**Zeitschrift:** Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...

**Herausgeber:** Kanton Bern

**Band:** - (1888)

**Artikel:** Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

**Autor:** Stockmar

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-416401

**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:** 09.12.2025

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

# Verwaltungsbericht

der

# Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

für

## das Jahr 1888.

Direktor: Herr Regierungsrath **Stockmar.**

### A. Gesetzgebung, Verträge u. s. w.

In der Frage des Rückkaufes der Eisenbahnen, deren Lösung Ende vorigen Jahres nahe bevorstehend schien, ist ein Stillstand eingetreten, da die vom Bundesrathe gepflogenen Unterhandlungen betreffend den Ankauf der Linien der Nord-Ostbahn auf gütlichem Wege gescheitert sind. Mit Rücksicht auf den eventuellen Rückkauf der gegenwärtig bestehenden hauptsächlichsten Konzessionen nach Ablauf des Kündigungstermins, also im Jahre 1903, wurden durch Bundesbeschluss vom 21. Juli 1888 die Form und Grundlagen für die Berechnung des Reinertrages der schweizerischen Eisenbahnen während der nächsten zehn Jahre festgestellt. Gemäss den Konzessionsbestimmungen bildet bekanntlich dieser Reinertrag mit dem ursprünglichen Anlagekapital die Grundlage für die Schatzung der Linien, welche der Bund zurückzukaufen berechtigt ist. Die Gesellschaft der Jura-Bern-Luzern-Bahn hat mit dem Bundesrathe eine Uebereinkunft abgeschlossen, nach welcher die verschiedenen dermal in ihrem Besitze sich befindlichen Konzessionen zusammengelegt werden, und die Ermittelung des Reinertrages sich auf das Gesammtnetz beziehen soll. Die Linie Bern-Luzern ist in dieser Uebereinkunft nicht inbegriffen, dieselbe wird der Gegenstand eines besondern Vertrages zwischen dem Kanton Bern und dem Bunde sein.

Von den letztjährigen Erlassen des Bundesrathes im Eisenbahnwesen erwähnen wir folgende:

1) Die Verordnung vom 17. Januar, durch welche der Telegraphenverwaltung das Recht eingeräumt wird, auf dem Gebiete der Bahngesellschaften unentgeltlich besondere Telephonlinien anzulegen.

2) Die Beschlüsse vom 7. Februar und 12. März, betreffend zwei neue Nachträge (6. und 7.) zum Eisenbahntransportreglement, wovon sich der eine auf den Transport von Dynamit, der andere auf den Viehtransport bezieht.

3) Den Beschluss vom 12. März, betreffend Polizeivorschriften für den Viehtransport. Letztere beziehen sich auf die Stations- und Wageneinrichtungen, die Art der Verladung, die Fütterung, die Viehzüge u. s. w.

Im Januar 1889 gab die Eisenbahndirektion den Regierungsstatthaltern Kenntniss von den Vorkehren, welche von den Bahnverwaltungen zur Ausführung des Beschlusses vom 12. März getroffen worden sind.

4) Den Beschluss vom 25. Juni, welcher die Folge einer Eingabe ist, mit welcher der Verein schweizerischer Geschäftsreisender im Mai 1887 von der Bundesversammlung die Aufhebung der Expeditions- und Einschreibegebühren verlangte. Durch diesen Beschluss werden die Eisenbahnverwaltungen angehalten, die Expeditionsgebühren für Eilgüter im internen

Verkehr um 20 % zu ermässigen und diese Gebühren im internen Verkehr überhaupt erst vom 40sten Kilometer Transportdistanz an voll zu erheben.

5) Die Kreisschreiben vom 17. Juli, betreffend Beheizung und Beleuchtung der Eisenbahnwagen. Die Bahnverwaltungen sind eingeladen worden, in den Personenwagen unverzüglich die Dampfheizung und Gasbeleuchtung einzuführen und dem Eisenbahndepartement vor Ende des Jahres ein Programm hinsichtlich der Ausführung vorzulegen.

