

importante du trafic voyageurs, et, par conséquent, une diminution du déficit. Nous espérons très sincèrement qu'il en sera de même pour l'Aigle-Sépey-Diablerets et que les importantes dépenses d'investissement consenties redonneront un nouvel attrait à ce petit train.

Il me paraît aujourd'hui difficile de demander au Conseil fédéral de revenir fondamentalement sur sa prise de position bien que, personnellement, l'évolution de la situation me donnerait assez d'arguments pour le faire. Par contre, Monsieur Schlumpf, les Vaudois, par la voix de leur Grand Conseil unanime, toutes les communes concernées, viennent de faire la preuve de leur volonté du maintien de ce chemin de fer. Face à cette fermeté remarquable, face aussi à l'évolution des sensibilités de la population quant au problème de l'environnement, pourquoi ne pas imaginer, Monsieur le Conseiller fédéral, que la Confédération prenne en charge le déficit annuel d'exploitation? Cette mesure aurait l'avantage de ne pas remettre en cause d'anciennes décisions prises aux trois niveaux de notre Etat confédéral. Elle vous permettrait surtout de rétablir partiellement une équité à laquelle toutes les régions de ce pays ont droit. Elle irait en plus dans le sens de la nouvelle politique fédérale en matière de transports publics.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich möchte Nationalrat Martin für seine sachliche Stellungnahme zu seiner Interpellation danken. Ueberhaupt möchte ich hervorheben, dass, obwohl im Kanton Waadt und den betroffenen Gemeinden Enttäuschung herrschte, als im Jahre 1982 der Entscheid erging, in grosser Sachlichkeit diskutiert werden konnte, insbesondere mit der waadtländischen Regierung. Das verdient Anerkennung, weil es für die betroffenen Gemeinwesen um allerhand gegangen ist, wie Nationalrat Martin das soeben in Erinnerung gerufen hat.

Vorhin habe ich beim Antrag von Nationalrat Meizoz bereits etwas dazu gesagt: In den siebziger Jahren wurden seitens des Bundesrates die Umstellungsmöglichkeiten sehr intensiv verfolgt, und zwar nicht in politisch luftleerem Raum, sondern im Einvernehmen mit der Haltung im Parlament, dem ich damals noch selber angehörte. Es wurde eine Ueberlegung angestellt, die nicht falsch war, nämlich: Wenn der öffentliche Verkehr auf der Strasse gefördert werden kann und mehr vom Gesamtverkehr aufnimmt als der nicht mehr zeitgemässe Schienenverkehr, ist das insgesamt umwelt- und energiemässig positiv. Heute werten wir das etwas anders.

Deshalb will ich über das hinaus, was Nationalrat Andreas Müller zitierte, noch etwas sagen: Es gibt bei mir keine Umstellungsvorhaben in den Schubladen oder auf dem Pult. Das darf aber nicht zu einer Kritik an dem führen, was in den siebziger Jahren aus damals guten Gründen gemacht wurde.

So hat man die Kommission Meylan eingesetzt, die diese drei Fälle sehr sorgfältig geprüft hat. Der Bundesrat ist dem Antrag Aigle-Diablerets gefolgt. Die Gründe dafür waren absolut überzeugend. Das war 1982 der Abschluss eines jahrelangen Verfahrens. Die Frequenzen auf dieser Bahn waren damals aus ganz verschiedenen Gründen ausserordentlich tief. Einer davon war, dass diese Bahn aus Sicherheitsgründen auf der bevölkerungsschwachen Seite des Tales angelegt war; und die Spitzkehre in Le Sépey war dem Verkehr auch nicht gerade förderlich. In der Folge hat man die Strasse Leysin-Diablerets sehr grosszügig ausgebaut. Damit wurde der öffentliche Verkehr auf der Strasse viel attraktiver. So kam es aus guten Gründen zu diesem Beschluss des Bundesrates, der endgültig ist. Wir können ihn nicht einfach umstossen.

