Bernische Staatsbahn : Fünfter Geschäftsbericht der Direktion an den Verwaltungsbericht

Autor(en): **Küefer, J. / Jollisaint / Schaller, J.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1867)**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-416092

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Bernische Staatsbahn.

Fünfter Geschäftsbericht der Direktion

an den

Verwaltungsrath.

Geschäftsjahr 1867.

Tit.

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

lese-Sonntage. Zu dieser Verminderung der Einnahmen gesellte sich noch eine Vermehrung der Ausgaben, hauptsächlich wegen des schiedsgerichtlichen Entscheids des Bundesgerichts vom 22. März 1867 in unserem Prozesse gegen die bernische Torfgesellschaft, wonach der Preis des gelieferten Brennmaterials bedeutend, und zwar mit Rückwirkung auf die Lieferungen der Jahre 1865 und 1866, erhöht wurde. Durch die Einwirkung dieser ausnahmsweisen Umstände blieb das Netto-Ergebniß unserer Gesammt-Einnahmen unter dem Reinertrag des Vorjahres. Dagegen berechtigen gerade die außergewöhnlichen, theilweise auf Ausgaben früherer Jahre sich erstreckenden Ursachen dieses mißlichen Rechnungs-Ergebnisses zu der begründeten Hoffnung, daß eine Wiederholung derselben nicht mehr, wenigstens nicht in so drückendem Masse, stattfinden werde.

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

I. Verhältnisse zu dem Bunde und den Kantonsbehörden.

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

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

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

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

Mit dem eidgenössischen Departement des Innern wurden über die Mittel und Wege zur Ausstellung einer möglichst vereinfachten gemeinsamen Statistik der schweizerischen Eisenbahnen Unterhandlungen eingeleitet.

Der bei dem eidgenössischen Postdepartement nachgesuchte Fahrpostkurs zwischen der Station Langnau und Sumiswald trat in's Leben.

Der dem Großen Rathe des Kantons Bern vorgelegte Dekretsentwurf behufs Regulirung der Entfernung neuer Gebäude- oder Waldbestände-Anlagen von der Bahn, wurde von dieser hohen Behörde neuerdings abgelehnt.

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

Auf Veranlassung der Eisenbahndirektion des Kantons wurde derselben ein umfassender administrativer und technischer Bericht über den Ausbau der Bahn von Langnau nach Luzern und die Mittel und Wege zu ihrer Ausführung vorgelegt und auch dem Verwaltungrathe mitgetheilt.

II. Verhältnisse zu anderen Eisenbahn-Verwaltungen.

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

a. Revision des Vertrags über den Austausch der Güterwagen mit Inkrafttretung vom 1. Januar 1867 an, welche eine nachhaltigere Ausnutzung der Wagen und eine billigere Vertheilung allfälliger Beschädigungen zuläßt.
b. Allgemeine Einführung des ermäßigten Tarifs für den Transport von Gesellschaften und Schulen vom 1. Mai an.
c Feststellung eines gleichmäßigen Formats von Frachtbriefen mit verbessertem Text und leicht erkennbarem Unterschied zwischen Eilgut und gewöhnlicher Fracht.
d. Ergänzung der Kontrole der Einnahmen für den Gepäcktransport.
e. Aufstellung eines neuen Reglements und Tarifs für den Transport von Fahrzeugen und außergewöhnlichen Gegenständen, wodurch, die Preise bedeutend ermäßigt und zugleich die bezüglichen komplizirten und zu ungleicher Anwendung Anlaß gebenden Bestimmungen des Transportreglements über den direkten Güter-Verkehr aufgehoben werden. Dieser Tarif wurde hierseits am 28. Dezember genehmigt und tritt am 1. Januar 1868 in Kraft.

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

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

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

III. Bahnbau.

Baukapital. Die Gesammtausgaben für die Erstellung der Bahn und die Anschaffungen des Betriebsinventars betrugen laut der Baurechnung pro 1866 . . . . Fr. 19,549,251. 93

Die Gesammteinnahmen der Baurechnung beliefen sich auf denselben Zeitpunkt auf . „ 1,407,285. 20

Somit war der Stand des Baukapitals auf 31. Dezember 1866 netto . . . Fr. 18,141,966. 73

Die Bauausgaben des Jahres 1867 erreichten die Summe von Fr. 28,678. 16

Dagegen betrugen die Einnahmen . . . „ 22,985. 94

Die Bauausgaben des Jahres betrugen daher netto . . . . . „ 5,692. 22

Und es beträgt das verwendete Baukapital auf 31. Dezember 1867 netto . . Fr. 18,147,658. 95

In dieser Summe ist die Anlage der Torfschuppen in Biel und Bern mit Fr. 199,467. 19

und das Betriebsinventar für die Einrichtung des Torfbetriebs mit . . „ 67,410. 16 inbegriffen.

Total . . . Fr. 266,877. 35

welche laut Vertrag von der Berner Torfgesellschaft zu 6 pZt. verzinst werden.

Auf 71,5 Kilometer Bahnlänge der Bernischen Staatsbahn kommen also die Anlagekosten auf 31. Dez. 1867 p. Kilometer auf Fr. 253,813. 41

Die Gesammtheit der vom Großen Rathe bewilligten Kredite betrug . . . . . Fr. 18,160,000. —

Es bleiben demnach auf 31. Dezember 1867 noch verfügbar . . . . . Fr. 12,341. 05

nämlich auf den allgemeinen Baukredit v. Fr. 18,000,000	Fr. 12,222. 33
und auf dem Spezialkredit von Fr. 60,000 für Anschaffung von 20 neuen Plattformwagen . .	„ 118. 72
Summa wie oben	Fr. 12,341. 05

Die hauptsächlichsten Einnahmsquellen klassifiziren sich unter folgenden Rubriken:

Beiträge von Korporationen und Privaten. Restzahlung des Beitrags der Gemeinde Brügg an der Errichtung der dortigen Station	Fr. 1,273. 65
Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücken und Gebäuden (verschiedene Abschnitte und Parzellen in 22 Posten)	„ 11,210. 96
Erlöse aus dem Verkauf von Materialien	„ 305. 80
Rückerstattung in Folge von Expropriations-Endabrechnungen Seitens der Expropriaten sind an Ausständen 93 Posten eingegangen mit .	„ 10,195. 53
Total:	Fr. 22,985. 94

Unter den Ausgaben heben wir folgende Posten hervor:

Allgemeine Verwaltungskosten. Druck, Insertionen, Verschiedenes	Fr. 146. 80
Expropriationen. Die größten Kosten veranlaßte die Abfindung zweier noch von der Ostwestbahn auf die Verwaltung übergangener Expropriationsfälle mit Fr. 6002. 60 auf der Langnauer Linie. Die Gesammtentschädigungen beliefen sich für sieben Expropriaten auf Fr. 5523. 66 Sämmtliche Ausgaben für Expropriationen betragen	„ 7,384. 69
Bahnbau. Wir erwähnen die Ausführung mehrerer Arbeiten, welche zur Erledigung langwieriger Streitigkeiten über Kanalanlagen und Unterhalt bei Signan vertragsgemäß übernommen werden mußten mit Fr. 850; die Erstellung von drei festen Signalen zur Sicherheit des Betriebs auf Bahnhof Biel mit Fr. 2762. 58; die Erstellung eines Hebkrahnes auf Station Worb mit Fr. 1045. 30; Anlage einer Ladenwand um den Re-	
Uebertrag	7,531. 49

Uebertrag	Fr. 7531. 49
staurationsgarten in Biel mit Fr. 418. 50. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf . . .	„ 6,540. 14
Betriebsmaterial. Die daherige Ausgabe betrifft die Restzahlung für die 20 neuen Güterwagen auf dem Spezialkredit von Fr. 60,000 mit	„ 14,606. 53
Total:	Fr. 28,678. 16

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

So weit die Operationen dieser Dienstabtheilung nicht bereits in den obigen Angaben erwähnt sind, tragen wir noch folgende Bemerkungen nach:

Grunderwerbung.

Neue Erwerbungen kamen im Berichtjahre keine vor.

