

Geschäftsbericht der Direktion an den Verwaltungsrath

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Bericht des Regierungsrathes an den Grossen Rath über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ...**

Band (Jahr): - **(1866)**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bernische Staats-Bahn.

Geschäftsbericht der Direktion

an den

Verwaltungsrath.

Geschäftsjahr 1866.

Tit.!

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

I. Verhältnisse zu dem Bunde und den Kantonsbehörden.

Die Verhandlungen zwischen den Bundesbehörden und den Bahnverwaltungen behufs definitiver Feststellung des Spezialreglements über die Benutzung der Eisenbahnen zu Militärtransporten, ferner für eine centralisirte Organisation des Betriebsdienstes in Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahr, sowie zum Abschluß einer Uebereinkunft hinsichtlich der Transport-Bedingungen des zum Verkaufe bestimmten Pulvers, wurden im Berichtjahre fortgeführt, gelangten jedoch nicht zur beidseitigen Ratifikation. Der Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn hat seinerseits den vorgelegten Entwürfen seine Genehmigung erteilt.

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

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

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

Zur Vermehrung des Verkehrs verwendete sich die Bahnverwaltung bei dem eidgen. Postdepartement für die Errichtung einer Postverbindung von Sumiswald im Anschlusse an die Bahn in Langnau oder Emmenmatt. Diesem Begehren wurde im Berichtjahre zwar nicht entsprochen, dagegen durch Errichtung eines Postkurses von Büren im Anschlusse an die Station Buzwyl älteren Gesuchen willfahren. Dieser Kurs beginnt mit 15. Januar 1867.

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

Die im Verein mit der schweizerischen Centralbahn bei der Regierung gethanen Schritte, betreffend die Anlage neuer Schießeinrichtungen auf dem Wylersfeld, waren von gutem Erfolg und es wurde deren Ziel, die Sicherheit des Betriebs auf der bedrohten Strecke, erreicht.

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

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

II. Verhältnisse zu andern Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnen fuhr auch in diesem Jahre fort. Beweise ihrer Thätigkeit für die Belebung des Verkehrs, für die Entwicklung von Handel und Industrie, sowie für erleichterte Beschaffung der Konsumbedürfnisse, zu leisten. Wir erwähnen die Tarife für Getreide, Mehl und verschiedene Ackerbauprodukte; für Transport von Umzugsgegenständen; für den Transport leerer Eisenbahnfahrzeuge. — Unter den Bahnverwaltungen wurde eine Revision des Vertrags über gegenseitige Benutzung von Güterwagen im schweizerischen Eisenbahnverkehr vereinbart, welche mit 1. Januar 1867 in Kraft tritt. In Folge des Eingehens des Centralabrechnungsbüreau, welches die Verwaltung der Nordostbahn besorgte, wurde ein neues Reglement über die Abrechnungsweise der Bahnverwaltungen unter sich für den direkten schweizerischen Verkehr aufgestellt. Ebenso verständigte man sich über die Abrechnungsweise gegenüber den deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Mit der schweizerischen Centralbahn wurden Vereinbarungen getroffen, behufs Erleichterung der Personencirkulation mittelst Benutzung der Züge beider Verwaltungen zwischen den gemeinschaftlichen Stationen um Bern, sowie durch beidseitiges Ausgeben eintägiger Rundfahrtbillete Bern-Münsingen-Lägertsch-Bern. — Im Ferneren verständigten sich beide Verwaltungen über gemeinschaftliche Maßregeln zur Verhütung von Ueberladungen und falscher Gewichtsberechnung bei Langholztransporten; über das Verfahren bezüglich der Vertheilung der auf den gemeinschaftlichen Bahnhöfen Bern-Biel oder den übrigen gemeinschaftlichen Stationen vorkommenden Schäden an Betriebsmaterial oder Verluste, Manco's oder Havarien auf Transportgegenständen.

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

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

III. Bahnbau.

	Fr.	Rp.
Die Gesamtausgaben für die Bahnanlage nebst dem Betriebsinventar, einschließlich des Kaufpreises der Ostwestbahn-Linien, belaufen sich mit Ende 1865 auf	19,362,611.	44
Hievon ab die Einnahmen auf Ende 1865 mit	1,266,812.	99

Stand der Netto-Ausgaben auf 31. Dezember 1865	18,095,798.	45
Im Laufe des Jahres 1866 betragen	Fr.	
die Ausgaben	186,640.	49
Hievon ab die Jahreseinnahmen mit	140,472.	21

Stand der Netto-Ausgaben für die Bahnanlage vom 1. Januar auf 31. Dezember 1866	46,168.	28
---	---------	----

Das Anlagekapital beträgt somit auf 31. Dezember 1866	18,141,966.	73
---	-------------	----

Die Bahnlänge der Staatsbahn beträgt 71,5 Kilometer; somit belaufen sich die Anlagekosten auf 31. Dezember 1866 auf 253,733. 80 per Kilometer.

In dem Anlagekapital sind auch die Einrichtungen und Anschaffungen zur Torfheizung mit 266,083. 05
inbegriffen, welche Summe laut Vertrag von der Torfgesellschaft verzinst wird.

Die vom Großen Rathe bewilligten Kredite für Erstellung der Bahn betragen auf Ende 1865 18,100,000. —

Im Jahr 1866 kam für Anschaffung von 20 neuen Plattformwagen nebst deren Ausrüstung ein Kredit hinzu von 60,000. —

Die Summe der ertheilten Kredite beträgt Ende 1866	18,160,000.	—
--	-------------	---

Es bleiben demnach auf 1. Januar 1867 noch verfügbar	18,033.	27
--	---------	----

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

Die dem Bericht beigelegte Baurechnung enthält die nähere Bezeichnung der Einnahmen und Ausgaben. Unter den Einnahmen, Rubrik Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden, figuriren Fr. 100,000, welche laut Beschluß des Regierungsrathes vom 4. Mai 1866 von der Domänenkasse vorschußweise auf Rechnung der Erlöse des alten Bahnhofareals in Biel oder anderer größeren Bahnabschnitte an den Baukonto der Bernischen Staatsbahn zur Bestreitung der Ausgaben des Bahnbauabschlusses abgeliefert worden sind. Die daher einzugehenden Erlöse werden demnach nicht mehr in den Einnahmen verrechnet werden, bis sie den erhaltenen Vorschuß der Domänenkasse nebst Zinsen auf dem Wege der Rückerstattung gedeckt haben werden.

Wir gehen zur summarischen Darstellung der vorzüglichsten Bauoperation im Laufe des Berichtjahres über.

1. Vorarbeiten.

Kataster=Vermessungen. Wir benennen im Speziellen folgende Operationen: Aufnahme und Vermarkungsabschluß des alten Bahnhofes in Biel und Eintheilung des dortigen Areal's in Parzellen zum Zwecke ihres Verkaufs. — Aufnahme und Einzeichnen der Nordlinie in allen Plänen. — Vermarkung sämtlicher Bahnabschnitte auf der Linie Biel-Neuenstadt. — Aufstellung eines genauen Verzeichnisses sämtlicher Abschnitte auf der ganzen Bahn und Nachtragung derselben in den Plänen.

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

2, Grunderwerbung.

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

Die Endabrechnungen und Vermarkungspläne wurden in sieben weiteren Gemeinden aufgelegt, und damit diese Auflagen für die Staatsbahn vollständig beendet. Die Zahl der erledigten Endabrechnungsfälle für Expropriationen betrug 414 und erforderte

einen Aufwand von	Fr. 50,125. 73
-----------------------------	-------------------

Neue Erwerbungen kamen acht vor mit 23,270 Quadratfuß im Betrage von	1,282. 01
---	-----------

Die übrigen Ausgaben für Expropriationen (Personal und Verschiedenes) belaufen sich auf	7,778. 69
---	-----------

Gesammtausgabe	59,186. 43
----------------	------------

Dagegen gingen ein :

An Rückerstattungen an die Staatsbahn in Erledigung von Endabrechnungen 260 Posten im Betrage von	22,628. 79
---	------------

An Beiträgen von Korporationen und Privaten (Ausstände der Gemeinde Brugg und Lyß)	4,650. —
--	----------

An Erlösen aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden in 59 Posten für Bahnabschnitte	112,221. 76
--	-------------

worunter der durch die Domänenkasse auf bevorstehende weitere Erlöse geleistete Vorschuß von Fr. 100,000 (oben erwähnt) begriffen ist. Auf Abschlag dieses Vorschusses wurden dann auch bereits im Laufe des Jahres vom Areal des alten Bahnhofes Biel die von der Stadt entfernten 11 Parzellen Nr. 32—42 mit einem Flächeninhalt von 331,262 Quadratfuß um den Preis von Fr. 19,875. 72 veräußert (Großrätthlicher Beschluß vom 25. Juli 1866), welche Summe jedoch wegen verspäteter Fertigung erst im Jahre 1867 verrechnet wird.

