Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn.

(Vom 30. Januar 1892.)

Tit.

Am 22. August 1890 reichte Herr L. Heer-Bétrix in Biel ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen gemischten Systems von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn.

Dem Gesuche waren im Sinne der Verordnung vom 1. Februar 1875 beigegeben: Situationsplan im Maßstab 1 : 50,000, Längenprofil im Maßstab 1 : $\frac{50{,}000}{25{,}000}$, allgemeiner und technischer Bericht, nebst Kostenvoranschlag und Rentabilitätsberechnung, Skizze der Stationsanlage auf dem Matterhorn, Tarif für Führer und Träger der Visperthäler.

Dem allgemeinen und technischen Bericht entnehmen wir nachstehende Angaben.

Die Zermatter Hochgebirgsbahnen haben den Zweck, eine bequeme Verbindung des Bahnhofes Zermatt mit den zwei hauptsächlichsten Aussichtspunkten Gornergrat und Matterhorn herzustellen und so deren Besuch zu erleichtern, wodurch ein wesentlicher Anziehungspunkt für Zermatt geschaffen und in direkter Weise auch die Interessen der mit ihnen in Verbindung stehenden Linien der Visp-Zermatt-Bahn und der Jura-Simplon-Bahn unterstützt werden.

Namentlich infolge der ungünstigen Verkehrsverhältnisse seien die Walliserthäler im Vergleich zum Berner Oberland und der Gegend des Vierwaldstättersees erst spät dem Fremdenverkehr erschlossen worden, so daß es, außer den Bädern von Leuk, deren Besuch in die vorigen Jahrhunderte zurückdatire, nur wenige Punkte waren, welche dann und wann von Touristen, meistens zum Zwecke naturwissenschaftlicher Studien, aufgesucht wurden, darunter besonders Zermatt. Zur Zeit, da am Vierwaldstättersee und im Berner Oberland Eisenbahnen und Dampfboote einen leichten Verkehr ermöglichten, führte die Eisenbahn im Wallis höchstens bis zum Hauptort Sitten und der Tourist hatte von dort aus 6 Stunden in der Post oder im Reisewagen bis Visp und von hier 9 Stunden zu Fuß oder Pferd zurückzulegen, um nach Zermatt zu gelangen. Mit der Verlängerung der Bahn bis Siders und Brig, sowie mit der Erweiterung eines Theils des Saumweges zur Fahrstraße (St. Niklaus-Zermatt) lasse sich eine starke, unmittelbare Erhöhung der Frequenz nachweisen. Während im Jahr 1855 bei circa 20 Betten die Zahl der Besucher circa 1600 betragen habe, sei dieselbe im Jahr 1887 auf 12,500 gestiegen bei vorhandenen 800 Betten. Im Jahr 1890, wo die Bahn bis Stalden und später bis St. Niklaus führte, habe Zermatt während Wochen täglich 900 bis 1000 Reisende beherbergt und es sei der Andrang ein derartiger gewesen, daß sich die vorhandenen Unterkunftsverhältnisse als ungenügend erwiesen. Wenn erst die Züge bis Zermatt gelangen und eine Schnellzugsverbindung zwischen Lausanne und Visp das Dorf Zermatt aus der Nord- und Ostschweiz in einem Tag erreichbar machen, so werde die Frequenz noch sehr bedeutend steigen.

Die Lage von Zermatt, im grünen Wiesenplan, umrahmt von schattigen Arvenwäldern und überragt von den höchsten Erhebungen der Schweizeralpen, bestimme diesen Punkt wie keinen zweiten als Station für Erholungsbedürftige und als Standquartier für Ausflüge in's Hochgebirg. Das Thal von Zermatt selbst biete wenig Aussicht und sei daher für die Meisten nicht letztes Reiseziel. Die zahlreichen herrlichen Aussichtspunkte der Umgebung werden zu Fuß oder mit Maulthieren in wenigen Stunden erreicht und an schönen Tagen ziehen lange Karawanen Reisender nach diesen Höhen, während Bergführer und Träger den Bergsteiger nach den höchsten Spitzen begleiten.

Das Beschwerliche, welches bei den bisherigen primitiven Verkehrsmitteln mit einer Reise nach Zermatt verbunden war, habe aber ältern und schwächlichen Personen eine solche gar nicht gestattet, so daß Zermatt in erster Linie nur Standquartier für Bergsteiger und außerdem eine beliebte Sommerfrische bloß für rüstige Leute gewesen.