6) Die Verordnung vom 13. Juli, betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrtenpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe. In Zukunft sind die Entwürfe der Sommerfahrpläne spätestens auf 15. März, diejenigen der Winterfahrpläne spätestens auf 1. August dem Post- und Eisenbahndepartement, sowie den Regierungen der betreffenden Kantone einzusenden. Spätestens am 5. April, beziehungsweise 20. August jeden Jahres werden die Kantonsregierungen den Bahnverwaltungen und dem Departement ihre Abänderungsanträge zu den Entwürfen einreichen. Zur Ausgleichung allfälliger Differenzen werden jeweilen zwischen dem 20. und 25. April, beziehungsweise dem 5. und 10. September Konferenzen stattfinden.

Bei diesem Anlass glaubt die Eisenbahndirektion darauf aufmerksam machen zu sollen, dass die Verspätung, welche bei der Mittheilung der Fahrplan-Entwürfe an das Publikum eintritt und worüber man sich seit einer Reihe von Jahren mit Recht beklagt, nur von der verspäteten Einsendung der Fahrpläne seitens der Bahnverwaltungen herrührt. Es ist zu erwarten, dass die strikte Anwendung der neuen Bundesverordnung für die Zukunft eine rechtzeitige Mittheilung sichern werde.

---

Von der herwärtigen Regierung wurde dem Eisenbahndepartement eine Petition der ökonomischen Gesellschaft des Kantons Bern übermittelt, worin das Gesuch gestellt wird, es seien die Eisenbahnverwaltungen zu veranlassen, im Herbst, zur Zeit der Obsternte, auf den Stationen eine gewisse Anzahl von Wagen bereit zu halten. Im Fernern wurde in dieser Petition verlangt, dass präzisere Spedition eingerichtet werde, damit das Obst nicht durch langes Stehenbleiben der Wagen auf den Stationen schon Schaden leide, und endlich, dass die zum Obsttransport verwendeten Wagen mit Ventilationseinrichtungen versehen werden.

Durch Kreisschreiben vom 29. August wurden die Bahnverwaltungen vom Eisenbahndepartement eingeladen, den in der Eingabe geäusserten Wünschen Rechnung zu tragen. Die Massregeln, welche infolge dieses Kreisschreibens getroffen wurden, haben zu sehr erfreulichen Resultaten geführt; ebenso die Tarifermässigungen, welche von einigen Bahnverwaltungen bewilligt wurden.

---

In ihrer Dezember-Session wurden der Bundesversammlung vom Bundesrathe zwei neue Gesetzesentwürfe, betreffend das Eisenbahnwesen, vorgelegt.

Durch den erstern werden den Beamten, Angestellten und Arbeitern der Eisenbahnen wenigstens ein Frei-Sonntag von dreien eingeräumt, sowie wenigstens 14 freie Werktage im Jahr. Die weitern Bestimmungen sichern den Angestellten überdies die zu ihrer Gesundheit erforderliche tägliche Ruhe. Diese Massregeln, welche schon seit Langem sowohl im Interesse der Angestellten als in dem der Betriebssicherheit gewünscht waren, werden eine Vermehrung des Personals der Bahnverwaltungen zur Folge haben.

Der zweite Gesetzesentwurf bezweckt, die Hülfs- und Alterskassen auf festere Grundlagen zu stellen, indem dieselben nach Massgabe der im Versicherungswesen gemachten Erfahrungen organisirt werden sollen.