Außerdem wurden für den Verkauf von Bahnabschnitten im Berichtjahre 24 Verträge abgeschlossen, umfassend 153,743 Quadratfuß, und 1 Gebäude um den Gesamtpreis von Fr. 7204. 52 Cent., wovon Fr. 5040. 45 in dem obigen Erlöse begriffen sind, und der Rest mit Fr. 2164. 07 noch aussteht.

Von dem Preise der Verkaufsverträge von 1865 sind noch im Ausstände Fr. 4556.

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

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

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

3. Bauausführung.

	Fr.
Die Ausgaben betragen	57,306. 04
Von diesen heben wir folgende Hauptposten hervor:	
B e t t u n g. Vergütung an den Maschinendienst (Betriebskasse) für Schotterfahren	5,730. —
V e r s c h i e d e n e s. Einfriedigungen, Telegraphen-Signale u.	
Erstellung drei elektrischer Signale auf dem Bahnhofe Biel	Fr. 2,496. 85
Vergütung an schweiz. Centralbahn für Telegraphenleitungen auf den Strecken Gümliigen-Wylerfeld-Bern	3,469. 69
Ankauf eines Telegraphenapparates für Bahnhof Biel	285. —
S c h w e l l e n. Vergütung an die schweiz. Centralbahn für Erweiterungs-Arbeiten auf Station Zollikofen und bezügl. Lieferungen	2,434. 13
S c h i e n e n. Vergütung an dieselbe für gleichen Zweck	29,769. 02
Vergütung an dieselbe für Anlage der Torfschuppengeleise in Bern	6,960. 02
Schlussaldo an unsere Schienenlieferanten	289. 67
B a h n h ö f e u n d S t a t i o n s p l ä t z e.	
Vergütung an dieselbe für Einrichtungen in der Wagenremise Bern	1,162. 15
Errichtung einer Wagnerwerkstätte in Langnau	225. 80
	<hr/> 52,822. 33

4. Betriebsinventar.

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

5. Technisches Personal.

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

VI. Bahnbetrieb.

1. Allgemeines.

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

Vom Verwaltungsrathe wurden folgende neue Reglemente genehmigt.

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

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

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

Personen-Transport.

Die theilweisen Aenderungen im lokalen Personentransport-Tarif. — Die schon mit 1. Mai begonnene und bis Ende Oktober ausgedehnte Verabreichung von Sonntags- und Luftfahrt-Billets. — Die bereits im letzten Geschäftsbericht erwähnte Kreirung von Circularbillets von Paris-Bern-Paris mit mehreren Serien, für einen und zwei Monate gültig. — Einführung eines neuen Tarifes für Gesellschaften und Schulen. — Einführung von direkten Supplementsbillets zwischen der bernischen Staatsbahn und den westschweizerischen Bahnen. — Einführung der Gültigkeit der Retourbillets und Abonnementskarten zwischen den Stationen Bern, Ostermundigen, Gümliigen und Zollikofen auf allen Zügen der schweizerischen Centralbahn wie der bernischen Staatsbahn. — Kreirung von Rundfahrtsbillets Bern-Lägertschi-Münzingen-Bern.

Güter-Transport.

Getreide-Spezialtarif ab Verrières-Transit, 1. Januar 1866. — Getreide-Spezialtarif ab Schaffhausen, 1. April 1866. — Ausdehnung des Gütertarifs der Station Lägertschi auf den Wagenladungs-Klassen. — Taxermäßigung für den Transport „roher Gerberinde“ nach den Stationen der Langnauer-Linie. — Aufstellung eines provisorischen Getreide-Spezialtarifs ab Genf mit 1. Oktober 1866.

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

Bern-Langnau	37,45	Kilometer,
Bern-Biel	33,76	„
Biel-Neuenstadt	14,40	„
Neuenstadt-Grenze	— 68	„

86,29 Kilometer.

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

In den kilometrischen Berechnungen des Geschäftsberichts ist zu größerer Vereinfachung die Gesamt-Bahnlänge durchweg in runder Zahl zu 86 Kilometer angenommen, statt die in den früheren Geschäftsberichten berechneten 86,59 Kilometer.

Obige Strecken wurden mit folgender Anzahl regelmäßiger Züge befahren.

Befahrene Längen.	Vom 1. Jan. bis 31. Mat.	Vom 1. Juni bis 14. Okt.	Vom 15. Okt. bis 31. Dez.
Bern=Langnau	3	3	3
Bern=Biél	4	5	4
Biél-Neuenstadt	5	5	5
Zahl der täglich auf der ganzen Linie kursirten Züge	12	13	12
Total der regelmäßigen Züge	1812	1768	936
Sämmtliche Züge haben täglich mit Inbegriff der Strecke Neuenstadt-Grenze durchlaufen Kilometer	645,6	713,2	645,6

Gesamtzahl der fahrplanmäßigen Züge vom 1. Januar bis 31. Dezember :

4516 mit einem Parcours von 244,854,4 Kilom.
Extra- u. Sonntagszüge 43 ¹ / ₂ " " " " 2,462,2 "
Total sämmtl. Züge : 4559 ¹ / ₂ " " " " 247,316,6 "

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

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

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

2. Einnahmen und Verkehr.

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

A. Unmittelbare Betriebs-Einnahmen.

	1865.		1866.	
	Im Ganzen. Fr.	In Prozenten.	Im Ganzen. Fr.	In Prozenten.
I. Vom Personen-Transport	505,812. 20	57,58	516,759. 86	57,35
II. " Gepäck= (incl. Leichen)	25,676. 91	2,92	26,593. 52	2,95
III. " Thier= (incl. Hunde)	26,775. 08	3,05	23,035. 54	2,56
IV. " Equipagen (incl. außergewöhnliche Gegenstände)	1,345. 94	0,15	1,650. 18	0,18
V. " Güter=	318,844. 06	36,30	333,091. 67	36,96
	878,454. 19	100	901,130. 77	100
	147,242. 33		152,139. 02	

B. Mittelbare Betriebs-Einnahmen

	Total der Einnahmen	
Einnahmen per Tag	2,810. 12	2,885. 67
" Bahnkilometer	11,926. 70	12,247. 32
" Tag und Bahnkilometer	32. 68	33. 55
" Lokomotivkilometer	4. 13	4. 18
" Wagenachsenkilometer	0. 20	0. 20
" Reisenden incl. Gepäck	1. 07	1. 06
" Centner Gut	0. 11,6	0. 11,6
	1,025,696, 52	1,053,269. 79

Das procentale Verhältniß des Verkehrs und der Einnahmen der drei Personalklassen ist folgendes :

	1865.		1866.		1865.		1866.	
	Einnahmen. Gr. Ct.	Procente.	Einnahmen. Gr. Ct.	Procente.	Personen.	Procente.	Personen.	Procente.
I. Klasse	19,515. 29	3,86	20,062. 01	3,88	6,125	1,23	5,944	1,16
II. "	112,903. 87	22,82	107,475. 75	20,80	72,522	14,57	68,873	13,48
III. "	373,393. 04	73,82	389,222. 10	75,82	418,980	84,20	436,097	85,86
	505,812. 20	100	516,759. 86	100	497,627	100	510,914	100

Von der Gesamtzahl der Reisenden fallen auf Fahrten zu ermäßigten Preisen :

	1865. Personen.	1866. Personen.
Mit Abonnementsbillets für 3, 6 und 12 Monate	3,510	5,040
" Duzendkarten	1,222	1,440
" Abonnementskarten au porteur für 24 einfache Fahrten	336	984
" Sonntagsbillets	15,817	18,373
" Luft- und Rundfahrtsbillets	2,218	6,931
" Schülerbillets	1,090	2,482
" Gesellschafts- und Vereine-Billets	—	620
" Auswanderungsbillets	—	5
Militärtransporte (incl. Militärbillets für den internen Verkehr)	7,794	9,358
Polizeitransporte	1,248	1,361
Billets Coofs	1,430	1,855
Pariser Circularbillets	—	—

b. Güterverkehr.

