

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend neue Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Nyon über Arzier und St. Cergues nach der französischen Grenze.

(Vom 19. Dezember 1910.)

Tit.

Durch Bundesbeschlüsse vom 29. Juni und 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 554 und 727) wurden einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Palaz, Ingenieur, und Mithaften in Lausanne, folgende Konzessionen erteilt:

1. eine Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Nyon nach Gimel, mit Abzweigung von Arzier nach St. Cergues;
2. eine Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von St. Cergues bis zur französischen Grenze.

Diese beiden Konzessionen wurden sodann in ordnungsmässiger Weise erneuert.

Mit Eingabe an das Eisenbahndepartement vom 26. Juli 1910 stellte Herr Pappaduca, Ingenieur in Genf, das Gesuch

1. um Abänderung der Konzession vom 29. Juni 1899 für eine Eisenbahn von Nyon nach Gimel mit Abzweigung von Arzier nach St. Cergues in dem Sinne, dass sie auf den Namen eines Initiativkomitees, vertreten durch den obgenannten Herrn Pappaduca, übertragen, und dass demselben die Bewilligung erteilt werde, die Strecken Nyon-Arzier, Arzier-Gimel und Arzier-St. Cergues getrennt zu erstellen;
2. um Abänderung der Konzession vom 6. Oktober 1899 für eine Eisenbahn von St. Cergues bis zur französischen Grenze in dem Sinne, dass sie ebenfalls auf ein durch Herrn Pappaduca vertretenes Initiativkomitee übertragen werde.

Anschliessend an sein Gesuch vom 26. Juli 1910 stellte Herr Pappaduca mit einer neuen Eingabe an das Eisenbahndepartement vom 9. September 1910 das weitere Gesuch, es möchten die beiden einander ergänzenden Konzessionen zu einer einzigen verschmolzen werden, welche dann die Konzession für eine Eisenbahn von Nyon über St. Cergues nach der französischen Grenze, mit Abzweigung von Arzier nach Gimel bilden würde. Ausserdem stellte er das Gesuch, die Gesellschaft möchte ermächtigt werden, die Linie Nyon-St. Cergues-französische Grenze in zwei Sektionen, Nyon St. Cergues und St. Cergues-französische Grenze erstellen zu dürfen.

Der Staatsrat des Kantons Waadt, dem dieses neue Gesuch nebst demjenigen vom 26. Juli 1910 vorgelegt wurde, äusserte sich in seiner Vernehmlassung vom 27. September 1910 wie folgt:

„Wir sind in der Lage, uns zugunsten des Gesuches um Abänderung der durch Bundesbeschluss vom 29. Juni und 6. Oktober 1899 für die Eisenbahnlinien Nyon-Arzier-St. Cergues und St. Cergues-französische Grenze erteilten Konzessionen auszusprechen, dagegen zu ungunsten des Gesuches betreffend die Abzweigung Arzier-Gimel, die, unserer Ansicht nach, besser aufgegeben würde. Wir halten dafür, dass die Linie „Nyon-St. Cergues-französische Grenze“ über Arzier geführt werden sollte, und wir verlangen, dass der neue Bundesbeschluss für eine Eisenbahn „Nyon-Arzier-St. Cergues-französische Grenze“ gelte und nicht einfach für „Nyon-St. Cergues-französische Grenze“, wie die Linie in der Eingabe des Herrn Pappaduca vom 9. September 1910 bezeichnet ist.“

Herr Pappaduca, dem diese Vernehmlassung mitgeteilt wurde, erklärte sich mit Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 13. Oktober 1910 damit einverstanden, dass der Name Arzier gemäss dem Begehren der Kantonsregierung in der abgeänderten Konzession beibehalten, und somit die Konzession für eine Eisenbahn Nyon-Arzier-St. Cergues-französische Grenze erteilt werde. Er fügte noch bei, dass er das Gesuch betreffend die Abzweigung Arzier-Gimel fallen lasse.

Mit einer weitem Zuschrift vom 21. November 1910 teilte Herr Pappaduca dem Eisenbahndepartement mit,

1. dass die Interessenten die projektierte Linie Nyon-Arzier-St. Cergues-französische Grenze in zwei Sektionen zu erstellen wünschen, nämlich Nyon-Arzier-St. Cergues und St. Cergues französische Grenze;

2. dass das Tracé dieser Linie demjenigen entspreche, welches bereits in den durch die Bundesbeschlüsse vom 29. Juni und 6. Oktober 1899 erledigten Konzessionsgesuchen vorgesehen war.

