

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn von Dielstorf nach Nieder-
weningen.

(Vom 6. Mai 1874.)

Tit. I

Nachdem Anfangs 1872 das Surbthalbahnkomite beim Kanton Zürich um die Konzession für eine Eisenbahn von Dielstorf bis an die Kantonsgrenze bei Niederweningen eingekommen war, dann aber die Nordostbahn-Gesellschaft am 28. September gl. J. von einem ihr vom Kanton Zürich eingeräumten Prioritätsrecht Gebrauch zu machen beschlossen und erklärt hatte, unter der Herrschaft des alten Eisenbahngesetzes jedoch die Konzessionsverleihung nicht mehr zu Stande kam, sucht nun die Nordostbahn-Gesellschaft beim Bunde um die Konzession für vorgenannte Linie nach.

Dieselbe bildet die Fortsetzung der bereits bestehenden Bahn (Zürich-) Oerlikon-Oberglatt-Dielstorf. Ueber Nieder-Steinmaur gewinnt sie in weiter Entwicklung die Wasserscheide gegen die Surb, senkt sich nach Schöfflistorf, wo eine Station projektiert ist, und führt in einer langen Geraden nach dem Endpunkte Niederweningen. Die ganze Linie ist 7,3 Kilometer lang. 29⁰/₁₀₀ liegen in

Curven, deren kleinster Radius 350 Meter beträgt. Die Steigung erreicht im Maximum $14^0/00$. Die Kosten sind per Kilometer auf 155,000 Franken, im Ganzen also auf 1,131,500 Franken veranschlagt.

Bezüglich der Konzessionsbedingungen wünscht die Nordostbahn-Direktion, daß in Anerkennung der vom Kanton Zürich durch die Konzession vom 1. Juli 1863, betreffend die Eisenbahn Oerlikon-Bülach-Dielstorf, übernommenen Verpflichtung: „falls es sich um Verleihung einer Konzession für Ausführung einer Zweigbahn oder einer sonst irgendwie in die konzedierte Bahnlinie einmündenden, also selbstverständlich auch einer Fortsetzung derselben bildenden Eisenbahn handeln sollte, der Nordostbahn-Gesellschaft zu den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen der Vorrang vor allen Bewerbern einzuräumen“, die Konzession mit der eben genannten für Oerlikon-Bülach in Uebereinstimmung gebracht werde.

Ueber ein gleiches Begehren haben wir uns in unserer Botschaft vom 7. Juli 1873, betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Bülach nach Schaffhausen, in ablehnendem Sinne ausgesprochen, und Sie haben die dort begründeten Anträge genehmigt.

Auch die Dauer der Konzession und die Rückkaufsbedingungen werden wohl besser normal gehalten als gemäß dem Gesuche der Nordostbahn-Gesellschaft der schon erwähnten Konzession vom 1. Juli 1863 angepaßt. Zunächst handelt es sich allerdings nur um eine kurze Verlängerung der Linie Oerlikon-Dielstorf, und insofern würde ein diesfalls gleicher Inhalt der beiden Konzessionen sich als zweckmäßig empfehlen. Allein bei Niederweningen wird die Bahn voraussichtlich nicht für immer stehen bleiben; die gegenwärtig in Behandlung liegende Linie mit dem in Aussicht stehenden letzten Verbindungsstück werden aber eine größere Ausdehnung haben als die Bahn Oerlikon-Dielstorf, daher richtiger selbstständig und normal konzedit.

Mehr Gewicht als auf die vorstehenden Punkte legt die Petentin auf ihren Antrag, daß ihr für die Vollendung der Linie Dielstorf-Niederweningen bis zum 1. Juni 1878 Frist gewährt und danach die im Art. 5 aufzustellenden Fristen zugemessen werden.