Infolge der Eröffnung der Visp-Zermatt-Bahn werde die Zahl der Besucher sich binnen kurzer Zeit verdoppeln und verdreifachen, und neben den rüstigen Touristen eine große Zahl schwächlicher Leute eintreffen, welche in der stärkenden Alpenluft Genesung suchen und von einem der vielen Aussichtspunkte den Anblick der herrlichen Firnenwelt genießen möchten. Diesen genügen aber die bisherigen Transportmittel nicht mehr. Abgesehen davon, daß schon heute das Pferdematerial bei Weitem nicht ausreiche, um an schönen Tagen auch nur einigermaßen den Wünschen der Reisenden zu entsprechen, und ohne auf die hohen Preise und die vielen Unannehmlichkeiten einzutreten, welche der Verkehrsdienst durch Sattelpferde und Tragsessel mit sich bringe, sei wenigstens bezüglich jener zu bemerken, daß sie wegen der Steilheit der Wege für den Abstieg durchwegs nicht verwendet werden können und ein großer Theil der Besucher, die den beschwerlichen Rückweg auf steilen Maulthierpfaden zu Fuß nicht zurücklegen können, daher geradezu vom Besuch dieser Aussichtspunkte ausgeschlossen werden. Es sei daher der Wunsch ein wohlberechtigter, es möchte durch Anlage von Eisenbahnen wenigstens eine beschränkte Zahl dieser Aussichten auch solchen Besuchern von Zermatt zugänglich gemacht werden.

Der Gornergrat, gegenüber der Monterosagruppe, und das Matterhorn, die kühnste und imposanteste Erhebung der ganzen Alpenkette, seien für diesen Zweck als die geeignetsten zu betrachten.

Der Gornergrat (3136 m. ü. M.) ist, so fährt der Bericht fort, der besuchteste Aussichtspunkt von Zermatt, und wird beinahe von jedem Tourist, der nach Zermatt reist, von den zu längerem Aufenthalt daselbst stationirten Pensionären des Wiederholten besucht. Zu Pferd (Taxe Fr. 12) dauert der zu Fuß nicht unbeschwerliche Aufstieg 4 Stunden; der Rückweg zu Fuß oder im Tragstuhl nimmt für die Meisten ebenso viel Zeit in Anspruch, so daß die Tour auf einen vollen Tag anzuschlagen ist. Mit der Bahn wird sie auf die Hälfte reduzirt, und wer mit Morgenzügen in Zermatt anlangt, kann Mittags die Aussicht auf dem Gornergrat genießen und Abends wieder in Lausanne sein.

Gleichzeitig berührt die Bahn die seit einigen Jahren erschlossenen Schluchten des Gornerbaches, die, ähnlich der Aareschlucht bei Meiringen, ein beliebter Anziehungspunkt für die Reisenden geworden sind, und bedient außerdem die beiden Hôtels Riffelalp und Riffelberg.

Das Matterhorn, 4505 m. ü. M., erhebt sich als steile, vierseitige Pyramide aus massigem Urgestein aufgebaut, etwa 1500 m. über

die westlichen Firnfelder des Theodulgletschers. Sein oberster Gipfel hat, von Zermatt aus gesehen, die Form eines Daches, dessen nahezu horizontale, 200 m. lange First den Gipfelkamm bildet. Die Aussicht, welche dieser Berg vermöge seiner vollständig freien Lage inmitten der mächtigsten Erhebungen der Schweizeralpen ringsherum gewähre, sei von ergreifender Großartigkeit.

Wenn die Bahnanlage bis zu 3100 m. überirdisch projektirt werde, so sei daran zu erinnern, daß man in den südlichen Walliserthälern mit ganz andern klimatischen Verhältnissen zu rechnen habe als in der Centralschweiz, von welcher die Seegegenden die achtfache mittlere Regenmenge Zermatts aufweisen. Wenn irgendwo in der Schweiz die orographischen und klimatischen Verhältnisse für den Bau und erfolgreichen Betrieb einer Hochgebirgsbahn günstige seien, so sei dies in Zermatt der Fall.

Das Gesuch sieht, ähnlich wie sich s. Z. in Lauterbrunnen und Grindelwald eine Opposition gegen alle Thal- und Bergbahnen geltend machte, Einsprachen gegen Gewährung der Konzession von Seite der Besitzer von Sattelpferden, von Führern und Trägern, die sich in ihren Interessen beeinträchtigt glauben könnten, voraus und tritt diesbezüglichen Befürchtungen entgegen, indem es namentlich ausführt, daß für eine allfällige Einbuße auf der einen Seite (Gornergrat) in der erhöhten Frequenz von Zermatt und dem daherigen vermehrten Verdienst eine reichliche Ausgleichung liegen werde.

Die Zermatter Hochgebirgsbahnen seien der nothwendige Ausbau der Linie Visp-Zermatt und mit Rücksicht auf die enorme Frequenzerhöhung durch jene ein Bedürfniß.

Dieselben zerfallen in folgende Abtheilungen und Unterabtheilungen:

1. Zufahrt von Zermatt zum Fuß der Steilrampen, Zermatt-Gorge-Moos und Gorge-zum See;
2. Matterhornbahn, zum See-Schafberg, Schafberg-Whympershütte, Whympershütte-Matterhornspitze;
3. Gornergratbahn, Moos-Riffelalp, Riffelalp-Gornergrat.

