

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Aufhebung der den schweizerischen Eisenbahngesell-
schaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen.

(Vom 1. Juni 1874.)

Titel

Im Artikel 3 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 (III. 170) betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft wurden für die Einfuhr von Eisenbahnmaterial folgende Zollvergünstigungen eingeräumt:

„Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen, Locomotiven und Coke, die für die Eisenbahnen vom Auslande bezogen werden, sind vom Eingangszolle befreit.“

„Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienenstühle, Drehscheiben, Räder, Achsen und Locomotiven für schweizerische Eisenbahnen liefern, wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen erlassen.“

Der Schlusspassus des erwähnten Artikels lautete ferner:

„Diese Bestimmungen finden jedoch einstweilen nur für einen Zeitraum von zehn Jahren, vom Datum der ertheilten Concession an gerechnet, ihre Anwendung. Nach Ablauf dieses Zeitraumes

„wird die Bundesversammlung die weiteren geeigneten Beschlüsse fassen.“

Diese Frist wurde nun nicht abgewartet; denn schon vor Ablauf von zwei Jahren ersuchten die damaligen Eisenbahngesellschaften in gemeinschaftlicher Eingabe beim Bundesrathe eine noch größere Ausdehnung der erwähnten Zollbegünstigungen nach.

In erster Linie wünschten die Eisenbahngesellschaften, daß das Wort „Schienenstühle“ durch die viel allgemeinere Bezeichnung „Schienenbefestigungsmittel“ ersetzt werde. Sodann wurde die Zollfreiheit auch für die „eisernen Brücken“ für Eisenbahnen beansprucht, und für die „Eisenbahnwaggon“ eine Herabsetzung des damals bestehenden Zolles begehrt. Endlich wünschte eine Gesellschaft die Ausdehnung der Zollfreiheit auch auf die „Schiebbrücken“ und „Wasserstationseinrichtungen“.

Die Bundesversammlung wurde auf einen Bericht des Bundesrathes hin diesen Wünschen größtentheils gerecht, indem durch Beschluß vom 19. Juli 1854 (IV. 248) der Artikel 3 des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 wie folgt abgeändert wurde:

„Art. 1. Schienen, Schienenbefestigungsmittel, Ausweichungs-
„vorrichtungen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebbrücken, Eisen-
„bestandtheile zum Bau von eisernen Brücken, Räder, Achsen, Loco-
„motive und Coke, die für Eisenbahnen vom Auslande bezogen
„werden, sind gänzlich vom Eingangszolle befreit.

„Art. 2. Für Waggon aller Art, welche für die Eisenbahnen
„aus dem Auslande eingeführt werden, ist ein und ein halbes
„Procent vom Werthe zu bezahlen.

„Art. 3. Den inländischen Fabriken, welche Schienen, Schienen-
„befestigungsmittel, Kreuzungen, Ausweichungsvorrichtungen, Dreh-
„scheiben, eiserne Brücken für Eisenbahnen, Schiebbrücken, Räder,
„Achsen und Locomotiven für schweizerische Eisenbahnen liefern,
„wird der Eingangszoll auf den hiefür erforderlichen Rohstoffen
„erlassen.“

Es wurden demnach gegenüber dem Eisenbahngesetze von 1852 die Zollbegünstigungen dahin erweitert, daß

- 1) anstatt der Schienenstühle, die schon damals außer Gebrauch gekommen waren, allgemein Schienenbefestigungsmittel gesetzt wurde;
- 2) die Zollbefreiung auch auf Ausweichungsvorrichtungen, Kreuzungen, Schiebbrücken und Eisenbestandtheile zum Bau neuer Brücken ausgedehnt wurde, und

3) für die eingeführten Waggonen aller Art, welche im Bundesgesetz von 1852 gar nicht erwähnt wurden, nur $1\frac{1}{2}\%$ vom Werthe bezahlt werden mußte, statt des Zolles von 10% des Werthes von Personenwagen und 5% des Werthes von Güterwagen.

