IV. Dieser Beschluß tritt sofort in Kraft, und es ist der Bundesrath mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Bern, den 12. Juli 1861.

Die Mitglieder der Kommission:

Carlin.
Gutzwiller.
Jenny, Berichterstatter.

Bericht und Antrag

der

ständeräthlichen Kommission, betreffend die Aufhebung der Portens- und Ruttnerrechte im Kanton Graubünden.

(Vom 15. Juli 1861.)

Tit.!

Mit Botschaft vom 13. Mai abhin beantragt der h. Bundesrath, daß die im Kanton Graubünden noch bestehenden sogenannten Portens- und Ruttnerrechte aufzuheben seien.

Der Nationalrath hat diesen Antrag mit einiger Aenderung der Motive zum Beschluß erhoben, obschon seine Commission noch eine weitere Untersuchung bezüglich der fraglichen Rechte der Gemeinde Puschlav und Pontresina vom Bundesrathe verlangen wollte.

Dieser Umstand, sowie derjenige, daß ein Vertreter Graubündens im Nationalrath die Angelegenheit überhaupt als noch nicht spruchreif und zu wenig untersucht bezeichnete, veranlaßte Ihre Commission, zuerst einen genauen Blick auf die vorhandenen Akten zu werfen.

Aus diesen ergibt sich, daß der Kleine Rath des Kantons Graubünden bei Anlaß der Zollablösungen mit Schreiben vom 17. Februar 1849 dem

Handels- und Zolldepartement die Vorrechte, wie dieselben als im Waaren- und Personentransport im Kanton bestehend angemeldet wurden, zur Kenntniß gebracht hat.

Die Sache ist aber auf sich ruhen geblieben, und die Rechte wurden fortgeübt.

In Folge eines Kreisschreibens des Handels- und Zolldepartements vom 18. Juli 1855, laut welchem dasselbe die Anfrage stellte, ob und welche Vorrechte, den Verkehr betreffend, noch bestehen, ließ die Regierung von Graubünden diese Vorrechte neuerdings zur Anmeldung bringen.

In ihrer Anmeldungseingabe vom 28. August 1855 verwahren die Portenskorporationen an der obern und untern Commerzialstraße ihre Rechte, erklären sich aber gleichzeitig bereit, dieselben gegen entsprechende Entschädigung fallen zu lassen, wenn der Bund dieselben mit Art. 30 der Bundesverfassung unverträglich finde.

Die Gemeinde Maienfeld beruft sich bei Anmeldung ihrer Vorrechte (auf den Korn- und Salztransport) auf die privatrechtliche Natur dieser Rechte und erwartet Abfindung, wenn der Bund dieselben auflöse.

Die Gemeinden Puschlav und Pontresina machen in ihren Anmeldungsschreiben vom 27. und 28. August gleichen Jahres geltend, die Gebühr, welche sie für Offenhaltung des Bernina beziehen, habe einen zollartigen Charakter. Diese Gebühr bestehe zwar nicht direkte in Geld, sondern in der Ueberlassung und Ausübung des Gütertransports zu fixen Preisen an die sogenannten Ruttner oder Wegbrecher. Puschlav habe 6 Stunden, Pontresina 4 Stunden Straßenunterhalt und Paßoffenhaltung zu besorgen; die indirekte Entschädigung dafür sei billig; Alter und urkundliche Erwerbung des Rechts seien sprechende Eigenthumstitel, die keine Bestreitung zulassen. Beide Gemeinden verlangen als schwache Gemeindwesen Schadloshaltung, entweder durch Abnahme des Schneebruchs oder durch billige Entschädigung und Einlösung, und erklären sich zu diesem Zwecke zu Unterhandlungen bereit. Im Weitern heben diese Gemeinden hervor, das Portrecht bestehe im ausschließlichen Transportrecht aller Transit- und Handelsgüter über das Gebiet der berechtigten Gemeinden zu Gunsten und nur durch die Einwohner derselben. Dieses Recht diene für die Leistungen bei Erstellung der Straße und als Entschädigung für Unterhaltung und sei deßhalb civilrechtlicher Natur. Es herrsche ein privatrechtliches Obligationsverhältniß, weil Recht und Pflicht, Vortheile und Beschwerden walten. Der Paß sei ein wichtiger, als kürzeste Linie nach Brescia und durch den Gebrauch für den Weintransport, weßhalb in jeder Gemeinde nebst andern Leuten 50—60 Fuhrleute Vortheile ziehen.