	1865.	1866.
Gesamtzahl der beförderten Centner	2,748,674 ⁵ / ₁₀	2,836,891 ⁶ / ₁₀
„ „ „ „ per Tag	7,530	7,772 ³ / ₁₀
per „Bahnkilometer“ „	31,961	32,987 ¹ / ₁₀
Gesamtzahl der beförderten Centner per Lokomotivkilometer	11,19	11,29

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

	1865. Centner.	1866. Centner.
Abfälle	19,957	26,072
Baumwolle	1,406	2,044
Baumwoll= Wollen= und Manufakturwaaren	7,428	11,049
Steine, Ziegel, Schiefer, Backsteine, Kalk, Gyps, Cement, Erden	203,907	128,120
Bauholz, roh und verarbeitet, Bretter, Latten u.	340,954	249,787
Steinkohlen, Cokes und Braunkohlen	45,629	41,970
Brennholz, Torf u. *)	—	95,545
Droguerien, Spezereien und Pharmaceut= Waaren	5,708	13,083
Eisen und Eisenwaaren, Metalle und Metall= waaren	49,472	37,027
Farbstoffe, Farbholz, Extrakte	6,383	990
Feldfrüchte aller Art	6,982	17,084
Fett und Fettwaaren	4,583	5,115
Garne	1,251	1,384
Geräthschaften, Mobilien und Maschinen	17,072	25,359
Getränke, Wein, Bier, Spirit und geistige Getränke	106,518	130,767
Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mehl und Sämereien	74,582	88,480
Kaffee und Zucker	11,357	10,433
Käse, Zieger, Milch und Butter	39,233	46,572
Leder, Felle, Häute	3,440	3,619
Metalle, Roheisen und Schienen	782	1,471
Obst, Baumfrüchte aller Art	700	3,719
Öle aller Art	6,803	5,835

*) 1865 im Bauholz inbegriffen.

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

Die unmittelbaren Betriebseinnahmen fallen:

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
Auf den Lokalverkehr	394,506. 69	397,293. 88
" " direkten Verkehr nach andern Bahnen	138,709. 24	143,799. 42
Auf den direkten Verkehr von andern Bahnen	136,142. 15	143,486. 58
Auf den Transitverkehr über die Linie der bern. Staatsbahn	209,096. 11	216,550. 89
	<hr/>	<hr/>
	878,454. 19	901,130. 77

Der Transit-Verkehr vertheilt sich in folgender Weise:

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
Neuenstadt-Biel	168,850. 28	173,736. 49
Neuenstadt-Bern	33,533. 45	36,062. 63
Neuenstadt-Zollikofen	5,801. 60	5,932. 30
Bern-Biel	892. 18	814. 46
Biel-Zollikofen	18. 60	5. 01
	<hr/>	<hr/>
	209,096. 11	216,550. 89

c. Die Quellen der mittelbaren Betriebseinnahmen.

Die mittelbaren Betriebseinnahmen bestehen aus folgenden Hauptposten:

1. Pacht- und Miethzinse.	Fr.
Pachtzinse. Erlös von Landabschnitten	4,979. 20
Miethzinse. Verschiedene Wohnungen, Postlokale, Restaurants	10,980. 89
	<hr/>
Transport	15,951. 09

	Fr.	Fr.
Transport	15,951 .09	
Schweiz. Centralbahn, Zinsantheil am Baukapital des Bahnhofes Biel	28,948. 55	
Suisse-Occidentale, Zinsantheil am Baukapital der Lokomotivremise Neuenstadt	707. 37	
Bernische Torfgesellschaft, Zins des Baukapitals für die Torf- schuppen	15,964. 98	
	<hr/>	61,580. 99
2. Vergütung für Benutzung von Wagen, Lokomotiven und Betriebsgeräthschaften durch andere Bahnen		20,786. 45
3. Zinse aus nutzbar gemachten Geldern		5,835. 04
4. Verschiedenes:		
Schweiz. Centralbahn. Antheil an den Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes Biel	41,956. 15	
Berner Torfgesellschaft, Vergütung der Mehrkosten für Torfheizung	9,615. 67	
Suisse-Occidentale, Antheil an den Unter- haltungskosten der Lokomotivremise in Neuenstadt	2,553. 21	
Erlös von verschiedenen abgenutzten Ma- terialien	2,840. 14	
Erlös von Schienenabfällen und Aus- schufschienen	1,201. 82	
Rückvergütung von Wagenreparaturen	1,694. 74	
Erlös von Privatdepeschen	751. —	
Verschiedenes, diverse Rückerstattungen und Vergütungen	3,323. 71	
	<hr/>	63,936. 44

3. Ausgaben und Betriebsdienst.

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

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

A. Allgemeiner Verwaltungsdienst.

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
Die Ausgaben haben betragen . . .	38,581. 64	37,333. 72
Demnach per Tag	105. 70	102. 28
" Bahnkilometer	441. 41	434. 11
" Tag und Bahnkilometer	1. 21	1. 18
" Fr. 1000 Einnahmen	37. 61	35. 45

Die Ausgaben dieses Dienstes überstiegen den Kredit des Budgets um Fr. 2,333. 72, was ausschließlich in der Vermehrung der Druck- und Insertionskosten seinen Grund hat, indem dieselben eine Mehrausgabe von Fr. 3,503. 14 veranlaßten. Die Differenz wurde durch verminderte Kosten auf den andern Rubriken ausgeglichen.

B. Expeditionsdienst.

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

Die Gesamtkosten des Dienstes blieben um Fr. 6490. 89 unter den Ansätzen des Budgets. Dagegen erzeugen dieselben gegenüber 1865 eine Vermehrung von Fr. 11,684. 08 aus folgenden Ursachen:

Fr.

Vermehrung des Güterexpeditions-Personals auf Bahnhof Biel und Erhöhung einiger Besoldungen des Stationspersonals, Vermehrung der Anzahl temporärer Arbeiter zur Aushilfe in Biel und Langnau	7,890. 45
Mehrkosten der Heizung und Beleuchtung der Büreaux und Wartsäle	1,160. 77
Inventaranschaffungen und Affekuranz	875. 41
Bekleidung der Angestellten, wegen Auslauf der Tragzeit	1,813. 32
	<hr/>
Summe Fr.	11,739. 95

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

C. Fahrdienst.

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

Die kleinen Reparaturen werden, wie bisher, in Regie besorgt

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

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

1. Ausgaben.

Die Ausgaben des Fahrdienstes waren folgende:

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
a. Allgemeine Kosten	28,813. 06	27,042. 57
b. Maschinendienst	143,094. 10	154,426. 62
c. Wagendienst	68,649. 85	77,291. 40
Total	240,557. 01	258,760. 59

1865. 1866.
Zugskilometer.

Es wurden durchlaufen mit regelmäßigen und Extrazügen 241,728,₁ 247,316,₆

Lokomotivkilometer.

Die Maschinen haben, neben obigen Zügen, in Vorspann, Schotterzügen u. s. w. durchlaufen 245,532,₆ 252,011,₄

Wagenachsenkilometer

Die Wagen, sowohl eigene als fremde, haben durchlaufen 5,061,280 5,255,170

Die Ausgaben des Fahrdienstes betragen demnach:

	1865.	1866.
	Fr.	Fr.
Per Bahnkilometer	2,810. 24	3,008. 84
" Tag	659. 06	708. 92
" " und Bahnkilometer	7. 70	8. 25
" Zugskilometer	0. 99, ₄	1. 04, ₆
" Lokomotivkilometer	0. 97, ₈	1. 02, ₇
" Wagenachsenkilometer	0. 04, ₇₅	0. 04, ₉₂
Per Lokomotivkilometer fallen auf		
a. Allgemeine Kosten	0. 11, ₇	0. 10, ₇
b. Maschinendienst	0. 58, ₂	0. 61, ₂
c. Wagendienst	0. 28, ₀	0. 30, ₆
Per Wagenachsenkilometer fallen auf		
a. Allgemeine Kosten	0. 00, ₅₇	0. 00, ₅₁
b. Maschinendienst	0. 02, ₈₃	0. 02, ₉₄
c. Wagendienst	0. 01, ₃₅	0. 01, ₄₇

Die im Budget ausgewiesenen Kredite für diesen Dienst wurden um Fr. 4340. 59 überschritten.

Die Mehrausgaben in diesem Jahre haben folgende Gründe:

1) Im Jahre 1865 wurde die Linie Langnau-Bern während den Monaten Januar, Februar und März nur mit 2 Zügen, im Jahre 1866 dagegen während dem ganzen Jahre mit 3 Zügen befahren. Es fand demnach eine Zugvermehrung statt.

2) Im vorigen Jahre wurden die Mehrkosten des Maschinendienstes für die Torfheizung, welche der Torfgesellschaft in Abzug gebracht werden, dem Bruttobrennwerth des Torfes abgeschrieben. Im Berichtsjahre dagegen wurde diese Rückvergütung im Betrage von Fr. 9171. 74 oder 3,7 Cent. per Zugskilometer den mittelbaren Einnahmen gutgeschrieben. Es wurden demnach die Ausgaben des Fahrdienstes in der Betriebsrechnung um die Mehrkosten der Torfheizung erhöht.

