

Bernische Staats-Bahn : Sechster Geschäftsbericht der Direktion an den Verwaltungsrath

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - (1868)

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416109>

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 Ausdrücke 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.

Sechster Geschäftsbericht der Direktion

an den

Verwaltungsrath.

G e s c h ä f t s j a h r 1 8 6 8.

Tit.

Bei Anlaß des letzten Jahresberichtes drückten wir die Hoffnung aus, daß die außergewöhnlichen Ursachen dieses mißlichen Rechnungsergebnisses 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 vermehrt, als bei der fortwährenden Sorge für eine möglichst ökonomische Verwaltung die Ausgaben namhaft reduziert worden sind. Zur nähern Beleuchtung dieser Thatsachen verweisen wir auf das Betriebsergebniß sub. 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 verglichenen Ergebnissen des Jahres 1867, beigelegt.

I. Verhältnisse zu dem Bunde und den Kantonsbehörden.

Die centralisirte Organisation des Betriebsdienstes in Zeiten von Krieg oder Kriegsgefahren, zwischen den Bahnber-

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 Postfuhrwerke, wurden zwar fortgesetzt, gelangten jedoch nicht zum Abschlusse. Mit dem gleichen Departemente wurde die Fortsetzung einer sichernden Controle über das die Bahnpostwagen benutzende Personal angebahnt.

Dem eidgenössischen Departement des Innern wurden nach dem vorgelegten Schema der Statistik der schweizerischen Eisenbahnen die gewünschten statistischen Arbeiten betreffend die bernische Staatsbahn 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 des Kantons wurde, zum Zwecke gründlicher Berathung und möglicher Vereinfachung in der Leitung der Verwaltung, eine einläßliche Untersuchung der Organisation des Betriebes der Staatsbahn durch Sachverständige angeordnet und bei diesem Anlasse von der Regierung auch die Frage einer Verpachtung des Betriebes zur Prüfung der Direktion der Eisenbahnen überwiesen. Durch die zur Begutachtung der Betriebsorganisation einberufenen Experten wurden sämtliche Einrichtungen der Verwaltung im Personal und Material, sowie die Eintheilung der Dienstzweige, einem gründlichen Studium unterworfen. Letzteres veranlaßte die Vorlage eingehender statistischer Arbeiten und ausführlicher Berichte über die theilweise bestrittene Zweckmäßigkeit der gefallenen Anträge. Der Entscheidung des Großen Rathes über die bezüglichen Vorlagen steht noch in Aussicht.

Zum Zwecke der Lösung der Verpachtungsfrage ergriff der Verwaltungsrath der bernischen Staatsbahn, nach fruchtlos abgelaufenem 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 Unabhängigkeit des Betriebes und zur Wahrung vollkommener Handlungsfrei-

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

II. Verhältnisse zu anderen Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen 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 lebender Thiere, in theilweiser Aufhebung der bezüglichlichen 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 Spezialtarifes 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 Rechnung aufgenommen 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, nebst 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 gekommen.

Für die gegenseitige Controle und Verrechnung von Wagenbeschädigungen auf der Linie Biel-Neuenstadt wurde zur Vermeidung eines längern Aufenthalts in Neuenstadt und neuer Angestellten mit der Suisse-Occidentale ein Verfahren vereinbart, wodurch allfällige Beschädigungen in Biel und in Neuenburg constatirt werden.

Da die Erfahrung der vier ersten Betriebsjahre nachgewiesen hat, daß die durch den Vertrag vom 9. Februar 1863 mit der schweizerischen Centralbahn festgesetzten Beitragsverhältnisse an der Baukapitalverzinsung und den Unterhaltungskosten der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen (Zollikofen-Bern-Dstermundigen-Gümligen) die bernische Staatsbahn übermäßig belasten, und zu der Frequenz der verschiedenen einmündenden Bahnen in keinem billigen Verhältnisse stehen, so hat die Verwaltung der Staatsbahn, von dem ihr vertragsmäßig zustehenden Recht Gebrauch machend, das Beitragsverhältniß behufs einer Revision auf 1. Juni 1869 gekündet. Die Anhandnahme der Verhandlungen wurde aber bis zu einem Entscheid über die Verpachungsfrage ausgesetzt.

III. Bahnbau.

Baukapital. — Die Gesamtausgaben für die Erstellung der Bahn und die Anschaffungen des Betriebsinventars betragen laut der Baurechnung pro 1867 Fr. 19,577,930. 09

Die Gesamteinnahmen der Baurechnung beliefen sich auf „ 1,430,271. 14

Somit war der Stand des Baukapitals auf 31. Dezember 1867 netto Fr. 18,147,658. 95

Im Laufe des Rechnungsjahres betrugen die Baueinnahmen Fr. 26,583. 41

Dagegen wurden an Ausgaben bestritten „ 16,685. 06

Die Netto-Ausgaben haben sich also vermindert um „ 9,898. 35

Das verwendete Baukapital beträgt daher auf 31. Dezember 1868 netto Fr. 18,137,760. 60

In dieser Summe sind die von der Berner-Lorfgesellschaft zu 6 pCt. verzinlichen Bauanlagen in Betrage von Fr. 266,938. 35 inbe-

	Uebertrag	Fr. 18,137,760. 60
griffen, nämlich die Erstellung der Torfshuppen in Bern und Biel mit und das Betriebsinventar für die Einrichtung des Torfbetriebes . . .	Fr. 199,468. 19	
	„	67,470. 16
	zusammen	Fr. 266,938. 35
Auf 71,5 Kilometer Bahnlänge der bernischen Staatsbahn betragen demnach die Anlagekosten auf 31. Dezember 1868 per Kilometer . . .	Fr. 253,674. 97	
Die Gesammtheit der vom Großen Rathe für den Bau bewilligte Kredit beträgt	Fr. 18,160,000. —	
Es bleiben demnach auf 31. Dezember 1868 noch verfügbar	Fr.	22,239. 40

Die Einnahmsquellen fallen auf folgende Hauptposten:

Beiträge von Korporationen und Privaten. Beitrag der Gemeinde Münchenbuchsee an die Anlage der dortigen Station.	Fr. 5,901. 88
Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücken (verschiedene Landabschnitte in 23 Posten mit 108,522 Quadratfuß	„ 5,385. 94
Erlöse aus dem Verkauf von Materialien und Gerätschaften. (Verkauf der alten, unbrauchbar gewordenen Lokomotive Entlebuch, deren Ertrag zu Anschaffung von schmiedeisernen Rädern für die zuvor mit Schalengußrädern versehenen Güterwagen verwendet wurde)	„ 4,000. —
Rückerstattungen in Folge von Endabrechnungen über Expropriationen. An Ausständen sind von diversen Expropriaten 47 Posten und von verschiedenen Rückerstattungen 7 Posten eingegangen mit	„ 11,285. 35

Unter den Ausgaben erwähnen wir nachfolgende als die hauptsächlichsten:

Expropriationen. Die daheringen Kosten beliefen sich im Ganzen auf	„ 6,666. 19
--	-------------

Unter den Entschädigungen figuriren als Hauptposten Fr. 2200. 19 zum Zwecke der Erweiterung der Zufahrt des Holzablageplatzes auf Station Signau, und Franken 1500 als Ersatz für einen durch

die Bahnbauarbeiten in Suberg eingegangenen Brunnen. Unter den Schatzungs- und Gerichtskosten bildeten die Prozeßkosten in dem Streithandel mit der Bürgergemeinde Bußwyl über die Tragweite der s. Z. von dieser Gemeinde eingegangenen unentgeltlichen Landabtretung für den Bau der dortigen Brücke und Station mit Fr. 1558 die Hauptausgabe; wogegen der Gemeinde die Rückerstattung von Fr. 1120. 30 auferlegt wurde, welche in den Betriebseinnahmen pro 1869 figuriren werden.

Im Laufe dieses Jahres wurde ein großer Theil der Endabrechnungen theils auf gültlichem Wege und theils durch richterlichen Entscheid erledigt. — Die schon längere Zeit hängenden Expropriationsverhältnisse in der Gemeinde Neuenstadt und in der Gemeinde Münchenbuchsee wurden durch gegenseitige Uebereinkunft regulirt, und mit der Gemeinde Bußwyl, wie oben erwähnt, richterlich festgesetzt. — In der Gemeinde Negerten wurde die Vermarkung vollständig beendigt. — In der Gemeinde Langnau sind die Endabrechnungen, mit Ausnahme von zwei Privaten, geregelt, und in der Gemeinde Lauperswyl vollständig; ebenso sind dieselben in der Gemeinde Schüpfen mit mehreren Privaten erledigt worden.

Bahnbau. Die Gesamtausgaben beliefen sich auf Fr. 6525. 80 unter welchen wir folgende als die namhaftesten hervorheben:

Obbau. Restzahlung in Folge Ablaufens der vertragsmäßigen Garantiezeit von gelieferten Raddelstahlschienen für Weichenzungen Fr. 2254. 54. Ankauf und Aufstellung von zwei Telegraphen-Apparaten auf den Stationen Münchenbuchsee und Signau Fr. 915. 50. Bahnhöfe und Stationsplätze. Umänderungsarbeiten im Aufnahmsgebäude in Biel (Verlegung der Wartf. und Vergrößerung der Restauration Fr. 1176. 17; Gaseinrichtung im Restaurationsgarten daselbst Fr. 978. 20).

