

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pont über Sentier nach Brassus.

(Vom 4. April 1891.)

Tit.

Mit Eingabe vom 12. Februar 1891, eingelangt den 13. gleichen Monats, stellen die Herren R. Guisan, Ingenieur, P. Aubert-Jonnois, Ingenieur, und J. Leuba-Joliat, technischer Agent, alle wohnhaft in Lausanne, das Gesuch um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Le Pont de Joux nach Le Brassus, mit einer Abzweigung nach Le Sentier und Verlängerung von Le Brassus bis zur französischen Grenze.

Es ist jedoch gleich hier zu bemerken, daß es sich nur um Konzessionirung der Linie Pont-Sentier-Brassus handeln kann, da nur für dieses Theilstück die gesetzlichen Vorlagen gemacht worden sind.

Die Linie hätte dem Lokalverkehr einer industriellen Bevölkerung von 5600 Seelen zu dienen, sie würde den Holzhandel der Thalschaft erleichtern und die Entwicklung der Fremdenindustrie für die schon jetzt von zahlreichen Familien als Sommeraufenthalt gewählten Ortschaften um den Lac de Joux fördern.

Bei der Anlage der projektirten Linie, welche sich als Verlängerung der Eisenbahn von Vallorbes nach Le Pont darstellt, ist darauf Bedacht genommen, durch möglichste Oekonomie dem Unternehmen die Lebensfähigkeit zu sichern, zu welchem Zwecke im Gesuche die Anlage nach System Decauville (Spurweite 0.75 m., Schienen von 9,5 kg. Gewicht per Meter) in Aussicht genommen ist. Ueber die mit Rücksicht namentlich auf die klimatischen Verhältnisse keineswegs außer Zweifel stehende Zulässigkeit dieser technischen Grundlagen wird bei Vorlage der Detailpläne zu entscheiden sein.

Das Tracé geht von der Station Le Pont der Jura-Simplon-Bahn aus, folgt dem südlichen Ufer des Lac de Joux über die als Stationen bezeichneten Dörfer l'Abbaye und Les Bioux bis l'Orient de l'Orbe. Von da weg zieht sich die Linie längs der großen Straße Pont-Brassus über die Ortschaften Chez-les-Meylan, Chez-Villard und au Camp nach der Endstation Le Brassus.

Bei l'Orient de l'Orbe verbindet eine Abzweigung von 750 m. Länge Le Sentier mit der Hauptlinie. Die Länge der letztern beträgt 13,850 m., die Maximalsteigung 5.8 ‰, der Minimalradius 80—100 m.

Als eigentliche Zwischenstationen sind nur die 3 genannten, l'Abbaye, Les Bioux und l'Orient de l'Orbe vorgesehen, doch nimmt das Gesuch eventuell „Tramwaybetrieb“ und beliebige Vermehrung der Haltestellen nach den Bedürfnissen des Verkehrs in Aussicht.

Der summarische Kostenvoranschlag weist folgende Posten auf:

1. Gründungskosten, Projektausarbeitung und Bau- leitung	Fr.	12,500
2. Expropriationen	„	14,000
3. Unterbau	„	86,000
4. Kunstbauten	„	35,000
5. Oberbau	„	175,000
6. Hochbau	„	22,000
7. Feste Anlagen	„	12,000
8. Gerätschaften	„	2,500
9. Rollmaterial	„	80,000
10. Unvorhergesehenes	„	11,000

Total Fr. 450,000

oder Fr. 30,800 per Kilometer.

Eine Rentabilitätsberechnung ist nicht aufgestellt.

Die zur Vernehmlassung über das Projekt eingeladene Regierung des Kantons Waadt hat ihrerseits den zwei interessirten Gemeinden l'Abbaye und Chenit Gelegenheit geboten, sich darüber auszusprechen.

Mit Schreiben vom 12. dieß theilt sie mit, daß die Gemeinde l'Abbaye sich in zustimmendem Sinne über das Projekt äußere, daß dagegen die Gemeinde Chenit lieber eine Normalspurbahn sähe und deßhalb dem vorliegenden Projekt nicht vorbehaltlos zustimme.

Die Regierung ihrerseits empfiehlt das Projekt in vorliegender Fassung, da die Kosten des Baues und Betriebes einer Normal-

spurbahn außer allem Verhältniß zu der möglichen Frequenz stehen würden.

Die Gesuchsteller selbst haben, um den bei der beteiligten Bevölkerung laut gewordenen Wünschen nach normalspuriger Anlage ihrerseits entgegenzukommen, mit Schreiben vom 17. März 1891 das Gesuch gestellt, es möchte in der Konzession eventuell normalspurige Anlage vorgesehen werden; sie würden dann bei Aufnahme der genauern Studien beide Systeme nebeneinander berücksichtigen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen wurden am 24. März abgehalten und führten zur allseitigen Guttheißung des unten folgenden Konzessionsentwurfes.

Wir erblicken kein Hinderniß, dem auch von der Kantonsregierung empfohlenen Konzessionsgesuch zu entsprechen, und beantragen, die Konzession an die im unten folgenden Entwürfe aufgenommenen Bedingungen zu knüpfen, die wir mit einigen kurzen Bemerkungen begleiten.