Diese Zollansätze mußten bis zum Erlaß des Gesetzes vom 19. Juli 1854 bezahlt werden, weil die Personenwagen den Kutschen und die Güterwagen den Oekonomie- und Lastwagen assimilirt worden waren.

Die vorerwähnten Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 19. Juli 1854 wurden für einmal auf die Dauer von 10 Jahren in Kraft gesetzt.

Gegen Ablauf dieses Termins schlug der Bundesrath der Bundesversammlung einfach eine Verlängerung der Zollvergünstigungen auf eine weitere Zeitdauer von 10 Jahren vor.

Die Bundesversammlung beschloß daraufhin, unter'm 9. Juli 1864: es seien die erwähnten Zollerleichterungen auf eine neue Zeitdauer von 10 Jahren, nemlich bis zum 19. Juli 1874, verlängert (VIII. 94).

Der badischen Bahn wurde durch den Staatsvertrag vom 27. Juli 1852, Art. 13, zollfreie Einfuhr des Materials für Herstellung, Unterhalt und Betrieb zugesagt (III. 438).

In dem Berichte des Bundesrathes vom 11. Juli 1872, betreffend die zukünftige Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben der Eidgenossenschaft im Falle der Annahme der neuen Bundesverfassung wurde schon die Annahme ausgesprochen, daß die Zollvergünstigung für Eisenbahnmaterial in Zukunft dahin fallen werde, und da der Beschluß vom 9. Juli 1864 (im Gegensatze zu demjenigen vom 17. Juli 1854) keine weiteren Beschlußnahmen der Bundesversammlung vorbehält, so könnte nach Ablauf des Termins einfach die Verzollung nach dem gültigen Tarife eintreten.

Gleichwohl hat es der Bundesrath für angemessener gefunden, Ihnen sachbezügliche Vorlagen zu machen, und es ist dies der Zweck der gegenwärtigen Botschaft.

I.

Die Zollvergünstigungen für die Eisenbahngesellschaften sind zu einem Zeitpunkt in's Leben getreten, wo man von der Voraussetzung ausging, daß die Eisenbahnunternehmungen mit großen finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben.

Der Bericht des Bundesrathes vom Jahre 1854, mit welchem die erste Gesetzesvorlage für die Zollvergünstigungen der Eisenbahngesellschaften eingebracht wurde, betonte den volkswirtschaftlichen Nutzen der Eisenbahnen, wies jedoch darauf hin, daß sich das Privatkapital diesen Unternehmungen zu einem großen Theile entzogen habe, und daß ihre Ausführung nur mit großen Opfern von Kantonen und Gemeinden möglich geworden sei. Da die Eidgenossenschaft sich glücklich schätzen könne, selbst nicht finanziell bei den Eisenbahnunternehmungen betheiligte zu sein, so dürfe sie ihnen um so eher indirekt einen Vortheil zuwenden. Bei der Erneuerung der Vergünstigung im Jahre 1864 wurden die gleichen Gesichtspunkte geltend gemacht; überdies wurde angeführt, daß es nicht billig wäre, die im Bau begriffenen Bahnen weniger zu begünstigen, als die bereits erstellten. In den beiden Perioden wurde wohl auch die damals günstige Finanzlage des Bundes in Betracht gezogen.

Von diesen Gesichtspunkten kann unter den gegenwärtigen Verhältnissen wohl nur noch derjenige des hohen volkswirtschaftlichen Nutzens der Eisenbahnen in vollem Umfange in Anschlag gebracht werden. Es sind jedoch, so lange der Staat, d. h. die Eidgenossenschaft, nicht selbst Eisenbahnen baut und betreibt, keine Gründe mehr vorhanden, die Eisenbahnunternehmungen anders zu behandeln, als andere Unternehmungen, z. B. industrielle Etablissements, deren Zustandekommen und Blühen ebenfalls im volkswirtschaftlichen Interesse des Landes liegt. Bereits hat sich das Privatkapital in freigelegter Weise wieder den Eisenbahnen zugewendet, und gewiß mit Recht, da einzelne Unternehmungen schon seit Jahren und noch jetzt nicht nur eine Verzinsung, sondern sogar bedeutende Dividenden an die Aktionäre auszubezahlen im Falle sind. Es ist zwar richtig, daß noch jetzt Kantone und Gemeinden in den Fall kommen, um neue Unternehmungen zu fördern, denselben mit großen finanziellen Leistungen zu Hilfe zu kommen. Allein diese Unterstützungen geschehen entweder an größere, durch die Verkehrsverhältnisse vollkommen gerechtfertigte Linien, und in diesem Falle steht auch meistens eine Verzinsung der Subsidien in nicht allzuferner Zeit in Aussicht, oder aber jene Unterstützung dient nur ganz lokalen Interessen. Im einen wie im andern Falle halten

