

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 53/54 (1909)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Die Monthey-Champéry-Bahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-28075>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

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

### Die Monthey-Champéry-Bahn.

Eines der vielen malerischen Seitentäler des Wallis, das sowohl durch seine idyllische Ruhe, seine grünen Matten, wie gleichzeitig auch durch die Grossartigkeit der das Tal einschliessenden Felszinnen von jeher die Touristen und Sommertouristen anzog, ist das Val d'Illiez. Bei Monthey ausmündend, zieht es sich am Nordwestfuss der Dents du Midi ungefähr 15 km weit gegen die Savoyischen Berge hinauf. Seinem mit zahllosen Häuschen besäten sonnigen Südostabhang entlang führt die Talstrasse, welche die Dörfer Troistorrents, Val d'Illiez und zu hinterst Champéry mit dem am Rande des breiten Rhonetals an der S. B. B. liegenden Monthey verbindet. Wie fast alle Seitentäler des Wallis ist auch das Val d'Illiez in seinem untern Teil eng und tief eingeschnitten, infolgedessen verhältnismässig schwer und nur auf steilen Wegen zugänglich. Im Verein mit den oben genannten Vorzügen der Landschaft ist es dieser den Reisendenverkehr hemmende Umstand gewesen, der den Wunsch entstehen liess, den blühenden Kurort Champéry und damit auch die ausserhalb liegenden Dörfer durch eine Eisenbahn an den grossen Weltverkehr anzuschliessen. Da aber zur Beitragsleistung an die Kosten einer solchen Anlage nur wenige interessierte Gemeinden herangezogen werden konnten, war von Anfang an sowohl hinsichtlich des Baues wie auch für den Betrieb die grösste Sparsamkeit zu beobachten, sollte das Unternehmen zustande kommen und sich lebensfähig erhalten.

In der durch die *Elektrizitätsgesellschaft Alioth* zur Ausführung gebrachten elektrisch betriebenen Münster-Schluchtbahn, einer kombinierten Adhäsions- und Zahnradbahn nach *Patent Strub* mit Drehgestellen, auf deren ungleich belasteten Achsen je ein Adhäsionsmotor und ein Zahnstangenmotor arbeiten, war ein System für Bergbahnen gefunden,

ausführbar und es wurde der *Elektrizitätsgesellschaft Alioth* der Bau der Bahn samt Ausrüstung in Generalakkord übertragen; die Bauleitung des Bahnbaues besorgte die Baufirma *de Vallière & Simon*, Ingenieure in Lausanne.

Zu Anfang 1908 konnte die rund 11,4 km lange Strecke Monthey-Champéry eröffnet werden; die Ausführung einer Abzweigung von Troistorrents nach Morgins ist in



Abb. 3. Val d'Illiez. Blick talwärts oberhalb der letzten Steilrampe.

Aussicht genommen. Für den Bahnen bauenden Ingenieur bietet diese Bahn nach zwei Richtungen hin besonderes Interesse. Einmal durch die bauliche Ausführung, bei der in jeder Beziehung möglichst gespart werden musste, was im Tracé sowohl durch die häufigen Gefällswechsel wie auch durch die dem Gelände sich eng anschmiegende und darum verhältnismässig kurvenreiche Linienführung zum Ausdruck kommt. Auch die Kunstdänen sind das Ergebnis sehr sorgfältiger rechnerischer Untersuchungen. Sodann ist von grossem Interesse die Lösung der maschinentechnischen Frage des kombinierten Adhäsions- und Zahnradbetriebes auf dem gleichen Fahrzeug, das in sehr rationeller Weise die Durchführung einer und derselben Zugskomposition auf der ganzen Linie erlaubt. Wir werden demzufolge zuerst die Bahnanlage und sodann das Rollmaterial der Monthey-Champéry-Bahn schildern, wozu uns die beteiligten Firmen in zuvorkommender Weise die nötigen Unterlagen überlassen haben.

#### Die Bahnanlage.

Für die Projektierung der meterspurigen Bahn waren als Grundlage festgesetzt worden Maximalsteigungen von 50‰ auf der Adhäsionsstrecke und von 130‰ (ausnahmsweise 136‰) auf der Zahnstangenstrecke, als Minimalradien 80 m bzw. 60 m.

*Linienführung.* Die Bahn nimmt ihren Anfang am Bahnhof Monthey der S. B. B., folgt bis zum Städtchen der Strasse, biegt dort rechts ab und läuft in das Geleise der Aigle-Ollon-Monthey-Bahn ein, die parallel zur S. B. B. von Monthey in nördlicher Richtung zunächst nach Collombey führt (Uebersichtskarte Abb. 1). Dieses Verbindungsstück vom

