

**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:** 22.02.2026

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

Verwaltungsbericht  
der  
Direktion der Eisenbahnen  
des  
Kantons Bern  
für  
das Jahr 1876.

Direktor: Herr Regierungsrath Hartmann.

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

- a. Linien, die dem Betriebe übergeben,
- b. Linien, die im Bau begriffen sind, und
- c. projektierte Linien.

**A. Linien im Betrieb.**

**1. Schweizerische Centralbahn.**

- a. Altes Netz, umfassend die Linien Murgenthal-Herzogenbuchsee-Bern-Thun-Scherzliigen und Herzogenbuchsee-Biel (Bern-Thörishaus ist den Westbahnen verpachtet).
- b. Gäubahn: Densingen-Wangen und Leuzigen-Lyß seit Dezember.

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

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

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

Für die Station Büzberg wurde ein kleiner Güterschuppen etabliert.

Die Frage der Bahnhofserweiterung in Bern wird wahrscheinlich 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 Bahnhofsanlagen 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.

Über die Benutzung der Stationen Bußwyl 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 Bußwyl-Lyß zu erstellen, dagegen vergütet ihr die Centralbahn die Hälfte des Zinses des Anlagekapitals für die Bahnstrecke und die Station Bußwyl und den Drittel des Anlagekapitals für die Station Lyß, sowie einen Anteil an die Betriebs- und Unterhaltskosten, der nach der ein- und ausgehenden Achsenzahl bemessen wird.

## 2. Westschweizerische Bahnen.

Bern-Thörißhaus 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 Stations- und Bahnpolizeidienst, so wie den Unterhalt der Bahn und der Gebäude behalten.

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

## 3. Pruntrut-Delle.

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

Der dahерige Vertrag wurde vom Großen Rath am 15. Mai genehmigt. Die Jurabahngesellschaft übergiebt den bisherigen Aktionären der Gesellschaft Pruntrut-Delle Aktien ihres

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 Betriebsdefizite pro 1875 und 1876. Die Linie wird bis zur vollständigen Eröffnung des Jura-bahnnetzes noch von der Paris-Vyon-Mittelmeer-Bahn betrieben.

#### 4. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Unter dieser Firma besorgte die bernische Jurabahngesellschaft:

1) Den Betrieb ihrer eigenen Linien, nämlich Biel-Soncetboz-Chauxdefonds, Neuchâtel-Vocle, Soncetboz-Dachsenfelden und Delsberg-Basel, seit 15. Oktober auch Delsberg-Glovelier und seit 16. Dezember Delsberg-Münster und Dachsenfelden-Court. (Der anfänglich von der Jurabahngesellschaft besorgte Betrieb für die Linie Lyss-Fräschelz wurde später der Westbahngesellschaft übergeben.)

2) Den Betrieb der Staatsbahmlinie 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 Staatsbehörden bezüglich des Betriebs dieser Linien wenig vorzufehren, den eingelangten Reklamationen suchte man soviel als möglich Rechnung zu tragen.

Was das Betriebsergebnis 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 Jurabahnnetz aus dem Reinertrage das Obligationenkapital verzinst und die Einlage in den Reservefonds geleistet werden kann. Die Linie Lyss-Fräschelz hat etwas über die Betriebskosten abgeworfen, während die übrigen Linien (zum weitern Jurabahnnetz gehörend) nicht so viel abwurfen, 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 Jura-  
bahnnetz eine Erhöhung der Taxen vom Bundesrath bewilligt  
wurde.

Das Betriebsergebnis der Staatsbahn erzeugt eine apprō-  
mative Einnahme von . . . . . Fr. 1,644,471. 52  
und an Ausgaben, worunter Fr. 366,106. 02  
für Bahnunterhalt und Erneuerung des  
Oberbaues . . . . . „ 1,152,089. —

Bleibt Reinertrag Fr. 492,382. 52  
oder rund Fr. 500,000.

Über die Verhältnisse der Bern-Luzern-Bahn ist dem  
Großen Rath in mehreren gedruckten Berichten der Direktion  
und der bestellten Großerthskommission jeweilen die nöthige  
Mittheilung gemacht worden, so daß wir uns hier eines ein-  
läufigen 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 Bahn-  
linie auf das Gutachten von drei Experten 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 um den Kaufpreis von Fr. 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 konkurrierte bei der Steigerung  
einzig die neue Bern-Luzern-Bahn-Gesellschaft, bestehend aus  
einer Vereinigung der Obligationengläubiger mit der Central-  
bahn. 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.

Für diese Linie wurde von der Bundesversammlung am 23. März auf so lange, als dieselbe nicht weiter fortgesetzt wird, eine erhöhte Transporttaxe für das Reisendengepäck bewilligt; ferner wurde der Betrieb derselben durch Vertrag vom 25. August den Jurabahnen zu den Selbstkosten übergeben und dieser Vertrag am 21/23. Dezember von der Bundesversammlung genehmigt.

### 6. Emmenthalbahn.

Der Bundesrath bewilligte unterm 30. Mai der Gesellschaft eine Erhöhung der Taxen vom 1. Juni an um höchstens 30 %.

## B. Linien im Bau.

### 1. Gäubahn.

Im Laufe des Jahres wurden noch einige Änderungen der Baupläne vom Bundesrath genehmigt, betreffend die Stationen Arch und Leuzigen und den Übergang 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. Jurabahnen.

