

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession einer Eisenbahn Lyss-Herzogenbuchsee-
Zofingen.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit. I

Diese den westlichen Theil der sogenannten Nationalbahn bildende Linie zweigt in Lyß mit einer Kurve (Radius 240 Meter) von der bernischen Staatsbahn ab, berührt die Ortschaften Hardern und Ottiswyl, durchschneidet bei Messen in einer Länge von 2,3 Kilometern das Gebiet des Kantons Solothurn, tritt dann abermals auf Bernergebiet, indem sie durch Bätterkinden und vermittelst einer Ueberschreitung der Emme nach Koppigen sich zieht. Hier wendet sie sich nordöstlich und führt mit Berührung der Ortschaften Höchstetten und Seeberg nach Herzogenbuchsee. Von den verschiedenen Varianten, welche auf dem Plane eingezeichnet sind, nehmen wir diejenige an, welche in den Bahnhof Herzogenbuchsee einmündet. Nachdem sie diesen Bahnhof in südlicher Richtung verlassen, zieht sie sich wieder in nordöstlicher Richtung über Bettenhausen, Thörigen und Bleienbach nach Langenthal und von da über Roggwyl an die Kantonsgrenze bei Murgenthal. Auf dem Gebiete des Kantons Aargau wendet sich die Bahn nach Ueberschreitung der Murg südlich über die Pfaffnern und die Wigger

nach Zofingen, wo sie mit einem Radius von 612 Metern in den Bahnhof der schweiz. Zentralbahn einmündet.

Die Gesamtlänge der Linie beträgt 62 Kilometer, welche sich auf das Gebiet der von ihr durchschnittenen Kantone wie folgt vertheilen:

Kanton Bern	.	.	47,7	Kilom.
„ Solothurn	.	.	2,3	„
„ Aargau	.	.	12,0	„

Eine Variante über Affoltern würde die Länge von 62 Kilometern um 2 Kilometer vermehren, ein Parallelbau mit der Zentralbahnlinie zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal dagegen dieselbe um 3 Kilometer vermindern.

Der Minimalradius ist bei Lyß 240 Meter, auf der übrigen Linie 300 Meter.

Die Steigungsverhältnisse sind folgende:

Länge.	Steigung.
5790 Meter	4,5 ⁰ / ₁₀₀
8744 „	5 ⁰ / ₁₀₀
3386 „	6 ⁰ / ₁₀₀
4702 „	7 ⁰ / ₁₀₀
2650 „	8 ⁰ / ₁₀₀
1197 „	10 ⁰ / ₁₀₀
1845 „	12 ⁰ / ₁₀₀
4305 „	14,5 ⁰ / ₁₀₀

32619 Meter.

Die übrigen 30,4 Kilometer sind zum Theil horizontal, zum Theil haben sie eine Steigung bis 3⁰/₁₀₀.

Der dem Konzessionsgesuch beigelegte Kostenvoranschlag bestimmt die Kosten auf Fr. 193,550 per Kilometer, und die Gesamtkosten auf Fr. 12,100,000.

Die Konzessionsbedingungen sind normaler Natur. Hervorzuheben ist lediglich, daß die Konzessionsbewerber sich verpflichten, die Tunnels für den zweispurigen Betrieb einzurichten.

Auch hier kommen wieder Vorzugsrechte in Frage.

1) In der am 24. November 1852 der Zentralbahn erteilten Konzession für eine Linie von Murgenthal in der Richtung von Langenthal und Herzogenbuchsee nach Schönbühl u. s. w. sicherte der Kanton Bern (im Art. 31) der genannten Gesellschaft „im Fall

der Konzessionsertheilung für Verlängerungen oder für Zweigbahnen“ zu gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern zu, und in dem Bundesbeschlusse betr. Genehmigung dieser Konzession, d. d. 28. Januar 1853, wurde nur einem in den gleichen Konzessionsakt aufgenommenen Ausschluß-, nicht aber dem Vorzugsrecht gegenüber der Art. 17 des (alten) Eisenbahngesetzes vorbehalten. (Eisenbahnaktensammlung I. 70—96.)