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

Mit Jahresschluß bleiben noch folgende Beträge im Ausstande:

a. An Beiträgen von Corporationen und Privaten zum Bahnbau, die Gemeinde Münchenbuchsee mit circa	Fr. 6,000. —
Die Erledigung bezüglicher Forderung steht in Folge der Beseitigung einiger schwebenden Anstände in nächster Aussicht.	
b. Endabrechnung mit dem gewesenen Bauunternehmer Ingenieur Kocher, deren Beurtheilung vertragsgemäß dem Bundesgericht als Schiedsgericht übertragen ist, dessen baldiger Entscheid bevorsteht, laut unserer Berechnung mit circa . . .	„ 23,823. 24

c. Erlöse von verschiedenen in den Jahren 1865 bis 1867 abgeschlossenen Kaufverträgen über Landabschnitte nebst betreffenden Zinsen, Kapitalbetrag „ 6,335. 20

d. Rückerstattungen für Expropriations-Endabrechnungen laut ausgeführten Vermarkungen und entsprechenden Auflageplänen, circa . . . „ 25,271. 49
in 91 Posten. Wir bemühen uns, diese Endabrechnungen auf gütlichem Wege zu erledigen, was zwar bei mehreren Expropriaten wiederholte Schritte und Zeitverlust erfordert, jedoch allmälig die Anerkenuung der Rechnungen bewirkt und das Ziel definitiven Abschlusses dieser Ausstände näher rückt.

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

Büreau-Arbeiten, detaillirte Entwürfe, Voranschläge u. s. w.

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

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

IV. Bahnbetrieb.

1. Allgemeines.

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

Vom Verwaltungsrathe wurden folgende Regulative genehmigt:

Nachtrag zum provisorischen Regulativ, betreffend die Nebenzüge der Zugführer, Condukteure, Lokomotivführer, Heizer und Wagenwärter, für Brenn- und Schmiermaterial-Ersparnisse, Reservedienst, Stunden- und Uebernachtsgelder (22. März).

Regulativ, betreffend die Amtsbürgschaften der Beamten und Angestellten der Staatsbahn (22. März).

Regulativ über Reiseentschädigungen der Beamten und Angestellten in dienstlicher Verrichtung (28. Dezember).

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

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

Güter-Transport. Neben mehreren Abänderungen und Zusätzen im Reglement und Klassifikation des direkten Güterverkehrs mit den Großherzoglich badischen und pfälzischen Eisenbahnen notiren wir bezüglich der Letzteren die Ausdehnung des direkten Verkehrs auf die Stationen Speyer und Neustadt.

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

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

Uebersicht der ausgeführten Bahnzüge. Bei gleicher Ausdehnung der selbst betriebenen Linien wie 1866, nämlich 85,6 Kilometer, wozu die von der S. O. betriebene Grenzstrecke kommt,

nämlich Neuenstadt-Bernergrenze	0,7	„
Total:	86,3	Kilometer

fanden auf den verschiedenen Strecken folgende regelmäßige Züge statt:

Befahrene Längen.	Kilometer.		Vom 1. Jan. bis 31. Mai.	Vom 1. Juni bis 14. Oktob.	Vom 15. Oktober bis 31. Dezemb.
Bern-Lagnau	37,4	Täglich:	3	3	3
Bern-Biel	33,8	"	4	5	4
Biel-Neuenstadt	14,4	"	5	5	5
Zahl der täglich auf der ganzen Linie kursirenden Züge			12	13	12
Anzahl der regelmäßigen Züge jeder Periode			1812	1768	936
Sämmtliche Züge haben täglich durchlaufen Kilometer . .			638,8	706,4	638,8

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

Regelmäßige Züge	4516	mit einem Parcours von Kilometer	242,355,6
Extra- und Sonntagszüge	25	" " " "	1,757,6
Total sämmtlicher Züge	4541	" " " "	244,113,2

Hiezu kommen auf der Linie Neuenstadt-Bernergrenze

Regelmäßige Züge . . . . . "	2,498,8
Extra-Züge . . . . . "	6,1
Total Zugskilometer . . . . . "	246,618,1

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

Betriebsstörungen.

Wir erwähnen unter diesem Titel folgende Vorfälle:

In der Nacht vom 8. auf den 9. April wurde in Folge des außergewöhnlich hohen Wasserstandes und des heftigen Windes der Bahndamm in der Nähe des Römer bei Biel auf eine Länge von zirka 50 Fuß durch die Wellen des Bielersees fast zur Hälfte weggespühlt und dadurch der Bahnbetrieb an dieser Stelle unterbrochen. Trotz der ungünstigen Witterung gelang es den äußersten Anstrengungen, den Damm in einem halben Tage soweit herzustellen, daß

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

2. Einnahmen und Verkehr.

Folgendes sind die Hauptergebnisse des Verkehrs und der Einnahmen im Vergleich zu denjenigen des Jahres 1866:

A. Unmittelbare Betriebseinnahmen.

	1866. Im Ganzen. Fr.	1866. In Prozenten.	1867. Im Ganzen. Fr.	1867. In Prozenten.
I. Vom Personen-Transport	516,759. 86	57,35	495,411. 30	55,86
II. „ Gepäck- „ (inkl. Leichen)	26,593. 52	2,95	27,812. 81	3,14
III. „ Thier- „	23,035. 54	2,56	24,286. 57	2,74
IV. „ Transport von Equipagen u. s. w.	1,650. 18	0,18	1,581. 61	0,18
V. „ Gütertransport	333,091. 67	36,96	337,734. 70	38,08
	901,130. 77	100	886,826. 99	100
B. Mittelbare Betriebseinnahmen	152,139. 02		155,220. 38	
Total der Einnahmen	1,053,269. 79		1,042,047. 37	

	1866.	1867.
Einnahmen per Tag	Fr. 2,885. 67	Fr. 2,854. 90
„ „ Bahnkilometer	„ 12,247. 32	„ 12,116. 83
„ „ Tag und Bahnkilometer	„ 33. 55	„ 33. 19
„ „ Lokomotivkilometer	„ 4. 18	„ 4. 14
„ „ Wagenachsenkilometer	„ 0. 20	„ 0. 20
„ „ Reisenden inkl. Gepäck	„ 1. 06	„ 1. 05
„ „ Zentner Gut	„ 0. 11,7	„ 0. 11,6

Aus obiger Zusammenstellung ergibt sich, im Vergleiche zum Büdget, eine Mindereinnahme von Fr. 26,292. 63; im Vergleiche zu den vorjährigen Einnahmen ein Minderbetrag von Fr. 11,222. 42 oder 1_{06} Procent. Die unmittelbaren Betriebseinnahmen stehen nämlich gegenüber denjenigen des Jahres 1866 um Fr. 14,303. 78 zurück, was ausschließlich auf der Abnahme des Personenverkehrs beruht, und zwar, wie aus den beigebogenen Tabellen ersichtlich ist, des internen oder lokalen Verkehrs. Den Hauptausfall zeigt der naßkalte Monat Oktober; während nämlich im Jahre 1866 im Monat Oktober 59,662 Personen die Staatbahn befahren haben, sind im Berichtsjahre für den gleichen Monat nur 46,643 zu erwähnen.

Per Bahnkilometer vertheilen sich die Einnahmen, wie folgt:

	1866.	1867.
Personen	Fr. 6,008. 84	Fr. 5,760. 60
Gepäck und Leichen . .	" 309. 22	" 323. 40
Thiertransport . .	" 267. 85	" 282. 40
Equipagen . . .	" 19. 19	" 18. 39
Güter	" 3,873. 16	" 3,927. 15
	Fr. 10,478. 26	Fr. 10,311. 94
Mittelbare Betriebseinnahmen	" 1,769. 06	" 1,804. 89
	Fr. 12,247. 32	Fr. 12,116. 83

Die Hauptergebnisse des Personen- nnd Gütertransports sind:

a. Personenverkehr.

