

8546

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone
Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse
über den Nufenenpass**

(Vom 14. September 1962)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse über den Nufenenpass zu unterbreiten.

I

Die Maggia Kraftwerke AG, Locarno, hat auf Grund einer vom Kanton Tessin erhaltenen Konzession den Weiterausbau ihrer Werkgruppe unter Einbezug von Gewässern des Oberen Bedrettotales beschlossen. Die Kraftwerke Aegina AG, Ulrichen, welcher die Aluminium-Industrie AG Zürich/Chippis und die Maggia Kraftwerke AG als Partner angehören, beabsichtigt die Nutzung der Wasserkräfte der Aegina durch eigene Anlagen im Aeginental und durch Zuleitung dieser Gewässer zu den im Oberen Bedrettotal gelegenen Anlagen der Maggia Kraftwerke AG auf Grund der ihr von den Walliser Verleihungsbehörden erteilten Nutzungsrechte. Im Zuge ihrer Arbeiten werden die benachbarten Täler beidseits des Nufenenpasses durch Werkstrassen erschlossen. Die Enden dieser Werkstrassen werden in der Luftlinie gemessen nur noch rund 4 km auseinander liegen.

Die Verbesserung der lokalen Verkehrsmöglichkeiten veranlasste die beiden Kantone Tessin und Wallis, die Frage einer Strassenverbindung über den Nufenenpass näher zu untersuchen. Dabei zeigte es sich, dass die Kraftwerkunternehmen am Ausbau der Verbindungsstrecke zwischen den beiden Werkstrassen nicht interessiert sind. Beidseits des Passes werden selbständige Bauleitungen eingerichtet. Die Materialzufuhren werden ebenfalls von Tessiner Seite bzw. von Walliser Seite her erfolgen, ohne dass ein Befahren des Passüberganges nötig oder auch nur erwünscht wäre. Für die Kantone hingegen ist

die Bedeutung einer durchgehenden Verbindung offensichtlich. Sie wandten sich deshalb an den Bund und ersuchten ihn, zu einem gemeinsamen Ausbau des Nufenenpasses Hand zu bieten. Sie machten darauf aufmerksam, dass eine infolge der Kraftwerkbauten einzigartige Gelegenheit bestehe, mit verhältnismässig geringem Aufwand eine Verbindung zu schaffen, die nicht nur den beiden Kantonen, sondern auch den Interessen der Eidgenossenschaft dient. In diesem Zusammenhang wurde namentlich auf die militärische Bedeutung des Nufenenpasses verwiesen.

II

Das Begehren der beiden Kantone ist eingehend geprüft worden. Es ergab sich dabei, dass die Befahrbarmachung des Nufenenpasses tatsächlich unter verschiedenen Gesichtspunkten von Bedeutung ist.

In erster Linie fällt das militärische Interesse in Betracht. Dabei ist hervorzuheben, dass es sich hier nicht nur um die Nützlichkeit handelt, welche schliesslich in mehr oder weniger grossem Masse jeder Strassenverbindung im Gebirge zukommt. Mit Rücksicht auf die Bedeutung des St. Gotthard für unsere Landesverteidigung und die Verbindungen in diesem Gebiet muss von einem Sonderfall gesprochen werden, über den hier nicht weitere Ausführungen zu machen sind.

Rein verkehrstechnisch gesehen, bringt die Strassenverbindung Airolo-Ulrichen via Vallé Bedretto-Nufenenpass-Aeginental mit einer Länge von 35,5 km gegenüber der Wegstrecke Airolo-Gotthardpass-Furkapass-Ulrichen mit 62 km eine Verkürzung der Verbindung vom oberen Tessin ins obere Wallis um rund 27 km und 530 m Steigung.

