

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Schwamendingen über Maur nach Uessikon.

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 27. Juli 1904 unterbreiteten namens eines Initiativkomitees die Herren J. Pfister-Weber, als Präsident, und Wilhelm Hofmann, als Aktuar, beide in Fällanden, dem Bundesrate das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Oerlikon über Maur nach Uessikon.

Unterm 2. Mai 1905 teilte sodann das Initiativkomitee mit, es ziehe sein Gesuch, soweit die Strecke Oerlikon-Schwamendingen in Frage komme, zu gunsten der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach, welche die Konzession für diese Strecke zu erwerben wünsche, zurück.

Durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1905 (E. A. S. XXI, 192) haben Sie die Konzession der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach auf die Strecke Oerlikon-Schwamendingen ausgedehnt. Diese Strecke wird demnächst erstellt werden.

Es handelt sich also heute noch um die Erteilung der Konzession Schwamendingen-Uessikon.

Gemäss dem das Konzessionsgesuch begleitenden Berichte bezweckt die projektierte Strassenbahn, die Orte Dübendorf, Fällanden, Maur und Uessikon, welche mit Ausnahme von Dübendorf jeglichen Verkehrsmittels entbehren, mit dem industriellen Orte Oerlikon und der Stadt Zürich zu verbinden.

Die Bahn führe von Schwamendingen auf der Usterstrasse bis ins Zentrum der Gemeinde Dübendorf. Von hier wende sie sich vermittelst einer Kurve von 30 m. in die Fällandenstrasse durch Wil in die Gemeinde Fällanden, von da führe sie in die Gemeinde Maur und hernach in die Nebengemeinde Uessikon als Endstation. Die Länge der Linie Schwamendingen-Uessikon betrage zirka 14,200 m., die Spurweite 1 m. Der Minimalradius sei 25 m. In den Ortschaften seien Rillenschienen, und auf den übrigen Strecken Vignolschienen vorzusehen. Die Stromzuführung erfolge von der bestehenden Kraftstation der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach in Oerlikon. Die Wagen dieser Strassenbahn werden, wenn nötig mit Anhängewagen, den Personentransport auf der neuen Linie vermitteln. Für den Güterverkehr, speziell den Milchtransport, seien Motorgüterwagen und für leichtere Güter Anhänge Güterwagen vorgesehen. Für Unterbringung und leichtere Reparaturen der Güter- und Personenzüge sei in Maur oder Umgebung die Errichtung einer Remise mit kleiner Werkstatt geplaut. Die elektrische Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach werde diese Linie betreiben.

Der summarische Kostenvoranschlag, welcher für die ganze Linie Oerlikon-Uessikon aufgestellt ist, sieht eine Total-Bausumme von Fr. 566,015 vor; davon entfallen auf die Strecke Oerlikon-Schwamendingen zirka Fr. 66,000, so dass die Strecke Schwamendingen-Uessikon auf zirka Fr. 500,000 zu stehen kommt.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich erteilte durch Beschluss vom 25. Januar 1906 die Bewilligung zur Strassenbenutzung und empfahl mittelst Vernehmlassung vom gleichen Datum die Erteilung der Bundeskonzession.

Mittelst Schreibens vom 9. Februar 1906 teilte das Initiativkomitee mit, dass die Herren Pfister und Hofmann als Präsident und Aktuar des Komitees zurückgetreten und durch die Herren Bezirksrichter Kunz und Posthalter Hess, beide in Maur, ersetzt worden seien. Diese Mitteilung wurde durch Herrn Pfister bestätigt.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 9. März 1906 in Bern statt.

Auf das dringende Gesuch der Konzessionsbewerber, die wiederholt ausführten, dass die projektierte Bahn mit grossen

finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben werde, wurden in dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Entwurfe die Gütertaxe für die höhere Klasse von 4 $\frac{1}{2}$ auf 5 Rappen und die Taxe für Kleinvieh von 6 auf 7 Rappen per 100 kg. und per Kilometer, beziehungsweise per Stück und per Kilometer erhöht. Ferner wurde eine Erhöhung der Minimaltransporttaxe für Gepäck, Gütersendungen und Tiersendungen von 20 auf 40 Rappen zugestanden. Diese Erhöhungen sind insbesondere auch vom Vertreter der Regierung befürwortet worden.

Die Festsetzung der Minimaltransporttaxe auf 40 Rappen entspricht übrigens dem bei grössern Bahnen üblichen Ansatz.

Zu weitem Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlasst.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. März 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Schwamendingen über Maur nach Uessikon.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Initiativkomitees für eine elektrische Straßenbahn Oerlikon-Maur-Uessikon vom 27. Juli 1904 und 2. Mai 1905;
2. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine elektrische Straßenbahn Schwamendingen-Maur-Uessikon vom 9. Februar 1906;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1906,

beschließt:

Dem Initiativkomitee für eine elektrische Strassenbahn Schwamendingen-Maur-Uessikon, vertreten durch die Herren Bezirksrichter Kunz als Präsident und Posthalter Hess als Aktuar, beide in Maur, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Schwamendingen über Maur nach Uessikon 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 50 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 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 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 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 eingleisig 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 Beschlusses des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 25. Januar 1906 betreffend Konzessionierung einer elektrischen

Strassenbahn von Schwamendingen nach Uessikon, 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 Zürich 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 übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck, Gütern und Kleinvieh. Zur Beförderung von Grossvieh ist sie nicht verpflichtet.

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. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen die daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndeparte-

ment vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

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

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

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 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, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. 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. 18. 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 10 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. 19. 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 5 Rappen und deren niedrigste nicht über $3\frac{1}{2}$ 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. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens $3\frac{1}{2}$ Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern 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. 22. 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. 23. Für den Transport von Kleinvieh mit Güterzügen kann eine Taxe von höchstens 7 Rappen per Stück und Kilometer bezogen werden. Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20% zu ermässigen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40% erhoben werden.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. 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 und für lebende Tiere und andere Gegenstände deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen 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 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. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 30. 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 sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften ergeben.

Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes 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.

ten. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 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 1940 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den $22\frac{1}{2}$ fachen 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 Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem 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. 32. Haben der Kanton Zürich oder die Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die

Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Übernahme des Betriebes der Strecke Crassier-Divonne
durch die schweizerischen Bundesbahnen.**

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

Mit Vollmacht des Verwaltungsrates hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen am 26. Oktober/30. Dezember 1905 mit der Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn einen Vertrag abgeschlossen über den Betrieb der Linie von Divonne-les-Bains bis zur Grenze, die Erstellung der erforderlichen Anlagen im Bahnhof Divonne-les-Bains und die Mitbenützung dieses Bahnhofes.

Die normalspurige Bahnlinie von Divonne-les-Bains bis zur schweizerisch-französischen Grenze bei Crassier gehört der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und schliesst auf schweizerischem Gebiet an die ebenfalls normalspurige Bahnlinie Nyon-Crassier an. In den Verhandlungen, welche am 9. August 1904 in Genf über den technischen Anschluss der beiden Bahnnetze bei Crassier stattfanden (vgl. Geschäftsbericht pro 1904, Bundesbl. 1905, III, 3/4), wurde vereinbart, dass der internationale Bahnhof in Divonne erstellt und der Betrieb der Bahnlinie zwischen demselben und der Grenze von der schweizerischen Verwaltung besorgt werden solle, welche die Linie Nyon-Crassier betreibe.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Schwamendingen über Maur nach Uessikon. (Vom 19. März 1906.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1906
Date	
Data	
Seite	291-303
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 870

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.