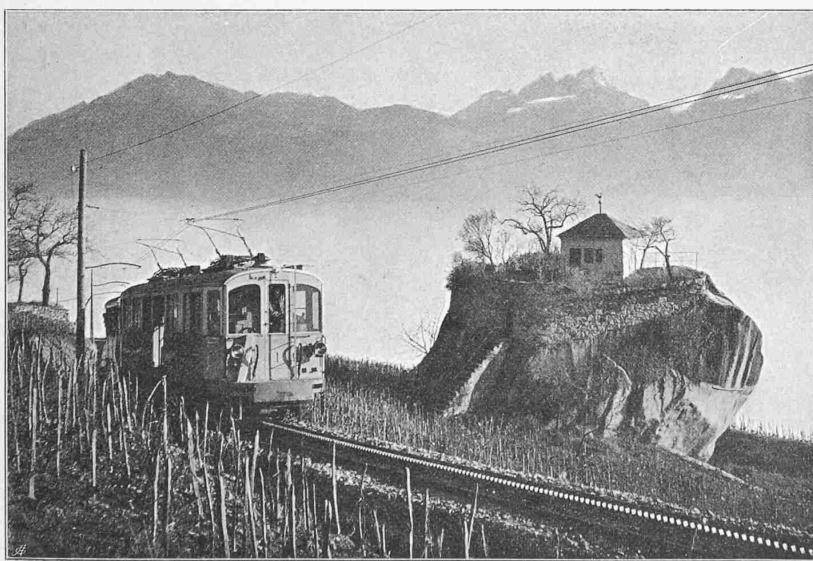


Abb. 4. Erste Zahnstangenrampe bei der «Pierre des Marmettes».

das hinsichtlich der Variationsmöglichkeit in den Steigungen und in der Ausnutzung des Rollmaterials grösstmöglichen Spielraum bietet und das wegen seiner Billigkeit in Bau und Betrieb durch die genannte Konstruktionsfirma auch für Monthey-Champéry vorgeschlagen wurde. In der Tat erwies sich das Projekt als mit den verfügbaren Mitteln

Bahnhof bis Monthei ist erst nachträglich erstellt worden, weshalb an der Strasse nach Collombey, wo sich auch das Dépot der Monthei-Champéry-Bahn befindet, eine provisorische Anfangsstation errichtet wurde. Gleich hinter dieser Stelle beginnt der eigene Bahnkörper der neuen

#### Die Monthei-Champéry-Bahn.

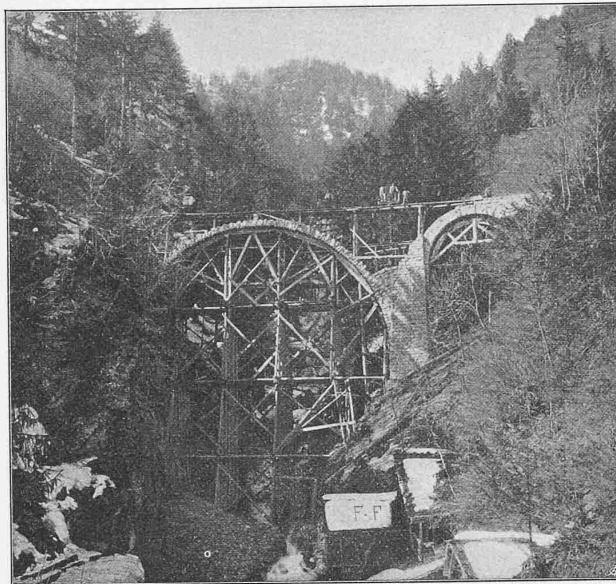


Abb. 6. Die Brücke «La Tine» im Bau. — Ansicht von unten.

Linie, die auf der Meereshöhe von 408 m links abbiegend die Strasse verlässt (Km. 0 im Längenprofil Abb. 2), um sogleich, sich nach Süden wendend, in die erste Steilrampe überzugehen. Auf dieser ersten Zahnstangenstrecke von rund 2,2 km Länge windet sich die Bahn zwischen den Kastanienbäumen und Granitsteinbrüchen der Lehne empor, vorbei an dem Riesenfindling der „Pierre des Marmettes“ (Abb. 4) über einen steinernen Viadukt von 4×10 m, um auf Kote 687,50 bei Km. 2,6 die Haltestelle Chemex zu erreichen. Die folgende Strecke zieht sich meist in Ad-

häsions-Maximalsteigung als einfacher Lehnenbau bis Km. 4,5, wo die Schlucht des aus dem Tale von Morgins kommenden Baches La Tine mit zwei gewölbten Oeffnungen von 8 m und 25 m überbrückt wird. Gleich hinter dieser Brücke unterfährt die Bahn in einem 92,7 m langen Tunnel das Dorf Troistorrents und erreicht bei Km. 4,85 die Station gleichen Namens auf 770 m ü. M. Teils in der Horizontalen, teils mit mässiger, später in Maximalsteigung folgt die Bahn ungefähr der Strasse, um bei Km. 7,438 in die zweite Zahnstangenstrecke von 130 ‰ einzufahren, die mit 645 m Länge bei Km. 8,1 auf Kote 945,82 in der Station Val