3) Der Preis der Steinkohlen, nach dem der Torfpreis regulirt wird, stieg in diesem Jahre von Fr. 1. 50 auf Fr. 1. 56 per Centner.

4) Die Belastung der Züge stieg von 21,0 Achsen per Zug auf 21, 6 Achsen.

5) Die Reparaturkosten der Wagen überstiegen diejenigen des letzten Jahres um mehr als Fr. 5000.

Werden von den Gesamtausgaben des Fahrdienstes die bezüglichen Einnahmen in Abzug genommen, nämlich die Einnahmen für Wagenmiethe und Wagenreparaturvergütungen durch andere Bahnen mit	Fr. 21,295. 53
und obige Vergütung der Mehrkosten für die Torf-	
heizung mit	" 9,171. 74
	zusammen Fr. 30,467. 27

so stellen sich die effektiven Ausgaben auf	" 228,293. 32
oder per Bahnkilometer	" 2,654. 57
" Zugskilometer	" 0. 92
" Lokomotivkilometer	" 0. 90,5
" Wagenachsenkilometer	" 0. 04,3

2. Betriebsmaterial und dessen Leistungen.

a. L o k o m o t i v e n. Die Zahl der Lokomotiven ist auch dieses Jahr die gleiche geblieben, nämlich 12 Fahrdienst- und 1 Bahnhof-Lokomotive. Von den 12 Fahrdienstlokomotiven kommen demnach

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

Auch die Zahl der Torstenderwagen ist auf 12 unverändert geblieben.

Die Fahrdienst-Lokomotiven haben durchlaufen:

Für regelmäßige Züge	242,280,8	Kilometer.
„ Extrazüge an Sonn- und Markttagen u.	2,386,0	„
„ Vorspann	2,412,8	„
Ohne Züge	254,4	„
Schotterdienst und Schneepflug	1,691,6	„
Schotterdienst ohne Züge	309,0	„
Auf fremden Bahnen	27,0	„

249,361,6 Kilometer.

Fremde Maschinen haben auf unserer Bahn durchlaufen (mit Inbegriff des Dienstes der Suisse-Occidentale auf der Linie Neuenstadt-Bernergrenze

2,649,8 „

Total 252,011,4 Kilometer.

	1865.	1866.
	Kilometer.	Kilometer.
Jede Maschine hat durchschnittlich zurückgelegt	20,449	20,763
Den größten Weg hat zurückgelegt die Maschine Biel-Midau mit	38,798	— —
Es kommen, exclusive Schotterdienst, auf die Sektionen:		

	1865.	1866.
	Lokomotivkilometer.	
Langnau-Bern	77,268,4	84,006,6
Bern-Biel	110,582,8	109,978,4
Biel-Neuenstadt	56,908,8	53,498,6
und auf jeden Bahnkilometer auf der Strecke		
Langnau-Bern	2,066	2,246
Bern-Biel	3,272	3,254
Biel-Neuenstadt	3,952	3,715

An Brennmaterial wurden für den Fahrdienst konsumirt:

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

oder ein Centner Steinkohlen zu 12½ Kubikfuß Torf und eine Reisswelle zu 1½ Kubikfuß Torf gerechnet:

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

Es ergibt sich somit ein Verbrauch	1865.	1866.	
per Lokomotivkilometer von	1,94	1,73	Kubikfuß,
„ Zugskilometer	1,96	1,76	„
und die Kosten betragen			
per Lokomotivkilometer	21,02	23,28	Gts.,
„ Zugskilometer	21,27	23,73	„

An Schmiermaterial wurden für den Fahrtdienst konsumirt:

7,488 Pfund Del,
424 „ Talg,

7,912 Pfund im Werthe von Fr. 5,461. 97.

Es wurden daher verbraucht:	1865.	1866.	
per Lokomotivkilometer	0,028	0,032	Pfund,
im Werthe von	1,82	2,19	Gts.
Mit 1 Pfund Del wurden durchlaufen	35,32	31,26	Kilometer.

Für den Bahnhofdienst in Biel wurden verwendet:

Torf.	Reiswellen.	Del.	Talg.	Werth.
60555 Kubikfuß.	905 Stück.	1238 Pfund.	72 Pfund.	Fr. 9580. 91.

Der Werth des verbrauchten Pugmaterials im Berichtjahre kommt auf Fr. 737. 81 zu stehen, gegen Fr. 1079. 66 im Jahre 1865.

Reinigung, Unterhalt und Reparatur der Maschinen (mit Inbegriff der Bahnhofsmaschinen) und Torfmunitionswagen kosteten Fr. 24,948. 84.

Von dieser Summe wurden verwendet:

Auf Arbeitslöhne und Material für die selbst ausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung der Maschinen und Ersatz von Reservestücken	Fr. 12,032. 68
Auf auswärts besorgte größere und kleinere Reparaturen	„ 11,863. 36
Auf Erneuerung des Anstrichs der Torfstender	„ 1,052. 80
	<hr/>
	Fr. 24,948. 84

Es kostete demnach der Unterhalt	1865.	1866.
einer Maschine nebst Torfstender	Fr. 1980. 04	Fr. 1919. 14
per Lokomotivkilometer	10,49	10,01
„ Wagenachsenkilometer	0,51	0,48

Das relativ sehr befriedigende Resultat des Unterhalts der Lokomotiven hat theilweise die vorzügliche Konstruktion und große Haltbarkeit unserer Maschinen zum Grunde, theilweise aber auch die durch

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

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

b. W a g e n. Die Zahl derselben hat sich, wie schon der letzte Jahresbericht andeutete, um 20 Plattformwagen für den Holztransport vermehrt.

Wir besitzen demnach 39 Personenwagen und 150 Güterwagen.

Die Personenwagen bestehen aus:

	Personenwagen	Achsen.	Plätze. I. Kl.	Plätze. II. Kl.	Plätze. III. Kl.	Total.
1	Salonwagen, 2-achsig, mit 12 Sitzplätzen	I. Kl.	12	—	—	12
4	A Wagen, 2=	I. Kl.	64	—	—	64
2	A ¹ " " " " " "	I. Kl. u. II. Kl.	12	38	—	50
4	E " " " " " "	II. Kl.	—	128	—	128
4	B ¹ " " " " " "	I. Kl. u. II. Kl.	24	188	—	212
4	B ² " " " " " "	I. Kl. u. II. Kl.	24	172	—	196
8	C " " " " " "	II. Kl. u. III. Kl.	—	192	320	512
12	D " " " " " "	III. Kl.	—	—	864	864
Total						2038

An Güterwagen sind vorhanden:

	Wagen	Achsen.	mit Schraubenbremsen	mit Federbremsen	Achsen.	Tragkraft.
8	H Gepäckwagen, 4-achsig, mit 200 Str.	32	—	—	32	1600 Ctr.
20	K Viehwagen, 2=	40	—	—	40	3200 "
20	Ka bedeckte Güterwagen, 2=	40	—	—	40	3200 "
30	L offene " " " " " "	60	—	—	60	6000 "
20	G Kohlenwagen, 2=	40	—	—	40	4000 "
40	M Plattformwagen, 2=	80	—	—	80	8000 "
12	Ma " " " " " "	24	—	—	24	2400 "
Total						18400 Ctr.

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

	1865.	1866.
	Wagenachsenkilometer.	
Eigene Personenwagen	1,624,313	1,730,399
„ Güterwagen	1,620,294	1,620,495
Fremde Personenwagen	367,088	325,089
„ Güterwagen	1,449,585	1,579,187
Total	5,061,280	5,255,170

Davon kommen auf die Sektionen

Langnau-Bern	1,368,516	1,448,123
Bern-Biel	2,081,053	2,124,850
Biel-Neuenstadt	1,611,711	1,682,197
Total	5,061,280	5,255,170

Per Bahnkilometer kommen auf die Sektionen

Langnau-Bern	36,591	38,720
Bern-Biel	61,570	62,865
Biel-Neuenstadt	111,924	116,819

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

Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

a. Auf der Staatsbahn:	1865.	1866.
	Wagenachsenkilometer.	
Personenwagen	1,624,313	1,730,399
Güterwagen	1,620,294	1,620,495
b. Auf fremden Bahnen:		
Personenwagen	1,321,296	550,820
Güterwagen	1,501,232 *)	1,784,218 *)
Total	6,067,135	5,685,932

Es kommen durchschnittlich auf

	1865.	1866.
	Kilometer.	Kilometer.
jede Personenwagenachse	21,982	17,024
„ Güterwagenachse	11,310	10,774
„ Wagenachse	14,798	12,635

*) Hierbei sind die der Centralbahn miethweise abgetretenen Kohlenwagen nicht mitgerechnet.

