# Botschaft

des

## Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Altstetten nach Zürich-Gießhübel.

(Vom 9. März 1897.)

---

Tit.

Die Herren Alfred Schwarzenbach in Zürich II, C. C. Ulrich in Zürich I und A. Bachem, Ingenieur in Zürich V, stellten mit Eingabe vom 24. Dezember 1895 das Gesuch um Konzession für den Bau und Betrieb eines Verbindungsgeleises zwischen den Stationen Altstetten der Nordostbahn und Zürich-Gießhübel der Sihlthalbahn, indem sie sich gleichzeitig bereit erklärten, die Konzession an die Sihlthalbahngesellschaft unentgeltlich abzutreten, wenn dies von den Organen derselben gewünscht und im Sinne von Art. 15 ihrer Statuten beschlossen werden sollte. Für den Fall, daß die Sihlthalbahngesellschaft auf diese Konzession verzichten würde, behalten sich die Gesuchsteller vor, dieselbe auf eine neu zu bildende Aktiengesellschaft zu übertragen.

Das projektierte Verbindungsgeleise, wird im Konzessionsgesuch ausgeführt, biete den Vorteil, die Entfernung Altstetten-Zürich-Gießhübel und somit auch die Entfernung Sihlbrugg-Altstetten wesentlich abzukürzen, was eine Reduktion der Frachten zur Folge haben werde. Es betragen nämlich die Entfernungen

| | | |
|---|---|---|
| Altstetten-Zürich-Gießhübel via Hauptbahnhof . . | 8120 | Meter |
| „ „ „ „ neues Geleise . . | 5150 | „ |
| Differenz | 2970 | Meter |
| Altstetten-Sihlbrugg via Thalweil . . . . . | 24,790 | Meter |
| „ „ „ neue Linie und Sihlthalbahn | 20,370 | „ |
| Verkürzung | 4420 | Meter |

Der Wagenladungsverkehr nach und von der Sihlthalbahn betrage 1895 etwas mehr als 20,000 Waggons. Von dieser nicht unbedeutenden Zahl würden etwa zwei Dritteile den Hauptbahnhof Zürich nicht mehr transitieren müssen, wodurch derselbe entlastet werde.

Das Verbindungsgeleise solle zunächst lediglich dem Güterverkehr dienen und die Eigenschaft eines sogenannten Industriegeleises erhalten, indem den anstoßenden Grundeigentümern Anschlußgeleise bewilligt würden.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß die Länge der neuen Bahn auf 4525 Meter berechnet wird. Die Station Altstetten liege 400 Meter über Meer; der höchste Punkt befinde sich in der sogenannten Halde (unterhalb der Backsteinfabrik Binz) auf 432,25 Meter, was bei einer Länge von 3220 Metern einer mittleren Steigung von 10 ‰ (Maximum 15 ‰) entspreche. Die Scheitelstrecke werde durch eine Horizontale von 420 Metern Länge gebildet. Zwischen dieser und der Einmündungsstelle in das Sihlthalbahngeleise müsse die neue Linie teilweise als Hochbahn erstellt werden behufs Unterführung zweier Straßen und der Geleise der Ütliberg- und Sihlthalbahn, unter Anwendung von 15 und 20 ‰ Gefälle. Der Minimalradius betrage 300 Meter. Die ganze Anlage werde normalspurig, mit 4 Metern ideeller Kronenbreite des Unterbaues erstellt.

Die Erstellungskosten werden berechnet wie folgt:

| | | | |
|---|---|---|---|
| A. | Allgemeine Verwaltung . . . . . | | Fr. 36,000 |
| B. | Verzinsung des Baukapitals . . . . . | | „ 27,000 |
| C. | Expropriation . . . . . | | „ 461,000 |
| D. | Bahnbau: | | |
| | Unterbau . . . . . | Fr. 316,000 | |
| | Oberbau . . . . . | „ 114,000 | |
| | Hochbau . . . . . | „ 3,000 | |
| | Telegraph, Signale etc. . . . | „ 15,000 | |
| | | | „ 448,000 |
| | | Summa | Fr. 972,000 |

d. h. pro Kilometer Fr. 216,000.

