

Schweizerisches Bundesblatt.

52. Jahrgang. IV.

Nr. 51.

19. Dezember 1900.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bulle über Farvagny nach Freiburg.

(Vom 17. Dezember 1900.)

Tit.

Die Herren Leon Girod, Unternehmer in Freiburg, und L. Villet, Großrat in Vuisternens-en-Ogoz, stellten unterm 9. August 1897 das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Bulle über Farvagny nach Freiburg.

Der dem Gesuche beigegebene allgemeine Bericht bezeichnet als Ausgangspunkt der Linie den Bahnhof Bulle. Von hier wende sich die Bahn gleich mit einer Kurve von 75 Meter Radius zur Kantonsstraße Bulle-Freiburg, welcher sie bis zum Eintritt in das Dorf Vuippens folge, wo eine scharfe Biegung der Straße die Bahn zwingt, das Dorf mittelst eines Dammes zu durchschneiden, um nachher die Straße wieder zu gewinnen. Mit einigen Abweichungen, deren wichtigste zwischen Kilometer 13 und 17 zur Bedienung des Dorfes Farvagny-le-Grand notwendig werde, folge die Bahn der Kantonsstraße bis zum Glâne-Niveauübergang über die Linie Freiburg-Lausanne (Kilometer 25,600). Von hier sei die Fortsetzung ursprünglich ebenfalls auf der Straße bis nördlich des Bahnhofes Freiburg vorgesehen gewesen, werde aber nun aufgegeben zu gunsten eines andern Tracés, welches der Linie

der Jura-Simplon-Bahn folge bis zur Wolfsschlucht, um dann nach rechts abzubiegen und mit einer weiteren Schwenkung nach links in die Nähe der Universität zu gelangen und dann der neuen Perollesstraße bis zum Bahnhof zu folgen. Die Länge der ganzen Linie betrage, je nachdem sie westlich oder östlich an der Universität vorbeigeführt werde, 28,585 oder 28,835 Kilometer.

Zur Begründung des Konzessionsgesuches weist der Bericht darauf hin, daß schon in den Jahren 1855—1859 der Gedanke einer direkten Verbindung des Greyerzerlandes mit dem Kantonshauptort rege gewesen sei, und seither habe sich das Bedürfnis nach einer solchen immer dringender fühlbar gemacht. Die Bevölkerung sei sowohl für ihre persönlichen Beziehungen, wie auch für den Absatz ihrer meist landwirtschaftlichen Produkte hauptsächlich auf die Stadt Freiburg und deren Markt angewiesen.

Dem technischen Berichte ist zu entnehmen, daß die Maximalsteigung 45 ‰ und der Minimalradius 50 Meter betrage. Dieser werde aber wahrscheinlich auf Grund der definitiven Planstudien vergrößert werden können. Die Spurweite sei zu 1 Meter angenommen. Für die Geleise sollen Vignolschienen auf Eichenschwellen verwendet werden. Das Rollmaterial werde von Neuhausen bezogen werden und sei nach dem Typus der Genfer Schmalspurbahnen in Aussicht genommen. Für den Betrieb werde die Kraftanlage, welche der Kanton Freiburg zur Zeit errichte, die elektrische Kraft liefern.

In einem zweiten Schreiben vom 9. September 1897 berichteten die Konzessionsbewerber, sie seien überzeugt, daß die Bevölkerung der von der projektierten Bahn zu bedienenden Gegend dem Projekte gewogen sei. Indessen sei der Wunsch ausgedrückt worden, es möchte auch die Möglichkeit des normalspurigen Baues in Erwägung gezogen werden. Die Konzessionsbewerber ergänzten daher ihr Gesuch dahin, daß die Bahn mit Spurweite von 1 Meter, eventuell normalspurig gebaut werden solle.

Der Kostenvoranschlag sieht folgende Ausgaben für den Bau der Bahn vor:

1. Landerwerb	Fr.	89,280
2. Unterbau	„	111,200
3. Kunstbauten	„	39,000
4. Oberbau	„	780,295
5. Hochbauten mit Zuhehörden	„	81,500

Übertrag Fr. 1,101,275

	Übertrag	Fr. 1,101,275
6. Mechanische Einrichtungen	"	6,000
7. Rollmaterial	"	180,000
8. Elektrische Anlage	"	120,000
9. Oberleitung	"	142,925
10. Rückleitung	"	18,000
11. Organisations- und Verwaltungskosten . .	"	140,000
12. Verzinsung des Baukapitals	"	85,410
13. Unvorhergesehenes	"	26,390

Total Fr. 1,820,000

oder circa 63,700 pro Kilometer.