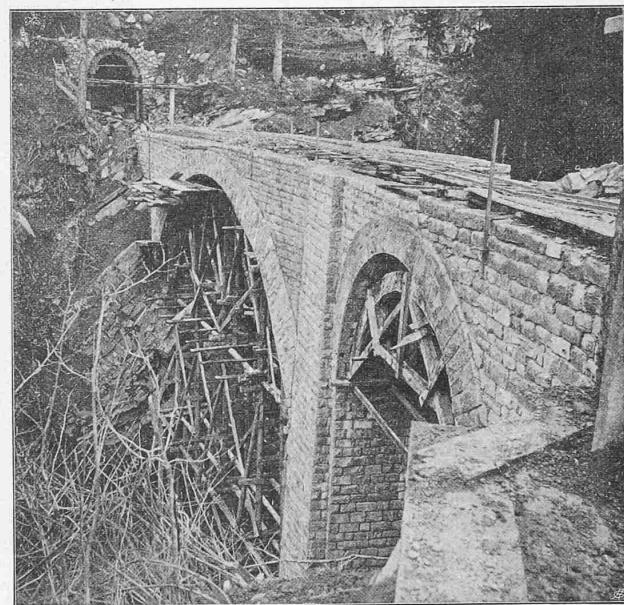


Abb. 7. Die Brücke «La Tine» im Bau. Seitenansicht.

d'Illiez endigt. Die Bahn, die bis hierher Gegengefälle vermieden hat, wendet sich nun mehr talwärts und fällt, wie das Längenprofil zeigt, bis zur Haltestelle La Cour bei Km. 9,4 auf Kote 922,48. Diese Linienführung ist aus Ersparnisgründen hinsichtlich der Anlagekosten gewählt

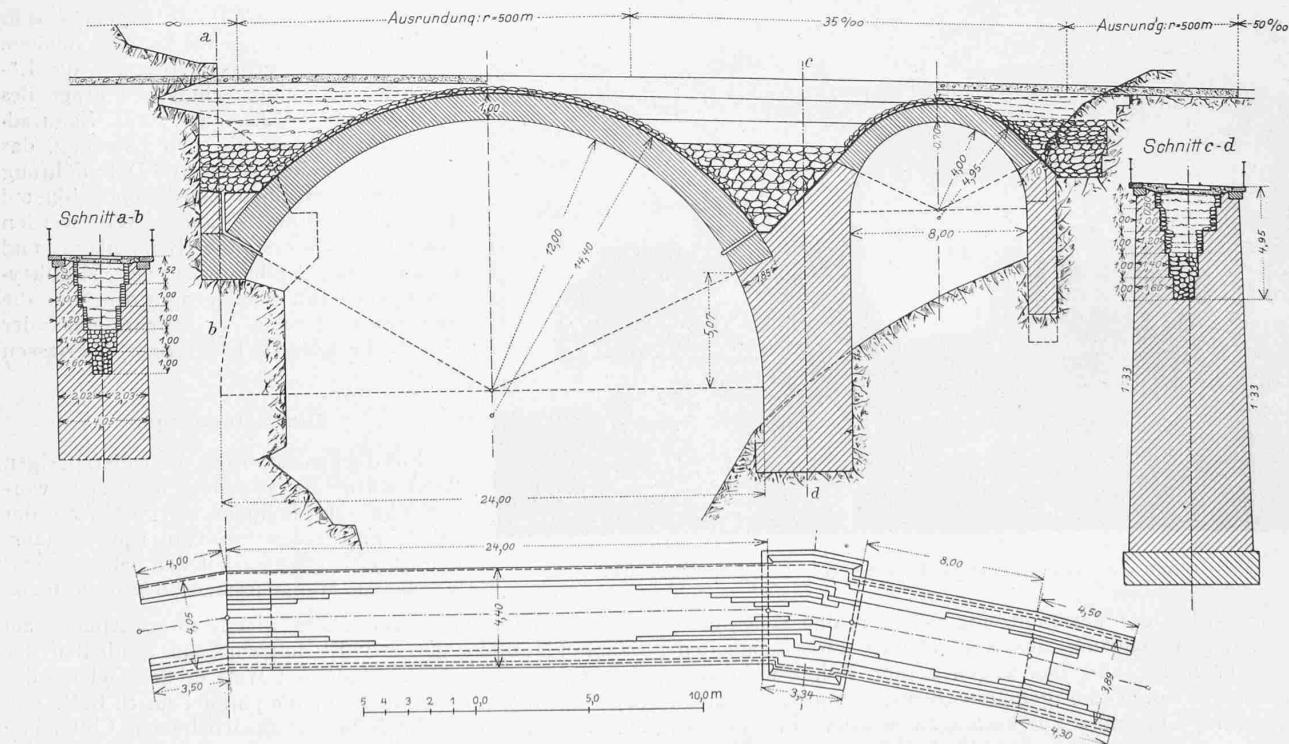


Abb. 8. Die Brücke «La Tine». — Mauerwerkskörper. — Masstab 1:300.

worden, weil der Bau an der steilen Lehne in der Nähe der Strasse erheblich teurer ausgefallen wäre. In Abbildung 1 ist diese Strecke sowie die bei Km. 9,625 beginnende dritte und letzte Zahnstangenrampe zu ersehen, die bei Km. 10,350 wieder in eine Adhäsionsstrecke von 50 % übergeht. Bei Km. 10,95 endet auch diese Maximalsteigung und bei Km. 11,411 erreicht die Bahn die Endstation Champéry, 1048,24 m ü. M.

