

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
den Betriebsvertrag der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti
mit den Vereinigten Schweizerbahnen, vom 11. Mai 1876.

(Vom 16. Juni 1877.)

Tit. I

Bereits am 6. Juni vorigen Jahres übersandte die Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti dem Eisenbahn- und Handelsdepartement den am 11. Mai mit der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb der Linie Wald-Rüti und verband damit das Gesuch, es möchte die vorschriftmäßige Genehmigung der hohen Bundesversammlung dafür eingeholt werden. Der Regierungsrath des Kantons Zürich dagegen, sowie der Stadtrath von Winterthur stellten die bestimmte Forderung, es wollen die Bundesbehörden dem Vertrag ihre Genehmigung versagen. Der Regierungsrath perhorrescirt verschiedene in den Artikeln 2, 3, 7 und 12 enthaltene Punkte. Ihm erscheint im Artikel 2 die Bestimmung, wodurch die Bahnunternehmung Wald-Rüti von der Beschaffung eigenen Betriebsmaterials in der Meinung dispensirt wird, daß das Nothwendige Seitens der Vereinigten Schweizerbahnen ohne besondere Vergütung zu liefern sei, als unzulässig. Diese Entlastung geschehe offenbar im Interesse der Vereinigten Schweizerbahnen, weil diese allen Mehrbedarf an Baukapital über die anfänglich auf Fr. 900,000 fixirte Summe zu beschaffen

haben und auf diese Weise durch leihweise Abtretung des fraglichen Materials einer Vermehrung dieser Geldbeschaffung, die voraussichtlich in nächster Zeit auf eine Verzinsung nicht hoffen dürfe, entgehen. Durch ein derartiges Zugeständniß werde die neue Unternehmung untergraben, verliere ihre Selbstständigkeit, werde einzig abhängig von den anstoßenden Linien, und es sei überdies den Bedingungen im staatlichen Subventionsbeschlusse ein Genüge nicht geleistet.

„Im Artikel 3 sei von vornherein von Mitführen I. Klasse-Coupés abgesehen, was wohl auf Zusehen hin, nicht aber unbedingt, aus den in besonderer Eingabe angeführten Gründen zu gestatten wäre.“

„Die im Artikel 7 für den Bahnbetrieb stipulirten Entschädigungen an die Vereinigten Schweizerbahnen erscheinen hoch, verglichen mit denjenigen, welche für andere Bahnstücke bezahlt werden.“

„Die Vereinigten Schweizerbahnen erhalten nämlich per Kilometer und Jahr für 5 tägliche Fahrten Fr. 9490, und dies auf einem Bahnstück, das gar keiner Kreuzung bedürfe, also mit aller Muße mit gleichem Fahrpersonal und deßhalb verhältnißmäßig billig sich betreiben lasse. Diese nach Ansicht des Regierungsrathes allzu hohe Zahlung soll, wie er meint, darauf hinweisen, daß darin das geliehene Fahrmaterial doch theilweise oder ganz mitberechnet sein dürfte, ein Umstand, der mit dazu beitrage, daß das ganze Unternehmen unrentabel werde und der die Interessen der Mitaktionäre schädigen müsse.“

„Im Artikel 12 endlich sei eine völlig unannehmbare Bedingung vereinbart worden, durch die gar nichts Anderes erzweckt werde, als diese Unternehmung für ewige Zeiten in die Hände der Vereinigten Schweizerbahnen zu spielen, indem nach dem Wortlaute jener Bestimmung wohl eine Revision einzelner Vertragsbestimmungen, nie und nimmer aber die Auflösung des Vertragsverhältnisses möglich, oder mindestens von der Gnade der Vereinigten Schweizerbahnen abhängig gemacht werde. Angesichts dieser Thatsache allein sei hinreichender Grund vorhanden, die Genehmigung dieses Betriebsvertrages bei der Bundesversammlung nicht zu befürworten. Der Regierungsrath wenigstens müsse sowohl vom öffentlich rechtlichen Gesichtspunkte aus förmlichen Protest gegen den Artikel 12 einlegen, wie er auch vom Standpunkte des zürcherischen Fiskus aus, als eines der Hauptaktionäre, nicht nur dem Verwaltungsrathe, sondern auch der Aktionärversammlung das Recht bestreiten müsse, eine solche Bestimmung aufzustellen. Sollte wider alles Erwarten die hohe Bundesversammlung den Vertrag genehmigen, so würde