Betriebsinventar. Die dahierigen Ausgaben betragen Fr. 3392. 81, nämlich Fr. 2942. 81 für Zahlung der zwei Drittheile der Anschaffungskosten von 20 schmiedeeisernen Rädern zum successiven Ersatz der früher bei einer Anzahl Güterwagen verwendeten Schalengußräder, deren Gebrauch sich als minder dauerhaft erwies, und welchen sogar auf der französischen Ostbahn während einiger Zeit die Zulassung verweigert wurde. Ferner Fr. 450 für Ergänzung des Mobiliars der Restauration im Bahnhofe 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 Grundverkäufen oder Ablösungsverträgen zurückerstattet Fr. 15,386. 18. Hievon 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 reduziert. (Zu nachträglicher 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 rektifizirt 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 nachzutragen:

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 Rückerstattung des Darlehens der Domänenkasse verwendet wurde, 11 vereinbart. Ihr Flächeninhalt beträgt 37,747 Q.-Fuß, und der Gesamtpreis Fr. 4069. 15. Mit Ende 1868 war der Kaufbetrag von 6 dieser Verträge mit Fr. 1847. 10 (14,513 Quadratfuß) eingegangen.

Im Ausstände blieben mit Jahreschluß nachfolgende Beträge:

- a. Endabrechnung mit dem gewesenen Bauunternehmer Ingenieur Kocher, über welche das vertragsgemäß als Schiedsgericht bezeichnete Bundesgericht noch nicht entschieden hat, laut der von uns aufgestellten Berechnung circa . . . Fr. 23,823. 24
- b. Erlöse von zehn verschiedenen in den Jahren 1865—1868 abgeschlossenen Kaufverträgen über Landabschnitte, nebst betreffenden Zinsen, Kapitalbetrag . . . " 4,429. 90
- c. Rückerstattungen für Expropriations-Endabrechnungen, laut ausgeführten Vermarkungen und entsprechenden Auflageplänen, in 62 Posten. Im Laufe des Berichtjahres mußten einige der frühern Ansätze, in Folge neuer Prüfung,

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

Für den vom Großen Rathe am 30. November 1867 bewilligten Ankauf der ehemals Wydler-Brandenburg'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 Assekuranzbeträge, Steigerungskosten 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 Mehrwerth der Besitzung angewiesen. An der erwähnten Kapitalforderung partizipirt die Schweiz. Centralbahn mit Fr. 3232. 39, nebst Folgen.

Büreau-Arbeiten, detaillirte Entwürfe, Voranschläge, Verträge ic.

Nebst kleinern Entwürfen zur Erledigung von Einsprachen gegen die Endabrechnung wurden ausgearbeitet: Fortsetzung der Katasterpläne der Staatsbahn für die Eidgenossenschaft; Pläne und Voranschläge über die Erweiterung der Zufahrtsstraße und des Lagerplatzes, nebst Verlängerung des Gütergleises und der Abzugsdohle auf Station Signau; — über die Abänderung, Verlegung und Vergrößerung der Wart- und Restaurationsäle auf dem Bahnhof Biel; über die Einrichtungen auf der Station Gümliigen bei Annahme eines isolirten Betriebsdienstes der Staatsbahn auf der Strecke Gümliigen-Langnau; — über die Zugänglichkeit der Eisenbahnbrücke in Bußwyl für den Privatverkehr; — über den Umbau der Rampe auf Station Emmenmatt; — über die Versorgung der Station Langnau mit Quellwasser; Beschreibung der Brücken der bernischen Staatsbahn für die eidgenössische Eisenbahnstatistik; — 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 Eisenbahnbaues versiegte Brunnquelle in Suberg.

Ferner wurden Uebereinkünfte abgeschlossen für Uebertragung des Unterhalts von Feldwegen und Brücken, welche die Bahnverwaltung erstellt hatte, an Privaten mittelst Aversal-Entschädigungen, so in Langnau, Bomyl, Uys und Schüpfen.

IV. Bahnbetrieb.

I. 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 großrätlichen 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 erlassen.

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

Einführung eines Transit-Tarifes für Eisen und Eisenwaaren, als: Schienen, Brückenbestandtheile u. s. w. aus den Eisenwerken von Creusot in Frankreich via Verrières nach Lindau Transit, welcher Tarif im Laufe des Jahres 1869 eine sehr erhebliche Ausdehnung erhalten hat. — Aufstellung eines direkten Getreidetarifes zwischen den Stationen Romanshorn und Morschach einerseits und den hauptsächlichsten Stationen der P. L. M. in Burgund via Verrières. — Erneuerung der Spezialtarife für den Transport von Steinkohlen und Coaks aus den Gruben des Loire-Beckens via Genève und aus denjenigen im Burgund via Verrières, sammt Vorlage einer neuen Tarifaufstellung pro 1869. — Aufstellung direkter Gütertarife zwischen Basel und Genf für den belgischen Verkehr, und zwar für Eisen und Eisenwaaren mit 1. Juli 1868 und für andere Güter mit 1. August 1868. — Einführung der Transit-Gütertarife für die Stationen der Union Suisse, Haag, Au und St. Margarethen.

Im österreichisch-bayerisch-schweizerischen Güterverkehr sind zu erwähnen: Aufstellung eines neuen Spezialtarifes für Faßdauben und sonstigem Nutzholz vom 1. Mai 1868. — Aufstellung eines Spezialtarifes für Getreide, Mehl und Mühlenfabrikate vom 1. August 1868, und die Vorbereitungen zu einer Umarbeitung des österreichisch-bayerisch-schweizerischen Tarifbuches vom 1. Juni 1864.

Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge. Das Bahnnetz der bernischen Staatsbahn behielt die gleiche Ausdehnung, näm-

lich Linien im Selbstbetrieb	85,6 Kilometer
Grenzstrecke Neuenstadt-Bernergrenze, von der Suisse-Occidentale betrieben	0,7 "

Total: 86,3 Kilometer

Auf den verschiedenen Strecken fanden folgende regelmäßige Züge statt:

Befahrene Längen. Kilometer.	Vom 1. Jan. bis 30. Juni.	Vom 1. Juli bis 15. Okt.	Vom 15. Okt. bis 31. Dez.
Bern-Langnau 37,4 Täglich:	3	3	3
Bern-Biel 33,8 "	4	5	4
Biel-Neuenstadt 14,4 "	5	6	5
Zahl der täglich auf der ganzen Linie kursirenden Züge	12	14	12
Anzahl der regelmäßigen Züge je- der Periode	2194	1484	936
Sämmtliche Züge haben täglich durchlaufen, Kilometer	638,8	735,2	638,8

Gesamtzahl der fahrplanmäßigen Züge vom 1. Januar bis 31.

Dezember:

Regelmäßige Züge 4614 mit einem Parcours von Kilometern	244,019,2
Extra- und Sonn- tagszüge 38 " " " " "	1,364,6
Total sämmtl. Züge 4652 " " " " "	245,383,8

Hiezu kommen auf der Strecke Neuenstadt-Bernergrenze:

Regelmäßige Züge	Kilometern	2,650,8
Extrazüge	"	2,7
Total Zugskilometer		248,037,3

Die Composition der Züge der Linie Langnau-Bern-Biel bestand, mit Ausnahme des direkten Pariser Personenzuges der Paris-Vhon-Mittelmeerbahn, aus bernischem Staatsbahn-Material. Die Züge der Linie Biel-Neuenstadt waren, mit Ausnahme eines Zuges, welcher zur Ausgleichung mit bernischem Staatsbahnmaterial zwischen Bern-Neuchatel, resp. Lausanne, circuirte, aus Material der schweizerischen Westbahnen componirt.

Betriebsstörungen.

Unter diesen sind folgende nennenswerth:

Am 20. Mai wurde auf der westlichen Seite des Bahnhofes Biel bei Annäherung der Lokomotive des Zuges Nr. 3 ein außerhalb der Barriären 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 noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden, und es hatte, abgesehen von der Zertrümmerung des Wagens und geringfügiger Beschädigung des Pferdes, der Fall keine weitem nachtheiligen Folgen. — Am 8. Mai und 3. November rissen in Twann, bei Zug Nr. 10, in Folge allzu starken Anziehens, die Kupplungen, und es fuhren die vorgespannten Maschinen, den hintern Theil der Züge zurücklassend, das eine Mal nach Lüscherz, das andere Mal nach Biel. Außer der durch das Einholen der getrennten Zugtheile verursachten Verspätung waren keine anderweitigen schädlichen Folgen hiemit verbunden, und wurden die Führer zum Schadensersatz angehalten. — Den 27. September wurde unterhalb Schüpfen durch zufälliges Niederfallen des Schlagbaumes eine Kuh auf der Bahn eingeschlossen, von dem Wasserkasten der Lokomotive des Extrazuges Thun-Vocle erfaßt, auf die Seite geschleudert und ohne weitere Zugstörung getödtet.

