

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen.

(Vom 7. Dezember 1891.)

Tit.

Unterm 27. April/4. Mai 1891 stellten die Herren A. Willi, Regierungsrath in Bern, und A. Haag, Architekt in Biel, das Gesuch um Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

In dem allgemeinen Berichte zu diesem Konzessionsgesuche wird dasselbe ausführlich begründet. Wir entnehmen dem Berichte u. A. Folgendes:

Die projektirte Bahn sei dazu bestimmt, der aufblühenden Fremdenstation Meiringen einen frischen Impuls zu verleihen, welcher gleich der Aareschlucht den Fremdenbesuch in Meiringen und Umgebung mächtig heben und der Gegend neuen Erwerb und neue Hilfsquellen eröffnen werde.

Die zentrale Lage des Hohenstollen auf der Scheidelinie der Vorberge und des Hochgebirges und seine die andern berühmten Aussichtspunkte (Rigi, Pilatus, Niesen etc.) übertreffende Höhe von 2484 m. ü. M. verschafften ihm eine großartige Fernsicht über die schweizerische Hochebene, das Hügelgebiet und das Hochgebirgsmassiv, die namentlich in den Kreisen des S. A. C. längst gewürdigt worden sei. So heiße es in dem Jahrbuche des S. A. C. von 1876:

„Von den Melchseealpen ist nur der Hohenstollen zu ersteigen mit einer unvergleichlichen Aussicht, welche durch die Nähe des Hochgebirges und tiefe Einblicke in dessen Gletscher die ähnlichen übertrifft“ (a. a. O. pag. 25).

Nach Erstellung eines Schienenweges dürfte deshalb dieser Berg in kurzer Zeit einen Weltruf erlangen. Eine Hohenstollenbahn habe überdies vor den meisten Bergbahnen den nicht zu unterschätzenden Vorzug, daß sie auf einem großen Theil ihrer Länge ein belebtes Gebiet, einen wichtigen Kurort, den Hasleberg, durchschneide. Sie sei somit nicht nur auf die beiden Endstationen angewiesen, sondern würde auch einen ganz bedeutenden Verkehr zwischen Hasleberg und Meiringen vermitteln. Ersterer sei ein Höhenkurort par excellence, da er alle Bedingungen für einen solchen: Höhe 1000 bis 2000 m. ü. M. und 400 bis 1600 m. über der Thalsohle, milde, sonnige und gegen Norden windgeschützte Lage, üppige Wiesen und hochwüchsige Waldungen, in sich vereinige.

Es liege auf der Hand, daß eine solche Zwischenstation auf die Frequenz einer Bahn von wesentlichem Einflusse sein müßte.

In technischer Beziehung ist Folgendes zu erwähnen: Das Tracé der projektirten Bahn beginnt östlich der Landstraße bei Stein, von wo es sich in stetiger Steigung in einer großen Kurve um den Schloßwald über Buchhölzli nach dem Brünigstein zieht. Von da führt die Linie über Goldern, Wasserwendi, Käserstatt bis zur Endstation auf dem Hohenstollen, direkt unterhalb der Bergspitze.

Die Länge der Bahn beträgt 9400 m., die Spurweite 0,80 m., die Maximalsteigung 250 ‰, der Minimalradius 60 m., die Höhendifferenz 1700 m.

Als Zwischenstationen (Haltstellen) sind 4 vorgesehen: Brünigstein, Golderen, Wasserwendi und Käserstatt.

Die Bahn würde mit Zahnradlokomotiven betrieben und auf der ganzen Länge mit einer Zahnstange versehen.

