

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Aigle nach Monthey.

(Vom 26. März 1900.)

Tit.

Unterm 6. Februar 1899 reichten die Herren E. de Vallière und Sohn, Ingenieure in Lausanne, in ihrem Namen und in demjenigen der Herren Theophil Exhenry, Hotelier in Monthey, und Eugen de Lavallaz, Präsident in Collombey, ein Konzessionsgesuch ein für eine elektrische Schmalspurbahn zur Verbindung der Ortschaften Aigle, Ollon, Collombey und Monthey untereinander.

Wie aus dem technischen Bericht hervorgeht, soll die Linie eine Länge von 11,075 Kilometern erhalten und zur Verbesserung der Verbindungen zwischen dem waadtländischen Seegestade mit dem linken Rhoneufer dienen. Sie werde durchgehend auf eigenem Bahnkörper erstellt und beginne beim Bahnhof der Jura-Simplonbahn in Aigle (Cote 403), um in Monthey (Cote 428) zu enden. Sie überschreite à niveau die bestehenden Linien Lausanne-St. Maurice bei der Station St. Triphon und Bouveret-St. Maurice beim Niveauübergang von Collombey. Die Maximalsteigung betrage 5 ‰ und komme auf einer Länge von 1480 Metern zur Anwendung, um die Anhöhe von Ollon mit dem Kulminationspunkt 460 zu gewinnen. Die einzige Kunstbaute werde eine Brücke

von 60 Metern über die Rhone bilden. Der Minimalradius sei zu 150 Metern angenommen. Als Betriebskraft solle Elektrizität mittelst oberirdischer Zuleitung und mit Rückleitung durch die Schienen verwendet werden.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Ansätze für den Bau der Bahn:

a. Unterbau und Oberbau	Fr. 470,000
b. Elektrische Einrichtung	„ 90,000
c. Hochbauten	„ 50,000
d. Signaleinrichtungen	„ 5,000
e. Rollmaterial	„ 140,000
f. Mobiliar und Gerätschaften	„ 15,000
g. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„ 50,000

Total Fr. 820,000

oder Fr. 74,500 pro Kilometer.

Für die Betriebskosten werden folgende Ansätze pro Kilometer berechnet:

1. Allgemeine Verwaltung	Fr. 200
2. Unterhalt und Bewachung der Bahn	„ 800
3. Stations- und Zugdienst	„ 600
4. Fahrdienst und Rollmaterial	„ 2,350
5. Verschiedenes	„ 150

Total Fr. 4,100

oder Fr. 45,100 für die ganze Linie.

Diesem Konzessionsgesuche folgte am 15. Februar 1899 ein solches von den Herren Ami Chessex in Montreux und Konsorten, das den Bau einer elektrischen Straßenbahn von Aigle nach Monthey bezweckte. Beide Gesuche wurden den Regierungen der Kantone Waadt und Wallis zur Vernehmlassung mitgeteilt.

Laut Protokollauszug vom 23. Mai 1899 beschloß der Große Rat des Kantons Wallis, nachdem sich schon die beteiligten Gemeinden für das Projekt auf unabhängigem Bahnkörper ausgesprochen hatten, nur das Gesuch der Herren de Vallière und Sohn und Mithafte zur Konzession zu empfehlen, jedoch unter folgenden Vorbehalten:

1. beim Eintritt in die Gemeinde Collombey solle das Tracé geändert und die Bahn durch das Dorf hindurch geführt werden;

2. die Taxe für die Personenbeförderung sei auf 10 Rappen pro Kilometer, statt auf 12, wie die Konzessionsbewerber in Aussicht nahmen, anzusetzen;
3. der Kanton Wallis müsse immer im Verwaltungsrat vertreten sein.

Der Staatsrat des Kantons Waadt äußerte sich unterm 2. Juni 1899, die beteiligten waadtländischen Gemeinden Aigle und Ollon hätten sich gegen das Projekt de Vallière ausgesprochen, weil die Erteilung einer solchen Konzession gegen ihre Interessen wäre und weil zudem das in Aussicht genommene Tracé die betreffenden Ortschaften in unzulänglicher Weise bedienen würde. Da übrigens zur Zeit ein Fristverlängerungsgesuch der Konzessionäre einer Straßenbahn Aigle-Ollon-Villars pendent sei und sich der Staatsrat zu gunsten desselben ausgesprochen habe und da er die Erstellung von zwei Sekundärbahnen zwischen Aigle und Ollon erst für angezeigt halte, so empfehle er, dem Konzessionsgesuche der Herren de Vallière und Mithafte keine Folge zu geben. Das Gesuch der Herren Chessex, Emery und Monneron könne ebenfalls nicht berücksichtigt werden, weil die beteiligten Gemeinden die Bewilligung zur Straßenbenützung verweigerten.