2. Einnahmen und Verkehr.

Folgendes sind die Hauptergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen im Vergleich zu denjenigen des Jahres 1867:

A. Unmittelbare Betriebs-Einnahmen.

	1867.		1868.	
	Im Ganzen. Fr.	In %.	Im Ganzen. Fr.	In %.
I. Vom Personen-Transport	495,411. 30	55, ₈₆	518,442. 80	55, ₂₉
II. " Gepäck- (incl. Leichen)	27,812. 81	3, ₁₄	28,592. 44	3, ₀₅
III. " Thier-Transport	24,286. 57	2, ₇₄	24,330. 37	2, ₆₀
IV. " Transport von Equipagen (Postfuhrwerken)	1,581. 61	0, ₁₈	299. 31	0, ₀₃
V. " Gütertransport	337,734. 70	38, ₀₈	366,023. 24	39, ₀₃
	<u>886,826. 99</u>	100	<u>937,658. 16</u>	100

B. Mittelbare Betriebs-Einnahmen

B. Mittelbare Betriebs-Einnahmen	155,220. 38	141,683. 30
Total der Einnahmen	<u>1,042,047. 37</u>	<u>1,079,371. 46</u>

	1867.	1868.
Einnahmen per Tag	Fr. 2,854. 90	Fr. 2,949. 10
" " Bahnkilometer	" 12,116. 83	" 12,550. 83
" " Tag und Bahnkilometer	" 33. 19	" 34. 29

Einnahmen per Lokomotivfilometer	Fr.	4. 14	Fr.	4. 29
" " Wagenachsenkilometer	"	0. 20	"	0. 20
" " Reisenden incl. Gepäck	"	1. 05	"	1. 04
" " Centner Gut	"	0. 11 ₆	"	0. 12 ₂

Aus obiger Zusammenstellung ergibt sich, im Vergleiche zum Budget, eine Mindereinnahme von Fr. 528. 54; dagegen im Vergleiche zu den 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 pCt. auf den Personen- und Gepäckverkehr und 54 pCt. auf den Güterverkehr fallen.

Per Bahnkilometer vertheilen sich die Einnahmen, wie folgt:

	1867.	1868.
Personen	Fr. 5,760. 60	Fr. 6,028. 40
Gepäck und Leichen	" 323. 40	" 332. 47
Thiertransport	" 282. 40	" 282. 91
Equipagen	" 18. 39	" 3. 48
Güter	" 3,927. 15	" 4,256. 09
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 10,311. 94	Fr. 10,903. 35
Mittelbare Betriebseinnahmen	" 1,804. 89	" 1,647. 48
	<hr/>	<hr/>
	Fr. 12,116. 83	Fr. 12,550. 83

Die Hauptergebnisse des Personen- und Güterverkehrs sind:

a. Personenverkehr.

	1867.	1868.
Gesamtzahl der beförderten Personen	495,670	525,543 ¹ / ₂
" " " " per Tag	1,358	1,439
" " " " " Bahnkilometer	5,763	6,111
" " " " " per Lokomotivkilom.	1,970	2,09
Sämmtliche Personen haben zusammen zurückgelegt Kilometer	10,458,284	10,638,360
Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt	21,09	20,24
Auf die ganze Bahn reduziert kommen Personen	121,608	123,702
Auf jeden Personentwagenachsen-Kilometer kommen	0,246	0,257

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

	1867.		1868.		1867.		1868.	
	Einnahmen. %.		Einnahmen. %.		Personen. %.		Personen. %.	
	Fr.	Gt.	Fr.	Gt.				
I. Klasse	22,557. 12	4,55	21,952. 14	4,23	6,448	1,30	6,432 ¹ / ₂	1,23
II. "	103,098. 62	20,81	109,852. 50	21,19	67,017 ¹ / ₂	13,52	72,701 ¹ / ₂	13,83
III. "	369,755. 56	74,64	386,638. 16	74,58	422,204 ¹ / ₂	55,18	446,409 ¹ / ₂	84,94
	495,411. 30	100	518,442. 80	100	495,670	100	525,543 ¹ / ₂	100

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

	1867. Personen.	1868. Personen.
Mit Abonnementsbilleten für 3, 6 und 12 Monate	9,450	11,940
" Duzendkarten	768	1,632
" Abonnementskarten au porteur für 24 einfache Fahrten	984	1,114
" Sonntagsbilleten	14,041	18,124
" Lust- und Rundfahrtsbilleten	3,964	4,679
" Schülerbilleten	3,129	3,248
" Gesellschafts- und Vereinsbilleten	809	2,087
" Auswanderungsbilleten	23	116
Militärtransporte (incl. Militärbillete für den internen Verkehr)	7,134	5,950
Polizeitransporte	1,788	2,111
Billets Cook's	1,048	1,170
Pariser Circularbillets	1,297	1,330
Bergnügungszüge	2,584	2,124

b. Güterverkehr.

	1867.	1868.
Gesamtzahl der beförderten Centner	2,893,686 ³ / ₁₀	2,988,425
" " " per Tag "	7,927 ⁹ / ₁₀	8,165 ¹ / ₁₀
Gesamtzahl der beförderten Centner per Bahnkilometer	33,647 ⁵ / ₁₀	34,749 ¹ / ₁₀
Gesamtzahl der beförderten Centner per Lokomotivkilom.	11 ⁵ / ₁₀	11,88
Sämmtliche Güter haben zurückgelegt Kilometer	64,349,880	68,468,068
Jeder Centner hat durchschnittlich zurückgelegt Kilometer	22,23	22,91

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

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

	1867. Centner.	1868. Centner.
Abfälle	28,067	35,293
Baumwolle	3,856	3,572
Baumwollen-, Wollen- und Manufakturwaaren	8,098	10,731
Steine, Ziegel, Schiefer, Backsteine, Kalk, Gyps, Cement, Erden	118,698	157,864
Bauholz, roh und verarbeitet, Bretter, Latten 2c.	229,121	293,268
Steinkohlen, Coles	48,562	35,760
Brennholz, Torf 2c.	45,388	86,770
Drogerien, Spezereien und Pharmazeut- waaren	10,371	11,826
Eisen und Eisenwaaren, Metalle und Metall- waaren	40,359	36,317
Farbstoffe, Farbholz, Extrakte	972	838
Feldfrüchte 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- tränke	110,676	110,626
Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mehl und Sämereien	129,156	134,068
Kaffee 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
Öle aller Art	6,499	5,062
Salz	32,353	79,919
Seide, roh und verarbeitet	48	499
Tabak, roh und verarbeitet, Cigaren	8,536	7,433
Verschiedenes, bisher nicht Genanntes	40,345	25,049

Bei den unmittelbaren Betriebseinnahmen fallen:

	1867. Ertrag.	1868. Ertrag.
Auf den Lokalverkehr (incl. Supplements und Polizeitransporte, Fahrpoststücke und Militärtransporte)	Fr. 381,101. 94	Fr. 411,235. 68
Auf den direkten Verkehr nach andern Bahnen	" 145,975. 49	" 154,725. 76
Auf den direkten Verkehr von andern Bahnen	" 138,797. 58	" 145,224. 58
Auf den Transitverkehr über die Linien der bernischen Staatsbahn	" 220,951. 98	" 226,502. 14
	<hr/> Fr. 886,826. 99	<hr/> Fr. 937,688. 16

Der Transitverkehr vertheilt sich in folgender Weise:

	1867.	1868.
Neuenstadt-Biel	Fr. 173,228. 07	Fr. 179,612. 40
Neuenstadt-Bern	" 40,585. 87	" 39,381. 32
Neuenstadt-Zollikofen	" 6,117. 28	" 6,537. 59
Bern-Biel	" 1,019. 36	" 964. 40
Biel-Zollikofen	" 1. 40	" 6. 43
	<hr/> Fr. 220,951. 98	<hr/> Fr. 226,502. 14

Die Quellen der mittelbaren Betriebseinnahmen bestehen aus folgenden Hauptposten:

Unter Pacht- und Miethzinsen:

Pachtzins.

Erlös verpachteter Landabschnitte	Fr. 5,887. 55
Antheil der schweizerischen Centralbahn am Martinshubel (Bahnhof Bern)	" 4,000. —

Miethzins.

Verschiedene Wohnungen, worunter die Wydler'sche Besizung in Biel für Fr. 1956. 50, Postlokale, Restaurants	" 12,359. 32
Bahnhof Biel; Zinsantheil der schweiz. Centralbahn am Baukapital (abzüglich des Einnahmenbetrreffnisses an den Miethzinsen mit Fr. 3253. 57)	" 25,822. 72

Torfschuppen in Biel und Bern, Zins der Torfgesellschaft für das Baufapital und Affekuranzantheil	Fr. 16,195. 10	
Lokomotivremise in Neuenstadt, Zins- antheil der Suisse - Occidentale am Baukapital	„ 707. 37	
		Fr. 64,972. 06

Unter Vergütung für Benutzung von Wagen, Lo- komotiven und Betriebsgeräthschaften durch andere Bahnverwaltungen.		
Wagenmiete und Wagenbenutzung	Fr. 8408. 78	
Benutzung von Lokomotiven	„ 196. 25	
		Fr. 8605. 03

Die Einnahmen dieser Rubrik 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 Benutzung fremder Wagen um Fr. 11,195. 78 vermindert.