Ein Blick auf das Längenprofil zeigt, dass aus den Eingangs erwähnten Gründen der Bahnkörper sich sowohl nach Richtung wie nach Höhe möglichst eng an das Gelände anschmiegt. Trotzdem konnten *Kunstbauten* nicht ganz vermieden werden. Ausser sechs Wegunterführungen mittelst Balkenbrücken nach dem Typ der Bundesbahnen

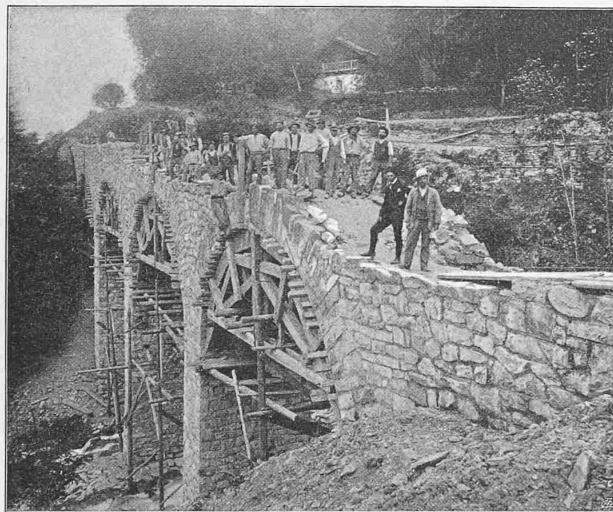


Abb. 5. Viadukt bei Fayot im Bau.

(breitflanschige Differdinger Träger Nr. 28 oder 30, Zwischenräume massiv ausbetoniert mit Beschotterung, Konstruktionshöhe  $0,28 + 0,40$  m) von 3,5 bis 5 m Spannweite finden wir fünf bis 3,6 m weite überwölbte Wegunterführungen. Grössere Objekte sind der Viadukt von Chemex mit vier

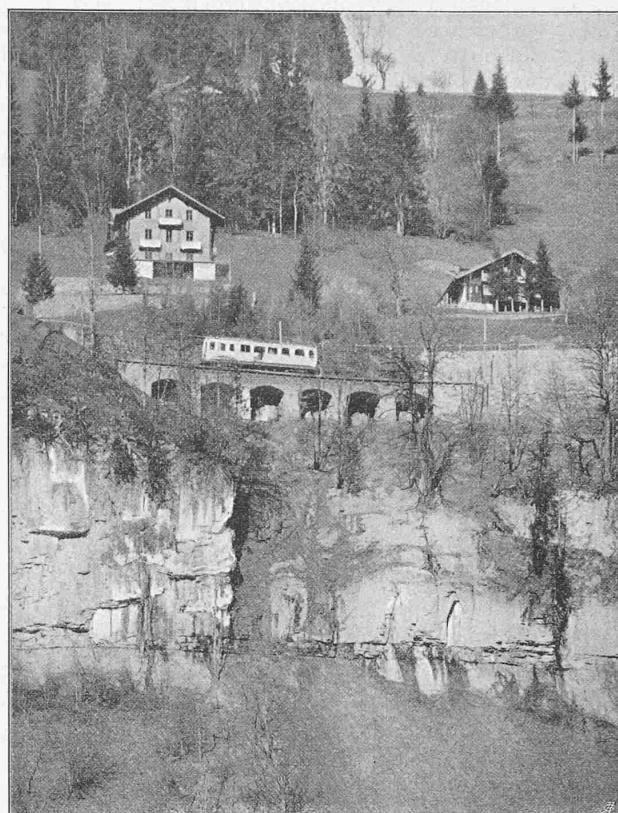


Abb. 9. Lehnenviadukt unterhalb Champéry.

gestampften Füllmaterials. Die Breite der 10 m weit gespannten Gewölbe beträgt 3,90 m, ihre Stärke im Kämpfer 1,40 m und im Scheitel 0,75 m. Für den Viadukt bei Chemex wurden geleistet 267 m<sup>3</sup> Fundamentaushub, 545 m<sup>3</sup> Mauerwerk in Kalkmörtel und 225 m<sup>3</sup> in Zementmörtel; seine Baukosten beliefen sich auf 25313 Fr. Das Hauptobjekt ist die Brücke über die Tine bei Troistorrents, die Abbildung 6 und 7 im Bau zeigen; ihre Abmessungen sind