wir weder eine direkte noch indirekte Unterstützung des Bundes für nothwendig. Es kommt dabei zudem in Betracht, daß die Aktienunternehmungen, welche auf die Unterstützung von Kantonen und Gemeinden zu Eisenbahnzwecken Anspruch machen, dies wohl in keinem geringern und in keinem höhern Grade thun werden, ob sie die Zollvergünstigungen auch in Zukunft beibehalten oder nicht. Die Rentabilität der Eisenbahnen ist allerdings in hohem Grade mit von den ersten Anlagekosten abhängig. Der auf den Schienen, dem Rollmaterial u. s. w. zu erhebende Zoll beträgt per Kilometer Betriebslänge zirka Fr. 2250, ist also ein so geringer Procentheil der Anlagekosten, daß er, zudem auf die verschiedensten Unternehmungen vertheilt, nicht erheblich in Betracht kommen kann.

Es dürfte nun noch gefragt werden, ob nicht Rücksichten der Billigkeit verlangen, daß im Entstehen begriffenen oder später noch zu bauenden Eisenbahnen die gleichen Vergünstigungen gewährt werden, wie den unter der bisherigen Gesetzgebung entstandenen.

Wir haben schon darauf hingewiesen, unter wieviel schwierigeren Verhältnissen die ersten Eisenbahnen entstanden sind, als die gegenwärtig im Bau begriffenen entstehen, oder als die projektirten voraussichtlich entstehen werden. Seit die Gesetze entstanden, welche den Eisenbahnen die Zollvergünstigungen gewährten, sind jene ganz mit unserm Verkehrsleben verwachsen; sie sind ein Bedürfniß geworden, dessen man sich auch in abgelegenern Orten nicht mehr entschlagen will. Dieses dankt man aber gerade den ersten Anfängen im Eisenbahnbau. Ohne die ersten größern Hauptverkehrsadern wäre das ganze Netz nicht möglich geworden, das sich nach und nach an sie anschließt; ohne jene Linien wäre auch der Alpendurchstich nicht gekommen, der neuen, kürzern, internationalen Linien ruft, der unsern Eisenbahnen eine gesicherte Zukunft eröffnet. Es sind somit gleichsam die ersten Bahnanlagen, welche den spätern gerufen und sie lebensfähig gemacht haben, und es erscheint daher sowohl vom Standpunkte der Billigkeit, als von demjenigen der Nationalökonomie aus vollkommen gerechtfertigt, daß man den ersten Bahnen eine ausnahmsweise Vergünstigung gestattete, die nun indirekte allen übrigen Bahnen zu gut kommt, und daher nicht durch eine weitere Vergünstigung des Bundes gemehrt zu werden verdient. Nicht außer Acht darf endlich fallen, daß es zu einem guten Theil die unter der bisherigen Gesetzgebung entstandenen Aktienunternehmungen sind, welche den Bau der neuen Linien übernommen haben.

Mit dem bisher Angebrachten glauben wir auch zugleich ausgeführt zu haben, daß eine etwa in dem Sinne versuchte Lösung der ersten Anlage auch in Zukunft die Vergünstigung zu belassen

und nur die Ergänzung^g des Materials der vollen Verzollung zu unterwerfen, nicht die richtige Lösung wäre. Hiezu kommt noch, daß es sehr schwer halten dürfte, zu bestimmen, was zur ersten Anlage und was zur Ergänzung gehört, namentlich bezüglich des Rollmaterials. Endlich fällt hier entscheidend ins Gewicht, daß eine zollamtliche Kontrolle über die Bestimmung des Materials, nemlich ob es für Neuanlage oder Ergänzung dienen solle, geradezu unausführbar sein dürfte.