Für sämmtliche Sektionen mit Ausnahme der Verbindungsstrecken Zermatt-Moos und Zermatt-, bezw. Gorge-zum See, welche, als Fortsetzung der Visp-Zermatt-Bahn, mittelst Dampf betrieben werden sollen, ist als treibende Kraft Elektrizität in Aussicht genommen, zu deren Erzeugung die reichlich vorhandenen Wasserkräfte Verwendung finden sollen.

Ueber die einzelnen Sektionen ist aus dem sehr eingehend gehaltenen technischen Bericht Folgendes hervorzuheben:

1. Zufahrt von Zermatt zu den Steilrampen.

Diese Strecke ist 3600 m. lang und zerfällt in die Unterabtheilungen Zermatt-Gorge-Zum See, 2900 m., und Gorge-Moos, 700 m. lang. Sie soll als natürliche Fortsetzung der Thalbahn Visp-Zermatt als Zahnradbahn mit eingelegten Adhäsionsstrecken mittelst Dampf betrieben werden. Die Konstruktion ist in allen Theilen analog derjenigen der Linie Visp-Zermatt, so daß nöthigenfalls das Rollmaterial besagter Linie zu diesem Verkehr ebenfalls herangezogen werden kann: Spurweite 1 m., Minimalradius 70 m., 2 Laufschienen, zweitheilige Abt'sche Zahnstangen. Die Bahn verläßt den Bahnhof Zermatt auf Cote 1608, unterfährt den Dorfhügel von Zermatt in einem 180 m. langen Tunnel, folgt jenseits des Triftbaches dem mäßig geneigten offenen westlichen Thalgehänge, überschreitet den Zmuttbach und erreicht als Adhäsionsstrecke mit mittlerer Steigung von 31 ‰ die Abzweigungsstation Gorge, Cote 1670 m. Von hier aus führt eine horizontale Verbindungsstrecke mittelst Spitzkehre nach Ueberschreitung der Matter-Visp zur Station Moos 1670 m., Ausgangspunkt der Gornergratbahn, während der Hauptstrang mittelst Zahnstange in mittlerer Steigung von 128 ‰ durch Wald und Weide zur Station Zum See, 1785 m. ü. M., Ausgangspunkt der Matterhornbahn, ansteigt.

2. Matterhornbahn.

1. Sektion: Drahtseilbahn Zum See-Schafberg. Die horizontale Länge beträgt 1140, die Höhendifferenz 535, die schiefe Länge 1250 m., die mittlere Steigung 48 % und die Maximalsteigung 55 %. Als Konstruktionssystem wird dasjenige der Salvatorebahn adoptirt: 0,80 m. Spurweite, zweitheilige Abt'sche Zahnstange, Motor in der Mitte der Seillänge, so daß die Wagen sich in der Mitte begegnen, wo ein Umsteigen der Reisenden stattfindet. Das durchfahrene Terrain ist leicht bestockte und theils offene Weide; die Bahn verfolgt in nahezu gleichmäßiger Steigung die Kante eines mäßig gewölbten Terrainrückens und erreicht, nachdem sie über die Waldregion emporgestiegen, die Station Schafberg auf Cote 2320.

2. Sektion: Schafberg-Whympershütte. Die horizontale Länge beträgt 4550 m., die Höhendifferenz 820 m. und die mittlere Steigung 18 %. Als Konstruktionssystem wird vorgesehen eine Zahnradbahn mit 0,80 m. Spurweite, zweitheiliger Abt'scher Zahnstange und elektrischem Betrieb.

Von Station Schafberg steigt die Bahn über offene gegen Osten und Süden mäßig abfallende Alpen hart am Hôtel Schwarz-

see zur gleichnamigen Haltstelle empor und erreicht kurz nachher den steilen Südostabfall des vom Hörnli gegen das Matterhorn hinstreichenden Felskammes. Sie gewinnt, längs diesem, stellenweise in kurze Tunnels, zuletzt in einen solchen von 200 m. Länge eintretend, die unterirdische Umsteigestation Whympershütte und damit den Fuß des eigentlichen Matterhornkegels.

3. Sektion: Whympershütte-Matterhornspitze, deren horizontale Länge zu 1780 m., die Höhendifferenz zu 1345 m., die schiefe Länge zu 2230 m. und die mittlere Steigung zu 75,5 % angegeben wird. Als Konstruktion ist vorgesehen: Eine Drahtseilbahn von 0,80 m. Spurweite mit Motor und Umstieg in der Mitte der Seillänge. Besondere Maßnahmen betreffs Betriebssicherheit, Erhöhung der Seilbiegsamkeit durch Verwendung mehrerer Seile, mehrfache Bremsung, Geschwindigkeits-Regulirvorrichtungen. Treppenanlage längs der ganzen Bahn und Nischen in kurzen Zwischenräumen. Das Tracé verfolgt in schwach nach unten ausgebogener, in vertikaler Ebene liegender Bahn den Nordostkamm des Matterhorns, wobei es, soweit dies bezüglich der Bauverhältnisse erwünscht und mit Rücksicht auf die Temperatur erlaubt erscheint, möglichst nahe an die Oberfläche gerückt werden soll. Die Bahn erreicht die Gegend des höchsten Punktes 4505 m. des von Ost nach West verlaufenden nahezu horizontalen Gipfelkammes circa 20 m. unterhalb der Kammhöhe. Daselbst werden längs des Gipfelkammes Gallerien angelegt und Räumlichkeiten für Restauration, für Betriebspersonal, die Führer und einige Schlafkabinen vorgesehen. Die beigegebene Skizze gibt Aufschluß über die topographische Beschaffenheit des Gipfels und die Placirung der vorgesehenen Anlage.

