

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung bezüglich Abänderung und Ergänzung des Bundesgesetzes vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.

(Vom 28. November 1902.)

Tit.

Durch das am 16. Juni 1898 abgeschlossene und am 10. Oktober 1901 in Kraft getretene Zusatzübereinkommen zum internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (A. S. n. F. XVIII, 720) sind verschiedene Bestimmungen dieses letztern abgeändert und ergänzt worden, welche seinerzeit unverändert in das Bundesgesetz vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen (A. S. n. F. XIII, 644) übernommen worden waren. Da es als sehr wünschenswert bezeichnet werden muß, daß die bestandene Übereinstimmung zwischen dem internationalen Frachtrecht und dem schweizerischen Transportgesetz soweit als irgend möglich wieder hergestellt werde, so beehren wir uns Ihnen vorzuschlagen, das letztere Gesetz im Sinne des anliegenden Beschlussesentwurfes zu revidieren. Wir begleiten diesen Entwurf mit folgenden Bemerkungen:

Die in Art. 1, Ziffer I des Zusatzübereinkommens vorgesehene Ergänzung zu lit. l des Art. 6 des internationalen Übereinkommens, hat für das schweizerische Transportgesetz keine Bedeutung, indem im letztern eine Berechtigung der Eisenbahn, die vom Absender im Frachtbrief gegebene Routenvorschrift unter gewissen Bedingungen nicht befolgen zu müssen, nicht vorgesehen ist und eine Abänderung dieser Bestimmung nicht im Interesse der Verfrachter liegen würde.

Das schweizerische Transportgesetz sieht sodann in Abweichung vom internationalen Eisenbahn-Frachtrecht die Erhebung eines Frachtzuschlages bei unrichtiger Inhaltsangabe einer Sendung oder bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens nicht vor. Diesem abweichenden Standpunkt der intern schweizerischen Gesetzgebung haben wir bei der durch Ziffer II des Art. 1 und Ziffer II des Art. 2 des Zusatzübereinkommens bedingten Aufstellung einer neuen, erweiterten Fassung des Absatzes 5 des Art. 7 des Transportgesetzes Rechnung getragen. Das Maximum der bei wiederholter Übertretung der Vorschriften dieses Absatzes vorgesehenen Polizeibuße ist dabei in Übereinstimmung mit Ziffer II des Art. 2 des Zusatzübereinkommens vom zehnfachen auf den sechsfachen Betrag der verkürzten Fracht ermäßigt worden.

Die neue Fassung des Absatzes 4 des Art. 12, die wörtlich der Vorschrift des Zusatzübereinkommens entspricht, veranlaßt zu keinen weiteren Ausführungen:

Durch die neue Redaktion des ersten Absatzes des Art. 13 wird die bisher bestandene Einschränkung, daß der Höchstbetrag der Nachnahme die Summe von Fr. 2000 nur bei Zustimmung aller am Transport beteiligten Bahnen überschreiten darf, fallen gelassen und findet gleichzeitig eine mehr nebensächliche Abänderung der Bestimmung über die Belastung derjenigen Güter mit Nachnahme statt, für welche die Vorausbezahlung der Fracht von der Eisenbahn verlangt werden kann. Es ist hiermit wieder die volle Übereinstimmung mit dem internationalen Frachtrecht hergestellt worden.

Durch die neue Fassung des Art. 15, Absatz 1, soll auch im intern schweizerischen Verkehr die Ablieferung eines Gutes auf einer Station, welche über die ursprüngliche Bestimmungstation hinaus, oder welche an einer Seitenlinie liegt, mittelst nachträglicher Verfügung des Absenders ermöglicht werden, was als ein wesentlicher Fortschritt bezeichnet werden muß. Die Auf-

nahme der übrigen neuen Bestimmungen dieses Absatzes (nachträgliche Änderung an der Nachnahme und an der Frankierung) ins schweizerische Transportgesetz wäre, streng genommen, nicht erforderlich, da diese Fragen seit 1894 durch das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, § 70, Absatz 12, schon in befriedigender Weise geregelt sind. Wenn wir trotzdem die unveränderte Übernahme des neuen Absatzes 1 des Art. 15 aus dem Zusatzübereinkommen ins Transportgesetz beantragen, so geschieht dies hauptsächlich, um die Zahl der formellen Differenzen zwischen dem letztern und dem internationalen Eisenbahn-Frachtrecht möglichst zu reduzieren.