## B. Bahnen im Betrieb.

### 1. Centralbahn.

Die Frage des Bahnhofumbaues in Bern wurde im Laufe dieses Jahres um einen entscheidenden Schritt gefördert. Ein erstes Projekt der S. C. B. mit einer Devissumme von Fr. 1,675,000, welches dem Eisenbahndepartement am 28. Juli vorgelegt wurde, musste auf bezügliche Bemerkungen der bundesräthlichen Experten abgeändert werden. Unterm 18. Dezember abhin hat der Verwaltungsrath der Centralbahn die Pläne und Voranschläge eines neuen Projektes genehmigt, nach welchem die Ausführungskosten auf Fr. 2,320,000 ansteigen, nicht inbegriffen eine Summe von Fr. 168,000 für die Erweiterung der Station Wylerfeld. Nach diesem Projekt soll in Bern ein Durchgangsbahnhof erstellt werden, für dessen Anlage ein Theil des gegenwärtigen Bahnhofes benützt wird; die projektirten Einrichtungen können als den Verkehrsbedürfnissen und den berechtigten Forderungen der Bevölkerung entsprechend betrachtet werden. Das Gebäude zur Aufnahme der Reisenden und die Halle werden beibehalten, im Innern aber wesentliche Aenderungen erleiden, so dass sie den verschiedenen Dienstbedürfnissen eines grossen Bahnhofes besser angepasst sein dürften, als dies jetzt der Fall ist. Auf der Nordseite, parallel den Geleisen, welche von den Reisenden nicht mehr à niveau überschritten werden, ist die Errichtung von grossen Lokalen, als Wartsääle und Restaurants, vorgesehen. Während die gegenwärtigen Wartsääle, Büffets, das Vestibüle und das Lokal für Gepäckaufgabe nur einen Raum von ungefähr 500 m² einnehmen, bieten die projektirten Lokale einen Flächeninhalt von 1700 m². Sobald die einige Schwierigkeit darbietende Frage betreffend Verlegung der Zufahrtsstrassen von der Länggasse mit der Gemeinde Bern gelöst ist, wird die endgültige Genehmigung der Pläne vom Bundesrathe verlangt werden können. Es ist somit zu erwarten, dass die Arbeiten im Laufe 1889 begonnen werden.

Die Erweiterung des Bahnhofes Burgdorf wurde im Berichtjahre vollendet.

Von den Verbesserungen, welche im Jahre 1888 am Fahrplan der Centralbahn angebracht wurden, erwähnen wir die Einführung eines vierten Zuges auf

der Linie Lyss-Solothurn. Derselbe war schon seit Langem der Gegenstand von Reklamationen seitens der interessirten Gemeinden. Ueberdies wurden die Gesellschaften eingeladen, Mittel und Wege zu suchen, um die Anschlüsse der Thunerlinie mit der Luzernerlinie auf der Station Gümligen, sowie den Lokaldienst zwischen Bern und Thun zu verbessern, und um den Verkehr zwischen Bern und Interlaken durch direkten Gepäcktransport zu beschleunigen.

Der Vertreter des Kantons Bern im Verwaltungsrathe der Centralbahn wurde auf eine neue Amtsdauer wiedergewählt.

## 2. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Die Betriebsergebnisse sind in den Berichten der Bahngesellschaft dargestellt.

Die verstorbenen Herren Kuhn, Rohr und Kaiser wurden im Verwaltungsrathe ersetzt durch Herrn Grossrath Benz in Biel und die Herren Regierungsräthe Willi und Tschiemer. Herr Forster wurde an Stelle des Herrn Rohr in den Verwaltungsausschuss gewählt.

Herr Direktor Lommel hat auf 30. Juni 1889 seine Demission eingereicht.

Auf Ansuchen der betreffenden Gemeinden wurde die Haltstelle Choindez als eigentliche Station eingerichtet.

Am 16. Dezember fand die Einweihung und am darauffolgenden Tage die Betriebseröffnung der direkten Linie Renan-Chaux-de-fonds statt. Von diesem Tage an wurde der Betrieb auf der Strecke Renan-Convers eingestellt.

Die Brünigbahn (Strecke Brienz - Alpnachstad) wurde am 13. Juni eingeweiht und dem Betriebe eröffnet. Die Strecke Alpnachstad-Luzern wird im Laufe des Jahres 1889 vollendet werden. Die Betriebsergebnisse erlaubten die sofortige Gleichstellung der Brünigbahnaktien mit den J.-B.-L.-B.-Aktien, wie dies durch Grossrathsdekret vom 24. August 1866 vorgeschrieben ist. Der Verkauf der dem Staate gehörenden Brünigbahnaktien und die daherige Abänderung des Dekretes vom 24. August 1866 bildeten den Gegenstand eines besondern Berichtes, welcher dem Grossen Rathe im Januar 1889 vorgelegt und von diesem genehmigt wurde.