Die Öffnung des Nufenenpasses hat jedoch nicht nur eine militärische und verkehrstechnische Bedeutung. Sie ist auch geeignet, den beiden zu verbindenden Gebirgstälern, dem Bedrettotal und dem Goms, und damit den beiden interessierten Kantonen Vorteile zu bringen, die gleichzeitig verschiedenartigen Bestrebungen des Bundes entgegenkommen. Das Bedrettotal leidet unter anderem deswegen, weil es keine Durchgangsstrasse mit ihrer wirtschaftlich belebenden Wirkung besitzt, in ausgesprochenem Masse an Entvölkerung. Es stellt in dieser Beziehung ein bedauerliches Musterbeispiel dar. So betrug die Bevölkerung der Gemeinde Bedretto im Jahre 1941 263 Seelen; im Jahre 1950 waren es noch 213, während heute nur mehr 148 gezählt werden. Die Schulen in sämtlichen Dörfern wurden geschlossen, und die im Tale noch verbleibenden fünf Kinder besuchen unter Benützung des Postautos die Schule in Airolo. Vor 12 Jahren gingen in den fünf Dörfern noch neunzehn Kinder zur Schule. Wenn nicht wirksame Massnahmen ergriffen werden, zu denen eine die Gegend wirtschaftlich und touristisch erschliessende Paßstrasse zweifellos zählt, geht das hochgelegene, recht rauhe und von Lawinen bedrohte Tal der Entvölkerung entgegen.

In diesem Zusammenhange muss darauf hingewiesen werden, dass im Val Bedretto die Verwirklichung eines Lawinenverbauungs- und Meliorationsprogrammes im Gange ist, an welches der Bund Aufwendungen in der Höhe von 5 Millionen Franken leistet. Diese umfangreichen Arbeiten sind nur sinnvoll, wenn sie – ein-

mal ausgeführt – bewohnte Heimstätten, genutzte Wälder, Weiden, Alpen, Stafel und Wegverbindungen schützen, mit andern Worten, wenn der Entvölkerung des Tales wirksam Einhalt geboten werden kann. Zu beachten ist auch, dass der Unterhalt der Verbaubarbeiten eine Mindestzahl an ortsansässiger Bevölkerung voraussetzt. Gelingt es nicht, diesen Grundstock zu erhalten, besteht die Gefahr, dass die Aufwendungen, die gemacht wurden, unnützlich sind. Die erwähnten Lavinenverbaubarbeiten und Meliorationsarbeiten vermögen für sich allein nicht, dem Aussterben des Tales Einhalt zu gebieten. Die Herstellung einer durchgehenden Verbindungsstrasse jedoch könnte die anderen Verbesserungsbemühungen zu einem wirtschaftlich aussichtsreichen und sinnvollen Ganzen abrunden.

Sowohl der Kanton Tessin wie auch das Wallis werden übrigens, was auch in Betracht gezogen werden darf, in aussergewöhnlichem Masse durch militärische Einrichtungen wie Flug-, Waffen- und Schiessplätze beansprucht. Alp- und Landwirtschaft mussten mancherorts eine gewisse Beeinträchtigung erfahren. Der Ausbau der Nufenenstrasse würde deshalb etwas zu deren Erhaltung in andern Gegenden dieser Kantone, in denen sie bedroht ist, beitragen.

Alle diese Überlegungen lassen erkennen, dass, nachdem die Zufahrtsstrassen beidseits des PASSES durch Kraftwerke hergerichtet werden, der Ausbau des Scheitelstückes der Nufenenstrasse von ganz unverkennbarer militärischer, verkehrstechnischer, demographischer, sozialer und touristischer, indirekt aber auch alp- und forstwirtschaftlicher Bedeutung ist. Eine Beteiligung des Bundes in Verbindung mit einer Anstrengung der Kantone ist deshalb am Platz.

