Ħ	154,72	0. 70
Auf den direkten Verkehr von					1301	1.0.21.073	
andern Bahnen			138,7	97. 58	,,,	145,22	4. 58
Auf den Transitverkehr über							
die Linien der bernischen					- 9	*	
Staatsbahn			220 9	51. 98		226,50	9 14
Quansbugn.		~	000,0	00.00			
	1	gr.	886,8	26. 99	Ur	. 937,68	8. 16
Der Transitverkehr veri	theilt	fic	h in fo	laender	: Weif	ie:	
			1867.	9		1868.	
Neuenstadt-Biel	Tr.		3,228.	07	Fr.	179,612.	40
Neuenstadt-Bern	11		0,585.		11	39,381.	
			6,117.			6,537.	
Neuenstadt=Zollikofen	11						
Bern=Biel	. 11		1,019.		11	964.	The state of the s
Biel=Zollikofen	11			40	11	6.	43
The Secret Control of the Secretary	Fr.	22	0,951.	98	Fr.	226,502.	14
	0				O		
Die Quellen der mit	telh	are	n Ret	riehae	inna	hmen he	Stehen
aus folgenden Hauptpoften:			~ .			<i>y</i> 0 0.	-lecoles
Unter Pacht= und W	tieth	311	isen:				
Pactzinfe.	•						
Erlös verpachteter Landabsch	mitto		Fire	5,887.	55		
Ornethail San Johnaisonischan (antne	.Y.	Ωr.	0,001.	JJ	148000	
Antheil der schweizerischen E	CO . Y	11=					
bahn am Martinshubel (wan	11=		1 000	101		
hof Bern)	•	•	11	4,000.	ATTACK.		
Miethzinse	11.		2.15	1012	J. D.		

12,359. 32

25,822. 72

Torfschuppen in Biel und Bern, Zins der Torfgesellschaft für das Baukapital und Affekuranzantheil Lokomotivremise in Neuenstadt, Zins= antheil ber Suisse - Occidentale am Baukapital

Fr. 16,195. 10

707. 37

— Fr. 64,972. 06

Unter Bergütung für Benutung von Bagen, Lo= komotiven und Betriebsgeräthschaften burch andere Bahnverwaltungen.

Wagenmiethe und Wagenbenutung Fr. 8408. 78 Benutung von Lokomotiven . 196. 25

> 8605. 03 Fr.

Die Einnahmen dieser Rubrit haben gegenüber denjenigen von 1867 eine Verminderung von Fr. 12,261. 36 erlitten, welche hauptsächlich den bedeutenden Anschaffungen von eigenem Betriebsmaterial durch die Suisse-Occidentale zuzuschreiben ist. Dagegen haben sich auch die Ausgaben für die Benutung fremder Wagen um Fr. 11,195. 78 vermindert.

Unter Zinsen und nutbar gemachten Gelbern. Zinsertrag von der Kantonalbank für Fr. 2977. 97 unsern Conto Corrent Zinse für Abrechnungssaldi von andern Bahnverwaltungen, von der bernischen 621. 73 Torfgesellschaft 2c.

> 3599. 70 Kr.

Unter Verschiedenes.

Bahnhof Biel. Antheil der schweize= rischen Centralbahn an den Betriebs= und Unterhaltungskosten . Fr. 41,080. 49

Lokomotivremise Neuenstadt. Antheil der Suisse-Occidentale an den Be= triebs= und Unterhaltungskosten " 2108. 56

Torfheizung. Vergütung ber Mehrkosten der Lokomotivfeuerung durch die

Uebertrag Fr. 43,189. 05

uebertrag bernische Torfgesellschaft, Aufsichts=	Fr.	43,189	. 05		
Fattan an		9610.	84		
Erlös von Ausschußschienen .		2939.			
Erlös von verschiedenen Materialien	H .	2939.	10		New Park
und Gegenständen	II.	2349.	78		
Rückvergütung für Wagenreparaturen	II				
und Beschäbigungen	,,	4321.	49		
Erlös von Privatdepeschen	11	1258.	75		
Einwohnergemeinde Bugwyl. Beitrag					
an die Einrichtungen zur Eröffnung	21311	THE COL		CLAPIAN	
bes Personenverkehrs auf der Buß=					
wyl=Brücke	#	500.	<u> </u>		100
Verschiedene kleine Ginnahmen, Ber=	1		. Ta		
A THE STATE OF THE		637.	50		W.
			Kr.	64,806	. 51
		HAME N			19.11
3. Ausgaben und Re	trie	habionit	หลังสารเล	748 m/.	

Die Gesammt-Ausgaben für die Verwaltung und den Betrieb belaufen sich im Geschäftsjahre auf Fr. 725,739. 98. Im Vergleiche zu den Ausgaben des Jahres 1867 und nach dem Betreffnisse der verschiedenen Verwaltungs- und Dienstzweige ergeben sich folgende Zahlen:

	1807		1000,	
Allgemeiner Ver= waltungsbienst Expeditionsbienst Fahrdienst Vahnaufsichts= und Unterhaltungs=	Fr. 33,732, 59 ,, 109,884, 68 ,, 273,526, 03	$3 , 13_{,82} ,$	fr. 31,963. 25 ,, 107,390. 52 ,, 240,865. 53	, 14,80
dienst Verschiedenes	" 146,875. 15 " 231,159. 06 r. 795,177. 51	, 29,07	,, 116,192. 51 ,, 229,328. 17 r. 725,739. 98	, 31,60

	THE STATE OF THE S	, - (N	1867.		1868.
Per	Betriebstag .	Fr.	2178. 56	Fr.	1938. 42
	Bahnkilometer	"	9246. 25		8438. 83
"	Tag und Bahnkilometer	1	25. 33		23. 12
	Lokomotivfilometer		3. 16	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	2. 88
"	Wagenachsenkilometer	Trans.	0. 15	1 11 11	0. 13
"	Zugskilometer		3. 22	100 W	2. 92
In	Prozenten der Einnahmen	- 1 5,4	76. 31		67. 24

Die Gesammt-Ausgaben erweisen demnach gegenüber denjenigen des Jahres 1867 eine Minderausgabe von Fr. 69,437. 53; im Verzgleiche zum Büdget ergiebt sich eine Minderausgabe von Fr. 37,810. 02. Per Bahnkilometer sind dieselben um Fr. 807. 42 vermindert; an dieser Ersparniß nehmen alle Hauptrubriken, wenn auch in ungleichem Maße, Antheil. Für den speziellen Nachweis verweisen wir auf die nachfolgende Behandlung der Dienstabtheilungen.

A. Allgemeiner Berwaltungsbienft.

Die	Ausgaben	diefes	Dienstes	3
-----	----------	--------	----------	---

			1867			1868.	
belaufen	sich auf	Fr.	33,732.	59.	Fr.	31,963.	25
Somit per	Tag		92.			87.	
" "	Bahnkilometer .	Ħ	392.	23.	"	371.	66
" "	Tag und Bahnkilomet	er "	1.	07.		1.	01
w 11	Fr. 1000 Einnahmen	"	32.	37.	"	29.	61

Im Vergleiche zum Vorjahre ergiebt sich eine Minderausgabe von Fr. 1769. 31.

Die Ausgaben der Kubrik I. 1. (Honorare des Verwaltungs= rathes und der Direktion und Gehalte des Personals der allgemeinen Verwaltung) im Vetrage von Fr. 21,067. 97 zerfallen in folgends Vosten:

Verwaltungsrath				Fr.	823.	60
Direktor .		et.	San Office of the	U	6999.	96
Sekretariat (nebst	Abwart	und	Ausläufer)	,,	7639.	45
Comptabilität und	Cassa	•		"	5604.	96
		e i	Total:	Fr. 2	1.067.	97

B. Expeditionsdienft.

Die Kosten dieses Verwaltungs=	1867.	1868.
zweiges betrugen	Fr. 109,884. 68	Fr. 107,390. 52 294. 22
" " Bahnkilometer . " Tag und per Bahn=	" 1277. 72	", 1248. 72
filometer . ,	, 3. 50	3. 42

Gegenüber dem Jahre 1867 wurde eine Ersparniß von Fr-2494. 16 erzielt.