Eine Rentabilitätsrechnung ist nicht aufgestellt. Es wird angenommen, daß die Sihlthalbahn den Betrieb übernehmen werde.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich erklärte in seiner Vernehmlassung vom 8. Juni 1896, er halte die Verbindungsbahn für zweckmäßig, erwarte aber, daß bei der Feststellung des Tracés

der Zweck der Linie, als Industriegeleise zu dienen, im Auge behalten und demgemäß durch deren Anlage die Straßenverbindungen in keiner Weise verkümmert werden.

Die Vernehmlassung war von einer Eingabe des Stadtrates von Zürich an die Direktion der öffentlichen Arbeiten begleitet, in welcher ausgeführt wird, die projektierte Bahn errege insofern einige Bedenken, als sie im städtischen Baugebiet liege und mit dem Bebauungsplan in empfindlicher Weise kollidiere. Nach den Vorlagen bleibe eine Anzahl Hauptverkehrsstraßen, zum Teil vorhandene, zum Teil projektierte, unberücksichtigt. Die Straßenzüge dürfen aber durch die Bahn nicht in einer ungünstigen Weise durchschnitten werden, namentlich müsse sich die Stadt vorbehalten, in die Straßen auch Straßenbahngeleise mit Niveaukreuzungen der Bahn einlegen zu dürfen.

Der Gemeinderat Altstetten hatte, laut Vernehmlassung der Regierung, ebenfalls darauf aufmerksam gemacht, daß der Bebauungsplan über das Gebiet zwischen der Bahnlinie Zürich-Altstetten und der Badenerstraße schon längst festgesetzt sei, weshalb er darauf dringen müsse, daß das Bahntracé mit seinem Einverständnis bestimmt werde.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 26. August 1896 statt. Bei diesem Anlasse verlangte der Vertreter der kantonalen Regierung vom Eisenbahndepartement zum voraus die Zusicherung, daß es die Kreuzung der Bahn durch Straßenbahnen, speciell durch die vom Kanton Zürich bereits konzessionierte Straßenbahn Zürich-Dietikon-Bremgarten, jederzeit und anstandslos gestatten werde. Da eine solche Zusicherung nicht gegeben werden konnte, erklärte er sich namens der Regierung g e g e n die Konzessionserteilung.

Von dieser Einsprache allgemeiner Natur abgesehen, erhielt der nachstehende Beschlußentwurf die Zustimmung sämtlicher Beteiligten. Derselbe enthält die Bedingungen der Normalkonzession, soweit es sich um den Transport von Vieh und Waren handelt, und behält in Art. 12, beziehungsweise 15, Lemma 8, dem Bundesrate vor, im Bedürfnisfalle über die Einführung der Personen- und Gepäckbeförderung zu entscheiden und die entsprechenden Taxen festzusetzen. In Art. 2 wurde der Ablauf der Konzessionsdauer in Übereinstimmung mit der Konzession der Sihlthalbahn auf den 27. Juni 1968 fixiert.

Die Konzessionsbewerber wurden nun, angesichts der Einsprache der Kantonsregierung, vom Eisenbahndepartement einge-

laden, sich mit jener Behörde in Verbindung zu setzen, um sie zur Aufgabe ihrer Opposition zu veranlassen. Es fand dann, wie wir einer Zuschrift des zürcherischen Regierungsrates vom 3. Dezember 1896 entnehmen, am 9. Oktober eine Konferenz statt, an welcher außer der Direktion der öffentlichen Arbeiten der Stadtrat von Zürich, der Gemeinderat von Altstetten und die Konzessionsbewerber vertreten waren. Die letztern gaben die verbindliche Erklärung ab, daß sie bei einer eventuellen Ausführung der Baute beabsichtigen, die jetzigen und künftigen Hauptstraßenzüge zu unterfahren.

Die Regierung führt in dem erwähnten Schreiben aus, sie nehme mit Befriedigung von dieser Erklärung Vormerk und behafte die Konzessionsbewerber bei derselben. Sie halte aber dafür, daß, bevor detaillierte Vorarbeiten vorliegen, nicht einmal annähernd festgestellt werden könne, in welchem Umfange öffentliche Interessen verletzt werden, und es werden sich die Konzessionsbewerber mit dem Gedanken vertraut zu machen haben, das Projekt noch nachträglich fallen zu lassen, wenn es ihnen nicht gelinge, dasselbe definitiv so zu gestalten, daß es die von Kanton und Gemeinden gestellten Begehren befriedige, ohne einen zu dem erwarteten Nutzen in keinem Verhältnis stehenden Kostenaufwand zu erfordern. Die Regierung müsse ferner als selbstverständlich voraussetzen, daß die Mehrkosten für Über- oder Unterführung auch der erst in den Bebauungsplänen enthaltenen Straßen von den Konzessionären werden getragen werden.