Nachher ging es darum, was der Bund weiterhin leisten könne, nachdem die Behörden des Kantons Waadt (Grosser Rat, Regierung) beschlossen hatten, doch nicht umzustellen, sondern mit eigenen Finanzierungsanstrengungen diese Bahn zu erneuern. Seitens des Bundesrates haben wir uns dann bemüht, eine im Rahmen des Möglichen liegende Beitragsleistung zu gewähren. Das haben wir auch mit dem Staatsrat des Kantons Waadt besprochen. Im letzten Jahr

machte das beispielsweise rund 600 000 Franken aus. Mit diesen Beitragsleistungen werden wir selbstverständlich weiterfahren. Die vom Kanton Waadt und den Gemeinden unternommenen Anstrengungen verdienen es auch.

Aber ein Zurückkommen auf den Beschluss von 1982, und alles in den *Status quo ante* zurückzusetzen, ist nicht möglich. Da müssten wir noch manche Beschlüsse immer wieder nach einer *da-capo*-Partitur überprüfen, wenn neuere Beurteilungen Zweifel aufkommen lassen, ob man nicht damals .... usw. Das geht nicht!

Aus diesen Gründen kann der prinzipielle Entscheid des Bundesrates nicht geändert werden. Andererseits dürfen aber die Behörden und die Bevölkerung des Kantons Waadt gewiss sein, dass der Bundesrat auch in Zukunft im Rahmen des Möglichen bei den Beitragsleistungen bereitwillig und grosszügig mithelfen wird.

**Le président:** Monsieur l'interpellateur est invité à dire s'il est satisfait de la réponse du Conseil fédéral. M. Martin est partiellement satisfait. L'interpellation n'en est pas moins liquidée.

86.332

## Postulat Dünki

### SBB-Abonnements. Anerkennung durch Privatbahnen

### Abonnements CFF. Validité sur les lignes privées

#### Wortlaut des Postulates vom 11. März 1986

Der Bundesrat wird eingeladen, die erforderlichen Schritte in die Wege zu leiten, dass alle vom Bund subventionierten Privatbahnen, insbesondere die Furka-Oberalp-Bahn, die Brig-Visp-Zermatt-Bahn und die Bahnen der Jungfrau-Region die General-, Halbtax- und Altersabonnements ohne Entrichtung einer Zuschlagstaxe anerkennen.

#### Texte du postulat du 11 mars 1986

Le Conseil fédéral est invité à faire les démarches nécessaires pour que les abonnements généraux, à demi-tarif et pour personnes âgées soient valables sans versement d'une surtaxe sur les lignes privées subventionnées par la Confédération, notamment les lignes Furka-Oberalp, Brigue-Viège-Zermatt et celles à proximité de la Jungfrau.

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Von vielen Reisenden, welche ein General-, Halbtax- oder Altersabonnement besitzen, wird nicht verstanden, dass auf einzelnen Privatbahnen Zuschläge entrichtet werden müssen. Die ungleiche Behandlung verärgert die Bahnkunden und verringert die Reiselust.

Inhaber der erwähnten Abonnements werden z. B. auf den Appenzeller-Bahnen gleich behandelt wie auf den SBB-Strecken. Es ist nicht einzusehen, dass die rentable Brig-Visp-Zermatt-Bahn einen zusätzlichen Beförderungspreis verlangt.

Bekanntlich subventioniert der Bund die Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs in beträchtlichem Umfang (Privatbahn-Hilfe, Sonderfinanzierungen, Rahmenkredite zur Förderung konzessionierter Transportunternehmungen).

Gemäss einem Bundesbeschluss vom 27. Oktober 1949 ist der Bundesrat ermächtigt, auch für die konzessionierten Eisenbahn-Unternehmungen allgemeine Grundsätze über die Tarifbildung aufzustellen. Im weiteren kann auf den Bundesbeschluss über Annäherungen von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen vom 5. Juni 1959 verwiesen werden.