III

Bei den Verhandlungen, die mit den Kantonen über eine eventuelle Beteiligung geführt wurden, stand zum vorneherein fest, dass ein Ausbau der Nufenenstrasse als National- oder Hauptstrasse nicht in Frage kommen konnte. Hingegen können sich die Kantone die Kosten einer neuen Strasse bei der Verteilung des Benzinzollanteils an den allgemeinen Strassenkosten der Kantone anrechnen lassen (Art. 15 und 16 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag, AS 1960, 368). Hiezu bedürfte es keines besonderen Bundesbeschlusses, da diese Beiträge den Kantonen automatisch zufallen. Auf dieser Basis liesse sich das Bauvorhaben indessen nicht verwirklichen, weil die Kantone damit nicht ausreichend entlastet würden. Nicht genügend ins Gewicht wären auch allfällige Beiträge an den Ausbau der Verbindungsstrecke unter dem Titel der Förderung der Alp- und Forstwirtschaft gefallen. Der fragliche Teil der Strasse führt über die Alp- und Waldregion hinaus, so dass unter diesem Gesichtspunkt nur ein mittelbares Interesse am Ausbau besteht.

Die vielfachen Interessen, denen ein Ausbau des Nufenenpasses dient, nicht zuletzt die Interessen der Landesverteidigung, lassen indessen erkennen, dass hier ein Anwendungsfall von Artikel 23 der Bundesverfassung vorliegt, welcher den Bund ermächtigt, öffentliche Werke, die im Interesse der Eidgenossenschaft

oder eines grossen Teiles derselben liegen, zu errichten oder ihre Errichtung zu unterstützen. Diese Voraussetzungen sind hier gegeben.

Der Artikel 23 der Bundesverfassung war ursprünglich der Subventionsartikel für bestimmte grössere Bauvorhaben, insbesondere Erschliessungsbauten wie Strassen- und Gewässerkorrekturen. Mit der Häufung solcher Bauten wurden indessen immer mehr für einzelne Arten dieser öffentlichen Werke Spezialgesetze mit Subventionierungsbestimmungen erlassen, wodurch die Subsidiarität zum hervorstechendsten Merkmal von Artikel 23 der Bundesverfassung wurde. Unter anderem ist die Unterstützung von Strassenbauten, insbesondere seit dem Beginn des Ausbaus der Alpenstrassen zunehmend als einheitlicher selbständiger Aufgabenkreis erkannt worden. Die Folge davon war die Aufnahme besonderer Verfassungsbestimmungen und damit verbunden die Loslösung von Artikel 23 der Bundesverfassung. Der Bau der Nufenenstrasse kann jedoch nicht auf Grund von Artikel 36^{ter} der Bundesverfassung subventioniert werden, weil die Beitragspolitik des Bundes im Hauptstrassenbau in den jeweiligen Mehrjahresbauprogrammen abschliessend umrissen ist und der Nufenenpass unter den in diesem Zusammenhang massgebenden Gesichtspunkten keinen Platz in diesem Programm gefunden hat. Hingegen handelt es sich bei diesem Vorhaben um einen ausgesprochenen Sonderfall, bei dem vor allem die bereits erwähnten militärischen Gründe und die von dritter Seite vorgenommene Erschliessung der beidseitigen Zufahrtsstrassen ins Gewicht fallen. Der Ausbau ist deshalb auch ausserhalb der ordentlichen Strassenmittel zu finanzieren.

Die Kantone schlossen sich dieser Betrachtungsweise an, wobei von Anfang an Klarheit darüber bestand, dass der Bund an die Verbindungsstrecke nur einen Beitrag leisten und nicht etwa die gesamten Kosten tragen könne. Auch wurde nie etwas anderes als der Bau einer Verbindung mit dem Charakter einer einfachen Nebenstrasse, die den vorerwähnten Bedürfnissen zu genügen vermag, angestrebt. Von der Subventionierung unter dem Titel des Artikels 23 der Bundesverfassung ausgeschlossen sind später allenfalls wünschbar werdende besonders dem Touristenverkehr dienende Erweiterungsbauten, wie Parkplätze auf dem Pass u. a. Ihre Erstellung wäre Sache der Kantone, die übrigens auch die Unterhaltslasten auf der gesamten Strassenstrecke zu tragen haben.