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

	1865.	1866.
Somit per Wagenachsenkilometer	0,015	0,010 Loth,
im Werthe von	0,029	0,022 Cent.

Es wurden zurückgelegt:

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

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

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

Auf Arbeitslöhne und Material für die selbstausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung und Unterhalt der Wagen nebst Ersatz von Reservestücken	Fr. 11,310. 77
Auswärts besorgte, ausschließlich kleinere Reparaturen	" 7,360. 61
Erneuerung des Anstriches der Wagen	" 4,935. 60
	<hr/>
	Fr. 23,606. 98

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

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

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden aus: Ersetzen und Abdrehen von Bandagen, Ausgießen der Lager, Ersetzen von gebrochenen Federn, Zughaken, Dachsupports, Pufferhülsen, Bremsstöcken, Stoß- und Querbalken u., Anstreichen der Kästen und Untergestelle.

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

D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Die Ausgaben dieses Dienstzweiges betragen:

1865.	1866.
Fr. 141,226. 59.	Fr. 153,470. 41.

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

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

Die Durchschnittskosten des Bahndienstes betragen nach Obigem :

	1865.	1866.
per Bahnkilometer	Fr. 1630. 98	Fr. 1784. 53
„ Tag	„ 386. 92	„ 420. 46
„ „ und Bahnkilometer	„ 4. 46	„ 4. 88

Die Ausgaben blieben um Fr. 5629. 59 unter den Ansätzen des Budgets.

Folgt eine Uebersicht der bedeutendsten Momente in diesem Dienste.

1. A l l g e m e i n e s.

a. Personalbestand.

Beamte und Angestellte.

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

Sowohl in Folge des Ausbaues von sechs Wärterhäusern auf der Linie Biel-Neuenstadt und der daherigen Reduzirung der Wohnungsentschädigungen, als in Folge von Aufhebung einer Bahnwärter- und zweier Vorarbeiterstellen, war es in dem Berichtjahre möglich, noch einige Ersparnisse in den Ausgaben für das Personal der Vorarbeiter und Wärter zu machen. Gegenüber den Ausgaben des Jahres 1865 belaufen sich diese Ersparnisse auf Fr. 2844.

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

Arbeiter.

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

	1865.	1866.
	15,719.	11,836.
Also per Monat durchschnittlich	1,310.	986.
per Bahnkilometer der von der B. S. B. unterhaltenen Strecke (72 Kilometer)	218. 45	164. 38

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

im	I. Bezirk	13 Mann,
"	II. "	20 "
"	III. "	7 "
"	IV. "	12 "

zusammen 52 Mann.

b. Inventar zur Bahnunterhaltung.

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

c. Räumung von Schnee und Eis.

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

2. Unterhalt und Erneuerung des Unterbaues.

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

Drei kleinere Rutschungen unterhalb Bunkhofen im Kosthofeneinschnitt und bei Negerten verursachten keine besonderen Ausgaben. Die Herstellung derselben wurde durch das Bahnpersonal besorgt.

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

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

b. **K u n s t b a u e n.** Diese bewähren sich auf der ganzen Linie und verursachten im Berichtjahre keine Unterhaltungskosten, die Befestigung der unteren Gitterflansche der Emmenbrücke ausgenommen.

Neubauten wurden ausgeführt: An der Sohle des Bahndurchlasses Nr. VII bei Lyß wurde zu besserer Ableitung des Wassers eine einen Fuß tiefe und einen Fuß breite Rinne ausgehauen. — Beim Bahnwärterhaus Nr. 19 wurde links der Bahn eine Straßendohle von 27,5' Länge zur Ableitung des in Folge des Eisenbahnbaues sich sammelnden Wassers ab der tieferliegenden Matte des Hrn. Kessi in Negerten ausgeführt. Die daherigen Kosten betragen Fr. 247. 50. — Die Bedielung einer hölzernen Brücke gleichen Orts rechts der Bahn für B. Rawyler in Brügg mußte erneuert werden; in Folge dessen übernahm derselbe deren ferneren Unterhalt. — In Folge Uebereinkunft mit verschiedenen Gutsbesitzern der Gemeinde Negerten wurde die bisherige hölzerne Straßendohle bei VI. Stunde durch eine steinerne ersetzt; die daherigen Kosten betragen Fr. 160. Der Unterhalt ging an die erwähnten Gutsbesitzer über. — Bei den vergrößerten Wärterhäusern Nr. 38 und 48 auf der Linie Biel-Neuenstadt wurden, für Ableitung des in den Kellern emporquellenden Wassers in Regie Abzugsdohlen in einer Gesamtlänge von 200 Fuß ausgeführt. — In Folge eingegangener Verpflichtung mußte beim Gottstatterhaus zur Sicherung des dortigen Holzlagerplatzes eine Stützmauer erstellt werden, deren Gesamtkosten sich auf Fr. 650 beliefen. — Auf dem Ursellenmoos wurde eine Wegdohle erstellt; durch Verwendung des vorhandenen Materials konnten die Kosten auf Fr. 21. 65 reduzirt werden.

c. **S t r a ß e n = , N e b e n w e g e , F l u ß = u n d U f e r b a u e n.**

1. **S t r a ß e n , N e b e n w e g e u n d S t a t i o n s p l ä t z e.** — Der Unterhalt der Straßen ist ein geringer, und es reichen zu demselben

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

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

Unter dieser Rubrik sind noch zu erwähnen:

- 1) Eine kleine Korrektion an der Dorfstraße der Gemeinde Münchenbuchsee, rechts vom Uebergang.
- 2) Der Parallelweg rechts beim Buchzopfeneinschnitt in Vyß wurde wieder hergestellt. Seit 1864 wurde in einer Länge von circa 100 Fuß aus der dortigen Grube Kies bezogen und dadurch der Weg theilweise versperrt, was dessen Wiederherstellung nothwendig machte.
- 3) Eine kleine Korrektion an dem Parallelweg, rechts der Bahn bei der Lehmühle.
- 4) Befiesung der Gemeindestraße Studen und Negerten, soweit sie am Bahngelände liegen.
- 5) Erhöhung um 2 Fuß auf eine Länge von 200 Fuß der neuen Güterstraße in der Gemeinde Negerten.
- 6) Korrekturen an den Wegen im Gschneit und im Hühliwald.
- 7) Von der Station Worb wurde bis zum nächsten Wegübergang ein Fußweg angelegt.

In Folge der Arbeiten sub 1, 3, 4 und 5 konnten die genannten Wege den Gemeinden, resp. den betreffenden Privaten, zum fernern Unterhalt übergeben werden. Ebenfalls wurden an die Baudirektion übergeben: die Staatsstraßen Midau-Büren bei VI. Stunde und Biel-Neuenstadt beim Römer bei VII. Stunde.

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

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

Durch das Hochwasser vom 2. Februar und 13. August wurden die Uferbauten in Emmenmatt und auf dem sogenannten Hübel bei Langnau stark beschädigt. Die daherigen Erneuerungsarbeiten verursachten einen Kostenaufwand von Fr. 1190.

Die Wildbäche, namentlich der Dorfbach bei Langnau, führten am 13. August viel Geschiebe auf die Bahn. Die Begräumung derselben geschah vom 13. August bis zum 10. September mit einer täglichen durchschnittlichen Arbeiterzahl von 24 Mann und einem Kostenaufwand von Fr. 1480. Das aus dem Dorfbache und fünf andern Ablagerungsplätzen von Wildbächen weggeräumte Material betrug 280 Schachtruthen.

Das Bett des untern Hundschüpfenbaches wurde mittelst einer Bretterwand eingefasst, wodurch das Kies bessern Abzug erhielt.

3. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues.

a. Geleiseregulirung. Die Senkungen auf dem Bahnhof Biel, in welchem viel manövriert wird, sind immer noch beträchtlich, und es wurden durchschnittlich 45 Mann während neun Monaten zu den daherigen Hebungsarbeiten verwendet. Auf den übrigen Theilen der Linie waren die Senkungen und Arbeiten nicht bedeutend, und es genügte ein Aufwand von circa Fr. 4600 zur Regulirung der Geleise.

b. Beschotterung. Folgende Tabelle gibt eine Uebersicht des verwendeten Schottermaterials während den drei Betriebsjahren. Es wurden verwendet:

	Schachtruthen. 1864.	Schachtruthen. 1865.	Schachtruthen. 1866.
I. Zollikofen-Bußwyl	1000	320	120
II. Bußwyl, Biel und Biel-Neuenstadt	700	462	340
III. Gümliigen-Zäziwyl	900	192	162
IV. Zäziwyl-Langnau	890	230	270
Total	3490	1250	918

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

Für den Bedarf des Schottermaterials für das Jahr 1867 wurden bereits 761 Schachtruthen im Berichtjahre gerüstet und sind vorrätbig.

c. Schwellen. Auf den neu gebauten Strecken waren ganz unbeträchtliche Auswechslungen nothwendig; auf der Linie Biel-Neuenstadt dagegen sind schon eine sehr große Anzahl stark beschädigt, und

obgleich im Berichtjahr nur 53 Stück ausgewechselt wurden, so ist voranzusehen, daß auf dieser Strecke im nächsten Jahre bedeutende Auswechslungen stattfinden werden. Im Ganzen wurden 97 Stück Schwellen ausgewechselt.