3. Gornergratbahn.

1. Sektion: Moos-Riffelalp, mit einer horizontalen Länge von 1300 m., einer Höhendifferenz von 640 m. und einer schiefen Länge von 1490 m., mit mittlerer Steigung von 48 % und 55 % Maximalsteigung.

Als Konstruktionssystem wird ebenfalls dasjenige der Salvatorebahn angenommen, 0,80 m. Spurweite, zweitheilige Abt'sche Zahnstange, Motor in der Mitte der Seillänge und Umsteigen der Reisenden daselbst.

Das Tracé verfolgt das gleichmäßige, bewaldete Gehänge unterhalb dem Hotel Riffelalp. Eine Felswand zwingt zum Ausbiegen der Linie, so daß diese aus zwei Geraden und einem Kurvenstück mit 300 m. Radius zusammengesetzt ist. Der Baugrund ist ein in jeder Beziehung günstiger.

2. Sektion: Riffelalp-Riffelberg-Gornergrat, mit 4250 m. Horizontallänge, 810 m. Höhendifferenz, 19 % mittlerer Steigung, 23 % Maximalsteigung.

Diese Strecke ist Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb, ganz analog derjenigen von Station Schafberg nach Whympershütte. Das Tracé steigt quer über den Abhang des Riffelbaches nach dem Hotel Riffelberg, entwickelt sich mit einer durchschnittlichen Steigung von 19 % über das Hochplateau des Riffelberges nach dem „Rothen Boden" und in der Nähe des Reitweges nach den kahlen Höhen des Gornergrates.

Auch hier ist der Baugrund ein durchwegs günstiger. Die Linie verfolgt ähnlich dem Weg diejenigen Gelände, welche im Frühjahr am ehesten schneefrei werden.

Unter Angabe der bei den einzelnen Abtheilungen maßgebenden Konstruktionselemente und unter Hinweis namentlich auf die wichtigsten Kunstbauten und die Terraingestaltung, sowie insbesondere unter Berücksichtigung der Baukosten und Devise ähnlicher Unternehmungen und Projekte, wird folgender summarischer Kostenvoranschlag aufgestellt:

1. Zermatt-Zum See	Fr.	462,700
2. Verbindungsbahn	„	26,000
3. Moos-Riffelalp	„	650,000
4. Riffelalp-Gornergrat	„	1,237,000
5. Zum See-Schafberg	„	550,000
6. Schafberg-Whympershütte	„	1,582,100
7. Whympershütte-Matterhorn	„	2,007,000
Bau- und Expropriationskosten . . . Summa	Fr.	6,514,800
Organisations- und Verwaltungskosten, Bauzinse und Betriebsfonds	„	485,200
Total	Fr.	7,000,000

Diese Summe würde sich auf die einzelnen Posten in nachstehender Weise vertheilen:

1. Verwaltung und Kapitalbeschaffung	Fr.	485,200
2. Projektverfassung und Bauleitung	„	220,000
3. Grunderwerb	„	160,000
4. Unterbau und Tunnels	„	2,734,800
5. Oberbau und mechanische Einrichtungen	„	1,530,000
6. Hochbau	„	180,000
Uebertrag	Fr.	5,310,000

	Uebertrag	Fr. 5,310,000
7. Telegraph, Signale und Abschlüsse	„	55,000
8. Elektrische Einrichtung, Turbine und Verschiedenes	„	800,000
9. Rollmaterial	„	300,000
10. Mobiliar und Geräthschaften	„	35,000
11. Unvorhergesehenes	„	500,000
		Fr. 7,000,000

Auch eine Rentabilitätsrechnung stellt das Gesuch auf und gelangt dabei zu folgenden Resultaten:

Betriebseinnahmen:

1. Zermatt-Matterhorn,	hin und zurück	6,000 × 60	= Fr. 360,000
2. Zermatt-Whympershütte,	„ „ „	2,000 × 12.40	= „ 24,800
3. Zermatt-Schwarzsee,	„ „ „	3,000 × 6.90	= „ 20,700
4. Zermatt-Gornergrat,	„ „ „	12,000 × 10.95	= „ 131,400
5. Zermatt-Riffelberg,	„ „ „	2,000 × 7.45	= „ 14,900
6. Zermatt-Riffelalp,	„ „ „	3,000 × 4.95	= „ 14,850
	Von Personen	28,000	= Fr. 566,650
7. Gepäck- und Güterverkehr zirka . . .			„ 25,000
		Total der Einnahmen	Fr. 591,650