Da es sich um eine Straßenbahn handelt, mußte, bevor die Bundesbehörden auf das Gesuch eintreten konnten, die Frage der Straßenbenützung erledigt werden. Der Staatsrat des Kantons Freiburg schrieb unterm 23. Mai 1900 dem Eisenbahndepartement. Herr Genoud, welcher unterm 7. September 1897 ebenfalls das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Bulle nach Freiburg gestellt hatte, habe in einer Konferenz am 4. Mai den Rückzug dieses Gesuches erklärt. Der Staatsrat empfehle nun das Gesuch der Herren Girod und Villet zur Genehmigung und habe beschlossen, die Benützung der Straßen für den Bau und Betrieb dieser Bahn prinzipiell zu gestatten. Die Einzelheiten sollten später durch eine Übereinkunft zwischen dem Staatsrat und den Konzessionären geregelt werden.

Das Eisenbahndepartement teilte hierauf der Regierung mit, daß die prinzipielle Bewilligung der Straßenbenützung keine abschließliche Erledigung dieser Frage bedeute; es müsse vielmehr auch noch die Übereinkunft, von welcher in dem Schreiben der Regierung die Rede sei, perfekt werden, bevor die Bundesbehörden auf das Konzessionsgesuch eintreten können.

Unterm 17. November 1900 berichtete dann der Staatsrat, diese Übereinkunft sei am 30. Oktober gegenseitig unterzeichnet worden. Darauf wurden die konferenziellen Verhandlungen auf den 11. Dezember angesetzt. Sie führten zur einstimmigen Annahme des vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurfes, wie er hiernach folgt. Derselbe enthält die für elektrische Straßenbahnen üblichen Bedingungen und veranlaßt uns zu der einzigen Bemerkung, daß die Taxen für den Güterverkehr, welche etwas hoch erscheinen mögen, hauptsächlich deshalb aufgenommen wurden, weil die Regierung des Kantons Freiburg

Wert darauf legte, daß in dieser Beziehung Übereinstimmung hergestellt werde mit der Konzession für die elektrische Schmalspurbahn Châtel St. Denis-Bulle-Montbovon, da beabsichtigt sei, später die elektrischen Schmalspurbahnen des freiburgischen Oberlandes einheitlich betreiben zu lassen.

Indem wir Ihnen den Entwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. Dezember 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bulle über
Farvagny nach Freiburg.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren Leo Girod, Unternehmer in Freiburg, und L. Villet, Großrat in Vuisternens-en-Ogoz, vom 9. August und 9. September 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. Dezember 1900.

beschließt:

Den Herren Leo Girod, Unternehmer in Freiburg, und L. Villet, Großrat in Vuisternens-en-Ogoz, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Bulle über Farvagny nach Freiburg, welche als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird, 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 auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 Bundesrat 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 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 Bundesrate 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Der Bundesrat ist jedoch ermächtigt, den normalspurigen Bau zu gestatten.

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 Freiburg 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 Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal im Sommer und dreimal im Winter nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen 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 mit einer, eventuell zwei Klassen aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen von 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

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 zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 8 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt 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, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Arme, welche als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. 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 24 Rappen;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rappen;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 4 Rappen.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2,5 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 Industrie und der Landwirtschaft 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 deklarierterem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 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.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

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.

Art. 19. 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 niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. 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 nicht eine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 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 Bestimmungstation 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, beziehungsweise 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. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 Bundesrat 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25 a. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb des Netzes gelten die Vorschriften der am 30. Oktober 1900 zwischen dem Staatsrat des Kantons Freiburg und den Herren Leo Girod und L. Villet abgeschlossenen Übereinkunft, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Freiburg, gelten folgende Bestimmungen:

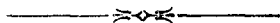
- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Fröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der 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. Mai 1935 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 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 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 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 welchen letzteren 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. 27. Hat der Kanton Freiburg den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bulle über Farvagny nach Freiburg. (Vom 17. Dezember 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1900
Date	
Data	
Seite	953-964
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 444

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.