Unter Zinsen und nutzbar gemachten Geldern.		
Zinsertrag von der Kantonalbank für unsern Conto Corrent	Fr. 2977. 97	
Zinse für Abrechnungssaldi von andern Bahnverwaltungen, von der bernischen Torfgesellschaft zc.	„ 621. 73	
		Fr. 3599. 70

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 der Mehrko- sten der Lokomotivfeuerung durch die		
Uebertrag	Fr. 43,189. 05	

	Uebertrag	Fr. 43,189. 05
bernische Torfgesellschaft, Aufsichtskosten etc.	"	9610. 84
Erlös von Auschußschienen	"	2939. 10
Erlös von verschiedenen Materialien und Gegenständen	"	2349. 78
Rückvergütung für Wagenreparaturen und Beschädigungen	"	4321. 49
Erlös von Privatdepeschen	"	1258. 75
Einwohnergemeinde Bußwyl. Beitrag an die Einrichtungen zur Eröffnung des Personenverkehrs auf der Bußwyl-Brücke	"	500. —
Verschiedene kleine Einnahmen, Vergütungen und Entschädigungen	"	637. 50
		<hr/> Fr. 64,806. 51

3. Ausgaben und Betriebsdienst.

Die Gesamt-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:

	1867.		1868.
Allgemeiner Verwaltungsdienst	Fr. 33,732. 59	0/0 4,24	Fr. 31,963. 25
Expeditionsdienst	" 109,884. 68	" 13,82	" 107,390. 52
Fahrdienst	" 273,526. 03	" 34,40	" 240,865. 53
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	" 146,875. 15	" 18,47	" 116,192. 51
Verschiedenes	" 231,159. 06	" 29,07	" 229,328. 17
	<hr/> Fr. 795,177. 51	0/0 100-	<hr/> Fr. 725,739. 98
			0/0 100

	1867.		1868.
Per Betriebstag	Fr. 2178. 56		Fr. 1938. 42
" Bahnkilometer	" 9246. 25		" 8438. 83
" Tag und Bahnkilometer	" 25. 33		" 23. 12
" Lokomotivkilometer	" 3. 16		" 2. 88
" Wagenachsenkilometer	" 0. 15		" 0. 13
" Zugkilometer	" 3. 22		" 2. 92
In Prozenten der Einnahmen	—	76. 31	—
			67. 24

Die Gesamt-Ausgaben erweisen demnach gegenüber denjenigen des Jahres 1867 eine Minderausgabe von Fr. 69,437. 53; im Vergleiche zum Budget ergibt 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 Verwaltungsdienst.

Die Ausgaben dieses Dienstes

	1867.	1868.
belaufen sich auf	Fr. 33,732. 59.	Fr. 31,963. 25
Somit per Tag	92. 42.	87. 57
" " Bahnkilometer	392. 23.	371. 66
" " Tag und Bahnkilometer "	1. 07.	1. 01
" " Fr. 1000 Einnahmen "	32. 37.	29. 61

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

Die Ausgaben der Rubrik I. 1. (Honorare des Verwaltungsrathes und der Direktion und Gehalte des Personals der allgemeinen Verwaltung) im Betrage von Fr. 21,067. 97 zerfallen in folgenden Posten:

Verwaltungsrath	Fr. 823. 60
Direktor	6999. 96
Sekretariat (nebst Abwart und Ausläufer)	7639. 45
Comptabilität und Cassa	5604. 96
Total:	Fr. 21,067. 97

B. Expeditionsdienst.

	1867.	1868.
Die Kosten dieses Verwaltungs- zweiges betragen	Fr. 109,884. 68	Fr. 107,390. 52
Demnach per Tag	301. 01	294. 22
" " Bahnkilometer	1277. 72	1248. 72
" " Tag und per Bahn- kilometer	3. 50	3. 42

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

Reklamationen betreffend Güter- und Gepäc-transport. — Zu den Ende 1867 unerledigt gebliebenen 22 For-derungen kamen im Berichtsjahre 123 hinzu. Hievon wurden 47 als

begründet anerkannt und mit einer Entschädigungssumme von Fr. 461. 14 abgefertigt. Von diesen 47 Fällen wurden nur 9 ausschließlich von unserer Verwaltung getragen; die übrigen 38 wurden meist im Verhältniß der Transportdistanz mit den beteiligten Bahnen reparirt. An den Entschädigungskosten von Fr. 461. 14 haben andere Bahnen und fehlbare Beamte einen Betrag von Fr. 168. 04 rückerbüßt, so daß sich der wirkliche hierseitige Aufwand auf Fr. 293. 10 reduziert. 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 Kosten	Fr. 24,976. 25		Fr. 25,890. 13
b. Maschinendienst	" 168,613. 90		" 144,683. 61
c. Wagensdienst	" 79,935. 88		" 70,291. 79
Total:	Fr. 273,526. 03		Fr. 240,865. 53

1867. 1868.

Mit regelmäßigen und Extrazügen wurden zurückgelegt . . . 246,618,₁ 248,037,₃ Zugkilometer.

Die Maschinen haben mit obigen Zügen, in Vorspann, Schotterzügen u. s. w. durchlaufen 251,551,₉ 251,445,₅ Lokomotivkilometer.

Die Wagen, sowohl eigene als fremde, haben zurückgelegt . . . 5,192,440 5,384,751 Wagenachsenkilometer.

Demnach berechnen sich die Ausgaben des Fahrdienstes:

	1867.		1868.
Per Bahnkilometer auf	Fr. 3180. 53		Fr. 2800. 76
" Tag	" 749. 38		" 658. 10
" Tag und Bahnkilometer	" 8. 71		" 7. 65
" Zugkilometer	" 1. 10, ₉		" 0. 97, ₁
" Lokomotivkilometer	" 1. 08, ₇		" 0. 95, ₇
" Wagenachsenkilometer	" 0. 05, ₂₆		" 0. 04, ₄₇

	1867.	1868.
Per Lokomotivkilometer fallen auf		
a. Allgemeine Kosten Fr.	0. 09 _{,9}	Fr. 0. 10 _{,2}
b. Maschinendienst "	0. 67 _{,0}	" 0. 57 _{,5}
c. Wagendienst "	0. 31 _{,7}	" 0. 27 _{,9}
Per Wagenachsenkilometer fallen auf		
a. Allgemeine Kosten Fr.	0. 00 _{,48}	Fr. 0. 00 _{,48}
b. Maschinendienst "	0. 03 _{,22}	" 0. 02 _{,68}
c. Wagendienst "	0. 01 _{,53}	" 0. 01 _{,30}

Die Gesamtkosten dieses Dienstes sind um Fr. 13,834. 47 unter dem Budget-Ansatz und um Fr. 32,660. 50 unter denjenigen des Vorjahres geblieben, und zwar wurde für Brennmaterial, Schmiermaterial, Unterhalt der Lokomotiven und Vergütung für Benutzung fremder Wagen bedeutend weniger als der bewilligte Kredit verausgabte, während dagegen die Ausgaben für Unterhalt der Wagen den Budget-Ansatz beträchtlich überschritten haben. Im Vergleiche zum Vorjahre erzeigt sich eine beträchtliche Minderausgabe bei den Rubriken Brennmaterial und Vergütung für Benutzung fremder Wagen (letztere freilich durch daheringe Mindereinnahmen ausgeglichen), hingegen eine Vermehrung der Kosten für Unterhalt der Wagen, welche Kosten eben von Jahr zu Jahr zunehmen.

2. Betriebsmaterial und dessen Leistungen.

a. Lokomotiven. — Im Berichtjahre wurde die kleine Bahnhofsmaschine «Entlebuch» weil zu fernern Dienste untauglich, veräußert. Der Erlös wurde, soweit hinreichend, an die Anschaffungskosten von 20 schmiedeeisernen Rädern mit Gußstahlbandagen verwendet. Im Uebrigen ist der im Vorjahre aufgeführte Maschinen- und Torfmunitionswagenbestand auch in diesem Jahre der nämliche geblieben:

12 Fahrdienstlokomotiven und 12 Torstender.

Es kommen auf

1 Lokomotive	7 _{,16} Bahnkilometer.
1 Bahnkilometer	0 _{,14} Lokomotiven.

Die Lokomotiven haben durchlaufen:

für regelmäßige Züge	244,004 _{,8} Kilometer.
für Extrazüge an Sonn- und Markttagen	1364 _{,6} "
für Vorspann	2514 _{,6} "
Ohne Züge	538 _{,8} "
Schotterdienst und Schneepflug	213 _{,8} "
Auf fremden Bahnen	126 _{,6} "
	<hr/>
	248,763 _{,2} Kilometer.