Diesen stehen gegenüber:

1. Eigentliche Betriebskosten:			
a. Zermatt-zum See	Fr. 29,700		
b. Zum See-Whympershütte . .	„ 44,800		
c. Whympershütte - Matterhornspitze	„ 24,400		
d. Moos-Gornergrat	„ 43,800		
	Fr. 142,700		
2. Einlage in den Reserve- und Erneuerungsfonds	„ 50,000		
3. Unvorhergesehenes und diverse Auslagen	„ 23,950		
		Fr. 216,650	
4. Verzinsung von 3 Mill. Obligationen à 4½ %		„ 135,000	
			„ 351,650
		Ueberschuß	Fr. 240,000

welcher die Ausrichtung einer 6 % Dividende an das 4 Millionen betragende Aktienkapital erlauben würde.

Einen Monat später, d. h. am 22. September 1890, wurde sodann von den Herren J. A. Roten, Nationalrath, S. Zen Ruffinen, Ingenieur, beide in Sitten, und von Ernst & Cie., Banquiers in Bern, ein zweites Konzessionsgesuch für die gleichen Linien eingereicht, dem ein Situationsplan im Maßstab 1 : 50,000, ein Längenprofil im Maßstab 1 : $\frac{50,000}{20,000}$ und ein summarisch gehaltener technischer Bericht mit Kostenvoranschlag beigegeben waren.

Dieses Konzessionsgesuch wurde in letzter Stunde, d. h. mit Eingabe vom 23. Januar 1892, zurückgezogen, so daß nun keine Veranlassung mehr vorliegt, auf dasselbe hier des Nähern einzugehen.

In dritter Linie sah sich dann auch noch die Gemeinde Zermatt, in Verbindung mit dem dortigen Gasthofbesitzer Herrn Alexander Seiler, veranlaßt, mit Eingabe vom 23. November und 4. Dezember 1890, um die Konzession für eine Eisenbahn auf den Gornergrat einzukommen. Diese Petenten glaubten für sich ein Vorzugsrecht namentlich aus dem Grunde beanspruchen zu dürfen, weil die Bahn nicht nur ganz auf Gebiet, sondern größtentheils auf dem Eigenthum der Gemeinde erstellt würde und sie billiger Weise nicht auf dem Expropriationswege sollte gezwungen werden können, ihren eigenen Grund und Boden für den Bahnbau herzugeben, wenn sie letztern, sowie den Betrieb selbst zu übernehmen sich bereit erkläre. Ferner wurde die entscheidende Bedeutung der Bahn für die ganzen Lebens- und Erwerbsverhältnisse Zermatts betont und deßhalb eine Frist von 5 Jahren für die Ausführung nachgesucht, um so der Bevölkerung Zeit zu lassen, sich zunächst mit der durch Eröffnung der Visp-Zermatt-Bahn hervorgerufenen Umwälzung der Verhältnisse zurecht zu finden.

Dieses Konzessionsgesuch wurde aber unterm 7./21. Mai 1891 ebenfalls förmlich zurückgezogen, wobei die Gemeinde erklärte, daß mit ihrem Einverständniß Herr Seiler und die Visp-Zermatt-Bahn sich dem Konzessionsbegehren des Herrn Heer angeschlossen und die Gemeinde von den Rechtsnachfolgern des letztern, wie Herrn Seiler und der Visp-Zermatt-Bahn, genügende Versicherung in Händen habe, daß ihre Interessen vollständig gewahrt und ihren Wünschen und Begehren Rechnung getragen werde. Die gegen das Begehren des Herrn Heer anfänglich erhobene Einsprache werde daher fallen gelassen.

Unterm 12. Dezember machte dann Herr Heer-Bétrix in einer gleichzeitig von Herrn X. Imfeld, Ingenieur in Hottingen, unterzeichneten Eingabe die Mittheilung, daß letzterer schon vor Eingabe

des Konzessionsgesuches vom 22. August 1890 mit ihm, Herrn Heer, einen Vertrag dahin abgeschlossen hatte, daß die eventuell ertheilte Konzession Eigenthum der beiden Herren sein solle. Herr Imfeld habe zudem bei den zur Konzessionseingabe nöthigen technischen Vorarbeiten mitgewirkt. Gleichzeitig wurde ersucht, es möchte Herr Imfeld an Stelle des erkrankten Herrn Heer als (dessen Vertreter und) Konzessionsbewerber anerkannt werden.