2) § 36 der vom Kanton Aargau am 4. Wintermonat 1853 der nämlichen Gesellschaft ertheilten Konzession für eine Eisenbahn von der solothurnischen Grenze bei Olten in südlicher Richtung über Zofingen bis an die luzernische Grenze (Eisenbahnaktensammlung II. 161) enthält die Bestimmung: „Im Fall der Konzessionsertheilung für Zweigbahnen soll der Gesellschaft bei sonst gleichen Bedingungen der Vorrang vor andern Bewerbern zugesichert sein.“

Der Bundesbeschluß betreffend Genehmigung enthält keinen Vorbehalt.

3) § 32 der Konzession für eine Eisenbahn von Bern nach Biel (IV. 223):

„Für Zweigbahnen der hier konzedirten Strecken hat die Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern, soweit nicht allfällig ältere Rechte vorgehen.“

Im gleichen Sinne wie in der Konzession für eine Bahn Winterthur-Zofingen halten wir auch da einen allgemeinen Vorbehalt für nöthig.

Wir beehren uns, Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes zu beantragen, und benutzen diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Juli 1873.

Namens des schweizerischen Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn Lyss-Zofingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) der vom 28. April, 24. und 27. Mai 1873 datirten Gesuche
des Regierungsrathes des Kantons Bern;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 24. Juli 1873,

beschließt:

Dem Initiativcomite für Erstellung einer Eisenbahn Lyß-Zofingen, repräsentirt durch die Herren Hans Herzog, Großrath in Langenthal, und Dr. Hügli in Koppigen, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lyß über Herzogenbuchsee und Langenthal nach Zofingen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen und unter Vorbehalt von allfälligen Drittmannsrechten ertheilt.

Art. 1. Es sollen die 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 neunundneunzig Jahren, vom 1. August 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Herzogenbuchsee.

Mit Vorbehalt der in dieser Konzession enthaltenen Beschränkungen untersteht die Eisenbahngesellschaft den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen des Bundes, resp. der Kantone Bern, Solothurn und Aargau.

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. Binnen einer Frist von 11 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die im Titel II (Art. 7—19) der Verordnung betreffend die erforderlichen Nachweise bei Gesuchen um Eisenbahnkonzessionen u. s. w., vom 20. Februar 1873, angeführten technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. November 1874 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

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

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, zur Wahrung der Sicherheit und der öffentlichen Interessen auch nach Genehmigung der Baupläne Aenderungen des Trace zu verlangen. Die Gesellschaft hat den bezüglichlichen Begehren und Vorschriften Folge zu leisten.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt. Bei jeder Station sind in Zahl und Länge dem Verkehr entsprechende Ausweichgleise anzubringen. Die Tunnels sind so anzulegen, daß sie auch für zweispurigen Betrieb dienen können.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden worden sind, 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, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

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

Personenzüge haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren, das Anhalten bei den Zwischenstationen (Knotenpunkte ausgenommen) und den daherigen Aufenthalt inbegriffen. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, bei eintretendem Bedürfniß die Bahngesellschaft anzuhalten, besondere Züge mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit einzuführen.

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 verschiedene Wagenklassen nach amerikanischem System 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 Sitzplätzen befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen mittelst der Personenzüge 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 Sitzplatz 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 $2\frac{1}{2}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen 20 % niedriger anzusezen, 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 weitem 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. Eine vom Bundesrath nach Anhörung der beteiligten Kantone und der Gesellschaft zu erlassendes Reglement wird die Detailbestimmungen über den Transport der Armen und der Arrestanten enthalten.

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

Per Stück 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 40 % zu ermäßigen.