Uebertrag 248,763₂ Kilometer.

Fremde Maschinen haben auf unserer
Bahn durchlaufen (mit Inbegriff des
Dienstes der Suisse-Occidentale auf
der Strecke Neuenstadt-Bernergränze) 2682₃ „
Im Ganzen 251,445₅ Kilometer.

	1867.	1868.
Jede Maschine hat durchschnittlich zurückgelegt	20,745	20,730 Kilometer.
Den größten Weg hat zurückgelegt die Maschine «Biel-Nidau» mit Es kommen, excl. Schotterdienst, auf die Sektionen		42,009 „

	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 größtentheils auf Rechnung der mangel-
haften Qualität des Brennmaterials zu setzen ist.

Vom 2. bis und mit 8. November d. J. fanden die vertragsge-
mäßigen Torfbrennwerthproben für die IV. Jahreslieferung statt und
ergaben bei einem Steinkohlenpreis von Fr. 1. 51₄ per Zentner einen
Preis von Fr. 8. 95 per Klafter lockeren Torf, was mit Hinzurech-
nung von 10,24 pZt. für die durch bundesgerichtliches Urtheil festge-
setzte Differenz den Preis des gesetzten Torfklasters 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 Tor-
fes, sowie auch des tieferen Standes der Kohlenpreise.

Die im Jahre 1869 zu liefernde Torfquantität wurde mit Rück-
sicht auf den Brennmaterialbedarf und den vorhandenen Vorrath vom
Verwaltungsrathe auf 5000 Klafter ermäßigt.

Die Rubrik „Brennmaterial“ weist laut Jahresrechnung eine Ausgabe von Fr. 67,280. 01 auf. Zur Ermittlung des reellen Brennmaterial-Konsums im laufenden Jahr sind von diesem Betrage abzuziehen:

für Beleuchtung der Maschinen	Fr. 826. 12	
für diverse Auslagen	„ 148. 35	
		<u>Fr. 974. 47</u>

Bleiben somit Effektivkosten für Brennmaterial pro 1868 Fr. 66,305. 54

Für den Dienst auf der Linie (excl. Schotterdienst) wurden konsumirt:

346 Zentner Steinkohlen,
444,924 Kubikfuß Torf,
3,205 Stück Keiswellen,

oder ein Zentner Steinkohlen = $12\frac{1}{2}$ Kubikfuß Torf und eine Keiswelle = $1\frac{1}{2}$ Kubikfuß Torf gerechnet

454,056 Kubikfuß Torf im Werthe von Fr. 58,169. 94

Es ergibt sich somit ein Verbrauch

	1867.	1868.
per Lokomotivkilometer von	1,79	1,82 Kubikfuß,
per Zugkilometer	1,83	1,85 „

und die Kosten betragen

per Lokomotivkilometer	27,11	23,40 Cts.
per Zugkilometer	27,66	23,70 „

An Schmiermaterial wurden für den Fahrdienst auf der Linie konsumirt:

5195 Pfund Del,
389 „ Talg,

5584 Pfund im Werthe von Fr. 3538. 66.

Es wurden daher verbraucht:

	1867.	1868.
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 letzten Jahr ergibt sich somit ein bedeutender Minderverbrauch, was hauptsächlich der Anbringung der Reßler'schen Schmierapparate an unsern Lokomotiven zu verdanken ist.

Für den Bahnhofsdiensft wurden verwendet:

An Brennmaterial:

Torf.	Wellen.	Werth.
59,795 Kubikfuß.	922 Stück.	Fr. 8093. 94

An Schmiermaterial:

Del.	Talg.	Werth.	Total: Werth.
860 Pfund.	71 Pfund.	Fr. 571. 39.	Fr. 8665. 33

An Putzmaterial wurde für Fr. 652. 13 konsumirt, gegen Fr. 743. 97 im Jahr 1867.

Reinigung, Unterhalt und Reparatur der Maschinen verursachten einen Kostenaufwand von Fr. 23,906. 61; im Jahr 1867 Fr. 23,387. 18.

Von dieser Summe wurden verwendet:

Auf Arbeitslöhne und Material für die selbst ausgeführten Reparaturen, Reinigung der Maschinen und Ersatz von Reservebestücken	Fr. 14,924. 49
Auf auswärts besorgte größere und kleinere Reparaturen	„ 8,982. 12
	<hr/> Fr. 23,906. 61

Es kostet demnach der Unterhalt

	1867.	1868.
einer Maschine nebst Torstender	Fr. 1799. 01	Fr. 1992. 21
per Lokomotivkilometer	„ — 09,39	„ — 09,61
per Wagenachsenkilometer	„ — 00,45	„ — 0,44

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden in Abdrehen von Bandagen, Ausgießen von Lagern, Pumpen und Steuerercenter, Ringen, Abrichten der Schieberflächen, Anstuzen von Siedröhren u. s. w.; ferner Ersatz von 1 Pumpenercenter, 6 Schiebern, 21 Federn, 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 Tragkraft. — Es wurde wegen ungenügender Anzahl Wagenplätze III. Klasse für zweckmäßig erachtet, 4 gemischte Personenwagen C. II. und III. Klasse in solche von ausschließlich III. Klasse umzuwandeln. Im Berichtsjahre wurde diese Umänderung vorerst an zwei Wagen vorgenommen, wodurch sich die Zahl der Sitzplätze um je 8 per Wagen vermehrte, so daß nun unsere Personenwagen 136 Sitzplätze I., 670 II. und

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

Es haben auf der bernischen Staatsbahn, excl. der Strecke Neuenstadt-Bernergränze, durchlaufen:

	1867.	1868.	
Eigene Personenwagen	1,667,163	1,682,363	Wagenachsenf.,
" 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	"
Davon kommen auf die Sektionen			
Langnau-Bern . . .	1,412,558	1,453,607	"
Bern-Biel	2,054,060	2,150,224	"
Biel-Neuenstadt . . .	1,725,792	1,780,920	"
Total	5,192,440	5,384,751	"
Per Bahnkilometer kommen auf die Sektionen			
Langnau-Bern	37,970	38,866	"
Bern-Biel	60,771	63,616	"
Biel-Neuenstadt	119,847	123,675	"

Die gewöhnlichen und Extrazüge waren, Torstender 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:

Langnau-Bern	17,6	Achsen
Bern-Biel	20,1	"
Biel-Neuenstadt	31,7	"

Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

a. Auf der Staatsbahn:

	1867.	1868.	
Personenwagen	1,667,163	1,682,363	Wagenachsenf.,
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	"

Es kommen durchschnittlich auf

jede Personenwagenachse	14,908	15,011	"
" Güterwagenachse	10,891	11,908	"
" Wagenachse	12,090	12,832	"

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

	1867.	1868.
Somit per Wagenachsen-		
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 Wagenachsenf.,

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 Reservestücken Fr. 16,463. 24

Auf auswärts besorgte Reparaturen, Entschädigungen " 9,024. 95

Erneuerung des Anstrichs der Wagen " 2,369. 70

Fr. 27,857. 89

Es kostete somit der Unterhalt:

	1867.	1868.
per Wagenachsenkilometer	0,497	0,517 Cent.

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden aus Ersetzen und Abdrehen von Bandagen, Ersetzen von Stoßbalken, Seitenbalken, Traversen, Wandpfosten, Wand- und Bodenbrettern, Achsenbüchsen, Trag- und Zugfedern, Pufferhüllen, Brems Säulen, Lager etc., Erneuerung des Anstrichs. In dieser Rubrik sind auch Fr. 1278. 18 Entschädigung für Beschädigungen von Wagen fremder Bahnen, sowie Fr. 1380 für Anschaffung von 6 Reserverbedecken verrechnet.

3. Affekuranz.

Die Affekuranz des Rollmaterials nebst Reservestücken kostete Fr. 2253 (gegen Fr. 1502 pro 1867); davon fallen auf die Affekuranz der Lokomotiven Fr. 666 und auf diejenige der Wagen Fr. 1587. Die Kostendifferenz 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

Per Bahnkilometer belaufen sich dieselben auf	1,707. 85	1,351. 07
Per Tag belaufen sich dieselben auf	402. 39	318. 33
Per Tag und Bahnkilometer belaufen sich dieselben auf	4. 67	3. 70

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

Ueber diese Dienstabtheilung folgende nähere Angaben:

1. Allgemeines.

a. Personalstand.

Beamte und Angestellte. In Folge der bereits im Jahre 1867 vollzogenen Aufhebung 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 Gümliken-Langnau.

Zugleich wurde eine neue, von Neuenstadt bis Langnau fortlaufende Nummerirung der Bahnwärter angeordnet. Die näheren Angaben über die Bedeutung der vorgenommenen Personalveränderungen folgen im Kapitel des Personal-Stats.