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

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

Im Berichtjahre wurden ausgewechselt:

	Schienen.	Unterlags- blatten.	Basen.	Basen- bolzen.	Nagel- nägel.
I. Bollkofen-Bußwyl	336	—	—	—	400
II. Bußwyl-Biel-Neuenstadt	352	15	1	45	352
III. Gümmligen-Bäziwyl	129	—	—	—	30
IV. Bäziwyl-Langnau	76	—	—	—	—
im Ganzen	893	15	1	45	782

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

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

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

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

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

Auswechslungen von Weichen und Kreuzungen kamen im Berichtjahre nur folgende vor:

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

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

f. **Inventar der Oberbaumaterialien.** Der Werthbestand auf 31. Dezember ist folgender:

	1865.	1866.
Gewöhnliche Oberbaumaterialien, Schienen, Schwellen und Zube- hörden)	Fr. 229,399. 49	Fr. 192,343. 71
Weichen und deren Bestandtheile	" 8,071. 80	" 7,325. 90
Kreuzungen und deren Bestand- theile	" 5,864. 25	" 5,784. 60
Total	Fr. 243,335. 54	Fr. 205,454. 21

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

g. **Einfriedigungen.** — 1) **Einfriedigungen, Barrieren und Pflanzungen.** — Von den Einfriedigungen verursachten nur die von der Ostwestbahn erstellten namhafte Ausbesserungen, so auf der Strecke Gümliigen-Zäziwyl, wo zu diesem Zwecke 630 Lauffuß Stangen angeschafft werden mußten.

Auf den andern Theilen der Bahn wurden einige Einfriedigungen und Barrière-Vorrichtungen theils reparirt, theils ergänzt.

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

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

2) **B e r m a r k u n g.** — In Folge stattgefundener Verkäufe von Landabschnitten wurden einzelne Veränderungen in der Vermarkung nothwendig.

3) **T e l e g r a p h e n l e i t u n g.** — Zur Bedienung der festen Signale auf beiden Seiten des Bahnhofes Biel behufs des sicheren Ein- und Auslaufens der Züge wurden daselbst elektrische Blocksignale erstellt. Dieselben werden bei regelmäßigem Gange den Dienst sehr erleichtern; allein bis Ende des Berichtjahres konnten dieselben wegen verschiedenen immer wiederkehrenden Mängeln, welche hauptsächlich in der Verbindungsweise der Drähte in den Zeigerkästchen mit den Liniendrähften und dem darauf einwirkenden Temperaturwechsel ihren Grund haben, noch nicht anhaltend mit Zuversicht gebraucht werden. Es wird für vollständige Beseitigung dieser Störungen gesorgt.

4. **U n t e r h a l t u n g u n d E r n e u e r u n g d e r B a h n h ö f e u n d S t a t i o n e n**

a. **G e b ä u d e a l l e r A r t.** — 1) **R e p a r a t u r e n u n d U n t e r h a l t u n g s a r b e i t e n.** — Wie im vorigen Jahre verursachten die außerordentlichen Stürme, namentlich am 17. Juni und 16. November, größere Reparaturen an den Gebäulichkeiten des Bahnhofes Biel. Am meisten litten die dem Winde stark ausgesetzten Dächer der beiden dortigen Torfschuppen.

Außer den gewöhnlichen Reparaturarbeiten sind namentlich zu erwähnen:

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

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

2) **Neubauten.** Im Aufnahmsgebäude der Station Yß wurde auf Kosten der Direktion der Justiz und Polizei ein Arrestlokal errichtet. Die noch fehlenden Nacharbeiten an den sechs vergrößerten Bahnwärterhäusern der Linie Biel-Neuenstadt wurden Ende Juli vollendet. Im Kellergange des Aufnahmsgebäudes in Biel wurde eine dreiflügelige Thüre ausgeführt. An der südlichen Seite der Torsschuppen in Bern wurden Dachkänel angebracht. Die daherigen Kosten betragen Fr. 510.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß sich die aus den obrigkeitlichen Brüchen zu Mühlenen bezogenen Schiefer schlecht bewähren.

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

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

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

c. **Inventar des Stationsmobiliars.** — Der Werthbestand des Mobiliars der Bahnhöfe und Stationen beträgt auf 31. Dezember:

	1865.	1866.
Derjenige des Mobiliars der Bureaux der allgemeinen Verwaltung	Fr. 61,059. 06	Fr. 61,776. 21
	„ 14,574. 07	„ 14,937. 35
Total	Fr. 75,633. 13	Fr. 76,713. 56

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

d. **Affekuranz der Gebäude.** — Es wurden in die Brandaffekuranz die neu erstellten Bahnwärterhäuser der Linie Biel-Neuen-

stadt aufgenommen; die Versicherungssumme für sämmtliche der bernischen Staatsbahn angehörenden Gebäude beträgt Fr. 852,600.

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

5. Telegraphendienst

Anzahl der Stationen und Apparate. — Es bestehen neun Stationen, und es befinden sich 11 Apparate im Dienste, wie im vorigen Jahre. Von letzteren sind vier Schwarzsreiber, unter welchen einer der schweizerischen Cent.albahn angehört und im Bahnhof Biel aufgestellt ist, und sieben gewöhnliche Morse. Der der Franco-Suisse gehörende Apparat in Neuenstadt wurde derselben zurückgestellt, und mit Verlegung der Translation von Neuenstadt nach dem Bahnhofe Biel für letztere als nunmehrige Hauptstation ein neuer Apparat angekauft.

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

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

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

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

	1865.	1866.
im Ganzen	Fr. 343. 92	Fr. 340. 01
Auf die in Thätigkeit stehenden 11 Apparate vertheilen sich die Kosten:		
per Apparat im Jahr	" 38. 20	" 30. 90
" " " Monat	" 3. 18	" 2. 57
" " " Tag	" —. 10,6	" —. 08,3
Durchschnittliche Kosten sämmtlicher Stationen per Tag	" —. 94	" —. 93.

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

E. Verschiedenes.

	1865.	1866.
Diese Ausgaben betragen .	Fr. 220,682. 29.	Fr. 216,665. 79

Die Ausgaben der ganzen Abtheilung „Verschiedenes“ überschreiten die Budget-Ansätze um Fr. 6665. 79; die Mehrausgabe fällt ausschließlich der Rubrik der Miethskosten für Benutzung von Bahnhöfen zu, welche den Voranschlag um Fr. 9948. 38 übersteigt.

Der Hauptposten dieser Ausgaben besteht in der Mieth für Benutzung der Bahnhöfe und Bahnstrecken anderer Eisenbahnverwaltungen im Betrage von

	1865.	1866.
	Fr. 216,177. 37	Fr. 209,948. 38

Hievon fallen 1) auf den vertragmäßigen Zinsantheil der bernischen Staatsbahn an die schweizerische Centralbahn für das Baukapital des Bahnhofes Bern, sowie der übrigen gemeinschaftlichen Strecken und Stationen mit

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

Der Minderbetrag gegenüber 1865 erklärt sich, weil im letztern Jahre in Abwesenheit der betreffenden Rechnung der schweizerischen Centralbahn für das zweite Halbjahr ein Approximativanschlag aufgenommen wurde, welcher die wirklichen Kosten um Fr. 1718. 99 überstieg. Die Differenz figurirt in den Einnahmen pro 1866.