Die Erstellungskosten der Bahn sind unter Zugrundelegung der bei ähnlichen Bauten gemachten Erfahrungen wie folgt berechnet:

1. Verwaltung, Kapitalbeschaffung und Bauzinse	Fr.	175,000
2. Projektverfassung und Bauleitung	„	75,000
3. Grunderwerb	„	80,000
4. Unterbau	Fr.	950,000
Zuschlag für Tunnels	„	300,000
		<hr/>
	„	1,250,000
	Uebertrag	Fr. 1,580,000

	Uebertrag	Fr. 1,580,000
5. Oberbau	n	650,000
6. Hochbau	n	100,000
7. Telegraph, Signale, Abschluß	n	22,000
8. Mechanische Einrichtungen	n	40,000
9. Rollmaterial	n	220,000
10. Mobiliar und Geräthschaften	n	10,000
11. Unvorhergesehenes	n	228,000
	Total	Fr. 2,850,000

oder Fr. 303,000 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung basirt auf einläßlichen Untersuchungen über die Bergbahnenfrequenz im Allgemeinen, den bisherigen Passanten- und Lokalverkehr von Meiringen-Hasleberg im Besondern und die Chancen, welche durch den Bau der neuen Grimselstraße und den Betrieb einer Hohenstollenbahn für Meiringen erwachsen.

Wir gestatten uns, für das Detail dieser Untersuchung der Kürze halber auf den bezüglichen Theil des allgemeinen Berichtes zu verweisen, und geben hier nur das gewonnene Resultat wieder, welches zu der Annahme einer Totalfrequenz von 25,000 Personen bei einer Fahrtaxe von Fr. 12, also zu einer Totaleinnahme von Fr. 300,000 gelangt.

Hieraus wäre zu bestreiten:

Verzinsung eines Obligationenkapitals von		
Fr. 1,200,000 à $4\frac{1}{2}$ %	Fr.	54,000
Reserve- und Erneuerungsfondeinlage	n	30,000
Betriebskosten	n	90,000
Verwaltung und Unvorhergesehenes	n	25,000
	n	199,000

so daß zur Verzinsung des Aktienkapitals von Fr. 1,650,000 Fr. 101,000 verbleiben, was einer Dividende von circa 6% entsprechen würde.

Die gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung eingeladenen Regierungen der Kantone Bern und Obwalden sahen sich zu keinen Einwendungen gegen die Ertheilung der Konzession veranlaßt.

An den konferenziellen Verhandlungen, welche unterm 15. September l. J. stattfanden, wurde dem nachstehenden Beschlußentwurf allseitig zugestimmt, mit Ausnahme von Art. 13, Al. 2, und Art. 16, Satz 2, deren Aufnahme der Vertreter der Konzessionspetenten bekämpfte.

Wir gestatten uns in Nachfolgendem einige erläuternde Bemerkungen und speziell eine kurze Begründung der angefochtenen Bestimmungen.

Art. 8 bestimmt, daß die Bahn schmalspurig und eingleisig erstellt werde. Das Konzessionsgesuch sieht eine Spurweite von 80 cm. vor, während hierseits aus allgemeinen und technischen Gründen eine Spurweite von 1 m. als wünschbar erachtet wird. Da die Frage besser anläßlich der Planvorlagen entschieden werden kann, so empfiehlt es sich, von einer genauern Präzisierung in der Konzession abzusehen.

Art. 13, Al. 2, verpflichtet die Gesellschaft, während der Einstellung des Betriebes, auf Verlangen des Bundesrathes, in ihren Kosten und im Einverständniß mit der Postverwaltung, die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks derselben und der Postsendungen in geeigneter Weise zu besorgen.

Seitens der Petenten wurde Streichung beantragt, da diese Verpflichtung dem Unternehmen billigerweise nicht zugemuthet werden dürfe und bis jetzt für die Gemeinde Hasleberg ein Bedürfniß zu einer eigentlichen Postverbindung auch nicht bestanden habe.

Dem gegenüber halten wir mit aller Entschiedenheit im Interesse des öffentlichen Verkehrs an dieser Bestimmung fest, welche wir seit den bei der Brünigbahn zu Tage getretenen Verhältnissen regelmäßig in die Konzessionen für Bahnen mit bloßem Saisonbetrieb aufgenommen haben. Es entspricht nur der Billigkeit, wenn eine Gesellschaft, die im Sommer den lohnenden Reisendentransport als Monopol für sich in Anspruch nimmt, im Falle des Bedürfnisses auch im Winter die Beförderung übernimmt. Aus dem Wortlaut der Bestimmung geht zur Genüge hervor, daß es sich nicht um eine absolute Vorschrift, sondern um einen Vorbehalt handelt, und daß, wenn ein Bedürfniß sich nicht herausstellt, eine Inanspruchnahme der Gesellschaft auch nicht erfolgen wird.

