

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Uebertragung der zürcherischen und der thurgauischen Konzession für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen und Ertheilung der Konzession für das Schaffhausergebiet.

(Vom 16. November 1875.)

Tit. I

Gemäß einem am 29. Dezember 1874 zwischen dem Gründungskomite für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen und der Direktion der schweizerischen Nordostbahn abgeschlossenen und seither vom Verwaltungsrath der letzteren ratifizirten Verträge bildet sich für den Bau und bis zum Jahr 1882 auch für den Betrieb der Eisenbahn, die in Etzweilen von der schweizerischen Nationalbahn abzweigt, auf dem linken Rheinufer bis nach Feuerthalen führt, hier den Rhein überschreitet und von Nordosten her in den Bahnhof Schaffhausen einmündet, eine eigene Gesellschaft, auf welche das Gründungskomite die ihm von den Kantonen Thurgau und Zürich ertheilten Konzessionen zu übertragen hat. Mit dem 1. Januar 1882 soll die Eisenbahn auf die Nordostbahn übergehen, indem die zur Hälfte von dieser, zur Hälfte von der beteiligten Landesgegend

übernommenen Aktien, in welchen das Baukapital von Fr. 2,250,000 zu beschaffen ist, in 4⁰/₁₀₀ Obligationen der Nordostbahn-Gesellschaft umgewandelt werden. Der Vertrag enthält unter Anderm auch noch die Bestimmung, daß auf Verlangen der Nordostbahn-Gesellschaft eine Schienenverbindung mit einem passenden Landungsplaz am Untersee oder Rhein als Bestandtheil der Eisenbahnunternehmung Etzweilen-Schaffhausen auszuführen und zu betreiben sei.

In Ausführung dieses Vertrages ist nun in erster Linie die Genehmigung der Uebertragung der zürcherischen und der thurgauischen Konzession und auf die Bemerkung, daß das Unternehmen für das Gebiet des Kantons Schaffhausen noch nicht konzedit sei, auch die Ertheilung der Konzession für die schaffhausische Strecke nachgesucht, sowie der Wunsch ausgesprochen worden, es möchte schon jezt die auf 1. Januar 1882 in Aussicht genommene Uebertragung der Konzessionen auf die Nordostbahn-Gesellschaft genehmigt und ferner die Abzweigung nach einem Landungsplaz am Untersee oder Rhein konzedit werden.

Leztere zwei Begehren können wohl nicht berücksichtigt werden.

Es ist zwar richtig, daß das Unternehmen nur auf Grundlage des Vertrages mit der Nordostbahn-Gesellschaft zu Stande kommt und daß der seinerzeitige Uebergang desselben an die leztere einen integrirenden Bestandtheil des Vertrages ausmacht; es ist ferner richtig, daß, wenn die Verhältnisse nicht wesentlich sich ändern, keine Gründe vorhanden sein werden, um jener Konzessionsübertragung auf die Nordostbahn die Genehmigung zu versagen. Allein nach verschiedenen Richtungen liegt eine wesentliche Aenderung der Verhältnisse wirklich im Bereiche der Möglichkeit, und es schiene uns ein Eingriff in die Prärogative der dannzumaligen Bundesversammlung, wenn schon jezt eine erst nach sieben Jahren ihre Wirkung äußernde Uebertragung genehmigt würde. Und eine, wenn auch nur kurze Eisenbahn zu konzediten, über welche noch keine Studien vorliegen, deren Trace, Anfangs- und Endpunkt nicht bestimmt ist, von der man nicht sicher weiß, über das Gebiet welcher Kantone sie sich hinziehen wird, scheint uns noch weniger rathsam zu sein.

Betreffend die übrig bleibenden Petita haben wir nur noch wenige Bemerkungen anzubringen.

Der bereits konzediterte Theil der Linie ist 17, der neu zu konzeditirende zirka 1,7 Kilometer lang. Es ist wohl selbstverständlich, daß, wie es schon in allen ähnlichen Fällen geschehen, die Konzessionsdauer und die auf den Rückkauf bezüglichen Bestimmungen den alten Konzessionen angepaßt werden.

Die Regierung von Schaffhausen beantragt, an die Konzession die Bedingung zu knüpfen, daß die Gesellschaft an der Rheinbrücke einen Steg für die Fußgänger anzubringen habe. Die Petenten, wenn sie auch im Hinblick auf das anliegende Terrain und die nahe unterhalb über den Rhein führende zweite Eisenbahnbrücke bezweifeln, daß die den Steg postulirenden Interessen wichtig genug seien, um sie anzuhalten, ihn in alleinigen Kosten zu erstellen, haben eine entgegenkommende Schlußnahme der Gesellschaftsbehörden in Aussicht gestellt. Mit Rücksicht auf diese Erklärung, und weil solche Detailfragen sich weniger zur Aufnahme in die Konzession als zur Erledigung im Stadium der Planvorlagen eignen, glauben wir hier über diesen Punkt hinweggehen zu sollen.