Schon jetzt werden ohne Zweifel bereits gebrauchte Schienen zu andern als Eisenbahnzwecken verwendet, so z. B. beim Bau von Gebäuden zu Unterzügen u. s. w., wo dieses Material die gleichen Dienste leistet wie neues, und doch entgeht es der Verzollung. Bei den bestehenden Waggonfabriken ist die Kontrolle über Waggon und Waggonbestandtheile, welche die Vergünstigung genießen, bereits eine so schwierige, daß mehrfache Konflikte zwischen der Zolladministration und diesen Privatetablissemmenten nicht ausbleiben konnten. Den Lokomotiv- und Waggonfabriken wird nemlich die Einfuhr von Bestandtheilen, welche sich unzweifelhaft als solche erkennen lassen, und für welche die Erklärung einer Bahngesellschaft vorliegt, nach welcher sie für inländische Bahnen bestimmt sind, ebenfalls zum Ansätze von $\frac{1}{2}$ 0/0 des Werthes gestattet. Es ist nun ein Mißbrauch solcher Bescheinigungen nicht ausgeschlossen, da eine Kontrolle der Fabriken durch die Eisenbahngesellschaften wohl kaum geübt wird, und da sehr leicht Bestandtheile, welche ihrem Aeußern nach den Zollbeamten z. B. als Waggontheile erscheinen, wie Nieten, Schrauben, Muttern, Eisenblech, Eisenbeschläge u. s. w., auch zu andern Zwecken verwendet werden können.

Der Zoll, welcher infolge der Aufhebung der Begünstigungen auf dem eingeführten Eisenbahnmaterial haften würde, ist nicht so hoch, daß er ein Schuzzoll genannt werden dürfte; immerhin würde er voraussichtlich die inländischen Waggon- und Lokomotiv-Fabriken besser in den Stand setzen, mit ausländischen Etablissemmenten konkurriren zu können.

Bei den gegenwärtigen Verhältnissen ist die Zollvergünstigung, welche für die Einfuhr von Waggon und Lokomotiven gewährt wird, geradezu derart, daß eine Konkurrenz der inländischen Fabriken nicht möglich ist, besonders von dem Augenblike an, wo die ausländischen Etablissemmente, welche sich nach dem Kriege von 1870/71 für große Leistungen eingerichtet hatten, nicht mehr entsprechende Bestellungen haben und daher unter dem Preise liefern. Ein Beispiel möge genügen, um zu zeigen, wie die inländische Fabrikation unter den gegenwärtigen Verhältnissen sich stellt. Der

Werth eines Waggons II. Klasse zu Fr. 7,500 angenommen, zahlt die Eisenbahngesellschaft, wenn sie den Waggons ganz einführt, für Zoll $1\frac{1}{2}\%$ des Werthes Fr. 112

Die inländische Fabrik hat an Zoll für Rohmaterial und Bestandtheile zu bezahlen zirka „ 400

Also trotz der Vergünstigung für die Bestandtheile Fr. 288
mehr für das Rohmaterial, als für das fertige Fabrikat.

Würde der frühere Zoll von 10% des Werthes wieder hergestellt, und hätten die Fabriken die Bestandtheile voll zu verzollen, so würde der Zoll für den fertigen Waggons betragen Fr. 750

Der Zoll für Rohmaterialien und Bestandtheile „ 550

somit erhalte die inländische Fabrik für ihre Arbeit eine Prämie von Fr. 200

In einem besseren Verhältnisse als die Waggonsfabriken befanden sich die Lokomotivfabriken, da ihr Rohmaterial zollfrei einging, was nur um so deutlicher zeigt, wie ungerecht die gegenwärtige Gesezgebung gegenüber den Waggonsfabriken war. Uebrigens mußten auch die Lokomotivfabriken Rohmaterial verzollen, da sie solehes im Vorrath haben mußten.