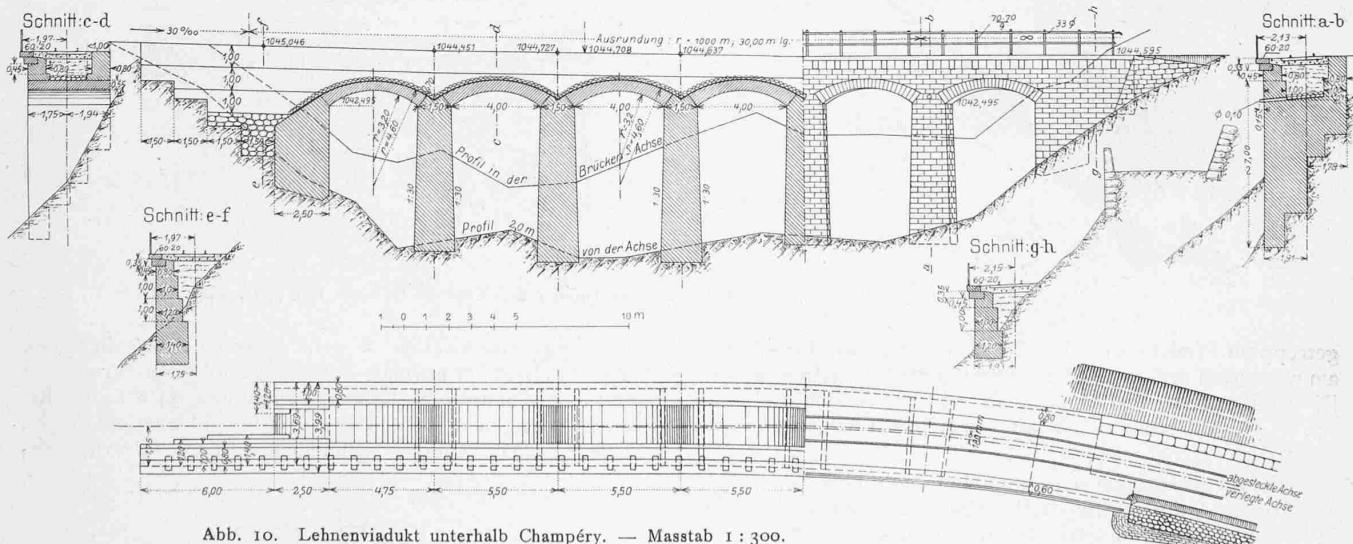


Abb. 10. Lehnenviadukt unterhalb Champéry. — Masstab 1:300.

Oeffnungen von je 10 m auf 10,5 m hohen Pfeilern, der in einer Kurve von 80 m und in 30% Steigung liegt, und ein ähnlicher Viadukt bei Fayot, den Abbildung 5 im Bau zeigt. Das Mauerwerk der Pfeiler ist in Kalkmörtel, das Schichtenmauerwerk der Gewölbe in Zementmörtel erstellt, die obere Laibung erhielt 4 cm starken Zementverputz und Steinrollierung zur Entwässerung des schichtenweise ein-

der Abbildung 8 zu entnehmen. Die Kubaturen dieses Bauwerkes erreichten 371 m<sup>3</sup> Fundamentaushub, 610 m<sup>3</sup> Kalkmörtel- und 212 m<sup>3</sup> Zementmörtelmauerwerk; die Baukosten stellten sich auf 26514 Fr. Kurz vor der Endstation folgt das Tracé einer Bank von graugelbem Jurakalk, wo an einer Stelle sich die Anlage eines Lehnenviaduktes als notwendig erwies, weil der Fels viel tiefer

lag, als anfänglich angenommen worden war, und die im Projekt vorgesehene Stützmauer zu hoch geworden wäre. Die Abbildung 9 zeigt die Stelle und Abbildung 10 die Ausführung des Viaduktes, dessen Abmessungen sich auf Grund von sorgfältigen Variantenberechnungen mit verschiedenen Spannweiten als die hinsichtlich der Baukosten sparsamsten erwiesen haben. Infolge der steilen Halde waren die flachen Gewölbe von 4 m Spannweite auf ab-

Form die angenommene Kubatur am günstigsten ausnutzt (Abb. 13). Endlich ist als drittes derartiges Objekt zu nennen eine Belastungsfuttermauer zwischen Km. 7,176 und Km. 7,200, die nach Abbildung 14 eine bewegte Lehne oberhalb der Bahn mit dem Minimalaufwand von Mauerwerk sichert.

Ueber den Oberbau ist zu berichten, dass er aus 10,5 m langen Vignoleschienen von 24 kg/m Gewicht auf impräg-

### Die Monthey-Champéry-Bahn.

Abb. 11. Normalprofile.

Masstab 1 : 300.

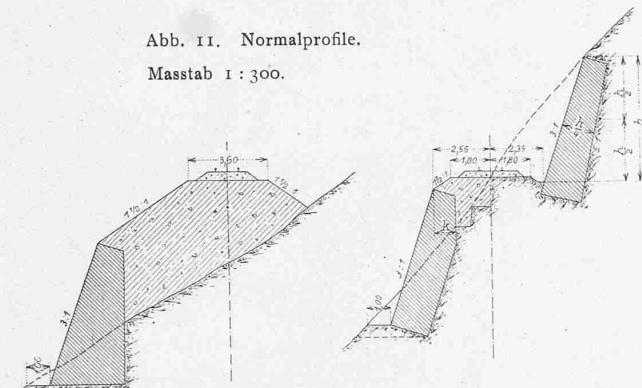


Abb. 14. Belastungs-Futtermauer bei Km. 7,176 bis 7,200.

