

letzten Jahrhundert, als in jedem Dorf ein oder mehrere Druckereiunternehmen Zeitungen herausgeben konnten, findet bei der Satellitentechnik zum vornherein eine Hochzeit der Giganten statt.

Dass eine solche Entwicklung von den Verfechtern einer freien Marktwirtschaft unter dem Titel «Liberalisierung des Mediensystems» auch in unserem Land noch gefördert wird, ist ein Hohn. Statt uns auf fragwürdige Abenteuer mit Abonnementsfernsehen einzulassen, täte die Schweiz besser daran, ihre nationale Fernsehanstalt zu stärken und sich gegen die Konkurrenz aus dem Ausland zu wappnen. Pay-TV ist so lange kein Bedürfnis, als unsere eigenen Fernsehprogramme auf einem vertretbaren Niveau stehen. Der Teleclub hat ja – dies zeigen die Abonnentenzahlen – bisher trotz aufwendiger Werbekampagne nur relativ wenig zahlende Zuschauer gefunden.

Bundesrat Schlumpf: Ich möchte auf die schriftliche Antwort zu dieser Interpellation verweisen. Sie ist auch schon recht bestandenen Alters. Sie haben Ihre Interpellation, Herr Stappung, im März 1985 eingereicht, und unsere Antwort wurde im September 1985 erteilt. Das auch wieder nur in Klammer. *Sine ira et studio.*

Inzwischen hat sich natürlich einiges geändert, und das möchte ich festhalten. Die Zahl, die wir dort in Ziffer 4 angegeben haben, stimmt nicht mehr. Das Ganze hat sich weiterentwickelt von etwa 10 000 angeschlossenen Haushalten auf jetzt gut 39 000. Das wäre zu berichtigen. Das ist noch immer kein umwerfender Erfolg, noch immer kein eindrückliches Ergebnis. Aber ich habe heute schon einmal gesagt: Auch in negativen Ergebnissen liegen Erfahrungen, die wir nutzen wollen. Dieser Pay-TV-Versuch wurde im Jahre 1983 vom Bundesrat konzidiert und auf sechs Jahre befristet; drei Jahre sind inzwischen abgelaufen. Die Veränderungen, die in der inneren Struktur eingetreten sind, ändern nichts daran, dass alle wesentlichen Programmscheide nur im Inland und durch inländische Organisationen getroffen werden.

Ob nun dieses ganze Pay-TV im Hinblick auf die Versorgungssituation in unserem Lande, die Vielfalt des Angebotes ausserhalb des Abonnementsfernsehens, für das man eben noch speziell bezahlen muss, eine zusätzliche Versorgungsmöglichkeit bedeuten wird, die auch wirtschaftlich betrieben werden kann, ist heute noch völlig offen.

Dass zur Qualität der Programme Fragezeichen gemacht werden können, angesichts der Uebernahme ausländischer Filme, die einen wesentlichen Teil des Pay-TV-Programmangebotes ausmachen, kann ich nicht beurteilen, weil ich selbst kein Pay-TV-Abonnent bin. Aber da möchte ich eines zu bedenken geben: Sie haben gesagt, statt derartige Versuche durchzuführen und Pay-TV zu testen, wäre es besser, den schweizerischen Veranstalter, also die SRG, zu stärken. Ich wage die Frage, ob wir Gewähr hätten und heute schon haben, dass Filme, die über die SRG in unsere Stuben kommen, den Qualitätsanforderungen, die Sie, Herr Stappung, offenbar mit Recht vor Augen haben, immer entsprechen. Ich höre da Gegenteiliges.

Eine Ausführungsgesetzgebung, die entgegen Artikel 55bis der Bundesverfassung zu einer rechtlichen oder faktischen Monopolstellung eines Veranstalters SRG führen würde, können Sie vom Bundesrat nicht erwarten. Wir werden das Ebenenmodell im Sinne eines geordneten vertikalen Wettbewerbs bringen. In unserem Entwurf ist *ex lege* eine starke Stellung der SRG mit ganz besonderen Kautelen vorgesehen. Das ist nach unserer Meinung für die landesweite Versorgung auch im Sinne einer nationalen Klammer notwendig. Wir wollen aber nicht mehr als das, also keinen Ausschluss anderer Veranstalter. Welche Veranstalter auch technologisch auf dem Wege von Pay-TV sich durchsetzen, ob die Rundfunkveranstalter im lokalen Raume oder das Satellitenrundfunksystem, das sich uns allenfalls anbietet, das können wir heute noch nicht festlegen. Das wollen wir erst entscheiden, wenn wir die Unterlagen dazu haben. Die Stunde der Wahrheit – um Herrn Leuenberger zu zitieren – wird im Jahre 1988 gekommen sein.

