

Schweizerisches Bundesblatt.

XXV. Jahrgang. I.

Nr. 13.

29. März 1873.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.

Druk und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.

Konzession

des

Kantons Bern für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
Utzenstorf-Schönbühl und Burgdorf-Langnau.

(Vom 19. Dezember 1872.)

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes und der zur Begutachtung
des Konzessionsgesuches für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn
Utzenstorf-Schönbühl und Burgdorf-Langnau bestellten Kommission,

beschließt:

§ 1. Der Gesellschaft der Emmenthaler Bahn wird die Konzession zum Bau und Betrieb folgender Eisenbahnlinien ertheilt:

- 1) von Utzenstorf-Bätterkinden über Aeffligen, Fraubrunnen, Jegenstorf nach Schönbühl;
- 2) von Burgdorf über Goldbach-Lützelflüh nach Langnau.

Die Konzession für die erstere Linie wird jedoch nur unter der Bedingung ertheilt, daß auch die letztere Linie ausgeführt werde.

§ 2. Die Dauer der Konzession ist auf 99 auf einanderfolgende Jahre vom 1. Mai 1872 an gerechnet.

§ 3. Die zu bildende Aktiengesellschaft verzeigt im Kanton Bern Domizil, wo sie für persönliche Ansprüche belangt werden kann.

§ 4. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die vorbeschriebenen Bahnen nach den besten Regeln der Kunst anzulegen, in regelmäßigen, wohl organisirten Betrieb zu setzen und solche während der Konzessionsdauer darin zu erhalten.

§ 5. Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten findet seine Anwendung auf die Erbauung, sowie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahnen.

Die Befugniß für die Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstreckt sich:

- a. auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahn mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, sowie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b. auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Erde, Sand, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahnen, sowie für die herzustellenden Kommunikationen zwischen denselben und den Bauplätzen;
- c. auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichts- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathsstationen etc.;
- d. auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu in Folge des Bahnbaues und gegenwärtigen Pflichten der Gesellschaft angehalten werden mag.

§ 6. Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Regierungsrathe den Ausweis zu leisten, daß sie für die Erstellung der zwei konzessionirten Linien die nöthigen finanziellen Mittel besitzt, und zwar innert der Frist von zwei Jahren, von der Ratifikation der Konzession durch die eidgenössischen Behörden an gerechnet, und die Erdarbeiten sechs Monate später in Angriff zu nehmen.

Die Konzession wird als erloschen angesehen, wenn diese Frist ablaufen sollte, ohne daß diese Bedingungen erfüllt sind.

Die Arbeiten sollen vollendet und die Linie dem Betrieb übergeben sein ein Jahr nachdem dieselben in Angriff genommen sind.

Sollte dieser Bestimmung nicht Genüge geleistet werden, so wird der Große Rath, in Berücksichtigung der Umstände, die Frist, wie selbe ihm zulässig erscheint, definitiv festsetzen.

§ 7. Die Bahnen werden einspurig erstellt.

§ 8. Während des Baues sind von der Gesellschaft alle Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde. Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

§ 9. Da, wo in Folge des Baues der Eisenbahn Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben oder Wasserbrunnen oder Gasleitungen erforderlich werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft zufallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden noch eine größere Last, als die bisher getragene, aus jenen Veränderungen erwachsen können.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Bauten entscheidet im Falle des Widerspruchs der Regierungsrath, ohne Weiterziehen. Dabei bleiben jedoch, soweit es sich nicht um öffentliche Straßen, Gewässer und Einrichtungen handelt, die einschlagenden Bestimmungen des Bundes-Expropriationsgesetzes vorbehalten.

§ 10. Wenn nach Erbauung der Eisenbahn neue Straßen, Kanäle oder Brunnenleitungen, welche die Bahnen kreuzen, von Staats- oder Gemeindewegen angelegt werden, so hat die Gesellschaft für die daherige Inanspruchnahme ihres Eigenthums, sowie für die Vermehrung der Bahnwärter und Bahnwarthäuser, und die Kosten der Einschränkung, welche dadurch nothwendig gemacht werden dürften, keine Entschädigung zu fordern. Dagegen fällt die Herstellung, sowie die Unterhaltung auch derjenigen Bauten, welche infolge der Anlage solcher Straßen, Kanäle u. s. f. zu dem Zwecke der Erhaltung der Eisenbahn in ihrem unverkümmerten Bestande erforderlich waren, ausschließlich dem Staate, beziehungsweise den betreffenden Gemeinden oder Privaten, zur Last.