Der zweite Absatz des Art. 26 hat im Zusatzübereinkommen eine Ergänzung durch Aufnahme einer Bestimmung erhalten, nach welcher der Absender auch dann seine Ansprüche geltend machen kann, ohne daß er das Frachtbriefduplikat vorzuweisen vermag, wenn er den Nachweis erbringt, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat. Diese Ergänzung schlagen wir vor, auch ins schweizerische Transportgesetz aufzunehmen.

In Ziffer 1, 3 und 6 des Art. 31 ist jeweilen auch eine eventuelle Vereinbarung mit dem Absender vorgesehen. Das Zusatzübereinkommen verlangt in diesen Fällen, daß diese Vereinbarung in den Frachtbrief aufzunehmen sei, sofern auf sie eine Ablehnung der Haftpflicht durch die Eisenbahn begründet werden soll. Diese Ergänzung ist auch in das interne Gesetz aufzunehmen.

Der zum ersten Absatz des Art. 36 beantragte Zusatz ist bereits auf 10. Oktober 1901 mittelst Nachtrages in § 91 des Transportreglementes aufgenommen worden.

Die beantragte Änderung am zweiten Absatz des Art. 38 berührt die bestehenden Verhältnisse nicht, indem seit 1894 im Transportreglement vorgesehen ist, daß die Erhebung des Frachtzuschlages für die Deklaration des Interesses an der Lieferung in gleicher Weise wie diejenige der übrigen Gebühren beim Absender oder beim Empfänger erfolgen kann.

Bei der Änderung zu Art. 40 handelt es sich um die Berichtigung eines seinerzeit aus dem französischen Text des internationalen Eisenbahn-Frachtrechtes in den französischen Text des internen Transportgesetzes übernommenen Fehlers.

Die zu Ziffer 2 des Absatzes 2 des Art. 44 vorgesehene Verdopplung der Frist, während welcher Entschädigungsansprüche

wegen Verspätung einer Sendung geltend gemacht werden können, hat materiell für die einfacheren Verhältnisse des intern schweizerischen Verkehrs weniger Bedeutung als für die komplizierteren des internationalen Verkehrs. Trotzdem stehen wir aus mehr formellen Gründen nicht an, die Aufnahme dieser Erweiterung auch in das schweizerische Transportgesetz zu empfehlen, um jede Möglichkeit einer den Handelsstand schädigenden Irrung zu vermeiden.

Zu Art. 45 enthält das Zusatzübereinkommen eine Ergänzung über den Unterbruch des Laufes der Verjährung im Falle der Anhebung einer Reklamation durch die Beteiligten. Diese Frage ist durch die Absätze 3 und 4 des Art. 45 des schweizerischen Transportgesetzes in ganz gleicher Weise geregelt. Es fehlt hierbei einzig eine besondere Vorschrift darüber, wem der Beweis der Einreichung oder der Erledigung der Reklamation, sowie der Rückstellung der Beweisstücke obliegt. Da diese Bestimmung des Zusatzübereinkommens den allgemein gültigen Vorschriften über die Beweislast entspricht und daher auch bei Fehlen einer solchen besondern Vorschrift im intern schweizerischen Transportgesetz, der Richter doch in diesem Sinne entscheiden wird, so erachten wir eine Änderung des Transportgesetzes in diesem Punkte als nicht erforderlich und beantragen Ihnen, von derselben Umgang zu nehmen.

Die weiteren im Zusatzübereinkommen (Art. 2) vorgesehenen Änderungen am internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr betreffen, mit einziger Ausnahme des oben bei Art. 7 erwähnten Gegenstandes, Punkte, welche nicht im Transportgesetz, sondern ausschließlich im Transportreglement geordnet worden sind und daher hier nicht weiter in Betracht fallen können. Wir wollen nur noch erwähnen, daß die sich hieraus ergebenden Änderungen des Transportreglementes bereits auf 10. Oktober 1901 durchgeführt wurden, als dem Tage des Inkrafttretens des mehrerwähnten Zusatzübereinkommens.