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

	1867.	1868.
Arbeitstage	11,408 ¹ / ₂	8147
Somit per Monat durchschnittlich	950,7	679
" " Bahnkilometer der von der bern. Staatsbahn unterhaltenen Länge von 71 Kilometern	160. 68	114. 70

Die durchschnittliche Anzahl der Tage, an welchen im Geschäftsjahre 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. Räumung von Schnee und Eis.

In Folge günstiger Witterung konnte der Schneepflug entbehrt werden und es entfielen in dieser Rubrik keine außerordentlichen Arbeitskosten.

2. Unterhalt und Erneuerung des Unterbaues.

a. Bahnkörper. Zu notiren sind: Die im vorigen Jahresberichte erwähnten Nacharbeiten in Folge der Rutschungen oberhalb des Gottstatterhauses bei VII. St. — In Folge eines am 13. Juli zwischen Alferme und Tüscherz stattgehabten wolkenbruchartigen Gewitters wurde viel Erde aus dem dortigen Nebland 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 Nachfüllung der Dämme im Hühnlwald, zwischen Oberhofen 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. Kunstbauten. Die hauptsächlichsten 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 Eisentheile mit der Zeit bedeutend verrostet waren. Um dem Uebelstande abzuheifen, wurde eine 164 Fuß lange Abzugsdohle mit eisernen Röhren aus der Gasfabrik erstellt. — Vollendung der Deckeldohle, V St., bei Zäziwyl. Die schon von der Ostwestbahn bei Station Zäziwyl erstellte hölzerne Feldwegbrücke mußte gänzlich erneuert werden, wozu 4 Ausschußschieben und 320[□] Läden verwendet wurden; desgleichen mußte die Bedielung der hölzernen Feldwegbrücke bei V St. erneuert werden, wozu 337[□] Läden verwendet wurden. Die daherige Arbeit ist vom Bahnpersonal ausgeführt worden. — Die Vergrößerung des Holzplatzes auf Station Signau machte die Verlängerung von 2 Dohlen nothwendig. Zu dem Mauerwerk wurden Steine aus der eingefallenen Dohle in Zäziwyl verwendet. — An Privaten wurden im Ganzen 4 Feldwegbrücken übergeben.

c. Straßen- und Nebenwege, Fluß- und Uferbauten. 1. Straßen- und Nebenwege; Stationsplätze. Die namhaftesten Arbeiten waren: für Befiesung der Zu-

fahrtsstraßen auf dem Bahnhose Biel wurden zirka 12 Sch. Ath. großes Riesenmaterial aus dem dortigen Borrath verwendet. — Der Parallelweg links der Bahn nördlich vom Straßenübergang in Aegerten 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 Holzplatz sammt Zufahrtsstraße auf Station Signau wurde vergrößert und dadurch einem seit langer Zeit gefühlten Bedürfnisse Rechnung getragen. Diese Arbeit wurde im August und September durch 7 Arbeiter ausgeführt mit einem Kostenaufwand von Fr. 732. Zu der Ausfüllung wurden 72 Schachruthen Kies verwendet.

2. Fluß- und Uferbauten. Die im Jahr 1867 ausgeführten 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 Ladern belegt werden. — Auf der Langnauerlinie wurde die Reinigung der Wildbäche vorgenommen. — Drei beschädigte Schwellensätze der Uferschutzbauten an der Emme wurden erneuert.

3. Unterhalt und Erneuerung des 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 hingegen durchschnittlich 5 Mann während zirka 6 Monaten. — Auf der Strecke Biel-Zollikofen waren während 3 Monaten durchschnittlich 15 Mann per Tag beschäftigt. — Die Dämme links und rechts der Deckelbohle bei Zäziwyl hatten sich stark gesenkt; es war daher eine Hebung 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 Arbeit wurde im Monat Mai durch 6 Arbeiter ausgeführt.

b. Beschotterung. Folgende vergleichende Uebersicht des verwendeten Schottermaterials während den 5 ersten Betriebsjahren weist nach, daß der Bedarf in progressiver Abnahme begriffen ist.

	1864.	1865.	1866.	1867.	1868.
	Schacht- ruthen.	Schacht- ruthen.	Schacht- ruthen.	Schacht- ruthen.	Schacht- ruthen.
I. Bahnmeisterbezirk Biel-Neuenstadt	700	508	366	260	140
II. Bahnmeisterbezirk Biel-Zollikofen	1000	320	120	70	10
III. Bahnmeisterbezirk Gümligen-Langnau	1790	422	432	307	68
	3490	1250	918	637	218

Ende 1867 blieben vorrätzig 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. S c h w e l l e n. 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 Biel-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 abgeschrieben. Der Vorrath an Schwellen beträgt Ende 1868 3801 Stück Stoß- und Zwischenschwellen.

d. S c h i e n e n u n d B e f e s t i g u n g s m i t t e l. Im Berichtsjahr wurden ausgewechselt 443 Schienen, 40 Unterlagsplatten, 77 Laschen, 231 Laschenbolzen, 1083 Hackennägel. Auf Ende 1868 bleiben vorrätzig 2421 Schienen, 820 Unterlagsplatten, 2270 Laschen, 8196 Laschenbolzen, 21,400 Hackennägel. Zu der Verlängerung des Gütergeleises auf Station Signau wurden verwendet 36 Schienen in einer Gesamtlänge von 680 Lauffuß, 20 Unterlagsplatten, 42 Laschen, 94 Laschenbolzen und 282 Hackennägel. Dieses Material ist in obigem Gesamtverbrauch begriffen. Der Werth der verwendeten Schienen und Befestigungsmittel wurde mit Fr. 17,459. 10 vom Betriebsinventar abgeschrieben. An Privaten wurden veräußert 179 Stück ausgenutzte Ausschupfschienen in einer Gesamtlänge von 2274,3 Lauffuß mit einem Erlös von Fr. 2939. 10, so daß der Durchschnittspreis per Lauffuß Fr. 1. 28 beträgt.

e. D r e h s c h e i b e n , W e i c h e n u n d K r e u z u n g e n. Ausgewechselt wurden: 17 feste Weichenschienen, 11 Weichenzungen, 2 Weichenschrauben, 1 Kreuzungsschraube und 2 Kreuzungsspitzen. Zu

der Verlängerung des Gütergeleises in Signau wurden 2 vollständige Kreuzungen und Weichen verwendet.

f. Einfriedungen. 1) Einfriedungen, Barrieren 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 Bahnhofes und in Kofthofen, fünf an der Zahl, wurden durch Drehbarrièren, weil billiger und leichter zu bedienen, ersetzt. — Der Uebergang bei der Moosgrabenlände bei Twann wurde in Folge Uebereinkunft mit der Gemeinde zu einem öffentlichen erklärt; es mußte daher eine Zugbarrière daselbst erstellt werden. — Im Zollikofenwald wurden dem Parallelweg entlang auf eine Länge von 600 Fuß die schweren Barrièren entfernt, da der daselbst angelegte Afazienhaag hinreichend Schutz gewährt. — Die Aufhebung des Wärterpostens Nr. 65 machte die Erstellung einer Zugbarrière mit einer 1600 Fuß langen Leitung zur Nothwendigkeit.

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-Zollikofen vernichtet. Im Berichtjahre mußten daselbst 8000 Stück Tannenseklinge und 2500 Weißdornen ausgewechselt werden. Die trockene Witterung und die Engerlinge vernichteten beinahe die Hälfte der Tannenseklinge.

2) Telegraphenleitung. Außer den gewöhnlichen Reparaturarbeiten 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 Unterhaltungsarbeiten. 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 vorräthigen Material erstellt wurde, nicht vor. —

b. Technische Einrichtungen der Stationen. Aus Unvorsichtigkeit wurde das Streichmaß in Biel stark 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 Terrainsenkungen 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 Lauffuß mit eisernen Röhren eingelegt werden. —

Zu erwähnen sind noch: die Anlage einer Drainirleitung zur Ableitung des Wassers aus dem Keller des Bahnwarthauses Nr. 12, und eine kleine Verbreiterung der Holzrampe in Langnau, zu welcher 18 Stück Ausschußschwellen verwendet wurden.

c. Assekuranz der Gebäude. Die vom Regierungsrathe des Kantons Bern für das Jahr 1868 bestimmte Versicherungsquote betrug $2\frac{1}{4}$ pro mille, gegenüber 3 pro ‰ im Vorjahre, so daß der Versicherungsbetrag im laufenden Jahre sich auf Fr. 2538. 77 reduzirte.

5. Telegraphendienst.

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

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

V e r k e h r. Es wurden befördert, außer den gewöhnlichen Zugabgangs- und Verspätungsanzeigen,

		1867.	1868.	
dienstliche Depeschen:	Stück . . .	7527	7590	
demnach Vermehrung	63 Stück und per Tag	20	20, ₈	
Privatdepeschen:	gegen Gebühren von 50 und 25 Cent.			
		1867.	1868.	
	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, Typ 742, Zäziwyl 437, Biel 426, Münchenbuchsee 307, Schüpfen 271, Signau 268, Twann 200. Total 4559 Depeschen.