Das Eisenbahndepartement brachte den Inhalt dieser Vernehmlassungen den Konzessionsbewerbern zur Kenntnis und sandte gleichzeitig den Herren Chessex und Consorten die Konzessionsvorlagen zurück, da dieses Projekt, wegen der Verweigerung der Straßenbenützung, von vornherein als aussichtslos betrachtet werden mußte.

Mittelst Eingabe vom 27. September 1899 machten die Herren de Vallière und Sohn geltend, die Sachlage habe inzwischen dadurch eine Änderung erfahren, daß das Konzessionsgesuch Aigle-Ollon-Monthey auf das Initiativkomitee Aigle-Sépey übergegangen sei und daß dieses auch die Konzession für eine Eisenbahn von Aigle über Ollon nach Villars von den bisherigen Konzessionären erworben habe. Die Einsprache der Gemeinden Aigle und Ollon gegen das Projekt Aigle-Ollon-Monthey, welche lediglich zum Zweck gehabt habe, die Interessen der Konzessionäre für eine Straßenbahn Aigle-Ollon-Villars zu schützen, werde nunmehr dahinfallen und zudem erleide das Projekt Aigle-Ollon-Monthey die Änderung, daß es auf die Strecke Ollon-Monthey beschränkt werde, welche gleichzeitig mit dem Teilstück Aigle-Ollon der Straßenbahn Aigle-Ollon-Villars gebaut werden solle.

Der Staatsrat des Kantons Waadt bestätigte dann auch unterm 2. dieses Monats, daß die Gemeinden Aigle und Ollon ihre Einsprache gegen das Projekt der Herren de Vallière und Mithaite fallen gelassen haben und daß nunmehr auch die Regierung sich der Erteilung der Konzession nicht mehr widersetze.

Auf Grund dieser Mitteilungen entwarf das Eisenbahndepartement eine Konzession zu gunsten des Initiativkomitees Aigle-Sépey und für die Strecke Ollon-Monthey und lud die Interessenten zu den konferenziellen Verhandlungen auf den 21. dieses Monats ein. Als Vertreter der Konzessionsbewerber erschien Herr L. de Vallière, welcher das ursprüngliche Gesuch (Aigle-Monthey) wieder aufnahm, da sich nachträglich herausgestellt habe, daß neben der im Bau befindlichen und ihrer Vollendung entgegengehenden elektrischen Straßenbahn von Bex über Gryon nach Villars eine Verbindung von Aigle nach dem letztgenannten Orte wenig Aussicht auf Verwirklichung habe, und daß sich eine Verbindung der konzessionierten Teilstrecke Aigle-Ollon mit einer neuen Bahn von Ollon nach Monthey nicht gut bewerkstelligen lasse, weil jene nur auf die Dauer von 25 Jahren konzessioniert sei. Da der Aufnahme des ursprünglichen Gesuches nichts entgegenstand, wurde der Konzessionsentwurf in diesem Sinne geändert.

In den Artikeln 16 und 18 wurden die von den Konzessionsbewerbern gewünschten Taxen eingestellt, mit der vom Großen Rat des Kantons Wallis verlangten, und vom Vertreter der Konzessionsbewerber zugestandenen Reduktion der Personentaxe von 12 auf 10 Rappen.

Dem ersten, vom Großen Rat des Kantons Wallis aufgestellten Vorbehalt kann erst Rechnung getragen werden, wenn das definitive Bauprojekt zur Genehmigung vorgelegt ist, und der dritte Vorbehalt (Vertretung des Kantons Wallis im Verwaltungsrat der Gesellschaft) fand seine Erledigung durch die zu Protokoll gegebene zustimmende Erklärung des Vertreters der Konzessionsbewerber.

Schließlich bleibt noch zu erwähnen, daß die Konzessionsvorlagen die Kreuzung der beiden bestehenden Bahnlinien bei der Station St. Triphon und bei Collombey à niveau vorsehen, daß aber diese Frage erst bei Anlaß der Genehmigung des definitiven Bauprojektes gelöst werden kann. Der Vertreter der Konzessionsbewerber stellte übrigens anläßlich der konferenziellen Verhandlungen die Ersetzung der Niveauübergänge durch Überführungen in Aussicht.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. März 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Aigle nach
Monthey.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren E. de Vallière und Sohn in Lausanne und Mithaite, vom 6. Februar 1899;
2. einer Eingabe der Herren E. de Vallière und Sohn, vom 27. September 1899;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. März 1900,

beschließt:

Dem Initiativkomitee Aigle-Sépey wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Aigle über Ollon und Collombey nach Monthey unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 1 $\frac{1}{2}$ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues und der zum Betriebe erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

§ Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können diese erst nach ihrer Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

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. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe hierfür fest.

Für Kinder unter drei 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.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 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 Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 5 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

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

Wenn Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

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

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern 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 Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 6 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder

dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

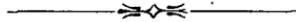
Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Waadt und Wallis, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt 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 verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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. 27. Haben die Kantone Waadt und Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Aigle nach Monthey. (Vom 26. März 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1900
Date	
Data	
Seite	164-175
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 146

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.