Mit Eingabe vom 1. September gleichen Jahres verwendeten sich die Speditionshäuser von Chur für Beseitigung der Verkehrsbeschränkungen auf verfassungsmäßigem Wege; diese hätten Stockungen im Verkehr zur

Folge, weil Gemeinden an der Straße vom Transport ausgeschlossen seien. Sie sprechen den Wunsch aus, daß, wenn die Ansprüche der Portensgemeinden begründet erfunden würden, die Entschädigung dafür nicht anders, als im Interesse des öffentlichen Verkehrs verwendet werde.

Die Regierung von Graubünden behandelte in einem ausführlichen Memorial vom 23. Februar 1858 an das Handels- und Zolldepartement zu Handen des Bundesrathes den geschichtlichen Ursprung, die Rechtstitel, die Natur und den Inhalt der Portensrechte, welchen sie einen gemischten Charakter beilegt, einen öffentlichen und einen privatrechtlichen, ferner die wesentlichen Aenderungen in der Portensorganisation, das gegenwärtige Rechtsverhältniß, die Wünschbarkeit der Aufhebung und die dießfällige Ersatzpflicht durch den Bund. Im Weitern spricht sie, wie die Speditionshäuser den Wunsch aus, daß die vom Bund zu leistende Auskaufssumme zu einem gemeinnützigen Zweck, namentlich für das Interesse der Straßen und des Verkehrs, bestimmt werde.

Mit Schreiben vom 13. Jänner 1859 übermittelte die Regierung noch ein besonderes Memorial der Gemeinden Pontresina und Puschlav. Dieses erörtert in ausführlicher Weise die Ortsverhältnisse, die Beschaffenheit der in Rede stehenden Rechte und Pflichten, die Entstehung und rechtliche Begründung des Verhältnisses, die Frage, ob durch die Beseitigung der in Rede stehenden Vortheile den Gemeinden ein reeller Nachtheil zugefügt werde, den Maßstab für die den genannten Gemeinden zu leistende Entschädigung, die Frage, welche Behörden kompetent seien, die fraglichen Vorrechte aufzuheben und wer zum Ersatz verpflichtet sei, sowie endlich die Frage, ob die Ablösung dieser Vorrechte in der Convenienz des Bundes liege.

Ihre Commission hat diese Aktenstücke absichtlich etwas ausführlich erwähnt, um ihre Ansicht zu rechtfertigen, daß die Räthe im Falle sind, jetzt ohne weitere Rückweisung an der Hand dieser Akten und der Botschaft des Bundesrathes einen definitiven Entscheid fassen zu können.

Zur Sache selbst übergehend, glaubt Ihre Commission zur Rechtfertigung ihres Schlußantrags den Inhalt der auf dem Verkehr im Kanton Graubünden noch lastenden Vorrechte und deren Verträglichkeit mit der Bundesverfassung und Bundesgesetzgebung prüfen und beleuchten zu sollen.

Der Bericht wird sich kurz halten.

Es ergibt sich, daß im Kanton Graubünden auf folgenden Straßen noch lokale Vorrechte auf dem ausschließlichen Waarentransport ausgeübt werden:

1) auf der untern Commerzialstraße über den Splügen und Bernhardin durch die sogenannten Portensgemeinden Imboden, Thusis, Schams, Rheinwald, Jakobsthal und Misox;
2) auf der obern Commerzialstraße über den Julier (früher Septimer) und auf der Zweigstraße über den Maloja durchs Bergell nach Cleven durch die Porten Lenz, Tinzen, Stalla und Bergell;

3) auf der Straße zwischen dem obern Engadin und dem obern Veltlin über den Bernina durch die Porten Pontresina und Puschlav;
4) auf der Straße von der St. Luzienſteig nach Chur durch die Portkorporation Stadt Maienfeld nebſt andern Gemeinden.