Bezüglich der Mitbenützung des Bahnhofes Bern wurde zwischen den Gesellschaften der S. C. B. und der J.-B.-L.-Bahn eine neue Uebereinkunft abgeschlossen. Statt einer nach der proportionellen Achsenzahl berechneten Entschädigung für Verzinsung des Baukapitals, Unterhalts- und Betriebskosten der Bahnhöfe und gemeinsamen Strecken, sowie für Schadenersatzleistungen u. s. w. wird die J.-B.-L.-Bahn in Zukunft eine jährliche Aversalsumme von Fr. 250,000 bezahlen. Diese Aversalsumme wird in Zukunft nicht erhöht werden, selbst nicht für den Fall, dass sich die Betriebs- und Unterhaltskosten infolge der Erweiterung des Bahnhofes Bern vermehren sollten. Die Uebereinkunft wurde vorläufig auf 3 Jahre abgeschlossen.

Die J.-B.-L.-Bahn hat mit der Gesellschaft der Schweiz. Westbahnen ebenfalls eine Uebereinkunft abgeschlossen betreffend die Errichtung eines gemeinschaftlichen Betriebes in Neuenstadt und Fräschels. Diese Uebereinkunft tritt an Stelle derjenigen vom 29. März 1880, betreffend die Bedienung der Züge zwischen Neuenstadt und Biel, und des Betriebsvertrages für die Strecke Fräschels-Lyss vom 20. November 1876, welcher am 29. April 1881 abgeändert wurde. Durch den neuen Vertrag werden die Fragen bezüglich der Betriebsvereinigung, Aufstellung der Fahrpläne, gemeinschaftlichen Bedienung, Zugsformation u. s. w. gelöst.

Auf 1. Januar 1888 ist die J.-B.-L.-Bahn dem Verband schweizerischer Eisenbahngesellschaften für gemeinschaftliche Benützung der Güterwagen wieder beigetreten.

Am Fahrplan wurden verschiedene Verbesserungen angebracht. Zwischen Bern und Biel wurde nach jeder Richtung ein neuer Zug eingeführt. Der an den ersten Jurazug anschliessende Bern-Biel-Zug, dessen Beibehaltung für den Winter vom Gemeinderath von Bern verlangt wurde, wird in Zukunft schon vom 15. April an, statt 1. Juni, kursiren. Endlich wurde durch Eröffnung der direkten Linie Renan-Chaux-de-fonds ermöglicht, am Fahrplan einige für das St. Immerthal günstige Aenderungen vorzunehmen.

Der Voranschlag für ausserordentliche Ausgaben der Bern-Luzern-Bahn wurde auf Fr. 40,000 festgestellt und sieht unter Anderm vor:

Die Erweiterung des Bahnhofes Langnau, die Beiträge an die Ilfis- und Renggbach-Korrektion, einen Beitrag an die Strasse Romoos-Entlebuch und die Erstellung von Ausweichgeleisen in Escholzmatt.

Bezüglich der Korrektion des Hundschüpfenbaches fand am 3. November in Schüpbach eine Konferenz zwischen den Betheiligten statt, an welcher auch der Staat vertreten war. Es wurde beschlossen, den Staat um Erstellung eines Schwellenkatasters und Ausarbeitung eines Korrektionsprojektes zu ersuchen. Die Bern-Luzern-Bahn lehnte jedoch jede Unterhaltungspflicht ab.

## 3. Emmenthalbahn.

Der letzte Zuschlag von 15 % auf den Personentaxen und der Zuschlag auf den Gepäcktaxen wurden mit 1. Juli aufgehoben. Schon von Anfang an, d. h. im ersten Betriebssemester, wurde das durch diese Reduktion verursachte Defizit durch einen vermehrten Verkehr um mehr als die Hälfte ausgeglichen.