	1866.	1867.
Gesammtzahl der beförderten Personen . . .	510,914	495,670
per Tag	1,399	1,358
" Bahnkilometer . .	5,941	5,763
" Lokomotivkilometer .	$2_{,027}$	$1_{,970}$
Sämmtliche Personen haben zusammen zurückgelegt Kilometer . .	10,534,387	10,458,284
Jede Person hat durchschnittlich zurückgelegt Kilometer . . .	$20_{,61}$	$21_{,09}$
Auf die ganze Bahn reduzirt kommen Kilometer	122,492	121,608
Auf jeden Personenachsenkilometer kommen Personen	$0_{,248}$	$0_{,246}$

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

	1866.		1867.		1866.		1867.	
	Einnahmen. Fr. Ct.	Proz.	Einnahmen. Fr. Ct.	Proz.	Personen.	Proz.	Personen.	Proz.
I. Klasse	20,062. 01	3,88	22,557. 12	4,55	5,944	1,16	6,448	1,30
II. „	107,475. 75	20 80	103,098. 62	20,81	68,873	13,48	67,017½	13,52
III. „	389,222. 10	75,32	369,755. 56	74,64	436,097	85,36	422,204½	85,18
	516,759. 86	100	495,411. 30	100	510,914	100	495,670	100

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

	1866. Personen.	1867. Personen.
Mit Abonnementsbilleten für 3, 6 und 12 Monate	5,040	9,480
„ Dutzendkarten	1,440	768
„ Abonnementskarten au porteur für 24 einfache Fahrten	984	984
„ Sonntagsbilleten	18,373	14,041
„ Lust- und Rundfahrtsbilleten	6,931	3,964
„ Schülerbilleten	2,482	3,129
„ Gesellschafts- und Vereinsbilleten	620	809
„ Auswanderungsbilleten	5	23
Militärtransporte (incl. Militärbillete für den internen Verkehr)	9,358	7,134
Polizeitransporte	1,361	1,788
Billets Cook's	1,855	1,048
Pariser Zirkularbillets		1,297
Extrazüge nach Paris	—	670
Extrazug nach Genf	—	506
„ Jura industriel	—	1,408

b. Güterverkehr.	1866.	1867.
Gesammtzahl der beförderten Zentner	2,836,891 6/10	2,893,686 3/10
per Tag	7,772 3/10	7,927 9/10
„ Bahnkilometer	32,987 1/10	33,647 5/10
„ Lokomotivkilometer	11,25	11,50
Sämmtliche Güter haben zurückgelegt Kilometer	63,554,928	64,349,880
Jeder Zentner hat durchschnittlich zurückgelegt Kilometer	22,40	22,23
Auf die ganze Bahn reduzirt kommen		

Zentner	739,010	748,254
Auf jeden Güterwagenachsenkilometer kommen Zentner . . .	0,886	0,909

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

	1866. Zentner.	1867. Zentner.
Abfälle	26,072	28,067
Baumwolle	2,044	3,856
Baumwollen-, Wollen- und Manufakturwaaren	11,049	8,098
Steine, Ziegel, Schiefer, Backsteine, Kalk, Gyps, Cement, Erden	128,120	118,698
Bauholz roh und verarbeitet, Bretter, Latten 2c.	249,787	229,121
Steinkohlen, Cokes	41,970	48,562
Brennholz, Torf 2c.	95,545	45,388
Droguerien, Spezereien und Pharmazeut-Waaren	13,083	10,371
Eisen und Eisenwaaren, Metalle und Metallwaaren	37,027	40,359
Farbstoffe, Farbholz, Extracte . . .	990	972
Feldfrüchte aller Art	17,084	33,425
Fett und Fettwaaren	5,115	6,371
Garne	1,384	1,649
Geräthschaften, Mobilien, Maschinen . .	25,359	24,987
Getränke, Wein, Bier, Sprit und geistige Getränke	130,767	110,676
Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mehl und Sämereien	88,480	129,156
Kaffee und Zucker	10,433	14,499
Käse, Zieger, Milch und Butter . . .	46,572	59,033
Leder, Felle, Häute	3,619	4,518
Metalle, Roheisen und Schienen . . .	1,471	1,921
Obst, Baumfrüchte aller Art . . .	3,719	1,574
Oele aller Art	5,835	6,499
Salz	34,602	32,353
Seide, roh und verarbeitet	28	48
Tabak, roh und verarbeitet, Cigarren . .	7,287	8,536
Verschiedenes, bisher nicht Genanntes . .	37,397	40,345

Die unmittelbaren Betriebseinnahmen fallen:

	1866.	1867.
Auf den Lokalverkehr . .	Fr. 397,293. 88	Fr. 381,101. 94
„ „ direkten Verkehr nach anderen Bahnen .	„ 143,799. 42	„ 145,975. 49
Uebertrag:	Fr. 541,093. 30	Fr. 527,077. 43

	1866.	1867.
Uebertrag:	Fr. 541,093. 30	Fr. 527,077. 43
auf den direkten Verkehr von anderen Bahnen .	„ 143,486. 58	„ 138,797. 58
„ „ Transitverkehr über die Linie der bern. Staatsbahn . . .	„ 216,550. 89	„ 220,951. 98
	Fr. 901,130. 77	Fr. 886,826. 99

Der Transitverkehr vertheilt sich in folgender Weise:

	1866.	1867.
Neuenstadt-Biel . . .	Fr. 173,736. 49	Fr. 173,228. 07
Neuenstadt-Bern . . .	„ 36,062. 63	„ 40,585. 87
Neuenstadt-Zollikofen . .	„ 5,932. 30	„ 6,117. 28
Bern-Biel	„ 814. 46	„ 1,019. 36
Biel-Zollikofen . . .	„ 5. 01	„ 1. 40
	Fr. 216,550. 89	Fr. 220,951. 98

Als Quellen der mittelbaren Betriebseinnahmen zählen wir hier folgende Hauptposten auf:

Unter Pacht- und Miethzinsen.

Als Pachtzinse. Erlös verpachteter Landabschnitte	Fr. 5,746. 65	
Als Miethzinse. Verschiedene Wohnungen, Postlokale, Restaurants . .	„ 10,518. 53	
Bahnhof Biel, Zinsantheil der schweiz. Centralbahn am Baukapital	„ 29,030. 41	
Torfschuppen in Biel und Bern, Zins der Torfgesellschaft für das Baukapital	„ 16,007. 52	
Bahnhof Bern, Zinsantheil der schweiz. Centralbahn am Martinshubel	„ 4,000. —	
Lokomotivremise in Neuenstadt, Zinsantheil der Suisse Occidentale am Baukapital . . .	„ 707. 37	
		Fr. 66,010. 48

Unter Vergütung für Benutzung von Wagen u. s. w. durch andere Bahnverwaltungen.

Als Wagenmiethe	Fr. 20,328. 89
Uebertrag	Fr. 20,328. 89

Uebertrag	Fr. 20,328. 89		
Als Benutzung von Lokomotiven und andern Betriebsgeräthschaften .	„ 537. 50		
		Fr. 20,866. 39	
Unter Zinsen aus nutzbar gemachten Geldern.			
Zinsertrag von der Kantonalbank für unsern Conto Corrent	Fr. 2,187. 50		
„ für Abrechnungssaldo von andern Bahnverwaltungen, von der bernischen Torfgesellschaft u. s. w. . .	„ 780. 80		
		„ 2,968. 30	
Unter Verschiedenes.			
Bahnhof Biel. Antheil der schweiz. Centralbahn an den Betriebs- und Unterhaltungskosten	Fr. 41,515. 82		
Lokomotivremise Neuenstadt. Antheil der Suisse Occidentale an den Betriebs- und Unterhaltungskosten . .	„ 2,678. 23		
Torfheizung. Vergütung der Mehrkosten für den Lokomotivbedarf durch die bernische Torfgesellschaft, nebst Assekuranz, Zinsen, Aufsicht u. s. w. . .	„ 9,976. 32		
Erlös von Schienenabfällen und Ausschußschienen . .	„ 1,596. 60		
Erlös von verschiedenen abgenutzten Materialien . . .	„ 1,475. 02		
Rückvergütung für Wagenreparaturen und Beschädigungen .	„ 2,746. 40		
Erlös von Privatdepeschen, netto .	„ 667. —		
Verschiedene kleinere Posten, Rückvergütungen und Entschädigungen . . .	„ 4,719. 82		
		„ 65,375. 21	

3. Ausgaben und Betriebsdienst.

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

	1866.		1867.	
Allgemeiner Verwaltungsdienst .	Fr. 37,333. 72	% 4,78	Fr. 33,732 59	% 4,24
Expeditionsdienst	„ 115,049. 11	„ 14,73	„ 109,884. 68	„ 13,82
Fahrdienst . .	„ 258,760. 59	„ 33,12	„ 273,526. 03	„ 34,40
Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst	„ 153,470. 41	„ 19,64	„ 146,875. 15	„ 18,47
Verschiedenes .	„ 216,665. 79	„ 27,73	„ 231,159. 06	„ 29,07
	Fr. 781,279. 62	% 100	Fr. 795,177. 51	% 100

	1866.	1867.
Per Betriebstag . .	Fr. 2,140. 49	Fr. 2,178. 56
„ Bahnkilometer .	„ 9,084. 64	„ 9,246. 25
„ Tag und Bahnkilometer	„ 24. 88	„ 25. 33
„ Lokomotivkilometer .	„ 3. 10	„ 3. 16
„ Wagenachsenkilometer	„ 0. 15	„ 0. 15
„ Zugskilometer . .	„ 3. 15	„ 3. 22
In Prozenten der Einnahmen	„ 74. 18	„ 76. 31

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

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

Dagegen ergaben sich Vermehrung in folgenden Hauptrubriken, sowie deren Erklärung:

1. Fahrdienst.

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

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

Die Erhöhung der Maschinendienstausgaben hat ihren Grund wesentlich in dem Umstande, daß das Eingangs des Berichtes erwähnte schiedsgerichtliche Urtheil des Bundesgerichts in der Streitigkeit mit der bernischen Torfgesellschaft die Staatsbahn, aus Grund der Differenz zwischen Korb- und Haufenmaß und für Mehrzinsen zur Nachzahlung von Fr. 21,423. 55 für die Torflieferungen der Jahre 1865 und 1866 an die Torfgesellschaft verfällte.

