

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung und Ergänzung des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 7. Juni 1920.)

Wir haben Ihnen mit Botschaft vom 16. April 1920 beantragt, den schweizerischen Verkehrsanstalten zum Zwecke der Wiederherstellung ihres durch den Weltkrieg gestörten finanziellen Gleichgewichtes vorübergehend eine Überschreitung der ihnen durch Gesetz und Konzessionen zugestandenen Höchsttaxen zu bewilligen. Wenn nun auch zu erwarten steht, dass durch diese Massnahme die künftigen Gewinn- und Verlustrechnungen einer Anzahl Eisenbahnverwaltungen eine Besserung erfahren werden, so wird damit in vielen Fällen noch keineswegs die Möglichkeit geboten, die während des Krieges entstandenen, zum Teil recht hohen Verluste zu decken.

Über den Umfang dieser Verluste bei den verschiedenen Kategorien der schweizerischen Eisenbahnen gibt die folgende Zusammenstellung eine summarische Auskunft. Es sind darin für die beiden Jahre 1918 und 1918 die drei Bilanzposten „Zu tilgende Verwendungen“, „Saldi der Gewinn- und Verlustrechnungen“ und „Reserven“ aufgeführt.

		Zu tilgende Verwendungen		Saldi der Ge- winn- und Ver- lustrechnung		Reserven und getilgt. Schuld- kapital
		Fr.		Fr.		Fr.
Bundesbahnen .	1918	17,689,771	—	128,620,355		122,019,039
	1918	15,909,463		8,089,164		69,867,524
	Diff. +	1,780,308	—	136,659,519	+	52,151,515
Übrige Normal- spurbahnen .	1918	15,255,284	—	24,340,679		4,975,280
	1918	12,702,789	—	3,366,924		7,328,092
	Diff. +	2,552,545	—	20,973,755	—	2,352,812

		Zu tilgende	Saldi der Ge-	Reserven und
		Verwendungen	win- und Ver-	getilgt. Schuld-
		Fr.	Fr.	kapital
				Fr.
Schmalspurbah-				
nen	1918	11,587,085	— 14,128,494	5,346,953
	1913	2,468,026	— 1,150,220	13,341,749
	Diff. +	9,119,059	— 12,978,274	— 7,994,796
Zahnradbahnen	1918	910,287	— 6,666,061	681,122
	1913	637,126	— 199,071	2,015,700
	Diff. +	273,161	— 6,466,990	— 1,334,578
Tramways . . .	1918	2,512,480	— 784,299	4,422,117
	1913	1,566,132	— 293,020	5,727,786
	Diff. +	946,348	— 1,077,319	— 1,305,669
Seilbahnen . .	1918	1,167,407	— 1,375,342	1,019,578
	1913	1,055,375	— 199,953	813,552
	Diff. +	112,032	— 1,175,389	+ 206,026
Alle Bahnen . .	1918	49,122,314	— 175,915,230	138,464,089
	1913	34,338,861	— 3,416,016	99,094,403
	Diff. +	14,783,453	— 179,331,246	+ 39,369,686

Die Zunahme der zu tilgenden Verwendungen um Fr. 14,783,453 ist teilweise dadurch eingetreten, dass diesem Konto Gutschriften an die Erneuerungsfonds belastet wurden. Den Privatbahnen mit unzureichenden Einnahmen ist dieses Vorgehen ausnahmsweise gestattet worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen ergaben auf Ende 1918 einen Passivsaldo von Fr. 175,915,230. Nach Hinzurechnung des Ende 1913 bestandenen Aktivsaldos von Fr. 3,416,016 beläuft sich der Gesamtausfall auf Fr. 179,331,246. Davon entfallen nun allerdings Fr. 49,381,000 auf die von den Bundesbahnen eingerechnete, durch die Einnahmen nicht gedeckte, gesetzliche Schuldentilgung.