An die Stelle des rücktretenden Herrn Großerath Bucher wurde am 17. Februar vom Regierungsrathe Herr Großerath Ott in den Verwaltungsrath gewählt.

Da die Statuten der Jurabahngesellschaft einige Änderungen erlitten, so wurden dieselben am 15. Mai vom Großen Rathneuerdings 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 Grandjean in den Verwaltungsrath.

Im Laufe des Jahres wurden die Linien Delsberg-Glovelier, (15. Oktober) Dachsenfelden-Court und Münster-Delsberg (16. Dezember) nach Collaudation durch die Bundesbeamten 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 können.

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

Das Gesellschaftskapital beträgt:

1) Aktienkapital . . . . .	Fr. 32,864,000. —
2) Obligationenkapital . . . . .	„ 30,050,000. —
	Total Fr. 62,914,000. —

Vom Aktienkapital waren noch ausstehend:

1) Staat Bern Einschluß der Linie Bern-Biel-Neuenstadt . . . . .	Fr. 10,817,785. —
2) Aktien von Gemeinden und Privaten, wovon Fr. 23,500 nur bedingungsweise gezeichnet . . . . .	32,600. —
3) Reservirte Aktien . . . . .	„ 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 Netzes bleiben disponible Fonds . . . . .	„ 2,204,802. 86
	Gleich Fr. 62,914,000. —

Das Baukapital beziffert sich für das engere und das weitere Netz und die Broyethalllinie folgendermaßen:

1) Vorarbeiten . . . . .	Fr. 266,440. 70
2) Verzinsung und Geldbeschaffung . . . . .	2,842,547. 57
3) Allgemeine Verwaltung . . . . .	500,982. 10
4) Prozeßkosten . . . . .	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 . . . . .	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

„ 1,403,424. 80

Bleiben Fr. 43,016,095. 48

Hiezu den Ankaufspreis für die Linie Pruntrut-Delle . . . . .	„ 1,989,501. 66
Für den Jura industriel . . . . .	„ 3,720,000. —

Total Fr. 48,725,597. 14

Das Aktienkapital des Staats bei den Jurabahnen beträgt:

1) Für die Linie Pruntrut-Delle . . . . .	Fr. 750,000. —
2) „ das engere Netz . . . . .	„ 6,200,000. —
3) „ die Broyethalbahn . . . . .	„ 500,000. —
4) „ das Rollmaterial, welches für die Linie Bern-Langnau reservirt war . . . . .	„ 740,000. —
5) Einschuß der Linie Bern-Biel-Neuen- stadt . . . . .	„ 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 Quote des Kantons Bern an die daherrige 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 finanzielle Lage des Gotthardbahnhunternehmens eine sehr unsichere ist, weil nach dem Gutachten des Oberingenieurs der Bahn zum Ausbau des Netzes noch eine Summe von Fr. 102,371,500 fehlt und weil es zweifelhaft ist, ob diese Summe beschafft werden kann, so daß die Befürchtung obwalten muß, es werden nicht alle diejenigen Zufahrtslinien ausgeführt werden, bei deren Errichtung der Kanton Bern vorzugsweise interessirt ist (Luzern-Küsnacht-Immensee-Goldau). Der Große Rath bewilligte zwar die Auszahlung der Subventionsquote, behielt sich aber für die Zukunft freie Hand vor. Die hohe Behörde ließ sich zu ihrem Beschlusse durch folgende 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 Vertrag 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 überdies nicht eine Einzahlung auf Aktien oder Obligationen, sondern sie ist ein Beitrag à fonds perdu an die ausgeführten Arbeiten.

2) Die Frage, ob die Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft 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 ausgeschlossen.

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 bedeutende volkswirtschaftliche Vorteile bietet, ins Stocken geräth.

Bei der Fortführung und Rekonstruktion des Unternehmens wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß vor allem aus der großen 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 Immensee-Luzern gleichzeitig erstellt werde.

Die Frage der Rekonstruktion des Gotthardbahnhunternehmens ist immer noch im Stadium der Untersuchung, indem bis jetzt 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-Wauwyl.

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 gesetzt wird. Der Entscheid der Bundesbehörden ist noch ausstehend.

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

## 2. Oberländische Touristenbahnen.

Die Konzessionsfristen für diese Linien wurden am 20. Dezember 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 Vollendung 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. Brüningbahn.

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 Bundesbehörden anbegehrt, welches Gesuch vom Regierungsrath empfohlen wurde.

### b. Thun-Könolfingen.

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 technischen und finanziellen Vorlagen,

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

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

### c. Lübz-Bozingen.

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 empfohlen. 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 Übernahme eines Theils des Obligationenkapitals von Seite der Gemeinden.

e. Thun-Bülle.

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. November 1877 für Beginn der Erdarbeiten.

f. Huttwyl-Lütschenthal-Huttwyl.

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 Bundesbeschuß 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. Interlaken-Heimwehfluh.

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 Bundesrath 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:

*Hartmann.*

Différences entre les

seules émissions de 1912 et celles de 1913  
sont très peu marquées, mais cependant  
on voit que les émissions de 1913 sont plus  
élevées que celles de 1912. Les émissions  
de 1913 sont aussi plus élevées que celles de 1912  
que celles de 1912. Les émissions de 1913 sont  
aussi plus élevées que celles de 1912.

Il est donc à dire que

les émissions de 1913 sont plus élevées  
que celles de 1912.