Art. 18. Waaren sind nach Klassen zu taxiren, wovon die höchste nicht über 0,8, die niedrigste nicht über 0,5 Rappen per Kilo und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie 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 durch Personenzüge (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 besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilo nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe mit 0,8 Rp. per Kilometer und 50 Kilo zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilo 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 Rp. 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 Erhebung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet, Sendungen bis auf 25 Kilo für volle 25 Kilo. Das Mehrgewicht wird berechnet bei Eilgut und Reisendengepäck nach Einheiten von je fünf Kilo, bei gewöhnlichem Gut von 25 bis 50 Kilo für 25 Kilo und über 50 Kilo hinaus ebenfalls nach je fünf Kilo, wobei jeder Bruchtheil von fünf Kilo für volle fünf gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von 500 Fr. volle 500 Franken.

Die Taxen sind jeweilen auf 5 Rappen abzurunden, so daß Bruchtheile von 1—5 Rp. für volle 5 Rp. gelten.

Art. 21. Die in den Art. 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 Bestimmungstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung im Domizil des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine be-

sondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind 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 sämmtlichen durch diese Konzession geforderten 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 gemäß einer zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft zu treffenden Vereinbarung herabzusetzen.

Art. 25. Insofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, hat sie ihr dahriges Projekt sammt dem neuen Tarif dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über die Fahrordnung beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zur Abfassung und zum Auflegen ihrer Rapporte zu gewähren.

Art. 28. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone, gelten nachfolgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903, von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntniß zu geben.
- b. Im Rückkaufe ist begriffen, daß die Eisenbahn mit allen Aktiven, einschließlich der Erneuerungs-, Reserve-, Pensions- und Unterstützungs-Fonds und Passiven in das volle Eigenthum des Bundes, resp. der Kantone Bern, Solothurn und Aargau übergehe. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bund, resp. den Kantonen Bern, Solothurn und Aargau abzutreten. Sollte dieser

Verpflichtung kein Genüge gethan werden und auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1933 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen 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 1933 und 1. Mai 1948 erfolgt, den 22^{1/2}fachen Werth, — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1948 und 1. Mai 1957 sich vollzieht, den 20fachen Werth, — wenn endlich der Rückkauf erst zwischen dem 1. Mai 1957 und dem Ablauf der Konzession vor sich geht, den 16fachen des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen betragen darf. Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Verwaltungs- (Betriebs-) Einnahmen über die Verwaltungsausgaben, zu welcher letztern sämtliche Schuldzinsen und diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden.
- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Haben die Kantone Bern, Solothurn und Aargau den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone Bern, Solothurn und Aargau haben 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
die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn
von der solothurnischen Grenze bei der Wasserfalle
bis zum Anschlusse an die Gäubahn bei Oensingen.

(Vom 24. Juli 1873.)

Tit. I

Nachdem wir kraft Ihrer Ermächtigung vom 2. vorigen Monats die am 30. Dezember v. J. vom Landrathe des Kantons Basellandschaft erteilte und durch Volksabstimmung sanktionirte Konzession für eine Eisenbahn von Liestal bis zur Kantonsgrenze bei Reigoldswyl mit der Genehmigung des Bundes versehen hatten, gelangte das Direktorium der schweizerischen Centralbahn mit dem Begehren an uns, Ihnen auch die Konzessionirung der Fortsetzung jener Linie auf solothurnischem Gebiete bis zur bernischen Grenze bei Oensingen-Dürnmühle und zur Einmündung daselbst in die sogenannte Gäubahn vorzuschlagen. Diese Bahnstrecke bildet einen Theil der sogenannten Wasserfallenbahn und strebt mittelst des Anschlusses an die Gäubahn und der projektierten Fortsetzung Solothurn-Schönbühl die kürzeste Verbindung zwischen Basel, resp. Liestal und Solothurn, beziehungsweise Bern an. Zum Bau dieser

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer Eisenbahn Lyss-Herzogenbuchsee-Zofingen. (Vom 24. Juli 1873.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1873
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.08.1873
Date	
Data	
Seite	208-218
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 775

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.