Sobald die in Aussicht gestellten verbilligten Tarife Rechtskraft erhalten, wird u. a. die Zahl der Halbtax-Abonnenten rapid steigen. Wenn die angestrebte koordinierte Verkehrspolitik zum Tragen kommen soll, ist es unbedingt erforderlich, dass auf dem gesamten schweizerischen Streckennetz die Pauschal-Abonnemente uneingeschränkt Gültigkeit besitzen.

Ich ersuche daher den Bundesrat, den berechtigten Wunsch der begeisterten Bahnkunden so rasch als möglich zu erfüllen und auf dem Verhandlungsweg zu erreichen, dass alle konzessionierten und subventionierten Privatbahnen ihre Sondertarife abschaffen. In Härtefällen könnten die Einnahmehausfälle oder Aufwendungen für den Mehrverkehr durch den Bund übernommen werden.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 10. September 1986*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 10 septembre 1986*

Spätestens anfangs 1987 wird das Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr (Transportgesetz/TG) in Kraft treten. In diesem wird auf Preisbildungsvorschriften verzichtet. Der Bund übt nur die Aufsicht über die Tarife der dem Gesetz unterstellten Unternehmungen aus oder schreitet bei missbräuchlicher Anwendung ein. Eine Ausnahme bilden die Tarife für Linien in bestimmten Regionen des Berggebietes, die dem Tarifannäherungsbeschluss unterstellt sind und die sich grundsätzlich auf die jeweils geltenden Taxansätze der Schweizerischen Bundesbahnen abstützen (Grundpreise für General- und 1/2-Preis-Abonnemente ausgenommen).

Die Beziehungen der schweizerischen Transportunternehmungen unter sich (direkter Verkehr) sind in der vom Bundesamt für Verkehr genehmigten Uebereinkunft über den direkten schweizerischen Verkehr geregelt: sie enthält Bestimmungen über die Aufnahme von Unternehmungen, über die Aufgaben- und Kostenteilung, usw. Der Beitritt zum direkten Verkehr von besonderer Bedeutung beziehungsweise die Anwendung der für verschiedene Verkehrsarten vorgesehenen Tarife liegt indessen im Ermessen jeder einzelnen Transportunternehmung, die ihrem Entscheid vorab finanzielle Ueberlegungen und betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte zugrundelegen wird.

Einige Bahnen des allgemeinen Verkehrs, darunter die Furka-Oberalp-Bahn, die Brig-Visp-Zermatt-Bahn, die Berner-Oberland-Bahnen, sowie touristische Bahnen (z. B. die Jungfrau-Bahn), ferner zahlreiche Luftseilbahnen, die Postautodienste und einige konzessionierte Automobilbetriebe sind mit ihren Verbindungen nur am 1/2-Preis-Bereich, nicht aber am Generalbereich angeschlossen. Daneben gewähren einzelne Unternehmungen, ohne am Tarif 654 beteiligt zu sein, Fahrpreiserlässigungen an Inhaber von 1/2-Preis-Abonnementen.

Ein Generalabonnement, das alle öffentlichen Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs einschliesse, wäre attraktiv; dies hätte aber eine massive Erhöhung des Preises zur Folge, und dieser wäre von jedem Käufer für eine mögliche Leistung zu bezahlen, die viele Inhaber gar nicht zu beanspruchen wünschen. Einen Antrag, der die Ausdehnung des Geltungsbereichs für General- und 1/2-Preis-Abonnemente zum Ziel hatte, hat der Nationalrat im Rahmen der Beratungen der Vorlage über Tarifierleichterungen abgelehnt.

Bei der heutigen Finanzlage des Bundes ist dieser darauf angewiesen, dass Privatbahnen und andere vom Bund unterstützte Transportunternehmungen ihren Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen führen und die Betriebsfehlbeträge nicht anwachsen lassen. Dieses Prinzip gilt vor allem für den nicht gemeinwirtschaftlichen Bereich, der insbesondere von Reisen mit 1/2-Preis-Abonnementen (Ausflugverkehr) berührt wird. Der Bundesrat beabsichtigt nicht, die an den Marktgegebenheiten orientierte Tarifpolitik der Transportunternehmungen im Sinne des Vorstosses zu beeinflussen und die mit dem neuen Transportgesetz herbeigeführte unternehmerische Freiheit einzuschränken.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzulehnen.

