

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des San Salvatore.

(Vom 24. November 1885.)

Tit.

Mit Eingabe vom 10. August stellt Herr Dr. Antonio Battaglini in Lugano Namens einer zu gründenden Aktiengesellschaft das Gesuch um Konzessionsertheilung für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des südlich davon gelegenen, 909 m. (über Meer) hohen San Salvatore.

Der Konzessionspetent bezweckt durch Erstellung dieser Bahn zum Besuche des schon jetzt vielbestiegenen, nach allen Richtungen eine prachtvolle Fernsicht bietenden, in nächster Nähe Luganos gelegenen Aussichtspunktes des S. Salvatore zu veranlassen und damit für den Fremdenzuzug einen neuen Anziehungspunkt zu schaffen, wodurch der ganzen Gegend ein bedeutender materieller Vortheil zugewendet würde. Petent führt weiter aus, daß die projektirte Bahn keine bevölkerten Ortschaften berühre und daher nicht sowohl zur Bedienung des allgemeinen Verkehrs, als vielmehr ausschließlich zur Beförderung von Fremden oder Touristen überhaupt bestimmt sei, welche in der Nähe von Lugano ein herrliches Panorama genießen wollen. Die Bahn soll in dem nahe bei Lugano am See gelegenen Paradiso ihren Ausgangspunkt haben, bis oberhalb dieser Ortschaft Kulturland durchschneiden, von da durch Gehölz und unbebautes Land bis zum Gipfel sich hinziehen. Sie

kreuzt das Tracé der Gotthardbahn an einem hiezu günstigen Punkte, nämlich bei dem Einschnitt von Paradiso, den sie mittelst einer Brücke überschreitet. In gleicher Weise wird auch die höher liegende Verbindungsstrasse überschritten. Beide Brücken sollen in mehr als genügender Höhe über der Fahrbahn der Gotthardbahn und der Straße erstellt werden, um deren Verkehr nicht zu beeinträchtigen. Andere Kunstbauten von Bedeutung sind mit Rücksicht auf den gleichmäßigen, keine namhaften Terrainhindernisse aufweisenden Abhang nicht vorgesehen.

Die Bahn wird eine Länge von ungefähr 3866 m. erhalten. Die zu überwindende Niveaudifferenz beträgt circa 600 m. Es sind Stationen nur an den Endpunkten in Aussicht genommen; dagegen können in den definitiven Plänen noch Haltestellen vorgesehen werden, insbesondere an einer Stelle, um dem Touristen den Besuch der auf der Südseite gelegenen interessanten Punkte, wie Carona, Zorello, zu ermöglichen.

Die Anlage und der Betrieb der Bahn soll nach dem bei der Rigibahn angewendeten und in Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit die größten Garantien bietenden Zahnstangensystem erfolgen, und zwar in dem Sinne, daß die Rigibahn nicht bloß was die Anlage als Bergbahn im Allgemeinen betrifft, sondern auch in Bezug auf die Details, wie Steigungen, Kurvenradien, Betriebsmaterial und Betriebssystem, als Vorbild dienen soll. Auf der ganzen Strecke ist nur eine größere, halbkreisförmige Kurve vorgesehen. Für diese wie die andern, unbedeutenderen Kurven soll kein geringerer Radius als 180 m. zur Anwendung kommen. Auch ist an Stelle dieser halbkreisförmigen Kurve für das definitive Projekt eventuell ein Zurückgehen (schleifenförmige Kurve) vorgesehen, was dann noch eine Verringerung der Steigung ermöglichen würde.

Die Maximalsteigung würde 27,77 %, die mittlere 15,3 % betragen. Der Oberbau soll eine Breite erhalten von 4,30 m., die Abzugsgraben inbegriffen.

Die Gesamtanlagekosten werden auf Fr. 570 300 veranschlagt.

An Betriebskosten werden jährlich	Fr. 53 310
an Kosten der Verzinsung des Anlagekapitals à 5 %	„ 28 515
zusammen	Fr. 81 825
berechnet, zu deren Deckung auf der Personenbeförderung eine Einnahme von	Fr. 80 000
und auf Gepäck und Gütern von	„ 1 825
zusammen	Fr. 81 825

erzielt werden muß. Der Konzessionspetent glaubt auf eine solche Einnahme rechnen zu dürfen, indem er annimmt, daß von 35 000 bis 40 000 jährlich Lugano besuchenden Fremden im Mittel circa 16 000 die Bahn benutzen werden, was bei der Taxe von Fr. 5 für Hin- und Rückfahrt den Betrag von Fr. 80 000 ergeben würde.

