

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stalden nach Saas-Fee.

(Vom 8. Juni 1899.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 10. Oktober 1898 stellte das Bankhaus Ch. Masson & Cie. in Lausanne das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stalden (Station der Visp-Zermatt-Bahn) nach Saas-Fee.

Laut dem allgemeinen Bericht soll die Bahn nach den gleichen Normalien erstellt werden wie die Visp-Zermatt-Bahn, also mit Spurweite von 1 Meter und mit Einlage einer Zahnstange auf Rampen von mehr als 25 ‰ Steigung. Die Maximalsteigung solle 120 ‰ betragen. Immerhin werde noch vorbehalten, die Einführung des elektrischen Betriebes zu studieren und eventuell die Anlage entsprechend zu ändern.

Die Zahl der Reisenden, welche sich nach Saas-Fee begeben, betrage ungefähr 5000 pro Saison. Man dürfe aber darauf zählen, daß mit der immer zunehmenden Frequenz der Walliser Kurorte und namentlich mit der Eröffnung der internationalen Linie durch den Simplon die Zahl der Besucher des Saasthales bedeutend wachsen werde.

Dem technischen Bericht ist ferner zu entnehmen, daß die projektierte Linie in der Station Stalden auf Cote 802 von der

Bahn Visp-Zermatt abzweige, dann nach Umfahrung eines kleinen Berges links der Station nach der Visp hinuntersteigen und diese auf einer eisernen Brücke überschreiten soll. Hierauf steige sie am rechten Ufer der Visp hinan, gewinne mittelst Zahnstange die Höhe von 995,20 m. und überbrücke, nach einer Adhäsionsstrecke von 1 Kilometer, die Saaser Visp, um auf der rechten Thalseite nach Tamatten zu gelangen. Diese Station bediene auch Saas-Grund. Von hier ziehe sich die Bahn wieder auf die linke Thal-seite und erreiche auf dem Plateau von Lohmatten die Endstation Saas-Fee, Cote 1800.

Der Minimalradius betrage 80 Meter auf der Adhäsionsstrecke und 100 Meter auf der Zahnradstrecke. Zur Bedienung des Publikums werden Haltstellen in Balen, Tamatten und Saas-Fee errichtet, ferner eine Haltstelle bei km. 3,150 als Wasserstation.

Laut dem Kostenvoranschlag sollen kosten:

1. Vorstudien und Tracéaufnahmen	Fr.	50,160
2. Organisation und Verwaltung	„	197,600
3. Bauzinsen	„	150,000
4. Expropriationen	„	243,200
5. Unterbau, inkl. Kunstbauten	„	1,690,000
6. Oberbau	„	620,160
7. Hochbauten	„	80,000
8. Telegraph und Signale	„	30,000
9. Rollmaterial	„	200,000
10. Möbiliar und Gerätschaften	„	15,000
11. Unvorhergesehenes	„	223,880

Total Fr. 3,500,000

oder Fr. 230,263 pro Kilometer bei einer Gesamtlänge von 15,2 Kilometern.

Der Staatsrat des Kantons Wallis empfahl, im Einverständnis mit dem Großen Rate, mit Schreiben vom 14. Dezember 1898 die Erteilung der Konzession unter folgenden Bedingungen:

1. Der Gesellschaftssitz solle im Kanton Wallis genommen werden und dieser im Verwaltungsrat durch ein Mitglied vertreten sein.

2. Die einheimische Bevölkerung sei zu derselben Taxe zu befördern, wie auf der Visp-Zermatt-Bahn.

3. Die Wasserstation bei km. 3,5 solle derart eingerichtet werden, daß sie auch als Station für die Gemeinde Eisten diene.

4. Der Plan sei in der Weise zu ändern, daß Saas-Grund, der Hauptort des Thales, besser bedient werde.

5. Die Taxe für den Gütertransport sei für Lebensmittel und landwirtschaftliche Produkte so zu reduzieren, daß diese nicht mehr zu bezahlen haben als auf der Visp-Zermatt-Bahn.

