

Schweizerisches Bundesblatt.

54. Jahrgang. II.

Nr. 19.

7. Mai 1902.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Damvant (Grenze).

(Vom 2. Mai 1902.)

Tit.

Unterm 5. November 1901 reichten die Herren Ernst Daurcourt, Regierungsstatthalter, und Virgil Chavanne, Journalist, beide in Pruntrut, namens eines Initiativkomitees ein Konzessionsgesuch ein für eine normalspurige Regionalbahn von Pruntrut nach Damvant.

Der allgemeine Bericht deutet an, daß die projektierte Bahn eines Tages berufen sein werde, eine internationale Linie zu werden und die kürzeste Route zwischen Besançon und der Schweiz darzustellen. Man beabsichtige nämlich in Frankreich die Erstellung einer Abzweigung von Clerval, einer Station der Linie Besançon-Montbéliard, nach Pont-de-Roide mit späterer Fortsetzung nach der Grenze bei Damvant. Die Linie Pruntrut-Damvant würde so hauptsächlich dem wichtigen Verkehr von Frankreich her dienen und aus der Nähe der industriereichen Doubsgegend Nutzen ziehen, und an der Grenze den Verkehr übernehmen, welcher sich in Pont-de-Roide an der Linie St. Hippolyte-Montbéliard und in Blamont, der Endstation einer künftigen elektrischen Bahn von Hérimoncourt aus, ansammeln werde. Vorderhand sei jedoch die Bahn als einfache Regionalbahn mit Normalspur

projektiert zum Zwecke der Verbindung Pruntrut mit den Dörfern des obern Ajoithales, die bisher abgeschnitten waren vom Verkehr mit den Hauptplätzen der Industrie und des Handels. Man habe daher nicht das direkteste Tracé zwischen Pruntrut und Damvant gewählt, sondern ein solches, das den lokalen Interessen so viel als möglich diene. Immerhin solle in der Anlage der Bahn sowohl mit Bezug auf die Kurven als mit Bezug auf die Steigungen der zukünftigen Verkehrserweiterung Rechnung getragen werden.

Die Linie nehme ihren Ausgang im bestehenden Bahnhof Pruntrut, folge etwa 450 Meter dem Geleise der Jura-Simplon-Bahn in südlicher Richtung, biege dann nach rechts ab, führe unter der Straße Pruntrut-Courgenay, die etwas gehoben werden müsse, hindurch und erreiche mittelst eines Einschnittes die Straße Pruntrut-Fontenais, welche auf Schienenhöhe gekreuzt werde. Hierauf wende sie sich direkt nach Courtedoux. Beim Wege nach Bressaucourt sei eine Haltestelle vorgesehen zur Bedienung des oberen Stadtteils von Pruntrut. Bei km. 3,₆ setze die Bahn über die Allaine. Die Station Courtedoux komme an die Kantonsstraße und möglichst nahe an das Dorf zu liegen. Von hier aus folge die Bahn der Straße, kreuze sie bei km. 5,₅ und wende sich dann direkt nach Chenevez mit Stationsanlage im Norden der Ortschaft. Weiter führe die Linie, immer auf der Nordseite des Thales, ohne Schwierigkeiten nach Rocourt. Die Station dieses Namens komme in die Nähe des Weges nach Fahy zu liegen und bediene auch diese Ortschaft. Wollte man nun die Linie möglichst nahe an Grandfontaine vorbei nach Réclère führen, so wären, da das Thal zwischen Rocourt und Grandfontaine sehr eng sei, große und kostspielige Kunstbauten zu erstellen. Um dies zu vermeiden und um die Steigung zu verringern, habe man ein Tracé gewählt, welches längs der nördlichen Thallehne führe, das kleine Seitenthal „vers Grandcourt“ übersetze und am westlichen Anhang hinansteige, um oberhalb des Dorfes Grandfontaine die Station gleichen Namens zu erreichen. Mit einem Bogen wende sich die Linie dann um Grandfontaine herum, führe nach dem Thälchen zwischen „Les Gaubes“ und „La Montagne“ und gelange nach einer Kreuzung mit der Kantonsstraße nach Réclère. Von hier aus führe sie fast in gerader Richtung nach Damvant, von wo sie leicht bis zur französischen Grenze verlängert werden könne. Größere Bauten seien auf der ganzen Linie keine zu erstellen, dagegen einige Brücken über Bäche und Überführungen über Straßen.