* * *

Im Anschluß an die vorstehenden Darlegungen betreffend die infolge Ergänzung des internationalen Frachtrechtes am intern schweizerischen Transportgesetz vorzunehmenden Abänderungen beehren wir uns, Ihnen noch über das am 27. Juni 1901 anläßlich des Erlasses des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen

der schweizerischen Bundesbahnen gefaßte Postulat Bericht zu erstatten. Dieses Postulat hat folgenden Wortlaut:

„Der Bundesrat wird eingeladen, zu prüfen, ob nicht einzelne Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen eine Abweichung enthalten von den Vorschriften des Transportgesetzes vom 29. März 1893.

„Für den Fall, daß solche Abweichungen vorliegen, wird der Bundesrat eingeladen, Bericht und Antrag einzureichen für eine entsprechende Revision des Transportgesetzes.“

Eine Vergleichung dieser beiden Gesetze hat ergeben, daß von einander abweichende Bestimmungen in denselben nur rücksichtlich der Genehmigung der Tarife durch den Bundesrat bestehen. Diese Frage wird im Transportgesetz durch den dritten Absatz des Art. 4 geregelt, welcher folgenden Wortlaut hat:

„Alle Tarife und Transportbedingungen, sowie die Änderungen an denselben, bedürfen, bevor sie zur Anwendung gelangen können, der Genehmigung des Bundesrates.“

Im Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen enthält Art. 3, Absatz 1 und 2, hierüber folgende Bestimmung:

„Die allgemeinen Tarifvorschriften, die internen allgemeinen Personen- und Gütertarife und die von denselben abweichenden Tarifbestimmungen und Taxgrundlagen für den Verkehr mit dem Ausland, sowie jede Änderung an denselben sind vor Inkraftsetzung dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Bezüglich aller auf dieser Grundlage erlassenen Tarifmaßnahmen, mit Inbegriff von Taxermäßigungen auf dem Rückvergütungswege, steht dem Bundesrate das Recht der Kontrolle hinsichtlich ihrer gesetzlichen Berechtigung zu. Dieselben sind dem Bundesrate rechtzeitig zur Kenntnis zu bringen, welcher von sich aus oder auf Beschwerde der Beteiligten nach Anhörung der Bundesbahnverwaltung allfällig erforderliche Abänderungen verfügen wird.“

Es ist, wie leicht ersichtlich, hier eine Ausnahme von der allgemeinen Genehmigungspflicht zu gunsten der schweizerischen Bundesbahnen gemacht worden und bleibt somit nur zu prüfen, ob es gerechtfertigt erscheint, diese Ausnahmestellung derselben aufrecht zu erhalten oder ob das was in Zukunft für die schweizerischen Bundesbahnen die Regel bilden wird, durch eine Änderung des Art. 4 des Transportgesetzes auf sämtliche Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen ausgedehnt werden soll. Zur