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

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

2. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

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

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

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

In der Rubrik 4, Unterhalt und Erneuerungen der Bahnhöfe und Stationen, erwähnen wir folgende unvorhergesehene Ausgaben:

Der Kochherd der Restaurationsküche im Bahnhofe Biel erwies sich mehr und mehr als unbrauchbar. Sein Ersatz kostete Fr. 1,112. 80, wogegen der alte um 750 Fr. verkauft wurde. — Die westlichen Façaden der Beamtenwohnungen des Postgebäudes und des westlichen Flügels des Aufnahmsgebäudes in Biel, sowie des Stationsgebäudes in Konolfingen mußten mit Schindelmänteln versehen werden; die westlichen Dachflächen des Aufnahmsgebäudes in Biel wurden, um dem Eindringen des Regens bei starkem Wind Einhalt zu thun, neu verschalt. Die Kosten dieser verschiedenen Reparaturen beliefen sich auf Fr. 1,806. 87. — Auf den Stationen Twann und Neuenstadt wurde das faul gewordene Holzwerk der ersten Anlage der Güterrampen in Stein ersetzt und letztere zugleich verlängert, was einen Aufwand von Fr. 3,164. 53 erforderte. Die übrigen Rubriken erzeigen dagegen gegenüber den Büdget-Krediten eine Minderausgabe von Fr. 9,226, 70.

3. Die Abtheilung V, Verschiedenes,

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

a) In einer Differenz von Fr. 1,899. 87 für Gerichts- und Prozeßkosten, namentlich für den Prozeß mit der Torfgesellschaft, welcher allein eine Ausgabe von Fr. 2,876. 53 benöthigte.

b) In einer Kostenerhöhung von Fr. 10,089. 22 für Benutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken anderer Bahnverwaltungen, wovon
an die schweiz. Centralbahn für Mehrbetrag der

Kapitalzinse	Fr. 406. 69
und für Mehrbetrag der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten	„ 5,682. 53
Zusammen	Fr. 6,089. 22

Der Gesammtbetrag unserer Antheilsbetreffnisse beläuft sich nämlich

	1866.	1867.
Für Kapitalzinse der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen auf	Fr. 127,652. 36	Fr. 128,059. 05
Für Verwaltungs- und Unterhaltungskosten	„ 80,296. 02	„ 85,978. 55
Total	Fr. 207,948. 38	Fr. 214,037. 60

An die Forst- und Domänenkasse für Verzinsung des Martinshubels beim Bahnhof Bern. Der Zins beträgt Fr. 6,000, wovon Fr. 4,000 der schweiz. Centralbahn und Fr. 2,000 der bernischen Staatsbahn auffallen, letztere dagegen laut Vertrag alleinige Pächterin ist. Im Jahr 1866 wurde nun die bernische Staatsbahn nur mit dem reellen Antheil von Fr. 2,000 belastet, während im Jahr 1867 der ganze Zins vertragsgemäß zu Lasten der bernischen Staatsbahn geschrieben, der Antheil der schweiz. Centralbahn dagegen mit Fr. 4,000 in den Einnahmen figurirt, was im Rechnungsresultat nichts ändert. Differenz	„ 4,000. —
Total	Fr. 10,089. 22

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

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

Wir lassen nun hienach einige spezielle Angaben über die Verwaltungs- und Dienstabtheilungen folgen.

A. Allgemeiner Verwaltungsdienst.

	1866.	1867.
Die speziellen Ausgaben dieses Dienstes belaufen sich auf . .	Fr. 37,333. 72	Fr. 33,732. 59
Mithin per Tag . . .	„ 102. 28	„ 92. 42
„ „ Bahnkilometer .	„ 434. 11	„ 392. 23
„ „ Tag und Bahnkilometer	„ 1. 18	„ 1. 02
„ „ Fr. 1000 Einnahmen	„ 35. 45	„ 32. 37

Die im Vergleiche zum Büdget erzielte Minderausgabe von Fr. 2267. 41 rührt wesentlich von der Verminderung des Büreaupersonals der Direktion her.

B. Expeditionsdienst.

	1866.	1867.
Diesem Verwaltungszweige fallen auf	Fr. 115,049. 11	Fr. 109,884. 68
Demnach per Tag . . .	„ 415. 20	„ 301. 05
„ „ Bahnkilometer .	„ 1,337. 78	„ 1,277. 72
„ „ Tag und Bahnkilometer	„ 3. 66	„ 3. 50

Es wurde gegenüber dem Büdget eine Ersparniß von Fr. 8,235. 32 erzielt.

Reklamationen betreffend Güter- und Gepäcktransport. Zu den Ende 1866 noch unerledigten 5 Forderungen kamen im Geschäftsjahr 142 hinzu. Es wurden 38 als begründet anerkannt und mit einer Summe vou Fr. 448. 94 entschädigt. Von den letzteren 38 fallen nur 4 ausschließlich zu Lasten der Staatsbahn, die übrigen wurden meist im Verhältniß der Transportdistanz mit andern Bahnen getragen. An den Entschädigungskosten von Fr. 448. 94 haben andere Bahnen und fehlbare Beamte Fr. 110. 45 rückvergütet, so daß die wirklichen Ausgaben auf Fr. 338. 49 reduzirt werden. Von den übrigen 109 Reklamationen wurden 87 theils abgewiesen, theils an andere Bahnen zur Behandlung übermacht, 22 waren noch unerledigt.

C. Fahrdienst.

1. Ausgaben.

Die Ausgaben des Fahrdienstes betragen:

	1866.	1867.
a. Allgemeine Kosten	Fr. 27,042. 57	Fr. 24,976. 25
b. Maschinendienst .	„ 154,426. 62	„ 168,613. 90
c. Wagendienst .	„ 77,291. 40	„ 79,935. 88
	Fr. 258,760. 59	Fr. 273,526 03.

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

Demnach berechnen sich die Ausgaben des Fahrdienstes:

	1866.	1867.
Per Bahnkilometer auf	Fr. 3,008. 84	Fr. 3,180. 53
„ Tag	„ 708. 92	„ 749. 38
„ Tag und Bahnkilometer	„ 8. 25	„ 8. 71
„ Zugskilometer . .	„ 1. 04,6	„ 1. 10,9
„ Lokomotivkilometer .	„ 1. 02,7	„ 1. 08,7
„ Wagenachsenkilometer .	„ 0. 04,92	„ 0. 05,26
Per Lokomotivkilometer fallen auf		
a. Allgemeine Kosten	Fr. 0. 10,7	Fr. 0. 09,9
b. Maschinendienst . .	„ 0. 61,2	„ 0. 67,0
c. Wagendienst . .	„ 0. 30,6	„ 0. 31,7
Per Wagenachsenkilometer fallen auf		
a. Allgemeine Kosten .	„ 0. 00,51	„ 0. 00,48
b. Maschinendienst . .	„ 0. 02,04	„ 0. 03,22
c. Wagendienst . .	„ 0. 01,47	„ 0. 01,53

Die Ursachen der Abweichungen von den Ergebnissen des Jahres 1866, so wie von den Ansätzen des Büdgets haben wir bereits oben, Abtheilung 3, erörtert.

2. Betriebsmaterial und dessen Leistungen.

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

1 Lokomotive . . .	7,16	Bahnkilometer,
1 Bahnkilometer . .	0,14	Lokomotiven.

Die Zahl der Torftenderwagen ist ebenfalls unverändert auf 12 geblieben.