Auf den drei erſten Straßen beſtand das Vorrecht im Monopol des ausſchließlichen Waarentransports oder Transports von ſogenannten Kaufmannswaaren auf einer beſtimmten Straßenſtrecke ausgeübt durch beſtimmte Korporationen. Es enthält alſo das Ladungs- und Verladungsrecht.

Auf der vierten Straße beſtand jedoch das Privileg bloß im Transportrecht von Korn und Salz.

Das Recht war überhaupt mit der Laſt verbunden, Weg und Steg in gutem Zuſtand zu unterhalten und für die zur Beförderung anvertrauten Waaren verantwortlich zu ſein, ſowohl bezüglich Beſchädigungen oder Abhandenkommen von Waarenſtücken, als bezüglich Verſäumniſſe im Transport. Die Gemeinden Pontresina und Puſchlav hatten namentlich zu ihrem Vorrecht die Verbindlichkeit, den Berninapaß zu unterhalten und zur Winterszeit offen zu halten (Schneebruch).

Dieſe Transportrechte heißen Portensrechte, und ſo weit ſie den Gemeinden Pontresina und Puſchlav auf dem Bernina zukommen, mit Rückſicht des Rechts und der Pflicht zum Schneebruch, Ruttnerrechte (rotta della neve, die Route offen halten) (rompere).

Jede Fuhrſtation traf gleichſam mit einem Port zuſammen. Am Ende der für eine Portkorporation berechtigten Straßenſtrecke mußten die Fuhrleute derſelben ihre Fracht abladen, damit dieſe von den Fuhrleuten der weiter berechtigten Port übernommen werden konnte. Deßhalb beſtanden in einem jeden Port Magazine oder ſogenannte Suſten (gleichſam wie ein Hafen, porto), in welche die Waaren bis zum Weitertransport abgeladen werden. Beſtellte Perſonen, Suſtenmeiſter, „Theiler" überwachten die Aufbewahrung und Verladung der Waarengüter. Die Koſten wurden mit dem Bezug von gewiſſen Prozenten von den tranſitirenden Waaren gedeckt. Die Porten erhoben neben dem Suſtengeld noch eine direkte Abgabe von den durchgehenden Waaren unter dem Namen Fuhrleite (Geleitgeld). Die Porten hatten eine eigene Indikatur und Autonomie, die ſie durch einen Portendirektor mit Zuzügern oder durch ein organiſirtes Portensgericht ausübten.

Mit der Zunahme des Verkehrs trat eine Aenderung in dieſer Einrichtung ein. Das Bedürfniß verlangte Abhülfe gegen die Stokungen im Waarentransport. Die ſogenannten Rodfuhren (roda), d. h. Fuhren, die in einer Reihenfolge unter den Fuhrleuten einer Port ſtattfanden (Rotte, Abtheilung) wurden durch die Strackfuhren (direkte Fuhren) erſetzt, ſo daß die geladenen Wagen ununterbrochen zur Endſtation geführt wurden. Die Porten konkurrirten durch ihre Fuhrleute auf der ganzen Wegſtrecke. Auch der früher bindend feſtgeſtellte Fuhrlohn mußte

mit der Zeit dem Fuhrlohn Platz machen, wie derselbe zwischen den Speditoren und den Ruttnern verabredet wurde.

Die Portens- und Ruttnerrechte bestanden seit Alters her und haben sich, wie es nach den früher gegebenen Verhältnissen und der vorhandenen geographischen Lage begreiflich war, aus dem Mittelalter auf die heutige Zeit fortgepflanzt. Die gleichsam souveraine Stellung der Gemeinden im Kanton Graubünden und die gleichsam föderative staatliche Entwickelung dieses Kantons aus den einzelnen Gemeinwesen waren dem Fortbestehen günstig.

Die fraglichen Vorrechte konnten entstehen, weil in frühern Zeiten Thalschaften und Gemeinden es waren, welche je nach Bedürfniß Verkehrswege anlegten und unterhielten. Im Kanton Graubünden galt es als allgemeiner Grundsatz: die Gemeinden bauen und unterhalten Weg und Steg.