Der Betrag der Reserven und des getilgten Schuldkapitals hat im allgemeinen in der Kriegszeit nicht abgenommen, sondern er ist bis Ende 1918 um Fr. 39,369,686 gestiegen. Diese Vermehrung ist indessen nur eine buchmässige und durch die schon erwähnten vorschriftsmässigen Tilgungen bei den Bundesbahnen entstanden. Der Zunahme steht die angeführte entsprechende Vermehrung des Passivsaldos gegenüber.

Der schädigende Einfluss der Kriegsjahre auf den Haushalt der schweizerischen Eisenbahnen lässt sich nicht vollständig in Zahlen darstellen. Er tritt hauptsächlich bei den schon eingeführten Bi-

lanzposten zutage und drückt sich aus durch Zunahme der zu tilgenden Verwendungen Fr. 14,783,500

Zunahme der Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnungen abzüglich der Vermehrung des Bestandes der Reserven und der Konti des getilgten Schuldkapitals gemäss der vorstehenden Zusammenstellung	» 89,369,700	» 189,961,500
	Zusammen	Fr. 154,745,000

Hierzu sind als direkte und indirekte Schädigungen zu rechnen:

die Verluste in den Jahren 1914—1918 bei der Herabsetzung der Nennwerte von Aktien . .	Fr. 4,307,000
die Verminderung der Dividenden 5×3 Millionen	» 15,000,000
die Verminderung der Betriebsüberschüsse der städtischen Trambahnen von 1914—1918 . .	» 2,000,000
die Mindereinlagen in die Reserven 5×4 Millionen	» 20,000,000
Gesamter Ausfall von 1914—1918	Fr. 196,052,000

Diejenigen Privatbahnen, welche die Ausfälle nicht aus früher angesammelten Reserven decken konnten, müssen sich von den aus den Kriegsjahren stammenden Passivsaldo und den zu tilgenden Verwendungen in verschiedener Weise, je nach ihren besondern Verhältnissen, zu befreien suchen. Bei den einen werden die durch die Taxerhöhungen erzielten Mehrerträge innert kürzerer oder längerer Frist die Verluste zu tilgen gestatten. Bei andern Verwaltungen wird dagegen die Herabsetzung des Aktienkapitals oder der Abschluss von gerichtlichen oder aussergerichtlichen Nachlassverträgen erforderlich sein.

Der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, deren Bilanz auf Ende 1919 einen Passivsaldo im Betrage von Fr. 159,464,419 aufweist, steht keiner dieser Wege offen. Die Taxerhöhungen werden nach Ansicht der Verwaltungsbehörden nicht einmal genügen, neue Defizite der Gewinn- und Verlustrechnungen in den nächsten fünf Jahren zu vermeiden. Verfügbare Reserven sind nicht vorhanden, und die Möglichkeit eines Schuldennachlasses besteht selbstverständlich bei einem Staatsunternehmen nicht.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, den in der Kriegszeit entstandenen Passivsaldo durch eine Zurückführung des in der Bilanz nachgewiesenen Betrages des Konto „Getilgtes Schuldkapital“ an die Gewinn- und Verlustrechnung teilweise zu decken und die

Tilgung des Anlagekapitals für die Zukunft neu zu ordnen und zu erleichtern. Zu diesem Zwecke beantragt sie die Revision des Art. 7 des Rückkaufgesetzes von 1897 in folgender Weise.

Zunächst soll die im Gesetze vorgesehene Frist für die Amortisation des Anlagekapitals von 60 auf 100 Jahre verlängert werden. Der Zeitraum von 60 Jahren ist bei Erlass des Gesetzes festgesetzt worden, weil damals bei den Eisenbahnen einiger Nachbarländer die Schuldentilgung innert dieser Zeit in Aussicht stand und den Bundesbahnen die Möglichkeit des Wettbewerbes im internationalen Verkehr für alle Zukunft gesichert werden wollte. Dieser gesetzlichen Vorschrift ist bis jetzt strenge nachgelebt worden. In den Friedensjahren bot dies keine Schwierigkeiten. Die Mittel zur Tilgung waren vorhanden. Als dann aber die Gutschriften an den Amortisationsfonds auch in den Jahren erfolgten, in denen die Betriebsüberschüsse hierfür nicht ausreichten, veranlasste dies eine Erhöhung des Passivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung um den gleichen Betrag.