Die Zuschlagstaxen auf den Waarentransport werden wahrscheinlich im Laufe dieses Jahres aufgehoben werden.

## 4. Gotthardbahn.

Unterm 27. April hat der Bundesrath die Eingabe beantwortet, durch welche die bei der Gotthardbahn betheiligten Kantone gegen die Genehmigung des von dieser Gesellschaft vorgelegten Finanzausweises für die Erstellung des zweiten Geleises Einspruch erhoben haben. Der Bundesrath hält dafür,

dass der «Genußschein», welcher die beim Bau des grossen Tunnels erzielte Ersparniss darstellt, seit der definitiven Abrechnung des Unternehmens verfallen war, dass die Vertheilung dieses Coupons an die Unterzeichner neuer Aktien das Gesellschaftskapital nicht berühre, und dass folglich die Einsprache der Kantone nicht begründet sei.

---

Auf 31. Dezember 1888 hat die J.-B.-L.-Bahn auf den Betrieb der Bödelibahn verzichtet; derselbe ging auf Herrn Ingenieur E. Pümpin in Bern über. Der zwischen der Gesellschaft der Bödelibahn und Herrn Pümpin abgeschlossene Betriebsvertrag wurde von der Bundesversammlung in ihrer Dezember-Session genehmigt.

Die Tramlinger Regionalbahn konnte im Jahre 1888 ihren Aktionären eine Dividende von 2 % bezahlen. Bekanntlich wurde das Gesellschaftskapital ausschliesslich durch Aktien gebildet.

Die andern Bahnen im Betrieb geben zu keinen Bemerkungen Anlass.

## C. Im Bau begriffene Bahnen.

### 1. Brünigbahn.

Ueber den Stand der Arbeiten der zweiten Strecke der Brünigbahn (Alpnachstad-Luzern), welche im Laufe des Jahres 1889 vollendet werden soll, geben die Berichte der J.-B.-L.-Bahn Aufschluss.

### 2. Lokalbahn Langenthal-Huttwyl.

Die Statuten dieser Gesellschaft wurden am 25. Juli vom Bundesrathe genehmigt unter dem Vorbehalt, dass vom ersten Betriebsjahre an jährlich Fr. 500 per Kilometer in den Erneuerungsfonds eingelegt werden.

Der Regierungsrath bezeichnete als drittes Mitglied der Schätzungskommission für die von der Lokalbahn expropriirten Grundstücke Herrn Grossrath Baumann in Bern, und als Ersatzmänner die Herren Grossräthe Leuch in Utzenstorf und Etter in Jezikofen. Das Bundesgericht ernannte seinerseits Herrn Oberst Schenk in Uhwiesen und der Bundesrath Herrn Oberrichter Wildy in Brugg.

Die Ausführungsarbeiten wurden im Herbst 1888 begonnen. Die Betriebseröffnung wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 1889 stattfinden.

In Bezug auf das Tracé und die Stationsanlagen traten zahlreiche Schwierigkeiten auf. Die meisten wurden jedoch infolge gütlicher Verständigung gehoben. Gleichwohl blieben Ende Jahres noch unerledigt die Frage bezüglich des Bahnhofes Huttwyl und die Einsprache des Gemeinderathes von Langenthal gegen das Projekt der Verbindung mit dem Bahnhof der Centralbahn.

Trotzdem die Beilegung der entstandenen Streitigkeiten entweder den Bundesbehörden oder den gesetzlichen Organen der Bahngesellschaft zusteht, wurden der Regierung doch verschiedene Reklamationen eingereicht, welche dieselbe durch Experten begutachten liess. Die Expertenberichte wurden den Betheiligten mitgetheilt.

### 3. Oberländer Lokalbahn.

Die Gesellschaft der Oberländer Lokalbahnen (Interlaken-Lauterbrunnen und Zweilütschinen-Grindelwald) hat sich im Berichtjahr definitiv gebildet. Die Ausführung des Unternehmens wurde den Herren Pümpin & Cie. in Bern übertragen.