Masstab 1 : 300.

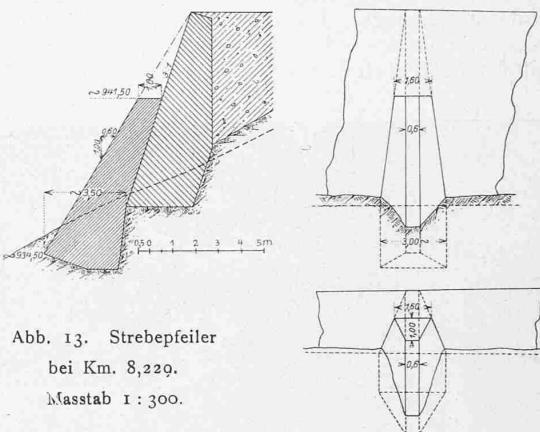
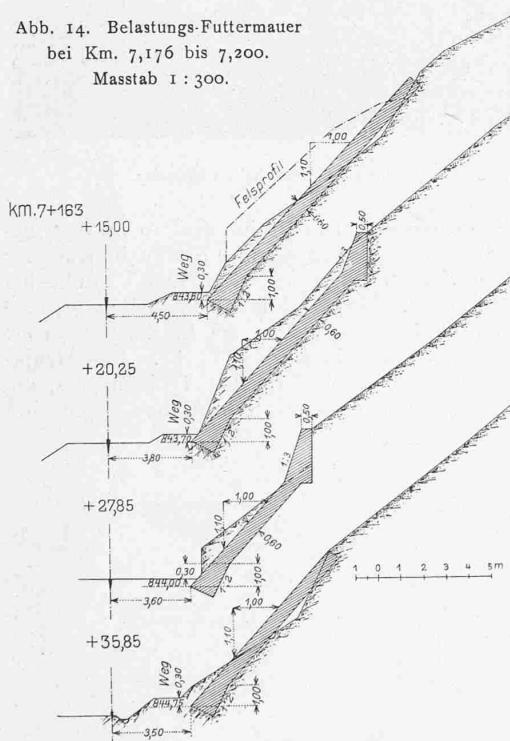


Abb. 13. Strebepfeiler

bei Km. 8,229.

Masstab 1 : 300.

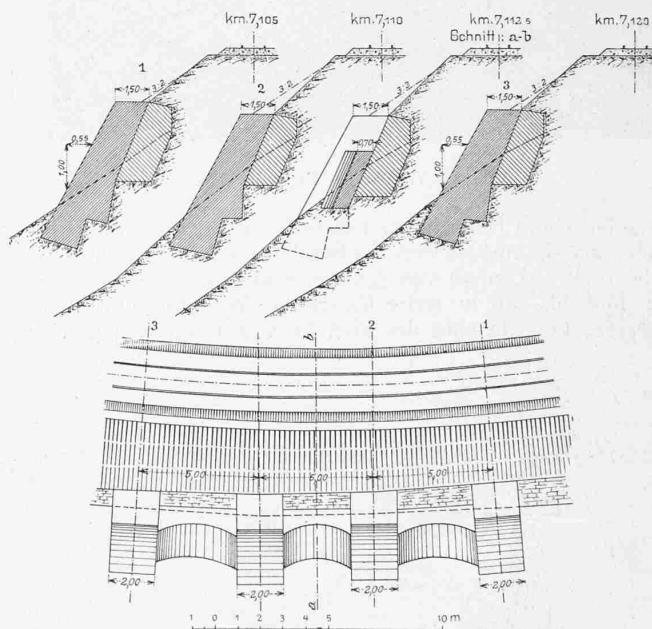


Abb. 12. Strebepfeiler und liegende Gewölbe Km. 7,105 bis 7,120. — 1 : 300.

getreppten Pfeilern am vorteilhaftesten, weil auf diese Weise am wenigsten verlorenes Mauerwerk geleistet werden musste. Dieses Bauwerk stellte sich mit 355 m<sup>3</sup> Kalkmörtel- und 66 m<sup>3</sup> Gewölbemauerwerk auf eine Gesamtbausumme von 14 370 Fr.

Ein Wort ist noch zu sagen über interessante *Sicherungsarbeiten* an Lehnen, die in Bewegung geraten waren. Für Stütz- und Futtermauern, deren Ausbildung den Normalprofilen in Abbildung 11 entnommen werden kann, kam im allgemeinen Trockenmauerwerk zur Verwendung. Zwischen Km. 7,105 und 7,120 geriet eine fertig erstellte Stützmauer in Bewegung; sie wurde, wie Abbildung 12 zeigt, durch kräftige Strebepfeiler mit dazwischen gespannten, liegenden Gewölben in Kalkmörtelmauerwerk belastet und zur Ruhe gebracht. Eine Bewegung bei Km. 8,229 kam zum Stillstand durch einen einzigen solchen Strebepfeiler, dessen

niernten Buchenschwellen besteht. Auf den Steilrampen über 50 % liegt der normale Zahnstangenoberbau Strubscher Bauart mit einem Zahnstangengewicht von 34,5 kg/m. Bei den Zahnstangenstrecken konnten Niveau-Uebergänge von Feldwegen nicht überall vermieden werden. Um das Be-