Entscheidung dieser Frage ist in erster Linie daran zu erinnern, daß die Verpflichtung, sämtliche Tariferlasse vor der Einführung zur Genehmigung vorlegen zu müssen, auf dringende Anregung aus den Kreisen des Handelsstandes in das Transportgesetz aufgenommen worden ist, indem in diesen, wie auch in den Kreisen der Bundesbehörden, eine Stärkung der Autorität der Behörden gegenüber den Privatgesellschaften als notwendig anerkannt wurde. Die langjährige Erfahrung, welche mit dieser Bestimmung gemacht wurde, hat dargetan, daß die Befürchtung, es möchte eine Verpflichtung zur Einholung der Genehmigung vor der Einführung der Tarifelaborate, deren Inkraftsetzung oft auf Monate hinaus unmöglich machen, ganz grundlos war. Wohl gestützt auf die vorstehenden Erwägungen hat dann auch der Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins sich in seinem Gutachten über den Entwurf zum Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen seinerzeit dahin ausgesprochen, daß die Verpflichtung, sämtliche Tariferlasse zur Genehmigung vorzulegen, wie sie das Transportgesetz eingeführt hatte, berechtigt war und auch gegenüber den Privatgesellschaften vollständig berechtigt bleibe. Auch anlässlich der Beratung des Art. 3 des Tarifgesetzes ist speziell darauf hingewiesen worden, daß die durch die vorgeschlagene Fassung für denselben geschaffene Ungleichheit der Behandlung der verschiedenen Bahnen, Staatsbahnen und Privatbahnen, durchaus begründet sei durch die naturgemäße Verschiedenheit des Staatsbetriebes gegenüber dem Privatbetrieb. Die Gründe, welche seinerzeit zur Aufstellung der Verpflichtung geführt haben, die Genehmigung aller Tariferlasse vor deren Einführung einzuholen und welche hinlänglich bekannt sein dürften, bestehen gegenüber den sich im Privatbetrieb befindlichen Unternehmungen ungeschwächt fort und haben die Erfahrungen der letzten Jahre zur Genüge die dringende Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Tarifgenehmigung dargetan. Es darf hier nicht übersehen werden, daß die leitenden Kreise zahlreicher Nebenbahnen in der Regel über kein Personal verfügen, welches die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen im Tarifwesen besitzt und daß oft von seiten derselben Vorlagen eingehen, welche auch den bescheidensten Anforderungen nicht entsprechen und die nicht selten ohne Rücksicht auf die konzessionsmäßigen und gesetzlichen Verpflichtungen ausgearbeitet worden sind. Könnten derartige Erlasse ohne weiteres eingeführt werden und müßten sie dem Bundesrate nur zur nachträglichen Kontrolle vorgelegt werden, so wäre

die unabwendbare Folge Beschwerden der betroffenen Landes-
gegenden und Störungen aller Art. Es würde nach den gemachten
Erfahrungen alsdann oft längere Zeit verstreichen, ehe es mög-
lich wäre, die Verwaltung zur Einführung eines den Anforderungen
entsprechenden Tarifelaborates zu veranlassen, zumal wenn diese
Änderung eine Beschaffung neuer Drucksachen und namentlich
die Herstellung neuer Billette bedingen würde. Die Rückkehr zu
dem vor Erlaß des neuen Transportgesetzes, rücksichtlich der
Tarifvorlage bestehenden Verfahren, müßte als ein großer Rück-
schritt bezeichnet werden und würde durch dieselbe die Auf-
sichtsbehörde gegenüber den Privattransportunternehmungen in
eine sehr ungünstige und oft unhaltbare Position gedrängt.

Es erübrigt uns noch zum Schlusse mit einigen Worten auf
die Einwendung zurückzukommen, welche anlässlich der Beratung
des Tarifgesetzes gemacht worden ist, nämlich: die durch das Tarif-
gesetz geschaffene Ausnahmestellung der Bundesbahnen sei mit
dem Sinn und Geist des Art. 11 des Rückkaufgesetzes unvereinbar.
Der erwähnte Art. 11 enthält die Vorschrift, die Bundesgesetz-
gebung in Eisenbahnsachen sei auch auf die Bundesbahnen an-
wendbar, aber er macht den ausdrücklichen Vorbehalt, daß dies
nur der Fall sein soll, soweit die Voraussetzungen hierfür bei
den Bundesbahnen vorhanden seien. Im vorliegenden Falle sind
diese Voraussetzungen zur Gleichbehandlung der Bundesbahnen
und der Privatbahnen entschieden nicht vorhanden. Es wurde
anlässlich der Einführung der beschränkten Genehmigungspflicht für
die Tarifierlasse ausdrücklich auf die Verschiedenheit der Stellung
der Verwaltung der Bundesbahnen gegenüber derjenigen der
Privatbahnen aufmerksam gemacht, in dem Sinne, daß erstere
den Charakter einer Bundesbehörde habe, welcher die Wahrung
der allgemeinen Interessen obliege und welche nicht in erster
Linie die finanziellen Interessen einer Erwerbsgesellschaft zu
wahren habe und der daher ohne Gefährde eine größere Be-
wegungsfreiheit eingeräumt werden dürfe. Es können nach unserer
Ansicht berechtigte Bedenken gegen die geschaffene verschiedene
Behandlungsweise aus dem Art. 11 des Rückkaufgesetzes nicht
abgeleitet werden. Wir erlauben uns übrigens nur nebenbei noch
zu bemerken, daß durch denselben Art. 3 des Tarifgesetzes auch
eine günstigere Behandlungsweise der Bundesbahnen gegenüber den
Vorschriften des Art. 35, Ziffer 5, des Eisenbahngesetzes von
1872 vorgesehen ist, ohne daß dies Anstoß erregt hätte.