Seit Erlass des Rückkaufgesetzes haben sich nun aber die internationalen Wettbewerbsverhältnisse völlig geändert. Die Eisenbahnen der Nachbarländer litten durch den Krieg weit mehr als die schweizerischen Bundesbahnen. Sie werden noch lange mit grossen Betriebsdefiziten und ausserordentlichen Lasten zu rechnen haben, so dass bei ihnen von einer Fortsetzung der Schuldentilgung und einer Herabsetzung der Transporttaxen noch für lange Zeit keine Rede sein kann.

Unter diesen Umständen stehen der vorgeschlagenen Ausdehnung der Amortisationsfrist, die eine bedeutende Verminderung der jährlichen Tilgungsquoten und die raschere Deckung des Passivsaldos ermöglichen würde, keine Bedenken entgegen. Wenn auch bei dem grossen Unternehmen der schweizerischen Bundesbahnen, das immer wieder neuen Aufgaben begegnet, eine Schuldentilgung innerhalb 60 Jahren erwünscht wäre, so kann diese doch nur innerhalb der durch die Betriebsüberschüsse gebotenen Schranken erfolgen. Die Änderung würde übrigens die Möglichkeit nicht ausschliessen, in den Jahren mit günstigen Abschlüssen die Vermögenslage auch durch höhere als die gesetzlich vorgeschriebenen Rücklagen zu verbessern, wobei vor allem die Äufnung des in Art. 8 des Gesetzes vorgesehenen Reservefonds in Betracht käme.

Die Wirkung einer Erstreckung der Amortisationsfrist zeigt sich darin, dass bei der Tilgung einer $3\frac{1}{2}\%$ igen Schuld die erste Amortisationsquote für eine Frist von 60 Jahren $0,508862\%$, für eine solche von 100 Jahren dagegen nur $0,115927\%$ des Schuldbetrages ausmacht, unter der Voraussetzung, dass die Amortisationsquote jedes folgende

Jahr um $3\frac{1}{2}\%$, d. h. um den durch die vorhergehende Amortisation ersparten Zins, erhöht wird. Für die Bundesbahnen würde sich bei Annahme der 100jährigen Amortisationsfrist die für das Jahr 1919 zu leistende Einlage in den Amortisationsfonds von Fr. 11,301,181 auf Fr. 2,842,936 ermässigen und die Höhe des Fonds hätte auf Ende 1919 nur Fr. 30,048,003 statt Fr. 126,252,352 zu betragen. Es könnte also der Fonds jedenfalls um die Differenz, also um Fr. 96,204,349, vermindert und der Passivsaldo um den gleichen Betrag gekürzt werden.

Der Verwaltungsrat will nun noch weiter gehen und die ganze bis jetzt erfolgte Amortisation aufheben in der Meinung, dass dann künftighin der ganze verfügbare Geschäftsgewinn dem Fonds gutgeschrieben werde, bis er die Höhe der planmässigen, vom Jahre 1903 an nachzuholenden Amortisation erreicht hat. Ist diese Ergänzung des Amortisationsfonds erzielt, so braucht dann jährlich nur noch die regelmässige Einlage in Rechnung gestellt zu werden.

