Zeitschrift: Staatsverwaltungsbericht vom Jahr ... / Kanton Bern

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1876)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Hartmann

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416213

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 18.11.2025

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

Verwaltungsbericht

Der

Direktion der Eisenbahnen

there is an increase of a subject to the

Kantons Bern

areg sine appunds manya in 1997 hi asa marin mandasah **file**manas red

das Jahr 1876.

Direktor: Herr Regierungsrath Hartmann.

sentralbaga anticimarcielli merreci, den diebrid

Wir werden unsern Bericht wie in frühern Jahren wieder ausscheiden in die Verhandlungen betreffend die:

a. Linien, die dem Betriebe übergeben,

b. Linien, die im Bau begriffen sind, und

c. projektirte Linien.

A. Linien im Betrieb.

1. Schweizerische Centralbahn.

a. Altes Net, umfassend die Linien Murgenthal-Herzogenbuchsee-Bern-Thun-Scherzligen und Herzogenbuchsee-Biel (Bern-Thörishaus ist den Westbahnen verpachtet).

b. Gäubahn: Denfingen-Wangen und Leuzigen-Lyß seit De-

zember.

Die Feststellung der Fahrpläne gab auch dieses Jahr Anlaß zu einer weitläufigen Korrespondenz, indem das Direktorium der Centralbahn bei der eingetretenen Geschäftskrisis bestrebt war, die Zahl der Züge zu vermindern, was vom Publikum übel aufgenommen wurde, so daß der Regierungszath sich bei den Bundesbehörden zu Reklamationen veranlaßt sah. Derlei Reklamationen haben aber gewöhnlich wenig Erfolg, weil die Sisenbahngesellschaften sich auf ihre Konzessionen berufen.

Lon den übrigen Verhandlungen, welche die Centralbahn betreffen, ist folgendes zu erwähnen. Die Erledigung der seit lange hängenden Frage betreffend die Errichtung eines Gütersschuppens auf Station Roggwyl fällt in das folgende Jahr.

Die Auffüllung der zu einem Sumpfe sich gestaltenden Materialgrube bei der Station Scherzligen ist auf den Wunsch der Gemeinderäthe Strättligen und Thun bei den Bundes-behörden angeregt worden, aber ohne Erfolg, weil dieser Gegenstand mit dem Betrieb und der Unterhaltung der Eisensbahn nichts zu schaffen habe. Es muß daher dem guten Willen der Centralbahn anheimgestellt werden, den Uebelstand zu beseitigen, wenn die Gemeinden die Auffüllung der Grube nicht selbst vornehmen wollen, wie es die Centralbahn zugeben will. Tas Begehren um Errichtung eines Wartsaales auf Station Scherzligen wartet noch seiner Erledigung.

Für die Station Büzberg wurde ein kleiner Güterschuppen etablirt.

Die Frage der Bahnhoferweiterung in Bern wird wahrsscheinlich noch lange nicht definitiv erledigt werden, denn die Centralbahnverwaltung beeilt sich nicht, die Angelegenheit vorwärts zu bringen, weil sie zu viel Geldopfer fordert; es wurden indessen einige Verbesserungen in den Bahnhofanlagen vorgenommen. Für den Bahnhof Bern wurde ein neuer Camionagetarif erlassen, wobei den Wünschen der Bevölkerung soviel als möglich Rechnung getragen wurde.

Die Gäubahn wurde am 4. Dezember dem Betriebe übergeben, in der Weise, daß die Linie von Olten nach Solothurn an diejenige von Solothurn nach Biel und die Linie von Solothurn nach Lyß an diejenige von Herzogenbuchsee nach Solothurn geknüpft wird.

Neber die Benutung der Stationen Buswhl und Lyß sowie der zwischen diesen beiden Stationen liegenden Bahnstrecke durch die Centralbahn ist mit der Jurabahngesellschaft am 26. Januar ein Vertrag abgeschlossen worden. Die Jurabahn hatte die nöthigen Bauten auf den beiden Stationen und ein zweites Hauptgeleise auf der Strecke Buswhl-Lyß zu erstellen, dagegen vergütet ihr die Centralbahn die Hälfte des Jinses des Anlagekapitals für die Bahnstrecke und die Station Buswhl und den Drittel des Anlagekapitals für die Station Lyß, sowie einen Antheil an die Betriebs- und Unterhaltskosten, der nach der ein= und ausgehenden Achsenzahl bemessen wird.