Bald darauf starb Herr Heer und es gaben dann, mit Schreiben vom 30. April, dessen Erben, Frau Louise Heer-Bétrix und Herr Louis Heer, im Einverständniß mit Herrn Imfeld und unter Bezugnahme auf die hievor erwähnte Kollektiveingabe vom 12. Dezember 1890, die Erklärung ab, daß sie das von Herrn Heer eingereichte Konzessionsgesuch in allen Theilen förmlich aufrecht erhalten und auf die eventuell ertheilte Konzession in Gemeinschaft mit Herrn Imfeld alleinigen Anspruch erheben.

Der Staatsrath des Kantons Wallis, welchem die Konzessionsgesuche vorschriftsgemäß zur Vernehmlassung mitgetheilt wurden, übermittelte mit Schreiben vom 3. Dezember die auf den Gegenstand bezügliche Beschlußfassung des Großen Rathes vom 29. November 1890, sowie eine Anzahl Petitionen aus den Kreisen der betheiligten Bevölkerung.

Auf den Antrag des Staatsrathes empfahl der Große Rath den Bundesbehörden, auf ein Jahr jede Beschlußfassung über die vorliegenden Konzessionsgesuche zu verschieben, eventuell, wenn dies nicht beliebeu sollte, dem Konzessionsgesuch der Herren Roten und Konsorten zu entsprechen, unter Ausschluß desjenigen des Herrn Heer. Ferner stimmte er einem Antrage des Staatsrathes bei, welcher dahin lautete, es sollte bei der Konzessionsertheilung dem Kanton oder den Gemeinden, als Entschädigung für den zum Zwecke des Baues von reinen Spekulationsbahnen enteigneten Grund und Boden, eine Betheiligung am Reinertrag oder dann eine besondere Verständigung über diesen Punkt vorbehalten werden. Wir werden unten bei Besprechung der Konzessionsbedingungen Gelegenheit haben, auf diesen Punkt näher einzugehen.

Die vom Großen Rathe acceptirte Begründung der Stellungnahme in der Konkurrenzfrage durch den Staatsrath kann hier füglich unerwähnt bleiben, nachdem ein Konkurrenzverhältniß zwischen verschiedenen Bewerbern heute nicht mehr besteht.

In den der Vernehmlassung beigegebenen Petitionen der Gemeinde Zermatt, unterstützt durch diejenigen von Randa und Täsch, sowie der Führer und Träger, war die ablehnende Begutachtung der Konzessionsgesuche durch die Regierung, von der Gemeinde

eventuell empfohlen, es möchte dem aus ihr und Herrn Seiler bestehenden Konsortium der Vorzug gegeben werden.

Zur Unterstützung seines Gesuches gab Herr Heer-Bétrix dem Eisenbahndepartement schon im November 1890 Kenntniß von einem mit der eidgenössischen Bank abgeschlossenen Vertrage, laut welchem sich dieses Bankinstitut zur Finanzirung des Projektes verpflichtete, falls letzteres sich bei näherer Prüfung als durchführbar erweise. Diese Zusage wurde später durch die Bank ausdrücklich bestätigt. Einen solchen vorläufigen Ausweis über die Finanzirung leistete auf Anfrage des Eisenbahndepartements auch das Konsortium der Herren Roten und Mithafte, indem es eine Erklärung des Bankhauses Marcuard & Cie. in Bern beibrachte, welches seine Bereitwilligkeit aussprach, sich mit der Finanzirung des Unternehmens zu befassen und zum Zwecke der Beschaffung der nöthigen Kapitalien ein Syndikat zu gründen.

Von der inhaltlichen Wiedergabe einiger weitern, durch das Konkurrenzverhältniß veranlaßten Eingaben, die nun gegenstandslos geworden sind, sehen wir ab.

Zu erwähnen ist noch, daß auf eine bezügliche Anfrage des Eisenbahndepartements die Erben Heer und Herr Imfeld sich bereit erklärten, für ihre über 3000 m. gelegene 4. Sektion den für das Jungfraubahnprojekt verlangten Nachweis der Gefahrlosigkeit anzustreben, und daher im Prinzipe zur praktischen und finanziellen Betheiligung an den von Herrn Ingenieur Köchlin in Paris, als Konzessionär der Jungfraubahn, anzustellenden Versuchen sich verpflichteten. Das Departement hatte sich von der u. E. zutreffenden Erwägung leiten lassen, daß der in Art. 8 der Jungfraubahnkonzession vorbehaltene Nachweis auch bei allfälliger Konzessionirung der Matterhornbahn verlangt werden müsse, somit ein Interesse der Bewerber um die letztere vorliege und es auch der Billigkeit entspreche, wenn sich dieselben bei den von den Konzessionären der Jungfraubahn anzustellenden Versuchen betheiligen würden.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden gemeinsam für die beiden Bewerbergruppen am 17. Juni d. J. statt. Von den im Allgemeinen und zu den einzelnen Artikeln gefallenen Anträgen und Bemerkungen wird hienach bei Erörterung des Konzessionsentwurfes die Rede sein. In der allgemeinen Diskussion war wesentlich bloß von der verlangten besondern Entschädigung der Gemeinde die Rede.