Die Fahrdienstlokomotiven haben durchlaufen:

Für regelmäßige Züge . . .	242,269,2	Kilometer.
„ Extrazüge an Sonn- und Markttagen	1,757,6	„
„ Vorspann	3,941,6	„
Ohne Züge	253,0	„
Schotterdienst und Schneepflug .	602,4	„
Auf fremden Bahnen . . .	117,8	„
	248,941,6	Kilometer.
Fremde Maschinen haben auf unserer Bahn durchlaufen (mit Inbegriff des Dienstes der Suisse-Occidentale auf der Linie Neuenstadt-Bernergrenze)	2,610,3	„
Total	251,551,9	Kilometer.

	1866.	1867.	
Jede Maschine hat durchschnittlich zurückgelegt	20,763	20,745	Kilometer.
Den größten Weg hat zurückgelegt die Maschine «Neuenstadt» mit		36,434	„

Es kommen, excl. Schotterdienst, auf die Sektionen

	1866.	1867.	
Langnau-Bern .	84,006,6	80,716,2	Lokomotivkilometer.
Bern-Biel . .	109,978,4	110,762,0	„
Biel-Neuenstadt .	53,498,6	53,798,4	
und auf jeden Bahnkilometer auf der Strecke			
Langnau-Bern .	2,246	2,158	„
Bern-Biel . .	3,254	3,277	„
Biel-Neuenstadt .	3,715	3,736	„

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

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

a. Der Bericht der Experten für die Torfbrennwerthproben nahm

auf die Differenz zwischen dem Ausmaß des gelockerten Torfes, wie er in den Körben zur Torfprobe verwendet wurde und demjenigen des gesetzten Torfes, wie er in den Torfschuppen von den Lieferanten übernommen wird, keine Rücksicht. Die Torfgesellschaft verlangte dafür eine Vergütung von 15,2%, wovon ihr das Bundesgericht 10,24% zusprach.

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

c. Einige Zinsdifferenzen wurden theilweise zu Gunsten der Torfgesellschaft, theilweise zu Gunsten der Staatsbahn entschieden.

d. Eine von der Torfgesellschaft beanspruchte Ermäßigung der Rechnung für Frachten auf Torf wurde abgewiesen.

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

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

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

Vom 4. bis und mit 11. November d. J. fanden die Torfbrennwerthversuche für die III. Jahreslieferung statt. Bei einem Kohlenpreise von Fr. 1. 54½ per Zentner ergab sich ein Preis von Fr. 9. 35 ½ per Klafter lockeren Torf. Der niedrigere Preis rührt daher, daß diese Lieferung durchschnittlich aus leichterem und lehmhaltigem Torf bestand, so daß sie auch im Laufe derselben zu vielfachen Reklamationen und Zurückweisungen Anlaß gab. Die Torfgesellschaft hat indessen gegen diese drei Torfproben Beschwerde erhoben, die zur Stunde noch unerledigt ist.

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

Torfgesellschaft im Jahr 1868 zu liefernden Menge Torf von 7915 2/3 Klafter auf 5000 Klafter.

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

für Zuschlag von 10,24 % für in den Jahren 1865 und 1866 verwendeten Torf durch Urtheil des eidg. Bundesgerichts . .	Fr. 13,252. 88	
für Beleuchtung der Maschinen . .	„ 803. 89	
für diverse Auslagen, Aufseher, Torfverschläge u. s. w. .	„ 507. 65	
		„ 14,564. 42
Bleiben somit Effektivkosten pro 1867		Fr. 76,593. 28

Von obigem Brennmaterial wurde für den Dienst auf der Linie (excl. Schotterdienst) konsumirt:

350 Zentner Steinkohlen,
437,944 Kubikfuß Torf,
3,233 Stück Reiswellen,

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

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

Es ergiebt sich somit ein Verbrauch

	1866.	1867.	
per Lokomotivkilometer von	1,73	1,79	Kubikfuß,
„ Zugskilometer von .	1,76	1,83	„

und die Kosten betragen

per Lokomotivkilometer .	23,28	27,11	Cts.
„ Zugskilometer . .	23,73	27,66	„

Der Mehrverbrauch rührt hauptsächlich von der naßkalten Witterung des letzten Jahres her; die Mehrkosten haben theils den nämlichen Grund, theils sind sie eine Folge der Mehrkosten des Torfes für das laufende Jahr nach dem bundesgerichtlichen Urtheil.

An Schmiermaterial wurden für den Fahrdienst auf der Linie konsumirt:

6326 Pfund Oel,
408 „ Talg,
6734 Pfund im Werthe von Fr. 4317. 56.

Es wurden daher verbraucht:

	1866.	1867.	
per Lokomotivkilometer . .	0,032	0,027	Pfund,
im Werth von	2,19	1,74	Cts.
Mit 1 Pfund Oel wurden durchlaufen	31,26	36,27	Kilom.

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

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

Für den Bahnhofdienst wurden verwendet:

An Brennmaterial;

Torf.	Reiswellen.	Werth.
54,965 K.-F.	914 Stück.	Fr. 8,059. 08

An Schmiermaterial:

Oel.	Talg.	Werth.
1017 Pfd.	77 Pfd.	Fr. 644. 71

Totalwerth Fr. 8,739. 79.

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

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

Von dieser Summe wurden verwendet:

Auf Arbeitslöhne und Material für die selbst ausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung der Maschinen und Ersatz von Reservestücken	Fr. 12,399. 85
Auf auswärts besorgte größere und kleinere Reparaturen	„ 10,987. 33
	Fr. 23,387. 18

Es kostete demnach der Unterhalt	1866.	1867.
einer Maschine nebst Torftender	Fr. 1,919. 14	Fr. 1,799. 01
per Lokomotivkilometer . .	„ — 10,01	„ — 09,39
„ Wagenachsenkilometer . .	„ — 0,48	„ — 0,45

Die Maschinen halten sich noch immer vortrefflich. Die hauptsächlichsten Reparaturen bestanden im Ersetzen von Pumpenexcenter, Steuerexcenter, Kolben, Cylinderdeckel, Schieber, Federstützen, Federn,

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

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

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

	1866.	1867.	
Eigene Personenwagen	1,730,399	1,667,163	Wagenachsenkilometer.
" Güterwagen	1,620,495	1,607,101	"
Fremde Personenwagen	325,089	334,376	"
" Güterwagen	1,579,187	1,573,800	"
Total	5,255,170	5,192,440	"
Davon kommen auf die Sektionen			
Langnau-Bern	1,448,123	1,412,588	"
Bern-Biel .	2,124,850	2,054,060	"
Biel-Neuenstadt	1,682,197	1,725,792	"
Total	5,255,170	5,192,440	"
Per Bahnkilometer kommen auf die Sektionen			
Langnau-Bern	38,720	37,970	"
Bern-Biel .	62,865	60,771	"
Biel-Neuenstadt	116,819	119,847	"

Die gewöhnlichen und Extrazüge waren, Torftender nicht inbegriffen, mit durchschnittlich 21,2 Wagenachsen belastet, gegen 21,6 im Jahr 1866.

Von den eigenen Wagen haben durchlaufen:

a. Auf der Staatsbahn:

	1866.	1867.	
Personenwagen .	1,730,399	1,677,163	Wagenachsenkilometer
Güterwagen .	1,620,495	1,607,101	"
b. Auf fremden Bahnen:			
Personenwagen .	550,820	320,488	"
Güterwagen .	1,784,218	1,834,578	"
Total	5,685,932	5,439,330	"

Es kommen durchschnittlich auf

	1866.	18867.	
jede Personenwagenachse . . .	17,024	14,908	Wagenachsenkilometer.
jede Güterwagenachse	10,774	10,891	"
" Wagenachse .	12,635	12,090	"

An Schmieröl wurde für den Fahrdienst verwendet 2447½ Pfund im Werth von Fr. 1464. 42.

	1866.	1867.	
Somit per Wagenachsenkilometer .	0,010	0,014	Loth,
im Werth von . . .	0,022	0,026	Cent.

Der Mehrverbrauch muß einzig der zeitweise geringeren Qualität zugeschrieben werden, indem das Oel an Durchflüssigkeit litt und sich zu schnell verflüchtigte.

Es wurden zurückgelegt mit 1 Pfund Oel	2,879	2,222	Wagenachsenkilometer.