Wir können diesem Antrag zustimmen, denn es hat eigentlich keinen Wert, unter den Passiven der Bilanz einen Amortisationsfonds, der den Charakter einer Gewinnrücklage besitzt, aufzuführen, solange ein Passivsaldo besteht. Im Sinne dieses Antrages würde also der Passivsaldo von Fr. 159,464,419 des Jahres 1919 um Fr. 126,252,352 vermindert und nur noch Fr. 33,212,067 betragen. Es steht zu hoffen, dass die fortschreitende Verkehrszunahme in Verbindung mit den neuen Taxerhöhungen genügen werde, um diesen Passivsaldo rest in wenigen Jahren zum Verschwinden zu bringen, und die Wiederaufnahme der Amortisationen zu erlauben. In der Amortisation der Anlagekosten der zurückgekauften Linie Genf-La Plaine (Fr. 10,780,988) und des schweizerischen Teiles der Linie Frasnè-Vallorbe (Fr. 3,030,000) würde ausnahmsweise keine Änderung eintreten, weil diese gemäss den mit der P. L. M. abgeschlossenen Verträgen zu vollziehen und schon im Jahre 1958 zu beenden ist. Nach dem Geschäftsbericht der Bundesbahnen für das Jahr 1919 (Seite 109) sind bis jetzt amortisiert:

für Genf-La Plaine	Fr. 682,401. 91
» Frasnè-Vallorbe	» 141,138. 85

Zusammen Fr. 823,540. 76

Dieser Betrag müsste also im Amortisationsfonds verbleiben, und es hätten die Einlagen für die beiden Strecken alljährlich in bisheriger Weise weiter zu erfolgen.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen beantragt ferner, neben der Ausdehnung der Amortisationsfrist und der

vorübergehenden Aufhebung des Tilgungsfonds am Text von Art. 7 des Rückkaufgesetzes noch andere Änderungen von geringerer Tragweite vorzunehmen.

Der Absatz 2 des Artikels 7 enthält die Vorschrift, dass die Anleihen, die zur Aufbringung der Geldmittel für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb der Bundesbahnen aufgenommen werden müssen, nach einem festen Amortisationsplan rückzuzahlen seien. Nun hat sich aber schon bei Aufstellung des Voranschlages der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1903 gezeigt, dass die Ausführung der Bestimmung nach ihrem strengen Wortlaut nicht möglich ist, weil die Amortisationspläne für die damals vorhandenen Anleihen, die zum grössten Teil von den verstaatlichten Privatbahnen übernommen worden waren, feststanden und selbstverständlich nicht abgeändert werden durften. Man half sich damals in der Weise, dass man einen festen Amortisationsplan für die Tilgung des Anlagekapitals aufstellte und die auf Grund dieses Planes berechneten jährlichen Tilgungsbeträge einem unter den Passiven der Bilanz enthaltenen Konto „Getilgtes Schuldkapital“ gutbrachte, während die wirkliche Rückzahlung der Obligationenanleihen unabhängig hiervon nach den für die einzelnen Anleihen vorgesehenen besondern Amortisationsplänen erfolgte. Auf diese Weise hätte die Tilgung des Anlagekapitals innerhalb 60 Jahren durchgeführt werden können, ohne dass es der Übereinstimmung der jährlichen Gutschriften an den Konto „Getilgtes Schuldkapital“ und der wirklichen Schuldabzahlung bedurfte. So betrug z. B. im Jahre 1919 die Gutschrift an den Konto „Getilgtes Schuldkapital“ Fr. 11,443,307, während sich die wirkliche Rückzahlung von Anleihenschulden nur auf Fr. 8,635,502 stellte. Bei Verlängerung der Amortisationsfrist von 60 auf 100 Jahre wird an diesem Verhältnis nichts geändert. Es sollte daher richtigerweise im Gesetz die Amortisation des „Anlagekapitals“ und nicht diejenige des „Schuldkapitals“ vorgeschrieben werden. In den Jahren, in denen die Einnahmenüberschüsse zur Rückzahlung verfallener Schuldtitel nicht genügen und verfügbare Mittel überhaupt nicht vorhanden sind, müsste, wie in der Zeit der Krisis, das fehlende Kapital durch neue Anleihen aufgebracht werden.