Der Staat konnte deßhalb der Aneignung des ausschließlichen Transports wohl auf lange Zeit zusehen. Die Gemeinden mußten auch in ihrem Interesse den Verkehr nach Italien durch Anlegung von Straßen und Brücken und durch guten Unterhalt begünstigen. War ja die Frage des Transits aus Deutschland nach Italien davon abhängig.

Daß der Staat diese Rechte im Laufe der Zeit auch anerkannte und urkundlich sanktionirte, dafür werden verschiedene Urkunden und Aktenstücke bestätigend angeführt.

Von der h. Tagsatzung sind aber diese Rechte niemals anerkannt und genehmigt worden.

Im Laufe dieses Jahrhunderts hat auch der Kanton Graubünden, als Staat, wie andere Kantone, nebst den Gemeinden nach und nach den Straßenbau und Straßenunterhalt mit auf die Schultern genommen. In neuerer Zeit ist es der Staat, der daran das meiste beiträgt, wenigstens bei Hauptverkehrsstraßen, zu denen drei der genannten Straßen gehören. Beim Berninapaß dagegen läßt der Staat die Gemeinden allein wirken, so daß dort die Vortheile, welche die Gemeinde Pontresina und Puschlav aus dem Ruttnerrechte ziehen, durch Leistungen wieder geschmälert werden. Es scheint, daß die Gemeinde Pontresina nicht den gleichen Eifer für die Verbesserung dieses Passes gezeigt hat, wie die Gemeinde Puschlav, welche denselben bis auf die Höhe des Berges korrigirt und in Stand gestellt hat.

Um Vortheile zu ziehen, um zu gewinnen, mußte auch ein Aufwand gemacht werden.

Wie der Bundesrath, so vermag auch Ihre Commission keinen wesentlichen Unterschied zwischen dem Ruttnerrecht und Portensrecht zu erblicken. Das erstere begreift, wie es von den Gemeinden Pontresina und Puschlav angesprochen wird, auch letzteres in sich. Die indirekte Abgabe, welche diese Gemeinden beziehen, besteht in einem entsprechenden Fuhrlohn

für den Transport der Waaren, auf welchen sie das ausschließliche Vorrecht haben. Nur geschieht es so, daß die Gemeinden das Vorrecht mit der begleitenden Pflicht an Fuhrleute, Ruttner, versteigern oder verpachten.

Wie gezeigt, folgte früher dem Portensrecht auch die ganze Pflicht der Straßenanlage und des Straßenunterhalts, während diese Pflicht dem Ruttnerrecht in den genannten zwei Gemeinden jetzt noch ganz folgt. Der Unterhalt auf dem Berninapaß besteht Winterszeit im Schneebruch. Wir geben nun zu, daß dieß keine kleine Arbeit bildet. Der Umstand, daß der Staat den Unterhalt auf der obern und untern Commerzialstraße theilweise übernommen hat und den Schneebruch auf dem Julier, Bernhardin und Splügen ganz auf seine Kosten besorgt, dagegen bezüglich des Bernina alles den Gemeinden zu thun überläßt, ändert an dem Wesen des Rechts nichts.

Zeigt es sich ja auch, daß der Staat, wenn es nöthig war, in die fraglichen Rechte eingriff und ordnend zweckentsprechende Aenderungen veranlaßte. So erließ der Staat derzeit entsprechende Transitordnungen; so verdrängte er die sogenannte Fuhrleite größtentheils durch kantonale Weggelder; so hob er auch die Portensgerichte und damit die Autonomie der Porten auf, und setzte dafür besondere Gerichte oder die ordentlichen Gerichte ein.

Wenn der Staat das Institut selbst schonte, so mag viel dazu beigetragen haben, daß auch die Portensgemeinden viel an die Kosten beitrugen, als ersterer im Interesse des Verkehrs nach Italien frühere Straßen verbesserte und zu eigentlichen Transit- und Handelsstraßen erhob.

Faktisch ist es bereits so weit gekommen, daß die Portensrechte auf den Commerzialstraßen, mit Ausnahme des eigentlichen Ladungsrechts der Transitwaaren, so zu sagen keine praktische Bedeutung mehr haben. Man wäre beinahe berechtigt, anzunehmen, daß diese Rechte in wenig Jahren sich überlebt haben würden. Dieses wäre freilich nicht der Fall bezüglich des Ruttnerrechts auf dem Bernina, weil hier die Gemeinden wegen der ziemlich großen Unterhaltungslast noch Gründe haben, Werth auf das Recht zu setzen.