Unterhalt, Reinigung und Reparatur der Wagen kosteten Fr. 25,789. 57. Davon fallen auf Arbeitslöhne und Material für die selbst ausgeführten kleineren Reparaturen, Reinigung, Unterhalt der Wagen nebst Ersatz von Reservestücken Fr. 9,918. 25
Auswärts besorgte Reparaturen . . . . . " 13,030. 15
Erneuerung des Anstrichs der Wagen . . . " 2,841. 17

Es kostete somit der Unterhalt Fr. 25,789. 57

	1866.	1867.	
per Wagenachsenkilometer .	0,449	0,497	Cent.

Die hauptsächlichsten Reparaturen bestunden aus Ersetzen und Abdrehen von Bandagen, Ersetzen von Stoßbalken, Seitenbalken, Traversen, Wandpfosten, Wandbrettern, Zug- und Tragfedern, Pufferhülsen, Bremssäulen, Achsenlager u. s. w., Erneuerung des Anstrichs.

3. Assekuranz.

Die Assekuranz des Rollmaterials nebst Reservestücken kostete Fr. 1502 (im vorigen Jahr Fr. 2252); davon kamen auf die Assekuranz der Lokomotiven Fr. 444 und auf diejenige der Wagen Fr. 1058. Die Minderausgabe erklärt sich dadurch, daß im Berichtjahre nur der erste Assekuranzbeitrag gefordert, während im Jahr 1866 noch überdieß der halbe Nachtrag bezogen wurde.

D. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

	1866.	1867.
Die Ausgaben belaufen sich auf	Fr. 153,470. 41	Fr. 146,875. 15
Per Bahnkilometer erreichen sie	" 1,784. 53	" 1,707. 85
" Tag	" 420. 46.	" 402. 39
" " und Bahnkilometer .	" 4. 88.	" 4. 67

Ueber die Kostendifferenz im Vergleiche zum Büdget haben wir unter Abtheilung 3 Aufschluß ertheilt.

Ueber die Verwaltung dieses Dienstes folgende Bemerkungen:

1. Allgemeines.

a. Personalstand.

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

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

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

	1866.	1867.
Arbeitstage	11,831.	11,408½
Demnach pro Monat durchschnittlich . .	986.	950 7/10
„ Bahnkilometer der von der Bern. Staatsbahn unterhaltenen Strecke (71 Kil.) Arbeitstage	166. 63	160. 68

Die durchschnittliche Anzahl der Tage, an welchen im Jahre 1867 gearbeitet wurde, betrug 220. Es waren während diesen 220 Tagen durchschnittlich per Tag 53 Arbeiter beschäftigt, welche sich in folgender Weise unter die vier Bahnmeisterbezirke vertheilen: I. Bezirk: 7; II. Bezirk: 29; III. Bezirk; 6; IV. Bezirk: 11 Mann.

b. Räumung von Schnee und Eis.

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

Zur Offenhaltung der Bahn waren beschäftigt:

im I. Bezirk	10 Arbeiter	mit zusammen	$28^1/_2$	Arbeitstagen,
„ II. „	28 „	(wovon 26 auf Bahnhof Biel) mit zusammen	141	„
„ III. „	3 „	mit zusammen .	3	„

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

2. Unterhalt und Erneuerung des Unterbaues.

a. Bahnkörper. — Außer den gewöhnlichen Arbeiten, als Reinigen der Seiten- und Abzugsgraben, Nachbesserungen der Böschungen, die größtentheils vom Bahnpersonal ausgeführt wurden, sind noch zu erwähnen: die Wiederherstellung mehrerer in Folge der nassen Witterung im Monat Januar entstandenen Rutschungen in den Einschnitten bei Hofwyl, Münchenbuchsee, Bundkofen und im Felseneinschnitt bei Lyß, — die Entwässerung des Hochdammes unterhalb Münchenbuchsee in Folge mehrerer durch anhaltend schlechtes Wetter sich vergrößernden Risse — Nachfüllungen der Senkungen auf den Dämmen, welche im dritten Bahnmeisterbezirk über die Möser führen, sowie zu den starken Senkungen des Dammes beim Lichterswylermoos. Der durch den Felsenrutsch beim Gottstadterhaus unweit Biel benöthigten Arbeiten haben wir bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) gedacht.

b. Kunstbauten. Als hauptsächlichste Erneuerungsarbeit gehört hieher die Wiederherstellung der Deckeldohle oberhalb Zäziwyl, von welcher bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) Meldung geschehen. — Fernere Arbeiten sind: die Verlängerung des offenen Bahndurchlasses beim Bühlhof behufs Anbringung einer doppelten Wässerungsschleuße; — die Erneuerung der von der Ostwestbahn erstellten Feldwegbrücke bei der vierten Stunde.

c. Straßen, Nebenwege, Fluß- und Uferbauten.

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

Unter dieser Rubrik sind folgende Arbeiten zu erwähnen:

Uebergabe der Torfstraße in Lyß und des Weges beim Felseneinschnitt daselbst an die dortige Gemeinde; — Uebergabe des Parallelweges von Ord.-Nr. 67. — Nr. 72 der dritten St., Gemeinde Lyß an den anstoßenden Grundbesitzer; — mehrmalige Ueberkiesung der stark frequentirten Zufahrtsstraße zum Güterschuppen des Bahnhofes Biel, wozu 20 Schachtruthen gröberes Kiesmaterial verwendet wurden; — Ueberkiesung der Zufahrtsstraße zur Station Brügg,

welche 8 Schachtruthen Material erforderte; — Bekiesung der Zufahrtsstraße zu den Stationen Tägertschi und Worb, wozu 5 Schachtruthen Material verwendet wurden; Planirung der Stationsplätze von Zäziwyl, Signau und Langnau; — Uebergabe des Parallelweges bei der sechsten St., Gemeinde Signau an den anstoßenden Grundbesitzer.

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

3. Unterhalt und Erneuerung des Oberbaues.

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

Auf der übrigen Linie genügte der gewöhnliche Unterhalt.

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

	1864. Schachtruthen.	1865. Schachtruthen.	1866. Schachtruthen.	1867. Schachtruthen.
I. Bezirk: Zollikofen-Bußwyl . .	1000	320	120	70
II. „ a. Bußwyl-Biel mit Bahnhof Biel . .	700	462	340	220
b. Biel-Neuenstadt . .		46	26	40
III. „ Gümligen-Zäziwyl . .	900	192	162	107
IV. „ Zäziwyl-Langnau . .	890	230	270	200
Total:	3490	1250	918	637

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

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

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

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

d. Schienen und Befestigungsmittel. Im Berichtjahre wurden ausgewechselt: 414 Schienen, 13 Unterlagsplatten, 2 Laschen, 45 Laschenbolzen, 826 Hakennägel.

Es wurden 97 Stück abgenützte Ausschußschienen in einer Gesammtlänge von 1200,4 Laufsuß an Privaten mit einem Erlös von Fr. 1596. 60 veräußert, so daß der Durchschnittspreis per Laufsuß Fr. 1. 33 beträgt.

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

36 Stück Ständer- und Stuhlschrauben, 16 Stück Rostschrauben, 76 Stück diverse Weichenschrauben, 2 Kreuzungshülsen, 2 Fangschienenplättli, 8 Kreuzungsschrauben.

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

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

2) Vermarkung. In Folge stattgefundener Verkäufe von Landabschnitten und Uebergabe von Wegen an dritte Personen wurden einzelne Veränderungen in der Vermarkung nothwendig. Ebenso wurden die Grenzen der noch unvermarkten Abschnitte bestimmt und vermarkt.

3) Telegraphenleitung. Außer den gewöhnlichen Reparaturarbeiten ist die Verlegung der Telegraphenlinie im Einschnitt bei Schafis wegen Hemmung des Straßenverkehrs zu erwähnen. Ferner wurde in Folge Ziehung eines Drahtes unumgänglich nothwendig, einige eiserne Stangen durch größere, theils eiserne, theils hölzerne, zu ersetzen. Die neuen Stangen wurden von der eidgen. Telegraphenverwaltung geliefert.

