

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chiasso nach Muggio.

(Vom 21. Dezember 1908.)

Tit.

Mittels Eingabe vom 26. August 1907 unterbreiteten die Herren G. Felix und C. Pfaltz ein Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Chiasso nach Muggio.

Das Konzessionsgesuch geht davon aus, dass mit der zunehmenden Entwicklung von Chiasso nach der Eröffnung der Gotthardbahn, dessen Umgebung immer mehr aufgesucht wird, auch das Muggiotal ein sehr besuchter Ort geworden sei, in Folge seiner orographischen Lage, seiner grünen Berge, seiner mannigfaltigen Rundsichten und hauptsächlich wegen der Nähe der Stadt Mailand, von der aus das Muggiotal mit der Eisenbahn in einer Stunde erreicht werden kann, und wegen der Nähe der Stadt Como, die schon durch eine elektrische Strassenbahn mit Chiasso verbunden ist.

Das Muggiotal sei zum Lieblingsaufenthalt der lombardischen Kolonie geworden und gehe einer ebenso schönen Zukunft entgegen wie andere schweizerische Täler, nicht nur wegen der Fremden, sondern auch als Durchgang zum Monte Generoso und

zum Monte Bisbino und Gordona, welche das Muggiotal vom Comersee trennen.

Die Linie gehe vom internationalen Bahnhof in Chiasso aus, benütze auf eine Länge von 1000 m die Kantonsstrasse, bis zur Grenze der Gemeinden Chiasso und Vacallo; von hier an befinde sie sich stets auf ihrem eigenen Grund und Boden. An wichtigeren Kunstbauten weise dieselbe zwei gewölbte Brücken von 20 m über den Wildbach Breggia und eine Eisenbrücke von 35 m über das Tal der Grotte bei Bruzella auf. Zwischen den Gemeinden Morbio Inferiore und Morbio Superiore befinde sich ein Tunnel von 220 m Länge, um eine abschüssige Halde zu vermeiden, und weiter vorn seien zwei Tunnels von 80 und 40 m Länge durch zwei kleine Hügel angebracht.

Mit Schreiben vom 28. Februar 1908 erklärten die Konzessionsbewerber, dass Herr Gugl. Felix als Gesuchsteller für die Konzession zurückgetreten sei, und verbanden damit das Gesuch, die Konzession auf den alleinigen Namen des Herrn Ingenieur C. Pfaltz, Mitgesuchsteller, auszustellen.

Mittelst Eingabe an das Eisenbahndepartement vom 4. Mai 1908 erklärte Herr Ingenieur C. Pfaltz, dass er die Abänderung der zuerst als Zahnradbahn projektierten Strecke mit einer Steigung von 12,8 ‰ studiert habe. Zugleich legte er neue Pläne vor, gemäss welchen die Linie eine um 600 m grössere Entwicklung erhält, wodurch eine Reduktion der Steigung von 12,8 ‰ auf 6 ‰ erreicht wird.

Nach dem technischen Berichte sind die technischen Hauptangaben folgende:

Länge der Bahn: 13,000 m;

Spurweite: 1 m;

Maximalsteigung: 6 ‰;

Höhenkoten: Chiasso 245 m, Muggio-Scudelatte 700 m über Meer;

Minimalradius: 50 m, ausnahmsweise 30 m (zwei Kurven in Chiasso);

Zwischenstationen: 7;

Güterverkehr: Vorgesehen;

Betriebssystem: Elektrizität, Kraftzentrale bei Bruzella, Oberirdische Zuleitung, Gleichstrom von 500 Volt. Die Anlage wird nachts auch die Beleuchtung der Ortschaften längs der Bahn übernehmen können.

Der neue Kostenvoranschlag sieht die nachfolgenden Posten vor:

|   |                  |               |
|---|------------------|---------------|
| Expropriationen . . . . .   | Fr.              | 80,000        |
| Vorarbeiten . . . . .   | "                | 40,000        |
| Erdbewegungen und Stützmauern . . . . .   | "                | 600,000       |
| Galerien . . . . .  | "                | 150,000       |
| Kunstabauten . . . . .  | "                | 300,000       |
| Gebäude . . . . .   | "                | 120,000       |
| Einzäunung der Linie . . . . .  | "                | 20,000        |
| Unvorhergesehenes . . . . .   | "                | 90,000        |
|   |                  | <hr/>         |
|   | Total Bahnkörper | Fr. 1,400,000 |
| Oberbau . . . . .   | Fr.              | 400,000       |
| Maschinenanlage . . . . .   | "                | 60,000        |
| Elektrische Anlage . . . . .  | "                | 60,000        |
| Elektrische Leitung . . . . .   | "                | 180,000       |
| Rollmaterial . . . . .  | "                | 250,000       |
| Schuppen, Reparaturwerkstätte . . . . .   | "                | 80,000        |
| Unvorhergesehenes . . . . .   | "                | 20,000        |
| Total Oberbau und Maschinenanlagen  |                  | <hr/>         |
|   | "                | 1,050,000     |
| Ausgaben für das Projekt, die Konzession, die Überwachung und die Durchführung der Arbeiten . . . . . | Fr.              | 130,000       |
| Kapitalzins während der Bauperiode . . . . .  | "                | 40,000        |
| Total Verschiedenes   |                  | <hr/>         |
|   | "                | 170,000       |
| Gesamtkosten der Bahn . . . . .   | Fr.              | 2,620,000     |
| d. h. Fr. 200,000 per km.   |                  |               |

Der Staatsrat des Kantons Tessin erklärte unterm 28. September 1907, dass er gegen die Konzessionserteilung keine Einwendungen zu erheben habe. Zugleich bemerkte er, dass die beteiligten Gemeinden die Ausführung des Projektes befürworteten. In seinem Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 3. Oktober 1908 erteilte der Staatsrat die Ermächtigung zur Strassenbenutzung.

Bei den konferenziellen Verhandlungen, welche am 9. Dezember 1908 in Bern stattfanden, wurde der vom Eisenbahndepartement ausgearbeitete Beschlussesentwurf ohne Änderungen angenommen.

Da dieser Entwurf, der hiernach folgt, uns zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass gibt, ersuchen wir Sie, denselben zu genehmigen und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

B e r n, den 21. Dezember 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn,  
von Chiasso nach Muggio.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees, handelnd durch Herrn C. Pfaltz, Ingenieur in Chiasso, vom 26. August 1907 und 4. Mai 1908;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Dezember 1908,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn C. Pfaltz, Ingenieur in Chiasso, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chiasso nach Muggio 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 Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

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 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

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

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des kantonalen Gesetzes vom 3. Juni 1899, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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 Tessin 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 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 werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. 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. 13. 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 Bundesrat festgesetzt.

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 Ann meldenden, 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. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen,  
in der dritten Wagenklasse 15 Rappen  
per Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist in beiden Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette 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 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren 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 8 Rappen und deren niedrigste nicht über 4 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 Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 3 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 besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort 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 erheben.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und der Betrag von 24 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 4 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 Bestimmungstation 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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

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

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

Art. 28. Wenn die Bahuunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet 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 Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder

dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Tessin 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 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 Drittmansrechte 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 getan 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 1945 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 1945 und 1. Januar 1960 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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 konzessionierte 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 Betriebsinnahmen 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Tessin den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1909 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chiasso nach Muggio. (Vom 21. Dezember 1908.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1908             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 6                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 53               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 30.12.1908       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 451-462          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 023 177       |

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.