Reklamationen betreffend Güter= und Gepäck= transport. — Zu den Ende 1867 unerledigt gebliebenen 22 For= berungen kamen im Berichtsjahre 123 hinzu. Hiebon wurden 47 als begründet anerkannt und mit einer Entschädigungssumme von Fr. 461. 14 abgefertigt. Von diesen 47 Fällen wurden nur 9 ausschließ= lich von unserer Verwaltung getragen; die übrigen 38 wurden meist im Verhältniß der Transportdistanz mit den betheiligten Bahnen repartirt. An den Entschädigungskosten von Fr. 461. 14 haben andere Vahnen und sehlbare Beamte einen Betrag von Fr. 168. 04 rückvergütet, so daß sich der wirkliche hierseitige Auswand auf Fr. 293. 10 reduzirt. Von den übrigen 98 Reklamationen wurden 93 theils abgewiesen, theils den betreffenden Bahnen zur Behandlung übertragen; es blieben somit 5 noch unerledigt,

C. Fahrdienst.

1. Ausgaben.

Die Ausgaben des Fahrdienstes betragen:

			1867.			1868.	
a.	Allgemeine Rosten	Fr.	24,976.	25	Fr.	25,890.	13
	Maschinendienst	,,	168,613.	90	,,	144,683.	61
	Wagendienst		79,935.			70,291.	
	Total:	Fr.	273,526.	03	Fr.	240,865.	53

1867. 1868.

Mit regelmäßigen und Extrazügen wurden zurückgelegt . . .

246,618,1 248,037,3 Zugskilometer.

Die Maschinen haben mit obigen Zügen, in Vorspann, Schotter= zügen u. s. w. durch= laufen

251,551,9 251,445,5 Lokomotivkilometer.

Die Wagen, sowohl ei= gene als fremde, ha=

ben zurückgelegt . . 5,192,440 5,384,751 Wagenachsenkilometer.

Demnach berechnen sich die Ausgaben des Fahrdienstes:

		adiri di		1867.	0.86	1868.	
Per	Bahnkilometer auf.	. 100 000	Fr.	31 80. 5 3	Fr.	2800.	76
	Tag			749. 38		658.	
	Tag und Bahnkilometer			8. 71			THE PLANT OF THE PARTY OF THE P
	Zugskilometer .		11	1. 10,9			97,1
	Lokomotivfilometer.		н				95,7
"	Wagenachsenkilometer	AL CON	#	$0. 05_{12}$	6 11	0.	04,47

				1867.	1	868.
Per Lokomotivkilometer fallen	aut				14 (0) (12)	
a. Allgemeine Rosten	K gns	•	Fr.	0.09_{9}	Tr.	0. 10,2
· m cr. c. c.				0. 67,0		0. 57,5
c. Wagendienst	11947		"	0. 31,7		0. 27,9
Per Wagenachsenkilometer fal	len ar	ıf			101 98	
a. Allgemeine Rosten.	•	•	Fr.	0. 00,48	Fr.	0. 00,48
1 marxi		•	"	0.03_{122}		0. 02,68
c. Wagendienst .				0. 01/53		0. 01,30

Die Gesammtkosten dieses Dienstes sind um Fr. 13,834. 47 unter dem Büdget-Ansat und um Fr. 32,660. 50 unter denjenigen des Vorsiahres geblieben, und zwar wurde für Brennmaterial, Schmiermaterial, Unterhalt der Lokomotiven und Vergütung für Benutzung fremder Wagen bedeutend weniger als der bewilligte Kredit verausgabt, während dagegen die Ausgaben für Unterhalt der Wagen den Büdgetz Ansat beträchtlich überschritten haben. Im Vergleiche zum Vorjahre erzeigt sich eine beträchtliche Minderausgabe bei den Rubriken Brennsmaterial und Vergütung für Benutzung fremder Wagen (letztere freizlich durch daherige Mindereinnahmen ausgeglichen), hingegen eine Verzwehrung der Kosten für Unterhalt der Wagen, welche Kosten eben von Jahr zu Jahr zunehmen.

2. Betriebsmaterial und bessen Leistungen.

a. Lokomotiven. — Im Berichtjahre wurde die kleine Bahnshofmaschine «Entleduch» weil zu fernerm Dienste untauglich, veräußert. Der Erlös wurde, soweit hinreichend, an die Anschaffungsstosten von 20 schmiedeisernen Rädern mit Gußstahlbandagen verwensdet. Im Uedrigen ist der im Vorjahre aufgeführte Maschinens und Torfmunitionswagenbestand auch in diesem Jahre der nämliche geblieben:

12 Kahrdienstlokomotiven und 12 Torftender.

	18 Ladiniculitatomotiven and 18 Foiltenne	4.	
	Es kommen auf 1 Lokomotive O,14 Lokon	ıfilometer. notiven.	
	Die Lokomotiven haben durchlaufen:		
	für regelmäßige Züge	244,004,8	Kilometer.
	für Extrazüge an Sonn= und Markttagen		21r
	für Vorspann	2514,6	
	Ohne Züge	538,8	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,
100	Schotterdienst und Schneepflug .	213,8	
	Auf fremden Bahnen	126/6	
			Kilometer.

Uebertrag 248,763,2 Kilometer.

Fremde Maschinen haben anf unserer Bahn durchlaufen (mit Inbegriff des Dienstes der Suisse-Occidentale auf der Strecke Neuenstadt=Bernergrenze)

2682,₃ ,,

Im Ganzen 251,445,5 Kilometer.

1867. 1868. Langnau=Bern 80,716,2 82,728,8 Lokomotivkilometer. Bern=Biel 110,762,0 108,105,8 " Biel=Neuenstadt 53,798,4 57,602,6 "

und auf jeden Bahnkilometer

auf der Strecke

 Langnau=Bern
 2158
 2212

 Bern=Biel
 3277
 3198

 Biel=Neuenstadt
 3736
 4000

Brennmaterial. — Der in diesem Jahr als Feuerungs= material verwendete Torf war zum größten Theil von der III. Jah= reslieferung, welche — wie schon im letzten Jahresbericht erwähnt puncto Qualität viel zu wünschen übrig ließ, und hat sich denn auch gezeigt, daß das im Berichtsjahre öfter vorgekommene Nichteinhalten der vorgeschriebenen Fahrzeit großentheils auf Rechnung der mangel=

haften Qualität des Brennmaterials zu setzen ift.

Vom 2. bis und mit 8. November d. J. fanden die vertragsgemäßen Torsbrennwerthproben für die IV. Jahreslieserung statt und ergaben bei einem Steinkohlenpreis von Fr. 1. 51,4 per Zentner einen Preis von Fr. 8. 95 per Klaster lockeren Torf, was mit Hinzurechnung von 10,24 pzt. für die durch bundesgerichtliches Urtheil sestgessette Differenz den Preis des gesetzten Torstlasters auf Fr. 9. 87 stellt; dieß ist der niedrigste Preis, der sich bis dahin ergeben hat, und ist eine Folge der durchschnittlich geringeren Qualität dieses Torsses, sowie auch des tieseren Standes der Kohlenpreise.

Die im Jahre 1869 zu liefernde Torfquantität wurde mit Rücksicht auf den Brennmaterialbedarf und den vorhandenen Vorrath vom

Verwaltungsrathe auf 5000 Klafter ermäßigt.