der Regierungsrath sich veranlaßt sehen, gegenüber Artikel 12 den Schuz der Gerichte anzurufen.⁴

Der Stadtrath von Winterthur, als Besizer von voll einbezahlten Aktien der Linie Wald-Rüti im Betrage von Fr. 50,000, wendet sich insbesondere gegen die nach Artikel 7 des Vertrages an die Vereinigten Schweizerbahnen zu leistende Entschädigung und hebt hervor, daß die Verwaltung der Tößthalbahn Betriebsofferten gemacht habe, welche bedeutend günstiger seien. Wenn nun auch, fährt der Stadtrath in seinem Schreiben vom 1. August 1876 an den Bundesrath fort, in einem vom 1/2. November 1871 datirten Vertrage zwischen dem Gründungskomite von Wald-Rüti und der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen, betreffend Btheiligung der Leztern an dem Unternehmen des Erstern mit Franken 300,000, im Artikel 8 den Vereinigten Schweizerbahnen der Betrieb von Wald-Rüti gegen Bezahlung einer nach den effektiven Selbstkosten zu berechnenden Entschädigung zugesichert sei, so dürfe diese Bestimmung seines Erachtens doch nicht so ausgelegt werden, daß die Vereinigten Schweizerbahnen auf dem Wege der Berechnung der Selbstkosten den ganzen Ertrag des Unternehmens, an dem sie zu einem Drittel btheiligt sind, an sich bringen und die übrigen Aktionäre, Staat Zürich und zürcherische Gemeinden, voraussichtlich jeder Verzinsung ihres mit gleichen Rechten eingeworfenen Aktienkapitals verlustig gehen.

Die Linie Wald-Rüti war inzwischen vollendet und betriebsfähig geworden. Das Eisenbahn- und Handels-Departement suchte deßhalb vor Allem eine vorläufige Verständigung dahin zu erzielen, daß die Uebergabe der Bahn an den öffentlichen Verkehr auch vor Beseitigung der Differenzen über den Betriebsvertrag erfolgen könne. Unter Vorbehalt aller Rechte boten hiezu sowohl der Regierungsrath des Kantons Zürich, als die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen die Hand, worauf die Eröffnung der Linie am 29. September erfolgte. Nachdem inzwischen eine Einigung der Parteien über die Hauptsache nicht zu Stande gekommen, versuchte das Eisenbahn- und Handels-Departement auf dem Wege der Konferenz dieses Ziel zu erreichen, jedoch umsonst. Es wies nun die Direktion der Unternehmung Wald-Rüti an, vorerst noch die klare und unzweideutige Genehmigung des Vertrages in seiner dannzunaligen Gestalt durch den Verwaltungsrath beizubringen, und sprach gleichzeitig den Wunsch aus, es möchte die Uebereinkunft nach Anleitung von § 19. litt. c der Statuten ihrer besondern Bedeutung wegen der Generalversammlung vorgelegt werden. Im Weiteren sollte der Verwaltungsrath angefragt werden, ob er mit der in der Konferenz ausgesprochenen Ansicht, daß die Dauer des

Betriebsvertrages keinenfalls als über den erstmaligen Endpunkt der Konzession (1. Januar 1969) hinausreichend betrachtet werde, sich einverstanden erkläre. Mit Schreiben vom 26. vorigen Monats gab uns die Direktion der Wald-Rüti-Bahn Kenntniß, daß