IV

Um eine Grundlage für die weiteren Verhandlungen und Anträge zu bekommen, wurde die Maggia Kraftwerke AG veranlasst, ein generelles Ausbauprojekt auszuarbeiten. Dieses Projekt, datiert vom 19. Mai 1962, liegt vor und bildete die Grundlage der Beitragsverhandlungen mit den Kantonen. In den nachfolgenden Ausführungen wird darauf Bezug genommen.

Die Gesamtlänge der geplanten Strasse Airolo-Ulrichen beträgt 35,5 km. Dabei sind folgende Teilstrecken zu unterscheiden:

- | | |
|---|-----|
| 1. Airolo-Ronco | km |
| Bestehende Kantonsstrasse unterschiedlicher Breite, z. T. mit Belag | 9,2 |

2. Ronco-All'Acqua	km
Konsortialsträsschen, einspurig, mit Ausweichstellen	2,3
3. All'Acqua-Alpe Cruina	
Schmales Konsortialsträsschen	4,1
4. Alpe Cruina-Sciore di mezzo	
Fahrpiste eines Patriziato, verbreiterungsfähig	1,0
5. Sciore di mezzo-Treichboden	
Fehlendes Strassenstück	6,5
6. Treichboden-Kummstafel	
Werkstrasse, in Verbindung mit Kiesgewinnung für Talsperre Gries auszubauen	1,6
7. Kummstafel-Ulrichen	
Werkstrasse, im Ausbau begriffen.	10,8
Gesamtlänge Airolo-Ulrichen.	<u>35,5</u>

Die Abgrenzung der Verbindungsstrecke, an die ein Bundesbeitrag in Frage kommt, ist gestützt auf die bestehenden Strassenverhältnisse und die von den Kraftwerkunternehmungen ausgeführten oder geplanten Werkstrassen getroffen worden. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergibt sich als Anschlusspunkt an die Werkstrasse der Maggia Kraftwerke AG auf der Tessiner Seite All'Acqua. Auf der Walliser Seite ist, als Anschlusspunkt an die Werkstrasse der Kraftwerke Aegina AG, Kummstafel zu bezeichnen. Auf Grund dieser Festlegung wird die Verbindungsstrecke All'Acqua-Kummstafel 13,1 km messen, davon 10,35 km auf Tessiner und 2,75 km auf Walliser Gebiet. Die Kosten für die Zufahrtsstrecken werden von den Kraftwerken getragen, soweit sie sich im Rahmen der für blosse Werkstrassen nötigen Aufwendungen bewegen. Was darüber hinaus für den Ausbau als dem öffentlichen Verkehr dienende Strasse aufgewendet werden muss, geht zulasten der Kantone, die sich mit den Kraftwerkunternehmungen darüber auseinanderzusetzen haben. Auf der Tessiner Seite handelt es sich um die Zufahrtsstrecke Ronco-All'Acqua (2,3 km) und auf der Walliser Seite um die Zufahrtsstrecke Ulrichen-Kummstafel (10,8 km). Im Projekt nicht berücksichtigt ist die Kantonsstrasse Airolo-Ronco (9,2 km), deren Ausbau - mindestens heute - nicht zur Diskussion steht.

Die Kantone sind damit einverstanden, dass der Beitrag des Bundes gemäss Artikel 23 der Bundesverfassung einzig an die Verbindungsstrecke All'Acqua-Kummstafel ausgerichtet wird.

