

7402

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Genehmigung der Rechnungen und der
Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen
für das Jahr 1956**

(Vom 7. Mai 1957)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956 nebst dem Bericht des Verwaltungsrates vom 23. April 1957 zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die schweizerische Wirtschaft hielt sich im verflossenen Jahr auf dem bisherigen hohen Stand. Den grössten Auftrieb erhielt die Konjunktur durch die weitere Belebung des Aussenhandels und die anhaltend rege Bautätigkeit. Auch die Hotellerie wies gesamthaft gesehen trotz des regnerischen Sommers eine Frequenzzunahme auf. Dank der andauernden Hochkonjunktur können die Bundesbahnen erneut auf ein gutes Geschäftsjahr zurückblicken.

Nachstehend vermitteln wir Ihnen einen Querschnitt durch die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1956.

Allgemeiner Überblick

Im Personenverkehr hat sich die Frequenzsteigerung der letzten Jahre fortgesetzt. Die Zahl der beförderten Reisenden ist um 4,2 Millionen oder 2,0 Prozent auf 212,5 Millionen angestiegen. Damit ist die bisher höchste Reisendenzahl von 1947 mit 213,0 Millionen Reisenden praktisch wieder erreicht worden. Die Personenkilometer dagegen nehmen infolge der gegenüber 1947 höheren mittleren Beförderungsdistanz die absolute Spitze ein. Die Verkehrszunahme rührt vor allem von stärkeren internationalen Verkehr her; aber auch der einheimische Einzelreiseverkehr und der Streckenabonnementsverkehr (Berufsverkehr) sind am Anstieg der Personenfrequenz mitbeteiligt. Der Generalabonnementsverkehr ist dagegen rückläufig, der Ausfall wurde jedoch durch den vermehrten Halbtax- und Netzabonnementsverkehr teilweise aufgewogen.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten 326,6 Millionen Franken, was eine Zunahme um 11,5 Millionen Franken oder 3,7 Prozent gegenüber dem Vorjahresergebnis bedeutet.

Auch der Güterverkehr weist eine neuerliche, besonders in der zweiten Jahreshälfte eingetretene Steigerung auf. Im Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr) wurden 25,3 Millionen Tonnen befördert. Gegenüber dem Vorjahr hat er somit um 1,82 Millionen Tonnen oder 7,8 (1955 = 11,8) Prozent zugenommen. Es ist das die höchste von den Bundesbahnen je erzielte Transportmenge. Das Anwachsen der beförderten Gütermengen ist vor allem auf die erhöhte Einfuhr und in geringerem Masse auf die gesteigerte Ausfuhr zurückzuführen, während der Transitverkehr einen kleinen Rückschlag aufwies, der auf die durch die grossen Kälteschäden verminderten Lebensmitteltransporte Süd-Nord zurückzuführen ist. Der Binnenverkehr konnte sich annähernd auf dem hohen Stand des Vorjahres halten. Auch die Transporte von Automobilen durch die Alpentunnel, besonders durch den Gotthardtunnel, und der Trajektverkehr über den Bodensee nahmen zu. Trotz der günstigen Entwicklung des Güterverkehrs ist nicht zu übersehen, dass die inländischen Gütertransporte auf der Strasse, gesamthaft gesehen, stärker zugenommen haben als der inländische Bahnverkehr.

Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr belaufen sich auf 486,4 Millionen Franken, das sind 29,1 Millionen Franken oder 6,4 Prozent mehr als im Jahre 1955.

Die gesamten Verkehrseinnahmen mit einem Total von 813,0 Millionen Franken sind gegenüber den letztjährigen Einnahmen um 40,7 Millionen Franken oder 5,3 Prozent höher ausgefallen. Der Anteil des Personenverkehrs an den gesamten Verkehrseinnahmen beträgt 40,2 (Vorjahr 40,8) Prozent und derjenige des Gesamtgüterverkehrs 59,8 (Vorjahr 59,2) Prozent.