Bei der Aufstellung des Voranschlages für 1903 entstand ferner die Frage, ob sich die Amortisation auf das ganze Anlagekapital beziehen solle. Sie wurde damals dahin entschieden, dass 70% des Wertes der Fahrbetriebsmittel und des Mobiliars davon auszunehmen seien, weil bei denjenigen ausländischen Bahnen, deren unentgeltlicher Rückfall an den Staat in 60 Jahren in Aussicht stand, eine Vergütung für das Betriebsmaterial vorgesehen war, damit also die Parität zwischen der Schweiz und dem Ausland gewahrt blieb.

Hieran ist seither festgehalten worden, und die Bundesversammlung hat sich durch die alljährliche Genehmigung der Rechnungen damit einverstanden erklärt. Der Verwaltungsrat wünscht, dass dieses Verfahren auch weiterhin Anwendung finde und dass es im Gesetz ausdrücklich vorgeschrieben werde. Wir empfehlen Ihnen, diesem Verlangen zu entsprechen.

Im Gesetz ist auch nichts darüber gesagt, wie die alljährlichen Aufwendungen der Bundesbahnen für den Ausbau des Netzes, soweit sie dem Baukonto belastet werden dürfen, zu amortisieren seien. Bis jetzt ist hierfür mit Zustimmung der eidgenössischen Räte das gleiche Verfahren wie für die übrigen Anlagekosten eingehalten worden. Der Verwaltungsrat beantragt, im neuen Text von Art. 7 dieses Verfahren in verbindlicher Weise vorzuschreiben, was wir als angezeigt erachten.

Sodann wünscht der Verwaltungsrat, dass der erste Absatz von Art. 7, der die Aufbringung der für die Erwerbung, den Bau und den Betrieb der Bundesbahnen erforderlichen Geldmittel durch Emission von Anleihen mittelst Ausgabe von Obligationen oder Rententiteln vorschreibt, etwas allgemeiner gefasst werde, um der Verwaltung der Bundesbahnen zu erlauben, sich die nötigen Mittel auch in anderer Weise, z. B. durch Einführung eines Eisenbahnschuldbuches, zu verschaffen. Damit könnte dann gleichzeitig der bisherige Absatz 3 von Art. 7 dahinfallen. Wir empfehlen Ihnen Zustimmung zu diesem Antrag.

Endlich wird eine Änderung des letzten Absatzes von Art. 7 beantragt, der die Genehmigung der Anleihsoperationen und des Amortisationsplanes der Bundesversammlung vorbehält. Was die Anleihsoperationen betrifft, so hat die Erfahrung gezeigt, dass es nicht wohl angeht, die Anleihsbedingungen jeweilen der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen. Die Verhandlungen hierüber müssen gewöhnlich rasch und in konfidentieller Weise erfolgen. Mit Rücksicht hierauf wird seit einigen Jahren jeweilen im Bundesbeschluss betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen der Bundesrat allgemein ermächtigt, im geeigneten Zeitpunkte zur Deckung der schwebenden Schulden und des allfällig weitem Kapitalbedarfes im Benehmen mit den Organen der schweizerischen Bundesbahnen die erforderlichen Anleihen aufzunehmen. Es empfiehlt sich, dieses Verfahren beizubehalten, wobei im Sinne des Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1911 (A. S. XXVIII, 1) betreffend die Ermächtigung des Bundesrates zur Aufnahme von Anleihen für den Kapitalbedarf der Jahre 1912—1916 jeweilen auch die Direktion der Nationalbank zur Mitwirkung bei den Verhandlungen beizuziehen wäre. Als Gesetzesbestimmung dürfte jedoch die

Vorschrift genügen, dass der Bundesrat für die Aufnahme von Anleihen die Ermächtigung durch die Bundesversammlung einzuholen habe. Die Genehmigung des Amortisationsplanes für die Tilgung des Anlagekapitals durch die Bundesversammlung entspricht keinem Bedürfnis. Wenn die Amortisationsdauer und der anzuwendende Zinsfuß bestimmt sind, so ergeben sich die jährlichen Amortisationsbeträge auf Grund einer mathematischen Formel.