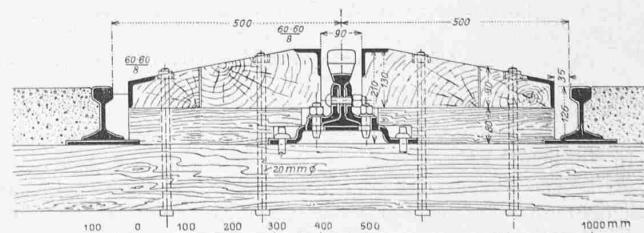


Abb. 15. Niveauübergang der Zahnstangenstrecke. — 1 : 15.

fahren des in 130 ‰ Steigung liegenden Geleises samt der 85 mm über Schienenoberkante vorragenden Zahnstange zu ermöglichen, griff man zu der in Abbildung 15 dargestellten Ausbildung der Uebergänge, wobei durch eichene, zwischen Schienen und Zahnstange auf den Querschwellen befestigte Längsschwellen mit schräger Oberfläche und eisenbewehrten Kanten der Höhenunterschied in befriedigender Weise vermittelt wird. Die Berechnung der Ueberhöhung der äussern Schiene in den Kurven geschah nach der üblichen Formel  $h = \frac{s \cdot v^2}{g \cdot R} = \frac{0,1 v^2}{R}$ , wobei  $v = 7 \text{ m/Sek.}$  gleich der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/St. auf den Adhäsionsstrecken angenommen wurde. Die Uebergangskurven (Abb. 16)  $y = \frac{x^3}{6c}$  ergaben sich aus  $c = \frac{s \cdot v^2 \cdot 300}{g} = \frac{12}{24R}$   $= 1470$ ,  $l = 300$   $h$ , und  $w = \frac{l^2}{24R}$ .

Die hieraus abgeleiteten Absteckungswerte sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

$R$ in m:	80	100	150	200	300
$h$ in mm	62	49	33	25	16
$l$ in m	18,6	14,7	9,9	7,5	4,8
$v$ in mm	92	45	14	6	2
$w$ in mm	180	90	28	12	3

In den Kurven der Zahnstangenstrecken, auf denen bei Ueberschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/Std. die automatische Bremse in Tätigkeit tritt, kamen weder Uebergangskurven noch Ueberhöhung zur Anwendung. Die Gefälssausrundung schliesslich erfolgt auf den Adhäsionsstrecken mittelst Kreisbogen von 1000 m Radius und bei den Einfahrten in die Zahnstange mit Radien von 300 bis 1000 m.

Die *Stationsgebäude* sind gefällige Holzbauten mit steinernem Erdgeschoss und einfachem Satteldach, die das lobenswerte Bestreben zeigen, sich der landesüblichen Bauweise möglichst anzupassen. Das gleiche trifft, so gut dies eben mit der Zweckbestimmung vereinbart ist, für die Güterschuppen zu. Architektonisch weniger glücklich, dafür geräumig und zweckmässig eingerichtet, präsentiert sich die Wagenremise mit angebauter Reparaturwerkstatt, an der Strasse Montey-Collombey gelegen. Sie bietet auf drei Geleisen, von denen zwei mit Putzgruben versehen sind, Raum für sechs der grossen Motorwagen, von denen z. Zt. drei angeschafft sind. Am Kopfende der Remise führt eine Verlängerung des mittlern Geleises in die quer gelegte und die ganze Hallenbreite einnehmende Reparaturwerkstatt, während an der einen Längsseite verschiedene Diensträume angeordnet sind. Der die Werkzeugmaschinen antreibende Elektromotor wird mit Strom aus der Fahrleitung gespeist. (Schluss folgt.)

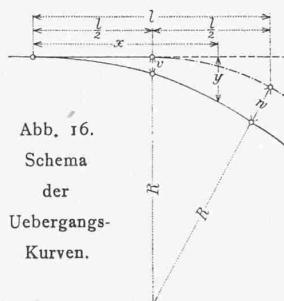


Abb. 16.  
Schema  
der  
Uebergangskurven.

### Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.

Ausserordentl. Generalversammlung und Diskussionsversammlung am 13. Dezember 1908 in Olten.

Die ausserordentliche Generalversammlung, die vom Vorstande des S. E. V. mit einer Diskussionsversammlung in Verbindung gebracht worden ist, hatte den Hauptzweck, die von der Aufsichtskommission der technischen Prüfanstalten des S. E. V. ausgearbeiteten Vorschriften betreffend Erneuerung und Instandhaltung elektrischer Hausinstallationen zu besprechen und wenn möglich zu genehmigen, sodass sie als Ergänzung der Bundesvorschriften vom 14. Februar 1908 dem Inspektorate des S. E. V. als Wegeleitung dienen können.