Der gesamte Betriebsertrag, der sich aus den Verkehrseinnahmen und den verschiedenen Erträgen zusammensetzt, erreichte 885,5 Millionen Franken und übertrifft damit das Ergebnis von 1955 um 46,2 Millionen Franken oder 5,5 Prozent. Die verschiedenen Erträge warfen 72,6 Millionen Franken ab; sie haben gegenüber 1955 um 5,5 Millionen Franken zugenommen. Die Ertragssteigerung entfällt vor allem auf die Entschädigungen im Gemeinschaftsdienst und für Zugs- und Fahrdienstleistungen, die Erträge aus den Nebenbetrieben und die Einnahmen aus Aufträgen für Dritte.

Der Betriebsaufwand ist noch stärker gestiegen als der Betriebsertrag, nämlich um 78,7 Millionen Franken oder 13,8 Prozent. Von der Erhöhung des Betriebsaufwandes gegenüber dem Vorjahr entfallen 61,7 Millionen Franken auf den Personalaufwand und 17 Millionen Franken auf den Sachaufwand.

Der Aufwand für die Verwaltung hat, verglichen mit dem Vorjahr, um 4,5 Millionen Franken zugenommen. Ursache sind hauptsächlich die erhöhten Personalkosten und die Vermehrung des Personalkörpers des Verwaltungsdienstes um 70 Mann.

In den Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt, die 90,4 Prozent des gesamten Betriebsaufwandes ausmachen und 68,9 Millionen Franken höher sind als im Vorjahr, wirken sich, abgesehen von den Mehrkosten für Pacht und Miete ausländischer Güterwagen (+ 1,3 Millionen Franken), für den Energieverbrauch der Zugförderung (+ 3,4 Millionen Franken), für feste und flüssige Treibstoffe (+ 2,3 Millionen Franken) und für den Unterhalt der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, die erhöhten Personalkosten aus. Diese wiederum sind hauptsächlich den erhöhten Besoldungen und Sozialleistungen sowie der Vermehrung des Personalbestandes um 614 Mann zuzuschreiben.

Der Aufwand für Verschiedenes von 19,8 Millionen Franken ist verglichen mit dem Vorjahr um 7,6 Millionen Franken höher ausgefallen. Die Zunahme ist zur Hauptsache auf die umfangreichen Aufträge für Dritte, auf die Schadenersätze und Haftpflichtschäden sowie die Beteiligungen an den Kosten für den Bau von Verbindungsgeleisen zurückzuführen.

Die Bundesbahnen weisen, wie üblich, den Aufwand für das gesamte Personal in einer Sonderübersicht aus. Da der Personalaufwand der weitaus grösste Aufwandsposten ist, verdienen die grösseren Abweichungen gegenüber der Rechnung 1955 eine besondere Erwähnung.

Die Erhöhung der Besoldungen und Löhne gemäss Bundesbeschluss vom 21. März 1956 (Reallohnerhöhung) macht 20,1 Millionen Franken aus; auf die Erhöhung der Teuerungszulagen entfallen 5,9 Millionen Franken und auf die Zunahme des Bestandes an eigenem Personal 5,8 Millionen Franken. Den grössten Aufwand, von 24,8 Millionen Franken, verursachten die einmaligen Beiträge an die Pensions- und Hilfskasse zum Ausgleich der Deckungskapitalbelastung für die Erhöhung des versicherten Verdienstes.

Der Personalbestand hat sich um 692 Personen vermehrt. Infolge der Verkehrszunahme war auch im Berichtsjahr eine Personalvermehrung vor allem im Stationsdienst nicht zu umgehen. Erhöht wurde sowohl der Bestand an ständigem (+ 384) als auch an nicht ständigem Personal (+ 166 Aushilfsarbeiter); zur Sicherung des Nachwuchses wurden ferner in grösserem Umfange Lehrlinge angestellt (+ 125). Die Unternehmerarbeiter nahmen um 17 Mann zu.