Im Eingang wünschten Petenten, daß, mit Rücksicht auf einen möglichen spätern Anschluß nach Frankreich, eventuell auch die Fortsetzung westlich bis zur Landesgrenze in die Konzession einbezogen werde, in dem Sinne, daß zunächst nur die Linie Pont-Sentier-Brassus und die Fortsetzung erst bei Erstellung der französischen Anschlußstrecke gebaut würde. Da nun aber die von den Gesuchstellern ihrem Gesuch beigegebenen Vorlagen (technischer Bericht und Kostenvoranschlag, Situationsplan und Längenprofil) die Fortsetzung von Brassus bis zur Grenze nicht umfassen, für diese Strecke also die gesetzlich vorgeschriebenen Vorlagen fehlen, so sind wir der Ansicht, daß dafür auch die Konzession nicht zu ertheilen sei, in welchem Sinne daher der Konzessionsentwurf gefaßt ist.

In Art. 8 ist nach dem Wunsche der Petenten und unter Zustimmung des Vertreters der Regierung schmalspurige, eventuell normalspurige Anlage vorgesehen. Die Petenten sind bereit, bei Bearbeitung des Bahnprojektes neben der schmalspurigen auch die normalspurige Anlage zu studiren, in der Meinung, daß dann bei Genehmigung der Detailpläne über die Spurweite entschieden würde. Die Regierung, welche zwar im Hinblick auf die geringen Hilfsquellen der Gegend einzig eine Schmalspurbahn für ausführbar hält, widersetzte sich der vorgeschlagenen Fassung des Art. 8 nicht, die uns schon mit Rücksicht auf die Linie Vallorbes-Pont angezeigt scheint, welche trotz sehr bedeutenden baulichen Schwierigkeiten normalspurig erstellt wurde und deren Fortsetzung die projektierte Bahn bildet.

Art. 14 sieht nur eine Wagenklasse vor, wogegen wir um so weniger Einwendung zu erheben im Falle sind, als auch die Linie Pont-Vallorbes nur eine III. Wagenklasse führt. Dagegen sind auf Wunsch der Regierung, wie in der ursprünglichen Konzession Yverdon-Ste. Croix ausdrücklich Raucher- und Nichtraucherabtheilungen vorgeschrieben, gegen welche Bestimmung ebenfalls nichts einzuwenden ist.

Für die einzige Wagenklasse ist die Taxe in Art. 15 nach dem Antrag der Petenten und unter Zustimmung der Regierung auf 7 Rp. per km. (Normaltaxe der II. Wagenklasse) normirt, was im Hinblick auf die Verhältnisse (Höhenlage etc.) nicht übertrieben erscheint, wenn auch keine größeren Steigungen vorkommen. Für Gepäck- und Viehtransport sind die normalen Taxen angenommen, während für Güter eine Majoration in ungefähr gleichem Maße wie für die Personentaxen, nämlich auf 3 und 1½ Rp. gegenüber normal 2 und 1 Rp. vorgeschlagen ist. Die Petenten wünschten ihrerseits 4 und 2 Rp., was doch etwas hoch ginge und um so weniger gerechtfertigt wäre, als auf der Linie Pont-Vallorbes, welche doch eine kontinuierliche Steigung von 38 ‰ aufweist, nur mehr ein Taxzuschlag von 50 ‰ bezogen wird.

In Art. 18 ist die für die in Rede stehende Unternehmung nicht praktische Bestimmung betreffend Taxzuschlag für den Eilguttransport gestrichen; ebenso aus gleichem Grunde die Bestimmungen, welche von eigentlichen „Waarenzügen“ handeln (Art. 14, 15, 17 der Normalkonzession).

Im Uebrigen entspricht der Entwurf den normalen Bedingungen.

Indem wir Ihnen denselben zur Genehmigung empfehlen, be-
nützen wir auch diesen Anlaß zur erneuten Versicherung unserer
vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. April 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Pont über Sentier nach
Brassus.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren P. Auberjonois, Ingenieur in Lausanne, und Mithafe, vom 12. Februar 1891;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 4. April 1891,

beschließt:

Den Herren P. Auberjonois, Ingenieur, R. Guisan, Ingenieur, und J. Leuba-Joliat, technischer Agent, alle in Lausanne, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pont über Sentier nach Brassus (Jouxthal) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weiteren 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 Bundesrathe 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 konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath 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 schmalspurig, eventuell normalspurig und eingleisig erstellt.

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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

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

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aen-

derungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit einer Klasse und Abtheilungen für Raucher und Nichtraucher aufstellen.

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.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter 3 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 zu zahlen.

10 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 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

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. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück 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 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ernäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3 Rappen, die niedrigste nicht über 1½ Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer befragen soll.

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

Die der Landwirtschaft 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.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen 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, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

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 niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile 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 Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare

Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze 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 Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und 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 sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. 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 decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte bezüglich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.
- Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 27. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 28. 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 Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pont über Sentier nach Brassus. (Vom 4. April 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.04.1891
Date	
Data	
Seite	918-928
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 196

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.