

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Glovelier nach Undervelier.

(Vom 12. April 1902.)

Tit.

Unterm 17. August 1901 stellten die Herren Boéchat, Regierungstatthalter, und Siegfried, Notar, beide in Delsberg, namens eines Initiativkomitees das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine normalspurige Regionalbahn von Glovelier nach Undervelier.

Im allgemeinen Bericht wird ausgeführt, daß die bedeutenden Dörfer Undervelier, Soulee und Sornetan, sowie eine Anzahl kleinerer Dörfer, deren Bevölkerung hauptsächlich Landwirtschaft und Viehzucht treibe, für den Verkauf ihrer Produkte, sowie für den Bezug ihrer Gebrauchsgegenstände beinahe ausschließlich auf die Jura-Simplon-Bahn und die von dieser bedienten größeren Ortschaften angewiesen sei. Daneben weise die Umgegend von Undervelier sehr ausgedehnte und ausbeutungsfähige Wälder auf, die in der Hauptsache dem Kanton Bern gehören. Die Holzausfuhr sei so bedeutend, daß eine einzige Firma, Gebrüder Meyer in Undervelier, jährlich mehr als 1000 Wagenladungen zur Bahn bringe. Ein weiteres bemerkenswertes Verkehrselement bestehe in den Steinbrüchen und den industriellen

Etablissements (Fabrikation von Uhren, Gewehrschäften etc.). Wegen der Entfernung von der Eisenbahn habe aber die Industrie bisher keinen Aufschwung nehmen können; es habe sogar im Gegenteil eine einst sehr blühende Unternehmung, das Hüttenwerk Undervelier, ihren Betrieb einstellen müssen.

Undervelier sei der natürliche Mittelpunkt dieser Gegend und diene den umliegenden Dörfern und Weilern als Niederlags- und Bezugsort. Seine einzige Verbindung mit der Jura-Simplon-Bahn bestehe in der Straße Undervelier-Berlincourt, die nun durch die projektierte Bahn ersetzt werden solle. Diese entspreche einem von der Bevölkerung längst empfundenen Bedürfnis; sie werde in Glovelier ausmünden und damit gleichzeitig eine Verbindung mit den Freibergen, mittelst der zur Zeit im Bau befindlichen normalspurigen Regionalbahn Glovelier-Saignelégier herstellen. Heute schon bestehe ein ziemlich lebhafter Holzverkehr zwischen Undervelier und den Freibergen.

Die Bahnlinie wende sich von der J.-S.-Station Glovelier aus in südlicher Richtung nach Berlincourt, indem sie die Kantonstraße Glovelier-Bassecourt auf Schienenhöhe kreuze. Von Berlincourt, wo eine Haltestelle vorgesehen sei, folge sie der Kantonsstraße und führe durch drei Tunnels von 10, 15 und 25 Meter Länge. Nach nochmaliger Niveaufkreuzung mit der Straße setze sie über die Sorne und gelange in die Ebene der „Grands Champs“, an deren Südenseite sich das Dorf Forges d'Undervelier befinde. Ein Bergvorsprung nötige hierauf nochmals zur Anlage eines Tunnels von 100 Meter Länge, worauf die Linie die Haltestelle Forges d'Undervelier erreiche. Dann folge sie dem rechten Sorneufer, überschreite diesen Fluß und noch zweimal die Landstraße, um schließlich bei km. 3,935 den Bahnhof Undervelier zu erreichen.

Die Bahn erhalte den Charakter einer Bergbahn; sie komme von Berlincourt an in felsiges Terrain zu liegen, welchem sie zur Vermeidung erhöhter Baukosten sich so viel als möglich anschmiegen werde. Als technische Grundlage diene dem Projekte die Regionalbahn Saignelégier-Glovelier. Als Maximalsteigung seien 25 ‰, als Minimalradius 200 Meter in Aussicht genommen. Die gesamte Baulänge werde 3800, die Betriebslänge 3935 Meter betragen. Als Betriebssystem seien Dampflokomotiven vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag beruht auf der Voraussetzung, daß die Bahn Glovelier-Saignelégier den Betrieb der neuen Linie

