Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Gingins nach Nyon und von Bière nach Morges, sowie Abänderung der Konzession für die Eisenbahn von La Sarraz nach Gingins.

(Vom 9. Juni 1875.)

Tit.!

Unterm 17. März abhin hatten wir die Ehre, eine Botschaft an Sie zu richten, wodurch wir Ihnen beantragten, einer Reihe von waadtländischen Gemeinden, welche Inhaber der Konzession von La Sarraz nach Gingins und an die Grenze von Frankreich mit Abzweigung nach Aubonne-Allaman sind, zwei weitere Konzessionen zu ertheilen, einerseits für eine Eisenbahn von La Sarraz nach Echallens und andererseits von Genf bis an die französische Grenze gegen Fernex. Die Angelegenheit ist noch bei Ihnen pendent.

Nun gelangen diese Gemeinden mit einem weiteren Konzessionsgesuche an den Bund, welches zwei Abzweigungen von ihrer Hauptlinie, nämlich von Gingins nach Nyon und von Bière nach Morges, zum Gegenstand und im Fernern die Meinung hat, daß die leztgenannte Zweiglinie an die Stelle der unterm 23. September

1873 konzedirten Abzweigung nach Aubonne-Allaman treten solle. Sie sprechen den Wunsch aus, daß für die neuen Linien die gleichen Bedingungen, wie sie für die Konzession La Sarraz-Echallens vorgeschlagen sind, gewährt und daß alle drei Unternehmungen in einen Konzesssionsakt zusammengefaßt werden.

Die Regierung des Kantons Waadt, auf die durch Artikel 2 des Eisenbahngesezes vorgesehene mündliche Verhandlung verzichtend, erklärt sich mit den gestellten Begehren einverstanden.

Da der mit unserer Botschaft vom 17. März d. J. Ihnen vorlegte Entwurf einer Konzession noch nicht in Berathung gezogen worden ist, so sehen wir keine Schwierigkeit, durch eine einfache Ergänzung desselben den Wünschen der Petenten zu entsprechen, und finden es gleichfalls zwekmäßig, die Zahl der dem einheitlichen Unternehmen zu Grunde liegenden Konzessionen möglichst zu beschränken.

Wir bemerken noch, daß die Nothwendigkeit einer Aenderung des Trace und Endpunktes der von Bière aus beabsichtigten Fortsezung erst eine von den Staatsbehörden des Kantons Waadt in Folge des Subventionsgesuches veranstaltete Expertise ergeben hat. Während nämlich die Linie Gimel-Bière-Allaman bei einer Länge von 16,6 Kilometern Fr. 154,000 per Kilometer kosten würde und nur 413 im Verkehrsgebiete derselben Wohnende auf den Kilometer kämen, stellen sich diese Zahlen für die Linie Gimel-Bière-Morges, welche allerdings 20,8 Kilometer lang ist, auf Fr. 80,000 und 537 Einwohner.

Die Hauptverhältnisse der neuen Abzweigungen sind folgende:

Gingins-Nyon: Länge 6,9 Kilometer. Maximalsteigung 30 ‰. Minimalradius 250 Meter. Kostenvoranschlag Fr. 65000 per Kilometer.

Bière-Morges: Länge 18,204 Kilometer. Maximalsteigung 25—30 ‰. Minimalradius 100 Meter. Kostenvoranschlag Fr. 65000 per Kilometer.

Wir beantragen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes, durch welchen der mit Botschaft vom 17. März an Sie geleitete Entwurf eines Bundesbeschlusses betreffend Konzession einer Eisenbahn von La Sarraz nach Echallens ersezt wird, welcher übrigens in den Artikeln 1—29 wörtlich die gleichen Konzessionsbestimmungen wie lezterer enthält.

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

Bern, den 9. Juni 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Scherer.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von La Sarraz nach Echallens, von Gingins nach Nyon und von Bière nach Morges, sowie Abänderung der Konzession für die Eisenbahn von La Sarraz nach Gingins.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1) der Gesuche des Komite für die Regionalbahn auf dem Südostabhang des Jura, vom 12. Januar und 23. Mai 1875;

2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. Juni 1875,

beschließt:

I. Die durch Bundesbeschluß vom 23. September 1873 für eine Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die Grenze von Frankreich, nebst einer Abzweigung nach Aubonne-Allaman ertheilte und durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1874 abgeänderte Konzession wird neuerdings abgeändert, in dem Sinn, daß die Abzweigung nach Aubonne-Allaman mit allen darauf bezüglichen Bestimmungen dahinfällt.