1) der Verwaltungsrath am 29. April seine Zustimmung ausgesprochen habe, daß die Dauer des Betriebsvertrages nicht über die Dauer der Konzession, mithin nicht über den 1. Januar 1969 hinausgehen soll ;

2) der Verwaltungsrath in der nämlichen Sitzung dem Vertrage in dessen jeziger Gestalt ausdrücklich in vollem Umfange die Genehmigung ertheilt habe ;

3) die Generalversammlung am 24. Mai den Vertrag mit 57 gegen 30 Stimmen angenommen habe. (Die 30 Stimmen der Minderheit wurden abgegeben ausschließlich von der Vertretung der Regierung des Kantons Zürich, während die Delegation der Gemeinde Wald mit 12 Stimmen des Votums sich enthielt.)

Um gewisse angefochtene Bestimmungen des Betriebsvertrages richtig zu würdigen, ist es nothwendig, mit der Geschichte des Unternehmens sich vertraut zu machen. Die Linie Wald-Rüti verdankt ihre Entstehung dem Projekt der Schweizerischen Nordostbahn, eine Eisenbahn Effretikon-Hinweil- (mit Abzweigung nach Bubikon) -Wald zu bauen, also eine Parallellinie zur Glatthalbahn. Zur Abwendung der drohenden Konkurrenz bahnte die Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen Unterhandlungen über einen Schienenweg Wald-Rüti an, und stellte von Anfang an sehr günstige Bedingungen für den Bau und Betrieb derselben. Zwischen Abgeordneten des engern Komite für die Erstellung einer Eisenbahn von Wald nach Rüti und der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen wurde am 1. November 1871 ein daheriger Vertrag abgeschlossen, von dem das oben erwähnte Komite in einem gedruckten Berichte an die Bewohner von Wald damals sagte, daß er „für das sichere Zustandekommen der Linie Wald-Rüti alle wünschbaren Anhaltungspunkte biete und auch für die bei dem Unternehmen interessirten Gemeinden durchaus günstig laute.“ Der nämliche Bericht erklärte: „Der Betrieb der Bahn wird für alle Zeiten den Vereinigten Schweizerbahnen überbunden und können dafür nur die effektiven Selbstkosten, die durch Belege auszuweisen sind, in Rechnung gebracht werden.“

Ob diese Sätze begründet seien, mögen Sie, Tit., entscheiden, nachdem Sie die folgenden Auszüge aus dem Vertrage vom 1. November 1871 gelesen haben werden.

Von dem Baukapitale von Fr. 900,000 übernimmt die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 300,000. Sollte die Summe von Fr. 900,000 nicht ausreichen, so verpflichten sich die Vereinigten Schweizerbahnen, die Mehrkosten für ihre Rechnung zu decken. Eine Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit findet nicht statt. Der Betrieb (mit fünf täglichen Zügen in jeder Richtung) wird für Rechnung der Bahngesellschaft von den Vereinigten Schweizerbahnen übernommen, gegen Bezahlung einer bestimmten, nach den effektiven Selbstkosten zu berechnenden Entschädigung. Sollten die Betriebseinnahmen je eines Jahres weniger als die Entschädigung für den Bahnbetrieb betragen, welche für das betreffende Jahr den Vereinigten Schweizerbahnen zu vergüten ist, so wird diese den entstandenen Ausfall auf sich nehmen und ihn der Bahngesellschaft Wald-Rüti nicht in Rechnung bringen. Der Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen, sowie die für den Betrieb der Eisenbahn Wald-Rüti nothwendige Mitbenutzung der Station Rüti und aller ihrer Anlagen durch die Bahngesellschaft Wald-Rüti geschieht ohne besondere Entschädigung an die Vereinigten Schweizerbahnen. Alle weiteren Bedingungen, zu denen der Bahnbetrieb an die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen übergeht, sollen später durch einen besondern Vertrag festgesetzt werden. Die Gemeinde Wald hat den Vereinigten Schweizerbahnen auf deren Verlangen ihre ganze Betheiligung bei der Eisenbahn Wald-Rüti zurückzuerstatten, insofern sie sich veranlaßt sehen würde, ihre Mitwirkung für die Erstellung einer mit den Linien der Vereinigten Schweizerbahnen konkurrirenden Eisenbahn eintreten zu lassen. (Bauma-Fiscenthal-Wald wird nicht als Konkurrenzlinie betrachtet.)