Die Rubrik "Brennmaterial" weist laut Jahre	
Ausgabe von	fr. 67,280. 01
auf. Zur Ermittlung des reellen Brenn= material=Konsums im laufenden Jahr sind	
von diesem Betrage abzuziehen:	** / * A & * * * A & * *
für Beleuchtung der Maschinen Fr. 826. 12	
für diverse Auslagen " 148. 35	
	Fr. 974. 47
Bleiben somit Effektivkosten für	0
Brennmaterial pro 1868 .	Fr. 66,305. 54
Für den Dienst auf der Linie (excl. Schotter	
fonsumirt:	
346 Zentner Steinkohlen,	
444,924 Kubiffuß Torf,	
3,205 Stück Reiswellen,	· · · · · · · · · · · ·
ober ein Zentner Steinkohlen = 12 ¹ / ₂ Kubikfuß Torf	und eine Reis=
welle = 1½ Kubikfuß Torf gerechnet 454,056 Kubikfuß Torf im Werthe von	Fr. 58,169. 94
Es ergiebt sich somit ein Verbrauch	0 00/100. 02
1867.	1868.
per Lokomotivkilometer von . 1,79	1,82 Rubitfuß,
per Zugskilometer 1,83	1,82 Kubikfuß, 1,85
und die Kosten betragen	
per Lokomotivkilometer	23,40 Cts.
An Schmiermaterial wurden für den Fa Linie konsumirt:	hrdienst auf der
5195 Pfund Del,	
389 " Talg,	
5584 Pfund im Werthe von Fr. 3538. 66.	elevata istroj
Es wurden daher verbraucht:	
1867.	1862.
per Lokomotivkilometer 0,027	0,022 Pfund,
im Werthe von 1,74	1,42 Cts.
Mit 1 Pfund Del wurden durchlaufen 36,27	44,54 Kilom.
Gegenüber dem letten Jahr ergiebt sich somit	ein bedeutender

Gegenüber dem letzten Jahr ergiebt sich somit ein bedeutender Minderverbrauch, was hauptjächlich der Anbringung der Keßler'schen Schmierapperate an unsern Lokomotiven zu verdanken ist. Für den Bahnhofdienft wurden verwendet:

An Brennmaterial:

Torf.

Wellen.

Werth.

59,795 Rubikfuß.

922 Stück.

Fr. 8093. 94

An Schmiermaterial:

Total:

Del.

Talg.

Werth.

Werth.

860 Pfund.

71 Pfund. Fr. 571. 39. Fr. 8665. 33

An Putmaterial wurde für Fr. 652. 13 konfumirt, gegen

Fr. 743. 97 im Jahr 1867.

Reinigung, Unterhalt und Reparatur ber Ma= sch in en verursachten einen Kostenauswand von Fr. 23,906. 61; im Jahr 1867 Fr. 23,387. 18.

Von dieser Summe wurden verwendet:

Auf Arbeitslöhne und Material für die felbst ausgeführten Reparaturen, Reinigung der Maschinen und Ersatz von Re= . Fr. 14,924. 49

%r. 23,906. 61 Reparaturen .

Es kostet bemnach der Unterhalt

1867. 1868.

einer Maschine nebst Torftender Fr. 1799. 01 Fr. 1992. 21 per Lokomotivkilometer . . " — 09,39 " per Wagenachsenkilometer . " — 00,45 "

Die hauptfächlichsten Reparaturen bestanden in Abdrehen von Bandagen, Ausgießen von Lagern, Pumpen und Steuerungsercenter, Ringen, Abrichten ber Schieberflächen, Anstuten von Siedröhren u. 1. w.; ferner Erfat von 1 Pumpenercenter, 6 Schiebern, 21 Febern, 2 Federstützen, 1 Zylinder, 3 Kolbendeckel und 2 Manometern.

b. Wagen. — Die Zahl der Wagen ist auch in diesem Jahr die gleiche geblieben, nämlich 39 Personenwagen mit 134 Achsen, und 150 Güterwagen mit 316 Achsen und 28,400 Zentnern Tragfraft. — Es wurde wegen ungenügender Anzahl Wagenplätzen III. Klaffe für zweckmäßig erachtet, 4 gemischte Versonenwagen C. II. und III. Klasse in solche von ausschließlich III. Klaffe umzuwandeln. Im Berichts= jahre wurde diese Umänderung vorerst an zwei Wagen vorgenommen, wodurch sich die-Zahl der Sitplätze um je 8 per Wagen vermehrte, so daß nun unsere Personenwagen 136 Sitpläte I., 670 II. und

1248 III. Klasse enthalten, zusammen 2054 Sitplätze, gegen 2038 im Vorjahre.

Es haben auf der bernischen Staatsbahn, excl. der Strecke Neuen=

stadt=Bernergrenze, durchlaufen :

	1867.	1868.	สาสอร์ กราก
Eigene Personenwagen	1,667,163	1,682,363	Wagenachsent.,
" Güterwagen	1,607,101	1,701,598	,,
Fremde Personenwagen	334,376	357,338	"
" Güterwagen	1,573,800	1,643,452	" " * " * " * " * " * " * " * " * " * "
Total	5,192,440	5,384,751	, dia 1
Davon kommen auf die		ding begin	
Settionen	(III. 24245)		
Langnau=Bern	1,412,558	1,453,607	(f)
Bern-Biel	2,054,060	2,150,224	<i>II</i>
Biel-Neuenstadt	1,725,792	1,780,920	
Total	5,192,440	5,384,751	
Per Bahnkilometer kom= men auf die Sektionen	antee enter Enagely th	or talking	PANTANA PARA TANÀ PANTANA
Langnau=Bern	37,970	38,866	ition the
Bern=Biel	60,771	63,616	faireagrand
Biel-Neuenstadt.	119,847	123,675	ing wife

Die gewöhnlichen und Extrazüge waren, Torftender nicht inbegriffen, mit durchschnittlich 21,9 Wagenachsen belastet, gegen 21,2 im Jahr 1867. Auf die Züge der verschiedenen Linien vertheilen sich dieselben wie folgt:

Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

a. Auf ber Staatsbahn:

	1867.	1868.	
Personenwagen .	1,667,163	1,682,363	Wagenachsenk.,
Güterwagen	1,607,101	1,701,598	
b. Auf fremden Bahnen:			
Personenwagen .	320,488	329,200	"
Güterwagen	1,834,578	2,061,356	
Total	5,439,330	5,774,517	
s kommen durchschnittlich	auf		e tora somet kin
jede Personenwagenachse	14,908	15,011	sid advent Arthi
" Güterwagenachse	10,891	11,908	and the first of the
". Wagenachse .' .	12,090	12,832	till come who had

An Schmieröl wurden für den Fahrdienst verwendet 1997 Pfund im Werthe von Fr. 1146. 84.

	1867.	1868.
Somit per Wagenachsen=	A CHILDRE	the contract of the second
filometer	0,014	0,011 Loth,
im Werthe von .	0,026	0,021 Cent:
Es wurden zurückgelegt		
mit 1 Pfund Del	2,222	2,696 Wagenachsenk.,

Für Unterhalt, Reinigung und Reparatur der Wagen wurden Fr. 27,857. 89 verausgabt, im Jahr 1867 Fr.

25,789. 57. Davon fallen

auf Arbeitslöhne und Material für die selbst ausgeführten Reparaturen, Reinigung und Unterhalt der Wagen, sowie Ersatz von Resservestücken . . . Fr. 16,463. 24

Es kostete somit der Unterhalt:

per Wagenachsenkilometer 0,497 0,517 Cent.

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestunden aus Ersetzen und Abdrehen von Bandagen, Ersetzen von Stoßbalten, Seitenbalten, Traversen, Wandpsosten, Wand= und Bodenbrettern, Achsenbüchsen, Trag= und Zugsedern, Pufferhülsen, Bremssäulen, Lager 2c., Er= neuerung des Anstrichs. In dieser Rubrit sind auch Fr. 1278. 18 Entschädigung für Beschädigungen von Wagen fremder Bahnen, sowie Fr. 1380 für Anschaffung von 6 Reservedecken verrechnet.