Le président: M. l'interpellateur est invité à dire s'il est satisfait de la réponse.

Stappung: Ich bin nicht befriedigt.

85.920

Interpellation Dirren

Güterbahnhof Domodossola II und Umschlagplatz Brig

Gare de marchandises de Domodossola II et gare de transbordement de Brigue

Wortlaut der Interpellation vom 4. Oktober 1985

Die Bauarbeiten am internationalen Güterbahnhof Domo II gehen dem Ende entgegen, und bereits heute bezweifeln italienische und schweizerische Instanzen Effizienz und Funktionieren der geplanten Konzeption.

Bei der Planung ist man anscheinend von 12 Millionen Nettotonnen ausgegangen, und heute munktelt man von kaum erreichbaren 4,5 Millionen Nettotonnen. Die Spediteure und Interessengemeinschaften in Brig sollten hiervon durch aggressive Aquisitionspolitik etwa einen Drittel garantieren. Ursprünglich war vorgesehen, den überschüssigen, zusätzlichen Verkehr von der Gotthardlinie auf die BLS- und Simplonlinie zu verlegen. Heute stellen wir fest, dass diese Voraussetzungen und damit die Umschlagplätze Brig und Domo II von gewissen SBB-Verantwortlichen bereits vergessen sind; man möchte fast meinen, die BLS- und Simplonlinien würden als Konkurrenten angesehen.

Es geht nun darum, im bevorstehenden Preiskampf und der weiterhin qualitativen Abfertigung dem einheimischen Gewerbe den Rücken zu stärken.

Damit eine optimale Zusammenarbeit gewährleistet ist, sind folgende Problemkreise und Fragen zu prüfen:

1. Das Betriebskonzept sollte unverzüglich offengelegt und mit den Spediteuren und interessierten Kreisen der Region Brig besprochen werden.
2. Die nun gültige Zielvorgabe betreffend den Umsatz im Wagenladungsverkehr von Brig und Domo II ist darzulegen.
3. Abklären, ob bei einer derart reduzierten Tonnage nicht alle Zollaktivitäten wie bisher in Brig abgeschlossen werden können.
4. Darlegen, wie die SBB-Organen wieder vermehrten Warenverkehr über die BLS- und Simplonlinie und daher über die Umschlagplätze Brig und Domo II zu leiten gedenken.
5. Möglichkeiten aufzeigen, um dem Spediteurengeschäft eine flexible Tarifpolitik anbieten zu können.

Texte de l'interpellation du 4 octobre 1985

Les travaux de construction de la gare de marchandises internationale Domo II touchent à leur fin; or, certaines autorités italiennes et suisses doutent aujourd'hui déjà de l'efficacité et du bon fonctionnement de la conception prévue.

Il semble qu'on a établi le projet en partant de l'idée que le trafic porterait sur un poids net de 12 millions de tonnes. Or, aujourd'hui, on entend dire qu'on aura de la peine à atteindre 4,5 millions de tonnes. Les transitaires et communautés d'intérêts qui ont leur siège à Brigue devraient pouvoir, par une politique de vente plus agressive, garantir un tiers de ce tonnage.

A l'origine, il était prévu d'utiliser les lignes du BLS et du Simplon pour y faire passer le trafic supplémentaire que la ligne du Saint-Gothard n'arriverait pas à absorber. Aujourd'hui, nous constatons que certains responsables des CFF ont déjà oublié ces données initiales et par conséquent aussi les gares de transbordement de Brigue et de Domo II,

et on pourrait presque penser que les lignes du BLS et du Simplon sont considérées comme des concurrentes.