In Zukunft würde sich immerhin auch dieser Industriezweig besser stellen als bisher.

Eine von auswärts bezogene ganze Lokomotive im Gewicht von 20,500 Kilogramm hätte Fr. 820 zu bezahlen.

Die von auswärts zu beziehenden Rohmaterialien dagegen würden Fr. 600 betragen.

Wir erwähnen der Konkurrenz der inländischen Industrie gegenüber der ausländischen nicht, um einem Schuzzolle das Wort zu reden, sondern um zu zeigen, daß wenn ein Zoll erhoben wird, nicht nur die Eidgenossenschaft selbst, sondern auch die inländische Industrie davon ihren Gewinn hat.

II.

Es bleibt uns noch übrig, die Frage zu untersuchen, welche finanzielle Vertheile die Aufhebung der Zollvergünstigung der Eidgenossenschaft bringen würde

Nach den gemachten Erhebungen sind die den Eisenbahnen bis jetzt gewährten Vergünstigungen folgende:

Die stärkere Bauperiode der ersten 10 Jahre, die unter das Gesez vom Jahr 1854 fällt, weist eine Einbuße des Bundes von zusammen Fr. 2,391,565 oder durchschnittlich per Jahr Fr. 239,156 auf.

Die zweite Periode, umfassend die zehn Jahre, welche unter das Gesetz von 1864 fallen, weist eine Einbuße des Bundes von Fr. 1,802,797 oder durchschnittlich per Jahr Fr. 180,280 auf.

Die Erweiterung, welche unser Schienennetz in den nächsten Jahren schon, theils infolge vermehrter Verkehrsverhältnisse, theils infolge der Konkurrenz, welche einzelne Gegenden und Linien sich machen, vor Allem aber infolge Eröffnung des Gotthard erfahren wird, müßte bei längerer Gewährung der Zollvergünstigung zur Folge haben, daß der jährliche Ausfall der Zölle nahezu wieder demjenigen der ersten Bauperiode gleich käme, wenn nicht ihn überreffen würde.

Die bauliche Länge des durchgehenden Hauptgeleises der gegenwärtig auf Schweizergebiet betriebenen Bahnen beträgt	Kilm.	1475
Die Länge des 2. Geleises der Bahnen	„	220
Die Länge der Bahnhofgeleise	„	330
Die Länge der im Bau fertigen Geleise aber noch nicht betriebenen Linien zirka	„	55

Es sind somit bereits gebaut eine Geleislänge von zirka 2080 Kilometer.

Ueberdies sind konzessionirt weitere 2500 Kilm., welche einer Geleislänge von zirka 3000 Kilm. entsprechen. Würden diese Linien auch erst innerhalb der nächsten 20 Jahre ausgeführt (eine Annahme) welche gewiß keineswegs als gewagt bezeichnet werden darf), so würden in den nächsten 20 Jahren zirka $\frac{1}{3}$ mehr Bahnen gebaut als in den letzten 20 Jahren.

Auf das Jahr berechnet, würde sich bei Erstellung einer baulichen Länge von 125 Kilm. und einer Geleislänge von 150 Kilm. die Vermehrung der Zolleinnahmen bei Aufhebung der den Eisenbahnen bisher gewährten Vergünstigung gestalten wie folgt:

Oberbaumaterial für 150 Kilm. zu 80 Tonnen =	12,000 Tonnen.
Davon 90 % Schienen = 10,800 Tonnen zu Fr. 6 (30 Cts. per Ztr.)	Fr. 64,800
10 % übrige Eisentheile = 1200 Tonnen zu Fr. 70 (Fr. 3. 50 per Ztr.)	84,000
	<hr/>
	Fr. 148,800