Nachdem dieser Vertrag in Kraft erwachsen und das Baukapital von Fr. 900,000 gedeckt war, traten die Delegirten der Regierung des Kantons Zürich, der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen, des Stadtrathes von Winterthur und der übrigen betheiligten Gemeinden und Privaten zusammen und vereinbarten am 3. November 1872 die Gesellschaftsstatuten, welche am 25. Januar 1873 vom Regierungsrath des Kantons Zürich sanktionirt wurden. § 1 der Statuten erklärt, daß die vermittelt derselben konstituirte Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti den Vertrag vom 1. November 1871 mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten übernehme.

An diese Darstellung reihen wir eine kurze Beleuchtung der Einsprachen der zürcherischen Regierung und des Stadtrathes von Winterthur.

1. Beschaffung eines eigenen Betriebsmaterials.

Die Linie ist 6695 Meter lang, und war — weil zwischen der Tößthalbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen liegend — nie auf einen selbstständigen Betrieb berechnet, wie denn auch § 3 der Konzession vom 30. Oktober 1871 schon von der Ueberlassung des Betriebes an eine andere Unternehmung spricht. Durch Artikel 2 des Betriebsvertrages verpflichten sich die Vereinigten Schweizerbahnen, ihr eigenes Betriebsmaterial ohne besondere Vergütung zu verwenden; und da der Vertrag für die ganze Dauer der Konzession abgeschlossen ist, so kann doch kaum mit Recht von einer Untergrabung der Gesellschaft gesprochen werden. Wir erinnern überdies daran, daß die Bundesversammlung dem Vertrage vom 11. April 1874, betreffend Uebernahme des Betriebes der Eisenbahnlinie Sulgen-Gößau durch die schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft, ohne Anstand ihre Zustimmung gab, obschon Artikel 2 bestimmt: „Die Nordostbahn-Gesellschaft übernimmt nach Maßgabe des Bedürfnisses während der Dauer der Betriebsperiode die Lieferung des gesammten Fahrmaterials.“ Inwiefern der Wegfall eigener Maschinen und Wagen dem Subventionsbeschluß des zürcherischen Kantonsrathes vom 20. August 1872 zu nahe treten soll, ist leider vom Regierungsrathe nicht angeführt worden, und unsererseits haben wir keinen Widerspruch zwischen den beiden Aktenstücken entdekt. Wir vermögen also im Abgang eines eigenen Rollmaterials keinen Grund zu erblicken, um den Betriebsvertrag zu verwerfen.

2. Das Weglassen der Coupés erster Klasse findet sich durch einen Beschluß des Bundesrathes vom 11. September vorigen Jahres im Sinne des Begehrens der Regierung des Kantons Zürich geordnet. Derselbe lautet:

„Der Verwaltungsrath der Eisenbahn Wald-Rüti — unter dem Vorbehalt, jederzeit auf den Beschluß zurückzukommen — ist ermächtigt, bis auf Weiteres die Linie nur mit Wagen II. und III. Klasse zu befahren, unter der Bedingung, daß alle zur Personenbeförderung verwendeten Züge besondere Abtheilungen in den Wagen II. und wo möglich auch III. Klasse für Nichtraucher enthalten.“

3. Die Höhe der für den Bahnbetrieb stipulirten Entschädigungen kann unserer Anschauung nach keinen Grund zur Nichtgenehmigung des Vertrages bilden, da die Gesellschaft Wald-Rüti freiwillig daran gekommen ist. Die Verwaltung sagt freilich, es habe die Tößthalbahn-Verwaltung annehmbarere Bedingungen offerirt; allein sie fügt bei, daß sie durch die vertraglichen Verpflichtungen gegenüber den Vereinigten Schweizerbahnen verhindert gewesen sei, auf das Anerbieten einzutreten, indem sie