Die Versammlung wurde vom Präsidenten des S. E. V., Ingenieur K. P. Täuber, nachmittags 3 Uhr eröffnet. In der Einleitung zum Haupttraktandum, «Genehmigung der Vereinsvorschriften», bemerkte er, dass es nun an der Zeit sei, dem Inspektorate die Vorschriften zu geben, nach denen es seine Inspektionen vorzunehmen habe. Diese Vorschriften, die von der Aufsichtskommission mit grossem Arbeits- und Zeitaufwand zusammengestellt und wiederholt durchgesehen worden seien, stellen ein einheitliches Ganzes dar, das gestützt auf die Bundesvorschriften sich zu einer artikulierten Beratung in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht eigne. Er beantragte im Namen des Vorstandes der Versammlung *Annahme der Vorschriften* und fügte einen zweiten Antrag des Vorstandes bei, wonach der S. E. V. bei der h. Bundesbehörde das Gesuch um *Änderung oder geeignete Interpretation des Art. II der Bundesvorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Starkstromanlagen vom 14. Februar 1908* stellen solle.

Beide Anträge wurden von der Versammlung angenommen. Die Vorschriften treten mit 1. Januar 1909 in Kraft und werden von einer Änderung des Art. II der Bundesvorschriften nur dann betroffen, wenn statt einer geeigneten Interpretation dieses Artikels die darin festgesetzte Spannungsgrenze geändert wird. Immerhin würden die Vereinsvorschriften auch in diesem letzteren Falle keine wesentlichen Änderungen erleiden, denn nur einige wenige §§ beziehen sich auf den Artikel II der Bundesvorschriften.

Im Anschluss an dieses Traktandum bringt der Präsident des Verbandes Schweizerischer Elektro-Installateure folgenden Antrag vor die Generalversammlung:

«Die Generalversammlung drückt die Erwartung aus, dass die Elektrizitätswerke die in so ausführlicher Weise aufgestellten Vorschriften ohne weitere Ergänzungen in ihrem eigenen Wirkungskreis zur Anwendung bringen möchten, um das gesamte Installationswesen zu vereinheitlichen.»

Mit Rücksicht darauf, dass ein Antrag in dieser Form von der Generalversammlung des S. E. V. abgelehnt werden muss, wird er vom Antragsteller zurückgezogen. Er soll aber durch den Vorstand des S. E. V. an den Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke in empfehlendem Sinne weiter geleitet werden.

Von den weiteren Traktanden, die an der Generalversammlung noch zur Sprache kamen, mag erwähnt werden, dass zum Präsidenten der Kommission für die Normalien für Sicherungen, Leitungsmaterial und Maschinen, Herr Professor Chavannes in Genf und als weiteres Mitglied dieser Kommission Herr Oberingenieur Gerwer gewählt wurde. Der frühere Präsident dieser Kommission, Herr Professor Dr. Wyssling, legte dieses Amt wegen Arbeitsüberhäufung nieder, er verbleibt aber weiter ihr Mitglied. Ferner berichtet Herr Dr. Densler als Präsident der Kommission für Vorschriften für Gebäudeblitzableiter, dass diese Kommission ihre Arbeiten zu Ende geführt habe und aufgelöst werden könne. Diese Vorschriften werden als Bulletin den Vereinsmitgliedern noch zugestellt werden. Weitere Exemplare sind beim Sekretariat des Vereines erhältlich.

Die ausserordentliche Generalversammlung wurde um 5 Uhr geschlossen.

\* \* \*

Nach viertelstündiger Pause hielt Herr Ingenieur Giles, Direktor der Kondensatorenfabrik Fribourg (Schweiz), seinen für die Diskussionsversammlung des S. E. V. in Aussicht genommenen Vortrag über «Kondensatoren und deren Verwendung in elektrischen Anlagen». Der Vortrag war von vielen und interessanten Experimenten begleitet. Herr Giles wies namentlich in Wort und Experiment auf die Wirkungen der Kondensatoren in Hochspannungsanlagen hin und auf ihre Eigenschaften, Spannungserhöhungen von Hochfrequenzströmen hervorhebend, für elektrische Maschinen, Apparate und Leitungen unschädlich zu machen.

T.

### Miscellanea.

**Elektrifizierung der Vollbahn-Strecke Spiez-Frutigen.** Die *Berner Alpenbahn-Gesellschaft* hat nunmehr zum elektrischen Betrieb ihrer Linie Spiez-Frutigen die Lieferung von drei Motorwagen und einer Lokomotive und die Erstellung der Fahrdrähtleitung an die *Elektrischen Bahnen Zürich*, die gemeinsame Geschäftsstelle der Maschinenfabrik Oerlikon und der Siemens-Schuckertwerke für elektrische Vollbahnanlagen in der Schweiz, vergeben. Eine weitere Lokomotive wird die *Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin* liefern. Das System ist das gleiche, das von den erstgenannten Firmen für die Linie Seebach-Wettingen angewendet ist<sup>1)</sup>, und entspricht auch dem für die Wiesentalbahn angenommenen System, deren elektrische Einrichtungen vor kurzer Zeit von den Badischen Staatsbahnen in Auftrag gegeben worden sind. Für die Vollbahnlinie Spiez-Frutigen kommt, wie

<sup>1)</sup> Siehe Band LI Seite 185.