1867. 1868

Unterhaltungskosten. Mit Inbegriff der Reparaturen (Fr. 32. 60) betragen dieselben im Ganzen Fr. 356. 41 Fr. 425. 65

Es erzeigt sich demnach eine Vermehrung von Fr. 69. 24, die einerseits durch die 2 neu errichteten Bureaux, anderseits durch die in Folge der starken Frequenz in Langnau nöthig gewordene Batterien-Vermehrung begründet ist.

Auf die in Thätigkeit stehenden Apparate vertheilt, fallen per Apparat im Jahr	Fr. 32. 40	Fr. 32. 74
per Apparat im Monat	" 2. 70	" 2. 73
" " " Tag	" —. 09	" —. 09
Durchschnittlich kosten sämtliche 13 Apparate (resp. 11 im Jahr 1867) per Tag.	" —. 97	" 1. 16

Von den Unterhaltungskosten des Jahres 1868 ist jedoch die laut Vertrag vom 27. November 1867 von der eidg. Telegraphenverwaltung zu leistende jährliche Unterhaltungsschädigung von Fr. 25 per Bahnapparat für den Privatdepeschendienst in Abzug zu nehmen, deren Betrag sich im laufenden Jahre auf Fr. 152. 15 belief. Durch diese Vergütung reduzieren sich die Unterhaltungskosten auf Fr. 237. 50 und per

Apparat im Jahr	Fr. 20. 04
per Apparat im Monat	" 1. 67
" " " Tag	" —. 05 ¹⁵
und die Kosten sämtlicher 13 Apparate im Tage auf	" —. 75

Elektrische Signale. Die Anzahl derselben ist unverändert geblieben und beschränkt sich auf 3, welche im Bahnhof Biel für die Sicherheit des Ein- und Auslaufens der Züge aufgestellt sind. Die Unterhaltungskosten reduzierten sich auf Fr. 25.

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. Verschiedenes.

	1867.	1868.
Die Ausgaben dieser Rubrik betragen	Fr. 231,159. 06	Fr. 229,328. 17

Zur Erklärung der Differenz, welche zu Gunsten des Berichtjahres eine Minderausgabe von Fr. 1830. 89 ergibt, lassen wir die vergleichene Zusammenstellung der Hauptposten folgen:

- | | | |
|---|---------------|---------------|
| 1. Gerichts- und Prozeßkosten (Minderausgaben Fr. 887. 17) | Fr. 3,049. 47 | Fr. 2,162. 30 |
| 2. Beiträge und Unterstützungen, der statutengemäße Beitrag an die Hilfskasse der Beamten und Angestellten (Minderausgabe Frk. 245. 61) | " 2,663. 51 | " 2,417. 90 |
| 3. Miethen für die Benutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken anderer Bahnverwaltungen . . . | " 220,037. 60 | " 214,595. 47 |

In dieser letzten Zahl sind inbegriffen unsere Antheilsbetheiligungen an die schweiz. Centralbahn für Benutzung der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen, nämlich:

	1867.		1868.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
An Kapitalzinsen	128,059. 05		128,025. 54	
An Verwaltungs- und Unterhaltungskosten	85,978. 55		80,569. 93	
Total	214,037. 60		208,595. 47	
Demnach Minderausgabe im Berichtsjahre			Fr. 5,442. 13	

In dem Gesamtposten ist ferner begriffen der Pachtzins an die Forst- und Domainenkasse für den Martins- hubel bei Bern mit Fr. 6000 — wo- gegen das Betreffniß der Centralbahn mit Fr. 4000 — in den Einnahmen erscheint.

4. Verschiedene uneingereichte Aus- gaben 1867 1868
Fr. 5,408. 48 " 10,152. 50

Die Mehrausgabe von Fr. 4,744. 82 erklärt sich durch die Ka- pitalverzinsungskosten der neu erworbenen Besizung Wbdler-Branden- berger in Biel, welche sich auf Fr. 2,392. 72 beliefen und durch die Abschreibung des Verlustes auf der Gütererpedition Biel, in Folge des Defizites des gewesenen Gütererpedienten mit Fr. 2,235. 66, welcher Betrag anderseits in den unmittelbaren Betriebseinnahmen aufgenommen ist. 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 Verkehrs 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 durch Entgleisung in Suberg beschädigten Bahnpostwagen Fr. 450.

4. Betriebsergebniß.

	1867.	1868.
Gesamteinnahmen	Fr. 1,042,047. 37	Fr. 1,079,371. 46
Gesamtausgaben	" 795,177. 51	" 725,739. 98
Reinertrag im Ganzen	Fr. 246,869. 86	Fr. 353,631. 48
Per Betriebstag	" 676. 35	" 968. 85
" Bahnkilometer	" 2,870. 58	" 4,111. 99
" Tag und per Bahnkilom.	" 7. 86	" 11. 26
" Lokomotivkilometer	" 0. 97,7	" 1. 40
" Wagenachsentkilometer	" 0. 04,7	" 0. 06,5
" Zugskilometer	" 1. 00,1	" 1. 42,5
In Prozenten der Einnahmen %/o	23. 69	%/o 32. 76

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

Im Vergleiche zum Budget erzeugt es einen Mehr- ertrag von Fr. 37,281. 48
Nämlich in Minderausgaben Fr. 37,810. 02
Hievon kommen in Abzug die Minder- einnahmen Fr. 528. 54

Bleibt als Mehrertrag des Reinergebnisses Fr. 37,281. 48

Zum Zwecke der Ermittlung der eigentlichen Betriebskosten sind von obigen Gesamtausgaben diejenigen Nettobeträge in Abzug zu nehmen, welche zur Verzinsung des Baukapitals in den Ausgaben, Rubrik Verschiedenes, enthalten sind, nämlich:

1. Kapitalzinsantheil an die schweizerische Centralbahn für den Bahnhof Bern und die gemeinschaftlichen Strecken und Stationen	Fr. 128,025. 54
2. Verzinsung an die Kantonskasse für den Vor- schuß von Fr. 60,000 für Wagenanschaffung	„ 2,695. 82
3. Verzinsung der Kapitalschuld von Fr. 45,854. 50 für die ehemals Wbdler-Brandenberger'sche Be- sitzung in Biel	„ 2,392. 72
Zusammen	Fr. 133,114. 08

Von dieser Summe gehen ab fol- gende Kapitalzinseinnahmen, unter Mittelbare Einnahmen I enthalten: Betreffniß der schweizerischen Central- bahn am Baukapital des Bahnhofes Biel

Fr. 25,822. 72

Betreffniß der suisse occidentale am Baukapitale der Lokomotivremise in Neuenstadt

„ 707. 37

Fr. 26,530. 09

Bleiben Kapitalverzinsungskosten Fr. 106,583. 99

Vermitteltst dieser Ausscheidung reduzieren sich die wirk- lichen Betriebsausgaben auf „ 619,155. 99

Oder per Bahnkilometer und per Jahr auf „ 7,199. 48

In Prozenten der Einnahmen % 57. 36

Nach Abzug der eigentlichen Betriebskosten von den Gesamteinnahmen stellt sich daher der Reinertrag auf Fr. 460,215. 47

Oder per Bahnkilometer und per Jahr „ 5,351. 34

5. Inventar.

Das Gesamt-Betriebsinventar erzeigt auf Ende 1868 folgenden Werthbestand:

- a. Inventar des Mobiliars und der Geräthschaften der Bu- reaur.

Direktion, Sekretariat und Buch-			
haltung	Fr.	8,965. 97	
Kontrolle	"	3,434. 68	
Betriebs-Inspektion	"	647. 65	
Bahningenieur	"	3,799. 90	
Fahrdienst	"	3,156. 65	
Materialverwaltung nebst Ma-			
gazinen	"	8,011. 66	
			Fr. 28,016. 51
b. Inventar des Stationsmobiliars, mit In-			
begriff des Werkführerdepot in Biel	"	64,311. 83	
			Fr. 92,328. 34
c. Oberbaumaterialien, Werkzeuge und Ge-			
räthschaften für den Bahnunterhalt.			
Schienen, Schwellen und			
Zubehörden	Fr.	142,031. 44	
Weichen und deren Be-	"	10,886. 40	
standtheile	"	5,267. 95	
Kreuzungen und deren Be-	"	54,866. 30	
standtheile	"		
Werkzeuge und Geräthschaf-			
ten für den Bahnunterhalt			
			Fr. 213,052. 09
			Fr. 305,380. 43
d. Betriebsmaterial.			
Lokomotiven nebst Ausrü-			
stungsgegenständen und Re-			
servestücken	Fr.	593,528. —	
Wagen nebst Ausrüstungs-			
gegenständen und Reserve-			
stücken, Torfmunitions- und			
Torfverladwagen, Schnee-			
pflüge	"	882,016. 79	
Verschiedene Geräthschaften			
und Werkzeuge für Schmie-			
de-, Schlosser- und Schrei-			
nerarbeit, Feuerspritzen	"	18,417. 07	
			" 1,493,961. 86
			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 Torfmunitionswagen und Torfverladwagen, im Gesamtwerthe von Fr. 66,000, welche im Vorjahre nicht figurirten, und von einigen neu beschaffenen Geräthschaften her, während namentlich die Oberbaumaterialien eine nicht unbedeutende Abnahme aufweisen, 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 Unvorsichtigkeit 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. Okt. wurde bei dem Privatübergang bei der Brunnmühle in Twann ein 15jähriger Knabe von Röthenbach, wahrscheinlich in Folge des Ueberhörens 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 Einsteigehalle noch auf den Zug springen, wurde aber vom Packwagen zu Boden geworfen und starb 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. Hülf-, Kranken- und Rationen-Kasse.