Indem wir nun zur Erörterung der Frage übergehen, ob und eventuell unter welchen Bedingungen die Konzession zu ertheilen sei, so setzen wir zunächst Ihr Einverständniß damit voraus, daß durch

die außergewöhnlichen Verhältnisse, welche das vorliegende Projekt mit demjenigen der Jungfraubahn gemein hat, die Ertheilung der Konzession grundsätzlich nicht mehr in Frage gestellt sei, sondern es genüge, denselben in gleicher Weise wie bei diesem Projekte durch eine besondere Bestimmung in der Konzession (Art. 8, Al. 2) Rechnung zu tragen, somit ein näheres Eingehen auf dieselben hier entfallen kann.

Wir gestatten uns daher, Ihnen die Konzessionsertheilung an Herrn Imfeld und die Erben Heer zu empfehlen, und gehen zu einer kurzen Begründung der einzelnen Bestimmungen des nachstehenden Konzessionsentwurfes über, wobei auch die in der Konzessionskonferenz gestellten Anträge und gefallenen Bemerkungen zur Sprache kommen werden. Im Allgemeinen schließt sich der Entwurf formell und materiell den für solche Spezialbahnen üblichen Konzessionsbedingungen an.

In Art. 3 ist nach dem Wunsche des Staatsrathes Sitten als Sitz der Gesellschaft bestimmt, während Herr Imfeld und Mithafte Bern vorgezogen hätten.

Der Vertreter des Staatsrathes wünschte dem letztern, durch Art. 4, eine Vertretung im Verwaltungsrathe vorbehalten, gab sich indessen mit der Erklärung der Petenten, seiner Zeit in den Statuten dem Wunsche der Regierung zu entsprechen, befriedigt. Wir hätten einer Aenderung des ständigen und der Normalkonzession entsprechenden Wortlautes des Art. 4 unserseits nicht das Wort reden können, sondern halten es für das Richtige, wenn eine solche Bestimmung in den Statuten getroffen wird.

Die Artikel 5 und 6 setzen im Einverständniß der Petenten für die beiden von einander unabhängigen Abtheilungen der Gornergrat- und Matterhornbahn verschiedene Fristen an, die als den Verhältnissen angemessen bezeichnet werden können.

Art. 8 trägt im ersten Alinea dem Umstande Rechnung, daß sich Petenten die abschließliche Feststellung des Betriebssystems je nach dem Resultat näherer Studien noch vorbehielten. Alinea 2 und 3 entsprechen dem Wortlaut des für die Jungfraubahn als nothwendig erachteten Vorbehalts und bedürfen im Hinblick auf die analogen Verhältnisse bei den beiden Unternehmungen keiner besondern Begründung. Die Petenten hätten eine Präzisirung in dem Sinne gewünscht, daß sich der Vorbehalt nur auf die Matterhornbahn, und zwar soweit sie über 3000 m. zu liegen komme, beziehe. Es liegt aber unseres Erachtens keine Veranlassung vor, die Bestimmung einschränkender zu fassen als für die Jungfraubahn.

Bei Art. 12 wurde die Frage aufgeworfen, ob nicht die Beschränkung des Betriebes auf die Touristensaison beseitigt und die Bestimmung der jeweiligen Betriebsdauer dem Bundesrathe anheimgestellt, oder doch wenigstens der Ausdruck „Touristensaison" näher präzisirt werden sollte. Es ist indessen nicht einzusehen, warum für die hier in Rede stehenden Bahnen, welche doch ausschließlich dem Touristenverkehr dienen werden, eine andere Bestimmung, als sie für ähnliche Unternehmungen zumeist besteht, getroffen werden sollte. Es erscheint dies um so weniger nothwendig, als gerade der Ausdruck „Touristensaison" dem Bundesrathe freie Hand gibt, bei der Fahrplangenehmigung einer den Verhältnissen nicht Rechnung tragenden Einschränkung des Betriebes entgegenzutreten. Für Ausdehnung des Betriebes aber über die Touristensaison hinaus kann doch wohl hier kein Bedürfniß vorausgesehen werden. Wir beantragen Ihnen daher, die bei Touristenbahnen übliche Bestimmung zu belassen.

In Art. 13 ist dem Wunsche der Kantonsregierung. es möchte für den Fall des Bedürfnisses auch Viehtransport (z. B. für die Bedürfnisse der Hotels) vorbehalten werden, durch eine entsprechende Redaktion Rechnung getragen.

Der Art. 15 enthält die Taxen nach den Vorschlägen der Petenten. Mit Rücksicht auf den Charakter der Bahnen wollen wir gegen die allerdings etwas hohen Ansätze nicht Einspruch erheben, nachdem auch die Kantonsregierung dieselben nicht beanstandet und für die einheimische Bevölkerung, Führer und Träger, ermäßigte Taxen, welche der Bundesrath festsetzen wird, vorbehalten sind.