Die Bauaufwendungen beliefen sich auf 172,6 Millionen Franken; sie hielten sich somit im Rahmen des Bauvoranschlages 1956. Gegenüber dem Jahre 1955 ist eine Erhöhung um 16,5 Millionen Franken zu verzeichnen. Von den gesamten Bauaufwendungen für 1956 entfallen 142,1 Millionen Franken auf die Anlagenrechnung und 30,5 Millionen Franken als nicht aktivierbare Aufwendungen auf die Betriebsrechnung. Die Finanzierung der Bauaufwendungen war nicht in vollem Umfange durch die Abschreibungen des Berichtsjahres möglich; den Aufwendungen, die der Anlagenrechnung angelastet werden, stehen Abschreibungen von den Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen sowie Abgangserlöse in der Höhe von 122,9 Millionen Franken gegenüber. Die fehlenden 19,2 Millionen Franken sind durch die nicht reinvestierten Abschreibungsmittel der Vorjahre gedeckt.

Die wichtigsten Abweichungen der tatsächlichen von den veranschlagten Aufwendungen werden von den Bundesbahnen wie folgt begründet:

Die Mehrausgabe von 2,8 Millionen Franken unter dem Titel «Um- und Ausbau von Bahnhofanlagen und Dienstgebäuden» wurde durch den im Voranschlag nicht vorgesehenen Bau eines Getreidesilos in Wil verursacht. Im Kapitel «Ausbau auf Doppelspur» wurde der Voranschlag mit 2,5 Millionen Franken unterschritten, weil verschiedene Umstände Verzögerungen in der Ausführung der Doppelspurbauten bedingten. Die grösste Abweichung vom Voranschlag weist mit + 7,2 Millionen Franken das Kapitel «Elektrifizierung von Linien» auf. Sie ist darauf zurückzuführen, dass die Elektrifizierungsarbeiten auf den Grenzstrecken La Plaine-Genf und Vallorbe-Landesgrenze sowie im Grenzbahnhof Basel (Seite SNCF) im Berichtsjahr wesentlich stärker vorangebracht wurden als im Voranschlag vorgesehen. Es war dies notwendig, um die gemeinsam mit den französischen Staatsbahnen festgelegten Termine für die Eröffnung des elektrischen Betriebes einhalten zu können.

Für die Aufhebung von Niveauübergängen wurden im Berichtsjahr 2,2 Millionen Franken ausgegeben. Im Bau waren insgesamt 25 Unter- oder Überführungen von Strassen mit einem Gesamtkostenaufwand von 4,2 Millionen Franken. Von diesen 25 Bauten werden deren 6 gleichzeitig mit der Erstellung von Doppelspuren und von Bahnhofumbauten ausgeführt; die übrigen 19 Objekte stehen nicht im Zusammenhang mit Bahnbauten. Zum Ausgleich der unvorhergesehenen Belastung des Bauvoranschlages wurde im Berichtsjahr der Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse ein Betrag von 2 Millionen Franken entnommen.

Obschon die Begehren auf Aufhebung von Niveauübergängen immer zahlreicher werden, waren die Aufwendungen hierfür im verflossenen Jahr bescheiden. Die Bundesbahnen sind selber der Auffassung, dass eine beschleunigte Beseitigung oder vermehrte Sicherung von Niveauübergängen wegen der ständigen Zunahme des Strassenverkehrs notwendig ist. Die Durchführung dieser Verbesserungen liegt indessen nur zum kleinern Teil in der Hand der Bundesbahnstellen, weil die Planung und Ausführung der Bauten weitgehend durch die Kantone und Gemeinden, welche die Strassenhoheit ausüben, bestimmt werden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Reingewinn einschliesslich Aktivsaldo des Vorjahres von 25,3 Millionen Franken ab.