6. Die Bahn solle möglichst an den Ufern der Visp erstellt werden.

7. Die Linie müsse mindestens während der gleichen Zeit betrieben werden, während welcher die Visp-Zermatt-Bahn dem Verkehr geöffnet sei.

Die nachfolgende Besprechung des Konzessionsentwurfes wird uns Gelegenheit bieten, auf die Punkte 1, 2, 5 und 7 einzutreten. Die übrigen Postulate betreffen Details des Baues, bezw. des Tracés, und können daher, gemäß konstanter Praxis, nicht bei der Erteilung der Konzession, sondern erst bei der Genehmigung des definitiven Bauplanes ihre Erledigung finden.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 16. Mai 1899 statt.

Art. 3. Als Sitz der Gesellschaft wird auf Wunsch der Konzessionsbewerber Lausanne bezeichnet. Wir halten das Begehren deshalb für berechtigt, weil seitens der Konzessionsbewerber beabsichtigt ist, entweder die Konzession später auf die Gesellschaft der Visp-Zermatt-Bahn, welche ihr Domizil ebenfalls in Lausanne hat, zu übertragen, oder eine Fusion der beiden Gesellschaften herbeizuführen. Hierbei wird es zweckmäßig sein, wenn schon vorher als Sitz der Gesellschaft Stalden-Saas-Fee Lausanne bezeichnet wird. Außerdem machen die Konzessionsbewerber geltend, daß das Kapital zum geringsten Teil im Kanton Wallis, sondern hauptsächlich im Kanton Waadt werde aufgebracht werden müssen. Dem Begehren der Walliser Regierung wird übrigens insofern entsprochen werden, als die Gesellschaft gemäß Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 verpflichtet ist, im Kanton Wallis ebenfalls ein Domizil zu verzeigen, in welchem sie von den Kantonsewohnern belangt werden kann. Das weitere Begehren, daß der Kanton Wallis im Verwaltungsrat vertreten sein müsse, ist nicht jetzt, sondern anläßlich der Genehmigung der Gesellschaftsstatuten zu berücksichtigen; der Vertreter der Konzessionsbewerber hat übrigens schon an den konferenziellen Verhandlungen Entsprechung zugesagt.

Art. 12. Die Beschränkung der Transportpflicht auf Personen, Gepäck und auf Güter, soweit es die Einrichtung des Be-

triebsmaterials gestattet, entspricht den besonderen Verhältnissen dieser Touristenbahn und steht im Einklang mit der Konzession der Visp-Zermatt-Bahn.

Art. 13. Dieser Artikel entspricht wörtlich dem Art. 12 der Konzession Visp-Zermatt, was ohne weiteres zur Folge haben wird, daß die beiden Bahnen jeweilen zu gleicher Zeit im Betrieb stehen werden.

Art. 16. Die Konzessionsbewerber hatten folgende Taxen für die Personenbeförderung gewünscht:

- a. für die ganze Strecke 15 Franken in der 2. und 9 Franken in der 3. Klasse;
- b. für den Verkehr von und nach den Zwischenstationen 90 Rappen pro Kilometer in der 2. und 55 Rappen in der 3. Klasse.

Die Taxe, welche der Visp-Zermatt-Bahn gestattet wurde, beträgt 16 Franken in der zweiten und 10 Franken in der dritten Klasse, was 46,4 und 27,8 Rappen pro Kilometer entspricht. Da die Maximalsteigung der Visp-Zermatt-Bahn 125 ‰, diejenige der projektierten Linie Stalden-Saas-Fee 120 ‰ beträgt, so läge es nahe, dieselben Taxansätze auch für diese neue Linie anwendbar zu erklären. Indessen ist noch zu berücksichtigen, daß das Verhältnis der Zahnradstrecken zu den Adhäsionsstrecken bei der Visp-Zermatt-Bahn 7:29, bei der Stalden-Saas-Fee-Bahn dagegen 10:6 beträgt; es sind also für diese etwas höhere Ansätze gerechtfertigt, jedoch nicht in dem Maße, wie die Konzessionsbewerber es wünschten. Zieht man noch eine andere Bahn, z. B. die Wengernalpbahn zur Vergleichung heran, welcher bei 250 ‰ Maximalsteigung und Zahnradbetrieb auf der ganzen Linie eine Taxe von 80 Rappen pro Kilometer in der 2. und 50 Rappen in der 3. Klasse bewilligt wurde, so scheinen die Verhältnisse der Stalden-Saas-Fee-Bahn vollauf berücksichtigt, wenn man ihr erlaubt, in der 2. Klasse 65 und in der 3. 40 Rappen pro Kilometer zu erheben.