3. Affekurang.

Die Asservanz des Kollmaterials nehst Keservestücken kostete Fr. 2253 (gegen Fr. 1502 pro 1867); davon fallen auf die Asservanz der Lokomotiven Fr. 666 und auf diejenige der Wagen Fr. 1587. Die Kostendisserenz im Vergleich zum Vorjahr rührt vom Bezug des halben Nachtrags in diesem Jahre her.

D. Bahnaufsichts= und Unterhaltungsdienst.

1867. 1868. Die Ausgaben dieses Dienst= zweiges betragen . Fr. 146,875. 15 Fr. 116,192. 51

	"	1,707. 85 "	1,351. 07
Per Tag belaufen sich dies selben auf	#	402. 39 "	318. 33
ter belaufen sich diesel= ben auf	"	4. 67 "	3. 70

Die Kosten ergaben somit gegenüber dem Vorjahre einen Minderbetrag von Fr. 30,682. 64. Im Vergleiche zum Büdget erzeigen sie eine Minderausgabe von Fr. 19,307. 49.

Ueber diese Dienstabtheilung folgende nähere Angaben:

1. Allgemeines.

a. Personalstand.

Beamte und Angestellte. In Folge der bereis im Jahre 1867 vollzogenen Aushebung einer Bahnmeisterstelle wurde eine neue Eintheilung der drei übrigen Bahnmeisterbezirke vorgenommen, welche folgende Strecken umfassen:

I. Bezirk. Kantonsgrenze bei Neuenstadt bis und mit dem Bahnhof Biel.

II. " Vom Bahnhof Biel bis Zollikofen.

III. " Von Gümligen=Langnau.

Zugleich wurde eine neue, von Neuenstadt bis Langnau fortlausfende Nummerirung der Bahnwärter angeordnet. Die näheren Ansgaben über die Bedeutung der vorgenommenen Personalveränderungen folgen im Kapitel des PersonalsCtats.

Arbeit er. Die Anzahl der Arbeitstage, welche zum Unterhalt des Unter= und Oberbaues und zu den verschiedenen Regiearbeiten in den drei Bahnmeisterbezirken verwendet wurden, betrug:

in ben bet Sugamenfeetbefatten betibenbet ibu	even, vereng	
tiens blane, as bulpled that the cedition of	1867.	1868.
Arbeitstage	11,4081/2	8147
Somit per Monat durchschnittlich Bahnkilometer der von der bern. Staatsbahn unterhaltenen Länge von 71	950,7	679
Kilometern	160. 68 melden im	

Die durchschnittliche Anzahl der Tage, an welchen im Geschäftsziahre gearbeitet wurde, betrug 180. Während diesen 180 Tagen waren also per Tag 45 Arbeiter beschäftigt, und zwar in folgendem Vertheilungsverhältnisse in den drei Bahnmeisterbezirken: I. Bezirk 20; II. Bezirk 6; III. Bezirk 19 Arbeiter.

b. Raumung von Schnee und Gis.

In Folge günstiger Witterung konnte der Schneepflug entbehrt werden und es entstunden in dieser Aubrik keine außerordentlichen Arbeitskoften.

- 2. Unterhalt und Erneuerung bes Unterbaues.
- a. Bahnkörper. Zu notiren sind: Die im vorigen Jahresberichte erwähnten Nacharbeiten infolge der Rutschungen oberhalb des Gottstatterhauses bei VII. St. — In Folge eines am 13. Juli zwischen Alserme und Tüscherz stattgehabten wolkenbruchartigen Gewitters wurde viel Erde aus dem dortigen Rebland fortgeschwemmt, die Seitengraben der Bahn zugefüllt und die Bahn selbst stellenweise mit Erde bedeckt, wodurch einige Wegräumungsarbeiten benöthigt wurden. — Auf dem Bahnhof Biel mußten zum Zwecke der Ableitung des Wassers mehrere Abzugsgräben geöffnet und gereinigt werden. — Außer der Nachsüllung der Dämme im Hühnliwald, zwischen Obershosen bis und mit Station Signau und den Böschungen bei der eingestürzten Deckeldohle, V St., kamen keine weiteren Arbeiten vor. Die daherigen Kosten betragen Fr. 495.
- b. Runftbauten. Die hauptfächlichsten Arbeiten sind folgende: Es mußten bei den beiden Scheußbrücken in Biel und den offenen Durchlässen der Linie Biel-Neuenstadt im Ganzen 13 Stück Brückenschwellen ausgewechselt werden. — Aus Mangel einer Abzugsdohle von der Grube der Brückenwaage auf Bahnhof Biel hinweg füllte sich dieselbe mit Wasser, wodurch die Gisentheile mit der Zeit bedeutend verrostet wären. Um dem Uebelstande abzuhelfen, wurde eine 164 Fuß lange Abzugsdohle mit eisernen Röhren aus der Gasfabrik erstellt. — Vollendung der Deckeldohle, V St., bei Zäziwhl. Die schon von der Oftwestbahn bei Station Zäziwhl erstellte hölzerne Feldwegbrücke mußte ganglich erneuert werden, wozu 4 Ausschußschie= nen und 320 Caden verwendet wurden; desgleichen mußte die Bebielung der hölzernen Feldwegbrücke bei V St. erneuert werden, wozu 337 Laden verwendet wurden. Die daherige Arbeit ist vom Bahnpersonal ausgeführt worden. — Die Vergrößerung des Holzplaties auf Station Signau machte die Verlängerung von 2 Dohlen noth-Bu bem Mauerwerk wurden Steine aus der eingefallenen Dohle in Zäziwhl verwendet. — An Privaten wurden im Ganzen 4 Feldwegbrücken übergeben.
- c. Straßen = und Nebenwege, Fluß = und Ufer = bauten. 1. Straßen = und Nebenwege; Stations = pläte. Die namhaftesten Arbeiten waren: für Bekiesung der Zu=

fahrtsstraßen auf dem Bahnhose Biel wurden zirka 12 Sch. Kth. grobes Kiesmaterial aus dem bortigen Vorrath verwendet. — Der Parallelweg links der Bahn nördlich vom Straßenübergang in Uegerten wurde frisch überkieset und dessen Unterhalt von den berechtigten Eigenthümern übernommen, nachdem das dortige Brücklein mit Steinplatten, statt mit Dielen, bedeckt wurde. — Der Parallelweg bei der Horbengasse in Schüpfen sammt Anfahrt und hölzernen Brücklein wurde an einen dortigen Privaten übergeben. Der Holzplaß sammt Zusahrtsstraße auf Station Signau wurde vergrößert und dadurch einem seit langer Zeit gefühlten Bedürfnisse Kechnung getragen. Diese Arbeit wurde im August und September durch 7 Arbeiter ausgeführt mit einem Kostenauswand von Fr. 732. Zu der Ausfüllung wurden 72 Schachruthen Kies verwendet.