übrigens wiederholt, daß ohne den Vertrag vom 1. November 1871 das Unternehmen überhaupt nicht zu Stande gekommen wäre. Ob der Ansz von Fr. 2. 60 per Lokomotivkilometer wirklich zu hoch sei für den Betrieb einer Bahn von nur 6,6 Kilometern mit steter Steigung von 25 ‰ dürfte übrigens zur sehr bestrittenen Frage werden, wenn man nicht nur die Ziffer ins Auge faßt, sondern auch die Gesammtheit der Verpflichtungen etwas näher besieht, welche den Vereinigten Schweizerbahnen durch die oben angeführten Bestimmungen des Vertrages vom 1. November 1871, sowie durch die Artikel 8 und 9 des betreffenden Vertrages überbunden wird. Ein von der Verwaltung (wie sie sagt, auf spezielle Veranlassung eines der Vertreter der Regierung im Verwaltungsrathe) herbeigezogener Fachmann hat die Kostensätze, auch abgesehen von den besondern Begünstigungen, als durchaus billig und angemessen erklärt.

4. Die Dauer des Vertrages soll nach dem Beschluß des Verwaltungsrathes vom 29. April derart fixirt werden, daß sie nicht über die Dauer der Konzession, mithin nicht über den 1. Januar 1969 hinausgehen soll. Die Verwaltung der Eisenbahn Wald-Rüti schreibt: „Artikel 12 ist nichts Anderes als die Erfüllung und Ausführung einer der Hauptbedingungen des Vertrages vom 1. November 1871, und wenn diese eine, aber wichtigste Bestimmung dahinfallen müßte, so könnte umgekehrt und mit ganz demselben Rechte die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen sich der Ausführung aller andern, ihr nicht zusagenden, sie schwer belästigenden Vorschriften des Vertrages entziehen.“ Bereits sei denn auch von der Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen bestimmt erklärt worden, daß für den Fall als der Artikel 12 eliminirt würde, sie die Uebernahme der das Baukapital von Fr. 900,000 übersteigenden Mehrkosten unbedingt verweigern werde.“ Nach dem der Aktionärversammlung am 24. Mai dieses Jahres erstatteten Geschäftsberichte des Verwaltungsrathes wird aber die Baurechnung eine Gesamtsumme von mindestens Franken 1,300,000 aufweisen. Würden die Vereinigten Schweizerbahnen die über das Budget hinaus verwendeten Fr. 400,000 nicht deken, so wäre nach dem Ausdruke des Verwaltungsrathes die ganze Unternehmung in ihren präliminaren Bedingungen abermals in Frage gestellt. Auch er müßte also eventuell den Schuz der Gerichte nachsuchen.

Unseres Erachtens geht aus den in dieser Botschaft angeführten Thatsachen hervor:

1) daß die Bahngesellschaft Wald-Rüti niemals eine wirklich selbständige und unabhängige Unternehmung gewesen ist, sondern

nur durch Hilfe der Vereinigten Schweizerbahnen und vermittelt der Zusicherung, letzteren den Betrieb für die ganze Dauer der Konzession zu übertragen, gegründet werden konnte;

2) daß die Vereinigten Schweizerbahnen sich zu keinen Zeiten zu Gunsten der Linie Wald-Rüti so schwer belastet hätten, wenn sie sich nicht durch den Vertrag vom 1. November 1871 des Betriebes bis zum Erlöschen der Konzession sicher gewußt hätten.

Warum der Betriebsvertrag nicht eben so lang sollte dauern können als die Konzession, sehen wir nicht ein, wenn auch unsers Wissens ein Gleiches bisher in der Schweiz nicht vorgekommen ist. Glaubt indeß der Kanton Zürich oder die Stadt Winterthur sich in ihren Rechten als Aktionäre verletzt, so steht ihnen nach § 42 der Gesellschaftsstatuten der Weg an das Schiedsgericht offen.