**Dünki:** Ich möchte Sie bitten und einladen, dieses Postulat an den Bundesrat zu überweisen, auch gegen den Willen der Landesregierung. Ich anerkenne den Grundsatz, dass auch Privatbahnen ihre Betriebe nach kaufmännischen Grundsätzen führen müssen und dass die Tarifpolitik zur unternehmerischen Freiheit gehört. Auf der anderen Seite beziehen aber die meisten konzessionierten Transportunternehmungen ganz beträchtliche Bundesmittel. Vor ein paar Minuten haben wir in diesem Haus für denselben Zweck viele Millionen Franken bewilligt. Es wäre deshalb recht und billig, wenn Privatbahnen im Sinne meines Vorstosses besser auf die Interessen der SBB-Kunden Rücksicht nehmen würden.

Das Bundesamt für Verkehr hätte unter anderem bei der Verteilung der Bundesmittel ohne weiteres die Möglichkeit, das berechnete Anliegen durchzusetzen. Schon gar nicht verstehe ich, dass die Furka-Oberalp-Bahn Preiszuschläge verlangen kann. Bekanntlich ist der Bund bei dieser Bahn Hauptaktionär, meines Wissens ungefähr zu 76 Prozent. Der Wille des Herrn könnte doch zum Befehl werden. Der Bund trägt ja fast 100 Prozent des Defizites.

Mit der Einführung des Halbtaxabonnements zu 100 Franken gehen bekanntlich die Bestellungen von Generalabonnements rapid zurück. Man könnte seitens des Bundes noch mehr Gegensteuer geben, um diese Kategorie von Billetten attraktiver zu gestalten. Der erste Schritt ist bereits getan, indem diese Abonnements nun auch Gültigkeit auf den Postautokursen besitzen. Für die Gültigkeitsausdehnung möchte ich an dieser Stelle dem Bundesrat und den SBB-Verantwortlichen bestens danken.

Es wäre erfreulich, wenn eine ganzheitliche Lösung getroffen werden könnte. In den Stadtregionen wird der Verbund angestrebt. Mit der Ueberweisung des Postulates könnten wir den Bundesrat unterstützen, die berechnete Forderung durchzusetzen. Viele Bahnkunden würden die Erneuerung lebhaft begrüßen. In der heutigen Zeit ist es ein Gebot der Stunde, die Anstrengungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu intensivieren. Lippenbekenntnisse gab es genug. Jetzt muss realisiert werden. Auch kleine Schritte können sukzessive zum Ziel führen. Mit der Ueberweisung des Postulates können wir den Willen bekunden, das Bahnfahren zu erleichtern und den Bahntourismus zu fördern. Im Namen vieler begeisterter Bähnler danke ich Ihnen für dieses Entgegenkommen.

**Bundesrat Schlumpf:** Ich weiss nicht, ob Sie die schriftliche Antwort vom 10. September 1986 noch zur Hand haben, in der der Bundesrat die Ablehnung des Postulates beantragt. Nicht etwa, dass der Bundesrat dem Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr nicht absolut positiv gegenüber stünde. Im Gegenteil, ich glaube, die Anträge, die wir Ihnen immer wieder bringen – gerade heute wieder – und deren Kosten wirklich ins gute Tuch gehen, die aber absolut begründet sind, beweisen doch, dass der Bundesrat alles tun will, was geeignet ist, dieses Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern.

Nun können wir da aber nicht «wildheuen». Wir, Sie und der Souverän haben Rechtsfundamente gesetzt, an die wir uns zu halten haben. Wenn wir einfach, je nach zeitlicher Aktualität, beginnen, vom Parlament an den Bundesrat und der Bundesrat im Lande herum irgendwem Weisungen zu erteilen, dann verlieren wir den Boden unter den Füßen.