Vu la guerre des prix à laquelle nous allons devoir faire face et la nécessité de continuer à assurer un service de qualité lors des opérations de dédouanement, il s'agit maintenant de soutenir nos entreprises qui travaillent dans ce secteur. Afin d'assurer une collaboration optimale, il convient d'examiner les questions et problèmes suivants:

1. La conception de l'exploitation devrait immédiatement être rendue publique et discutée avec les transitaires et autres milieux intéressés de la région de Brigue.
2. Il faut indiquer quel est actuellement l'objectif, en ce qui concerne le volume du trafic par wagons entiers, pour Brigue et Domo II.
3. Examiner si, pour un tonnage aussi réduit que cela, il ne serait pas possible d'assurer toutes les opérations en douane à Brigue, comme jusqu'ici.
4. Exposer les mesures que les organes des CFF entendent prendre afin de faire de nouveau passer une plus grande partie du trafic de marchandises par les lignes du BLS et du Simplon et donc aussi par les gares de transbordement de Brigue et de Domo II.
5. Indiquer par quels moyens on pourrait offrir à la branche des transitaires un système de tarifs souple.

Dirren: Ich möchte mich kurz fassen und die Fragen eng abgegrenzt stellen. Die Bauarbeiten am internationalen Güterbahnhof Domodossola II gehen dem Ende entgegen. Bereits heute bezweifeln italienische und schweizerische Instanzen die Effizienz und das Funktionieren der geplanten Konzeption, vor allem auf italienischer Seite. Bei der Planung ist man anscheinend von einer Kapazität von 12 Millionen Nettotonnen ausgegangen, und heute munkelt man von kaum noch erreichbaren 4,5 Millionen Nettotonnen. Die Spediteure und vor allem die Interessengemeinschaft am Simplon in Brig sollten hiervon durch aggressive Aquisitionspolitik etwa einen Drittel garantieren. Dies scheint diesen Organisationen heute nicht möglich.

Ursprünglich war vorgesehen, den überschüssigen zusätzlichen Verkehr von der Gotthardlinie auf die BLS- und Simplonlinie zu verlegen. Heute stellen wir fest, dass diese Voraussetzungen und damit die Umschlagplätze Brig und Domo II von gewissen SBB-Verantwortlichen bereits vergessen sind. Man möchte fast meinen, die BLS- und Simplonlinie würden als Konkurrenten zur SBB angesehen. Ein Postulat oder eine Interpellation Bircher hat auf die Verstaatlichung der BLS hingeeilt; vielleicht wäre dies eine Möglichkeit der engeren Kooperation.

Es geht nun darum, im bevorstehenden Preiskampf und der weiterhin qualitativen Abfertigung dem einheimischen Gewerbe den Rücken zu stärken. Damit eine optimale Zusammenarbeit gewährleistet ist, sind folgende Problemkreise und Fragen zu prüfen, und ich möchte Herrn Bundesrat Schlumpf bitten, dazu einige Aussagen zu machen:

Das Betriebskonzept sollte unverzüglich offengelegt und mit den Spediteuren und interessierten Kreisen in der Region Brig noch enger besprochen werden.

Die nun gültige Zielvorgabe betreffend Umsatz im Wagenladungsverkehr von Brig und Domo II ist darzulegen. Ich verweise hier auf einen neuen Impuls: meine Interpellation vom 9. Oktober 1986 und die Motion Schmidhalter, die das Herabsetzen des Geleises auf die Höhe eines möglichen Hukkepack-Verkehrs verlangen.

Es ist abzuklären, ob bei einer derart reduzierten Tonnage nicht alle Zollaktivitäten wie bisher in Brig abgeschlossen werden können.

Darzulegen ist des Weiteren, wie die SBB-Organen wieder mehr Warenverkehr über die BLS-Simplon-Linie und daher über die Umschlagplätze Brig und Domo II zu leiten gedenken.

Als letztes bitte ich, die Möglichkeiten aufzuzeigen, die dem Speditionsgeschäft ebenfalls eine flexiblere Tarifpolitik ermöglichen, wie dies bereits von SBB-Seite praktiziert wird.