Andererseits erklärte Herr Pappaduca in seinem Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 11. Dezember 1910, dass ihm seine Berufsgeschäfte nicht erlauben, sich länger mit dem Unternehmen Nyon-Arzier-St. Cergues-französische Grenze zu befassen und dass er dasselbe einem Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Aubert, Industrieller, in Cossonay, de Vallière und Simon, Ingenieure in Lausanne, und Mithaften übertrage.

Der Staatsrat des Kantons Waadt hat sich in seinem Schreiben vom 13. Dezember 1910 an das Eisenbahndepartement zugunsten der von Herrn Pappaduca mit Eingabe vom 11. Dezember 1910 nachgesuchten Übertragung der betreffenden Konzessionen an das neue Initiativkomitee ausgesprochen.

Gestützt hierauf erachten wir es für angezeigt, die beiden Konzessionen zu verschmelzen unter Vornahme der in den Vernehmlassungen der Kantonsregierung vom 27. September und 13. Dezember 1910 und in den Eingaben des Herrn Pappaduca vom 13. Oktober, 21. November und 11. Dezember 1910 verlangten Änderungen.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlussentwurf betreffend Erteilung der Konzession für eine Eisenbahn Nyon-Arzier-St. Cergues-französische Grenze, unter Aufhebung der alten Konzessionen vom 29. Juni und 6. Oktober 1899, zur Genehmigung.

Wir benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. Dezember 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Nyon über
Arzier und St. Cergues nach der französischen Grenze.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. der Eingaben des Herrn Pappaduca, Ingenieur in Genf, vom 26. Juli, 9. September, 13. Oktober, 21. November und 11. Dezember 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. Dezember 1910,

beschliesst:

Dem durch die HH. Aubert, Industrieller in Cossonay, de Vallière und Simon, Ingenieure in Lausanne, und Mithaften vertretenen Initiativkomitee wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Nyon über Arzier und St. Cergues nach der französischen Grenze unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die Konzessionen vom 29. Juni 1899 für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Nyon nach Gimel, mit Abzweigung von Arzier nach St. Cergues (E. A. S. XV, 554) und vom 6. Oktober 1899 für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von St. Cergues bis zur französischen Grenze (E. A. S. XV, 727) aufgehoben.

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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Lausanne.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 6. Die Konzessionäre sind ermächtigt, die Linie in zwei Sektionen zu erstellen, nämlich:

1. Nyon-Arzier-St. Cergues;
2. St. Cergues-französische Grenze.

Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Sektion Nyon-Arzier-St. Cergues nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die Sektion Nyon-Arzier-St. Cergues zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Die Fristen für die Erstellung der Sektion St. Cergues-französische Grenze werden vom Bundesrat festgesetzt.

Die Nichteinhaltung der in diesem Artikel festgesetzten Fristen zieht den Hinfall der Konzession nur für diejenige Sektion nach sich, auf welche sie anwendbar sind.

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.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Waadt 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 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. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern. Zum Transport lebender Tiere ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens fünf mal und im Winter täglich mindestens drei mal 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.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus der Genehmigung des Bundesrates unterliegt.

Der Bundesrat kann die Einführung einer zweiten Wagenklasse bewilligen.

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 Warenaugen Personen zu befördern.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse werden die Taxen hierfür vom Bundesrat festgesetzt.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Falls auf einzelnen Strecken der Linie ein Tramwaybetrieb eingeführt wird, so sind auf diesen Strecken keine Hin- und Rückfahrtsbillette 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 Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren 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 $2\frac{1}{2}$ 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 Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert sind für Fr. 1000 per Kilometer höchstens $2\frac{1}{2}$ 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, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für Gepäck- und Gütersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

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.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

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.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg. gerechnet und bei 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. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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 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 aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften sich ergeben.

Art. 30. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt 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 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 getan 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 1950 rechtskräftig wird, den fünfundzwanzigfachen 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 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 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 Rückkäufern 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 Bundesgerichts.

Art. 31. Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend neue Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Nyon über Arzier und St. Cergues nach der französischen Grenze. (Vom 19. Dezember 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	133
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.12.1910
Date	
Data	
Seite	800-811
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 035

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.