Auf der Ertragsseite bildet der Betriebsüberschuss den Hauptposten. Er ist gegenüber dem Vorjahr um 32,5 Millionen Franken auf 237,4 Millionen Franken gesunken, weil der Aufwand stärker gestiegen ist als der Ertrag. Die übrigen Ertragsposten von insgesamt 27,5 Millionen Franken bedürfen keiner weitem Erläuterung. Es sei lediglich erwähnt, dass die «sonstigen Erträge» hauptsächlich aus dem Überschuss der Erlöse aus Altmaterialverkäufen über die entsprechenden Buchwerte bestehen.

Die Aufwandseite wird durch die Abschreibungen beherrscht. Die ordentlichen Abschreibungen vom Anlagevermögen haben infolge der steigenden Anlagewerte gegenüber dem Vorjahr um 3,1 Millionen Franken zu-

genommen. Die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Anlagevermögen betreffen die beiden Anlagengruppen Oberbau und Fahrzeuge. Sie bemessen sich nach dem Unterschied zwischen den seinerzeitigen Erststellungs- oder Anschaffungskosten und den heutigen Wiederbeschaffungskosten. Ordentliche und zusätzliche Abschreibung zusammen sollen einer Abschreibung vom Tageswert entsprechen. Die zusätzliche Abschreibung auf dem Oberbau von ursprünglich 12 Millionen Franken beträgt im Jahre 1956 noch 7,1 Millionen Franken und diejenige für die Fahrzeuge von ursprünglich 15 Millionen Franken würde sich im Jahre 1956 auf 6,6 Millionen Franken senken. Die zusätzliche Abschreibung für die Fahrzeuge von 15 Millionen Franken entsprach schon bei der Einführung dieser Korrektur im Jahre 1951 nicht dem vollen Unterschied zwischen der Abschreibung vom Tageswert (Kosten eines gleichwertigen Ersatzes der Fahrzeuge) und der ordentlichen Abschreibung. Seither ist der Anschaffungspreis der Fahrzeuge weiter gestiegen, wodurch der Unterschied zwischen dem Wert der zu Buch stehenden Fahrzeuge und den Kosten eines gleichwertigen Ersatzes sich noch mehr vergrössert hat. Eine Erhöhung der zusätzlichen Abschreibung für das Rollmaterial ist deshalb begründet und entspricht dem Wortlaut des geltenden Reglements über die Anlagen- und Abschreibungsrechnung der Schweizerischen Bundesbahnen, das im Artikel 6, Ziffer 4, folgendes bestimmt: «Erfahren die Wiederbeschaffungskosten eine wesentliche Änderung, ist die zusätzliche Abschreibung neu festzusetzen.» Die zusätzliche Abschreibung auf den Fahrzeugen ist für das Berichtsjahr neu berechnet und auf 20 Millionen Franken festgesetzt worden. Gegenüber der bisherigen Ordnung ergibt dies daher eine Zunahme der zusätzlichen Abschreibungen um 13,4 Millionen Franken. Die Mehrbelastung der Jahresrechnung durch die Erhöhung der zusätzlichen Abschreibung ist somit geringer als die Entlastung der Rechnung infolge des Wegfalles der Tilgungsquote von 20 Millionen Franken für die Abtragung des Abschreibungsrückstandes. Nach wie vor dürfen jedoch die zusätzlichen Abschreibungen auf dem Rollmaterial nur solange und insoweit in Rechnung gestellt werden, als die Bundesversammlung nicht im Sinne von Artikel 16, Absatz 2, des Bundesbahngesetzes vom 23. Juni 1944 über die Deckung eines Fehlbetrages zu beschliessen haben wird.

Unter die Abschreibungen vom Anlagevermögen fällt auch die im Berichtsjahr vorsorglicherweise in Rechnung gestellte Abschreibung von 1,5 Millionen Franken auf den Beteiligungen.