§ 11. Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen u. s. f., welche beim Bau der Bahnen gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§ 12. Die Gesellschaft wird die Bahnen, wo es die öffentliche Sicherheit erheischt, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfrieden und die Einfriedung stets in gutem Zustande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen

zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nothwendig befunden werden.

§ 13. Die Bahnen dürfen dem Verkehr nicht übergeben werden, bevor der Regierungsrath, in Folge einer mit Rücksicht auf die Sicherheit ihrer Benützung vorgenommenen Untersuchung und Erprobung derselben in allen ihren Bestandtheilen, die Bewilligung dazu erteilt hat.

Auch nachdem die Bahnen in Betrieb gesetzt worden, ist der Regierungsrath jederzeit befugt, eine solche Untersuchung anzuordnen. Sollten sich dabei Mängel herausstellen, welche die Sicherheit der Benützung der Bahnen gefährden, so ist der Regierungsrath berechtigt, die sofortige Beseitigung solcher Mängel von der Gesellschaft zu fordern und, falls von der letztern nicht entsprochen werden wollte, selbst die geeigneten Anordnungen zur Abhülfe auf Kosten der Gesellschaft zu treffen.

§ 14. Nach Vollendung der Bahnen wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Katasterplan mit kontradiktorischer Bezeichnung von Delegirten der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen, und zugleich mit ebenfalls kontradiktorischer Bezeichnung von Delegirten der Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Uebergänge und anderer Kunstbauten, sowie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials, ausfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahnen und ihrer Betriebseinrichtungen beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und dasjenige des Kantons niedergelegt werden.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Baue der Bahnen sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden.

§ 15. Die Handhabung der Bahnpolizei liegt zunächst der Gesellschaft ob. Dabei bleiben jedoch den zuständigen Behörden die mit der Ausübung ihres Oberaufsichtsrechtes verbundenen Befugnisse in vollem Umfange vorbehalten.

Die nähern Vorschriften betreffend die Handhabung der Bahnpolizei werden in einem von der Gesellschaft zu erlassenden, jedoch der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterliegenden Reglemente aufgestellt.

§ 16. Die Beamten und Angestellten der Gesellschaft, welchen die Ausübung der Bahnpolizei übertragen wird, sind von der zuständigen Behörde für getreue Pflichterfüllung in's Handgeübde zu nehmen. Während sie ihren Dienstverrichtungen obliegen, haben sie in die Augen fallende Abzeichen zu tragen.

§ 17. Die Eisenbahnunternehmung unterliegt, mit Vorbehalt der in dieser Konzessionsurkunde enthaltenen Beschränkungen, im Uebrigen gleich jeder andern Privatunternehmung den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Landes.

§ 18. Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahnen selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, sowie für den Betrieb und die Verwaltung der Bahnen weder in eine kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die Steuerbeträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht inbegriffen. Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit denselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung. Die Angestellten der Gesellschaft unterliegen der nämlichen Steuerpflichtigkeit wie alle übrigen Bürger oder Einwohner.

§ 19. Bei der Wahl von Angestellten, welche behufs Erfüllung ihrer Dienstverrichtungen ihren Wohnsitz auf dem Gebiete des Kantons Bern aufschlagen müssen, ist bei gleicher Tüchtigkeit Bewerbern, die entweder Bürger des Kantons Bern oder in diesem Kanton niedergelassene Schweizerbürger sind, der Vorzug zu geben.

§ 20. Die Gesellschaft verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß mindestens zweimal täglich je von einem Endpunkte der Bahn zum andern in Wagen aller Klassen und mit Berührung sämtlicher Stationsorte gefahren werden kann.

§ 21. Die gewöhnlichen Personenzüge sollen mit einer mittlern Geschwindigkeit von wenigstens fünf Wegstunden in einer Zeitstunde transportirt werden.

§ 22. Waaren, welche mit den Waarenzügen transportirt werden sollen, sind spätestens innerhalb der nächsten zwei Tage nach ihrer Ablieferung auf die Bahnstation, den Ablieferungstag selbst nicht eingerechnet, zu spediren, es wäre denn, daß der Versender eine längere Frist gestatten würde.

Waaren, die mit Personenzügen transportirt werden sollen, sind, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, mit dem nächsten

Zuge dieser Art zu befördern. Zu diesem Ende müssen sie aber mindestens eine Stunde vor dem Abgange desselben auf die Bahnstation gebracht werden.

