Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Ponts nach Chauxdefonds.

(Vom 15. Dezember 1882.)

Tit.

Die Herren A. Eduard Bertholet und G. Huguenin in Ponts, im Namen eines Initiativkomite, haben mit Eingabe vom 8. Dezember 1882 das Gesuch um Konzessionirung einer schmalspurigen Eisenbahn von Ponts nach Chauxdefonds eingereicht. Diese Eisenbahn, welche im Bahnhof Chauxdefonds an das bestehende Eisenbahnnetz anschließen soll, wird eine Länge von 16,250 m. und neben den Endstationen vier Zwischenstationen haben. Es ist beabsichtigt, sie, von der Abzweigung von der Linie des Jura Industriel (etwa 2 km. südlich von Chauxdefonds) an, im Wesentlichen der bestehenden Landstraße entlang, welche zwei Mal gekreuzt wird, überall auf selbstständigem Bahnkörper zu führen; dabei soll sie eine Spurweite von 1 m. haben. Kurven sind an zwei Orten bis auf 80 m. Radius projektirt und es soll die kleinste Gerade zwischen zwei Kurven nur 25 m. messen. Die Steigungen erreichen auf eine Länge von ungefähr 2 km. 40 ‰. Der Oberbau soll mit Stahlschienen von 18 kg. Gewicht auf den laufenden Meter versehen werden und es ist angenommen, daß der Verkehr mit drei Dampflokomotiven von 14 bis 15 Tonnen Gewicht und mit 4 Personen- und 14 Gepäck- und Güterwagen bewältigt werden kann. Die Hochbauten werden auf den Zwischenstationen in einem gedeckten Warteraum bestehen; nur in Ponts sollen ein eigentliches Personenaufnahmegebäude und ein Güterschuppen gebaut werden; in Chauxdefonds benützt man die von der Berner Jurabahngesellschaft bereits erstellten Räumlichkeiten. Unter diesen Voraussetzungen glaubte das Komite mit

einem Baukapital von Fr. 650,000 oder ungefähr Fr. 40,000 per Kilometer ausreichen zu können; zwei von demselben zugezogene Experten, die ihre Berechnungen an Hand der bereits in sehr ausführlicher Weise vorhandenen Pläne anstellen konnten, schätzten die Bauausgaben aber auf Fr. 700,000. Fr. 350,000 von diesem Kapital soll der Kanton Neuenburg übernehmen, Fr. 240,000 sind Gemeinden und Privaten zugedacht und Fr. 110,000 gedenkt das Komite auf dem Weg des Anleihens aufzubringen.

Die muthmaßlichen Einnahmen des Betriebs sind, bei 1750 Einwohnern der Sagne und 2150 Einwohnern von Ponts, auf Fr. 66,410 berechnet, wovon Fr. 46,410 aus dem gewöhnlichen Personen- und Güterverkehr und Fr. 20,000 aus dem Spezialtransportartikel Torf herkommen sollen. Die Ausgaben, bei täglich fünf Zügen in jeder Richtung (im Beschlussesantrag sind deren im Minimum drei vorgeschrieben), sind zu Fr. 44,000 veranschlagt, zu demselben Einheitssatz für jeden der voraussichtlich auszuführenden Zugskilometer (Fr. 1), wie er bisher bei der Waldenburgerbahn hat ausgelegt werden müssen.

Es handelt sich also in den Voraussetzungen für den Bau sowohl als für den Betrieb um Verhältnisse, ähnlich denjenigen, unter welchen die in neuerer Zeit konzessionirten Bahnen von Tavannes nach Tramelan und von Langenthal nach Huttwyl und nicht weniger die seit einigen Jahren in Betrieb stehende Waldenburgerbahn stehen, von welch' letztern beiden die Unternehmung Ponts-Chauxdefonds sich immerhin dadurch unterscheidet, daß sie, während jene für die Geleiselage in der Hauptsache die öffentliche Straße benützen, wie bereits gesagt ist, einen besondern Bahnkörper anlegen wird, wie man dies bei der Linie Tavannes-Tramelan auch vorgesehen hat.