Bundesrat Schlumpf: Hier ist das mündliche Verfahren festgelegt. Deshalb muss ich zu diesen Fragen, zu denen Sie noch keine schriftliche Antwort haben, etwas mehr sagen. Wir haben im Jahre 1977 mit Italien über den Ausbau Lötschberg-Simplon und – im Zusammenhang damit – auch des Rangierbahnhofes Domodossola, genannt Domo II, eine Vereinbarung getroffen. Danach soll Domodossola auf die für den Simplon festgelegte Güterkapazität von 12 Millionen Jahrestonnen ausgebaut werden. Das wurde nicht geändert.

Auch die Zufahrtslinien auf beiden Seiten sollen auf diese Kapazität ausgerichtet werden. Wir wollen das einerseits durch den schrittweisen Ausbau der Linie von Lausanne durch das Wallis nach Brig gewährleisten; andererseits verstärken wir die Zufahrtslinie Basel-Olten-Bern als Neubaustrecke – dies wurde im Zusammenhang mit «Bahn 2000» beschlossen und steht nun noch in Diskussion.

Die Bauarbeiten in Domodossola und die auf der Strecke sollen zeitlich aufeinander abgestimmt werden. Die erste Ausbaustufe ist für eine Kapazität von 6 Millionen Tonnen anstelle der jetzigen 3 bis 4 Millionen Tonnen kalkuliert. Die Simplonprojektierung im Zusammenhang mit den beiden Ausbauten, die ich erwähnte, ist gesamthaft auf eine Kapazität von 12 Millionen Tonnen angelegt, also ungefähr wie die heutige Gotthard-Bergstrecke.

Wir haben über dieses Vorhaben, über das damit verbundene Betriebskonzept und den Personalbedarf dafür wiederholt die Behörden Ihres Kantons und auch die Briger Spediteure orientiert. Nun mag sein, dass Sie – da Ihre Interpellation vom Herbst 85 datiert – über Gespräche, die im letzten Jahr stattfanden, nicht orientiert waren. Vielleicht wurden Sie inzwischen darüber informiert. Auch Walliser Parlamentarier haben an solchen Gesprächen teilgenommen.

Die Inbetriebnahme dieser ersten Etappe von Domodossola, von der ich gesprochen habe, ist gegen Ende 1990, also ungefähr in vier Jahren, zu erwarten. Im Hinblick darauf – Sie haben das angesprochen – muss nun von den SBB und FS (Italienische Staatsbahn), aber auch von der BLS alles unternommen werden, um Mehrverkehr zu erhalten. Deshalb wurde – Sie wissen das vermutlich – bei einem entsprechenden Institut eine Marktanalyse in Auftrag gegeben. Vor etwa einem Jahr hat man mit allen Beteiligten einen sogenannten Aktionsplan für kurz- und mittelfristige Angebotsverbesserungen festgelegt. Ende Mai dieses Jahres werden auch Fahrplanverbesserungen für den Güterverkehr auf der Simplonstrecke eingeführt, und eine Arbeitsgruppe der Pro Sempione, dieser ständigen Organisation, arbeitet an einem Marketingkonzept für die ganze Simplonstrecke und damit auch für die Nutzung von Domodossola.

Ich kann Ihnen sagen: Am ursprünglichen Konzept, von dem man bei der Vereinbarung mit Italien vor zehn Jahren, 1977, ausgegangen ist, wurde nichts geändert. Die Zahlen, die Sie inzwischen vernommen haben, können sich nur auf diese erste Etappe beziehen. Es wäre ja auch eine verkehrte Verkehrspolitik, Kapazitäten zur Grundlage von Ausbauprogrammen zu machen, die aller Voraussicht nach schon sehr bald ausgeschöpft sein werden. In diesem Falle stünden wir, wie beim Problem der Eckhöhen in den Tunnels – übrigens auch beim Simplon, wie auch beim Gotthard –, wieder vor einer Situation, die einen Neubeginn oder neue Arbeiten notwendig machen würde.