Der Verwaltungsrat legt Wert darauf, dass die von ihm beantragte Änderung von Art. 7 des Rückkaufgesetzes möglichst bald vorgenommen werde, um die Bilanz der schweizerischen Bundesbahnen schon in der Rechnung für das Jahr 1920 bereinigen zu können. Angesichts der noch herrschenden Ungewissheit, auf welchen Zeitpunkt die in Angriff genommene Umarbeitung des ganzen Gesetzes beendet sein wird, halten wir dafür, dass diesem Begehren entsprochen werden sollte. Es würde sich also zurzeit nur um einen Beschluss vorübergehender Natur handeln, der mit Inkrafttreten des revidierten Gesetzes wieder dahinfiel. Der sofortigen Inkraftsetzung des Beschlusses steht, da er nicht allgemein verbindlich ist, kein Hindernis entgegen.

Gestützt auf vorstehende Ausführungen empfehlen wir Ihnen die Annahme des nachfolgenden Entwurfes eines Bundesbeschlusses und benützen diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Juni 1920.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Änderung und Ergänzung des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Juni 1920,
beschliesst:

Art. 1.

Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen wird aufgehoben und durch die nachfolgenden Art. 7 und Art. 7^{bis} ersetzt:

„Art. 7. Die Beschaffung der für die Erwerbung, den Bau und Betrieb der Bahnen erforderlichen Geldmittel erfolgt in den den Bedürfnissen der Bundesbahnen entsprechenden Formen.

Für die Aufnahme von Anleihen hat der Bundesrat die Ermächtigung durch die Bundesversammlung einzuholen.“

„Art. 7^{bis}. Das Anlagekapital der schweizerischen Bundesbahnen, abzüglich 70% des Wertes der Fahrbetriebsmittel und des Mobiliars, ist innert einer Frist von hundert Jahren vom Jahre 1903 hinweg, bzw. von dem Zeitpunkte des Überganges der betreffenden Bahn in das Eigentum des Bundes an gerechnet, zu amortisieren.

Ebenso sind die jedes Jahr neu auf Baukonto zu verrechnenden Beträge je innert einer Frist von hundert Jahren zu amortisieren.“

Art. 2.

Die in Anwendung der bisherigen Gesetzesbestimmungen bis Ende 1920 gemachten Rücklagen für die innert sechzig Jahren durchzuführende Amortisation des Anlagekapitals und der jedes Jahr neu auf Baukonto verrechneten Bauausgaben werden zur teilweisen Deckung des auf Ende 1920 ausgewiesenen Defizites der Gewinn- und Verlustrechnung der schweizerischen Bundesbahnen verwendet.

Art. 3.

Die Amortisation des Anlagekapitals nach Massgabe von Art. 1 hiervor bleibt für so lange eingestellt, als der Amortisationsfonds nicht aus den Einnahmenüberschüssen der Gewinn- und Verlustrechnung geäuftet werden kann.

Nach vollständiger Deckung des Defizites sind die künftigen Einnahmenüberschüsse der Gewinn- und Verlustrechnung zur Amortisation des Anlagekapitals auf Grund der Bestimmung des Art. 7^{bis} hiervor zu verwenden, bis die Rücklagen den für die Amortisation rechnerisch festgestellten Betrag erreicht haben werden. Dem in dieser Weise geäufteten Amortisationsfonds sind in der Folge die regelmässigen jährlichen Amortisationsbeträge gutzubringen.

Art. 4.

Dieser Bundesbeschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Aenderung und Ergänzung
des Art. 7 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den
Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltun...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1277
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1920
Date	
Data	
Seite	474-483
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 565

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.