Wir glauben aber nicht, daß dem Gesuche, wenigstens im vollen Umfang, entsprechen werden könne. Denn mehr als ein Jahr werden die Bundesräthe nicht in Anspruch nehmen, und die Einräumung einer Frist von einem Jahr zur Aufnahme der Pläne

etc. dürfte gleichfalls vollständig genügen. Die Bahn könnte also schon im Sommer 1876 fertig erstellt sein. Durch Zurückschieben der Frist würde faktisch ein Prioritätsrecht in neuer Form geschaffen, zumal nachdem Sie bei der Behandlung der Konzessionsgesuche für eine Eisenbahn Luino-Menaggio durch Beschluß vom 23. Januar abhin grundsätzlich entschieden haben, daß zwei Konzessionen für ein und dieselbe Linie nicht erteilt werden sollen. Und schon bevor Sie dieses Prinzip statuirten, haben Sie ein allerdings bedeutend weiter gehendes, immerhin jedoch ähnliches Gesuch abgewiesen. In dem Beschlußentwurfe betreffend Konzession der Touristenbahnen im Berner-Oberland beantragten wir, die Fristen für die Linien eines zweiten Nezes erst zwei Jahre nach Vollendung der Bahnen des ersten Nezes beginnen zu lassen, — Sie haben die Konzession für das zweite Nez mit Rücksicht auf die zu lange Frist verweigert.

Im vorliegenden Falle kommt hinzu, daß die Regierung des beteiligten Kantons schon früher und wieder bei der Konzessionsverhandlung die von der Nordostbahn verlangten Fristen als zu lange gefunden und daß im Jahr 1872 der ursprüngliche Petent (das Gründungskomite) bei der zürcherischen Regierung das Gesuch gestellt hat, die damals von der Nordostbahn gewünschten 5 Jahre auf 2 Jahre zu reduzieren.

Auf der andern Seite aber liegt die Erklärung der Nordostbahn vor, daß sie, wenn ihr nicht entsprochen würde, auf die Konzession zu verzichten im Falle wäre, und eine Petition des eben erwähnten Komite, dahin gehend, daß, wenn die Nordostbahn nicht vermocht werde, freiwillig einen nähern Termin zu acceptiren, ihrem Verlangen willfahrt werden möchte, damit die Eisenbahn der beteiligten Landesgegend doch endlich gesichert sei.

In diesem Widerstreit der Interessen glauben wir einen vermittelnden Weg einschlagen und als Vollendungstermin den 1. Juli 1877 vorschlagen zu sollen. Zur Zeit scheint kein zweiter Bewerber um diese Konzession vorhanden zu sein, so daß durch die fragliche Begünstigung der Nordostbahn kaum Jemand geschädigt wird. Einigermassen darf denn auch auf die Verhältnisse des Konzessionspetenten Rücksicht genommen werden. Nun ist richtig, daß in technischer und finanzieller Beziehung die Nordostbahn für die nächsten Jahre stark engagirt ist. Endlich verweisen wir auf die Konzession für die Bahn Niederglatt-Otelfingen, d. d. 23. September 1873. Für die Vollendung dieser Strecke wurde Frist eingeräumt bis 1. Juli 1877, während an sich eine so lange Zeit nicht nothwendig war.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. Mai 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Dielstorf nach Niederweningen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der Direktion der schweiz. Nordostbahngesellschaft vom 26. Februar 1874;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 6. Mai 1874,

beschließt:

Der schweiz. Nordostbahngesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Dielstorf nach Niederweningen unter den in 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 achtzig Jahren, vom 1. Juli 1874 an gerechnet, ertheilt.

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

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. Spätestens bis Ende Februar 1876 sind dem Bundesrath die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Juli 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juli 1877 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau 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 Zürich 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 und des Materials zu gestatten und 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 gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrath vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sizplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2¹/₂ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hiüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stük und per Kilometer

- für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über $\frac{5}{10}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von

25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

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

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

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

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. 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, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahoriges Projekt sammt dem neuen Tarif der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt 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, beziehungsweise dem Kanton Zürich 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22¹/₂fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 welchem 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 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 Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Zürich 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. 29. 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 hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Dielstorf nach Niederweningen. (Vom 6. Mai 1874.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.05.1874
Date	
Data	
Seite	717-726
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 153

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.