4. Unterhalt und Erneuerung der Bahnhöfe und Stationen.

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

2) Neubauten. Die wesentlichen Arbeiten sind bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) berührt. Wir ergänzen jene Angaben durch die Erwähnung der Verbreitung der Verladrampe auf der hintern Seite der Güterschuppen in Schüpfen und in Worb; ferner der Verlängerung der Verschalung der westlichen Giebelseite des zweiten Torfschuppens in Biel bis auf die Sockelhöhe, um dem wiederholten Abdecken des Daches bei heftigen Stürmen wirksamen Einhalt zuthun. Ausgabe Fr. 172. 80.

b. Technische Einrichtungen der Bahnhöfe. Die Arbeiten bestanden unter Anderem in Reparaturen der Soodbrunnen auf den Stationen Lyß, Münchenbuchsee, Worb und bei den Wärterhäusern unweit Zollikofen und Worb; — Nachfüllungen der Senkungen der Trottoirs auf Bahnhof Biel; — Reparaturen der Gasleitungen daselbst in Folge wiederholten Terrainsenkungen; — Erneuerung der hölzernen verfaulten Trottoireinfassung auf der Station Twann zur Hälfte in Stein und zur andern Hälfte in Holz; — Verlängerung des Trottoirs auf Station Tägertschi um 275 Fuß zufolge Vertrag; — Nachfüllung der bedeutenden Senkungen des Vorplatzes und Trottoirs auf Station Signau. — Der größeren Reparaturen der Güterrampen auf den Stationen Twann und Neuenstadt wurde bereits unter Abtheilung 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) gedacht.

c. Assekuranz der Gebäude. Die vom Regierungsrathe des Kantons Bern für das Jahr 1867 bestimmte Versicherungsquote betrug 3 pro mille; zufolge Beschlusses des Großen Rathes mußte ferner, von diesem Jahre an, die Assekuranzsteuer von der ganzen Schatzungssumme, statt der bisherigen drei Viertheile, entrichtet werden. Daher der Versicheurngs-Betrag von Fr. 2557. 80 im Jahre 1866 im laufenden Jahre auf Fr. 3215. 40 anstieg.

5. Telegraphendienst.

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

Außer obigen 10 Apparaten besitzt die bernische Staatsbahn 1 Reserve-Apparat in Handen der Telegraphen-Inspektion, je ein Stück in Zollikofen, Gümligen und 2 in Bern im Dienste der schweizerischen Centralbahn. Im Ganzen ist also die bernische Staatsbahn Eigenthümerin von 15 Apparaten, von welchen 8 Schwarzschreiber und 7 gewöhnliche Morse.

Verkehr. Es wurden befördert dienstliche Depeschen:

1866.	1867.
7,608.	7,527.

Demnach Verminderung 81 Depeschen; im Tage wurden durchschnittlich befördert 20 Stück.

Für den Verkehr der Privatdepeschen sind im Berichtjahre keine neuen Stationen ermächtigt worden. Wir besitzen stetsfort 1 Aufgabebüreau in Biel und 4 eidgenössische Telegraphenbüreaux, nämlich Lyß, Schüpfen, Zäziwyl und Langnau. Letztere haben vermittelt 1591 interne und 143 internationale Depeschen mit einer Einnahme von Fr. 1749. 76 (gegenüber 1502 Depeschen mit einer Einnahme von Fr. 1703. 25 im Vorjahre). Nach Abzug der Expreßgebühren mit Fr. 238. 50 und des Antheils der eidgenössischen Verwaltung mit Fr. 644. 26 stellte sich der Antheil der bern. Staatsbahn auf Fr. 867. — gegenüber Fr. 751. im Vorjahre. Es ergibt sich demnach im Vergleiche zu 1866 eine Vermehrung der Totaleinnahme mit Fr. 46. 51, sowie des Antheils der bernischen Staatsbahn mit Fr. 116. —. Der Frequenz der Privatdepeschen nach nehmen die Büreaux folgenden Rang ein: Langnau 762, Biel 344, Lyß 296, Zäziwyl 246, Schüpfen 86. Total 1734 Depeschen.

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

	1866	1867
im Ganzen	Fr. 340. 01.	Fr. 356. 41.
Demnach Vermehrung Fr. 16. 40.		
Auf die in Thätigkeit stehenden 11 Apparate vertheilt, fallen . .		
per Apparat im Jahr .	„ 30. 90.	„ 32. 40.
„ „ „ Monat .	„ 2. 57.	„ 2. 70.
„ „ „ Tag . .	„ —. 08,3	„ —. 09.
Durchschnittliche Kosten . sämmtlicher Stationen per Tag	„ —. 93.	„ —. 97.

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

Dieselben versehen den Dienst ganz regelmäßig, seitdem die betreffenden Batterien geändert und verstärkt worden sind.

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

derung an dem Batterie-System; — für künftig werden sich die daherigen Auslagen um ein Bedeutendes reduziren.

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

Die nie ganz zu vermeidenden Linien- und Apparaten-Störungen blieben freilich nicht aus, fanden aber immer ihre schnelle Erledigung.

E. Verschiedenes.

	1866	1867
Die Ausgaben dieser Abtheilung belaufen sich auf	Fr. 216,665. 79.	Fr. 231,159. 06.

Die Gründe der Ueberschreitung des im Büdget bewilligten Kredits sind bereits unter 3 (Ausgaben und Betriebsdienst) nebst den Hauptposten der Ausgaben im Betrage von Fr. 226,398. 78 Cts. aufgezählt.

Zu weiterer Eröterung führen wir hiernach die übrigen bedeutenderen Kosten dieser Abtheilung auf:

	1866	1867
Beiträge und Unterstützungen	Fr. 2759. 26.	Fr. 2663. 51.

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

Verschiedene uneingereihte Ausgaben. Monatliche Abrechnungszinse für Einnahmen des direkten Verkehrs an andere Bahnerwaltungen Fr. 1360. 87. Staats- und Gemeindesteuern für Abschnitte, welche nicht zu bahndienstlichen Zwecken benutzt werden, Fr. 248. 51.

4. Betriebsergebniß.

	1866	1867
Gesammteinnahme .	Fr. 1,053,269. 79	Fr. 1,042,047. 37
Gesammtausgabe .	„ 781,279. 62	„ 795,177. 51
Reinertrag im Ganzen	Fr. 271,990. 17	Fr. 246,869. 86
Per Betriebstag .	„ 745. 17	„ 676. 35
„ Bahnkilometer	„ 3,162. 67	„ 2,870. 58
„ Tag und per Bahnkilometer	„ 8. 66	„ 7. 86

Per Lokomotivkilometer .	Fr.	1. 07	Fr.	0. 97,7
„ Wagenachsenkilometer .	„	0. 05,1	„	0. 04,7
„ Zugskilometer	„	1. 09	„	1. 00,1
In Prozenten der Einnahmen .	%	25. 82	%	23. 69

Behufs Ermittlung der eigentlichen Betriebskosten sind von obigen Gesammtausgaben diejenigen Netto-Beträge in Abzug zu nehmen, welche als Baukapitalverzinsung in der Rechnung enthalten sind, nämlich:

Unter Ausgaben, Rubrik Verschiedenes: Zinsantheil an die schweizerische Zentralbahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Bern und der gemeinschaftlichen Strecken und Stationen mit Fr. 128,059. 05

Verzinsung an die Kantonskasse für den Kapitalvorschuß der Wagenanschaffung . . . „ 2,270. 47

Fr. 130,329. 52

Von dieser Summe gehen ab: die Einnahmen, sub. B. I. enthalten, als Kapitalzinsbetreffnisse der schweizerischen Zentralbahn am Bahnhof Biel mit . . . Fr. 29,030. 41

Kapitalzinsbetreffnisse der Suisse Occidentale für die Lokomotive-Remise in Neuenstadt . . . . . „ 707. 37

Fr. 29,737. 78

Bleiben Kapitalverzinsungskosten . . Fr. 100,591. 74

Die wirklichen Betriebs-Ausgaben reduziren sich somit auf . . . . . „ 694,585. 77

Oder per Bahnkilometer und per Jahr . „ 8,076. 57

In Prozenten der Einnahmen . . . % 66. 65

Nach Abzug der eigentlichen Betriebskosten von den Gesammteinnahmen stellt sich demnach der Reinertrag auf . . . . . Fr. 347,461. 60

Oder per Bahnkilometer und per Jahr . „ 4,040. 25

5. Inventar.

Das Gesammtbetriebs-Inventar erzeigt auf Ende 1867 folgenden Werthbestand:

a. Inventar des Mobiliars und der Geräthschaften der Büreaux.