Sofern die Bundesbehörden, schließt die Zuschrift, diesen Standpunkt schützen können, so glaube die Regierung sich nicht gegen die Erteilung der Konzession aussprechen zu müssen.

Es liegt wohl auf der Hand, daß eine Zusicherung in dem Sinne, wie sie die zürcherische Regierung verlangt, heute noch nicht gegeben werden kann, und zwar schon deshalb nicht, weil eine Entscheidung über die Unter- beziehungsweise Überführung von Straßen erst dann möglich ist, wenn die definitiven Baupläne vorliegen.

Wir sind indessen der Ansicht, die Konzession sei trotzdem zu erteilen, da die projektierte Linie, als Verbindung der Sihlthalbahn mit der Station Altstetten, an und für sich einem Bedürfnis entspricht, was ja auch vom Stadtrat Zürich sowohl, als von der kantonalen Regierung anerkannt wurde, und die mit dem Tracé zusammenhängenden besondern Fragen nicht bei Anlaß der Konzessionserteilung, sondern bei Prüfung und Genehmigung der Baupläne zu entscheiden sein werden und dieser Entscheidung durch

die Konzessionierung nach dem generellen Projekt nicht präjudiziert wird. Wir empfehlen Ihnen daher, trotzdem der Einspruch der zürcherischen Regierung gemäß dem Vorstehenden nicht als bedingungslos zurückgezogen betrachtet werden kann, dem Konzessionsgesuche durch Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes zu entsprechen.

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

Bern, den 9. März 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

**Ruffy.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

# Bundesbeschluß

betreffend

## Konzession einer Eisenbahn von Altstetten nach Zürich-Gießhübel.

---

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Alfred Schwarzenbach in Zürich II, C. C. Ulrich in Zürich I und A. Bachem, Ingenieur, in Zürich V, vom 24. Dezember 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. März 1897,

beschließt:

Den Herren Alfred Schwarzenbach in Zürich II, C. C. Ulrich in Zürich I und A. Bachem, Ingenieur, in Zürich V, zu Handen der Sihlthalbahngesellschaft, eventuell zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Altstetten, Station der Schweiz. Nordostbahn, nach Zürich-Gießhübel, Station der Sihlthalbahn, 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 bis zum 27. Juni 1968 erteilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 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 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird normalspurig und eingeleisig erstellt.

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 Zürich 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 ist bis auf weiteres nur zur Beförderung von Gütern und Vieh verpflichtet. Wenn sich ein Bedürfnis zeigt, ist der Bundesrat berechtigt, die Gesellschaft auch zur Beförderung von Personen und Gepäck anzuhalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, dürfen dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere 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 Rp.

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

Art. 15. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

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.

Wenn später auch der Personen- und Gepäcktransport eingeführt wird, so setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 16. 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 niedrigern Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 17. 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. 18. Die in den Artikeln 14 und 15 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. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, bezw. des Adressaten, zu treffen. 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, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs 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. 22. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zürich, gelten folgende Bestimmungen:

*a.* Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 Zugehören. 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 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

*e.* Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs 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.

*g.* Wenn die Konzession von der Sihlthalbahn übernommen wird, so bildet die Verbindungsbahn mit der übrigen Linie der genannten Gesellschaft ein einheitliches Rückkaufsobjekt.

Art. 24. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 23 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 25. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

# Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Altstetten nach Zürich-Gießhübel. (Vom 9. März 1897.)

| | |
|---|---|
| In<br>Dans<br>In | Bundesblatt<br>Feuille fédérale<br>Foglio federale |
| Jahr<br>Année<br>Anno | 1897 |
| Band<br>Volume<br>Volume | 1 |
| Heft<br>Cahier<br>Numero | 10 |
| Geschäftsnummer<br>Numéro d'affaire<br>Numero dell'oggetto | --- |
| Datum<br>Date<br>Data | 10.03.1897 |
| Seite<br>Page<br>Pagina | 793-803 |
| Ref. No | 10 017 774 |

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.