Die Regierung hat als drittes Mitglied der Schätzungskommission für die von dieser Gesellschaft expropriirten Grundstücke ernannt: Herrn Schlup, Förster in Aarberg, und als Ersatzmänner die Herren Nationalrath Häni in Bern und Grossrath Leuch in Utzenstorf. Das Bundesgericht und der Bundesrath haben ihrerseits als Mitglieder dieser Kommission ernannt: die Herren Nationalrath Gisi in Solothurn und Oberrichter Rohr in Aarau.

Die Arbeiten sind in Ausführung begriffen.

### 4. Drahtseilbahn Beatenberg.

Die Gesellschaft der Drahtseilbahn von Merligen nach dem Beatenberg hat sich durch Akt vom 19. Mai gebildet. Die Statuten wurden am 1. September vom Bundesrathe genehmigt. Der Sitz der Gesellschaft ist in Bern. Die Ausführung des Unternehmens wurde den Herren Frutiger & Pümpin übertragen. Die Arbeiten, welche im Herbst begonnen wurden, werden im Jahre 1889 vollendet werden.

## D. Projektirte Bahnen.

Den Konzessionären für die Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Mürren wurde eine Fristverlängerung bewilligt für die Vorlage der Pläne, und zwar von einem Jahr für die I. Abtheilung (Lauterbrunnen-Grütschalp) und von zwei Jahren für die Abtheilung Grütschalp-Mürren.

Ueberdies wurde die Konzession in verschiedenen Punkten abgeändert. Die Konzessionäre wurden ermächtigt, für die obere Abtheilung statt der Elektrizität komprimirte Luft als Betriebskraft zu verwenden. Die beiden Abtheilungen sind übrigens von einander unabhängig, und es haben die Konzessionäre allem Anscheine nach die Absicht, sich vorläufig auf die Ausführung der Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp zu beschränken. Der Bundesrath wurde ermächtigt, die Taxen für diese Abtheilung, unter Zugrundelegung der einheitlichen Fahrpreise für die ganze Bahnstrecke, festzusetzen.

Der Sitz der Gesellschaft wird in Bern sein.

Von der Bundesversammlung wurde eine Konzession ertheilt für eine normalspurige Lokalbahn von Murten nach Freiburg, welche auf eine Strecke von 2 Km. die bernische Enclave Münchenwyler

durchziehen würde. Die Regierung liess sich an der vom schweizerischen Eisenbahndepartement angeordneten Konferenz zur Aufstellung der Konzessionsgrundlagen vertreten. Sobald die Ausführungspläne und die Gesellschaftsstatuten den Kantonen, auf deren Gebiet die Bahn zu liegen kommt, zur Genehmigung eingereicht worden sind, wird den Interessenten zur Vernehmlassung Gelegenheit geboten werden.

Das Tramwayunternehmen der Stadt Bern ist noch nicht in das Ausführungsstadium getreten. Das Gesellschaftskapital ist jedoch aufgebracht und ist zu erwarten, dass im Jahre 1889 mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

Zwei andere lokale Unternehmungen sind um Ertheilung einer Bundeskonzession eingekommen. Die erstere betrifft die Erstellung einer Eisenbahn in direkter Luftlinie, vom Waisenhausplatz nach dem Schänzli, welche nur während der Sommermonate betrieben würde. Die zweite bezweckt die Anlage einer Drahtseilbahn oder eines Aufzuges von der Matte nach der Münsterplattform. Der Bundesrath fand sich jedoch nicht veranlasst, darauf einzutreten, indem nach seinem Dafürhalten die beiden Projekte nicht unter das Eisenbahngesetz, sondern vielmehr in die Kompetenz der kantonalen und Gemeindebehörden fallen. Der Gemeinderath von Bern überwies diese Projekte zu weiterer Prüfung an eine Kommission.

*Bern,* im Januar 1889.

*Der Direktor der Eisenbahnen:*

**Stockmar.**