2. Westichweizerifche Bahnen.

Bern-Thörishaus der Centralbahn und Lyß-Fräschelz den bernischen Jurabahnen angehörend.

Die erstere Linie ist von der Centralbahn den Westbahnen verpachtet, die Linie Lyß-Fräschelz, welche am 5. Juni dem Verkehr übergeben wurde, wurde anfänglich von den Jurabahnen selbst betrieben; durch einen auf den 10. Dezember vollzogenen Betriebsvertrag haben aber die Jurabahnen den Zugsdienst den Westbahnen übertragen, und bloß den Stationsund Bahnpolizeidienst, so wie den Unterhalt der Bahn und der Gebäude behalten.

Die Festsetzung der Fahrpläne gab Anlaß zu vielen Bemerkungen und Keklamationen bei den Bundesbehörden, welchen größtentheils entsprochen wurde.

3. Pruntrut=Delle.

Die Linie ist nun vollständig in das Eigenthum der bernischen Jurabahngesellschaft übergegangen, welche die Verspflichtungen der bisherigen Gesellschaft übernommen hat.

Der daherige Vertrag wurde vom Großen Rathe am 15. Mai genehmigt. Die Jurabahngesellschaft übergiebt den bisherigen Aktionären der Gesellschaft Pruntrut-Delle Aktienihres eigenen Unternehmens, nämlich dem Staate für Fr. 750,000 und den Gemeinden des Amtsbezirks Pruntrut für Fr. 800,000. Die von ihr übernommenen übrigen Verpflichtungen betragen Fr. 404,707. 77, so daß der Gesammtankaufpreis der Linie Pruntrut-Delle sich beläuft auf Fr. 1,954,707. 77. Dazu kommen noch allfällige Betriebsdesizite pro 1875 und 1876. Die Linie wird bis zur vollständigen Eröffnung des Jurabahnnetzes noch von der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn betrieben.

4. Jura=Bern=Luzern=Bahn.

Unter dieser Firma besorgte die bernische Jurabahngesfellschaft:

- 1) Den Betrieb ihrer eigenen Linien, nämlich Biel-Sonceboz-Chauxdefonds, Neuchâtel-Locle, Sonceboz-Dachsfelden und Delsberg-Basel, seit 15. Oktober auch Delsberg-Glovelier und seit 16. Dezember Delsberg-Münster und Dachsfelden-Court. (Der anfänglich von der Jurabahngesellschaft besorgte Betrieb für die Linie Lyß-Fräschelz wurde später der Westbahngesellschaft übergeben.)
- 2) Den Betrieb der Staatsbahnlinie Bern-Biel-Neuenstadt, und

3) den Betrieb der Linie Bern-Luzern. Für den Betrieb dieser Linie ist auf den 1. Mai ein mit dem Massaverwalter vereinbarter neuer Vertrag in Kraft erwachsen.

Außer der Prüfung der Fahrpläne hatten die Staats= behörden bezüglich des Betriebs dieser Linien wenig vorzu= kehren, den eingelangten Reklamationen suchte man soviel als möglich Rechnung zu tragen.

Was das Betriebsergebniß der eigenen Linien der Jurabahnen anbelangt, so ist dasselbe noch nicht definitiv bekannt.

Die approximative Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben ergiebt, daß für den Jura industriel und für das engere Jurabahnnet aus dem Reinertrage das Obligationenstapital verzinst und die Einlage in den Reservesonds geleistet werden kann. Die Linie Lyß-Fräschelz hat etwas über die Betriebskosten abgeworfen, während die übrigen Linien (zum weitern Jurabahnnetz gehörend) nicht so viel abwarfen, um

die Betriebskosten vollständig decken zu können, so daß der Ausfall dem Baukonto zur Last geschrieben werden muß.