- 2. Fluß = und Uferbauten. Die im Jahr 1867 ausgesführten Uferschutzbauten längs dem Bieler-See haben sich gut bewährt. Im Berichtjahre kamen zwar keine namhaften Wassergrößen vor. Im Steinbach bei Signau mußte die Sohle einiger Ueberfälle mit Laden belegt werden. Auf der Langnauerlinie wurde die Keinigung der Wildbäche vorgenommen. Drei beschädigte Schwellensätze der Uferschutzbauten an der Emme wurden erneuert.
 - 3. Unterhalt und Erneuerung bes Oberbaues.
- a. Geleiseregulirung. Auf der offenen Linie Biel-Neuenstadt waren während zirka 2 Monaten durchschnittlich 14 Mann per Tag mit Regulirung des Geleises beschäftigt, auf dem Bahnhof Biel hinzegen durchschnittlich 5 Mann während zirka 6 Monaten. Auf der Strecke Biel-Zollikosen waren während 3 Monaten durchschnittlich 15 Mann per Tag beschäftigt. Die Dämme links und rechts der Deckeldohle bei Zäziwhl hatten sich stark gesenkt; es war daher eine Sebung und Regulirung des Geleises daselbst eine Nothwendigkeit. Zu dieser Arbeit wurden in den Monaten Juni, Juli und Oktober durchschnittlich 17 Mann per Tag verwendet; die daherigen Kosten betragen Fr. 2468. Die Vergrößerung des Holzplatzes in Signau hatte eine Verlängerung des dortigen Geleises zur Folge. Diese Arsbeit wurde im Monat Mai durch 6 Arbeiter ausgeführt.
- b. Beschottermaterials während den 5 ersten Betriebsjahren weist nach, daß der Bedarf in progressiver Abnahme begriffen ist.

	ilar Krophen jen	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.
		Schacht= ruthen.	Schacht= ruthen.	Schacht= ruthen.	Schacht= ruthen.	Schachts ruthen.
	Bahnmeisterbezirk Biel-Neuenstadt	700	508	366	260	140
	Bahnmeisterbezirk Biel-Zollikofen	1000	320	120	70	10
111.	Bahnmeisterbezirk Gümligen-Langnau	1790	422	432	307	68
		3490	1250	918	637	218

Ende 1867 blieben vorräthig 388 Schachtruthen, zu welchen im Laufe des Jahres 81 neu bereitete Schachtruthen hinzukamen. Nach Abzug der 218 verwendeten befinden sich noch im Vorrath pro 1869 auf verschiedenen Lagerplätzen an 251 Schachtruthen.

- c. Schwellen. Schwellen wurden ausgewechselt 2073 Stück, gegenüber 1628 Stück, die im vorigen Jahre der Unterhalt erforderte. Hievon wurden auf der Strecke Neuenstadt-Biel 1535 Stück, auf Bielz Zollikofen 132 Stück, auf Gümligen-Langnau 406 Stück verwendet. Von diesen kamen 112 Stück zur Verlängerung des Gütergeleises auf Station Signau zum Verbrauch. Der Werth der 2185 verwendeten Schwellen mit Fr. 11,514. 20 wurde vom Betriebsinventar abgesschrieben. Der Vorrath an Schwellen beträgt Ende 1868 3801 Stück Stoß= und Zwischenschwellen.
- d. Schienen und Befektigungsplatten, 77 Laschen, 231 Laschenbolzen, 1083 Hackennägel. Auf Ende 1868 bleiben vorräthig 2421 Schienen, 820 Unterlagsplatten, 2270 Laschen, 8196 Laschenbolzen, 21,400 Hackennägel. Zu der Verlängerung des Güterzgeleises auf Station Signau wurden verwendet 36 Schienen in einer Gesammtlänge von 680 Lauffuß, 20 Unterlagsplatten, 42 Laschen, 94 Laschenbolzen und 282 Hackennägel. Dieses Waterial ist in obigem Gesammtverbrauch begriffen. Der Werth der verwendeten Schienen und Befestigungsmittel wurde mit Fr. 17,459. 10 vom Betriebsinzventar abgeschrieben. An Privaten wurden veräußert 179 Stück ausgenutzte Ausschußschienen in einer Gesämmtlänge von 2274,3 Lauffuß mit einem Erlös von Fr. 2939. 10, so daß der Durchschnittpreis per Lauffuß Fr. 1. 28 beträgt.
- e. Drehscheiben, Weichen und Kreuzungen. Ausgewechselt wurden: 17 feste Weichenschienen, 11 Weichenzungen, 2 Weichenschrauben, 1 Kreuzungsschraube und 2 Kreuzungsspitzen. Zu

der Verlängerung des Gütergeleises in Signau wurden 2 vollstän= dige Kreuzungen und Weichen verwendet.

f. Einfriedungen. 1) Einfriedungen, Barrièsren und Pflanzungen. Außer den gewöhnlichen Reparaturarbeiten ist noch zu erwähnen: die bisherigen schweren Schiebbarrièren bei den Straßenübergängen oberhalb dem Gottstatterhaus auf der westlichen Seite des Bahnhoses und in Kosthosen, fünf an der Zahl, wurden durch Drehbarrièren, weil billiger und leichter zu bedienen, ersetzt. — Der Uebergang bei der Moosgrabenländte bei Twann wurde in Folge Uebereinkunft mit der Gemeinde zu einem öffentlichen erklärt; es mußte daher eine Zugbarrière daselbst erstellt werden. — Im Zollikosenwald wurden dem Parallelweg entlang auf eine Länge von 600 Fuß die schweren Barrièren entsernt, da der daselbst angelegte Akazienhaag hinreichend Schutz gewährt. — Die Ausshedung des Wärzterpostens Nr. 65 machte die Erstellung einer Zugbarrière mit einer 1600 Fuß langen Leitung zur Rothwendigkeit.

Während auf der Langnauer-Linie die Grünhaag-Pflanzungen gedeihen und deren gegenwärtiger Zustand nur noch Ergänzungen in Aussicht stellt, wurden alle gehegten Hoffnungen, welche im vorigen Jahresbericht ausgesprochen wurden, für die Linie Biel-Zollikosen vernichtet. Im Berichtjahre mußten daselbst 8000 Stück Lannensetzlinge und 2500 Weißdornen ausgewechselt werden. Die trockene Witterung und die Engerlinge vernichteten beinahe die Hälfte der Lannensetzlinge.

2) Telegraphenleitung. Außer den gewöhnlichen Resparaturarbeiten wurde auf Station Schüpfen die Leitung auf 4 Stangenlängen verlegt und dadurch die ganze Leitung in eine gerade Linie gebracht.

4. Unterhalt und Erneuerung der Bahnhöfe und Stationen.

- a. Gebäude aller Art. 1) Reparaturen und Untershaltungsarbeiten. Als solche heben wir folgende als erwähnenswerth hervor: Am 8. März wüthete ein heftiger Sturmwind, welcher an den Dächern der Gebäude auf den Stationen Biel und Neuenstadt bedeutenden Schaden anrichtete. Daherige Ausgaben Fr. 300. In der Wohnung des Stationsvorstandes in Twann mußte ein zweiter Ofen nebst entsprechendem Kamine erstellt werden.
- 2) Neubauten kamen außer einem kleinen Anbau an die Wärterbude auf Station Signau, welche größtentheils aus dem vorzräthigen Material erstellt wurde, nicht vor. —

b. Technische Einrichtungen der Stationen. Aus Unvorsichtigkeit wurde das Streichmaß in Biel start beschädigt und mußten in Folge dessen ziemlich erhebliche Reparaturen an demselben vorgenommen werden. — Die Senkungen auf Bahnhof Biel waren im Berichtjahre immer noch bedeutend; die nöthigen Nachfüllungen wurden in Regie ausgeführt. — Durch die wiederholten Terrainsenskungen wurden verschiedene Reparaturen an den Gasleitungen des Bahnhofes Biel nothwendig. — Infolge Erweiterung des Holzplatzes auf Station Signau mußte eine Brunnenleitung auf eine Länge von 106 Laufsuß mit eisernen Köhren eingelegt werden. —

Zu erwähnen sind noch: die Anlage einer Drainirleitung zur Absteitung des Wassers aus dem Keller des Bahnwarthauses Kr. 12, und eine kleine Verbreiterung der Holzrampe in Langnau, zu welcher 18

Stück Ausschußschwellen verwendet wurden.

c. Asseturanz der Gebäude. Die vom Regierungs= rathe des Kantons Bern für das Jahr 1868 bestimmte Versicherungs= quote betrug 2¹/₄ pro mille, gegenüber 3 pro ⁰/₀₀ im Vorjahre, so daß der Versicherungsbetrag im laufenden Jahre sich auf Fr. 2538. 77 reduzirte.