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

	1865.	1866.
Uebertrag	Fr. 128,972. 98	Fr. 127,652. 36
2) Auf den Antheil der bernischen Staatsbahn an den Betriebs- und Unterhaltungskosten des Bahnhofes Bern und der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen	" 85,204. 39	" 80,296. 02
3) Pachtantheil an die Domänenverwaltung für die mit der schweizerischen Centralbahn gemeinschaftliche Benutzung des Martinshubels beim Bahnhofe Bern	" 2,000. —	" 2,000. —
Summa, gleich oben	<u>Fr. 216,177. 37</u>	<u>" 209,948. 38</u>
In der Rubrik „Beiträge und Unterstützungen“ mit erscheint als Hauptposten der statuten-gemäße Beitrag der Verwaltung an die Hülfskasse der Beamten und Angestellten mit	Fr. 3,349. 81	Fr. 2,759. 26
In der Rubrik „Verschiedene uneingereichte Ausgaben“ mit	" 2,899. 81	" 2,677. 36
befinden sich folgende Hauptposten: Zinsbetrag an die Kantonskasse für die zur Anschaffung der 20 neuen Güterwagen im Laufe des Jahres geleisteten Vorschüsse im Betrage von Fr. 45,763. 50 mit Zinsvergütung an die Suisse-Occidentale betreffend monatliche Abrechnungssaldi	" 834. 58	" 2,808. 55
und verschiedene kleinere Ausgaben als Grundsteuer u. a.	" 1314. 15	" 1060. 14
	" 434. 26	" 434. 26
		<u>Fr. 2808. 55</u>

F. Zusammenstellung sämtlicher Ausgaben.

Zu folgender Zusammenstellung bemerken wir, daß die im Jahre 1865 verbrauchten Materialwerthe jeden Dienstes in den betreffenden Summen pro 1865 begriffen sind. Zu den Ausgaben der Betriebsrechnung des Jahres 1865 im Gesamtbetrage von Fr. 684,713. 86 sind nämlich zur Vergleichung der effektiven Betriebskosten der beiden Jahrgänge 1865 und 1866 die in den Ausgaben der Betriebsrechnung pro 1864 aufgenommenen, aber erst im Jahre 1865 zur Verwendung gekommenen Materialvorräthe zugerechnet, mit

" 59,698. 79
<u>Fr 744,412. 65</u>

In den Summen pro 1866 sind dagegen, übereinstimmend mit der Betriebsrechnung, die konsumirten Materialwerthe in den Ausgaben begriffen, indem der Materialconto mit sämmtlichen unverwendeten Material-Vorräthen laut Bilanz belastet bleibt.

	1865.		1866.	
	Fr.	%	Fr.	%
Allgemeiner Verwaltungsdienst	38,581. 64	5,18	37,333. 72	4,78
Expeditionsdienst	103,365. 03	13,88	115,049. 11	14,73
Fahrdienst	240,557. 10	32,32	258,760. 59	33,12
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	141,226. 59	18,97	153,470. 41	19,64
Berschiedenes	220,682. 29	29,65	216,665. 79	27,73
	Fr. 744,412. 65	% 100.	Fr. 781,279. 62	% 100.
Per Betriebstag	2,039. 48		2,140. 49	
" Bahnilometer	8,596. 98		9,073. 01	
" Tag und Bahnilometer	23. 55		24. 85	
" Lokomotivfilometer	3. 03		3. 10	
" Wagenachsenfilometer	0. 14		0. 15	
" Zugfilometer	3. 07		3. 15	
In Prozenten der Einnahmen	72. 58		74. 18	

Gegenüber dem Betriebsbudget von 1866 erzielen die Ausgaben einen Mehrbetrag von Fr. 1219. 62, dessen Gründe im Laufe des Berichtes aufgezählt sind.

4. Finanzergebniß.

	1865.	1866.
Gesamteinnahme . . .	Fr. 1,025,696. 52	Fr. 1,053,269. 79
Gesamtausgaben . . .	„ 744,412. 65	„ 781,279. 62
Reinertrag im Ganzen	Fr. 281,283. 87	Fr. 271,990. 17
Per Betriebstag . . .	„ 770. 64	„ 745. 17
„ Bahnkilometer . . .	„ 3,247. 30	„ 3,162. 67
„ Tag u. per Bahnkilom. . .	„ 8. 89	„ 8. 66
„ Lokomotivkilometer . . .	„ 1. 14	„ 1. 07
„ Wagenachsenkilometer . . .	„ 0. 05,5	„ 0. 05,1
„ Zugkilometer . . .	„ 1. 16	„ 1. 09
In Prozenten der Einnahmen %	27. 42	% 25. 82

Mit dem Budget pro 1866 verglichen, liefert obiges Nettoergebniß einen Mehrertrag von Fr. 9,550. 18

Zur Ermittlung der eigentlichen Betriebskosten sind von obigen Gesamtausgaben Fr. 781,279. 62

diejenigen Beträge in Abzug zu nehmen, welche als Zinsantheil am Baukapital in der Betriebsrechnung unter der Rubrik „*Verschiedenes*“ enthalten sind, nämlich:

Zinsantheil am Baukapital der schweizerischen Centralbahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Bern und der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen mit	Fr. 127,652. 36
und Verzinsung an die Kantonskasse für das Kapital der Wagenanschaffung mit	„ 1,314. 15

Zusammen „ 128,966. 51

	1865.	1866.
Bleiben eigentliche Betriebskosten	Fr. 615,439. 67	Fr. 652,313. 11
Somit per Bahnkilometer und per Jahr	„ 7,107. 51	„ 7,585. 03
In Prozenten der Einnahmen %	60. —	% 61. 93
Und es bleibt als Reinertrag, nach Abzug der eigentlichen Betriebskosten	Fr. 410,257. 05	Fr. 400,956. 68
Oder per Bahnkilometer und per Jahr	„ 4,737. 90	„ 4,662. 28

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

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

5. Unfälle,

oder Betriebsstörungen von größerer Bedeutung kamen im Berichtjahre wenige vor.

Die namhaftesten Unfälle sind:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Noch ist zu erwähnen, daß am 19. April von der Ueberfahrtsbrücke bei Ursellen ein 1/8 Pfund schwerer Stein gegen den Bahnzug geworfen wurde, glücklicher Weise ohne nachtheilige Folgen. In der Nähe derselben Brücke wurden zu wiederholten Malen Steine auf die Schienen gelegt; es wurden jedoch diese unverkennbar bösen Absichten jedesmal durch die Wachsamkeit der Wärter vereitelt.

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

6. Hülfss-, Kranken- und Kautionskasse.

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

Die Einnahmen erzielen folgendes Ergebnis:

Kassa-Saldo am 31. Dezember 1865	Fr. 16,036. 17
Eintrittsgelder	" 197. 31
Monatliche Beiträge	" 4,676. 05
Beiträge für Gehaltserhöhungen	" 481. 37
Strafgelder von Angestellten	" 436. —
Bußantheile von Privaten wegen bahnpolizeilichen Vergehen	" 296. 40
Kapitalzinsen	" 415. 94
Statutengemäßer Beitrag der Bahnverwaltung	" 2,677. 36
	<hr/>
Gesamteinnahme	Fr. 25,216. 60

Die Ausgaben bestehen in:

Pensionen an zwei Wittwen und Arznei- und Verpflegungskosten an 61 Mitglieder	Fr. 1127. 74
Druck- und Büreaukosten	" 62. 10
Diverse Rückvergütungen von Einnahmen	" 14. 04
Zinsraten und Kommission für Ankauf von 14 Stück Obligationen der Kantonalbank	" 779. 95
	<hr/>
	Fr. 1,983. 83
Vermögensbestand am 31. Dezember 1866	Fr. 23,232. 77
Das Vermögen der Hilfskasse hat sich also im Berichtjahre vermehrt um	" 7,169. 60

Krankenkasse. — Die Unterstützungskasse für die franken Arbeiter und Bediensteten der bernischen Staatsbahn zählte mit Jahres-schluß 86 Teilnehmer, wovon 34 dem Expeditionsdienste, 35 dem Fahrdienste und 17 dem Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste angehören.

Die Einnahmen bestanden in folgenden Posten:

Kassa-Saldo vom 31. Dezember 1865	Fr. 2,819. 93
Eintrittsgelder	" 119. 80
Beiträge der Mitglieder	" 2,092. 07
Bußen, Nachtrag von einigen Bahnbauarbeiten u. a.	" 199. 17
Kapitalzinsen	" 108. 82
	<hr/>
Uebertrag	Fr. 5,339. 79

Uebertrag Fr. 5,339. 79

Die Ausgaben betragen:

Verpflegungs- und Arzneikosten an 62 Theilnehmer	Fr. 1446. 60	
Statutengemäße Rückerstattungen an verschiedene Ausgetretene	" 13. 95	
Druckkosten u. a.	" 14. 13	
	<hr/>	" 1,474. 68
Kassa-Saldo und Vermögensbestand auf 31. Dez. 1866	Fr. 3,865. 11	
Das Vermögen der Krankenkasse hat sich demnach vermehrt um	" 1,045. 18	

K a u t i o n e n k a s s e. — Durch Beschluß vom 14. Oktober 1864 verfügte das damalige Direktorium, daß die untergeordneten Angestellten, welche die vorgeschriebene Kaution nicht wohl zu leisten vermögen, dieselbe mittelst regelmäßiger monatlicher Einlagen in der Form von Gehaltsabzügen bis zum Belaufe des Gesamtbetrags der Bürgschaft bewerkstelligen können, wobei auch die jährlichen Zinsen zum Kapital geschlagen werden. Die monatlichen Beiträge sind dem Gehaltsbetrage angemessen. Diese Einrichtung bewährte sich vollkommen, indem sie bei den Angestellten den Sinn für Sparsamkeit weckt, dieselben zu guter Aufführung und Diensteißer anspornt und ihnen im Falle des Austritts ein kleines Kapital sichert.