Die ganze Länge der Linie bis zum Dorfe Damvant betrage 19,7 km., die Maximalsteigung 25 ‰. Mit Ausnahme einiger horizontaler Strecken und der Stationen, steige die Bahn von Pruntrut bis Damvant beständig. Der Minimalradius für die Kurven betrage 200 Meter und werde nur da zur Anwendung kommen, wo dies absolut nötig sei. Der Betrieb werde mittelst Dampflokomotiven erfolgen.

Bei Aufstellung des Kostenvoranschlages wurde auf die Traversthalbahn, die Freiburg-Murten-Bahn und die Pruntrut-Bonfol-Bahn abgestellt. Dabei ergaben sich folgende Ziffern pro Kilometer:

1. Bahnbau und feste Einrichtungen	Fr. 80,000
2. Rollmaterial	„ 11,000
3. Mobiliar	„ 1,000
4. Allgemeine Verwaltung und Verschiedenes	„ 3,000
Total	<u>Fr. 95,000</u>

Die Gesamtkosten für die ganze, 19,7 km. lange Linie werden auf rund Fr. 1,870,000 veranschlagt.

Das Konzessionsgesuch wurde dem Regierungsrat des Kantons Bern zur Vernehmlassung mitgeteilt, worauf dieser unterm 27. November 1901 erklärte, daß er gegen die Erteilung der Konzession nichts einzuwenden habe.

Auch der Bundesrat ist nicht im Falle, Einwendungen zu erheben. Würde es sich, wie die Petenten durchblicken lassen, um ein Teilstück einer neuen internationalen Linie handeln, so müßte allerdings erstlich in Erwägung gezogen werden, ob eine solche Konzession an Private noch erteilt werden solle. Wir halten indessen, nach Einholung eines Gutachtens der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, dafür, daß es sich um eine Bahn von durchaus lokalem Charakter handelt, und daß der Bund kein Interesse daran hat, diese Strecke selber zu bauen oder deren Erstellung durch Dritte anzufechten.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 19. März abhin statt und führten zur Annahme des vom Eisenbahndepartement aufgestellten Konzessionsentwurfes mit wenigen Änderungen. So wurden im Artikel 15 die Personentaxen von 8 Rappen auf 10 für die zweite und von 6 Rappen auf 7 für die dritte Wagenklasse erhöht, was sich durch den geringen Verkehr, auf welchen die Bahn in der nächsten Zeit angewiesen sein wird, rechtfertigen läßt.

Im übrigen enthält der Konzessionsentwurf diejenigen Bestimmungen, welche im Interesse der größtmöglichen Übereinstimmung mit dem Tarifgesetz aufgestellt werden müssen und über welche wir Ihnen in unserer Botschaft betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Alpnachstad nach Altdorf vom 21. Januar abhin (Bundesbl. I, 257) einlässlich berichteten.

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

Bern, den 2. Mai 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Für den Bundespräsidenten:

Hauser.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Damvant (Grenze).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Komitees für eine Regionalbahn von Pruntrut nach Damvant vom 5. November 1901;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 2. Mai 1902,

beschließt:

Den Herren Daucourt, Regierungsstatthalter, und Chavanne, Journalist, beide in Pruntrut, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pruntrut nach Damvant (Grenze), 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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 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 normaler Spurweite und einleisig erstellt.

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 Bern 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 Mitglieder der Verwaltung und 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, beziehungsweise abberufen werden.

Art. 12. 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. 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. 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 Anmeldenden, 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. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen
per Kilometer der Bahnlänge.

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 in beiden Wagenklassen 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, Abonnementsbillete 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 5 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 2 Rappen und deren niedrigste nicht über 1 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 Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 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 besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 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, 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. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen- und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2 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 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, 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.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilo-

gramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

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

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

Art. 28. 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, 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. 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 Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
 - c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1935 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 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 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 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 Bundesgerichtes.

Art. 31. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in 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 dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Damvant (Grenze). (Vom 2. Mai 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.05.1902
Date	
Data	
Seite	1053-1064
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 059

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.