Direktion, Sekretariat und Kassa . .	Fr. 8858. 07	
Controle . . .	„ 3324. 78	
Betriebsinspektion .	„ 916. 40	
Bahningenieur .	„ 3995. 76	
Fahrdienst . .	„ 1547. 47	
Materialverwaltung . nebst Magazinen .	„ 6484. 93	
		Fr. 25,127. 41
b. Inventar des Stationsmobiliars, mit Inbegriff des Werkführerdepot in Biel		„ 62,304. 53
c. Oberbaumaterialien, Werkzeuge und Geräthschaften für den Bahnunterhalt:		
Schienen, Schwellen und Zubehörden .	Fr. 167,860. 76	
Weichen und deren Bestandtheile . .	„ 10,190. 55	
Kreuzungen und deren Bestandtheile .	„ 5,986. 75	
Werkzeuge und Geräthschaften für den Bahnunterhalt .	„ 54,550. 05	
		„ 238,588. 11
d. Betriebsmaterial:		
Lokomotiven nebst Ausrüstungsgegenständen und Reservestücken . .	„ 597,970. —	
Wagen nebst Ausrüstungsgegenständen und Reservestücken . . .	„ 812,404. 70	
Verschiedene Geräthschaften u. Werkzeuge für Schmiede-, Schlosser u. Schreinerarbeit, Feuerspritzen . .	„ 17,280. 66	
		„ 1,427,655. 36
	Totalwerth:	Fr. 1,753,675. 41

6 Unfälle.

Wir haben in diesem Jahre drei Unglücksfälle auf der Bahn zu beklagen.

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

7. Hülfs-, Kranken- und Kautionenkasse.

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

Einnahmen.

Kassa-Saldo am 31. Dezember 1866	Fr. 23,232. 77	
Eintrittsgelder	" 169. 57	
Monatliche Beiträge . . .	" 4,592. 06	
Beiträge für Gehaltserhöhungen .	" 151. 40	
Strafgelder von Angestelten . .	" 346. —	
Bußantheile für bahnpolizeiliche Vergehen	" 219. 62	
Erlös von gefundenen Effekten .	" 350. 24	
Kapitalzinsen	" 1,137. 27	
Statutengemäßer Beitrag der Bahnverwaltung	" 2,456. 51	
Total-Einnahme		Fr. 32,655. 44

Ausgaben.

Pensionen an 2 Wittwen, Arznei- und Verpflegungskosten an 55 Unterstützte	Fr. 1,309. 09	
Druck- und Büreaukosten . .	" 19. —	
Rückvergütungen f. Frachten u. s. w.	" 24. 65	
Zinsraten und Kommission für		
Uebertrag	Fr. 1,352. 74	Fr. 32,655. 44

Uebertrag	Fr. 1,352. 74	Fr. 32,655. 44
Ankauf von 2 Kantonalbank-Obligationen	„ 793. —	
Verwaltungskosten	„ 310. 90	
Total-Ausgaben		„ 2,456. 64
Der Vermögensstand auf 31. Dezember 1867 beträgt		Fr. 30,198. 80
Das Vermögen der Hülfskasse erzeigt demnach im Berichtsjahre einen Zuwachs von . . .	Fr. 6966. 03	

Krankenkasse. — Die Unterstützungskasse für die kranken Arbeiter und Bediensteten zählte mit Jahresschluß 97 Theilnehmer, nämlich 31 im Expeditionsdienst, 43 im Fahrdienst und 23 im Bahndienst.

Einnahmen:

Kassa-Saldo vom 31. Dezember 1866	Fr. 3,865. 11	
Eintrittsgelder	„ 244. 60	
Beiträge	„ 2,143. 82	
Bußen	„ 79. 50	
Kapitalzinsen	„ 244. 36	
Summa: Einnahmen		Fr. 6,577. 39

Ausgaben.

Verpflegungs- und Arzneikosten an 51 Unterstützte	Fr. 1,175. 76	
Statutengemäße Rückerstattung wegen Austritt	„ 2. 40	
Druckkosten und Verschiedenes .	„ 16. 07	
Verwaltungskosten	„ 89. 10	
Summa: Ausgaben		Fr. 1,283. 33
Kassa-Saldo auf 31. Dezember 1867		Fr. 5,294. 06

Der Vermögensstand der Kranksnkasse ergibt daher im Laufe des Jahres 1867 eine Zunahme von Fr. 1428. 95.

Kautionenkasse. — Die Anzahl derjenigen Angestellten, welche ihre Kautionen vermittelst monatlicher Gehaltsabzüge successive stellen, bestand mit Jahresschluß aus 74 Theilhabern, wovon 16 im Fahrdienst und 67 im Bahndienste.

Einnahmen.

Guthaben der Kasse am 31. Dezember 1866 für 78 Betheiligte	Fr. 13,862. 05	
Beiträge	„ 6,825. —	
Kapitalzinsen . .	„ 657. 49	
Total-Einnahmen und Uebertrag		Fr. 21,344. 54

Uebertrag: Fr. 21,344. 54

Ausgaben.

Rückzahlungen wegen Austritt an 11 Angestellte Fr. 1,907. —

Saldo auf neue Rechnung . . . . . Fr. 19,437. 54

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

V. Verwaltungsbehörden und Personal-Etat.

Die Bestellung des Verwaltungsrathes ist im Berichtjahre unverändert geblieben.

In 14 Sitzungen behandelte diese Behörde 169 Geschäfte.

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

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

I. Allgemeine Verwaltung.

Sekretariat und Registratur (nebst Telegraph) . .	4
Buchhaltung und Kassa .	3
Abwart des Verwaltungsgebäudes	1
Ausläufer	1
(1866: 10)	9

(Die Materialverwaltung ist in Uebereinstimmung mit dem Rechnungsschema unter III. Fahrdienst aufgezählt.)

II. Verkehrs-, Expeditions- und Fahrdienst.

Erste Abtheilung: Kontrole.

Chef der Kontrole und des commerziellen Dienstes .	1
Kontrolegehülfe . . .	1
Angestellte auf dem Kontrole-Bureau	5
Volontair	1
Total des Kontrolepersonals (1866: 8)	8

Zweite Abtheilung: Expeditionsdienst.

Betriebsinspektor . . .	1
Uebertrag	1

Uebertrag	1
Büreau des Betriebsinspektors	2
Bahnhofinspektor I. Klasse und dessen Stellvertreter . .	2
Bahnhofinspektoren II. Klasse (zugleich Einnehmer und Telegraphisten) und deren Gehülfen	6
Vorstände der Zwischenstationen (zugleich Einnehmer, wovon 6 Telegraphisten) .	12
Bahnhofeinnehmer und dessen Gehülfe (letzterer zugleich Telegraphist) . . .	2
Güterexpedienten und Rechnungsführer . . .	2
Gepäckexpedient . . .	1
Güterexpeditionsgehülfen .	5
Bahnhofaufseher . . .	1
Wagenkontroleur . . .	1
Portiers	2
Nachtwächter	1
Arbeiter.	40
(1866: 78)	78

Dritte Abtheilung: Fahrdienst.

Maschinenadjunkt . . .	1
Sekretär	1
Materialverwalter und Gehülfe.	2
Materialverwaltungsdiener .	1
Uebertrag	5
Uebertrag	5
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
Kondukteurs	10
Arbeiter	27
Wagenputzerinnen . . .	2
(1866: — mit den Materialverwaltungs-Angestellten — 74)	75
(1866: 160) Total II.	161.

III. Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst.

Bahningenieur . . .	1
Ingenieurgehülfe . . .	1
Büreau des Bahningenieurs .	2
Telegrapheninspektor . .	1
Bahnmeister	4
Schwellenmeister . . .	1
Vorarbeiter (wovon 2 zugleich Wärter)	13
Bahnwärter	40
Weichenwärter . . .	33
Arbeiter und Taglöhner .	53
(1866: 150)	149

Rekapitulation des Betriebspersonals.

	Im Ganzen.		Per Kilometer.	
	1866.	1867.	1866.	1867
Zahl der Beamten	202	199	2,34	2,31
Zahl der Arbeiter und Taglöhner	118	120	1,37	1,39
	320	319	3,71	3,70

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

Genehmigen Sie die Versicherung unserer achtungsvollen Ergebenheit.

Bern, den 2. Juli 1868.

Der Direktor der Bernischen Staatsbahn:

Jul. Schaller.

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

Bern, den 17. Juni 1868.

Der Präsident:

Jollisaint.

Der Secretair ad. int.

J. Küefer.