Im weitem konnte eine Bewertungsreserve zu den Materialvorräten geschaffen werden, indem auf diesen eine vorsorgliche Abschreibung von 10 Millionen Franken vorgenommen wurde. Die gegenwärtige instabile Versorgungslage zwingen die Bundesbahnen zu einer Vorratshaltung, die grössere Risiken als früher in sich schliesst. Zusammen mit den in früheren Jahren zurückgestellten Beträgen wird die so geschaffene Bewertungsreserve von 14 Millionen Franken es ermöglichen, die bei allfälligen Preisrückgängen notwendigen Abschreibungen ohne Belastung jener Rechnungsjahre aufzufangen.

Die Kapitalkosten sind mit 46,9 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen.

Die Ergänzungsbeiträge an die Pensions- und Hilfskasse haben gegenüber dem Vorjahr um 1,6 Millionen Franken und die Teuerungszulagen an Pensionierte um 2,2 Millionen Franken abgenommen.

An ausserordentlichen Aufwandposten enthält die Gewinn- und Verlustrechnung neben den erwähnten vorsorglichen Abschreibungen auf den Materialvorräten die Tilgung der restlichen Emissions- und Konversionskosten auf Anleihen mit 4 5 Millionen Franken sowie eine weitere Dotierung der Rückstellung für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse von 10 Millionen Franken. Auch diese beiden letztern Aufwandposten konnten angesichts des guten Rechnungsergebnisses in der Rechnung 1956 berücksichtigt werden.

Nach diesen zusätzlichen Abschreibungen und Rückstellungen bleibt ein Reingewinn von 25,3 Millionen Franken, aus dem vorerst die gesetzliche Reserve mit 8 Millionen Franken zu speisen ist. Der verbleibende Überschuss reicht aus, um das Dotationskapital mit 16 Millionen Franken voll zu verzinsen. Der Rest von 1 264 064,30 Franken soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Bilanz

Das Anlagevermögen wird mit 1843,5 Millionen Franken ausgewiesen. Dieser Bilanzwert bleibt um 223,3 Millionen Franken unter dem Wert gemäss Sanierungsbilanz, der nur auf Grund eines dem Referendum unterstellten Bundesbeschlusses überschritten werden darf. Durch den Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1956 über die Erhöhung der festverzinslichen Schulden der Bundesbahnen, dessen Referendumsfrist am 28. März 1957 unbenützt abgelaufen ist, wird dieser Finanzierungsspielraum um weitere 500 Millionen Franken erhöht.

Das Betriebsvermögen ist um 20,4 Millionen Franken angewachsen. Die Erhöhung der flüssigen Mittel ist eine Folge des günstigen Jahresabschlusses. Bei dem grossen Bauprogramm der nächsten Jahre dürfte die augenblickliche Geldflüssigkeit indessen bald durch einen Geldbedarf abgelöst werden.

Die übrigen Aktiven geben zu keinen besondern Hinweisen Anlass.

Bei den Bilanzpassiven kommt die finanzielle Konsolidierung in einer Verminderung des Fremdkapitals gegenüber der Sanierungsbilanz von 1945 um 212 Millionen Franken, bei einer gleichzeitigen Zunahme der Reserven und Rücklagen um 58 Millionen Franken zum Ausdruck.

Die Rückstellungen, die sich auf Ende 1956 auf 21,9 Millionen Franken belaufen, enthalten einen Betrag von 18 Millionen Franken für die Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse und die restlichen 3,9 Millionen Franken verteilen sich auf eine Reihe kleinerer Rückstellungen.

Die für die Revision der Ämterklassifikation zurückgestellten 12,9 Millionen Franken sind im Berichtsjahr ausgebucht worden.

