

Verwaltungsbericht der Direktion der Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Hartmann**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Staatsverwaltungsbericht vom Jahr ... / Kanton Bern**

Band (Jahr): **- (1876)**

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416213>

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.

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

Direktor: Herr Regierungsrath Hartmann.

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 Reg, umfassend die Linien Murgenthal-Herzogenbuchsee-Bern-Thun-Scherzligen 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 Direktorium 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 Scherzligen ist auf den Wunsch der Gemeinderäthe Strättligen 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 Uebelstand zu beseitigen, wenn die Gemeinden die Auffüllung der Grube nicht selbst vornehmen wollen, wie es die Centralbahn zugeben will. Das Begehren um Errichtung eines Wartsaales auf Station Scherzligen wartet noch seiner Erledigung.

Für die Station Bützberg wurde ein kleiner Güterschuppen etablirt.

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.

Ueber die Benutzung der Stationen Bußwyl und Lyß sowie der zwischen diesen beiden Stationen liegenden Bahnstrecke durch die Centralbahn ist mit der Jurabahnengesellschaft 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 Antheil an die Betriebs- und Unterhaltskosten, der nach der ein- und ausgehenden Achsenzahl bemessen wird.

2. Westschweizerische 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 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. Bruntrut-Delle.

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

Der daherige Vertrag wurde vom Großen Rathe am 15. Mai genehmigt. Die Jurabahnengesellschaft übergiebt den bisherigen Aktionären der Gesellschaft Bruntrut-Delle Aktien ihres

eigenen Unternehmens, nämlich dem Staate für Fr. 750,000 und den Gemeinden des Amtsbezirks Bruntrut für Fr. 800,000. Die von ihr übernommenen übrigen Verpflichtungen betragen Fr. 404,707. 77, so daß der Gesamtankaufpreis der Linie Bruntrut-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-Lyon-Mittelmeer-Bahn betrieben.

4. Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Unter dieser Firma besorgte die bernische Jurabahn-gesellschaft:

1) Den Betrieb ihrer eigenen Linien, nämlich Biel-Sonceboz-Chaurdefonds, Neuchâtel-Vocle, Sonceboz-Dachsfelden und Delsberg-Basel, seit 15. Oktober auch Delsberg-Glovelier und seit 16. Dezember Delsberg-Münster und Dachsfelden-Court. (Der anfänglich von der Jurabahn-gesellschaft besorgte Betrieb für die Linie Lyß-Gräschelz wurde später der Westbahn-gesellschaft 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 Staatsbehörden bezüglich des Betriebs dieser Linien wenig vorzulegen, den eingelangten Reklamationen suchte man soviel als möglich Rechnung zu tragen.

Was das Betriebsergebnis der eigenen Linien der Jura-bahnen anbelangt, so ist dasselbe noch nicht definitiv bekannt.

Die approximative Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben ergibt, 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-Gräschelz hat etwas über die Betriebskosten abgeworfen, während die übrigen Linien (zum weitem 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 Jura-
bahnnetz eine Erhöhung der Taxen vom Bundesrath bewilligt wurde.

Das Betriebsergebiß der Staatsbahn erzeugt eine approxi-	
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.

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 einläßlichen 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 Experten durch das Bundesgericht auf Fr. 6,000,000 geschätzt wurde und daß das Bundesgericht die vom Massaverwalter entworfenen Steigerungsbedingungen 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 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. Bodeli-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 Aenderungen der Baupläne vom Bundesrathe genehmigt, betreffend die Stationen Arch und Leuzigen und den Uebergang über die Narwangen-Dürnmühle-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 Großrath Bucher wurde am 17. Februar vom Regierungsrathe Herr Großrath Ott in den Verwaltungsrath gewählt.

Da die Statuten der Jurabahnengesellschaft 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 Grandjean in den Verwaltungsrath.

Im Laufe des Jahres wurden die Linien Delsberg-Glovelier, (15. Oktober) Dachsölden-Court und Münster-Delsberg (16. Dezember) nach Collaudation durch die Bundesbeamten dem Betriebe übergeben, so daß von dem ganzen Furabahnnetz nur noch die Strecke Court-Münster nicht im Betriebe ist, indem seit dem 30. März 1877 auch die Strecke Glovelier-Bruntrut 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 Furabahnen 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 Einschuf 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 sämtliche 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 Brogethallinie 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) Steuern, Abgaben, 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

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

Total Fr. 48,725,597. 14

Das Aktienkapital des Staats bei den Juraabahn beträgt:

1) Für die Linie Bruntrut-Delle	Fr. 750,000. —
2) " das engere Netz	" 6,200,000. —
3) " die Brogetthalbahn	" 500,000. —
4) " das Rollmaterial, welches für die Linie Bern-Langnau reserviert war	" 740,000. —
5) Einschufß der Linie Bern-Biel-Neuenstadt	" 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 Thatfachen, daß die finanzielle Lage des Gotthardbahnunternehmens 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 Erstellung der Kanton Bern vorzugsweise interessirt ist (Luzern-Rüschnacht-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 Gotthardbahn-gesellschaft 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 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 Staatsubvention 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 Gotthardbahnunternehmens 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-Wauwil.

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 Bauern 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. Br ü n i g b a h n.

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 angebeht, welches Gesuch vom Regierungsrathe empfohlen wurde.

b. T h u n = K o n o l f i n g e n.

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. L y ß = Z o f i n g e n.

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 ergibt 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. November 1877 für Beginn der Erdarbeiten.

f. Guttwyl-Lüzelflüh und Langenthal-Guttwyl.

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-Midau 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. 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 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:

Hartmann.

2. Interlaken-Gesellschaft.

Die Gesellschaft wurde am 1. April 1877 in Interlaken als Aktiengesellschaft gegründet. Der Zweck derselben ist die Errichtung einer Eisenbahn von Interlaken nach Thun, welche die Strecke von Interlaken nach Thun im Rahmen der Bundesbahnen bildet. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Interlaken.

Die Gesellschaft hat am 1. April 1877 ein Kapital von 100,000 Schweizer Franken in Aktien von 1000 Franken je Aktie eingezahlt. Die Aktien sind in der Schweiz und im Ausland zu haben. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Interlaken.

Interlaken, den 1. April 1877.

Der Direktor der Eisenbahnen.

Der Direktor der Eisenbahnen.

Geheim.