Es ist ferner zu erwähnen, daß für das engere Jurabahnnetz eine Erhöhung der Taxen vom Bundesrath bewilligt wurde.

Bleibt Reinertrag Fr. 492,382.52

oder rund Fr. 500,000.

Ueber die Verhältnisse der Bern-Luzern-Bahn ist dem Großen Rathe in mehreren gedruckten Berichten der Direktion und der bestellten Großrathskommission jeweilen die nöthige Mittheilung gemacht worden, so daß wir uns hier eines ein= läßlichen Berichts begeben können. Wir erwähnen daher bloß, daß das Bundesgericht unterm 9. Herbstmonat entschieden hat, es seien die Correntgläubiger der Bahn mit ihren Ansprüchen auf Haftbarkeit der Kantone Bern und Luzern für die Schulden der Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft abgewiesen, daß die Bahnlinie auf das Gutachten von drei Erperten durch das Bundes= gericht auf Fr. 6,000,000 geschätzt wurde und daß das Bundesgericht die vom Massaverwalter entworfenen Stei= gerungsbedingungen genehmigte und den Steigerungstag auf den 15. Januar 1877 festsetzte, an welchem Tage denn auch der Kanton Bern die Bahn umden Kaufpreis von Kr. 8,475,000 erwarb.

Es wurden auch im Laufe des Berichtjahres im Verein mit Luzern Verhandlungen mit den Gläubigern der Bahn zu einem gütlichen Abkommen angeknüpft, sie blieben aber erfolglos, und als der Große Rath von Luzern sich erklärte, von dem Ankaufe der Bahn abzusehen, kam Bern in den Fall, allein vorzugehen. Mit ihm konkurrirte bei der Steigerung einzig die neue Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft, bestehend aus einer Vereinigung der Obligationsgläubiger mit der Centralbahn. Die vollständige Liquidation der bisherigen Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft fällt in das folgende Jahr, ebenso die neue Organisation der Verwaltung der Linie für den Kanton Bern.

5. Bödeli:Bahn.

Kür diese Linie wurde von der Bundesversammlung am 23. März auf so lange, als dieselbe nicht weiter fortgeset wird, eine erhöhte Transporttage für das Reisendengepäck bewilligt; ferner wurde der Betrieb derfelben durch Vertrag vom 25. August den Jurabahnen zu den Selbstkosten übergeben und diefer Vertrag am 21/23. Dezember von der Bundes= versammlung genehmigt.

6. Emmenthalbahn.

Der Bundesrath bewilligte unterm 30. Mai der Gesell= schaft eine Erhöhung der Taxen vom 1. Juni an um höch= stens 30 %.

B. Linien im Ban.

1. Gaubahn.

Im Laufe des Jahres wurden noch einige Aenderungen der Baupläne vom Bundesrathe genehmigt, betreffend die Stationen Arch und Leuzigen und den Uebergang über die Narwangen-Dürrmühle-Straße.

Nachdem der Bundesrath eine nochmalige Verlängerung der Konzessionsfrist für Ausbau der Linie bewilligt hatte, wurde dieselbe am 4. Dezember dem Betriebe übergeben.

2. Burabahnen.

An die Stelle des rücktretenden Herrn Großrath Bucher wurde am 17. Februar vom Regierungsrathe Herr Großrath

Ott in den Verwaltungsrath gewählt. Da die Statuten der Jurabahngesellschaft einige Abänderungen erlitten, so wurden dieselben am 15. Mai vom Großen Rathe neuerdings genehmigt.

Die Aktionärversammlung trat am 26. August in Delsberg zusammen zur Abnahme des Geschäftsberichts und Genehmigung der Rechnung. Sie wählte an die Stelle des zurücktretenden Herrn Falkner von Basel Herrn Direktor Grandsean in den Verwaltungsrath.

Im Laufe des Jahres wurden die Linien Delsbergs Glovelier, (15. Oktober) Dachsfelden-Court und Münster-Delsberg (16. Dezember) nach Collaudation durch die Bundessbeamten dem Betriebe übergeben, so daß von dem ganzen Jurabahnnetz nur noch die Strecke Court-Münster nicht im Betriebe ist, indem seit dem 30. März 1877 auch die Strecke Glovelier-Pruntrut dem Verkehr eröffnet wurde.