5. Telegraphendienft.

Anzahl der Stationen und Apparate. Zu den 9 im Vorjahre bestandenen Stationen gesellten sich die zwei neu ersöffneten Stationen Signau und Münchenbuchsee. In Folge dieser neuen Errichtung besinden sich nun in Thätigkeit 13 Schreibapparate, nämlich 5 Schwarzschreiber und 8 gewöhnliche Morse. Von diesen 13 Apparaten gehören 12 der bernischen Staatsbahn und 1 Schwarzschreiber mit Zubehörde in Viel der schweizerischen Centralbahn.

Die bernische Staatsbahn besitzt ferner 1 Reserveapparat in Hansben der Telegraphen-Inspektion, je ein Stück in Zollikofen, Gümligen und 2 in Bern im Dienste der schweizerischen Centralbahn. Im Ganzen ist demnach die bernische Staatsbahn Eigenthümerin von 17 Apparaten, wovon 9 Schwarzschreiber und 8 gewöhnliche Morse.

Verkehr. Es wurden befördert, außer den gewöhnlichen Zugabgangs= und Verspätungsanzeigen,

Stück. Ertrag. Stück. Ertrag. 1734 Fr. 867. — 4559 Fr. 1258. 75 per Tag 4,8 " 2. 37 12,2 " 3. 43 demnach Vermehrung 2825 Depeschen und an Gebühren Fr. 391. 75. Zu dem Dienste der Privatdepeschen sind im Geschäftsjahre drei neue eidgenössische Telegraphenbureaux ermächtigt worden, nämlich: Twann, Signau und Münchenbuchsee. Jedoch ist der Grund der stattgehabten Verkehrszunahme wesentlich der auf 1. Januar 1868 in's Leben getretenen Taxermäßigung zuzuschreiben, was auch durch nachfolgende Rangstufe der Bureaux nachgewiesen wird. Langnau 1858, Lyß 742, Zäziwyl 437, Biel 426, Münchenbuchsee 307, Schüpfen 271, Signau 268, Twann 200. Total 4559 Depeschen.

Unterhaltungskosten. Mit In= begriff der Reparaturen (Fr. 32. 60) be= tragen dieselben im Ganzen Fr. 356. 41 Fr. 425. 65 Es erzeigt sich bemnach eine Vermehrung bon Fr. 69. 24, die einerseits durch die 2 neu errichteten Bureaux, anderseits durch die in Folge ber starten Frequenz in Langnau nöthig gewordene Batterien-Bermehrung begründet ist. Auf die in Thätigkeit stehenden Appa= Fr. 32.40 rate vertheilt, fallen per Apparat im Jahr Fr. 32.74 per Apparat im Monat . . . 2.70 -.09 2. 73 -.09Tag Durchschnittlich kosten fämmtliche 13 Up= parate (resp. 11 im Jahr 1867) per Tag. Von den Unterhaltungskoften des Sahres 1868 ist jedoch die laut Vertrag vom 27. November 1867 von der eidg. Telegraphen= verwaltung zu leiftende jährliche Unterhal= tungsentschädigung von Fr. 25 per Bahn= apparat für den Privatdepeschendienst in Abzug zu nehmen, beren Betrag fich im laufenden Jahre auf Fr. 152. 15 belief. Durch diese Vergütung reduziren sich die Unterhaltungskoften auf Fr. 237. 50 und per per Apparat im Fahr Fr. 20.04 " Lag und die Kosten sämmtlicher 13 Apparate im

Allgemeines. Der Verkehr der Stationen unter sich und mit den übrigen Bahnen hat im Berichtsjahre in befriedigender Weise stattgefunden. Es steht zu hoffen, daß einzelne Schranken, welche in der Schweiz den direkten Telegraphendienst unter den verschiedenen Bahnen zur Zeit noch hemmen, den Bedürfnissen eines-regelmäßigen Verkehrs weichen werden.

E. Berfdiedenes.

1867. 1868. Die Ausgaben dieser Rubrik Fr. 231,159. 06 Fr. 229,328. 17 betragen . . Zur Erklärung der Differenz, welche zu Gunsten des Berichtjahres eine Minderausgabe von Fr. 1830. 89 ergibt, laffen wir die vergli= chene Zusammenstellung der Hauptposten folgen: 1. Gerichts= und Prozeftosten (Min= berausgaben Fr. 887. 17) . Fr. 3,049. 47 Fr. 2,162. 30 2. Beiträge und Unterstützungen, ber statutengemäße Beitrag an die Bulfstaffe der Beamten und Ungestellten (Minderausgabe Frt. 1867. 1868. ,663. 51 , 2,417. 90 2,663.51 245. 61). 3. Miethe für bie Benutung bon Bahnhöfen und Bahnstrecken an= " 220,037. 60 " 214,595. **47** derer Bahnverwaltungen . In dieser letten Zahl sind inbegrif= fen unsere Antheilsbetreffnisse an die schweiz. Centralbahn für Benutzung der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen, nämlich: 1868. 1867. Rp. Fr. Fr. Rp. Un Rapital= . 128,059.05 128,025.54 zinsen Un Verwal= tunas= und Unterhal= 80,569.93 tungskosten 85,978. 55

Total 214,037. 60 208,595. 47

im Berichtsjahre Fr. 5,442. 13

Demnach Minderausgabe

In dem Gesammtposten ist ferner begriffen der Pachtzins an die Forstund Domainenkasse für den Martins= hubel bei Bern mit Fr. 6000 — wo= gegendas Betreffniß der Centralbahn mit Fr. 4000 — in den Einnahmen erscheint.

4. Verschiedene uneingereihte Aus-1867 1868 gaben Fr. 5,408. 48 10,152. 50 Die Mehrausgabe von Fr. 4,744. 82 erklärt sich durch die Ka= pitalverzinsungskosten der neu erworbenen Besitzung Wydler-Branden= berger in Biel, welche sich auf Fr. 2,392. 72 beliefen und durch die Abschreibung des Verlustes auf der Güterexpedition Biel, in Folge des Tefizites des gewesenen Güterexpedienten mit Fr. 2,235. 66, welcher Betrag anderseits in den unmittelbaren Betriebseinnahmen aufgenommen ift. Zu den weiteren bedeutenderen Kosten dieser Ab= theilung gehören: die Verzinsung an die Kantonskasse für den Kapital= vorschuß von Fr. 60,000 — für Wagenanschaffung Fr. 2,695. 82; die Zinsvergütungen an andere Bahnverwaltungen für Einnahme des direkten Verkehres Fr. 881. 87. Staats= und Gemeindesteuern für Abschnitte, welche nicht zu bahndienstlichen Zwecken benutzt werden Fr. 391. 65; Vergütung an die eidgen. Postverwaltung für einen

4. Betriebsergebniß.

durch Entgleisung in Suberg beschädigten Bahnpostwagen Fr. 450.

	1867.	1869.
Gesammteinnahmen F	r. 1,042,047. 37	Fr. 1,079,371. 46
(Gafammtan Bachan	, 795,177. 51	, 725,739. 98
Reinertrag im Ganzen . F	r. 246,869.86	Fr. 353,631.48
Ber Betriebstag	_" 676. 35	968. 85
Rahnfilamotor	", 2,870. 58	" 4,111. 99
Tag und nor Rahnfilam	7. 86	"
"Lokomotivkilometer .	" 0. 97, ₇	1.40
Magenachsenfilameter	0. 04,7	0.06,5
Quadfilameter	1. 00,1	1. 42,5
0 00 0 0 0 0 0	$\frac{23.69}{}$	$0/_{0}$ 32. 76

Das Reinergebniß des Jahres 1868 liefert daher gegenüber dem Vorjahre einen Mehrertrag von Fr. 106,761. 62.