Hiezu kommt nun noch die Erneuerung der Schienen. Die Dauer der Schienen wird zu 15–20 Jahren angenommen. Rechnen wir eine Dauer von 20 Jahren, so kämen in den folgenden 10 Jahren zur Erneuerung (das Gewicht per Kilm. zu 72 Tonnen und der Zoll zu Fr. 6 per Tonne berechnet):

										Zoll:					
1875	zirka	189	Kilm. gleich der eröffneten	Bahnlänge	von	1855	=	189	×	72	×	6	Fr.	81,648	
1876	"	129	"	"	"	"	"	1856	=	129	×	72	×	6	" 55,728
1877	"	179	"	"	"	"	"	1857	=	179	×	72	×	6	" 77,328
1878	"	184	"	"	"	"	"	1858	=	184	×	72	×	6	" 79,488
1879	"	238	"	"	"	"	"	1859	=	238	×	72	×	6	" 102,816
1880	"	113	"	"	"	"	"	1860	=	113	×	72	×	6	" 48,816
1881	"	31	"	"	"	"	"	1861	=	31	×	72	×	6	" 13,392
1882	"	74	"	"	"	"	"	1862	=	74	×	72	×	6	" 31,968
1883	"	29	"	"	"	"	"	1863	=	29	×	72	×	6	" 12,528
1884	"	117	"	"	"	"	"	1864	=	117	×	72	×	6	" 50,544

Total Fr. 554,256

oder durchschnittlich per Jahr Fr. 55,425.60

Den Zoll für das Rohmaterial des anzuschaffenden Betriebsmaterials schlagen wir jährlich auf Fr. 50,000 an. Wir erhielten somit :

Oberbau für neue Anlagen	Fr. 148,800
„ „ Erneuerung der Schienen „	55,425
Betriebsmaterial	50,000

jährlich Fr. 254,225

oder in 20 Jahren Fr. 5,084,500.

Eine vorläufige Zusammenstellung der künftigen Einnahmen und Ausgaben des Bundes weist bei einer Annahme von Fr. 12,500,000 Roheinnahmen der Zölle ein jährliches Defizit von Fr. 3,659,000 auf.

Bei so wenig tröstlichen Aussichten ist es nach unserer Ansicht nicht gerechtfertigt, den Eisenbahngesellschaften, unter welchen sich Aktiengesellschaften befinden, welche ihren Aktionären bis zu 8 % Dividenden bezahlen, eine jährliche Vergünstigung von Fr. 250,000 bis Fr. 300,000 zu gewähren.

Der Bundesrath ist demnach nicht im Falle, Ihnen eine Verlängerung der durch den Bundesbeschluß vom 9. Juli 1864 gewährten Zollvergünstigungen zu beantragen, so daß dieselben den 19. Juli nächsthin außer Kraft treten, immerhin mit Ausnahme des für die badischen Bahnen durch Staatsvertrag geregelten Verhältnisses.

Bern, den 1. Juni 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.



Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die projektirte Verwendung des diesjährigen Kredits
für Hebung der schweizerischen Pferdezucht.

(Vom 8. Juni 1874.)

Tit.!

Die Bundesversammlung hat unterm 29. Januar abhin, nach Prüfung des Budgets für das Jahr 1874, nebst der Botschaft des Bundesrathes vom 18. Weinmonat, beschlossen :

„Der Bundesrath wird eingeladen, unter Berücksichtigung der landwirthschaftlichen und militärischen Interessen die Frage zu prüfen, ob und wie durch Errichtung eines Fohlenhofes oder in Verbindung mit demselben die Hebung der Pferdezucht überhaupt befördert werden könnte.“ (Off. Samml. XI. 466.)

Unser Departement des Innern, welchem wir dieses Postulat zur Behandlung überwiesen, hat nicht ermangelt, dasselbe der eidg. Pferdezuchtkommission zur Berathung vorzulegen. Wir beehren uns nun, Ihnen nachstehenden Bericht im Einverständnisse mit genannter Kommission zu unterbreiten.

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Aufhebung der
den schweizerischen Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten
Zollvergünstigungen. (Vom 1. Juni 1874.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1874
Date	
Data	
Seite	1159-1169
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 203

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.