Nun ist seit 1. Januar dieses Jahres das Transportgesetz in Kraft, das wir hier miteinander beraten und beschlossen haben. In diesem Transportgesetz sind wir von unserer gesamten verkehrspolitischen Vorstellung ausgegangen, und die heisst: möglichst weitgehende Berücksichtigung der unternehmerischen Freiheiten. Deshalb haben wir Ihnen dort vorgeschlagen – Sie finden das in den Artikeln 9 ff. –, dass die Unternehmungen ausserhalb des gemeinwirtschaftlichen Bereiches in der Tarifbildung frei sein sollen.

Daher gibt es keine Genehmigung mehr durch irgend jemand beim Bund, BAV oder Departement. Dort, wo wir von den Transportunternehmungen gemeinwirtschaftliche Leistungen verlangen, müssen wir sie abgelten. Das ist unsere im Laufe der Jahre entwickelte unternehmenspolitische Strategie. Wir können nicht den sogenannten Privatbahnen sagen, sie müssten bestimmte Typen von Fahrausweisen – z. B. jetzt Generalabonnements – akzeptieren.

Es gilt zu beachten, dass das BAV nur bei Missbräuchen in der Tarifbildung einschreiten kann. Aber dort, wo es um die Gültigkeit von Abonnements geht oder nicht, liegt kein Missbrauch vor. Aber selbst wenn wir diesen Artikel ändern wollten – ich will das nicht, weil diese unternehmenspolitische Strategie der einzig richtige Weg ist –, müsste man an die Konsequenzen denken. Wenn man tatsächlich allen KTU auferlegen wollte, die GA der SBB anzuerkennen, müsste dafür eine Entschädigung verlangt werden, und die SBB müssten die Generalabonnementstaxen ganz markant erhöhen. Die Folge wäre doch die, dass Sie, Herr Dünki, und ich, die wir vielleicht diese anderen Bahnen (mit Ausnahme der Rhätischen Bahn bei mir in Graubünden) gar nie brauchen, dann für das Generalabonnement z. B. 1000 Franken pro Jahr mehr zu bezahlen hätten für eine Dienstleistung, von der wir gar nie Gebrauch machen können.

Es ist zu bedenken, dass Tarife nicht allzu breit ausgerichtet werden, wenn dann nur wenige Leute von diesem breiten Verwendungsspektrum Gebrauch machen. Es wäre also abgesehen davon, dass wir nicht dürfen, unter Umständen auch in der Sache selbst kontraproduktiv. Aber Hauptgrund ist der, dass wir allen diesen Bahnen, Furka-Oberalp-Bahn und allen anderen, eine solche Weisung gar nicht erteilen dürften.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	29 Stimmen
Dagegen	44 Stimmen

86.505

### Interpellation Gloor Tarifannäherung Rapprochement tarifaire

Siehe Jahrgang 1986, Seite 2078 – Voir année 1986, page 2078

#### Diskussion – Discussion

**M. Gloor:** Tout en remerciant ce Conseil d'avoir autorisé la discussion, nous rappelons brièvement les réponses gouvernementales.

A la première question – «Est-ce que le Conseil fédéral envisage de donner suite aux recommandations émises par la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports?» – voici la réponse: Le Conseil fédéral entend s'en tenir aux recommandations de la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports. Nous en prenons acte.

A la deuxième question – A l'heure où nous mettons sur pied une politique coordonnée des transports, ne conviendrait-il pas de réviser la méthode et les critères servant à déterminer le manque-à-gagner ainsi que la délimitation des zones donnant droit au billet d'indigène? – le gouvernement répond de la manière suivante: La thèse N° 15 de la CGST ne met pas fondamentalement en cause le rapprochement tarifaire actuel. Elle propose simplement un nouvel examen de la méthode et des critères qui en détermineront le niveau en

fonction des objectifs visés. Des études ont été entreprises dans ce sens, mais elles n'ont pas encore donné de résultats concrets.

Vous admettez que nous restons sur notre faim. Il y a bientôt une année que nous avons déposé notre interpellation et avec les moyens modernes dont dispose l'administration nous devrions avoir enfin aujourd'hui une réponse complète. Nous attendons avec impatience les explications de M. le chef du Département.