Der Vertreter des Staatsrathes drang auch bei der Konzessionskonferenz darauf, daß in die Konzession eine Bestimmung aufgenommen werde, welche den Interessen der einheimischen Bevölkerung durch Vorbehalt einer besondern Abfindung für die Landabtretung gerecht würde.

Abgesehen davon, daß für die Landabtretung die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen Regel machen müssen und noch in keinem andern Falle ausnahmsweise Bestimmungen, wie sie der Staatsrath vorschlägt, aufgestellt wurden, kann davon schon aus dem Grunde Umgang genommen werden, weil die Gemeinde selbst kein bezügliches Begehren stellt, sondern ausdrücklich erklärt, über die zu gewährenden Garantien behufs Wahrung ihrer Interessen und Berücksichtigung ihrer Wünsche und Begehren mit den Konzessionsbewerbern Imfeld und Mithaften sich verständigt zu haben. Die Letztern haben überdies auch in aller Form zu Protokoll gegeben, daß ihre Gesellschaft das Möglichste thun werde, um allen billigen

Anforderungen der Bevölkerung und der Gemeinde Zermatt gerecht zu werden. Unter diesen Umständen erscheint die Aufnahme einer Ausnahmsbestimmung, welche auch mit Rücksicht auf die Konsequenzen zu Bedenken Anlaß gäbe, nicht erforderlich.

Indem wir uns zum Schlusse gestatten, Ihnen die Genehmigung des nachstehenden Beschlussesentwurfes zu empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß zur Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 30. Januar 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn L. Heer-Bétrix in Biel, vom 22. August 1890;
2. einer Erklärung der Herren Heer-Bétrix in Biel und X. Imfeld, Ingenieur in Zürich, vom 12. Dezember 1890;
3. einer Eingabe der Erben des Herrn Heer-Bétrix und des Herrn X. Imfeld, vorgenannt, vom 30. April 1891;
4. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 30. Januar 1892,

beschließt:

Dem Herrn X. Imfeld, Ingenieur in Hottingen, und den Erben des Herrn L. Heer-Bétrix sel. in Biel, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Sitten.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind für die Bahn auf den Gornergrat und binnen 36 Monaten für die Bahn auf das Matterhorn dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Linie auf den Gornergrat und binnen 6 Jahren diejenige auf das Matterhorn zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne und nach Eröffnung des Betriebes Abänderungen zu verlangen, wenn solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten sind.

Art. 8. Die Festsetzung bezw. Genehmigung des Betriebssystems erfolgt durch den Bundesrath nach Vorlage der Detailpläne.

Der Bundesrath wird diese Genehmigung für die Matterhornbahn erst dann ertheilen, wenn durch Versuche nachgewiesen sein wird, daß der Bau und Betrieb der Bahn in Bezug auf Leben und Gesundheit der Menschen keine ausnahmsweisen Gefahren nach sich ziehen werde.

Der Bundesrath ist berechtigt, eventuell vorher die Erstellung von Probestrecken zu verlangen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Wallis und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Touristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird für beide Sektionen, der Betriebseröffnung vorgehend, vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Der Bundesrath wird bestimmen, ob und in wie weit die Gesellschaft zum Viehtransport verpflichtet werden soll.

Art. 14. Für die Adhäsionsbahn sind zwei Wagenklassen, für die übrigen Strecken ist eine Wagenklasse einzuführen, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Taxen, welche zur Erhebung gelangen, dürfen den Betrag folgender Ansätze nicht überschreiten:

1. Für den Transport von Personen:

	I. Klasse.	II. Klasse.	
a. auf Adhäsions- und Zahnradstrecken	Fr. 1. 20	Fr. —. 90	per km.
	Bergfahrt.	Thalfahrt.	
b. auf Seilbahnstrecken . .	Fr. 2. 40	Fr. 1. 80	
c. „ Matterhorn Seilbahn .	Fr. 50 hin und zurück.		

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr die Hälfte der unter litt. *a* und *b* genannten Taxen zu bezahlen.

Auf den litt. *a* und *b* genannten Strecken sind für Hin- und Rückfahrt die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten, und ist ferner für Abonnementsbillete ein weiterer Rabatt zu gewähren.

Für die einheimische Bevölkerung, Führer und Träger bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrath festsetzen wird.

2. Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gewichte von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden darf eine Taxe von 5 Rappen per Kilogramm und Kilometer bezogen werden.

3. Für den Transport von Gütern darf eine Taxe von 3 Rp. per Kilogramm und Kilometer, für landwirthschaftliche Produkte aber nur eine solche von 1,5 Rp. erhoben werden.

Art. 16. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Die im Art. 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Art. 18. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung

zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Wallis, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß

aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 21. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 20 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Wallis hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Zermatt auf den Gornergrat und auf das Matterhorn. (Vom 30. Januar 1892.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1892
Band Volume Volume	1
Heft Cahier Numero	05
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	03.02.1892
Seite Page Pagina	545-564
Ref. No	10 015 600

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.