Der Bau der Strecke Court-Münster wurde durch die ungünstige Witterung verzögert, diese Strecke wird aber in der ersten Hälfte des Jahres 1877 auch dem Verkehr übergeben werden fönnen.

Der finanzielle Stand der Jurabahnen auf 31. Dezember war folgender:

Das Gesellschaftskapital beträgt: . Fr. 32,864,000. --1) Aftienkapital. 2) Obligationenkapital . " 30,050,000. — Total Fr. 62,914,000. — Vom Aftienkapital waren noch ausstehend: 1) Staat Bern Ginschuß der Linie Bern= Biel=Neuenstadt Fr. 10,817,785. — 2) Aftien von Gemeinden und Privaten, wovon Fr. 23,500 nur bedingungs= weise gezeichnet 32,600. — 3) Reservirte Aftien . . . 43,215. — Vom Obligationenkapital waren noch nicht einbezahlt 1,090,000. — Total Fr. 11,983,600. — Das Baukapital beträgt auf Ende Dezember für sämmtliche Linien des Netzes ,, 48,725,597.14 Zum Ausbau des Netes bleiben dis= ponible Fonds 2,204,802.86 Gleich Fr. 62,914,000. —

Das Baukapital beziffert sich für da weitere Netz und die Bropethallinie folgen	
1) Vorarbeiten	Fr. 266,440.70
2) Verzinsung und Geldbeschaffung .	
3) Allgemeine Verwaltung	,, 500,982.10
4) Prozektosten	, 11,716. 27
5) Verwaltungsgebäude	, 45,640.85
6) Bahnbau	,, 35,364,476.16
7) Bau= und Betriebsinventar	,, 4,619,032.72
8) Unterstützung von Arbeitern	<i>"</i> 816. 30
9) Subventionen für Straßen und Wege	,, 14,522. 20
10) Steuernb, Agaben, Brandversicherung	,, 3,707.08
11) Organisation des Betriebs	-,, 28,416.89
12) Reparaturwerkstätte	,, 500,298.33
13) Vollendungsbauten	" 229,023.11
	Fr. 44,419,520. 28
Davon ab verschiedene Einnahmen.	,, 1,403,424.80
Bleiben	Fr. 43,016,095. 48
Heruntrut Della Unkaufspreis für die Linie	1 000 501 66
Pruntrut=Delle	" 1,989,501.66 2,790,000
Für den Jura industriel	3,720,000. —
Total	Fr. 48,725,597. 14
Das Aftienkapital des Staats bei den J	furabahnen beträgt:
1) Für die Linie Pruntrut-Delle	Fr. 750,000. —
2) " das engere Netz	0 000 000
2) Sia Musicati alle din	" 500,000. —
4) " das Rollmaterial, welches für die	St
Linie Bern-Langnau refervirt war .	"
5) Einschuß der Linie Bern-Biel-Neuen-	THE STREET, S. CO. STREET
ftadt	" 10,817,785. —
	Fr. 19,007,785. —

3. Gotthardbahn.

Die Verifikation der Arbeiten am großen Tunnel für das vierte Baujahr fand am 1. und 2. Oktober statt. Die Duote des Kantons Bern an die daherige Subventionssumme,

welche der Bundesrath abverlangte, betrug Fr. 115,918. 10 wovon es der Stadt Bern betrifft . . " 10,538. —

Bleiben für den Staat Fr. 105,380. 10

Der Regierungsrath sah sich jedoch veranlaßt, die Ermächtigung des Großen Rathes zu der Auszahlung dieser Summe einzuholen. Die Gründe dieses Verfahrens beruhten auf den Thatsachen, daß die sinanzielle Lage des Gotthardbahnunternehmens eine sehr unsichere ist, weil nach dem Gutachten des Oberingenieurs der Bahn zum Ausdau des Netzes noch eine Summe von Fr. 102,371,500 fehlt und weil es zweiselhaft ist, vb diese Summe beschafft werden kann, so daß die Besürchtung obwalten muß, es werden nicht alle diesenigen Zusahrtslinien ausgeführt werden, bei deren Erstellung der Kanton Bern vorzugsweise interessirt ist (Luzern-Küßnacht-Immensee-Goldau). Der Große Rath bewilligte zwar die Auszahlung der Subventionsquote, behielt sich aber für die Zusunft freie Hand vor. Die hohe Behörde ließ sich zu ihrem Beschlusse durch solgende Gründe bestimmen:

- 1) Die geforderte Quote wird verwendet für Arbeiten, welche vor dem 30. September am großen Gotthardtunnel bereits ausgeführt worden sind. Der Kanton Bern hat sich durch seinen Beitritt zum internationalen Bertrag verpflichtet, die Einzahlungen auf die bestimmten Termine zu leisten, er ist somit auf den 3. November Schuldner der fraglichen Quote geworden. Die fragliche Quote ist überdieß nicht eine Einzahlung auf Aftien oder Obligationen, sondern sie ist ein Beitrag à fonds perdus an die ausgeführten Arbeiten.
- 2) Die Frage, ob die Finanzlage der Gotthardbahnsgesellschaft konsolidirt werden kann, ist zur Zeit eine ungelöste, sie ist noch in Untersuchung; die Gotthardbahngesellschaft ist zur Stunde noch aufrechtstehend, und die Möglichkeit, daß sich Mittel finden, um ihre Existenz zu sichern, ist nicht aussgeschlossen.
- 3) Nachdem die beiden Subventionsstaaten, Deutschland und Italien, sowie die schweizerischen Bahngesellschaften und die Mehrzahl der subventionirenden Kantone die Einzahlung geleistet haben, darf der Kanton Bern nicht zurückbleiben; er darf nicht als die Ursache angesehen werden, daß er die

Liquidation der Gesellschaft herbeigeführt oder befördert habe, wodurch das große Werk, welches für die Schweiz so besteutende volkswirthschaftliche Vortheile bietet, ins Stocken geräth.

Bei der Fortführung und Rekonstruktion des Unternehmens wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß vor allem aus der große Tunnel und die denselben mit den Seen verbindenden Bergbahnen gebaut und die Staatssubvention nur hiefür verwendet werde, und daß für den Fall die Linie weiter nordwärts fortgesetzt wird, auch die Linie Jmmensee-Luzern gleichzeitig erstellt werde.

Die Frage der Rekonstruktion des Gotthardbahnunternehmens ist immer noch im Stadium der Untersuchung, indem bis jett bloß eine Expertise über die Baukosten vorgenommen wurde.

C. Projektirte Bahnen.

1. Die Linien der Centralbahn.

a. Solothurn=Schönbühl.

Bezüglich dieses Projekts wurde von der Centralbahn= Verwaltung im Laufe des Berichtsjahres nichts vorgekehrt, um dasselbe zur Ausführung zu bringen.

b. Langenthal=Wauwhl.

Das Direktorium der Centralbahn hat zu Wiederaufnahme der Arbeiten an dieser Linie von den Bundesbehörden Frist verlangt bis 31. Dezember 1881 und für Vollendung der Bauten bis zum 1. Juli 1884. Der Regierungsrath befürwortete dieses Gesuch mit Rücksicht auf die ungünstigen Zeitverhältnisse, sofern überhaupt später diese projektirte Linie ausgeführt und in Betrieb gesett wird. Der Entscheid der Bundesbehörden ist noch ausstehend.

Die von der Centralbahn auf diese Linie bis jetzt ver= wendeten Baukosten steigen auf Fr. 2,120,000.

2. Oberländische Touriftenbahnen.

Die Konzessionsfristen für diese Linien wurden am 20. De=

zember von den Bundesbehörden neuerdings verlängert:

1) Für die Thalbahnen bis 24. Juli 1878 zu Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, bis 1. April 1879 zu Beginn der Erdarbeiten und bis 1. Juni 1880 zur Vollensdung der Bahnen.

2) Für die Bergbahn bis 24. Mai 1879 für Eingabe der technischen und finanziellen Vorlagen, bis 1. April 1880 für Beginn der Erdarbeiten, und bis 1. Juni 1881 für Vollendung

der Bahn.