§ 23. Die Personenzüge sämtlicher Klassen müssen gedeckt, zum Sitzen eingerichtet und mit Fenstern versehen sein, ebenso mit genügenden Heizeinrichtungen.

Es sollen auch mit den Waarenzügen Personen befördert werden dürfen.

§ 24. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

In der I. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 50 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der II. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 35 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

In der III. Wagenklasse bis auf Fr. 0. 25 per Schweizerstunde der Bahnlänge.

Kinder unter zehn Jahren zahlen in allen Wagenklassen die Hälfte.

Für das Gepäck der Passagiere (worunter aber kleines Handgepäck, das kostenfrei befördert werden soll, nicht verstanden ist), darf eine Taxe von höchstens Fr. 0. 12 per Zentner und Stunde bezogen werden.

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

Für Pferde, Maulthiere und Esel das Stück bis auf Fr. 0. 80 per Stunde.

Für Stiere, Ochsen und Kühe das Stück bis auf Fr. 0. 40 per Stunde.

Für Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde das Stück bis auf Fr. 0. 15 per Stunde.

Die Taxen sollen für den Transport von Herden, welche mindestens einen Transportwagen füllen, angemessen ermäßigt werden.

§ 26. Für Waaren sind Klassen aufzustellen.

Die höchste Taxe, die für den Transport eines Zentners Waare mittelst der gewöhnlichen Waarenzüge per Stunde bezogen werden darf, beträgt Fr. 0. 05.

Für den Transport von barem Gelde soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 höchstens Fr. 0. 05 per Stunde zu bezahlen sind.

§ 27. Für Wagen setzt die Gesellschaft die Transporttaxe nach eigenem Ermessen fest.

§ 28. Vieh und Waaren bezahlen, wenn sie mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden, eine um 40% erhöhte Taxe.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, welche in Begleitung der Träger mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsorte sogleich wieder in Empfang genommen werden, bezahlen keine Fracht. Was in diesem Falle über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 50 Pfund stets mit den Personenzügen befördert werden sollen.

§ 29. Bei der Berechnung der Taxen werden Bruchtheile einer halben Stunde für eine ganze halbe Stunde, Bruchtheile eines halben Zentners für einen ganzen halben Zentner, Bruchtheile von Fr. 500 bei Geldsendungen für volle Fr. 500 angeschlagen. Das Minimum der Transporttaxe eines Gegenstandes beträgt 40 Centimes.

§ 30. Die in den vorhergehenden Artikeln aufgestellten Taxenbestimmungen beschlagen bloß den Transport auf der Eisenbahn selbst, nicht aber diejenigen nach den Stationshäusern der Eisenbahn und von denselben hinweg.

§ 31. Die Gesellschaft hat für die Einzelheiten des Transportdienstes besondere Reglemente und detaillirte Tarife mit Genehmigung des Regierungsrathes aufzustellen.

§ 32. Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere mindestens 14 Tage vor ihrem Inkrafttreten.

§ 33. Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taxen herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben: mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

§ 34. Die Eisenbahnverwaltung soll mit Beziehung auf die Taxen Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht überall und Jedermann unter gleichen Umständen gewährt.

§ 35. Wenn die Bahnunternehmungen drei Jahre nach einander einen 10% übersteigenden Reinertrag abwerfen, so ist der Betrag der Transporttaxen, der laut den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde in dem von der Gesellschaft aufzustellenden Tarif nicht überschritten werden darf, gemäß einer zwischen dem Regierungsrathe und der Gesellschaft zu treffenden Uebereinkunft herabzusetzen.

Reicht dagegen der Reinertrag des Unternehmens nicht hin, um das Aktienkapital wenigstens zu 2% zu verzinsen, so ist es der Gesellschaft vorbehalten, obige Tarifansätze um höchstens 30% zu erhöhen.

§ 36. Die Gesellschaft haftet für alle Nachtheile, welche aus verspäteter Ablieferung der Waaren entstehen, ebenso, reglementsmäßige Verpackung vorausgesetzt, für Beschädigung und ganzen oder theilweisen Verlust der Waaren. Nur höhere Gewalt kann von dieser Haftung befreien.

§ 37. Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches im kantonalen oder im eidgenössischen Dienste steht, sowie dazu gehöriges Kriegsmaterial, auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taxe durch die ordentlichen Personenzüge zu befördern. Jedoch haben die betreffenden Kantone die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen und für den Schaden zu haften, der durch Beförderung der lezterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht würde.