Bleibt als Mehrertrag des Rein= ergebnisses . . . Fr. 37,281. 48

Zum Zwecke der Ermittlung der eigentlichen B von obigen Gesammtausgaben diejenigen Nettobeträ- nehmen, welche zur Verzinsung des Baukapitals in Rubrik Verschiedenes, enthalten sind, nämlich:	ge in Abzug zu
1. Kapitalzinsantheil an die schweizerische Central= bahn für den Bahnhof Bern und die gemein= schaftlichen Strecken und Stationen.	Fr. 128,025. 54
2. Verzinsung an die Kantonskasse für den Vor- schuß von Fr. 60,000 für Wagenanschaffung .	" 2,695. 8 2
3. Verzinsung der Kapitalschuld von Fr. 45,854. 50 für die ehemals Wydler-Brandenberger'sche Besitzung in Biel	" 2,392.72
Zusammen Zusammen	Fr. 133,114.08
Von dieser Summe gehen ab solzgende Kapitalzinseinnahmen, unter Mittelbare Einnahmen I enthalten: Betreffniß der schweizerischen Centralzbahn am Baukapital des Bahnhoses Viel Fr. 25,822. 72 Betreffniß der suisse occidentale am Baukapitale der Lokomotivremise in Neuenstadt	
	Fr. 26,530.09
Bleiben Kapitalverzinsungskosten	Fr. 26,530.09 Fr. 106,583.99
Bleiben Kapitalverzinsungskosten	
Vermittelst dieser Ausscheidung reduziren sich die wirk- lichen Betriebsausgaben auf	Fr. 106,583. 99 , 619,155. 99
Vermittelst dieser Ausscheidung reduziren sich die wirk- lichen Betriebsausgaben auf	Fr. 106,583. 99 , 619,155. 99 , 7,199. 48
Vermittelst dieser Ausscheidung reduziren sich die wirk- lichen Betriebsausgaben auf	Tr. 106,583. 99 " 619,155. 99 " 7,199. 48 % 57. 36
Vermittelst dieser Ausscheidung reduziren sich die wirk- lichen Betriebsausgaben auf Oder per Bahnkilometer und per Jahr auf In Prozenten der Einnahmen Nach Abzug der eigentlichen Betriebskosten von den	Fr. 106,583. 99 , 619,155. 99 , 7,199. 48

5. Inventar.

Das Gesammt=Betriebsinventar erzeigt auf Ende 1868 folgenden Werthbestand:

a. Inventar des Mobiliars und der Geräthschaften der Bureaux.

Direktion, Sekretariat und B haltung Kontrolle Betriebs-Inspektion Bahningenieur Fahrdienst Materialverwaltung nebst gazinen	. Fr. 8,965. 97 . ,, 3,434. 68 . ,, 647. 65 . ,, 3,799. 90 . ,, 3,156. 65
b. Inventar des Stationsn begriff des Werkführerder	nobiliars, mit In:
c. Oberbaumaterialien, Werräthschaften für den Bah Schienen, Schwellen und Zubehörden Weichen und deren Bes standtheile Kreuzungen und deren Bes standtheile Werfzeuge und Geräthschafsten für den Bahnunterhalt	rkzeuge und Ge= nunterhalt. Fr. 142,031. 44 , 10,886. 40 , 5,267. 95 , 54,866. 30
d. Betriebsmaterial. Lokomotiven nebst Ausrüsstungsgegenständen und Resiervestücken Wagen nebst Ausrüstungssgegenständen und Reservesstücken, Torfmunitionssund Torfverladwagen, Schneespflüge Berschiedene Geräthschaften und Werkzeuge für Schmiesdes, Schlosser und Schreisnerarbeit, Feuerspritzen	Tr. 213,052. 09 Tr. 305,380. 43 Tr. 593,528. — " 882,016. 79 " 18,417. 07 " 1,493,961. 86
attication of the ballets, and	Totalwerth Fr. 1,799,342. 29

Der Zuwachs von Fr. 45,666. 88 gegenüber dem Inventarstande von 1867 rührt wesentlich von der Aufnahme der 12 Torfmunitions-wagen und Torfverladwagen, im Gesammtwerthe von Fr. 66,000, welche im Vorjahre nicht figurirten, und von einigen neu beschaffenen Geräthschaften her, während namentlich die Oberbaumaterialien eine nicht unbedeutende Abnahme ausweisen, und die Maschine Entlebuch mit Fr. 15,000 abgeschrieben wurde.

6. Unfälle.

Im verwichenen Jahre haben sich vier Unglücksfälle zugetragen. Den 2. Januar wurde ein Mann von Schüpfen aus eigener Unborsichtigkeit bei Kreuzung der Züge auf der dortigen Station von Zug 9 überfahren und starb den folgenden Tag an den erlittenen Verletzungen, welche ihm die Beine abgeschnitten hatten. — Den 2. Oft. wurde bei dem Privatübergang bei der Brunnmühle in Twann ein 15jähriger Knabe von Röthenbach, wahrscheinlich in Folge des Ueber= hörens des Zuges wegen der Brandung des See's, von der Maschine des Zuges 4 überfahren und blieb auf der Stelle todt. — Am 13. Dezember wollte bei Abfahrt des Zuges 56 der schweizerischen Centralbahn in Biel ein Mann von Neuenstadt am Ende der Einsteig= halle noch auf den Zug springen, wurde aber vom Packwagen zu Boben geworfen und ftarb an dem hierdurch bewirkten Schädelbruch. — Am 20. November legte sich eine Frau von Schüpfen in einem Anfall von Schwermuth unterhalb der dortigen Station bei Herannahen des Zuges 9 auf die Schienen und fand den sofort gewünschten Tod. — Bei diesen bedauernswerthen Unfällen kann die Schuld außer den Verunglückten Niemanden beigemessen werden.

7. Hulfe-, Kranken- und Kautionen-Kaffe.

Hilfskasse Die Hülfskasse für die Beamten und Angestellten zählte am 31. Dezember 1868 172 Mitglieder, wovon 8 der allgemeinen Verwaltung, 42 dem Expeditionsdienste, 33 dem Fahre dienste und 89 dem Bahnaufsichts= und Unterhaltungsdienste zugetheilt waren.

Einnahmen.

Kaffafaldo am 31. Dezember 1867	Fr.	30,198.80
Eintrittsgelder	· //	
Manatticha Maituisa	"	4,590. 12
Beiträge für Gehaltserhöhungen .	,,	193. 24
Strafgelber von Angestellten .	"	2 38. 5 0
Uebertrag :	Fr.	35,273. 11

Bußantheile für bahnpolizeiliche	Fr. 35,273. 11	The Sold her
Vergehen	" 130. 97	en e den engant. Enjagen den engant.
thekerkosten 2c	578. — 1,501. 18	er distriction of the contract
verwaltung	2,417. 90	
Total Ausgaben.	der Einnahmen	Fr. 39,901. 16
Pensionen an 3 Wittwen, Arzneisund Verpslegungskosten an 39 Untrstützte . Rückzahlungen an 4 ausgetretene Witglieder . Drucks und Büreankosten . Kückvergütungen f. Frachten u. s. w. Zinsraten und Kommission für Anstauf von 7 KantonalbanksOblisgationen	Fr. 1,548. 80 " 232. 09 " 35. 90 " 1. 45 " 464. 25	
	Total=Ausgaben	Fr. 2,282. 49
Der Vermögensbestand auf 31. De trägt somit	zember 1868 be=	Fr. 37,618. 67
Der Vermögensbestand auf 31. De trägt somit	zember 1868 be= 	Fr. 37,618. 67 Berichtsjahre ver= für die kranken 2 Theilnemer,
Der Vermögensbestand auf 31. De trägt somit	zember 1868 be= 	Fr. 37,618. 67 Berichtsjahre ver= für die kranken 2 Theilnemer,
Der Vermögensbestand auf 31. De trägt somit	zember 1868 be= 	Fr. 37,618. 67 Berichtsjahre ver= für die kranken 2 Theilnemer,