3. Linien mit Staatssubventionen.

a. Brünigbahn.

Das Gründungskomite dieser Bahn hat eine Verlängerung der konzessionsmäßigen Ausweis= und Baufristen um zwei Jahre und eine Verlängerung der Frist für Bahnvollendung auf 30 Monate nach Beginn der Erdarbeiten, bei den Bundes= behörden anbegehrt, welches Gesuch vom Regierungsrathe empfohlen wurde.

b. Thun=Ronolfingen.

Für dieses Projekt wurden von der Bundesversammlung die konzessionsmäßigen Fristen unterm 20. Dezember in folgender Weise verlängert:

1) Bis zum 17. September 1878 für Eingabe der tech=

nischen und finanziellen Borlagen,

2) bis 1. Januar 1879 für Beginn der Erdarbeiten, und

3) bis 1. September 1880 für Vollendung der Bahn.

c. Lbß=Bofingen.

Auch für dieses Projekt wurden durch Beschluß der Bundesversammlung vom 20. Dezember die Fristen verlängert:

1) Bis 1. September 1877 für Eingabe der technischen

und finanziellen Vorlagen,

2) bis 1. Jänner 1878 für Beginn der Erdarbeiten, und

3) bis 1. Jänner 1881 für die Bahnvollendung.

d. Burgdorf-Langnau.

Das Gesuch der Emmenthalbahn um eine Verlängerung der Frist zu Leistung des Finanzausweises und für Beginn der Erdarbeiten bis 31. Dezember 1878 wurde vom Regierungsrath den Bundesbehörden empsohlen. Es ergiebt sich aus dem Gesuche, daß vom Baukapital der Fr. 3,600,000 bereits Fr. 2,691,500 gesichert sind, theils durch die Aktienzeichnungen des Staats, der Centralbahn, der Gemeinden und Privaten, theils durch Uebernahme eines Theils des Obligationenkapitals von Seite der Gemeinden.

e. Thun=Bulle.

Für diese Linie wurden dem Konzessionsinhaber, Herrn de St-Léger in Freiburg, die Fristen unterm 19. April vom Bundesrath verlängert bis zum 23. März 1877 für Eingabe der technischen und finanziellen Vorlagen, und bis zum 1. No-vember 1877 für Beginn der Erdarbeiten.

f. Huttwhl=Lütelflüh und Langenthal=Huttwhl. Bezüglich dieser Linien hatte die Direktion im Berichtjahre

keine Verhandlungen zu pflegen.

g. Bern=Neuenburg.

Auch in Betreff dieser Projekte hatte die Direktion im Berichtjahre nichts zu verkehren.

4. Pferdebahnen.

Für die Pferdeeisenbahn Bözingen-Biel-Nidau wurden unterm 19. Juni die Fristen von der Bundesversammlung verlängert für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen bis 31. Dezember 1876, für Beginn der Erdarbeiten bis 1. Januar 1878 und für Vollendung der Bahn bis Ende 1878.

Durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember wurde die Konzession für diese Bahn an die Genfer Pferdebahngesellschaft resp. an die allgemeine Gesellschaft der schweizerischen Tramways übertragen, welche die Arbeiten nun sofort an die Hand zu nehmen gedenkt.

5. Interlaten-Beimwehfluh.

Dem Herrn Nationalrath Seiler in Interlaken als Bevollmächtigter eines Initiativkomites wurde von der Bundesversammlung unterm 23. Dezember eine Konzession für eine Centralspurbergbahn Interlaken-Heimwehfluh ertheilt.

Die technischen und finanziellen Vorlagen sind bis 23. Juni 1877 dem Bundesrathe einzureichen, die Erdarbeiten vor dem 1. August 1877 zu beginnen und die Bahn bis 1. Mai 1878 dem Betriebe zu übergeben.

Bern, den 27. April 1877.

Der Direktor der Eisenbahnen: Sartmann.

in Americalensistensistensistensis

Senougles de contrata de comercia de Conseil de Conseil

The Die ferentiation was produced and the least this out of Studies and Studies of the Company o

WV8 Colleges is and land

nefinancile, recentius Trac

antimit and