Am 31. Dezember 1865 betrug das Guthaben dieser Kasse bei 78 Theilnehmern	Fr. 7,823. 97
Im Laufe des Jahres 1866 beliefen sich die weiteren Einnahmen an Beiträgen von 81 Bethelligten auf	" 7,040. —
An Zinsen	" 429. 83
	<hr/>
	Fr. 15,293. 80

Die Ausgaben bestanden in Rück- erstattung an sieben austretende An- gestellte	Fr. 1431. 60
Zinsredressirung	" —. 15
	<hr/>
	" 1,431. 75

Das Guthaben der Kasse auf 31. Dez. 1866 beträgt	Fr. 13,862. 05
Dieselbe hat sich demnach im Berichtjahre vermehrt um	" 6,038. 08

Von den 74 Antheilhabern befinden sich im Expeditionsdienste 1; im Fahrdienste 14; im Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienste 59 Angestellte.

V. Verwaltungsbehörden und Personal-Stat.

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

In 23 Sitzungen erledigte der Verwaltungsrath 248 Geschäfte.

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

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

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat und Registratur (nebst Telegraph)	5
Buchhaltung und Kasse	3
Materialverwaltung	2
Abwart des Verwaltungsgebäudes	1
Ausläufer (neu)	1
Materialverwaltungsdiener	1
	<hr/>
(1865: 12)	13

II. Verkehrs- und Expeditionsdienst.

Chef der Controle und des commenziellen Dienstes	1
Controle-Gehülfe	1
Angestellte auf dem Controle-Büreau	5
Volontär	1
Betriebs-Inspektor	1
Büreau des Betriebs-Inspektors	2
Bahnhof-Inspektor erster Klasse und dessen Stellvertreter	2
Bahnhofinspektoren zweiter Klasse (zugleich Ginnehmer und Telegraphisten) und deren Gehülfen	6
	<hr/>
Uebertrag	19

	Uebertrag	19
Vorstände der Zwischenstationen (zugleich Einnehmer, wovon 4 Telegraphisten)		12
Bahnhofeinnehmer und dessen Gehülfe (Besterer zugleich Telegraphist)		2
Güterexpedienten (einen neu)		2
Gepäckexpedient		1
Güterexpeditionsgehülfen		5
Bahnhofaufseher		1
Wagencontroleur		1
Portiers		1
Nachtwächter		2
Arbeiter		40
		<hr/>
	(1865: 85)	86

III. Fahrdienst.

Maschinen-Adjunkt	1
Secretär	1
Werkführer	1
Lokomotivführer	7
Heizer erster Klasse	7
Heizer zweiter Klasse (für die Torfheizung und zu Lasten der Lieferanten)	6
Wagenvisiteurs	2
Wagenwärter	4
Zugführer	4
Conducteurs	10
Arbeiter	26
Wagenputzerinnen	2
	<hr/>
	(1865: 68)
	71

In Folge Zunahme der nothwendigen kleinen Reparaturen des Betriebsmaterials mußte das Arbeiterpersonal etwas vermehrt werden.

IV. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahningénieur	1
Ingenieurgehülfe	1
Büreau des Bahningénieurs	2
	<hr/>
Uebertrag	4

	Uebertrag	4
Telegrapheninspektor		1
Bahnmeister		4
Vorarbeiter		13
Bahnwärter		41
Weichenwärter		34
Arbeiter und Tagelöhner		52
		<hr/>
(1865: 166)		149

Rekapitulation des Betriebspersonals.

	Im Ganzen.		Per Kilometer.	
	1865.	1866.	1865.	1866.
Zahl der Beamten	202	201	2,34	2,33
Zahl der Arbeiter und Tagelöhner	129	118	1,50	1,37
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	331	319	3,84	3,70

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

Bern, den 15. Mai 1867.

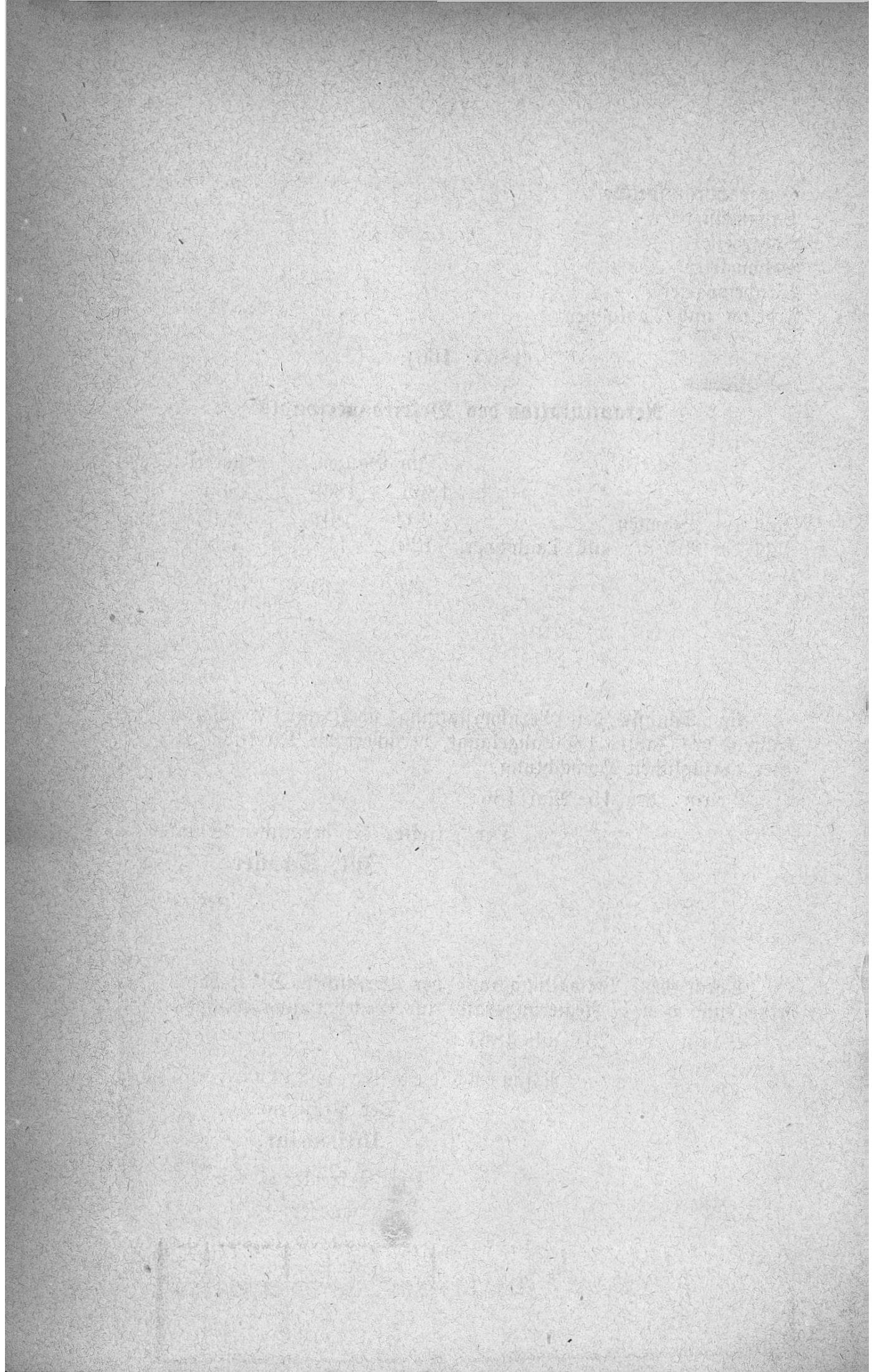
Der Direktor der bernischen Staatsbahn:
Jul. Schaller.

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

Bern, den 23. Juli 1867.

Namens des Verwaltungsrathes,
Der Präsident:
Jolissaint.

Der Sekretär ad int.:
Kuefer.



Verkehr und Einnahmen.

Jahr 1866.

Table with columns for months (Nonate), passenger transport (Personen-Transport), freight transport (Gepäck-Transport), animal transport (Thier-Transport), and goods transport (Güter-Transport). It includes sub-columns for classes (I, II, III), weight, and revenue, along with summary rows for total figures and monthly averages.