En ce qui concerne la troisième question – Aux fins de garantir une certaine objectivité et d'éviter l'influence des milieux concernés, ne conviendrait-il pas de confier ces études à des organismes neutres tels que l'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne ou de Zurich? – la réponse laconique, mais positive, du Conseil fédéral est la suivante: Le Conseil fédéral partage cet avis. Nous en sommes fort aise. Aussi me permettez-vous d'ajouter quelques considérations en liaison avec ce débat.

Les anomalies du rapprochement tarifaire sont aujourd'hui connues des pouvoirs publics. Les médias ont publié maints articles ou émissions sur ce système et dénoncé les disparités choquantes qu'il crée entre entreprises de transports, régions et cantons. Que dirait le législateur si on payait le litre de lait un franc au paysan qui possède une vache et 4,40 francs à celui qui en a sept? On crierait au scandale car ce serait une discrimination intolérable. Pourtant c'est une règle similaire qui régit l'octroi de l'indemnité versée au titre du rapprochement tarifaire aux compagnies Yverdon–Ste-Croix et Brigue–Viège–Zermatt. A prestations égales, kilomètres/voyageurs ou tonnes/kilomètres, le BVZ reçoit 4,4 fois plus d'indemnité que l'Yverdon–Ste-Croix. Comme la compagnie BVZ a un trafic sept fois supérieur, la Confédération lui verse 31 fois plus d'indemnité qu'à la compagnie jurassienne située dans une région dont l'économie traverse une grave crise. Certes, ce système est légal, mais il n'en demeure pas moins profondément injuste. C'est certainement la raison pour laquelle la CGST a ancré dans sa thèse N° 15 que la méthode et les critères qui en déterminent le niveau doivent faire l'objet d'un nouvel examen qui tiendra compte des objectifs visés. L'idée de départ était certainement généreuse et parfaitement légitime. Elle visait à aider les régions défavorisées à retrouver un certain équilibre économique et démographique. Mais la mise en pratique a d'emblée été discutable. Tout d'abord, en 1960, les compagnies de l'arc jurassien ont été exclues de cette aide sous prétexte de l'excellente santé économique de la région. Ce n'est qu'en 1964 qu'elles ont été intégrées dans le rapprochement tarifaire. Par ailleurs, il convient de relever que les chemins de fer de l'arc jurassien ont été créés pour tirer des populations de leur isolement, populations dont les revenus étaient modestes, ce qui explique les tarifs très bas pratiqués sur ces lignes, alors qu'à cette même période les compagnies alpestres disposaient d'une clientèle touristique aisée bénéficiant d'un dollar à 4,30 francs ou d'une livre sterling à plus de 10 francs. On n'ignore pas qu'en 1960 un certain nombre d'entreprises alpestres au courant des nouvelles mesures en préparation ont sensiblement augmenté leurs tarifs peu de temps avant que ces mesures n'entrent en vigueur de manière à toucher le maximum de prestations fédérales et à diminuer ainsi le déficit d'exploitation. Les compagnies de l'arc jurassien ont été pénalisées car, étant exclues du système, elles ne pouvaient augmenter leurs tarifs et pénaliser une clientèle ouvrière. La fourchette de l'indice du tarif virtuel qui se situe dans une amplitude allant de 140 à 1000 témoigne de cette disparité.

Autre injustice, le découpage des zones donnant droit au billet d'indigène, découpage basé sur le cadastre agricole, avec des aménagements surprenants pour certaines régions. Comment expliquer que dans le Jura on ait suivi une courbe de niveau qui se situe vers 700 mètres alors que dans les Alpes on ait inclus des cantons entiers, sans tenir compte de l'altitude? Comment expliquer qu'un habitant du Bouveret ou d'Aigle puisse aller skier à Zermatt ou à Crans-Montana avec le billet d'indigène alors que l'ouvrier yver-

## **Postulat Dünki SBB-Abonnemente. Anerkennung durch Privatbahnen**

## **Postulat Dünki Abonnements CFF. Validité sur les lignes privées**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.332
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	618-620
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 433

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.