Wir empfehlen Ihnen, Tit., die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes, und erneuern dabei die Zusicherung vollkommener Hochachtung.

Bern, den 16. Juni 1877.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schiess.



(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

den Betriebsvertrag der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti mit den Vereinigten Schweizerbahnen, vom 11. Mai 1876.

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. Juni 1877,

beschließt:

1. Dem am 11. Mai 1876 zwischen der vom Verwaltungsrath hiezu autorisirten Generaldirektion der Vereinigten Schweizerbahnen und den Bevollmächtigten des Verwaltungsrathes der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti abgeschlossenen und am 29. April dieses Jahres vom Verwaltungsrathe der letztern gutgeheißenen Verträge über den Betrieb der Eisenbahnlinie Wald-Rüti wird die Genehmigung ertheilt unter folgenden Vorbehalten:

- a. Die Berechtigung der Vereinigten Schweizerbahnen, für den Personenverkehr nur Wagen II. und III. Klasse zu verwenden, darf die Schranken des die nämliche Frage entscheidenden Bundesrathsbeschlusses vom 11. September 1876 nicht überschreiten.
- b. Die Dauer des Vertrags erstreckt sich längstens bis zu dem durch § 2 der Konzession vom 30. Oktober 1871 als Endpunkt der letztern festgesetzten Tage, nämlich bis zum 1. Januar 1969.
- c. Die konzessionsmäßigen Bestimmungen über den Rückkauf der Eisenbahn Wald-Rüti durch den Bund oder den Kanton Zürich erleiden durch den Betriebsvertrag keinerlei Aenderung.

- d. Die Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti, an welche durch Bundesbeschluß vom 25. Juli 1873 die am 30. Oktober resp. 22. November 1871 vom Kantonsrathe des Kantons Zürich ertheilte, am 1. Februar 1872 vom Bund genehmigte Konzession, soweit sie sich auf die Linie von Wald nach Rüti bezieht, übertragen worden ist, bleibt auch hinsichtlich der den Betrieb angehenden konzessionsmäßigen und gesetzlichen Pflichten im Sinne vom Artikel 28 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen verantwortlich.
2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Bericht

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über eine
Petition des schweizerischen Bierbrauervereins, betref-
fend Einführung von neuen Hohlmassen für den
Detailverkauf.

(Vom 16. Juni 1877)

Tit. I

Der Nationalrath hat uns durch Beschluß vom 8. dies eine Petition des schweizerischen Bierbrauervereins, betreffend Einführung von neuen Hohlmaßen für den Detailverkauf zur Berichterstattung überwiesen. Bereits in der ordentlichen Wintersession des Jahres 1876 haben Sie sich mit Motionen, welche denselben Zweck verfolgten, zu beschäftigen gehabt, der h. Nationalrath mit der Motion der Herren Häberlin und Genossen, betreffend Einführung des Dreideziliters, der h. Ständerath mit der Motion des Herrn Bodenheimer, betreffend Zulassung des Zweiundeinhalbdeziliters. Beide Motionen wurden nach gründlicher Erörterung abgelehnt und dabei die Kompetenz des Bundesrathes, über die Zulässigkeit von Verkehrsmaßen zu entscheiden, anerkannt.

In der außerordentlichen Wintersession dieses Jahres wurde den Räten ein Bericht der Direktion der eidgenössischen Eichstätte an das eidgenössische Departement des Innern über dieselbe Frage ausgetheilt, welcher zu dem Zwecke verfaßt worden war, den an

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend den Betriebsvertrag der Eisenbahngesellschaft Wald-Rüti mit den Vereinigten Schweizerbahnen, vom 11. Mai 1876. (Vom 16. Juni 1877.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1877
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1877
Date	
Data	
Seite	185-195
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 612

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.