Wenn nun aber noch Privilegien im Verkehr, sei es in größerer oder geringerer Bedeutung, bestehen, so stellt sich die Frage: Sind diese mit dem bestehenden öffentlichen Rechte verträglich?

Freier Verkehr ist seit dem neuen Bunde zu einem mächtigen Losungswort geworden. Die Eidgenossenschaft hat sich angestrengt, die Hemmnisse und Beschränkungen im Verkehr zu beseitigen. Abgesehen von der Ablösung der Weggelder, der Aufhebung der Zölle im Innern, der Herabsetzung des Transitzolls beinahe auf Null, hat der Bund durch eine Menge von Beschlüssen bewiesen, daß er den freien Verkehr durchgeführt

wissen will. Es sind einige davon in der bundesräthlichen Botschaft angeführt.

Art. 30 der Bundesverfassung lautet:

„Der Bundesgesetzgebung bleibt vorbehalten, hinsichtlich der Abschaf„fung bestehender Vorrechte in Bezug auf Transport von Personen und „Waaren jeder Art zwischen den Kantonen und im Innern derselben, auf „dem Wasser und auf dem Lande, die nöthigen Verfügungen zu treffen, „so weit die Eidgenossenschaft hiebei ein Interesse hat."

Dieser Artikel verlangt also, daß der Bund die Freiheit des Verkehrs sichere und durch gesetzliche Verfügungen die Schranken aufhebe, die diesem entgegenstehen, wenn ein allgemeines Interesse waltet. Daß der Bund im gegebenen Falle ein Interesse hat, braucht keines besondern Nachweises, wenn man bedenkt, daß fragliche Vorrechte noch auf Straßen bestehen, die bestimmt sind, den allgemeinen Verkehr und Transit mehr oder weniger zu vermitteln.

Dieses Interesse wird übrigens von der Regierung von Graubünden selbst sehr betont. Sie bestreitet auch das Recht des Bundes zur Aufhebung der fraglichen Vorrechte nicht, nur macht sie geltend, daß wenn der Bund diese Rechte auflöse, er auch entsprechend zu entschädigen habe, weil die Porten wohlerworbene Privatrechte seien, weil die Inhaber für dieselben große Leistungen für Bau und Unterhalt von Straßen gemacht haben, und weil kein freiwilliges Aufgeben von Seite der Inhaber vorliege. Ihre Commission findet, daß es in der Schweiz an sich Sache der Kantone, resp. der Gemeinden ist, Straßen innerhalb ihrer Grenzen zu bauen und zu unterhalten.

Nach dem Bau treten die Straßen gleichsam in ein öffentliches Eigenthum zum allgemeinen Gebrauch. Die Erstellungs- und Unterhaltungskosten dürfen nicht mehr auf den Verkehr gelegt werden. Eher tritt der Bund unterstützend zur Seite (Art. 21 der Bundesverfassung).

Wie nachgewiesen worden, gingen den Portens- und Nuttnerrechten auch Lasten zur Seite. Wenn sich der Staat auf den Hauptstraßen in diese Lasten getheilt hat, so liegt in der Aufhebung dieser Rechte selbst keine Unbilligkeit, und dieß um so weniger, weil die Einwohner der Portensgemeinden nach wie vor Waaren transportiren können, mit dem einzigen Unterschied, daß größere Concurrenz eintritt, indem auch die Bewohner bisher nicht berechtigter Gemeinden künftig Waaren transportiren dürfen.

An dem Schneebruch auf dem Bernina hat sich freilich der Staat bisher nicht betheiligt, und die daherige Last ist noch Sache der Gemeinden.

Abgesehen aber davon ist es Thatsache, daß der Bund keinen Schneebruch losgekauft hat, wenn nicht Gebühren von der Tagsatzung dafür bewilligt waren.

Es lautet Art. 59 des Zollgesetzes vom 27. August 1851:

„Ebenso sind sofort und ohne Entschädigung alle diejenigen Gebühren aufzuheben, deren Bezug nie von der Tagsatzung bewilligt worden ist, insoweit sie nicht unter den Art. 32 der Bundesverfassung fallen."