Geprüft wurde selbstverständlich auch die Strassenbreite. Da die von den Kraftwerken zu bauenden Strassen 3,5 m breit sind, war ursprünglich vorgesehen, auch der Verbindungsstrecke die gleiche Breite zu geben. Dies wäre vom rein militärischen Standpunkt aus vertretbar gewesen, hat aber unzweifelhaft stark ins Gewicht fallende Nachteile verkehrstechnischer und touristischer Art. Nach Abwägung aller Faktoren wurde eine Strassenbreite von 4,5 m gewählt, wobei sich die Kantone verpflichten mussten, abgesehen von den übrigen Ver-

besserungen der Werkstrassen auch deren Verbreiterung von 3,5 m auf 4,5 m auf ihre Kosten zu übernehmen. Sie waren dazu bereit, machten aber geltend, dass die Lasten, welche die Kantone demzufolge auf den Anschlußstrecken zu übernehmen haben, bei der Bemessung des Beitrages des Bundes an die Verbindungsstrecke entsprechend zu würdigen seien.

V

Das Projekt der Maggia Kraftwerke AG rechnet für den über die Bedürfnisse der Kraftwerkunternehmungen hinausgehenden Ausbau des Nufenenpasses mit Gesamtkosten im Totalbetrage von 11 Millionen Franken, inbegriffen 1 Million für Projekt, Bauleitung und allgemeine Unkosten. Den Kostenschätzungen wurden die für den Ausbau der Strassenverbindung Ulrichen–Kummstafel eingeholten Preisangebote zugrunde gelegt unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Teuerung (bis Mai 1962). Vergleichswerte konnten auch aus der Analyse der Ausführungskosten ähnlicher Strassenbauten im Maggia- und Bleniothal herangezogen werden. Gesamthaft betrachtet ist es deshalb möglich, die Kostenschätzung auf genügend sicheren Grundlagen zu basieren.

In die Kostenschätzung ist der Einbau eines einfachen «Cutback-Belages» von 4 cm Stärke und eines Oberflächenbelages von 2 kg/m² Bitumengehalt eingerechnet. Die Normalien für den Strassenquerschnitt entsprechen jenen für den Ausbau von Zufahrten zu diversen Kraftwerkbaustellen im Blenio- und Maggialtal und stimmen im Prinzip mit den diesbezüglichen «Vorschriften und Richtlinien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner» überein.

Die Gesamtkosten verteilen sich auf die verschiedenen in Frage kommenden Teilstrecken wie folgt:

	Franken
– Kosten Verbindungsstrecke All'Acqua–Kummstafel.	7 425 000
Davon auf Tessiner Seite	6 240 000
Davon auf Walliser Seite	1 185 000
	<u>Zusammen 7 425 000</u>
– Kosten Zufahrtsstrecken	
Tessiner Seite (Ronco–All'Acqua).	935 000
Walliser Seite (Kummstafel–Ulrichen).	2 640 000
	<u>Total 11 000 000</u>

Um diese Kosten auf Bund und Kantone verteilen zu können, war zunächst einmal der Beitragssatz an die Verbindungsstrecke, die allein subventioniert wird, festzulegen. Nach Abwägung aller Umstände scheint ein Beitrag von 75 Prozent an die auf 7 425 000 Franken veranschlagte Verbindungsstrecke als angemessen. An sich mag dieser Satz recht hoch erscheinen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass nur ein Teilstück, die Verbindungsstrecke, subventioniert wird. Im ganzen genommen haben die Kantone bei der vorgeschlagenen Lösung an den Ausbau des Nufenenpasses ungefähr gleich viel zu leisten wie der Bund. Im einzelnen ergibt sich folgende Verteilung:

<i>Bund</i>	Franken	Franken
Verbindungsstrecke 75 Prozent von	7 425 000	<u>5 568 750</u>
(für Kanton Tessin)	4 680 000	
für Kanton Wallis	888 750	
	<u>5 568 750)</u>	
<i>Tessin</i>		
Verbindungsstrecke 25 Prozent von	6 240 000	1 560 000
Zufahrtsstrecke (Ronco-All'Acqua)		<u>935 000</u>
		<u>2 495 000</u>
<i>Wallis</i>		
Verbindungsstrecke 25 Prozent von	1 185 000	296 250
Zufahrtsstrecke (Kummstafel-Ulrichen)		2 640 000
		<u>2 936 250</u>

Im gesamten betrachtet verteilen sich mithin die Leistungen für den Ausbau des Nufenenpasses wie folgt:

Bund 5 568 750 Franken oder 50,6 Prozent,
Kantone 5 431 250 Franken oder 49,4 Prozent.