Der Petent stellte sodann in seinem Gesuche einige von den normalen Konzessionsbedingungen abweichende Begehren. So wünschte er eine vierjährige Frist für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie namentlich die Streichung der üblichen Bestimmung, wonach für den Fall, daß die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen 8% übersteigenden Reingewinn abwirft, eine Reduktion der Taxen stattzufinden hat. Petent verweist zur Begründung auf die Unsicherheit der Rendite einer solchen Unternehmung, welche ausschließlich auf den von allen möglichen unberechenbaren Faktoren beeinflussten Fremdenverkehr angewiesen ist und jeder Hilfsquelle im Lande selbst entbehrt, und fügt bei, daß billiger Weise der Uebernahme eines solchen Risicos auch die Möglichkeit eines höhern Gewinnes und der daherigen Erholung für zeitweise Verluste auf dem Betrieb entsprechen sollte. Endlich verlangte der Konzessionspetent eine entsprechende Hinaussetzung des Rückkaufstermins über den üblichen Zeitpunkt des Jahres 1903 hinaus.

Der Staatsrath des Kantons Tessin wurde gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung über das Konzessionsgesuch eingeladen und sprach sich mit Zuschrift vom 12. September in zustimmendem Sinne aus, machte aber dabei den Wunsch geltend, es möchte dem Konzessionär die Verpflichtung auferlegt werden, geeignete Haltstellen einzurichten, damit der auf der Westseite des S. Salvatore wohnenden Bevölkerung die Benützung der Bahn und damit eine leichtere Verbindung mit Lugano ermöglicht werde.

An den nach Mitgabe des genannten Art. 2 des Eisenbahngesetzes veranstalteten konferenziellen Verhandlungen mit dem Konzessionspetenten ließ sich der Staatsrath von Tessin nicht vertreten, wiederholte aber in einem bezüglichen Schreiben an das Eisenbahndepartement das schon in seiner Vernehmlassung gestellte Begehren, es möchte der Konzessionär im Interesse der am Abhang des S. Salvatore wohnenden Bevölkerung zur Errichtung einer Haltstelle in der Nähe von Ciona oder Carabbia verhalten werden.

Der Konzessionsentwurf, den wir Ihnen vorlegen, enthält im Wesentlichen keine Abweichungen von den normalen und in den letzten Konzessionen aufgestellten Bedingungen. Wir können uns daher auf einige wenige Bemerkungen beschränken.

Auf das Begehren des Petenten, für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen eine vierjährige Frist festzusetzen, glaubten wir mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer Verlängerung, falls die angesetzte Frist sich zu kurz erweisen würde, nicht eintreten zu sollen, und es erklärte sich der Konzessionär schließlich mit der üblichen zweijährigen Frist einverstanden.

In Art. 8 sahen wir von der Festsetzung der Spurweite ganz ab, nachdem der Konzessionär den Wunsch ausgesprochen hatte, es möchte ihm diesfalls freie Hand gelassen werden.

Es empfiehlt sich, neben der letztern auch die übrigen technischen Detailfragen in Bezug auf Konstruktion der Bahn überhaupt, Festsetzung der Maximalfahrgeschwindigkeit u. dgl., der spätern Entscheidung des Bundesrathes nach Einlangen der Detailpläne, welche erst das nothwendige Material an die Hand geben, vorzubehalten und nicht schon in der Konzession zu lösen.

Da die projektirte Bahn vorwiegend Touristenbahn ist, so verpflichtet Art. 12 die Gesellschaft, wie dies bei ähnlichen Unternehmungen immer geschehen, in erster Linie nur zur Beförderung von Personen und Gepäck, und zum Gütertransport bloß insoweit die Wagendisposition denselben zuläßt, während der Viehtransport ganz wegfällt.

Der Charakter der Bahn veranlaßte uns ferner, an der mehrfach geübten Praxis festzuhalten, und es in Art. 13 der Gesellschaft freizustellen, den Betrieb auf die Touristensaison zu beschränken und auch für diese Zeit Zahl und Fahrplan der täglich auszuführenden Züge nach Bedürfniß festzusetzen, mit dem Vorbehalt jedoch, daß auf fahrplanmäßige Züge bezügliche Projekte der Prüfung und Genehmigung durch das Eisenbahndepartement unterliegen sollen.

Die vom Konzessionär in Vorschlag gebrachten Taxen gehen nicht über die bei gleichartigen Unternehmungen admittirten Ansätze hinaus und wurden daher von uns nicht beanstandet. Zur Vergleichung verweisen wir insbesondere auf die Konzession für die Pilatusbahn, vom 24. Juni 1885 (Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VIII, 155), wo bei einer Bahnlänge von 4,452 km. und einer Höhendifferenz von 1634 m. die Personentaxen um mehr als $\frac{2}{3}$, die Gepäck- und Gütertaxen um die Hälfte höher angesetzt sind.

Am Schluß von Art. 15 haben wir die Bestimmung aufgenommen, daß für Zwischenstationen die Taxen im Verhältniß zur Länge der Strecke festzusetzen seien, und glauben damit dem Begehren des Staatsrathes von Tessin entgegengekommen zu sein. Dem Konzessionär schon in der Konzession bestimmte Haltstellen

vorzuschreiben, hielten wir bei Mangel aller diesbezüglichen Daten und insbesondere von Plänen, nicht für thunlich. Anlässlich der spätern Vorlage der Detailpläne wird dem Staatsrath von Tessin zur Geltendmachung bezüglicher Begehren neuerdings Gelegenheit geboten und kann denselben alsdann Rechnung getragen werden.