II. Den Gemeinden Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Saubraz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St. Georges, Marchissy und Gingins wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von La Sarraz nach Echallens, von Gingins nach Nyon und von Bière nach Morges unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgeseze, 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 achtzig Jahren, vom 1. Oktober 1873 an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Siz der Gesellschaft ist in Lausanne.

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

Art. 5. Bis zum 23. März 1876 sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Juli 1877 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 31. März 1879 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau nach schmalspurigem System (Geleiseweite 1 Meter) erstellt. Die Gesellschaft behält sich indessen vor, die Bahn mit doppeltem Geleise oder normalspurig zu bauen, wenn sich das Bedürfniß hiefür herausstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Waadt und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesezt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung zwei Wagenklassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die Normalien der zur Verwendung kommenden Wagen sind dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen. Würde die Bahn normalspurig gebaut, so sind die Wagen nach amerikanischem System in drei Klassen zum Bahnbetriebe zu verwenden.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sizplätzen, befördert werden können. Auf

Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift vom Artikel 12, Absaz 2 keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansäze zu beziehen:

in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
„ „ zweiten „ 6 „
per Kilometer der Bahnlänge.

Bei normalspurigem Bau der Bahn wären zu beziehen:
in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
„ „ zweiten „ 7 „
„ „ dritten „ 5 „ per Kilometer.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sizplaz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurükgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäk der Reisenden kann eine Taxe von höchstens $2^1/_2$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rükfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benuzung der gleichen Bahnstreke für Hin- und Rükfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

Das Minimum der Taxe darf auf 25 Rp. festgesezt, diese Ausnahmstaxe aber der Berechnung des Preises der Retour- und Abonnementsbillets nicht zu Grunde gelegt werden.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansäze bezogen werden:

Per Stük und per Kilometer

für Pferde, Maulthiere 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 Rappen.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über $^5/_{10}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stüksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansazes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusezen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stükes kann auf 40 Rappen festgesezt werden.

Art. 18a. Für Streken mit außergewöhnlicher Steigung wird der Bundesrath ermächtigt, vorderhand die Taxansäze verhält-

nißmäßig zu erhöhen, in der Meinung jedoch, daß er, gestüzt auf technische Untersuchungen, der Bundesversammlung später bestimmte Vorschläge für definitive Festsezung dieser Maxima unterbreiten wird.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigern Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesezt werden.

Art. 20. Bei Festsezung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäk und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch fünf ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besizt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladpläze 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, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zuläßig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelnheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusezen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 deken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansäze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsäzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarif der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benuzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rükkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des betheiligten Kantons, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rükkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rükkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritt desselben Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rükkauf wird der Rükkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstüzungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rükkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Waadt abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rükkaufsumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rükkauf beträgt, sofern lezterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rükkauf der Gesellschaft notifizirt

wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rükkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den $22^1/_2$fachen Werth; wenn der Rükkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen, etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' leztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rükkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rükkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschäzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

f. Streitigkeiten, die über den Rükkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Waadt den Rükkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Waadt hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie lezterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession der aargauischen Südbahn auf dem Gebiete der Kantone Luzern und Zug.

(Vom 9. Juni 1875.)

Tit.!

Die aargauische Südbahn — von Rupperswyl und von Brugg über Hendschikon, Wohlen und Muri nach Immensee — ist bereits von den Kantonen Aargau und Schwyz unterm 3. Mai und 30. November 1872 zu Gunsten der schweizerischen Central- und der schweizerischen Nordostbahn konzedirt worden. Diese Gesellschaften bewerben sich nunmehr um die Konzession für die zwischen den Endstüken, auf Luzerner- und Zugergebiet, liegende Streke.

Die projektirte Linie führt über Rothkreuz (Station der Zürich-Zug-Luzern-Bahn) und am Schloß Buonas, an Rüsch und Böschenroth vorbei, um sich in Immensee an die Gotthardbahn anzuschließen. Mit diesem Trace ist sie 10 Kilometer lang, wovon 9,62 Kilometer auf das Gebiet des Kantons Zug und 0,38 Kilometer auf dasjenige des Kantons Luzern fallen. Die Curven machen 55 % der Linie aus; die Maximalsteigung beträgt 10 ‰, der Minimalradius 300 Meter. Die Baukosten sind auf Fr. 1,960,000 oder per Kilometer Fr. 196,000 veranschlagt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Gingins nach Nyon und von Bière nach Morges, sowie Abänderung der Konzession für die Eisenbahn von La Sarraz nach Gingins. (Vom 9. Juni 1875.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1875
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	26
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	19.06.1875
Seite Page Pagina	309-319
Ref. No	10 008 662

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.