Da nun hier keine Genehmigung der Tagsatzung vorliegt, so ist ein gesetzliches Gebot vorhanden, fragliche Vorrechte ohne Entschädigung aufzulösen. Die Auflösung gestaltet sich nur noch zu einer Form.

Deßhalb tritt Ihre Commission auf eine weitere Erörterung über die rechtliche Natur der Portensrechte auch nicht ein.

Sie zieht daher auch die Erwägung des Nationalraths derjenigen des Bundesrathes vor. Während der Letztere als Erwägung aufgenommen hat, daß fragliche Vorrechte nicht den Charakter von Privatrechten haben, stützt sich der Nationalrath darauf, daß die Aufhebung ohne Entschädigung von Seite des Bundes geschehe, weil die Vorrechte von der Tagsatzung niemals genehmigt worden und deßhalb §. 59 des Zollgesetzes maßgebend sei.

Sollte nun von einer Unbilligkeit gesprochen werden, welche dadurch die Gemeinden Pontresina und Puschlav erfahren, so haben wir schon aufmerksam gemacht, daß es Aufgabe des Kantons ist, die Unterhaltung und Offenhaltung auch des Berninapasses auf zweckmäßige Weise zu regeln. Wir sind überzeugt, daß wenn es die Billigkeit verlangt, der Kanton auch am Schneebruch auf dem Bernina sich betheiligen wird, und so für ein die Last kompensirendes Recht, das nicht mehr bestehen darf, einigermaßen einstehen wird.

Uebrigens wird das Verhältniß bezüglich des Transports über den Bernina fast gleich bleiben, indem es der geographischen Lage wegen andern Gemeinden nicht wohl möglich sein dürfte, am Transport Theil zu nehmen.

Anerkennen wir auch gebührend die großen Leistungen, welche der Kanton Graubünden und die Gemeinden, namentlich die Porten, für die Verkehrsstraßen gebracht haben, so können wir anderseits nicht übersehen, daß diese Straßen auch im allgemeinen Landesinteresse und zum Nutzen der anstoßenden Gemeinden erstellt und verbessert worden sind.

Denn waren es wieder die Straßen, welche beim Loskauf der Zölle und Weggelder dem Kanton Graubünden eine hohe Loskaufssumme einbrachten und sicherten. Diese besteht in 120,000 alten Franken oder 171,429 Franken neuer Währung, zahlbar auf unbeschränkte Zeit in Fr. 45,220 alter Währung für Straßenprämien bis zur Tilgung des Aktienkapitals (bis 1864), ferner in Fr. 44,780 alter Währung, zahlbar bis 1860. Letztere Summe ist bekanntlich letztes Jahr auf weitere 10 Jahre bewilligt worden.

Im Loskaufsvertrag ist als interessirte Gemeinde u. A. auch Puschlav genannt.

Durch Ihren Beschluß vom 19. dieß ist auch ein erheblicher Beitrag an die Correktion der Berninastraße zugesichert worden.

Sollten durch die Aufhebung der fraglichen Vorrechte wirklich Unebenheiten entstehen, so ist es, wie gezeigt, Sache des Kantons, mit den Gemeinden ausgleichend zu Werke zu gehen.

Nach all' diesen kurzen Andeutungen beehrt sich schließlich Ihre Commission, den Antrag zu stellen:

„Es sei dem nationalräthlichen Beschlusse beizutreten." *)

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

Bern, den 23. Juli 1861.

Die Mitglieder der Kommission:

A. C. Affolter, Berichterstatter.
Dr. W. Zelger.
Beroldingen.

---

*) Der auf Seite 6 hievor stehende Kommissionalantrag wurde vom Nationalrath unverändert zum Beschlusse erhoben. — Der von beiden Räthen gefaßte Beschluß findet sich im VII. Bande der eidg. Gesezsammlung, Seite 65.

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

Bericht und Antrag der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Aufhebung der Portens- und Ruttnerrechte im Kanton Graubünden (Vom 15 Juli 1861.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1861
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	49
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	17.10.1861
Seite Page Pagina	7-15
Ref. No	10 003 510

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.