Wir erlauben uns, Ihnen, Tit., gestützt auf obige Ausführ-
ungen zu beantragen, dem erwähnten Postulat vom 27. Juni

1901 keine weitere Folge zu geben und empfehlen Ihnen im übrigen die Annahme des beiliegenden Beschlussesentwurfes.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. November 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Abänderung und Ergänzung des Bundesgesetzes vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
28. November 1902,
in der Absicht, die Übereinstimmung des internen Trans-
portgesetzes mit den Vereinbarungen über den internationalen
Frachtverkehr möglichst zu wahren,

beschließt:

I. Das Bundesgesetz vom 29. März 1893 betreffend
den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen (A. S.
n. F. XIII, 644) wird wie folgt abgeändert und ergänzt:

Art. 7, Absatz 5, erhält folgende Fassung:

„Bei unrichtiger Angabe des Inhaltes einer Sendung
oder bei zu niedriger Angabe des Gewichtes, sowie bei
Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist
jener, sofern er die Verwiegung durch die Eisenbahn nicht
verlangt hat, zur Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz
und zum Ersatze des entstandenen Schadens verpflichtet.

Im Wiederholungsfalle kann eine Polizeibuße im zwei- bis sechsfachen Betrage der verkürzten Fracht ausgesprochen werden. Ist die Überlastung des Wagens während des Transportes infolge von Witterungseinflüssen entstanden, so darf auch im Wiederholungsfalle auf eine Polizeibuße nicht erkannt werden, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die für die Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat.“

Art. 12, Absatz 4, erhält folgende Fassung:

„Wurde der Tarif unrichtig angewendet, oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch auf Rückzahlung oder Nachzahlung verjährt in einem Jahre vom Tage der Zahlung an, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt ist. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des Art. 45, Absatz 3 und 4, Anwendung. Die Bestimmung des Art. 44, Absatz 1, findet keine Anwendung.“

Art. 13, Absatz 1, erhält folgenden Fassung:

„Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Wertes desselben mit Nachnahme zu belasten. Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist (Art. 12, Absatz 2), kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden.“

Art. 15, Absatz 1, erhält folgende Fassung:

„Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen andern als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger am Bestim-

mungsorte oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde. Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen, sowie wegen nachträglicher Frankierung können nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden. Nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des angegebenen Inhaltes sind unzulässig.“

Art. 26, Absatz 2, erhält folgende Fassung:

„Vermag der Absender das Frachtbriefduplikat oder den Annahmeschein nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen, es wäre denn, daß er den Nachweis beibringt, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.“

Art. 31, Ziffer 1, 3 und 6 erhalten folgende Fassung:

„1. In Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden,

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;“

„3. In Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen, nach Bestimmung des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, von demselben beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;“

„6. In Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Tiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifes oder nach

einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, ein Begleiter beizugeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.“

Art. 36, Absatz 1, erhält folgenden Zusatz:

„Über den Vorbehalt wird eine Bescheinigung erteilt.“

Art. 38, Absatz 2, erhält folgende Fassung:

„Im Transportreglement wird der Höchstbetrag des Frachtzuschlages festgesetzt, welcher im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen ist.“

Art. 40. Im französischen Text sind die Worte: „délai de transport“ überall zu ersetzen durch „délai de livraison“.

Art. 44, Absatz 2, Ziffer 2, erhält folgende Fassung:

„2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27, Absatz 3, in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;“

II. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung bezüglich Abänderung und Ergänzung des Bundesgesetzes vom 29. März 1893 betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen. (Vom 28. November 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1902
Date	
Data	
Seite	576-587
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 333

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.