§ 38. Die Gesellschaft ist verpflichtet, auf Anordnung der zuständigen Polizeistelle solche, welche auf Rechnung des Kantons Bern polizeilich zu transportiren sind, auf der Eisenbahn zu befördern.

Die Bestimmung der Art des Transportes, sowie der für denselben zu entrichtenden Taxen bleibt späterer Vereinbarung überlassen. Immerhin sollen die Taxen möglichst billig festgestellt werden.

§ 39. Zur Sicherheit des Bezuges der Konsumsteuern für geistige Getränke wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 40. Wenn die Eidgenossenschaft von ihrem Rückkaufsrechte nicht schon Gebrauch gemacht hat, oder nicht erklärt, von demselben Gebrauch machen zu wollen, so hat der Staat Bern das Recht, mittelst einer Entschädigung, die den Gegenstand dieser Konzession bildende Eisenbahn nebst dazu gehörendem Material, Gebäuden und Vorräthen zurückzukaufen, und zwar am Ende des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an, sowie auch nach Ablauf der Konzession (§ 2), sofern er die Gesellschaft ein Jahr zuvor in Kenntniß setzt. Von diesem Rückkaufsrecht kann der Staat jedoch nur unter der Bedingung Gebrauch machen, daß die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung, so wie sie dazumal in den verschiedenen Kantonen betrieben wird, zurückgekauft werde.

§ 41. Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere schiedsgerichtlich bestimmt.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Kanton Bern den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22¹/₂fache, und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrige Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen, oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

- b. Im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre oder mit Ende der Konzession ist die mathematische Summe, welche die Erstellung der Bahnen und die Einrichtung derselben zum Betriebe in diesem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen.
- c. Die Bahnen sammt Zubehörde sind jeweilen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen. Streitigkeiten, die hierüber entstehen möchten, sind schiedsgerichtlich auszutragen.

§ 42. Außer den in §§ 8, 40 und 41 vorgesehenen Fällen sind im Weitem alle Streitigkeiten zwischen dem Staate und den Konzessionären, welche sich auf die Auslegung dieser Konzessionsurkunde beziehen, schiedsrichterlich auszutragen.

§ 43. Für die Entscheidung der gemäß den Bestimmungen dieser Konzessionsurkunde auf schiedsgerichtlichem Wege auszutragenden Streitfälle wird das Schiedsgericht stets so zusammengesetzt, daß jeder Theil zwei Schiedsrichter wählt und von den letztern ein Obmann bezeichnet wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht verständigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreivorschlag, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte je einen der Vorgeschlagenen zu streichen haben. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

§ 44. Der Gesellschaft steht das Recht nicht zu, ohne Ermächtigung des Großen Rathes diese Konzessionsakte an eine andere Gesellschaft zu übertragen, noch den Betrieb zu verpachten oder mit andern Unternehmungen zu fusioniren.

§ 45. Spätestens zwei Jahre nach der Genehmigung dieser Konzession durch die eidgenössischen Rätthe hat die Gesellschaft dem Regierungsrathe für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen eine Geldhinterlage oder Kautions von wenigstens achtzigtausend Franken zu leisten.

Im Falle die Kautions in Baar entrichtet wird, hat der Staat dieselbe mit 3⁰/₁₀₀ zu verzinsen.

§ 46. Die Ausführungspläne, die Fahrtenpläne der regelmäßigen Züge, die Tarife und Transportreglemente, sowie deren allfällige Abänderungen, unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

§ 47. Die konzedirten Linien sind stencerpflichtig, sobald die Aktien eine Dividende von 5⁰/₁₀₀ abwerfen.

§ 48. Die konzessionirte Gesellschaft wird sich mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft bezüglich der Vorrangs- oder Ausschlußrechte, welche dieselbe laut Konzession vom 24. November 1852 (Art. 31) gegenüber den konzedirten Bahnen könnte geltend machen wollen, abfinden.

Bern, den 19. Dezember 1872.

Im Namen des Großen Rathes,

Der Präsident:

Marti.

Der Staatsschreiber:

M. v. Stürler.

Konzession des Kantons Bern für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Utzenstorf-Schönbühl und Burgdorf-Langnau. Vom 19. Dezember- 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.03.1873
Date	
Data	
Seite	521-530
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 616

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.