Bei Anlaß der Konzessionskonferenz machte der Petent in Bestätigung seiner bezüglichen Ausführungen im Gesuche ferner darauf aufmerksam, daß der Güterverkehr gleich null sein werde und daher die Festsetzung von Gütertransporttaxen in Art. 15, sowie der ganze Art. 16 überflüssig erscheinen. Da ein gewisser Güterverkehr, wenn auch vorderhand nur in geringem Umfange, immerhin möglich ist, so wollten wir von der Regelung dieses Verhältnisses in der Konzession nicht absehen.

Wie oben erwähnt, stellte der Konzessionspetent unter näherer Begründung schon im Konzessionsgesuch das Begehren, es möchte Art. 19 gestrichen werden, und wiederholte dasselbe bei den Konzessionsverhandlungen. Wir glaubten darauf nicht eintreten zu sollen im Hinblick auf den Umstand, daß Sie bei der Konzessionirung der Pilatusbahn unsern den Wünschen der Petenten und den besondern Verhältnissen einer solchen Touristenbahn Rechnung tragenden Vorschlag, den zur Taxreduktion verpflichtenden Prozentsatz Reinerträgniß von 8 auf 10 % zu erhöhen, nicht billigten und auf den üblichen Ansatz von 8 % zurückgingen.

Wir wollten aber nicht verfehlen, Sie auf dieses Petikum des Konzessionärs speziell aufmerksam zu machen.

Wie in dem Konzessionsentwurf für die Gurtenbahn, so schlagen wir auch vorliegend in Art. 21 eine Bestimmung vor, welche die Gesellschaft zur Aeuffnung eines Erneuerungs- und Reservefonds, sowie ferner noch zur Errichtung einer Pensions- und Unterstützungskasse für das Personal verpflichtet. Wir halten dafür, daß die einschlagenden Bestimmungen des Obligationenrechts wie des Eisenbahnrechnungsgesetzes die Aufstellung einer solchen Vorschrift wohl begründen.

Bei Art. 22, welcher dem Wortlaut der Rückkaufsbestimmungen der Normalkonzession entspricht, haben wir keinen Anstand genommen, dem Wunsche des Petenten um etwelche Hinaussetzung des Rückkaufstermins zu entsprechen, und schlagen demgemäß als erstmaligen Termin 25 Jahre nach der Inbetriebsetzung vor, womit unter Berücksichtigung der gegenüber früher etwas länger bemessenen Baufristen der Rückkaufstermin ungefähr der nämliche (30 Jahre) wird, wie er bei erstmaligem Abstellen auf das Jahr 1903

in den Konzessionen des Jahres 1873, denen die seitherigen folgten, gewollt war.

Wir beantragen Ihnen, dem Konzessionsgesuche des Herrn Dr. Battaglini in der Form des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die wiederholte Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. November 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel  
des S. Salvatore.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht:

- 1) eines Gesuches des Hrn. Dr. Antonio Battaglini in Lugano vom 10. August 1885;
  - 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. November 1885,
- beschließt:

Dem Hrn. Dr. Antonio Battaglini in Lugano wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des S. Salvatore 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 Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 24 Monaten, vom Datum des Konzession an gerechnet, sind die vorschriftgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens zwei Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 6. 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.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird einspurig mit Oberbau nach dem Zahnstangensystem erstellt.

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 Tessin, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, insofern die Wagendisposition es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Touristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle dahेरigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebsöffnung vorhergehend, vom Bundesrath festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

1) Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt Fr. 3,

„ „ Thalfahrt Fr. 2.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrath zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillets auszugeben.

2) Für das Gepäck der Reisenden:

Handgepäck, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann, ist bis zum Gewicht von 5 Kilogramm frei.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann bis zum Gewicht von 10 Kilogramm eine Taxe von 25 Rappen bezogen werden; von jedem Kilogramm mehr 2,5 Rappen.

3) Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen bis auf 20 Kilogramm 30 Rappen erhoben werden; für je weitere 10 Kilogramm oder Bruchtheile derselben 15 Rappen mehr.

Für den Verkehr von und nach Zwischenstationen sind die Taxen im Verhältniß zur Fahrlänge festzustellen.

Art. 16. 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. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht 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 Tarifsätze gestatten. Ein solcher Beschluß ist jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt zu den Stationen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 21. Die Gesellschaft wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefondes sorgen, und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten. Die darüber aufzustellenden besondern Vorschriften sind dem Bundesrath zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 25 Jahre nach Inbetriebsetzung der Bahn 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 dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung des 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 den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn

Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen, unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzeditrte 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 welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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. 23. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer  
Zahnradbahn von Lugano nach dem Gipfel des San Salvatore. (Vom 24. November 1885.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1885             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 52               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 28.11.1885       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 331-341          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 012 927       |

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.