übernehmen und auch das Rollmaterial, mit Ausnahme der Güterwagen, stellen werde; er enthält folgende wesentlichen Posten:

I. Bahnbau und feste Einrichtungen:

A. Organisation und Verwaltung	Fr. 30,000
B. Verzinsung des Baukapitals	„ 10,000
C. Expropriation	„ 40,000
D. Bahnbau:	
1. Erdarbeiten und Kunstbauten	Fr. 230,000
2. Oberbau	„ 76,000
3. Hochbauten	„ 25,000
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	„ 6,000
	<hr/>
	„ 337,000
II. Rollmaterial	„ 18,000
III. Mobilien und Gerätschaften	„ 4,000
IV. Unvorhergesehenes, cirka 10%	„ 41,000
	<hr/>
	Total Fr. 480,000

oder etwas mehr als Fr. 126,000 pro Kilometer.

Der Rentabilitätsberechnung sind die Betriebsergebnisse der Spiez-Erlenbach-Bahn und der Önsingen-Balsthal-Bahn, welche ähnliche Verhältnisse aufweisen, zu Grunde gelegt. Der durchschnittliche Einnahmenüberschuß dieser beiden Unternehmungen betrage Fr. 3418 per Kilometer, was für Glovelier-Undervelier einen Gesamteinnahmenüberschuß von Fr. 13,672 ergebe.

Zur Vernehmlassung über das Konzessionsgesuch eingeladen, erklärte die Regierung des Kantons Bern, daß sie keine Einwendungen erhebe. Darauf fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen am 19. März 1902 statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf fand unveränderte Annahme. Derselbe folgt nachstehend und enthält die Bestimmungen, welche für solche Bahnunternehmungen üblich sind; auch hier ist auf größtmögliche Übereinstimmung mit dem Tarifgesetz gehalten worden. Über die fraglichen Änderungen gestatten wir uns, auf unsere Botschaft vom 21. Januar abhin betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Alpnachstad nach Altdorf (Bundesbl. 1902, I, 357) zu verweisen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. April 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Glovelier nach Undervelier.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Komitees für eine Regionalbahn von Glovelier nach Undervelier vom 17. August 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. April 1902,

beschließt:

Den Herren Regierungsstatthalter Boéchat und Notar Siegfried in Delsberg, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Glovelier nach Undervelier 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem 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 1¹/₂ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. 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 mit normaler Spurweite und einleisig 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 Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 Mitglieder der Verwaltung und 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 nötigenfalls entlassen, beziehungsweise abberufen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 6,5 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilletts zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 6,5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 2,7 Rappen und deren niedrigste nicht über 1,35 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderer Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 22 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2,7 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet

und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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. 29. 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. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres 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. Januar 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 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 andern 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 welchen 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.

Art. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 30 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. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über den Rekurs des Dr. G. Bovet, Journalisten in Bern, gegen eine Verfügung des Bundesrates vom 19. März 1902, wonach dem Dr. Bovet für drei Monate der Zutritt zu den Bundeshäusern untersagt wird.

(Vom 15. April 1902.)

Tit.

Wir beehren uns, Ihnen, Tit., über den Rekurs des Dr. Bovet, Journalisten in Bern, folgenden Bericht zugehen zu lassen.

I.

In der in Lausanne erscheinenden Tageszeitung „Revue“ erschien am 18. März eine Korrespondenz aus Bern, welche sich mit einem durch eine Note des italienischen Gesandten in Bern veranlaßten diplomatischen Zwischenfalle beschäftigte. Verfasser dieser Korrespondenz ist Dr. Bovet, Journalist in Bern. Es ist trotz einer durch den Bundesanwalt im Auftrage des Bundesrates veranstalteten Untersuchung nicht aufgeklärt worden, auf welchem Wege Dr. Bovet sich die zur Abfassung des Artikels erforderliche Kenntnis von Thatsachen verschafft hat. Auf eine bestimmte an ihn gestellte Frage hat er jede Auskunft darüber verweigert.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Glovelier nach Undervelier. (Vom 12. April 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.04.1902
Date	
Data	
Seite	877-889
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 028

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.