Schlussbetrachtungen

Die finanzielle Lage der Bundesbahnen konnte im Berichtsjahr weiter konsolidiert werden. Freuen kann man sich auch darüber, dass nun sämtliche «Nonvaleurs» aus der Bilanz ausgemerzt sind. Dagegen kann nicht übersehen werden, dass der Betriebsaufwand bedeutend stärker gestiegen ist als der Betriebsertrag, so dass das Jahr 1956 mit einem gegenüber dem Vorjahr um 41,8 Millionen Franken kleineren Ertragsüberschuss abschliesst. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Rechnung 1956 zum Ausgleich der Deckungskapitalerhöhung bei der Pensions- und Hilfskasse, infolge der Erhöhung der versicherten Gehälter, mit einem ausserordentlichen Betrag von 24,8 Millionen Franken belastet ist. Lässt man diese Sonderlast ausser acht, so ergibt sich gegenüber dem Vorjahr, bei einem um 46,1 Millionen Franken höheren Betriebsertrag, dennoch einen um 17 Millionen Franken geringeren Betriebsüberschuss.

Eine Studie im Geschäftsbericht der Bundesbahnen weist nach, dass die Bahntarife viel weniger angestiegen sind als das allgemeine Preis- und Lohnniveau, und dass im allgemeinen die Warenpreise wesentlich stärker gestiegen sind als die Frachten. Aus der Gegenüberstellung der weit auseinanderfallenden Indizes der Frachten und Grosshandelspreise lässt sich der Beitrag ermassen, den die Bahnen zur Tiefhaltung der Preise und damit zur Hebung der Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft im internationalen Wettbewerb geleistet haben. Nur die auf vollen Touren laufende Wirtschaft und die dadurch ermöglichte bessere Ausnutzung der Transportkapazität der Bundesbahnen vermag vorläufig die Diskrepanz zwischen den gestiegenen Transportkosten und der Tarifentwicklung zu überbrücken. Bei Rückgang der Hochkonjunktur müsste sich der Erfolg unter diesen Umständen und mit Rücksicht auf den Wettbewerb der Strasse rasch in einen Misserfolg verwandeln, dem die immer noch bescheidene gesetzliche Reserve von 48 Millionen Franken nicht lange zu begegnen vermöchte.

Die erzielten Verkehrsleistungen haben von Verwaltung und Personal eine besondere Kraftanstrengung gefordert, sie bedingten aber auch eine Personalvermehrung von 692 Einheiten, wovon 10 Prozent auf die allgemeine Verwaltung und über 60 Prozent auf den Stationsdienst entfallen. Die ohnehin angespannte Arbeitsmarktlage führte denn auch zu Schwierigkeiten in der Personalrekrutierung. Sollen Volk und Wirtschaft auch fürderhin verhältnismässig tiefe Transportpreise geboten werden, so müssen die arbeitssparenden Rationalisierungsmassnahmen noch intensiviert werden. In diesem Sinne verdient das Postulat der Bundesbahnen auf eine wesentliche Vereinfachung des Tarifsystems zur Rationalisierung des Betriebes und der Abrechnung sowie um Verkauf und Werbung einfacher und wirksamer zu gestalten, nachhaltige Unterstützung.

Gestützt auf Artikel 8 des Bundesbahngesetzes beantragen wir Ihnen, die Bilanz und Jahresrechnung 1956 sowie die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen gemäss beiliegendem Beschlussesentwurf zu genehmigen und den

Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 1 264 064,30 Franken auf neue Rechnung vorzutragen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Mai 1957.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Streuli

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der Rechnungen und des Geschäftsberichts der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956

Die Bundesversammlung

der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Bundesbahnen für das Jahr 1956,

in den Bericht und Antrag des Verwaltungsrates vom 23. April 1957 an den Bundesrat und

in eine Botschaft des Bundesrates vom 7. Mai 1957,

beschliesst:

Art. 1

Die Jahresrechnung 1956 und die Bilanz per 31. Dezember 1956 der Schweizerischen Bundesbahnen werden genehmigt.

Art. 2

Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1956 wird genehmigt.

Art. 3

Der Aktivsaldo von 1 264 064,30 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Rechnungen und der Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1956 (Vom 7. Mai 1957)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1957
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7402
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.05.1957
Date	
Data	
Seite	1180-1187
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 806

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.