Wir schlagen nun in Uebereinstimmung mit den Wünschen der Petenten und den Ansichten der Regierung des Kantons Neuenburg vor, die zu ertheilende Konzession derjenigen nachzubilden, welche am 23. Dezember 1881 für die Regionalbahn von Tavannes nach Tramelan aufgestellt worden ist (Eisenbahnaktensammlung neue Folge VI, 207). Die Bestimmungen derselben weichen von denjenigen der Normalkonzession (Bundesblatt 1873, II, 1145) übrigens im Wesentlichen nur darin ab, daß

1) nur zwei Wagenklassen für den Personenverkehr eingeführt werden, wie dies schon längst einer Anzahl von Bahnen untergeordneter Bedeutung gestattet ist;

2) die Bestimmung wegen Reduktion der Taxen für die Personenbeförderung mit Güterzügen entfällt, weil eine solche Beförderung im Sinn der Normalkonzession bei einer Regionalbahn untergeordneten Ranges nicht vorkommen wird;

3) die Taxen schon jetzt bis zu dem Erhebungsbetrag gestattet werden, der den Auseinandersetzungen entspricht, welche in der Botschaft des Bundesraths vom 11. September 1873, betreffend die Taxen auf Bahnen mit größerer Steigung (Bundesblatt 1873, III, 708), entwickelt worden sind; wogegen dann die in der Normalkonzession vorgesehene Bestimmung betreffend eventuelle spätere Taxerhöhungen entfällt;
4) für die landwirthschaftlichen Transporte das Gewicht, welches Passagiere taxfrei im Wagen mit sich führen dürfen, gleich dem des taxfrei zu befördernden Reisendengepäcks auf 10 kg. (anstatt 25 kg. der Normalkonzession) limitirt ist, wie dies s. Z. schon der Waldenburgerbahn bewilligt wurde.

Nicht mit den Bestimmungen der Konzession für Tavannes-Tramelan identisch sind nur die folgenden zwei Aenderungen:

a. daß auch im Personenverkehr Minimaltaxen (30 Ct. für II., 20 Ct. für III. Klasse) sollen bezogen werden dürfen, wie dies s. Z. der Waldenburgerbahn und derjenigen für Langenthal-Huttwyl bewilligt worden ist. Bei Tavannes-Tramelan wurde nur deßwegen davon Umgang genommen, weil die Entfernung der beiden Stationen von einander ohnehin die Anrechnung einer geringeren Taxe nicht mit sich bringt;
b. daß, wie es bei Langenthal-Huttwyl auch vorgeschlagen worden ist, im Art. 21 die Verpflichtung der Bahngesellschaft, auf den Hauptstationen einen Kamionagedienst einzurichten, weggelassen wurde, weil die Bedeutung, welche die Normalkonzession ganz zweifellos für Hauptstationen voraussetzt, auf die Ortschaften nicht zutrifft, welche die hier konzessionirte Bahn mit dem schon bestehenden Bahnnetz verbinden wird.

Der Ertheilung der Konzession an sich steht, namentlich nachdem die Regierung des Kantons Neuenburg dieselbe empfiehlt, nichts im Weg.

Wir beantragen daher die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfs.

Dabei benutzen wir diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Dezember 1882.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Bavier.

Des Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Ponts nach Chaux-de-fonds.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

a) einer Eingabe der HH. A. E. Bertholet und G. Huguenin, in Ponts, Namens des Gründungskomite für eine schmalspurige Eisenbahn von Ponts nach Chaux-de-fonds, vom 8. Dezember 1882;

b) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 15. Dezember 1882,

beschließt:

Den Herren A. E. Bertholet und G. Huguenin, in Ponts, Namen des Gründungskomite für eine Regionalbahn von Ponts nach Chaux-de-fonds, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Ponts nach Chaux-de-fonds unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen 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 achtzig Jahren, vom Datum der Konzessionsertheilung an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von zwölf Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1884 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juni 1885 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau und mit einem Meter Spurweite zwischen den Geleisen 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 Neuenburg 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 und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten 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.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 15 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. 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 Bundesrath 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 Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 10,5 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Das Minimum der Taxen darf auf 30 Rappen für die zweite Klasse und auf 20 Rappen für die dritte Klasse festgesetzt werden. Diese Ausnahmetaxe fällt aber außer Betracht bei Berechnung der Retour- und Abonnementsbillets.

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 allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 3 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage 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 weitern 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.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft 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 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

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 10 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen. Hiefür übernimmt die Bahnverwaltung keine Verantwortlichkeit.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen 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 niedrigern 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 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 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 blos den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. 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 Wägenladungsgütern, 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 sämmtlichen 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 acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann dießfalls eine Ver-

ständigung 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. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Neuenburg, gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Neuenburg 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 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth der 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22½fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich voll-

zieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 28. Hat der Kanton Neuenburg den Rükkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben und der Kanton Neuenburg hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dieß von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

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

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Ponts nach Chauxdefonds. Vom 15. Dezember 1882.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1882
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	59
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	23.12.1882
Seite Page Pagina	650-659
Ref. No	10 011 720

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.