Jedenfalls geht es zu weit, daraus, daß zur Zeit für Hasleberg ein Bedürfniß zu einer eigentlichen Postverbindung nicht besteht, zu folgern, daß dieses Bedürfniß nach Erstellung der Bahn auch nicht vorhanden sein werde, da ein solches gerade durch die Bahn geweckt werden kann.

Die in Art. 15 gewährten Taxen entsprechen ungefähr den unter ähnlichen Verhältnissen admittirten Ansätzen und werden hierseits um so weniger beanstandet, als für die einheimische Bevölkerung ermäßigte Taxen vorbehalten sind.

Von Seite der Petenten wurde auch die Bestimmung in Art. 16 beanstandet, wonach auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren seien, unter Hinweis auf die infolge der Führung bloß einer Wagenklasse mögliche Belästigung der Touristen, für welche die Bahn doch hauptsächlich bestimmt sei. Wir bemerken hiezu, daß dieß eine ständige, auch in Konzessionen für Touristenbahnen aufgenommene Bestimmung ist, von der abzugehen um so weniger Grund vorliegt, als sich deren Geltendmachung bei vorliegendem Projekte auf ganz vereinzelte Fälle beschränken wird und es für die Gesellschaft vorkommendenfalls ein Leichtes sein wird, den Transport in einer das reisende Publikum nicht stoßenden Weise einzurichten.

Die übrigen Artikel geben zu keinen Bemerkungen Anlaß.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 7. Dezember 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Walti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer Eisenbahn von Meiringen auf den
Hohenstollen.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren A. Willi, Regierungsrath in Bern, und A. Haag, Architekt in Biel, vom 27. April und 4. Mai 1891;
2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 7. Dezember 1891,

b e s c h l i e ß t :

Den Herren A. Willi, Regierungsrath in Bern, und A. Haag, Architekt in Biel, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Meiringen auf den Hohenstollen 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 Bern.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem 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 dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefunderer 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 ganze konzessionirte Linie 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 eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Zahnradbahn schmalspurig und einleisig 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, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, 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.

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 übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit das Betriebssystem es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Sommersaison beschränken. Dem Bundesrathe bleibt aber das Recht vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine weitere Ausdehnung des Betriebes zu verfügen.

Für die Strecke Meiringen-Wasserwendi ist die Gesellschaft verpflichtet, während der Einstellung des Betriebes, auf Verlangen des Bundesrathes, in ihren Kosten und im Einverständniß mit der Postverwaltung, die Beförderung der Reisenden, des Gepäcks derselben und der Postsendungen in geeigneter Weise zu besorgen.

Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen 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.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrath genehmigt werden muß.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen folgende Taxen zu beziehen:

für die Bergfahrt 80 Rappen per Kilometer,

für die Thalfahrt 40 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 30 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete einzuführen. Für die Bewohner der Gemeinden Meiringen und Hasliberg bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Waaren darf nicht mehr als 20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer erhoben werden.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Für landwirthschaftliche Produkte, ferner für Kohlen, Holz, Steine u. dgl., ist die Taxe um 50 % zu reduzieren.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18. 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.

Art. 19. Die in den Art. 15 und 17 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 Waaren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 20. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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. 24. 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. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, bezw. des Kantons Obwalden, 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 Rückkaufsumme 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 22 $\frac{1}{2}$ fachen 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 welcher 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. 26. Hat der Kanton Bern oder der Kanton Obwalden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 definiert 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 berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. 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 Meiringen auf den Hohenstollen. (Vom 7. Dezember 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1891
Date	
Data	
Seite	612-622
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 520

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.