Noch ein Wort zur Frage der Bedeutung des Zollamtes Brig. Domodossola II ist auch ein Teil der Vereinbarung, die vor zehn Jahren mit Italien getroffen wurde. Domodossola II soll zu einem vollen Grenzzollamt ausgebaut werden; das soll aber nach unserer Beurteilung an der Bedeutung des schweizerischen Grenzzollamtes Brig nichts ändern. Im Gegenteil: Die Tendenzen im europäischen Schienenverkehr gehen dahin, immer mehr bei den Inlandzollämtern abzuwickeln. Es kann also davon ausgegangen werden – das ist allerdings eine Annahme aufgrund allgemeiner Entwicklungstendenzen in Europa –, dass die Bedeutung des Zollamtes Brig nicht abnehmen wird und daher die Marktchancen des betreffenden Gewerbes, insbesondere

des Speditionsgewerbes im Wallis und im Raume Brig, erhalten bleiben.

Zusammenfassend: Wir werden selbstverständlich die Walliser Behörden, die regionalen Behörden und die entsprechende Branche weiterhin über den Verlauf dieser Arbeiten orientieren, mit ihnen zusammenarbeiten, insbesondere auch mit Blick auf die Angebotsverbesserungen, die nötig sind, um mehr Verkehr anzuziehen, und mit Blick auch auf die Marktstrategie, die verfolgt werden muss, damit die Mehrkapazität – eine Vervielfachung – im Laufe der Zeit genutzt wird.

Darf ich als letzte Bemerkung noch beifügen – Sie haben es zwar nicht in die Diskussion geworfen, Herr Dirren, aber es wird sonst etwa gesagt –: Nach allen unseren Feststellungen hält sich auch Italien getreulich an die Abmachungen, die wir vor zehn Jahren miteinander getroffen haben.

Dirren: Ich bin vom ersten Teil der Antwort befriedigt, möchte aber eine Korrektur anbringen. Das Grenzzollamt in Brig wird ohnehin etwa 15 Arbeitsplätze verlieren; in meiner letzten – der fünften – Frage erkundige ich mich nach den Möglichkeiten, im Speditionsgeschäft eine flexiblere Tarifpolitik anzuwenden. Es steht fest, dass sich die SBB bei Direktinteressenten oder grossen Transporteuren nicht an die Tarifabmachungen halten und günstigere Tarife anbieten, als dies die Spediteure tun können. Wenn Spediteure die gleichen Möglichkeiten hätten und der Bundesrat eine direkte Absprache ermöglicht, bin ich befriedigt.

86.949

Interpellation Dirren

Autoverlad und Warenverkehr am Simplon

Transport d'automobiles et trafic de marchandises au Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 9. Oktober 1986

Der Bundesrat wird ersucht, nachfolgende Fragen und Problemkreise zu prüfen:

1. Erweiterung des Verladeangebots nach 20.30 Uhr bzw. 20.00 Uhr, besonders während der Sommerzeit.
2. Intervention für eine raschere Zollabfertigung durch die italienischen Zollbeamten.
3. Vermehrte Abwicklung des Geschäftsverkehrs in Iselle-Trasquera anstatt Domodossola.
4. Schaffung der technischen Möglichkeit und Angebot günstigerer Verladetarife für die Transportunternehmen.
5. Verlegung der bahn- und zolltechnischen Dienste von Iselle nach Brig.

Texte de l'interpellation du 9 octobre 1986

Le Conseil fédéral est invité à étudier les questions suivantes:

1. Augmentation des possibilités de transbordement après 20.30 heures ou 20.00 heures, notamment en été.
2. Démarches en vue d'obtenir que les douaniers italiens procèdent aux formalités avec une diligence accrue.
3. Concentration du trafic commercial à Iselle-Trasquera plutôt qu'à Domodossola.
4. Création de possibilités techniques de transbordement et offre de tarifs plus avantageux pour les entreprises de transport.
5. Transfert d'Iselle à Brigue des services techniques ferroviaires et douaniers.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Seit der Herabsetzung der Verladetarife hat die Verladefrequenz der begleiteten Motorfahrzeuge auf der Simplonlinie

stark zugenommen. Die ganze Region und ihre Vertreter aus dem Oberwallis haben sich für den Erhalt dieser Verlademöglichkeit eingesetzt. Das Bedürfnis wurde durch die steigende Zahl untermauert, und es wird wohl niemand mehr im EVED in den Sinn kommen, Aufhebungspläne zu schmieden. Die Abteilung Marketing SBB und vor allem die staatlichen Instanzen auf italienischer Seite könnten aber noch vermehrte Anstrengungen unternehmen, um für diese Strecke weiteren Goodwill zu schaffen.