Dem Vorschlag der Konzessionsbewerber, die Gepäcktaxe auf 20 Rappen pro 100 kg. und pro Kilometer anzusetzen, kann unseres Erachtens ohne Bedenken entsprochen werden; dagegen muß das weitere Begehren, daß für jedes Gepäckstück noch eine Einschreibgebühr von 20 Rappen bezogen werden könne, abgelehnt werden, weil die neueren Konzessionen die Einschreibgebühren nicht mehr kennen.

Art. 18. Die Taxe von 18 Rappen pro 100 Kilogramm im Güterverkehr erscheint im Vergleich zur Gepäcktaxe etwas hoch, läßt sich aber mit dem Hinweis darauf rechtfertigen, daß ein Zuschlag für Eilgut nicht vorgesehen ist. Die Bestimmung, daß für Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse eine reduzierte Taxe von 6 Rappen pro 100 kg. zur Anwendung kommen soll, ist aus der Konzession der Visp-Zermatt-Bahn herüber genommen.

Indem wir Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Juni 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer Schmalspurbahn (streckenweise Zahnrad-
bahn) von Stalden nach Saas-Fee.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Ch. Masson & Cie. in Lausanne vom 10. Oktober 1898;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Juni 1899,

beschließt:

Den Herren Ch. Masson & Cie. in Lausanne wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, eventuell zu Handen der Bahngesellschaft Visp-Zermatt, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn (streckenweise Zaharadbahn) von Stalden (Station der Visp-Zermatt-Bahn) nach Saas-Fee 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 Lausanne.

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 Bundesrate 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 Betriebe 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 Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m. und ein-geleisig erstellt, unter Einlegung einer Zahnstange, wo die Steigungen dies notwendig machen. Der Bundesrat kann die Einführung des elektrischen Betriebes 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 Wallis 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern, von letztern jedoch nur, soweit die

Einrichtung des Betriebsmaterials es gestattet. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Der Betrieb kann auf die Zeit vom 1. Mai bis 30. Oktober beschränkt werden. Vom 1. Juni bis 30. September soll die Beförderung von Personen täglich mindestens zweimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Für den Betrieb während der Monate Mai und Oktober setzt jeweilen der Bundesrat, unter Berücksichtigung der Verhältnisse und nach Anhörung der Gesellschaft, die Fahrordnung fest.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben erst nach Genehmigung durch den Bundesrat eingeführt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

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. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 65 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 40 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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 in beiden Wagenklassen zu zahlen.

5 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 20 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

Für die einheimische Bevölkerung bleiben ermäßigte Taxen vorbehalten, welche der Bundesrat, nach Anhörung der Gesellschaft, festsetzen wird.

Art. 17. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger 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 nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Die Gesellschaft kann für den Transport von Gütern eine Taxe von 18 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer beziehen.

Für Lebensmittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse u. dgl. soll jedoch die Taxe nicht über 6 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. 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. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 20. Die in den Art. 16 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 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. 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 Bundesrate 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. 24. 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 besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Wallis, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

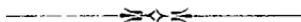
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22^{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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 26. Hat der Kanton Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 25 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. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft de Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
Schmalspurbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Stalden nach Saas-Fee. (Vom 8. Juni
1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1899
Date	
Data	
Seite	729-739
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 787

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.