Zu berücksichtigen sind im weitern die Leistungen der Kraftwerke für die Strassenstücke, die ihnen als Werkstrasse dienen. Sie werden mit 6 Millionen Franken angegeben. Auch von diesem Gesichtspunkt aus erscheint der Beitrag des Bundes durchaus als angemessen.

Gemäss den vorstehenden Ausführungen erlauben wir uns, Ihnen den hier beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 14. September 1962.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

die Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse über den Nufenenpass

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 23 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. September 1962,
beschliesst:

Art. 1

¹ Den Kantonen Tessin und Wallis werden an den Bau einer Strasse über den Nufenenpass gemäss Projektvorlage vom 19. Mai 1962 folgende Bundesbeiträge ausgerichtet:

1. Dem Kanton Tessin an die tessinische Teilstrecke All'Acqua-Kantonsgrenze TI/VS (10,35 km), veranschlagt zu 6 240 000 Franken; 75 Prozent jedoch höchstens.	4 680 000
2. Dem Kanton Wallis an die Walliser Teilstrecke Kummstafel-Kantonsgrenze VS/TI (2,75 km), veranschlagt zu 1 185 000 Franken; 75 Prozent jedoch höchstens.	888 750
Bundesbeiträge insgesamt	5 568 750

² Diese Bundesbeiträge stellen im Sinne der Artikel 15 und 16 des Bundesbeschlusses vom 23. Dezember 1959 über die Verwendung des für den Strassenbau bestimmten Anteils am Treibstoffzollertrag in Abzug zu bringende Leistungen dar.

Art. 2

¹ Der Bundesrat lässt die Oberaufsicht über den Bau der Nufenenstrasse durch das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau ausüben.

² Die Kantone haben diesem Amte vor Baubeginn das Ausführungsprojekt, das Bauprogramm und die Ergebnisse der Bauausschreibung mit den Vorschlägen der Bauvergebungen zur Genehmigung vorzulegen.

³ Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau überwacht die Bauarbeiten.

Art. 3

¹ Für die Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die Kosten der Projektierung und der Ausarbeitung des Kostenvoranschlages, einschliesslich allfälliger Bodenuntersuchungen, des Landerwerbes, der Bauausführung und der unmittelbaren Bauaufsicht. Dagegen sind die Kosten irgendwelcher anderer Vorbereitungen, der Zeitverwendung von Behörden und Kommissionen sowie der Beschaffung und Verzinsung der Baukredite nicht anrechenbar.

² Die Auszahlung der Beiträge erfolgt im Verhältnis des Fortschreitens der Bauarbeiten gemäss den von den Kantonen eingereichten und vom Eidgenössischen Amt für Strassen- und Flussbau geprüften Kostenausweisen.

Art. 4

Die Kantone Tessin und Wallis haben sich zu verpflichten, die Zufahrtsstrecken Ronco-All'Acqua (TI) und Ulrichen-Kummstafel (VS) zu eigenen Lasten auf 4,5 m zu verbreitern und die Nufenenstrasse fachgerecht zu unterhalten.

Art. 5

¹ Die Zusicherung des Bundesbeitrages gilt nur für den Fall, dass die Ausführung des Werkes in beiden Kantonen gesichert wird. Den Kantonen Tessin und Wallis wird für die Annahme dieses Beschlusses eine Frist von einem Jahr gewährt.

² Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt.

Art. 6

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

² Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Tessin und Wallis für den Bau einer Strasse über den Nufenenpass (Vom 14. September 1962)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8546
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.09.1962
Date	
Data	
Seite	391-399
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 830

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.