Heute kann der aus dem Süden anfahrende Automobilist letztmals um 20.30 Uhr in Iselle verladen und der aus der Schweiz Anreisende um 20.00 Uhr in Brig. Es muss aufgrund der Bedürfnisse zu einem späteren Zeitpunkt mindestens eine weitere Rückfahrmöglichkeit geschaffen werden.

Der Motorfahrzeugführer, der von dieser Verlademöglichkeit Gebrauch macht, denkt vielleicht an den Umweltschutz, an die herabgesetzten Risiken, aber vor allem an den Zeitgewinn. Diesen Zeitgewinn verliert er jedoch bereits wieder bei der Zollabfertigung in Iselle.

Besonders das italienische Zollpersonal, das sicher seine Arbeit ebenfalls korrekt machen muss, lässt sich übermässig Zeit, um die Reisenden und den Warenverkehr abzufertigen. Des weiteren kann der schweizerische Gewerbetreibende oder der Einzelkäufer, der mit italienischen Geschäftspartnern im Raume Varzo zusammenarbeitet, oftmals ein ähnliches Klagegedicht singen, denn er wird gelegentlich angehalten, seine Ware nach Domodossola zurückzuführen und die Zollmodalitäten daselbst zu erledigen. Der internationale Transportverkehr erlebt bei der Abfertigung in Trasquera eine ähnliche Verzögerungstaktik.

Bei starken Verkehrsfrequenzen ist der Automobilist, der über den Simplon fährt, fast schneller in Domodossola als derjenige, der die Bahnmöglichkeit ausnützt. Dadurch werden wenig gute Voraussetzungen geschaffen.

Der grenzüberschreitende Warentransport würde gerne vermehrt die Bahn zwischen Brig–Iselle–Domodossola benutzen, wenn die wenigen technischen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Nach Angabe der SBB-Instanzen scheint dies jedoch nicht möglich, weil die Strecke noch nicht für den eigentlichen Huckepack-Verkehr ausgebaut ist.

Vor Jahren habe ich einen rascheren Ausbau des Simplontunnels verlangt, doch die SBB-Verantwortlichen haben das Verkehrsvolumen in den oberitalienischen Raum noch nicht richtig eingeschätzt. Heute haben Praktiker abgeklärt, dass mit dem Ankauf von tiefer gebauten Huckepack-Wagen und einigen Aenderungen für die Auf- und Abfahrt der Transport durch den Tunnel ermöglicht werden könnte. Eine weitere Voraussetzung für die alsdann intensive Benützung durch die Transporteure der beiden Nachbarländer bedingt aber auch eine marktgerechte Kalkulation, eine angemessene Preispolitik seitens der SBB.

Aus diesen und anderen Gründen ist abschliessend zu prüfen, ob nicht die ganze Zollabfertigung und die Fahrkartenskontrolle für den Bahnbetrieb gemeinsam für beide Länder in Brig abgewickelt werden können.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 18. Februar 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 février 1987

Die aufgeworfenen Fragen werden in der Reihenfolge der Interpellation beantwortet.

1. Erweiterung des Verladeangebots

Abgesehen von den Monaten März, April und Mai waren die letzten Abendverbindungen Brig–Iselle und umgekehrt bisher sehr schwach frequentiert. Die durchschnittliche Belegung dieser Züge betrug lediglich fünf Motorfahrzeuge. Trotzdem sehen die SBB die Einführung eines weiteren Spätzugs in beiden Richtungen vor, wenn die schweizerischen und italienischen Zoll- und Polizeibehörden und die FS mit dieser Lösung einverstanden sind. Die Züge würden nach folgendem Fahrplan verkehren:

Brig ab 21.00, Iselle an 21.17

Iselle ab 21.30, Brig an 21.48

Interpellation Dirren Güterbahnhof Domodossola II und Umschlagplatz Brig

Interpellation Dirren Gare de marchandises de Domodossola II et gare de transbordement de Brigue

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.920
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.03.1987 - 15:00
Date	
Data	
Seite	229-231
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 180

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.