Die Erfüllung des Wunsches, daß das Mitführen von Wagen, resp. Wagenabtheilungen erster Klasse, der Gesellschaft freigestellt bleibe, würde den Petenten nicht von praktischem Nutzen sein, da die zwei andern Konzessionen die Verpflichtung bereits enthalten.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfs und benutzen den Anlaß, um Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. November 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Uebertragung der Konzessionen für die Eisenbahn Eetzweilen-Schaffhausen auf Zürcher- und Thurgauergebiet und Ertheilung der Konzession für das Schaffhausergebiet.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Gesuche des Gründungscomité für eine Eisenbahn Eetzweilen-Schaffhausen, vom 8/13. April und 7/21. Juni 1875;
- 2) eines Gesuches des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Eetzweilen-Schaffhausen, vom 27. August/4. September 1875;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. November 1875,

b e s c h l i e ß t :

A. Die Uebertragung der Konzessionen, welche am 11. und 19. Januar 1872 von den Kantonen Thurgau und Zürich für eine Eisenbahn von Eetzweilen nach Feuerthalen, beziehungsweise Schaffhausen ertheilt, durch Bundesbeschlüsse vom 26. Februar 1872 genehmigt und durch Bundesbeschuß vom 11. Dezember 1873 verlängert worden sind, an die Eisenbahngesellschaft Eetzweilen-Schaffhausen wird unter der Bedingung genehmigt, daß aus Grund der erfolgten Abtretung die Rechnung der Anlage- und Betriebs-einrichtungskosten der Bahn in keiner Weise belastet werden und dem Bunde jederzeit die Befugniß einläßlicher Prüfung derselben in dieser und jeder andern Richtung gewahrt bleiben soll.

B. Der Eisenbahngesellschaft Etzweilen-Schaffhausen wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der zürcherisch-schaffhausischen Grenze bei Feuerthalen bis in den Bahnhof Schaffhausen unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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 bis zum 1. Januar 1869 ertheilt.

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

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 2 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1876 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juli 1878 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Traces eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Schaffhausen 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 Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, 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, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

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 Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen 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. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen 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 2¹/₂ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens zwölfmaligen 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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stük und per Kilometer:

für Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rappen;
 „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 „ ;
 „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über ⁵/₁₀ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile 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 Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren 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 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waaren sendungen bis auf 25 Kilogramm 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 Rappen 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 Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 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 Gesell-

schaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur 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 sämtlichen 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 verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des betheiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

Die den Gegenstand dieser Konzession bildende Eisenbahn, sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, kann mit 1. Mai 1903 und von da an je mit 1. Mai 1918, 1933, 1948 und 1963 gegen Entschädigung zurückgekauft werden, insofern die Gesellschaft jeweilen vier Jahre zum voraus hievon benachrichtigt worden ist.

Von diesem Rückkaufrechte darf jedoch nur Gebrauch gemacht werden, wenn die ganze Bahn von Etzweilen bis Schaffhausen der Gesellschaft abgenommen wird.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a. Im Falle des Rückkaufes bis zum Jahr 1933 ist das 25fache des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf erklärt wird, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im Jahr 1948 das 22 $\frac{1}{2}$ fache und im Falle des Rückkaufes im Jahr 1963 das 20fache 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 übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

Im Falle des Rückkaufes im Jahr 1969 hat der Staat nur noch die Erstellungskosten als Entschädigung zu bezahlen.

- b. Als Maßstab für die Ermittlung der Erstellungskosten können dienen entweder das ursprüngliche Anlagekapital oder die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung der Bahn und die Einrichtung derselben zum Betriebe im Zeitpunkt des Rückkaufes kosten würde, in dem Sinne, daß der Staat berechtigt ist, das Eine oder Andere für sich in Anspruch zu nehmen.

- c. Die Bahn sammt Zugehör ist 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Schaffhausen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daherges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Schaffhausen hat 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 zum
Gesetzesentwurf über Steuern zu Kultuszwecken.

(Vom 26. November 1875.)

Tit.

Wir geben uns die Ehre, Ihnen den Entwurf zu einem Gesetz über Kultussteuern vorzulegen, und begleiten denselben mit folgenden Bemerkungen.

Es schien uns angemessen, vorab nähere Erkundigungen darüber einzuziehen, wie die Sache in den Kantonen regulirt sei, wobei wir die Regierungen gleichzeitig einluden, sich darüber auszusprechen, wie man sich etwa die Ausführung von Art. 49 im Sinne der Bundesverfassung auf Grundlage der besondern Verhältnisse und Einrichtungen des betreffenden Kantons vorstelle. Auf die letztere Frage haben aber eine Reihe von Kantonen nicht geantwortet.

Das unterm 30. April 1875 an sämtliche eidgenössische Stände erlassene Kreisschreiben lautet folgendermaßen:

„Getreue, liebe Eidgenossen,

„Der Art. 49 der Bundesverfassung schreibt im Schlußsaze vor: „Niemand ist gehalten, Steuern zu bezahlen, welche speziell

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Uebertragung der zürcherischen und der thurgauischen Konzession für die Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen und Ertheilung der Konzession für das Schaffhausergebiet. (Vom 16. Novem...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.12.1875
Date	
Data	
Seite	961-971
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 883

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.