Ausgaben. Verpflegungs= und Arzneikosten an 47 Utnerstützte Druck= und Büreaukosten Zinsraten und Kommission für Anstauf von 3 Kantonalbank=Oblisgationen	Fr. 1,055. 26 " 16. 60 " 199. 35 mma Ausgaben	" 1,2 71. 21
Kassasas auf 31. Dez. 1868 .		
Das Vermögen der Krankenke eine Vermehrung von Fr. 1180. 2	asse erweist daher 5.	Whath it miles
Kautionenkasse. — Die Bürgschaften zufolge Reglement ve züge stellen und die Kautionenkasse aus 69 Betheiligten, wovon 2 im Erund 55 im Bahndienste eingereiht	rmittelst successiver bilden, bestand cpeditionsdienste,	r monatlicher Ab= mit Jahresschluß
Einnahmen. Suthaben der Kasse am 31. Dez. 1867 für 74 Betheiligte. Beiträge Kapitalzinsen Total der Einnahmen	Fr. 19,437. 54 6,920. — 689. 87	Fr. 27,047. 41
Ausgaben. Rückzahlungen wegen Austritt an 13 Angestellte Zinsraten und Kommission für Anstauf von 4 Kantonalbankobligastionen und 20 Freiburger Staatss	Fr. 4,563. 64	
obligationen	" 286. 50	Fr. 4,850. 14
Kassasaldo auf 31. Dezember 1868		Fr. 22,197. 27

Das Vermögen der Kautionenkasse hat demnach im Lause des Berichtsjahres, ungeachtet des Austritts mehrerer Mitglieder und der an sie geleisteten bedeutenden Zahlungen, eine Zunahme erhalten von Fr. 2759. 73.

V. Verwaltungsbehörden und Personal-Etat.

Die Besetzung des Verwaltungsrathes hat im Laufe des Berichts= jahres keine Veränderung erlitten. Er hielt 16 Sitzungen und be=

handelte in benselben 156 Geschäfte.

Die Direktion der Staatsbahn behandelte 1899 Geschäftsnummern. Die erstatteten schriftlichen Berichte und erlassenen Korrespondenzschreiben beliefen sich auf 2076, wobei den verschiedenen Schreiben für den gleichen Gegenstand je eine und dieselbe Nummer zugeschieden wurde. Die Ueberweisungen von Dienstgeschäften an die Dienstdorstände zu ihrer Erledigung, beziehungsweise zur Berichterstattung, erreichten annähernd die gleiche Zahl.

Das Betriebspersonal bestand aus folgenden Beamten und Angestellten, wobei das Personal der gemeinschaftlich benutzten Strecken und Stationen Zollikofen=Bern=Ostermundigen=Gümligen, als im Dienste der Centralbahn stehend, nicht mitgerechnet ist.

Das Sekretariat der allgemeinen Verwaltung wurde

um einen Angestellten vermindert.

Auf 30. November wurden im Fahrdienst die 4 Wagenwärtersstellen aufgehoben, deren Dienst nunmehr in den Bahnhöfen durch die Wagenvisiteure, und bei den Zügen durch die Kondukteure versehen wird. Die hierdurch erzielte Ersparniß beträgt eirea Fr. 6000.

Im Bahndien stelle einstweilen unbesetzt blieb, und durch Eingehen einer Kopistenstelle auf dem Büreau des Bahningenieurs eine Ersparniß von jährlich Fr. 3200 erzielt. Durch die Aufhebung einer Bahnmeisterstelle und die Umwandlung von Vorarbeiterbezirken in solche, wo die Vorarbeiter zugleich Wärterdienste thun, wurde im Personalstand eine weitere Keduktion von 4 Angestellten mit einer jährlichen Ersparniß von Fr. 3312 bewirkt. Die Abnahme der Unterhaltssarbeiten, welche im Laufe des Berichts erörtert wurde, erlaubte im Fernern eine Zahlverminderung von 8 Arbeitern.

I. Allgemeine Verwal=	II. Verfehrs:, Expeditions:
tung.	und Fahrdienst.
Sefretariat und Registratur	Erfte Abtheilung: Controle.
	Chef der Controle und des commerciellen Dienstes . 1 Controlegehülfe 1 Angestellte auf dem Controles Büreau 6
	(1867: 8)

Zweite Abtheilung: Expedition8=	Uebertrag: 34
Betriebsinspektor 1	Materialverwaltungsbiener . 1 Werkführer
Büreau des Betriebs-Inspek-	Lokomotivführer
tors 2	Heizer I. Klaffe 7
Bahnhofinspektor I. Kl. und	Heizer II. Klaffe (für die Torf=
dessen Stellvertreter 2	heizung und zu Laften der
Bahnhofinspektor II. Klasse	Lieferanten 6
(zugleich Einnehmer u. Tele= graphisten) und deren Ge=	Wagenvisiteurs 2
hülfen 6	Wagenwärter (am 30. Nov. fämmtlich entlassen) 4
Vorstände der Zwischenstatio=	Zugführer 4
nen (zugleich Einnehmer,	Condukteurs 9
wovon 6 Telegraphisten). 12	Wagenputzerinnen 2
Bahnhofeinnehmer und deffen	Arbeiter 27
Gehülfe (letzterer zugleich	1867: 75) 74
Telegraphist) 2	(1867: 161) Total II.) 159
Güterexpedient 1	(1001. 101) 20tut 11.) 139
Gepäckerpedient	III. Bahnaufsichts= und
Bahnhofaufseher 1	Unterhaltungsbienst.
Wagencontroleur 1	
Portier 2	Bahningenieur 1
Rachtwächter 1	Ingenieurgehülfe 1 Büreau des Bahningenieurs 1
Arbeiter 40	Telegrapheninspektor 1
(1867: 78) 77	Bahnmeister
(1001. 10)	Schwellenmeister 1
Dritte Abtheilung: Fahrdienft.	Vorarbeiter (wovon 5 zugleich
Maschinen=Adjunkt 1	28 ärter) 13
Sekretär 1	Bahnwärter 39
Materialverwalter und Ge=	Weichenwärter 31
hülfe 2	Arbeiter und Taglöhner . 45
Uebertrag: 34	(1867: 149) 136
Rekapitulation des Betriebspersonals.	
Im Ganzen. Per Kilometer.	
	1867. 1868. 1867. 1868.
Zahl der Beamten	199 191 2,31 2,22
Zahl der Arbeiter und Taglöhner	
Das Matnicksumfanal Kat 5:X	319 303 3,70 3,52
Das Betriebspersonal hat sich demnach um 16 Beamte und An-	
gestellte vermindert.	

Am Schlusse des Berichtes über ihre Geschäftsleitung für das Jahr 1868 angelangt, empfiehlt die Direktion denselben der nachsich= tigen Beurtheilung des Verwaltungsrathes.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung meiner ausgezeichneten

Hochachtung.

Bern, den 12. April 1869.

Der Direktor der Bernischen Staatsbahn:

Jul. Schaller.

Der Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn ertheilt borstehendem Geschäftsberichte, so wie den beigegebenen Rechnungen über den Bau und Betrieb seine Genehmigung und übermittelt denselben in Semäßheit des Art. 7 sub 16 des Gesetzes über die Organisation des Betriebes dem Regierungsrathe zu Handen des Großen Rathes.

Bern, ben 29. April 1869.

Act of the first of the second of the

. Elementary of the Best of milh hit in 18.

Namens des Verwaltungsrathes, Der Präsident:

Iolissaint.

Der Sekretär ad int.: 3. Kuefer.

uni (18). 1911 - Andrew Constant of the State of the Stat