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

Einnahmen.

Kassasaldo am 31. Dezember 1867	Fr. 30,198. 80
Eintrittsgelder	52. 45
Monatliche Beiträge	4,590. 12
Beiträge für Gehaltserhöhungen	193. 24
Strafgelder von Angestellten	238. 50
Uebertrag	Fr. 35,273. 11

	Uebertrag	Fr. 35,273. 11
Bußantheile für bahnpolizeiliche Vergehen	"	130. 97
Rückerstattungen von Arzt- u. Apothekerkosten zc.	"	578. —
Kapitalzinsen	"	1,501. 18
Statutengemäßer Beitrag d. Bahnverwaltung	"	2,417. 90
	Total der Einnahmen	Fr. 39,901. 16

Ausgaben.

Pensionen an 3 Wittwen, Arznei- und Verpflegungskosten an 39 Untrstützte	Fr.	1,548. 80
Rückzahlungen an 4 ausgetretene Mitglieder	"	232. 09
Druck- und Büreaufkosten	"	35. 90
Rückvergütungen f. Frachten u. s. w.	"	1. 45
Zinsraten und Kommission für Ankauf von 7 Kantonalbank-Obligationen	"	464. 25
	Total-Ausgaben	Fr. 2,282. 49

Der Vermögensbestand auf 31. Dezember 1868 beträgt somit Fr. 37,618. 67

Das Vermögen der Hülfskasse hat sich daher im Berichtsjahre vermehrt um Fr. 7,419. 87.

Krankenkasse. Die Unterstützungs-Kasse für die kranken Arbeiter und Bediensteten zählte mit Jahreschluß 92 Theilnehmer, nämlich 31 im Expeditionsdienste, 43 im Fahrdienste und 18 im Bahndienste.

Einnahmen.

Kassasaldo vom 31. Dezbr. 1867	Fr.	5,294. 06
Eintrittsgelder	"	118. 90
Beiträge	"	1,905. 10
Bußen	"	115. —
Kapitalzinsen	"	223. 36
Rückerstattungen von Verwaltungskosten von 1867	"	89. 10
	Summa Einnahmen	Fr. 7,745. 52

Ausgaben.

Verpflegungs- und Arzneikosten an 47 Utnerstützte	Fr. 1,055. 26
Druck- und Büreaufkosten	" 16. 60
Zinsraten und Kommission für An- kauf von 3 Kantonalbank-Obli- gationen	" 199. 35
Summa Ausgaben	" 1,271. 21
Kassafaldo auf 31. Dez. 1868	Fr. 6,474. 31

Das Vermögen der Krankenkasse erweist daher im Jahre 1868 eine Vermehrung von Fr. 1180. 25.

K a u t i o n e n k a s s e. — Die Anzahl der Angestellten, welche ihre Bürgschaften zufolge Reglement vermittelst successiver monatlicher Abzüge stellen und die Kautionskasse bilden, bestand mit Jahreschluß aus 69 Betheiligten, wovon 2 im Expeditionsdienste, 12 im Fahrdienste und 55 im Bahndienste eingereicht sind.

Einnahmen.

Guthaben der Kasse am 31. Dez. 1867 für 74 Betheiligte	Fr. 19,437. 54
Beiträge	" 6,920. —
Kapitalzinsen	" 689. 87
Total der Einnahmen	Fr. 27,047. 41

Ausgaben.

Rückzahlungen wegen Austritt an 13 Angestellte	Fr. 4,563. 64
Zinsraten und Kommission für An- kauf von 4 Kantonalbankobliga- tionen und 20 Freiburger Staats- obligationen	" 286. 50
Total-Ausgaben	Fr. 4,850. 14
Kassafaldo auf 31. Dezember 1868	Fr. 22,197. 27

Das Vermögen der Kautionskasse hat demnach im Laufe 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-Stat.

Die Besetzung des Verwaltungsrathes hat im Laufe des Berichtsjahres keine Veränderung erlitten. Er hielt 16 Sitzungen und behandelte in denselben 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 zugeschrieben wurde. Die Ueberweisungen von Dienstgeschäften an die Dienstvorstände 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 Wagenwärterstellen aufgehoben, deren Dienst nunmehr in den Bahnhöfen durch die Wagenvisiteure, und bei den Zügen durch die Kondukteure versehen wird. Die hierdurch erzielte Ersparniß beträgt circa Fr. 6000.

Im Bahndienste wurde durch Entlassung des Ingenieurgehülfsen, dessen Stelle einstweilen unbesezt blieb, und durch Eingehen einer Kopistenstelle auf dem Bureau 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 Reduktion von 4 Angestellten mit einer jährlichen Ersparniß von Fr. 3312 bewirkt. Die Abnahme der Unterhaltsarbeiten, welche im Laufe des Berichts erörtert wurde, erlaubte im Fernern eine Zahlverminderung von 8 Arbeitern.

I. Allgemeine Verwaltung.	II. Verkehrs-, Expeditions- und Fahrdienst.
Sekretariat und Registratur (nebst Telegraph) 3	Erste Abtheilung: Controle.
Buchhaltung und Kassa 3	Chef der Controle und des commerciellen Dienstes 1
Abwart des Verwaltungsgeländes 1	Controlegehülfe 1
Ausläufer 1	Angestellte auf dem Controle-Bureau 6
(1867: 9) <u>8</u>	(1867: 8) <u>8</u>

Zweite Abtheilung: Expeditions-		Uebertrag: 34	
dienst.		Materialverwaltungsbdiener	1
Betriebsinspektor	1	Werksführer	1
Büreau des Betriebs-Inspk-		Lokomotivführer	7
tors	2	Heizer I. Klasse	7
Bahnhofinspektor I. Kl. und		Heizer II. Klasse (für die Torf-	
dessen Stellvertreter	2	heizung und zu Lasten der	
Bahnhofinspektor II. Klasse		Lieferanten	6
(zugleich Einnehmer u. Tele-		Wagenvisiteurs	2
graphisten) und deren Ge-		Wagenwärter (am 30. Nov.	
hülfen	6	sämmtlich entlassen)	4
Vorstände der Zwischenstatio-		Zugführer	4
nen (zugleich Einnehmer,		Condukteurs	9
wovon 6 Telegraphisten)	12	Wagenputzerinnen	2
Bahnhofeinnehmer und dessen		Arbeiter	27
Gehülfe (letzterer zugleich			
Telegraphist)	2	1867: 75)	74
Güterexpedient	1	(1867: 161) Total II.)	159
Gepäckexpedient	1		
Güterexpeditionsgehülfen	5	III. Bahnaufsichts- und	
Bahnhofaufseher	1	Unterhaltungsdienst.	
Wagencontroleur	1	Bahningenieur	1
Portier	2	Ingenieurgehülfe	1
Nachtwächter	1	Büreau des Bahningenieurs	1
Arbeiter	40	Telegrapheninspektor	1
(1867: 78)	77	Bahnmeister	3
		Schwellenmeister	1
Dritte Abtheilung: Fahrdienst.		Vorarbeiter (wovon 5 zugleich	
Maschinen-Adjunkt	1	Wärter)	13
Sekretär	1	Bahnwärter	39
Materialverwalter und Ge-		Weichenwärter	31
hülfe	2	Arbeiter und Tagelöhner	45
Uebertrag: 34		(1867: 149)	136

Resapitulation des Betriebspersonals.

	Im Ganzen.		Per Kilometer.	
	1867.	1868.	1867.	1868.
Zahl der Beamten	199	191	2,31	2,22
Zahl der Arbeiter und Tagelöhner	120	112	1,39	1,30
	<u>319</u>	<u>303</u>	<u>3,70</u>	<u>3,52</u>

Das Betriebspersonal hat sich demnach um 16 Beamte und Angestellte vermindert.

Am Schlusse des Berichtes über ihre Geschäftsleitung für das Jahr 1868 angelangt, empfiehlt die Direktion denselben der nachsichtigen 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 vorstehendem Geschäftsberichte, so wie den beigegebenen Rechnungen über den Bau und Betrieb seine Genehmigung und übermittelt denselben in Gemäßheit des Art. 7 sub 16 des Gesetzes über die Organisation des Betriebes dem Regierungsrathe zu Händen des Großen Rathes.

Bern, den 29. April 1869.

Namens des Verwaltungsrathes,

Der Präsident:

**Jolissaint.**

Der Sekretär ad int.:

**J. Kuefer.**

---